



联合国国际贸易法委员会
第四十一届会议

第 872 次会议简要记录
2008 年 6 月 19 日星期四下午 3 时在纽约总部举行

主席：伊列斯卡斯先生 (西班牙)

目录

全程或部分海上国际货物运输合同公约草案的最后定稿及核准 (续)

本记录可以更正。更正请在一份备忘录内，以一种工作语文提出，并反映在有关记录的印本上。更正应在本文件印发之日后一星期内送交正式记录编辑科科长 (DC2-750, 2 United Nations Plaza)。

对本届会议各次会议记录的更正，将汇编成一份更正文件，在届会结束后随即印发。



下午 3 时 10 分宣布开会。

全程或部分海上国际货物运输合同公约草案的最后定稿及核准（续）（A/CN.9/642、A/CN.9/645 和 A/CN.9/658 及 Add.1-13）

第 43 条草案（续）

1. 主席说，由于没有其他评论意见，他认为多数委员会成员不支持前次会议提出的修正建议。
2. 核准了第 43 条草案的实质内容，并提交至起草小组处理。

第 44 条草案（“预付运费”）

3. 核准了第 44 条草案的实质内容，并提交至起草小组处理。
4. 主席请委员会转至第 1 条草案第 14、16、18 至 22，以及第 27 款所载的定义。

第 1 条草案第 14 款（“运输单证”的定义）

5. Sato 先生（日本）提请注意日本代表团的书面评论意见（A/CN.9/658/Add.6，第 2 段），并回顾第三工作组（运输法）第二十一次会议删去了公约草案中关于提货人的所有提法，同时还商定仅一份可由履约方签发的货物收据并不能构成公约草案的运输单证，因为运输单证还可证明或者包含一项运输合同。日本代表团认为，根据该定义，除代表承运人之外，履约方不能自己作主签发运输单证。因此，他提议应删去“运输单证”定义中关于“履约方”的所有提法。

6. Elsayed 先生（埃及）说，他同意日本代表的提议。埃及代表团还希望新增一个（c）项，即“证明向收货人交付了货物”。

7. Hu Zhengliang 先生（中国）说，他支持日本代表团的立场。此外，他提议应在提及“承运人”

的两处之后增加“或代其行事的人”，从而使该款得以与关于签名的第 40 条草案保持一致。

8. Sharma 先生（印度）说，他也支持日本代表的提议。

9. van der Ziel 先生（荷兰观察员）说，他同意日本代表的提议，但他反对埃及提出的修正建议。无论如何，第 11 条草案明确规定，必须由承运人将货物交给收货人。尽管他赞同中国代表团的立场，但他拒绝接受其提议。纳入第 40 条草案是为了明确说明运输单证可由代表另一人行事的一方签名。但一般而言，代理概念是引起了许多问题的一种旧的运输惯例，因此公约草案专门省去了此概念。Sandoval 先生（智利）、Romero Nasser 先生（洪都拉斯）、Berlingieri 先生（意大利）、Mayer 先生（瑞士）和 Miller 先生（美利坚合众国）支持其观点。

10. Ibrahima Khalil Diallo 先生（塞内加尔）说，他支持日本代表的发言。他也赞同中国代表的提议，因为第 14 款还表示只有承运人才能签发运输单证。

11. 主席说，他认为委员会希望在第 14 款中删去关于“履约方”的所有提法，但指出对其他提议的支持并不充分。

12. 第 1 条草案第 14 款的实质内容经修正后获得核准，并提交至起草小组处理。

第 1 条草案第 15 款（“可转让运输单证”的定义）和第 16 款（“不可转让运输单证”的定义）

13. 核准了第 1 条草案第 15 款和第 16 款的实质内容，并提交至起草小组处理。

第 1 条草案第 18 款（“电子运输记录”的定义）

14. Sato 先生（日本）提议应删去第 18 款中关于

“履约方”的所有提法，在就第 14 款所做的发言中已阐明了理由。

15. 第 1 条草案第 18 款的实质内容经修正后获得核准，并提交至起草小组处理。

第 1 条草案第 19 款（“可转让电子记录”的定义）、第 20 款（“不可转让电子记录”的定义）、第 21 款（“签发”可转让电子记录的定义）、第 22 款（“转让”可转让电子记录的定义），以及第 27 款（“运费”的定义）。

