



联合国国际贸易法委员会
第三工作组（运输法）
第十七届会议
2006年4月3日至13日，纽约

运输法：拟定[全程或部分途程][海上]货物运输公约草案

运输单证和电子运输记录：美利坚合众国代表团提交的参考文件

秘书处的说明

为筹备第三工作组（运输法）第十七届会议，美利坚合众国政府向秘书处提交了有关[全程或部分途程][海上]货物运输公约草案中运输单证和电子运输记录的文件，现列作本文附件的附件。美国代表团称，该案文的目的是通过把各代表团发表的意见和评述汇编成一份供工作组讨论的单一文件，促进工作组对运输单证和电子运输记录这一议题的审议。

附件中的文件按秘书处收到的原样转载。



附件

一. 导言

1. 在工作组第十六届会议之后的这段时间，各位代表和观察员有机会参加了关于[全程或部分途程][海上]货物运输公约草案第 9 章（“运输单证和电子运输记录”）所产生的主要问题的非正式讨论。该公约草案附于 A/CN.9/WG.III/WP.56 号文件（以下仅提及条款号）。若干代表交换了对这些问题的初步意见，有的是答复印发给所有代表和观察员的非正式调查表，也有的是在意大利代表团安排于伦敦举行的向各代表、观察员和其他各方开放的非正式研讨会期间（2006 年 1 月 23 日至 24 日）提出的。为工作组方便起见，本文对这些意见作了归纳。

二. 第 37 条草案. 运输单证或电子运输记录的签发

2. 公约草案第 37 条草案规定：

“货物一经向承运人或履约方交付：

“(a) 发货人即有权获得可证明承运人或履约方收到货物的运输单证或按第 5(a)条¹规定的电子运输记录；并且

“(b) 托运人，或经托运人向承运人发出指示后第 34 条²中提到的人，即有权从承运人处取得适当的可转让运输单证或按第 5(a)条规定的电子运输记录，除非托运人和承运人已经明示或默示约定不使用可转让运输单证或电子运输记录，或依照行业的习惯、惯例或做法不使用此种单证或记录。”

3. 《海牙规则》和《海牙-维斯比规则》与之相应的条款第 3(3)条在相关部分仅规定：

“承运人或船长或承运人的代理人在收受货物归其照管后，经托运人的请求，应向托运人签发提单……”

4. 汉堡规则第 14(1)条有类似的规定：

“当承运人或实际承运人接管货物时，应托运人要求，承运人必须给托运人签发提单。”

5. 第 37 条草案的主要创新建立在承认“发货人”（在第 1(i)条草案定义为“将货物交给承运人或一个履约方加以运输的人”）不一定是“托运人”（在第 1(h)条草案定义为“与承运人订立运输合同的人”）这一基础之上。例如，离岸价卖方可通过将货物交付给已事先与买方签订总量合同的承运人而完成其销售合同规定的义务。卖方是“发货人”，而买方（因与承运人订立了合同）是“托运人”。根据《海牙规则》和《海牙-维斯比规则》，在这种情况下似乎只有托运人（买方）才有资格收取提单，³而实际上发货人（卖方）和托运人

(买方) 都有接收某种运输单证的合法权益。前者可能需要收据以证明应按销售合同收款；后者可能需要运输单证以控制货物。

6. 国际海事委员会进行起草工作时，对托运人或发货人是否应有权要求承运人签发运输单证的问题产生了争论。最终解决争论的办法是，承认这两方有不同的需要，可以用不同类型的运输单证来解决。因此，提议的案文允许发货人得到所需的那种运输单证——一份收据，但不一定是运输合同的证据，不一定是所有权文据，也不一定是可转让的。提议的案文允许托运人作为承运人的合同对应方得到一种运输单证，使其能够控制货物（及运输合同的履行情况），除非合同中有相反的协议。

7. 在工作组 2003 年春季会议期间，与会者认为该条款的实质内容基本上可以接受。（见 A/CN.9/526，第 25 段。）

8. 在工作组上届会议之后的非正式讨论期间，约有三分之二的代表在谈到这一问题时基本上支持第 37 条草案的内容。有人认为，当发货人（卖方）向已经与托运人（买方）签订合同的承运人交货时，发货人（卖方）是将货物交给代表托运人（买方）办事的人——从而把货物控制权交给了托运人（买方）。因此，发货人（卖方）只有权收取一份收据，证明已经完成了交货；但无权获得运输单证而对货物有更进一步的控制权。

9. 一些参加非正式磋商的代表反对第 37 条草案，他们提出异议说，在商业实务中，发货人（卖方）凭借适当的运输单证保留对货物的控制权，直至收到购货款（通常采用跟单信用证的做法）发货人（卖方）才交出运输单证。这些代表要修订第 37 条草案，规定只有发货人才有权索要运输单证。

