



联合国国际贸易法委员会
电子商务工作组
第四十一届会议
2003年5月5日至9日，纽约

与国际贸易有关的国际文书中存在的妨碍电子商务发展的法律障碍

政府和国际组织意见汇编

目录

	页次
二. 意见汇编	2
B. 政府间组织	2
1. 国际公路运输联盟	2



二. 意见汇编

B. 政府间组织

1. 国际公路运输联盟

[原件：法文]
[2002年11月25日]

1. 国际公路运输联盟（公路运输联盟）感兴趣地关注着贸易法委员会为消除与国际贸易有关的国际文书中存在的妨碍电子商务发展的法律障碍所做的工作。公路运输联盟赞赏 A/CN.9/WG.IV/WP.94 号文件所载对各种法律文书——包括与公路运输有关的文书——的高质量的分析。

2. 公路运输联盟认真审查了由数据电文订立或证明的[国际]合同公约草案初稿。现谨从 1956 年 5 月 19 日《国际公路货物运输合同公约》（《公路货运公约》）的角度提出下述意见：

1. 公约草案初稿

第 1 条

备选案文 A

3. 规定指出“本公约适用于由数据电文手段订立或证明的合同”，这可能引起解释问题。运输合同当事人之间的所有通信手段具有互补性，而无排他性。因此，一项国际公路运输合同可以通过电话口头订立，以交换书面信函的方式确认，并以电子形式的《公路货运公约》运单来证明。不清楚未来公约是否适用于这种情况。确认公约适用于这种情况，将意味着合同订立规则的标准化，不论是以电子手段订立合同，还是以口头方式或互换书面信函方式订立合同，只要以电子手段交换其中一项合同文件（此处指《公路货运公约》运单）即可。不过，不确认未来公约适用于有关情况，将意味着按目前的写法适用范围与未来公约的内容会有冲突。

4. 草案初稿第 3 款允许缔约国有权声明它们仅对营业地在两个不同国家的当事人之间订立的合同适用未来的公约，这将排除营业地在相同国家的当事人之间订立的由《公路货运公约》管辖的大量合同。因此，应对“国际合同”和“国际运输”加以区分。

备选案文 B

5. 草案初稿所界定的“国际”一词与《公路货运公约》所界定的“国际”一词不一致。《公路货运公约》（第 1.1 条）认为，不论运输合同当事人的住地和国籍如何，只要货物接管地和指定交付地位于两个不同国家，且其中至少有一个是缔约国，运输即为国际运输。草案初稿的定义规定，订立合同时当事人营

业地在不同国家的，合同视为国际合同（因此而适用未来的公约），这个定义将排除营业地在相同国家的当事人之间订立的由《公路货运公约》管辖的大量运输合同。

第 3 条

6. 由通过电子手段确定的《公路货运公约》运单“证明”的国际公路运输合同就其订立而言可能被认为受未来公约管辖，即使是口头或书面订立的合同。为了避免解释问题，应更好地界定未来公约的适用范围（见关于第 1 条的意见）。

第 5 条

7. “数据电文”一词的定义除其他以外包括“电报、电传或传真”。然而，草案初稿第 13 条第 3 款*的备选案文 A 和 B 似乎没有考虑到这个定义。

8. 根据备选案文 A，除非使用了“一种方法”鉴别签名人的身份，否则签名无效。按目前的写法保留这一规定，可能损害以传真方式交换合同文件等做法。根据备选案文 B，如果“数据电文”含有“电子签名，既适合……，而且也同样可靠，”则可满足签名要求。电报、电传和传真并未假定使用电子签名。

第 8 条

9. 这一条款规定“要约人收到同意表示时，对要约的接受即告生效”，根据第 5(g)条，要约人是“表示能提供货物或服务的自然人或法人”。

10. 公路承运人与连续提供服务的公共交通经营人不同，必须同意一项合同。委托人通常是要约人（参见 J. Putzeys 所著：Le contrat de transport routier de marchandises(公路货物运输合同)，第 113 和 114 页）。委托人的运输工具定单必须为公路承运人所接受。

11. 由此看出，订立运输合同的时间往往就是委托人收到“同意表示”的时间，与第 8 条的规定正相反。

2. 其他问题

12. 巴黎大学教授 Genevieve Burdeau 女士提出了一种解释性协定（A/CN.9/WG.IV/WP.89 号文件附件），她认为该协定将足以消除现有条约中存在的电子商务的障碍。

* 英文译注：为清楚起见，英文译文加上对该款的提及。

13. 但是，法国认为（A/CN.9/WG.IV/WP.93，第 7 段），一种对现有条约加以解释的协定并不能达到预期目的。问题不是要谈判一项可解释、修改或修正现有条约的协定，而是要缔结一项允许等同电子手段的新协定。

14. 正如瑞士代表团恰当指出的那样（A/CN.9/WG.IV/WP.98/Add.4，第 7 段），无法事先就需要修正现有条约还是干脆补充现有条约的问题作出决定。为回答这一问题，必须逐个审查有关条约。因此，瑞士代表团也认为无法通过选择权威性解释的方式来避开修订的必要性。瑞士代表团还认为，改变某一法律文书的解释则意味着对其进行修正；因此，这种做法必须视为修订。

15. 如瑞士代表团所建议，关于《公路货运公约》的审议，公路运输联盟必须强调这样一点，即，该公约的起草者希望该公约不要重蹈《华沙公约》和关于提单和海运合同的海商法规则的覆辙。

16. 因此，《公路货运公约》第 1 条第 5 款规定“缔约国同意不以双边或多边的特殊协议来更改本公约的任何规定。”由于本规定的存在，就有一个单一文本统一管辖大西洋和太平洋之间国际公路运输合同。因此，就《公路货运公约》而言，剩下的唯一选择是制订一项允许等同电子手段的补充协定。联合国欧洲经济委员会（欧洲经委会）公路运输工作组目前就采用这种选择，即制订《公路货运公约》关于电子数据交换的一项议定书，欧洲经委会正在审议由 Jacques Putzeys 教授和国际统一私法学社（统法社）起草和提出的《公路货运公约》补充协定。

结论

17. 考虑到：

(a) 为了适合公路运输的上述具体特点，由数据电文订立或证明的[国际]合同的公约草案初稿起草者已通过的几项原则必须比照《联合国销售公约》进行彻底修正；及

(b) 欧洲经委会已经着手拟订允许等同电子手段的《公路货运公约》补充协定，公路运输联盟认为公约草案初稿不宜包括国际公路运输，而应当按秘书处说明（A/CN.9/WG.IV/WP.94，第 104 段）的提议，在贸易法委员会的范围内继续“监测在欧洲经委会的主持下正在开展的工作”，并“在稍后阶段”审议“工作的进展情况”。这样将避免重复劳动，重复劳动将造成混乱并产生不一致的结果。