16. 核准了第 1 条草案第 19 至 22 款，以及第 27 款的实质内容，并提交至起草小组处理。

第 45 条草案（接受交货的义务）

17. Blake-Lawson 先生（联合王国）提请注意联合王国代表团的书面评论意见（A/CN.9/658/Add.13，第 15 至 19 段），并指出，他对关于货物交付的整个章节极为担忧，通过该章节将会妨碍联合王国通过公约草案。较之其解决的问题，该章节将会引起更多的问题，并会助长欺诈行为。虽然目前的案文是开展长期磋商的成果，但他认为必须要重新审议案文。

18. 第 45 条草案也产生了诸多问题；尚不清楚为履行接受交货的义务，收货人必须要采取什么行动；如果收货人起初未行使运输合同中的各项权利，但后来却接受了交货，则是否应追究其违反了该条草案，以及如收货人违背这一义务，承运人可采取什么救济措施。

19. Czerwenka 女士（德国）提请注意德国代表团的书面评论意见（A/C.9/658/Add.11，第 18 段），并指出她与联合王国的代表有着同样的担忧；该条草案赋予了收货人一项义务，但却未明确说明产生这一义务的根源。此外，用“需要交付货物的收货人”替代“行使其权利的收货人”更为合理。

20. Kim Bong-hyun 先生（大韩民国）说，他同意联合王国和德国代表的观点。大韩民国代表团欢迎提供各种实例，说明收货人行使其在合同下各项权利方面所采用的方法，其可能通过向承运人索赔或行使检查权。他希望，其他代表团能够提供更多此方面的信息。

21. Downing 女士（澳大利亚）说，她支持前面发言者，特别是联合王国发言者的观点。

22. Mayer 先生（瑞士）说，他也与联合王国代表有着同样的担忧。过去瑞士代表团曾指出，它认为收货人行使其在运输合同下的各项权利并非确定收货人是否应受合同约束的合理依据。与德国代表的提议的措辞相比，他更希望在收货人方面引入收货人的明示或暗示同意的提法。

23. Sato 先生（日本）说，日本代表团曾在工作组中多次提及该问题，但用“要求交付货物的收货人”替代“行使其在运输合同下权利的收货人”的提议通常会被否决。但是，他准备接受德国代表建议的措辞。

24. van der Ziel 先生（荷兰观察员）说，他无法支持提议的更改。第 45 条草案旨在解决承运人的具体问题：收货人明确清楚货物已装船，但因各种原因而拒绝接受交货的情况。这是一种极为普遍的业务态度，并应通过法律予以约束。例如，收货人行使其权利的实例可能包括在要求交付前检查货物。如果此后收货人拒绝接受货物，不应将此问题留给承运人来处理。根据《联合国国际货物销售合同公约》，想要拒绝接受货物的买方甚至也应接受交货，但可代表卖方拒绝接受货物。公约草案应规定收货人必须作为卖方代理接受货物，或指示承运人采取什么行动。应由收货人，而非承运人承担一切风险，并负责提出索赔或返回货物。当然，检查并非“行使其权利”涵盖的唯一行动；其还可指收

货人积极与承运人进行交涉。问题是收货人必须允许承运人卸货，而德国和日本提出的解决方法并未涉及这一点。

25. Tsantzos 先生（希腊）说，荷兰代表的论述非常具有说服力，需要做出此类规定。编制第 45 条草案的现有案文采用的是折衷方式，因此应保持原文不变。Carlson 女士（美利坚合众国）、Hu Zhengliang 先生（中国）、Sandoval 先生（智利）、Slettemoen 女士（挪威）和 Mollmann 先生（丹麦观察员）支持其观点。

26. Imorou 先生（贝宁）说，贝宁代表团认为荷兰代表的论述并不具有说服力，因为第 45 条草案涉及的是一份运输合同，而非销售合同；因此它支持德国代表的提议。Moulopo 先生（刚果观察员）支持其观点。

27. Shall-Homa 女士（尼日利亚）说，根据第 7 章（托运人向承运人履行的义务）中的更多规定，以及承运人与托运人公平分担风险和负责的精神，尼日利亚代表团支持德国的提议。

28. Berlingieri 先生（意大利）、Halde 女士（加拿大）、Ibrahima Khalil Diallo 先生（塞内加尔）、Wakarima Karigithu 女士（肯尼亚）、Talbot 女士（新西兰观察员）、Bigot 先生（科特迪瓦观察员）、Traore 女士（布基纳法索观察员）和 Luvambano 先生（安哥拉观察员）也支持德国的提议。