10. 一名代表提出，为了解决这些难题，应允许承运人要求先收回按照第 37(a) 条草案签发给发货人的运输单证或电子运输记录，然后才按照第 37(b) 条草案的规定给托运人签发适当的运输单证或电子运输记录。这似乎符合在若干管辖区域内现行的惯例，按照这些惯例，承运人要求先收到码头收据或大副收据，然后才签发可转让提单。但有人提出疑问说，这是否会过度提高按照第 37(a) 条草案签发的收据的重要性。如果可转让的运输单证被视为“仓库钥匙”的象征，那不可转让的收据是否会成为“仓库钥匙的钥匙”？

11. 参加非正式磋商的一些代表提议改善措辞。(1) 一名代表提议将前导句改为“货物一经向承运人或履约方交付或交付之后”，以认可发货人向承运人交付了货物但希望在货物全部装船之后才接收运输单证这一普遍情况。(2) 另一名代表提问(b)段中“明示或默示”一词是否必要。(3) 最后，一名代表提出，适当的做法或许是，明确说明即使托运人和承运人已商定不使用可转让运输单证或电子运输记录，托运人也有权在任何情况下至少得到一份不可转让运输单证或电子运输记录。在意大利代表团安排的伦敦研讨会上，与会者普遍认为这种改动是可取的。

三. 第 38 条草案. 合同细节

12. 第 38 条草案规定：

“1. 第 37 条所提及的运输单证或电子运输记录中的合同细节必须包括：

“(a) 货物说明；

“(b) 承运人或履约方收到货物之前由托运人提供的识别货物的必要标记；

“(c) (一) 承运人或履约方收到货物之前由托运人提供的包数、件数或数量，以及

“(二) 承运人或履约方收到货物之前由托运人提供的重量；

“(d) 承运人或履约方收到待运货物时货物的表面状况说明；

“(e) 承运人的名称和地址；以及

“(f) 日期：

“(一) 承运人或履约方收到货物的日期，或

“(二) 货物装船的日期，或

“(三) 运输单证或电子运输记录的签发日期。

“2. 第 1 款中的“货物表面状况”一词，是在下述检查的基础上确定的货物状况：

“(a) 托运人把货物交付承运人或履约方时所包装的货物进行的合理的外部检查；

“(b) 承运人或履约方在签发运输单证或电子运输记录之前实际进行的任何额外检查。”

13. 《海牙规则》和《海牙-维斯比规则》的相应条款第 3(3)(a)-(c)条与第 38(1)(a)-(d)条相似。《汉堡规则》第 15(1)条规定的运输单证中必须包括的项目要多得多。⁴

14. 第 38(1)条所规定的必要项目基本上没有引起争论。实际上，在工作组上届会议之后的非正式讨论期间，每位代表谈到这个问题时都基本上支持第 38 条草案，不过有代表支持将该项目清单稍作扩充。代表们提出可添加下列项目中的一项或多项：

- 托运人或发货人的名称和地址（对照《汉堡规则》第 15(1)(b)条）；
- 收货人的名称和地址（但或许只在托运人或发货人提供收货人该资料时）（对照《汉堡规则》第 15(1)(e)条）；
- 收货和卸货的地点及装卸港（对照《汉堡规则》第 15(1)(f)和(g)条）；
- 运输单证正本的份数（对照《汉堡规则》第 15(1)(h)条）；

- 如属舱面货，货物将要或可以装在舱面上运输的声明（对照《汉堡规则》第 15(1)(m)条和公约草案第 26(3)条）；及
- 如属危险品，指明货物的危险特性的标志（这可以添入规定货物说明的第 1(a)款草案中）。

有人认为不应扩充第 38(1)条草案中的清单，应仅限于绝对必要的项目，这一观点得到了更为有力的支持。

15. 在以前的讨论中，工作组处理了一些措辞上的问题。例如，在 2003 年春季会议上，有与会者表示担心，“承运人或履约方收到货物之前由托运人提供的”一语可能被理解为使托运人承担沉重的赔偿责任。（见 A/CN.9/526，第 28 段。）该规定的目的不是使托运人承担任何责任，而是明确说明，承运人根据要求签发载有具体信息的单证的义务视托运人提供的具体信息而定。或许“若由托运人提供”一语较为恰当。不过，也有人说，“由托运人提供”一语是恰当的，因为它强调，合同细节中包括的资料应是托运人所提供的资料的原样。

