



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：拟订[全程或部分途程][海上]货物运输公约草案

欧洲托运人理事会有关[全程或部分途程][海上]货物运输公约草案的
评述意见

秘书处的说明*

为筹备第三工作组（运输法）第十七届会议，欧洲托运人理事会向秘书处提交了此处作为附件所附的文件，其中载有其有关[全程或部分途程][海上]货物运输公约草案的评述意见。案文按秘书处收到的原样作为本说明的附件转载。

* 本文件迟交反映了向秘书处送交提案的日期。



附件

1. 欧洲托运人理事会系代表欧洲商业和工业公司作为各种运输方式的用户之利益的一个组织。“托运人”主要是货物的生产商或分销商，负责向客户推销和分销其货物。海运是他们在国际交易中使用的主要运输方式。
2. 为筹备拟于 2006 年 4 月在纽约举行的第三工作组的会议，理事会将参照 A/CN.9/WG.III/WP.56 号文件阐明其有关该届会议主要议程项目的立场。
3. 本文件还载有对某些条款的分析，工作组在其维也纳的上届会议上无法就这些条款展开研究或未能就其得出结论。

诉权

4. 理事会对文书草案论及这一问题表示欢迎，其原因是，在实务中，在出口货物时放弃其运输单证（举例说，将其作为信用证交存于银行）的托运人发现在其就收货人（破产的买受人、未支付的信用证等）尚未支付的货物损害请求赔偿时其对海运承运人的诉权经常受到质疑。以持有运输单证为依据的现行规则过于死板，常常会造成不公平的结果。

5. 第 67 条

从这个角度来看，理事会倾向于备选案文 B 的措辞。拟订通则这种做法能够使案文更为简单明了，并避免造成备选案文 A 所存在的列举不全面的问题。通过“合法利益”这一概念可以顾及商业合同（《国际贸易术语解释通则》（《国际商务术语》））以及实际情况。

6. 第 68 条

理事会对这一条表示赞成，该条使得已放弃其提单的托运人仍可对承运人或履约方提起诉讼。不过理事会希望强调，可能难以出具这种情况下所需的否定性证据。

第 15 章. 诉讼时效

7. 第 69 条

关于提起诉讼的诉讼时效，一年看来过短。尽管该时效来自于海运传统，但该传统可回溯至很久以前，《汉堡规则》和《蒙特利尔公约》等最近的公约所规定的时效更长。事实上，纠纷越来越多是在保险的框架内解决的。更为通情达理的做法是允许当事双方在诉诸法院或仲裁以前能够再有一年的时间来友好地解决纠纷。

关于终止诉讼的手段，理事会倾向于规定时效的现代办法以及备选案文 B 中的行文措辞。

8. 第 70 条

该条关乎标准，如避开使用“最后一日”的想法我们即可表示赞成，因为该想法会引起很多争议。

9. 第 71 条

在求偿人中占多数的托运人有权请求将诉讼时效展期，这样规定似乎更合乎逻辑。无论如何，展期都应该为当事双方所接受。理事会反对承运人可单方面将诉讼时效展期的想法。

10. 第 72 条

由于这是一个将使法律标准化的国际公约的草案，(a)款没有必要，应当删除。关于(b)款，我们赞同备选案文 A，因为其规定的期限比备选案文 B(二)规定的期限短。

本条中仅备选案文 A 为必要案文。

11. (第 73 条)

12. 第 74 条

理事会对可以向光船承租人提起诉讼的原则表示欢迎。不过为保持法律的确定性似宜避免提及国内法律。因此，理事会赞成删除(a)款。仅(b)为必要款项；可以把(一)和(二)加以合并。

赔偿责任限制

13. 理事会认为，无法把对赔偿责任加以限制的问题与对赔偿责任的抗辩问题分开。理事会希望指出，在草拟《汉堡规则》时就确定计算赔偿责任最高限额所使用的数目较低的金額已顾及未列入任何除外情形的事实。由于公约草案重新引入了除外情形的概念，工作组应在考虑该问题时大幅度提高这一数额，即便货物平均价值在最近几十年内可能已有所增加。

14. 第 64 条

第 1 款不存在任何问题。

理事会鉴于备选案文 B 第 2 款的行文明确无误而对其表示赞成。不过我们仍想避免提及国内法律，其目的不仅是力求简单，而且还是为了提高法律的确定性。关于第 3 和第 4 款，适宜保留“集装箱”这一用语，而不是使用“运输条款”的用语，后者在实务中没有确切的含义。