29. 主席指出，针对将“行使权利”一词更改为“要求交付货物”的提议的支持似乎很充分。

30. Carlson 女士（美利坚合众国）说，在表达一些观点时，日本提议的动词“需要”可能比“要求”更为准确。

31. Czerwenka 女士（德国）说，德国代表团对将

“需要”一词更改为“要求”的提议没有异议。

32. 第 45 条草案的实质内容经修正后获得核准，并提交至起草小组处理。

第 46 条草案（确认收到的义务）

33. 核准了第 46 条草案的实质内容，并提交至起草小组处理。

第 47 条草案（未签发可转让运输单证或者可转让电子运输记录时的交付）

34. Blake-Lawson 先生（联合王国）说，向承运人提供的保护取决于承运人是否遵循了规定的程序，但通常并不能获得此类程序，联合王国代表团为此感到担忧。（c）项规定，如果承运人无法确定控制方，则其应通知托运人，托运人应就货物的交付发出指示。但如果托运人将其所有权利转交给了控制方，则没有控制方的明确授权便无法就交付发出指示。Delebecque 先生（法国）同意其观点。

35. 主席说，由于没有其他评论意见，其认为多数委员会成员没有这些担忧。

36. 核准了第 47 条草案的实质内容，并提交至起草小组处理。

第 48 条草案（签发必须提交的不可转让运输单证时的交付）

37. 核准了第 48 条草案的实质内容，并提交至起草小组处理。

第 49 条草案（签发可转让运输单证或者可转让电子运输记录时的交付）

38. Downing 女士（澳大利亚）提请注意澳大利亚代表团的书面评论意见（A/CN.9/658，第 48 段至 52 段），并指出，该条草案旨在解决的是货主出现时没有提交必要的文件，或者根本没有出现的情况

下，承运人通常面临的实际问题。但提议的解决方法存在严重的缺陷。如书面评论意见所述，该条草案将会破坏提单作为所有权凭证的作用，并增加因未切实解决承运人的问题而产生欺诈行为的风险。(d)项中在没有提单情况下获得交货指示的其他程序消除了长久以来凭提单交付货物的要求，并将对依靠这一担保的银行和其他当事方产生影响。但是，提议的程序仍不能解决该问题，因为一个谨慎的托运人不会在未获得合法所有者授权的情况下签发交付指示，因为如此会导致其被起诉。澳大利亚银行部门的评论意见指出，该条款会给银行带来更多风险。

39. (f)项中的法定补偿也存在问题。如果承运在不知情的情况下通过发出其他交付指示而对承运人进行了补偿，这会使得到岸价货物保险人很难提起追偿诉讼，或货物索赔人很难就错误交付获得追偿。此外，由于(d)-(f)项的效力是从托运人处寻求其他交付指示的承运人将被免除对提单持有人承担的赔偿责任，因此承运人将对没有赔偿责任的一方当事人予以补偿。

40. 承运人还可有其他可行的解决方法。一种可能是，倘若承运人对某些目的地存在担忧，其可坚持预付运费，包括在目的地的所有费用，如果收取了货物，则应退还后一笔费用。在这方面，可遵循澳大利亚的一项程序，将无人认领的货物交由警方或海关处理。

41. Delebecque 先生(法国)同意责成不再拥有此项义务的托运人提出交付指示并对承运人负赔偿责任的规定存在问题，并将严重影响提单作为担保的作用。法国代表团希望删去(d)至(h)项。

42. van der Ziel 先生(荷兰观察员)说，在整个贸易过程中，银行家及承运人均存在有损于提单职能的做法。专家在该问题方面的研究结果指出，没有立法者的帮助，执行人员便无法解决这一问题。因此，委员会应抓住机会，恢复该领域的贸易法。

如果第 49 条草案设定的制度在实践中出现了其他问题，则应寻求可行的方法，解决这些问题。

43. 他对以下一些声明表示强烈反对——首先是新制度将会导致欺诈行为。坦白来说，现有的制度反而助长了欺诈行为：例如，在流通中通常有三份原始可转让运输单证，这导致很容易将货物出售给多个买方。通过目前的复制技术，伪造提单非常简单。并且凭借保函进行交付的担保制度意味着，在交付后提单将继续流通。相反，新制度却消除了现有的这些欺诈行为。如果出现了新的欺诈行为，它们也可解决这些行为。

