



联合国国际贸易法委员会
第四十一届会议

第 879 次会议简要记录

2008 年 6 月 25 日星期三下午 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 15 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、A/CN.9/658 和 Add.1-13；A/CN.9/XLI/CRP.7）

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）（续）

1. **Sato 先生**（日本）代表参加非正式磋商的代表团，介绍了关于 A/CN.9/XLI/CRP.7 所载的第 49 条草案。他说，自始至终都隐藏着严重的分歧；委员会所收到的文件中的折衷版本得到了大多数人支持，但还是有很多人强烈反对。除了轻微改动，拟议文本中第 49 条草案第 1 款同目前案文的起首部分和（a）到（c）项基本相同，并且适用于所有签发可转让运输单证的情况。新的第 2 款和当前案文中的（d）到（h）项涵盖的内容基本相同，但使用了新的起首部分。其中规定，如果运输单证规定，货物可以在不递交单证的情况下交付，则下述规定适用，由此建立了一种由运输单证本身引发的“选择适用法”。为了避免可能遭到银行拒绝，规定单证本身必须说明不递交单证交付货物的可能性。另一项变动是新的第 2（a）款同现有的（d）项不同，它规定承运人可直接要求托运人做出指示，但并没有规定托运人有做出指示的义务，因为托运人并不是总能够做到这一点。此外，尽管目前案文中的（d）项告知了持有人该条款其余部分的前提条件，但新的第 2（a）款规定了第 2（a）到（e）款适用的两种可能情况：一是持有人没有回复通知；二是不能确定持有人的位置——常见问题。如果运输单证未规定不递交单证就可交付，将适用第 49 条第 1 款的规定。

2. 新制度有利有弊。许多人支持“缺省”或“选择不适用”规则，但 A/CN.9/XLI/CRP.7 中陈述的制度在非正式磋商中赢得了最广泛的支持。应注意

到，如果新案文获得通过，则需要对第 47、48 和 50 条草案做出相应的改动。

3. **van der Ziel 先生**（荷兰观察员）说，提议的新案文并没有削弱提单价值，而是寻求解决主要商品贸易中普遍存在的结构性问题，即由于贸易因素，信用证期限通常比货物运输时间长，但运输时间有时候会超出货物贸易所需的时间。在非正式磋商的激烈辩论中形成了两大阵营：一派以联合王国为首，要求从公约草案中删除第 49 条草案，将其作为一项示范法；包括荷兰代表团在内的另一派则坚决认为第 49 条草案应作为一项强制法。尽管他认为“选择适用”和“选择不适用”制度之间并没有太大差异，但依然存在对两者价值的基本分歧。

4. 新的第 49 条草案第 2 款能否在实际中适用关键在于银行，或更具体地说，在于国际商会银行委员会。在商品贸易中，信用证条件无一例外的要求签发可转让运输单证，即提单；国际商会跟单信用证统一惯例开列了提单必须遵循的规定，以便能够被银行接受。如果国际商会银行委员会向银行发出指示，要求银行不接受符合第 49 条第 2 款规定的提单，那就意味着第 49 条并未得到实际适用。实际上，三个相关商业方——银行、商品交易者和承运人——都必须同意接受第 49 条第 2 款中的方案，而且此后也要同意，所有提单从合同上符合第 49 条第 2 款的规定；但如果银行禁止，承运人和交易人就别无选择了。贸易法委员会秘书处了解到获得国际商会核准的重要性后，曾两次向其介绍公约草案的特点，包括第 49 条草案。银行家们非常关注，并基本上表示认同，国际商会在其发往世界各银行的双月刊杂志一篇有关信用证问题的文章中，曾略微谈及此事。但是国际商会采取了一种观望态度，内部仍未展开任何有意义的讨论。

5. 在任何情况下，公约草案规定的制度都应是一个方便从业者的问题。商品贸易主要是租船合同贸

易，由于第 7 条草案的原因而适用于交付；提单是一种说明租船合同条款和条件的简单单证，由平等双方商定，规定承运人是否必须按照托运人的指示交付货物，无论是否提交单证。