15. 第 65 条

对迟延造成的损失的赔偿责任

16. 委员会希望提请工作组注意以下事实，即托运人经常是涉及服务缺陷（将货物留在码头，未在停靠港停靠，交付迟延）的损失的受害者，而不是实际损害的受害者，因为全面集装箱化有助于大幅度减少实际损害。因此，理事会吁

请起草人避免从尽管值得尊重但已经与海运现实完全脱节的传统中寻找现成的答案。

17. 理事会要求对迟延造成的损害或灭失的赔偿应该与对第 64 条提及的损害相同。

18. 就迟延造成的经济损失而言，计算限额的方法不应立足于运费的数额，而是应建立在有关赔偿责任限制的一般规则的基础上。

考虑到运费率的变化不定（举例说，2005-2006 年欧洲至亚洲的运费率为每 20 英尺集装箱少于 200 美元，而亚洲至欧洲的运费率为每个 20 英尺集装箱 1200 美元）提及运费如今已毫无意义。

理事会认为不应将赔偿额定为运费数额的[x]倍，而是鼓励起草人提高创新性，提出一条以第 64 条就损害赔偿额所使用的记帐单位的百分之[x]为基础的规则。

我们建议起草人放弃备选案文 A 和 B，分别就物质损害和非物质损害草拟两条专门的规则。

第 66 条

19. 理事会希望强调及时交付是承运人在公约草案下所承担的义务之一。因此，有第 1 款即可，第 2 款是多余的。

第九章. 运输单证和电子运输记录

20. 理事会适当注意到第 37 至 43 条。由于这些条款反映了现行司法惯例，理事会未发表任何具体评述意见。

21. 关于运输单证或电子运输记录的签名，理事会认为，鉴于第 38 条中的识别要求，应该把“作为代理人”的表述方法改为“作为承运人”。这将使此种情形得以明确。

22. 有关承运人提出的限定条款的范围的第 44 条在措辞上应更为精准。理事会希望强调，限定条款从未免除承运人就货物所承担的义务。

公约草案似宜提出一个较为简单的公式，规定有效的限定条款必须是“精准和理由充分的”。

适用范围和合同自由

23. 理事会主张适用范围要宽，以此保证法律解决办法具有可预见性—此乃国际贸易流动具有稳定性的一个基本条件。

理事会无法同意第 8 条中所述的一般适用范围，其原因在于第 9(1)(d)条的行文，其中提出的（新）原则是“总量合同”不在公约草案适用范围以内。

第一条中的有关“总量合同”的新定义本身不足以说明有理由排除适用本文书，而对远洋班轮运输业务协定即可排除适用，因为这属于一个看来已被摒弃的抽象概念。

24. 理事会认为绝大多数运输业务原则上应该为公约草案所涵盖。

除排除在外的租船合同下的合同外，对于涵盖多种运输业务的其他合同，如果是按谈判达成并在一段时期内固定的价格开展的，原则上应将其列入公约的范围。这些合同没有特殊之处；事实上，这种合同十分普通，并在日常生活中得到使用。

25. 此类合同包括：

- 美国 1998 年《海运改革法》所界定的“服务合同”。这些合同在实务中的使用局限于来往于美利坚合众国的运输，所载列的条文仅涉及有关合同执行的技术条件（运量承诺、担保运费率、对违反承诺的惩处、承诺的最低限度效力等）。实际上，通常签署的服务合同每年的运量承诺为十个集装箱，或甚至更少；
- 远洋班轮运输业务协定。此类合同仍然不为国际贸易惯例所知，但看来与服务合同具有相同的特点；
- 任何只在以下方面加以界定的其他合同：在一定时期内有效、运输数量（有无运量承诺均可）、适当情况下的具体运营条件、以及所有情况下自由议定的价格。

26. 但在理事会所设想的框架内仍可对今后文书中的某些规则加以减损，但必须由当事双方专门谈判约定，并且必须有严格的限制。

27. 可否减损不应取决于视具体情况而定的那类合同（总量合同或远洋班轮运输业务协定），而是应取决于特定种类的运输。事实上，可否对文书加以减损应考虑到是否有必要安排特定的法律结构以涵盖下述方面：

- 大宗货物的运输（例如，可证明有必要“分批运货”的数量）；
- 在特定运营条件下的运输（例如，在适宜使用不负担装卸货费用条款的情况下使用私人码头，或规定了迟延罚金的强制性交付期）；
- 系当事各方之间有效谈判所涉及的运输。