16. 在工作组上届会议之后的非正式讨论期间，就这三项提出了若干措辞提议。有几名代表提出，规定货物说明的第 1(a)款草案应与第 1(b)和 1(c)款一样，以“承运人或履约方收到货物之前由托运人提供的”一语（或任何经认可的其他词句）限定。该提议在伦敦的非正式研讨会上得到了广泛支持。一名代表提议用包含一致商定语句的前导句将各自独立的段落串联起来，以最大限度地减少重复。另一名代表提出，“由托运人提供”一语适合第 1(b)和(c)(-)款草案，而“若由托运人提供”更适合第 1(c)(-)款草案。（该意见的根据是认定发货人应该在任何情况下都知道唛头和包数，但可能不知道重量。）一名代表提出，商定的词句应提到“发货人”（承认若“发货人”非“托运人”，则“发货人”比“托运人”更有可能提供所要求的资料）。最后，有人提出，处理时间问题太麻烦。因此应删去“承运人或履约方收到货物之前”一语。

17. 对其余的条款草案提出的措辞提议较少。一名代表问第 1(b)款草案是否指集装箱内的货物，并提议修改这一款，明确规定承运人只需说明在承运人或履约方接收待运的集装箱时集装箱表面的状况（万一按第(2)款草案的规定还不够明确）。一名代表提出，(f)款草案应要求承运人指出运输单证日期的含义（即，是第(-)项规定的接收日期，第(=)项规定的装船日期，还是第(≡)项规定的签发日期）。

18. 在非正式磋商中没有代表赞成对未提供必要资料的承运人进行明确的处罚，但有意见认为，不应允许承运人通过违反本条所规定的义务而获利（如可获准降低单位赔偿责任限制）。一名代表提出，若承运人未按要求提供资料，便可推定，准确的资料会支持向承运人索赔的一方。（关于这一点，对照第 40(4)条草案）。另一名代表提出，承运人若违反本条规定的义务，就构成违约，因而可以就有据可查的违约损害赔偿提出起诉。

四. 第 39 条草案. 签名

19. 第 39 条草案规定:

“1. 运输单证必须由承运人或经其授权的人签名。

“2. 电子运输记录必须列入承运人或经其授权的人的电子签名。凭借此种电子签名必须能够识别与电子运输记录有关的签名人，凭借此种电子签名必须表明电子运输记录系经承运人授权。”

20. 在工作组 2003 年春季会议期间，与会者认为该条款的实质内容基本上可以接受。（见 A/CN.9/526，第 32 段。）此后，工作组按照专家小组针对各项电子商务问题提出的建议作出了决议，对该条款也相应作了修订。还有人提议，工作组似宜审议是否应仿效《汉堡规则》第 14(3)条等给“签名”下定义。《汉堡规则》第 14(3)条规定:

“提单上的签字可以用手写、印摹、打孔、盖章、符号或如不违反提单签发地所在国国家的法律，用任何其他机械的或电子的方法。”

21. 在工作组上届会议之后的非正式讨论期间，每位代表在谈到该问题时都基本上支持第 39 条草案。

22. 唯一有争议的问题是“签名”的定义是否必要。有些代表支持添入《汉堡规则》第 14(3)条或《联合国国际汇票和国际本票公约》第 5(k)条⁵行文中的定义。参加非正式讨论的绝大多数代表说不需要定义。

23. 参加非正式讨论的代表无人赞成添入对未提供必要资料的承运人进行明确处罚的规定。

24. 一名代表就措辞提出意见，认为第(1)款草案中“由承运人或经其授权的人”一语应改为“由承运人或其代表”，第(2)款草案中“承运人或经其授权的人”一语应改为“承运人或其代表”。（对照《汉堡规则》第 15(1)(j)条。）

五. 第 40 条草案. 合同细节中缺少规定的内容

25. 第 40 条草案规定:

“1. 合同细节中缺少第 38(1)条中提到的一项或几项内容或者此一项或多项内容不准确，本身并不影响运输单证或电子运输记录的法律性质或有效性。

“2. 合同细节包含日期但未指明其含义的:

“(a) 对于合同细节注明货物已装船的情形，该日期视为运输单证或电子运输记录中列明的所有货物的装船日期；或

“(b) 对于合同细节未注明货物已装船的情形，该日期应视为承运人或履约方收到货物的日期。

“[3. 合同细节未指明承运人但注明货物已装上指定船舶的，推定注册船东为承运人。注册船东能够证明运输货物时该船舶处于光船租用之中，合同规定的运输货物义务因而转移至指明的光船承租人的，注册船东可以推翻这一推定。[注册船东根据本条推翻其为承运人的推定的，则以推定注册船东是承运人的同样方式推定运输货物时的光船承租人为承运人。]]