6. 如果要使新第 49 条草案第 2 款起首部分与提单通用术语保持一致，应对其进行完善。对此，他提议修正如下：“如果可转让运输单证或者可转让电子运输记录明确表明或通过以提及方式并入租船合同表明，可在不提交运输单证或电子运输记录的情况下交付货物，则下述规定适用。”

7. **Schelin 先生**（瑞典观察员）说，他认为提案第 2 款中的制度不能解决问题，只会削弱提单价值，因为那些没有单证而进行商品贸易的人无法得知自己是否受到保护。此外，第 48 条草案要求在货物交付时提交不可转让的运输单证，即直接提单，这与不要求提交可转让单证的规定不一致。此外，第 2 款提及了所有权单证一般原则，有些法域不愿通过一项影响这些一般原则的公约草案。严格规定有时会给行业带来好处，即使它们引起了一些市场问题。他认为第 49 条草案的原则应该是严格按照所提交的单证交付货物。因此，瑞典代表团赞成提案第 1 款，但希望删除第 2 款。

8. **Downing 女士**（澳大利亚）说，尽管澳大利亚代表团认为 A/CN.9/XLI/CRP.7 中的提案比第 49 条草案当前案文更恰当，但新提案依然没有解决人们的担忧，即提单作为所有权单证的功能将被削弱。在某些管辖区域，货物交付时不必提交的提单不能被视作提单。即使拟议的新措辞非常简单，以致于很容易取消所有权。澳大利亚银行业担心，提单作为所有权证据的信用可能会降低，而且，如果持有提单不代表拥有对商品的推定所有权，那就难以决定买方是否应继续付款。

9. 此外，新版本也没有解决承运人如何交付货物这一问题，因为谨慎的托运人由于害怕被控转用而避免做出交货指示。承运人可以通过其他方式解决这个问题。如果预计在某一目的地或在某项交易中可能出现的问题，承运人可以要求预付运费，或纳入条款，大意是如果货物未被提取，承运人可以按照托运人的价格将货物退还给托运人。

10. **Imorou 先生**（贝宁）说，贝宁代表团对不提交运输单证就交付货物的也非常担忧。关于信用证涉及的货物运输，通知银行是最关键的。新提案第 2（d）款提到，某人可“根据合同安排或其他安排”成为运输单证持有人，但并未具体说明这种安排是书面安排还是口头安排，如果是口头安排，就会引起问题。第 2（e）款第二句包括以下条款“合同事项载明预计到货时间”。而有关合同事项的第 38 条草案恰恰未提到到货时间。非洲国家提议将这一内容包括在内时，该提案未被接受。

11. **Honka 先生**（芬兰观察员）说，芬兰代表团赞成对现状的一些改革。第 49 条草案寻求解决海运中一个长期存在的问题，每当货物在提单时间之前到达就会出现这个问题。A/CN.9/XLI/CRP.7 中提案的第 2 款起首部分提供了一个“选择适用”代替方案，使案文得到完善。提议案文对传统的偏离程度较低，因此可能被更多人接受。应忆及，即使提单规定可以不递交运输单证就交货，下述各项也对这种情况下的交付设定了其他条件，因此提议改动对提单的传统作用并没有重大偏离。既然提单已经纳入了许多标准条款，将这一声明加入在内的要求也不是不合理；动词“载明”应当保留。瑞典对直接提单的担忧是有意义的，但是可以通过对第 48 条草案做几处改动以避免矛盾。就如日本代表指出的，如果提案获得通过，其他草案就必须做出相应的改动。

12. **Mollmann 先生**（丹麦观察员）说，委员会的任务就是决定新版本是否是一个完善的版本，如果不是，将保留第 49 条草案的现有措辞。丹麦代表团提倡对公约草案中的这一点进行强制立法，而且，如果运输单证中未载明相反内容，在适用第 49 条草案的规定时，丹麦代表团赞同“选择不适用”制度。这将迫使行业表明立场，是否希望维持现状，因为它不一定要选择适用制度。更赞成选择不适用制度的另一个原因就是澳大利亚代表所说的一点，即在有些管辖区域，货物交付时不必提交的提单不能视作提单。当前案文提供的保证足以保护相关方。正在解决的问题主要出现在散装货贸易中，银行和商品交易人完全有能力确定如何通过提供的保证保护自己；提单持有人将会收到关于运输单证的警告。