28. 这种特殊情形几乎完全存在于涉及“常规”船舶的运输。举例说，在这个特定框架内，应该允许当事双方根据不负担装卸货费用的条款和不负担装卸及理舱费用的条款减损关于装卸安排的惯常规则。此为第 14(2)条的基础。应该明确规定该条和第 11(6)条局限于此种情形。

29. 理事会希望强调的是，在任何情况下都不得允准减损运输合同的重大内容，尤其是使用导致承运人所负赔偿责任得以减轻甚或免除的条文（见第 14(2)和第 95 条）。因此，理事会要求对减损的范围加以明确界定，将其局限于公约草案本身所规定的情形。

30. 第一章中界定的“总量合同”和“服务合同”一样远未达到这些标准。用于界定这些合同的标准几乎涵盖托运人和承运人之间的所有商业关系，因此不具备减损文书所必需的特殊性。根据特别谈判达成的合同对公约草案加以减损的依据是数量大和特定的运营条件，而不是约定时期内多批运货的数量明确加以规定这一概念。

合同自由

31. 理事会注意到，根据新公约的精神，合同与合同自由占主导地位。理事会作为一项政策赞成合同约定的做法和在双边基础上订立合同的自由。不过考虑到班轮运输合同当事双方之间通常存在的经济联系，理事会希望对该政策加以限定。

32. 应该指出的是，海运业各方之间存在着某种结构上的失衡，而此种失衡不利于托运人。

33. 班轮运输业主所享有的优势不只是一般法律赋予他们免受反托拉斯法的限制的权利，除此之外，就是在谈判地位上他们通常也比托运人更有优势。只有极少数规模很大的托运人方可与船东展开事实上平等的谈判。在实务中，绝大多数托运人都不具备就运输合同重大内容展开真正谈判的能力。因此，理事会认为，对根据前几个公约给予托运人的保护提出质疑是毫无理由的。

34. 新增第 14(2)条清楚地表明了这一点，该条规定，承运人可要求托运人执行承运人根据现行法律负有明确赔偿责任的行动。这种可能性连同第 95 条的规定可使承运人在装卸载期间得以免除赔偿责任，其原因很简单，因为承运人已在“低运费率”基础上获得托运人在“合同”上的签字。我们相信，这种可能性十分有利于无船经营货物承运人和其他极力主张尽量扩大合同自由的大型“货运代理人”。

35. 理事会认为装卸载活动是承运人实质义务的一部分，只有在上文所述非常情况下方可加以减损。这同样适用于接收和交付，后者过于敏感，不能完全任由当时双方(自由?)选择。

36. 如有可能对文书不加限制地加以减损还会影响到国际贸易，其原因是，在涉及成本加运费合同、成本加保费加运费合同或运费保费付至...合同等情形下，收货人可能面临着“继承”实质性条文所管辖的运输合同的风险。

37. 事实上，第 95(6)(b)条所提及的收货人对减损公约草案的合同表示同意的各项条件，根本未提供任何保证。假设急需货物的收货人(或许已经支付了货款)完全了解实质性条款及其重要性，则其能够在多大程度上真正拒绝适用这些条款呢?与工作组成员的想法相反，托运人通常对海商法知之甚少，绝不如人们所想象的那样具备法律分析的技能。

对不负担装卸费用/不负担装卸及理舱费用条款的评述

38. 工作组有些成员对“不负担装卸（及理舱）费用”条款所产生的法律后果表示关切，之所以保留第 14(2)条可能就是出于这个原因，针对这种关切，理事会首先想指出的是，在集装箱运输部门这些条款并不存在，其所占比例如今超过了班轮运输总量的 90%。其次，在实务中，这些条款只涉及运费中装卸费用的分配，并不影响由承运人负责安排装卸并因而应对其负有责任的事实。（注意：集装箱运输的大多数运费率均相当于此种条款。其结果是承运人要求托运人支付港站装卸费以负担港站和装载费。但作为搬运公司唯一的订约合作伙伴的承运人仍然必须对集装箱装卸期间发生的损害负有赔偿责任。

39. 不负担装卸（及理舱）费用条款实际上可以存在于“常规”运输之中，用于大宗货物的运输。在此种情形下，安排装卸业务的当事方应该对这些业务负责(与搬运公司订立合同)。