44. 第二，有声明指出，银行部门将承担更多的风险。但新制度通常会消除现有风险，恢复提单制度所特有之本质(即本身为运输单证，而非保函)，并使根据授权在目的地进行交付的人具有合法性。第 49 条草案将货物到达目的地后向承运人发出交付指示的责任赋予了单证持有人，最好是银行。当然，这意味着如果银行不想使其担保无效，则必须要采取行动——但决不能将此描述为一项风险。此外，通常通过避免其仍然流通，新制度还在提单方面提供了法律担保，由于目前在交付后还允许提单继续流通，因此针对其有效性产生了各种法律问题。

45. 第三，有声明指出，授权范围不明确。根据第 49 条草案，提单持有人显然不需要特殊授权；如果持有人失职，承运人便有义务寻找持有人，通常其能够如此；并且如果承运人无法找到持有人，则他必须要得到托运人的指示，其显然必须要从缺勤的持有人处得到授权。但是，这是货物方面的问题，并可找到解决方法，他希望在此方面对第 49 条草案做出完善。

46. 鉴于贸易中存在非常严重的结构问题，他迫切请求委员会认可第 49 条，该条草案是通过与包括银行和商品贸易人员在内的各行业执行人员进行广泛的讨论和协商，并解决了诸多问题后才得以起草的。目前，各行业也需要改变其惯例。

47. Elsayed 先生（埃及）同意澳大利亚和德国，以及关于第 49 条存在歧义的其他观点，并支持开展非正式协商，从法律而非技术立场重新起草该条款。

48. Blake-Lawson 先生（联合王国）承认现有的制度的确会助长欺诈行为，但此类风险却更容易控制。第 49 条草案提出的新制度的缺陷是它使法律现状更为复杂，并妨碍针对法律进行充分、全面的改革。虽然目前委员会有机会制订更为完善的制度，但仅在几天内却无法完成。因此，他重申其最初的提议，删去第 49 条草案，并在今后花费更多的时间为这一特殊问题寻求最佳的解决方法。

49. Berlingieri 先生（意大利）说，一些国家的法律程序出台了取消物权凭证的程序，但遗憾的是要花费很长的时间，通常是几个月。第 49 条草案提供了一个快速的程序，虽然该程序可能未针对所有相关当事方提供充分的担保。因此在非正式协商中应做出努力，增强担保。

下午 4 时 45 分会议暂停，下午 5 时 15 分复会。

50. Slettemoen 女士（挪威）说，第 49 条草案（d）项并未提供一个可行的解决方法。其措辞仅针对发出指示，而未涉及承运人的权利和义务，还导致在提单方面出现了各种问题。挪威银行业认为该条款极为糟糕。她提议删去（d）项，并以同样的理由删去第 48 条（b）项的类似规定。

51. Talbot 女士（新西兰观察员）说，新西兰代表团支持澳大利亚的评论意见，其银行制度与澳大利亚极为相似。第 49 条草案旨在解决承运人的一个非常实际的问题，但似乎可能又导致在银行业方面出现了其他问题。

52. Miller 先生（美利坚合众国）说，第 49 条未针对公认的问题提供一个妥善的解决方法，但最令人满意的是工作组花费了六年时间来制定该公约草

案。他对委员会能否在本届会议期间对此做出完善持怀疑态度，但美利坚合众国代表团愿意出席为此而举行的非正式协商。它认为委员会应抓住机会，对此做出一些更正，因为这样更胜于没有解决方法。

53. Tsantzos 先生（希腊）支持荷兰代表的观点，并指出，希腊代表团支持将案文保持原样。

54. Morán Bovio 先生（西班牙）说，应保持第 49 条草案原文不变。因为它解决了诸多问题，并得到了西班牙银行和海运界的认可。

55. Czerwenka 女士（德国）说，她认为澳大利亚和联合王国的发言非常具有说服力。委员会不可能以每个人都满意的方式解决这一极为复杂的问题，并且尚不清楚第 49 条草案是否真正能够使状况得到改善。除非正式协商外，还需要做出政策决定。德国代表团支持法国删去（d）至（h）项的提议。

56. Mollmann 先生（丹麦观察员）说，有待解决的一个实际问题不仅针对承运人，而是参与贸易的所有方，特别是没有出示提单的收货人。第 49 条草案或许不是一个妥善的解决方法，但该条款是经过深思熟虑而得出的结论，并且各行业均做出了广泛支持的回应。他赞成荷兰的评论意见。在实践中，该条草案将解决所有当事方的诸多问题，并且不抓住机会改善这一状况是错误的。丹麦代表团强烈建议核准第 49 条草案的原文。