13. 尽管丹麦代表团更赞成现有案文中的强制规定，但也支持新的版本，不过它更倾向于选择不适用方案。如果保留选择适用模式，丹麦代表团将支持荷兰提议的对新的第 2 款起首部分的修正，以解决不定期船提单仅提到租船合同条款的情况，特别是在散装货贸易中。不论哪种情况都不由委员会决定，而是由从事该行业的人决定是否利用规定来解决他们遇到的问题。

14. **Delebecque 先生**（法国）说，法国代表团依然坚定支持将现有案文的（d）到（h）项删除，但本着折衷的精神，能够接受新版本。然而，法国代表团只接受选择适用方案，反对仅参考租船合同就适用第 2 款。运输单证本身必须“清楚载明”可以在不提交运输单证的情况下交付货物。在他印象中，委员会试图迫使银行在没有它们认为必要的单证情况下开展工作。法国代表团认为不能判断银行的需要。

15. **Blake-Lawson 先生**（联合王国）说，遗憾的是，第 49 条草案的新版本并没有打消联合王国的

担忧。他想知道国际商会银行委员会对规定内容不作评论是表示默认接受还是完全不信任。第 49 条草案详述的程序将导致欺诈风险增加。不论是选择适用方法还是选择不适用方法都会给国际贸易带来更多破坏，导致承运人面临的问题复杂化。最明智的做法是删除整个关于货物交付的第 9 章，并重新考虑该问题。但是，本着工作小组的精神，联合国代表团将接受大多数人做出的决定。

16. **Gombrii 先生**（挪威）说，某些贸易中似乎存在这样一个问题，即交易方使用提单，但提单却不是恰当的文书。正如澳大利亚代表所指出的那样，尽管有替代办法，但执行人员却不愿采用。不过这样的贸易只是例外，在每天成千上万的交易中，提单发挥了恰当的作用。挪威代表团反对缺省规则，它会破坏提单作为所有权单证的质量；如果保留新版本第 2 款的规定，那么挪威代表团将大力支持选择适用方案。提议的新版本比当前版本更加可行；如果承运人、商品交易人和银行彼此达成协议，就能够使该制度发挥作用。直接提单的问题已经提出；它们遵循第 48 条草案中的定义，无需适应第 49 条草案。

17. 关于荷兰提出的对新版本第 2 款起首部分的修正，挪威代表团更赞同保留“载明”一词，它比“表示”语气更强烈，而且挪威代表团不赞成加入通过提及方式并入租船合同的可能性。对同一批货物通常有一长串租船合同，很难确切了解适用的是那些条款和条件。在提单上明确规定可不提交运输单证交付货物比较恰当，特别是对负责交付货物的船长来说更是如此。

18. **Sato 先生**（日本）指出，在运输单证中声明不提交单证就可交付货物，在有些管辖区域有效，而在另一些管辖区域则无效。在那些被认为有效的情况下，第 2 款新案文试图确保有程序可循。主张将

第 2 款简单删除的代表团应该认识到，它们可能把程序完全留给承运人酌定。

19. **Essigone 先生**（加蓬）说，由于分作两款，A/CN.9/XLI/CRP.7 中所载的新版本显然更清楚一些。第 1 款强调提单具有授予接收货物的权利的恰当作用，因此相当于银行汇票。但第 2 款影响了海上贸易中的另一个重要行为者，即银行。不事先同银行部门磋商就将其包括在制度之内会导致各种问题。应对第 2 款进行修订，以使银行能够接受。