40. 因此，此种情形或者由运输合同（包括提及不负担装卸（及理舱）费用条款的提单）管辖，或者由针对一系列业务而谈判达成的“总量合同”管辖。

此种业务数量不大，不必通过指明第 14(2)条的适用范围来加以规定。

托运人的义务

41. 使用具体条文来强调托运人的义务符合对运输所有各方问责的趋势。理事会完全赞同这种做法，甚至认为无法接受可以通过第 95 条所规定的合同自由所允许的相反约定来最大程度地减少赔偿责任。不过理事会相信，应该把每一当事方的赔偿责任限定在该当事方的活动和权限的范围以内，并且应该把公约草案所规定的赔偿责任严格限定在合同框架内，这对承运人的义务同样适用。

42. 因此，根据第 28 条，托运人应负责对货物的包装能够使货物承受预期的运输。同样，如果属于集装箱运输，托运人应负责将货物装入集装箱。这些义务完全是理所当然的。

43. 理事会并不担心要求托运人对上文所述方面负有责任，而是担心托运人的责任似乎受一般法律管辖，并因而可能承担无限责任。在此种情形下，一边倒的做法会使公约草案中已对托运人不利的失衡现象更形加剧。为了取得更好的平衡，似宜根据公约规定托运人必须遵守同对承运人所规定的规则相同的责任规则，同时对赔偿责任加以限制，因为托运人的义务是根据合同加以确定的。

对托运人和承运人给予不同对待的理由令人怀疑，只能以船主和海用户在经济和法律方面的失衡由来已久来加以解释。例如，在第 30 条所述义务上就可看到这种失衡。

44. 关于(b)项所述义务，托运人的确有可能善意地错误陈述其货物或贸易的信息，并因而被认定违反了现在同反恐安全法有关的风险评估规定，并且由于海运承运人的船舶被目的地国海关当局扣留数天无法离开港口等原因而被命令向海运承运人提供无限赔偿。

45. 有些中小型企业可能无法支付所规定的罚款。关于第 30(b)条所述义务，公约草案应规定，如果是由于对其货物申报不准确而给承运人造成损失，可以把托运人的赔偿责任限定于(例如，运费的[x]倍)。

46. 另一个问题是托运人对违反其义务所承担的赔偿责任究竟算过失赔偿责任还是算严格赔偿责任。

公约草案对时效期限和负责审理对托运人的诉讼的法院权限也未置一词。

公平原则要求在赔偿责任问题上不应使托运人的处境比承运人更为不利。

47. 注意：新增第 33 条拟议措词是“有偏见的”，因此失去了平衡。

第 33(1)条使用了“对环境构成非法的或不能接受的[危险]”等贬义的提法这种带有情绪性的措词来提及托运人的失职，此种失职总是有可能发生的。同样的评述适用于第 15 条。第 15 章在界定承运人的义务时从未使用此种措词。

48. 此外，陈述给货物加上标签以便确定其构成的危险类型的义务的第 33(2)条未指明在把货物移交给承运人时是否对遵守这一义务的情况加以核实也未指明托运人是否应该(如何?) 在交付前保持该标签，后者一种系无法接受的义务。对未遵守此种义务所给予的惩罚只可来自于合同约定的有关托运人的责任，因此应该是有限的。

49. 现行措词规定托运人的赔偿责任是无限责任，从而再次表明公约草案按照其现在的写法在托运人的问题上始终带有偏见。

控制权

第 54 条及其后各条。

50. 理事会希望这条原则得到承认，根据该原则，在货物交付以前托运人保留对货物的控制权。事实上，漫长并复杂的门到门运输业务的组织安排越来越使托运人处于在运输期间不得不对其指示加以修改的处境，目的是为了应变任何风险，包括商业风险。

由于承运人和托运人之间关系的失衡，修改请求目前纯粹依赖商业谈判，而且实际上完全取决于承运人的善意。

因此，第 54 条及其后各条应规定必须在法律框架内对此种情形作出安排和处理，并且应申明运输合同并未剥夺托运人处分其货物的权利。

51. 为了使该原则的实施毫无争议，理事会赞成对第 54 条加以修订，避免提及就货物向承运人下达指示的权利，而是对以下原则加以明确，即托运人（或控制方以及提单合法持有人）在货物交付以前或提单转让以前自动单方面保留对货物的权利（而不是对合同本身加以修订，因为合同实质上属于双边合同），并且可以就运输业务下达指示。