“4. 合同细节未说明承运人或履约方从发货人处收到货物时货物表面状况的，运输单证或电子运输记录视情况分别构成第 43 条规定的关于发货人将货物交付承运人或履约方时货物表面状况良好的初步证据或确切证据。”

26. 在海事委员会筹备工作期间，对根本未注明运输单证日期的承运人所可能给予的惩罚，与会者提出了各种建议。所建议的惩罚包括“大额罚款”、“丧失向保赔协会追索的权利”、“丧失有限赔偿责任的权利”及在“就所造成的任何灭失提出的独立诉讼”中的赔偿责任（见《2000 年海事委员会年鉴》，第 184 页）。会上最后得出的结论是，其他一些因素可确保运输单证得以注明日期。因此，唯一需要注意的是日期不确切的问题。

27. 置于括号内的第 40(3)条草案是本条最有争议的部分（可能是本章中最有争议性的条文）。在对该条文进行一读期间，工作组普遍认为第三款草案查明了公约草案必须加以处理的一个严重问题，但需要就解决该问题的其他手段作进一步研究，按目前的写法本条文还不能令人满意。工作组决定在公约草案中保留置于方括号内的第 3 款草案，以便今后再更为详细地讨论这一款（见 A/CN.9/526，第 60 段）。

28. 第 40(3)条草案的观点是承认注册船东与具体的货主可能并没有直接的关系。事实上贷方成为注册船东可能纯粹是为了保留以船舶作保的担保权益。不过注册船东仍然应该（直接或间接地）知道究竟谁是其船上的货物订舱人，并从而得以将诉讼转向有关的当事方——承运人。有些法域承认货物索赔案的实物赔偿责任，从而以某种方式间接达到了类似的结果。

29. 可以设想在处理运输单证未指明承运人的问题上采取其他一些做法。例如，承运人可能不再享有（第 15 章草案承认的）时效期限，或时效期限仅仅从适当指明承运人时起算。此外，可要求承运人向索赔人偿还在寻查承运人上所发生的任何支出。有人甚至建议，如果运输单证违反第 38(1)(e)条的规定，承运人可能不再享有一揽子赔偿限额。但所有这些备选办法都只涉及难以查明承运人这样的间接后果。所有这些办法都不会给查明承运人提供任何实际帮助。相比之下，第 40(3)条草案直接鼓励最有可能了解真实承运人身份的显而易见的当事人提供这一关键信息。

30. 在工作组上届会议以来的非正式讨论期间，论及该问题的所有代表都对目前措词下的第 40(1)、(2)和(4)条草案的实质内容表示支持。

31. 第 40(3)条草案仍然很有争议。参加非正式协商的一些代表对第 40(3)条草案的实质内容表示支持，但提出了可对该款加以改进的各种方式。一名代表建议充实第 14(3)条草案，向托运人提供更强有力的保护。该条文可创设注册船东即为承运人这一不可推翻的推定（这符合一人受某些情况下被赋予表见代理权的另一人行为的约束的通则）。如果必须有一个可加以推翻的推定，则有人建

议只有在以下情况下注册船东方可推翻这一推定：(1)完全确定真实承运人的身份及(2)真实承运人承认其为承运人。

32. 在非正式协商中论及这一问题的大多数代表出于各种理由均对第 40(3)条草案表示反对。绝大多数代表认为在注册船东可能与运输没有任何实际关系的情况下不宜推定注册船东即为承运人。实际上，根据本草案，注册船东可能与运输没有任何关系。例如，假定“合同细节……注明货物已装上指定船舶的，”但事实上货物从未装上该船舶。是否应该把第 40(3)条草案限定于货物事实上已装上指定船舶的情形？或注册船东可能与发生灭失的运输段没有任何联系。货物装上多式联运交易中海运段船舶加以运输缘何创设对内陆运输段承运人身份的任何推定？对第 40(3)条草案持反对意见者称，作为一个原则问题，托运人应承担了解与其有订约关系的当事人的身份。即便本人未与承运人订约的第三方收货人仍应强迫其合同对方订约人——托运人——披露承运人的身份，而不是强迫注册船东披露承运人的身份。

33. 参加非正式协商的代表还指出，现行草案有一些实际问题。据说，“未指明承运人”一语的含义不清楚。第 38(1)(e)条草案要求合同细节列入“承运人的姓名和住址。”为了使第 40(3)条草案归于无效是否必须将这两项都包括在内？如果合同细节虽列入承运人的姓名但未将其住址包括在内，这是否属于“未指明承运人”？有关“承运人身份”的条款是否足以指明承运人的身份？是否允许以小号字体印刷的标准格式的“承运人身份”条款与运输单证上其他信息不一致？还存在其他许多问题。第 40(3)条草案是否（同许多国家的法律制度一样）接受多个承运人的可能性？前两句之间的关系也不清楚。第一句提出了可加以推翻的推定（即注册船东为承运人），而第二句则陈述了推翻该推定的一种方式。第二句是否意在指明可推翻该推定的唯一方式？或注册船东如证明光船租船人以外的另一人系承运人即可推翻该推定？举例说，注册船东如证明定期租船人系真实承运人是否即可推翻该推定？如果这样做可以的话，是否必须在定期租船人接受作为“承运人”的责任之后才能免于注册船东的赔偿责任？即便工作组接受第 43(3)条草案，看来也显然必须对若干措词上的问题加以审议。