20. **Alba Fernández 先生**（西班牙）说，他大体上支持 A/CN.9/XLI/CRP.7 所载的提案，因为该提案打消了某些代表团的担忧，这些代表团更赞成通过国家法庭解决与可转让运输单证有关的问题。实际上，“选择适用”规则偏离传统规则的可能性最小。

21. 他倾向于第 2 款起首部分使用更明确的措辞，要求各方遵守（a）到（e）项所陈述的规则。有些提单出于特殊目的写明了技术规范，这表明该行业可调整其单证和做法，以符合具体的法律情况。

22. **Miller 先生**（美利坚合众国）说，这是个难题，而且在商业法中，当风险要必须在无辜方之间分配时，常常如此。他承认有必要消除银行业的担忧。但是，该提案试图解决在实践中切实存在的一个问题，委员会应该做出努力解决该问题。因此，他赞成按荷兰代表团关于以提及方式并入的提议修正该提案第 2 款，尽管这一修正存在风险，但能更有效地解决问题。

23. **Berlingieri 先生**（意大利）说，过去，提单传送速度比货物运输慢；为解决这个问题，提单交付对象可以同承运人联系，出示银行担保，接收货物。这种情况随时间发展而发生变化，但是对他来说，如果一份单证不是交单，而且不担保对货物的

推定拥有，那么该单证不能被定义为可转让的运输单证。

24. 意大利代表团不同意荷兰代表提议的改动；他更赞成在第 2 款起首部分“载明”一词前插入“明确”。他也反对以提及方式将仲裁条款简单并入将其包含在内的租船合同。在意大利，如果提单说明是根据具体的租船合同签发，且后来援引了该租船合同所载的仲裁条款，则法庭将认为没有并入，因为提单中并未提及仲裁条款。要解决这个问题，单证中必须载有明确声明，警告第三方，该单证规定的条件与通常情况下可转让运输单证的基本条件不同。

25. 第 2 款（a）项在提及承运人的选择时使用“可能”一词，但承运人依然有权利利用第 50 条草案中规定的关于未交付货物的程序，他对此存有疑问。因此，（a）项在“不影响第 50 条规定”之外包含一项声明是合理的。此外，（c）项规定，根据（d）项发出指示的人应赔偿承运人由于对持有人负有赔偿责任而遭受的损失。在这种赔偿责任已不再适用于向持有人交付货物，则所述及的似乎就是，在收到货物的情况下，由承运人承担交付货物的实质性义务。然而，（e）项规定，只有在持有人在货物交付后成为持有人的情况下，才会产生赔偿责任，它所述及的情况已纳入（c）项。在货物交付之前就成为持有人的持有人身份应予以明确。

26. 本着折衷的精神，意大利代表团准备支持该提案，前提是做出其要求的改动。

27. **Talbot 女士**（新西兰观察员）说，该提案是对第 49 条草案前版本的完善；新西兰代表团赞成新的第 2 款起首部分所阐述的“选择适用”方式。

28. **El sayed 先生**（埃及）说，草案包含许多难以解决的技术问题。尽管他对澳大利亚和意大利代表团所做的努力表示赞赏，但结果却导致问题更加复

杂化。他更倾向于采纳联合王国的提议，即将包括第 49 条草案在内的第 9 章全部删除，除非按照意大利代表的提议做出修改。在此提出的问题之后将在实践中通过示范法予以解决。

29. **Czerwenka 女士**（德国）说，德国代表团准备支持该提案。该提案是非正式磋商的结果，其中体现了多种立场。她不同意荷兰观察员提议的改动，但不反对意大利代表建议的修正。如果各代表团不接受提议的第 49 条草案新版本，继续坚持当前案文，那么她倾向于删除（d）项到（h）项内容。

30. **Sharma 先生**（印度）说，印度代表团对第 49 条草案的当前案文感到满意，但准备原则上接受折衷方案。反映正常做法的第 1 款似乎已获得普遍同意；按照意大利代表的提议对第 2 款做出修正后，印度代表团也可接受第 2 款。但是，他不赞成荷兰观察员提出的建议，该建议可能削弱运输单证的可转让性质。