52. 应对第 54 条作如下修订：

“控制权系指托运人变更运输合同的权利并根据该合同在其责任期内就货物运输安排向承运人下达指示的权利（……）”。

53. 关于第 55 条和行使控制权的问题，理事会遗憾地看到修订案文现将该权利限定于控制方，而规定不再适用于托运人，后者经推断可被视为控制方。

54. 以前在这个问题上的措词（A/CN.9/WG.III/WP.32 号文件第 54 条）基于商业惯例因而更为可取。此外，在运输单证中提及任何变更的义务（第 55(2)条）表明对实际情况缺乏认识。实际上在托运人一旦放弃运输单证后才会出现货物控制权问题，托运人需要有确切的法律依据方可迅速下达对运输业务加以变更的指示。

55. 事实上，当银行成为运输单证的持单人是因为该单证可以作为支付工具时，可能有必要迅速向承运人下达有关货物的指示。在此种情形下，凡需要迅速采取行动就不宜使用第 55(2)条所涉以转让运输单证为基础的解决办法。运输单证的合法的第三方持有人（例如银行）通常并不关心运输安排，应该在保证第三方持单人权利的同时将其与控制方区别开来。

56. 因此，理事会建议起草人就迅速执行更改给承运人的指示的权利的机制作出规定，不要将这种权利限于以标准方式转让运输单证。

57. 还似宜增列一款，规定运输单证持单人（其不再是托运人）可使用任何安全的书面手段指示承运人执行由专门指定的当事人向其下达的指示，承运人在收到托运人的确认或收到承运人已正式获知的被指定的最后一名控制方的确认后应予以执行这种指示。

58. 理事会认为第 55 条是这种新的机制的一个关键内容。为此原因，理事会不接受备选案文 A，其中的(c)项使得在实务中很难实施第 54(a)、(b)和(c)条。

完全有可能发生的情况是一托运人或控制方所作决定已经考虑到这种情况一变更指示可能会增加费用。不过只要这些费用合理，它们未必是一种障碍。

理事会认为备选案文 B 的措词更为有效。

59. 该措辞确定了承运人有义务作为的原则（(a)项），但也对第 54 条所赋予的权利作了限制。

理事会承认，任何请求都必须具有合理性，并且必须与运输方面的约束相符合。因此，理事会建议在备选案文 B(c)项中“干扰”一词前添加“严重”之类的限定语。

理事会认为因变更指示而增加支出不应构成承运人拒绝执行新指示的理由。从该原则推出的一个结论即为第 2 款所述的偿还额外费用的义务（另见第 3(a)和(b)款），为了使托运人得以请求承运人承担运行和/或资金上的“风险”，必须规定此种义务，并由托运人对承受此种风险的后果提供担保。

60. 同样，合乎逻辑的做法是由承运人对拒绝遵守第 54 条（第 57 条，备选案文 B，第(4)款）所述指示所产生的后果承担赔偿责任。同样，遵守新的指示的

承运人仍然对遵守承运人在运输合同下的一般义务负有责任也是合乎逻辑的做法。

应该把（合理）更改的可能性纳入承运人的义务。

现行措辞类似于某种逆向绕航条款的倒置。为了明确阐明此种双重赔偿责任（对拒绝接受新指示所遭受的损害的赔偿责任以及承运人一旦接受指示的变更就应承担的普通赔偿责任），第 57 条的措辞必须更为精准。

理事会想再次强调，这一新的法律文书为商业实务所必需，因此不应因为同时提供减损文书的可能性而削弱之，这种减损等同于对合同的修正。

在这方面，第 60 条所起的作用适得其反。

权利的转让

61. 理事会欢迎承认电子运输记录是一种转让权利的手段，此种转让等同于以传统的方式转让运输单证。

不过我们仍然认为第 62(2)条特别危险，因为工作组目前所持的立场是，其倾向于认为合同自由优先于保护托运人的职能，这种职能迄今为止是由国际海事公约履行的。

本条可能导致收货人不得不承担发货人所承担的减损性合同承诺。

因此，如果运输单证载有特别条款，即便该条款（即不承担装卸货费用条款）只是以水印的方式增设，通过谈判得到合算的运费率并接受第 14 条所述通常系承运人责任的义务的托运人将把该义务转移给收货人（运输单证的持单人）。

62. 所涉条款充分说明了理事会为什么反对工作组某些成员所持的以下立场：当托运人和承运人之间订有“合同”时，应该允许对国际海事法的所有基本规则的减损。

63. 如果按照其现在形式保留第 62(2)条，就应对这条加以澄清，甚至给予重新考虑，因为该条给非托运人的持单人规定的义务多于权利，即便此种持单人未参与合同的谈判。因此，控制方有可能不得不承担对托运人规定的赔偿责任（支付空舱费、滞期费等）以及通常对承运人规定的但已经由托运人承担的赔偿责任（第 14 条）。