57. Kim In Hyeon 先生（大韩民国）和 Sandoval 先生（智利）同意保持第 49 条草案原文不变。

58. Delebecque 先生（法国）说，（d）项所述的情况非常普遍，因此需要找到一种解决方法。提议的解决方法——即，如果持有人不主张提取货物，承运人应要求控制方、托运人或单证托运人发出指示——似乎可以接受。

59. 但是关于 (e) 至 (h) 项, 法国代表团对如果持有人不主张提取货物, 则应由托运人对此负责的观点存在一个基本问题。托运人并非收货人的担保人。此外, 收货人和托运人是完全不同的当事方, 因此不能将前者的责任转至后者。尽管法国代表团支持被讨论的项中的一些观点, 但总体来说却过于偏离, 因为其推翻了现有的惯例, 并造成了一个问题, 即如何保持运输合同及销售和运输之间的关系。因此至少应删去 (e) 至 (h) 项。

60. Hu Zhengliang 先生 (中国) 重申了中国代表团关于第 49 条草案中的一些安排可解决一些问题, 但却会造成其他问题的立场。特别是, (d) 项所载的安排对于承运人而言非常耗时, 且成本高昂。如果根据中国代表团的提议删去 (d) 至 (h) 项, 则可将任何不主张提取的货物视为仍未交付的货物, 这样便可适用第 50 条草案。这意味着, 如果对措辞做出了更正, 中国代表团将会考虑保留被讨论的条款; 但是, 目前这样可能并不可行。

61. Czerwenka 女士 (德国) 说, 德国代表团同意 (d) 项存在问题的说法。但德国代表团对关于如果承运人经合理努力后, 无法确定控制方, 承运人应通知托运人的说法表示担忧; 托运人并非单证持有人。因此, 德国代表团支持删去 (d) 至 (h) 项的提议。

62. Halde 女士 (加拿大) 说, 加拿大代表团支持删去 (d) 至 (h) 项的提议。这意味着, 她欢迎举行非正式协商, 力争完善该条草案的措辞。

63. Sharma 先生 (印度) 说, 尽管被讨论的项略为复杂, 但却解决了一些非常实际的问题, 即如果持有人不主张交付货物则应采取什么行动。如果仅将货物视为仍未交付的货物, 则可援用第 50 条。他认为, 在此发生之前要求承运人采取某些措施并不合理。因此, 印度代表团支持保留 (d) 至 (h) 项。

64. 主席说, 委员会中支持全部或部分删去该条款的代表团与支持保留该条款的代表团的数量相当。由于一些支持保留的代表团承认可进一步完善措辞, 因此他建议在非正式协商中应努力完善案文。但如果未取得满意成果, 则会根据惯例保持现有案文。

65. Czerwenka 女士 (德国) 说, 主席关于如果未取得满意成果, 则保持现有案文的发言与迄今其所采用的方法略有出入。她认为, 通常应做出各种努力, 找到所有代表团都能接受的很好的折衷方法; 如果未取得满意成果, 则保持原文不变的方法并非一项折衷方法。如果非正式协商失败, 委员会应能够重新审议案文, 从而就是否应保持原文不变做出明确决定。

66. 主席说, 提交委员会的公约草案是工作组经过六年讨论的成果。如其在该届会议开始时所宣称, 仅在委员会多数成员明确表态的情况下, 才会对案文做出修改。就在昨天, 委员会与工作组就第 36 条草案存在明显的分歧, 并删去了该条草案。在针对第 12 条草案的讨论中, 尽管略为多数的成员支持保留案文, 但他却未适用该原则, 这是仅有的一次, 并且他还为非正式协商提供了各种便利。

67. 在第 49 条草案方面, 支持该条草案保持原文不变的代表团数量超过了全部或部分删除该条草案的数量。但由于前者表示愿意对措辞做出改善, 他才认为委员会希望就第 49 条草案进行非正式协商。

68. 就这样决定。

69. Elsayed 先生 (埃及) 说, 埃及代表团同意主席的建议, 并作为阿拉伯国家运输部长理事会成员国的代表表示, 希望参与完善第 49 条草案措辞的各项工作。

下午 6 时零 5 分散会