31. **Mayer 先生**（瑞士）说，该提案是一个有效的折衷办法，对支持删除第 49 条草案（d）项到（h）项内容的代表团做出了切实的让步。正如芬兰观察员所说的那样，新案文并没有严重偏离适用于提单的原则。他无法理解那些认为持有人的利益没有得到充分保护的代表团的立场。要在草案当前案文与提议的新案文之间做出选择，而后者显然比前者更完善。

32. 瑞士代表团可以接受提议的第 2 款起首部分，且按照意大利代表的建议，加入对第 50 条草案的提及。他同意芬兰和瑞典代表团的意见，即应当解决直接提单处理上的一些不统一之处，但是他准备原则上接受该提案。

33. **Tsantzos 先生**（希腊）说，在按照荷兰代表团提出的建议对第 2 款起首部分进行修正后，希腊代表团将接受提议的新案文。

34. **Hu Zhengliang 先生**（中国）说，他同意瑞典观察员所表达的大部分观点。第 49 条草案规定了有关货物交付的规则；由于货物交付是货物运输的重要环节，必须清楚理解这些规定。当前案文十分复杂，而提议的新案文更加复杂。可转让运输单证表明可以不提交单证就交付货物的情况十分少见。此外，在许多法律体系下，包括在中国法律体系下，这种声明是无效的，而且他倾向于公约草案不要预期将其包括在内的后果。他还同意，该提案第 2 款可能造成托运人商业欺诈行为，破坏可转让提单的可信性。

35. **Schelin 先生**（瑞典观察员）说，他同意意大利代表一样，担心条款草案可能导致提单丧失作为可转让运输单证的性质。但是，如果大多数代表团赞成该提案，瑞典代表团希望在“载明”前插入“明确”一词。

36. **Sandoval 先生**（智利）说，智利代表团赞成提议的第 49 条草案新案文。

37. **Imorou 先生**（贝宁）询问日本代表是否能够解释该提案第 2 款（d）项是否述及口头以及书面安排。此外，他希望重申，（e）项描述的情况是合同事项规定了货物到达的预期时间，但有关合同事项的第 38 条草案没有提到到达时间。

38. **Sato 先生**（日本）说，他无法回答贝宁代表提出的问题，因为正在讨论的措辞分别取自第 49 条草案（g）项和（h）项的当前案文。他认为，所提到的“安排”包括销售合同或信用证，两者都属于书面单证；理论上说，口头协议也是交付前所达成的合同或其他安排，因为规定没有相反的表述，但这种做法并不常见。第 2（e）款纳入了合同事项规定货物到达的预计时间的情况，以考虑到这种可能性；但在第 38 条草案中并未提及此种情况，因为工作组认为要求承运人在所有合同中纳入这样的说明是不明智的。