责任期

64. 理事会认为，与《汉堡规则》第 4 条和最新的国际运输公约中的条文所反映出的进步相比，第 11 条的行文措词是一种很大的倒退。

首先，理事会注意到，有关承运人责任的原则有所削弱，该原则即为对货物的监管，根据这一概念可准确地界定从货物保管开始至结束的期限。

这条规则的削弱直接影响到承运人所承担的责任，而这条规则也出自就减损国际海事法律所有重要内容的可能性作出系统规定的期望。

理事会之所以更加反对这一立场，是因为第 11(2)和(3)条允许不仅通过运输合同来确定时间和地点—其实此种做法实际上从未受到质疑，而且还允许通过行业习惯或惯例来加以确定。保管于是变成了一种残留的概念。

65. 第 11(6)条再次引发了合同自由的效力问题。如果该条期望充分顾及在统计方面不常发生但仍具有实际意义的以下做法，则该条是可以理解的：订立重复性不特别强的运输合同以涵盖由于一次运量很大而异乎寻常的业务（几乎完全使用常规船舶运输），并从而有理由谈判订立不负担装卸（及理舱）费用条款。此种情形类似于不定期货轮运输，在这种运输中通常由托运人负责装载，因此，在确定承运人责任期何时开始时，将这种情况考虑在内是合乎逻辑的（这同样适用于抵港）。

但是，理事会完全反对试图在班轮运输中（在 99%的情形下都使用集装箱船舶）允许承运人通过援引第 14(2)和第 11(6)条的合并效应延迟接收货物，并重申其反对以有利于海运承运人为具体目的的合同自由。

66. 最后但绝非最不重要的一点是，允许承运人规避其作为联运承运人的责任—根据第 12 条躲在“货运代理人”法律地位背后的可能性—事实上就会使确保进行门到门运输的承运人全面负责的任何可能性荡然无存。理事会凭经验即可了解提单中事先印制的条款（定式合同），承运人可藉此试图对其责任期加以限制。

如果我们接受这一条文的话，“合同自由”今后就会允许甚至从事门到门运输的承运人不对此种运输承担任何责任。理事会无法接受回到《汉堡规则》之前的做法及此种做法所产生的不确定性，并要求第 12 条的行文措词照用《汉堡规则》第 4 条。

向收货人交付货物. 第 46 至第 52 条

67. 理事会高兴地注意到，工作组曾承诺对以前很少规定或根本未作规定的若干情形寻找法律解决办法。确认收货人接受交付货物的义务合乎逻辑，无可争辩，有关该领域的第 46 条及其后各条的规定值得欢迎，但必须服从就下文所述各点而作出的某些重要保留。

应该注意到的是，收货人在某些情形下出于同海关法等目的地国法律有关的原因而可能无法按约定的时间接受货物的交付。

因此，就收货人或控制方身份已经确定并且其无法接受交付货物而言，似宜在实现交付以前承运人或履约方的赔偿责任（应删除方括号）继续适用。

68. 关于应尽量少用的第 48 条，我们倾向于(b)款的备选案文 A。

69. 第 49 条范围较广，理事会已经给予充分考虑。

理事会赞成有可能解决交货方面的实际问题的规定。为此，理事会支持该条的措词，特别是(a)(-)和(-)项及(b)项

70. 为了解决两个经常出现的运营问题，理事会请工作组把以下情况考虑在内，即实际收货人未持有运输单证（举例说，空白记名提单）的情形和由于货款支付手段（信用证、凭单付款）或由于转账延迟而推迟转让单证的情形。

71. 提货对此种收货人可能是有利的，因为这样就可以避免缴纳滞期费，或者只是因为急需这些货物。

应允许承运人在不要求出具运输单证的情况下把货物交付给可能出现在“通知”项下的收货人，但必须得到持单人（例如银行）和托运人（或在持单人不是托运人的情况下的控制方）的同意。似宜对第 49(a)(-)条作出大意如此的修订。

还似宜增列一条，目的是防止承运人有可能在其运输单证中纳入一则条文，允许承运人在承运人有理由相信的真实提单已经出具的情况下交付货物。对于此种情况，合乎逻辑的做法是要求承运人对其交货错误承担赔偿责任，规定承运人有义务对其持有的可能是伪造单证的运输单证进行不仅仅是“合理的”核对。