34. 参加非正式协商的一名代表称第 40(3)条草案可能实际上不再需要，因为由于其他因素的影响该问题可得到解决。(1)迫于竞争压力，运输单证的清晰度已有所改进。(2)根据国际商会《跟单信用证统一惯例》，未指明承运人的运输单证不可能为银行所接受，并从而不可能为根据跟单信用证寻求付款的托运人所接受。(3)第 38(1)(e)条草案已经要求把承运人的姓名和住址列入在内。(4)第 49 条草案中的规则为承运人将其姓名和住址列入运输单证提供了巨大的激励。

六. 第 41 条草案. 对合同细节中货物说明附加限制条款

35. 第 41 条草案规定：

“在下列情况下，善意的承运人可以在签发运输单证或电子运输记录时以下列方式对第 38(1)(a)条、第 38(1)(b)条或第 38(1)(c)条中提到的信息作出限制，以表明承运人对于托运人所提供的信息的准确性不负责任：

“(a) 对于非集装箱货物

“(一) 承运人可以证明其无合理手段核对托运人提供的信息的，承运人可以在合同细节中作如此说明，指明其所提及的信息，或

“(二) 承运人有理由认为托运人提供的信息不准确的，承运人可以加入一个条款，提供其有理由认为准确无误的信息。

“(b) 对于用密封集装箱交付承运人或履约方的货物，除非承运人或履约方在签发运输单证或电子运输记录之前对集装箱内的货物进行过实际检查或以其他方式实际了解集装箱内货物的情况，否则，承运人可以在合同细节中就下述事项加入适当的限制条款，但在这种情况下，如果承运人有合理的理由认为托运人提供的有关集装箱内货物的情况不准确，承运人可以加入此种条款：

“(一) 集装箱内货物的标记，或

“(二) 集装箱内货物的包数、件数或数量。

“(c) 对于用密封集装箱交付承运人或履约方的货物，承运人可以在下列情况下对货物重量或集装箱及其装货重量的任何说明作出保留，明确声明承运人未对集装箱过磅：

“(一) 承运人能够证明承运人或履约方均未曾对集装箱过磅，且托运人和承运人未在运货之前约定对集装箱过磅并将其重量写入合同细节，或

“(二) 承运人能够证明没有合理的手段核对集装箱的重量。”

36. 草拟本条的假定前提是托运人始终有权获得载有其向承运人所提供之信息的运输单证或电子运输记录(在工作组上一届会议以后的非正式讨论期间，包括在伦敦非正式研讨会上，述及该问题的所有代表均接受这一假设)。此处的问题在于承运人何时可以对托运人的信息附加限定词句或提供可能与之不一致的补充信息。

37. 在工作组 2003 年的春季会议上，与会者提出了一些供进一步考虑的建议。其中有些建议已经并入了案文。工作组似宜考虑的其他建议包括：

- 可以把与第 41(a)(二)条草案大致类似的措词列入(b)款草案，以便述及承运人有理由认为托运人提供的有关集装箱内容的信息不准确的情形。
- 对于决定就运输单证上提及的信息附加限定词句的承运人，可要求其说明附加限定词句的原因。
- 公约草案例如可述及承运人同意不对货物说明附加限定词句但却获得托运人保证的情形，以便不与跟单信用证发生抵触。
- 恶意行事的承运人自愿同意不对合同细节中的信息附加限定的，这种行为应受到制裁，承运人不得援用对赔偿责任的限制。

(见 A/CN.9/526, 第 37 段)。在工作组上届会议以后的非正式讨论期间, 这些建议每一项均至少得到某种支持。

38. 尽管在非正式协商中述及该问题的大多数代表支持第 41 条草案的实质内容, 但也有些值得注意之处, 与会者还就行文措词提出了一些建议。一名代表称必须区分承运人可以对托运人提供的信息附加限定的情形(目的是保护其免于承担货物损害的赔偿责任)和承运人必须对托运人提供的信息附加限定的情形(目的是保护第三方)。该建议在伦敦非正式研讨会上得到了充分支持。另一名代表建议似宜删除(b)款草案并对集装箱货物适用(a)款草案。(也可以把与第 41(a)(二)条草案类似的措辞列入(b)款草案)。伦敦非正式研讨会的与会者均同意应该把(a)款和(b)款草案结合起来一并审议, 同时还应述及有可能存在的任何缺漏(例如, 关于开放式集装箱中的集装箱货物或对封闭式集装箱中的货物的说明)。一些代表团认为澄清举证责任的划分将会有所帮助(但有一名代表建议将该问题交给各国法律自行处理)。