39. 他认为，承运人可依靠第 50 条草案，而不采取第 49 条草案设想任何措施；例如，承运人可以不征求托运人的同意，存放未交付的货物。但是他不反对意大利代表的建议，在第 49 条草案第 2 (a) 款中提及第 50 条草案。在加入对第 50 条草案的提及后，日本代表团准备接受折衷建议。
40. **主席**说，似乎大多数代表团认为 A/CN.9/XLI/CRP.7 号文件所载的第 49 条草案版本是一种很好的折衷办法，也有不少代表团赞成意大利代表团的建议，即将新的第 2 款起首部分中的“载明”替换为“明确载明”，还有的代表团赞成其在第 2 款 (a) 项新案文中插入“不影响第 50 条第 1 款规定”的提议。
41. **van der Ziel 先生**（荷兰观察员）在 **Miller 先生**（美利坚合众国）的支持下说，根据他的计算，荷兰和意大利代表团的建议获得了同等的支持，但是似乎大部分代表团赞成不改变 A/CN.9/XLI/CRP.7 号文件所载的第 49 条草案拟议版本。
42. **Mollmann 先生**（丹麦观察员）支持荷兰代表和美国代表的评论，并指出，赞成将第 2 款起首部分中的“表示”改为“载明”的代表团不一定赞成使用“明确载明”一词。
43. **Delebecque 先生**（法国）说，法国代表团的建议同意大利代表团的建议相似，并表示赞成意大利代表团的建议。
44. **Schelin 先生**（瑞典观察员）说，瑞典代表赞成主席的评论意见。考虑到有些代表团要求将第 2 款全部删除是很重要的。
45. **Czerwenka 女士**（德国）说，尽管德国代表团表示赞成 A/CN.9/XLI/CRP.7 号文件所载的第 49 条草案版本，但认为“载明”和“明确载明”意思相近，因此对这两种说法都能接受。
46. **Hu Zhengliang 先生**（中国）希望能够考虑中国代表团删除整个第 2 款的意见。
47. **Sandoval 先生**（智利）说，他之前的发言是在假定意大利插入“明确”一词的建议已经获得核准的基础上的。
48. **主席**注意到，赞成意大利代表团提议的代表团采取了同样的做法，因为他们反对荷兰代表团的提议；因此不能说这两个提议获得了同等程度的支持。主席仔细听取评论意见后，坚持最初结论，即大部分委员会成员希望按照意大利代表的提议进行修正后核准 A/CN.9/XLI/CRP.7 号文件所载的第 49 条草案。
49. **经修正后核准了第 49 条草案的实质内容，并将其交给起草小组处理。**
- 对第 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）、第 48 条草案（签发必须提交的不可转让运输单证时的交付）和第 50 条草案（货物仍未交付）的相应修改**
50. **Sato 先生**（日本）说，经修正的第 49 条草案获得核准后，需要对第 47、48、50 条草案进行一些技术上的修改。
51. 第 47 条草案 (c) 项应为：
- “ (c) 在不影响第 50 条第 1 款的情况下，货物未能交付是因为：（一）收货人接到了到货通知而未在货物到达目的地后在第 45 条述及的时间或者期限内向承运人主张提取货物，或者（二）承运人经合理努力无法确定收货人，以请求就货物的交付发出指示的，承运人可以通知控制方，请求就货物的交付发出指示。承运人经合理努力无法确定控制方的，承运人可以通知托运人，请求就货物的交付发出

指示。承运人经合理努力无法确定托运人的，承运人可以通知单证托运人，请求就货物的交付发出指示；”。

52. 第 48 条草案 (b) 项应为：

“ (b) 在不影响第 50 条第 1 款的情况下，货物未能交付是因为 (一) 收货人接到了到货通知而未在货物到达目的地后在第 45 条述及的时间或者期限内向承运人主张提取货物，或者 (二) 承运人经合理努力无法确定收货人，请求就货物的交付发出指示的，或者 (三) 因声称是收货人的人未适当表明其收货人身份或者未提交单证从而承运人拒绝交付的，承运人可以通知托运人，请求就货物的交付发出指示。承运人经合理努力无法确定托运人的，承运人可以通知单证托运人，请求就货物的交付发出指示；”。

53. 最后，应在第 50 条草案第 1 款 (b) 项中的“控制方”之后添加“持有人”一词。

54. **Mayer 先生** (瑞士) 支持所提出的改动，但希望知道在第 49 条草案中是否也需要载入与第 48 (b) (iii) 条草案类似的条款。

55. **Sato 先生** (日本) 同意这样的条款可能是非常必要的，但此时他无法提出确切的措辞。

56. **Shall-Homa 女士** (尼日利亚) 提议，在“可转让运输单证”前插入“无须提交的”，以使第 49 条草案和第 48 条草案的题目保持一致。

57. **Czerwenka 女士** (德国) 得到了 **Sharma 先生** (印度) 的赞成。她说，第 49 条草案已经详细讨论过了，不应再做修改了。第 49 条草案第 2 款规定了第 1 款所定规则的一种例外情况；尼日利亚代表提议的修正案将造成对该草案内容的错误印象。

58. 核准对第 47、48、50 条草案相应修改的实质内容，并将其交给起草小组处理。

下午 6 时散会。