39. 参加非正式协商的一些代表对使用“善意”这一概念提出了疑问, 这些代表报告称其本国法律制度中未曾使用过这一概念。即便保留“善意”这一概念, 但有些代表仍然认为此概念在这种背景之下是有问题的。在考虑是否区分承运人可以对信息附加限定的情形和承运人必须对信息附加限定的情形(前一段所提及的可能存在的区分)时, 似宜注意到“善意”的概念在这两种情形下的具体应用上有所不同。

七. 第 42 条草案. 合理的核对手段和善意

40. 第 42 条草案规定:

“就第 41 条而言:

“(a) “合理的核对手段”不但必须实际可行, 而且必须在商业上合理;

“(b) 承运人在下列情况下签发运输单证或电子运输记录即为“善意”行事:

“(一) 承运人并不实际了解运输单证或电子运输记录中的任何实质性声明本质上有假或有误;

“(二) 承运人虽认为运输单证或电子运输记录中的实质性声明可能有假或有误, 但并非故意不确定该实质性声明是否有假或有误。

“(c) 承运人在签发运输单证或电子运输记录时是否善意行事, 由声称承运人未善意行事的当事人承担举证责任。

41. 在工作组 2003 年春季会议期间, 与会者认为本条文的实质内容大体可以接受。(见 A/CN.9/526, 第 43 段)。在工作组上届会议以后的非正式讨论期间, 述及该问题的所有代表均支持使用目前写法的第 42 条草案的实质内容(但有一名代表就行文措词建议应该从“恶意”而不是从“善意”的角度来对(b)款草案措词)。

八. 第 43 条草案. 初步证据和确凿证据

42. 第 43 条草案规定：

“除第 44 条另有规定外，证明收到货物的运输单证或电子运输记录系：

“(a) 承运人收到合同细节中所说明的货物的初步证据；和

“(b) 承运人收到合同细节中所说明的货物的确凿证据，但条件是：

“[-] 可转让运输单证或可转让电子运输记录已转给善意的第三方[或

“(一) (b)(一)款备选案文 A

“善意行事的人已依赖合同细节中对货物的说明支付了货价或以其他方式改变了其所处状况]。

“(二) 第(b)款备选案文 B

“可转让运输单证或可转让电子运输记录尚未签发，收货人已依赖合同细节中对货物的说明购买货物并支付了货款。]”

43. 在第三工作组 2003 年春季会议期间，与会者大体接受(a)款和(b)(一)款草案的实质内容（见 A/CN.9/526，第 44-48 段）。在工作组上届会议以后的非正式讨论期间，包括在伦敦非正式研讨会上，论及该问题的所有代表都对目前措词下的(a)款和(b)(一)款草案的实质内容表示支持。

44. (b)(一)款草案一直以来更具争议性。（见 A/CN.9/526，第 44-48 段）。工作组 2003 年春季会议以后，就(b)(一)款草案提出了两项新的备选案文。根据范围较窄的备选案文 B，只有收货人依赖合同细节购买货物并支付货款，不可转让运输单证或电子运输记录方能成为确切证据。举例说，由于货物不作中途转售，托运人和承运人均可使用不可转让运输单证。销售合同可规定，在托运人将该运输单证交给收货人时支付货款，因为运输单证证明货物事实上已经装运。因此，收货人将依赖合同细节支付货款。但如果基本上使用信用证进行同样的交易，备选案文 B 就无法对预先把货款支付给收货人并对货物享有担保权益的银行提供保护。范围较广的备选案文 A 将对依赖合同细节把款项预先支付给收货人的银行提供保护。

45. 在工作组上届会议以后的非正式讨论期间，包括在伦敦非正式研讨会上，对(b)(一)款的看法似乎千差万别。述及该问题的大多数代表均支持范围较广的备选案文 A。事实上，一名代表情愿支持一项范围甚至更广的案文，根据该案文，将对所有第三方加以保护（至少是在某些不可转让的运输单证下），而不论其是否依赖合同细节中对货物的说明支付了货价，或以其他方式改变了其所处状况。少数代表意见不一，其中有些代表赞成范围较窄的备选案文，另有一些代表对这两项备选案文均持反对态度（其理由是只能允许可转让单证作为确切证据）。

46. 参与非正式协商的两名代表建议对该案文加以修订，以直接述及有时称作“straight” bills of lading 或 “recta” bills of lading（两词均译作“记名”提单）的不可转让运输单证。在伦敦非正式研讨会上该建议得到了充分支持。

九. 第 44 条草案. 限制条款的证据效力

47. 第 44 条草案规定：

“合同细节载有一项符合第 41 条要求的限制条款的，在该条款对货物说明所作限制的限度内，运输单证或可转让电子运输记录不构成第 43 条所规定的初步证据或确切证据。

48. 第 44 条草案是整个这一章的关键条文，因为该条草案规定了对其他绝大多数条款具有实际意义的先决条件。举例说，第 41 条和第 42 条草案指明了何时允许承运人对合同细节中的货物说明附加限定。但第 44 条草案接着指明了某项限定何时具有实际意义，从而允许限定条件取代原本根据第 43 条草案所存在的初步证据或确切证据。此外，第 37 条草案中的签发运输单证或电子运输记录的基本义务和第 38 条草案中的在其中列入货物说明的义务，是否具有实际意义以货物说明是否具有任何效力为限，而这又最终取决于第 44 条草案。

49. 在工作组 2003 年的春季会议期间，有与会者称第 44 条草案“过分偏向于承运人”因为该条草案允许承运人依赖其限制条款而不顾该条款对货物的处理。（见 A/CN.9/526，第 50 段）。有关集装箱货物的备选案文（摘自 A/CN.9/WG.III/WP.56 脚注 154 并且原载于 A/CN.9/WG.III/WP.32 脚注 146）只有在承运人以确保集装箱交付时的状况与收到时的状况大体相同来证明保管未曾中断的情况下方可允许承运人依赖限制条款：

第 44 条备选草案

“1. 合同细节包括一项限制条款的，当该条款根据第 2 款‘具有效力’时，在该条款对货物说明所作限制的范围内，运输单证不构成第 43 条所规定的初步证据或确切证据。

“2. 就第 1 款而言，合同细节中的限制条款在下列情形下具有效力：

“(a) 对非集装箱货物，限制条款符合第 41 条要求的，其效力按其措词的规定。

“(b) 对放在密封集装箱内运送的货物，限制条款符合第 41 条要求的，在下列情况下，其效力按其措词的规定：

“(一) 承运人或履约方原封不动、完好无损地交付集装箱，但集装箱的损坏非属造成货物的任何损失或损害的原因的不在此列；

“(二) 没有证据表明在承运人或履约方收到集装箱后曾在交货前打开过集装箱，但以下情形不在此列：

“(1) 为检查目的而打开集装箱，

“(2) 检查时有适当见证，而且

“(3) 检查后重新适当地关上集装箱，如检查前集装箱加封的，则重新封上。”

50. 工作组在 2003 年春季会议上对该问题的讨论情况载述于 A/CN.9/526，第 49-52 段。各国代表还似宜顾及 A/CN.9/WG.III/WP.21 第 150-154 段有关该问题的评述意见。

51. 在工作组上届会议以后的非正式讨论期间，对该问题发表过看法的绝大多数代表均支持目前措词下的第 44 条草案的实质内容。不过赞成脚注 154 所列备选案文草案的少数人似坚持其看法。一名代表称应该把备选案文草案中的原则延伸适用于通过包装包藏的非集装箱货物。

十. 第 45 条草案. “运费已预付”

52. 第 45 条草案规定：

“[可转让运输单证或可转让电子运输记录内的合同细节载有“运费已预付”的声明或类似性质声明的，持单人和收货人均不承担支付运费的责任。持单人或收货人也是托运人的，此项规定不应适用。]”

53. 该条文最初列入了拟议的有关运费的一章。（见 A/CN.9/WG.III/WP.21 第 9.4(a)条草案；A/CN.9/WG.III/WP.32 第 44(1)条草案）。工作组 2004 年春季会议从草案中删除了有关运费的拟议一章中的大多数内容，会议决定保留现作为第 45 条草案（置于括号内）的该条文供今后审议。赞成者称这条规定可以对运输单证第三方持单人提供保护，并使其清楚了。（见 A/CN.9/552, 第 163-164 段）。

54. 在工作组上届会议以后的非正式讨论期间，述及该问题的绝大多数代表均支持目前措词下的第 45 条草案的实质内容。一名代表建议可将第 45 条草案的范围扩大至：(1)也适用于不可转让的运输单证和电子运输记录（尤其是如果不可转让的运输单证和电子运输记录可构成第 43(b)(c)条下的确切证据的话，以及(2)在对托运人提出索赔要求时赋予“运费已预付”的声明以初步的法律效力。

55. 参与非正式协商的一些代表相反支持对该条加以修订，以使其实质内容与《汉堡规则》第 16(4)条保持一致，其中规定：

“如果提单未按照第十五条第 1 款(k)项的规定载明运费或以其他方式说明运费由收货人支付或未载明在装货港发生的滞期费由收货人支付，则该提单是收货人不支付运费或滞期费的初步证据。如果提单已转让给相信提单上无任何此种说明而照此行事的包括收货人在内的第三方，则承运人提出的与此相反的证据不予接受。”

56. 这将具有推翻该项推定的效果。根据目前措词下的第 45 条草案，承运人向收货人收取运费的权利不受公约的影响，除非运输单证中载有一项肯定性声明（例如“运费已预付”）。根据《汉堡规则》第 16(4)条，公约使承运人向收货

人收取运费的权利归于无效，除非运输单证中载有一项肯定性声明（例如“运费由收货人支付”）。

57. 在非正式协商中述及该问题的代表约有半数人赞成把第 45 条草案列入公约草案，其原因是这样做能够解决现行法律下的两个实际问题。首先，它澄清了银行（以及全体第三方）的地位。如运输单证中载有“运费已预付”的声明，则银行根本无须承担支付运费的责任。其次，如承运人根据“运费已预付”的单证而寻求向托运人收取运费，本条文即可驳回托运人的无理抗辩，即“运费已预付”的单证系承运人签发的证明事实上已支付运费的一项收据。另有四分之一的代表不反对大致按照现有形式将第 45 条草案列入公约草案，即便其认为这种条文并无必要。

58. 在非正式协商中述及该问题的代表约有四分之一人反对列入现有形式的第 45 条草案。这组代表中包括赞成行文与《汉堡规则》第 16(4)条大致类似的条文的代表及希望将该事项交由各国国内法律处理的代表。

59. 参加非正式讨论的某些代表对措词提出的改进建议近乎于实质性修改。其中最为重要的修改涉及在收货人或其他第三方提货时承运人主张留置权或保留权。现行草案确认收货人或其他第三方没有义务支付运费，但未明确述及承运人是否能够保留货物（其实际效果是迫使收货人或其他第三方为收货而支付运费）。为解决这一问题可对第 45 条草案的第一句大致修改如下：

“可转让运输单证或可转让电子运输记录内的合同细节载有“运费已预付”的声明或类似性质声明的，承运人不得坚持运费尚未支付这一事实来对抗持单人或收货人。”

60. 还有与会者建议（不是在此处就是在“运费”的定义中）草案应澄清（就本条而言）“运费”不包括滞期费和承运人在运输期间所负担的货物费用。

注

¹ 第 5(a)条草案要求在双方同意之后才可使用电子运输记录。

² 第 34 条草案提到的当事方有时称为“单证式托运人”，即在合同细节中指明为“托运人”，但不是第 1(h)条草案中所定义的“托运人”的人。

³ 《海牙规则》和《海牙-维斯比规则》都没有明确定义“托运人”一词，而第 1(a)条草案中“承运人”的定义则默认“托运人”为与承运人签订运输合同的一方。按照《汉堡规则》无法得出确定的结果，因为第 1(3)条同时包含公约草案第 1(h)条和第 1(i)条草案的定义。

⁴ 《汉堡公约》第 15(1)条规定：

“1. 除其他事项外，提单必须包括下列项目：

“(a) 货物的品类，辨认货物必需的主要标志，如属危险品，对货物的危险特性所作的明确说明，包数或件数及货物的重量或以其他方式表示的数量等，所有这些事情均由发货人提供；

- “(b) 货物的外表状况；
- “(c) 承运人的名称和主要营业地；
- “(d) 托运人的名称；
- “(e) 如托运人指定收货人时，收货人的名称；
- “(f) 海上运输合同规定的装货港及承运人在装货港接管货物的日期；
- “(g) 海上运输合同规定的卸货港；
- “(h) 如提单正本超过一份，列明提单正本的份数；
- “(i) 提单的签发地点；
- “(j) 承运人或其代表的签字；
- “(k) 收货人应付运费金额或由收货人支付运费的其他说明；
- “(l) 第 23 条第 3 款所提到的声明；
- “(m) 如属舱面货，货物应该或可以装在舱面上运输的声明；
- “(n) 如经双方明确协议，应列明货物在卸货港交付的日期或期限；
- “(o) 按照第 6 条第 4 款规定，协议的任何增加的赔偿责任限额。”

⁵ 《联合国国际汇票和国际本票公约》第 5(k)条将“签名”定义为“手书签字，其传真或任何其他方式作出的同等认证”。