



大会

Distr.: Limited
14 February 2002
Chinese
Original: English

联合国国际贸易法委员会

电子商务工作组

第三十九届会议

2002 年 3 月 11 日至 15 日，纽约

电子商务的法律方面

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

秘书处的说明*

1. 1999 年，联合国国际贸易法委员会在第三十二届会议上审议了联合国欧洲经济委员会（欧洲经委会）简化行政、商业、运输手续和惯例中心（现称为简化贸易手续和电子商务中心）（简化手续中心）1999 年 3 月 15 日通过的一项建议¹。该建议提出，贸易法委员会应考虑采取必要行动，确保有关国际贸易的公约和协定中提及“书面”、“签字”和“文件”时允许采取等同的电子手段。委员会还表示支持拟定一份总括议定书，以期对多边条约制度进行修改，从而促进电子商务的广泛应用。

* 由于工作人员短缺，贸易法委员会秘书处延误提交了本说明。

2. 提议可在未来开展的其他工作项目包括电子交易和合同法；有形货物权利的电子划拨；无形权利的电子划拨；对电子数据与软件的权利（可能与世界知识产权组织合作）；电子订约的标准术语（可能与国际商会和因特网法律和政策论坛合作）；适用的法律和管辖权（可能与海牙国际私法会议合作）；以及在线争议解决制度。²

3. 委员会考虑了上述提议，决定在其完成当前任务——即拟定电子签字统一规则草案后，希望工作组发挥其在电子商务事宜方面的一般咨询职能，审议上述某些或所有事项和任何其他事项，以便为委员会今后的工作提出更加具体的提案。³

4. 根据秘书处的一份说明（A/CN.9/WG.IV/WP.89），工作组在 2001 年举行的第三十八届会议上，审议了关于消除现有国际公约中存在的对电子商务的障碍的提案。该份说明转述了巴黎第一大学-索邦神学院教授、国际法学会准会员兼海牙国际法学院秘书长 **Geneviève Burdeau** 应秘书处要求撰写的对国际公法某些问题的分析，这些问题可能会在为确保有关国际贸易的公约和协定中提及“书面”、“签字”和“文件”时允许其等同的电子形式而采取的必要行动中提出。

5. 工作组一致建议委员会开展工作，编写一项或多项适当的国际文书，消除那些可能由国际贸易法文书产生的对于应用电子商务的法律障碍。工作组还同意建议委员会，应请秘书处全面调查国际文书中可能妨碍电子商务发展的法律障碍，其中包括但不限于那些已在简化手续中心的调查中提及的文书。这项研究应以确定这些可能出现的障碍的性质和背景为目标，以使工作组为适宜的行动方针制订具体建议。这项研究应由秘书处依靠外部专家协助进行，并应与有关的国际政府和非政府组织进行协商。委员会在 2001 年第三十四届会议上批准了该项建议。⁴

6. 本说明旨在对秘书处根据工作组的建议执行委员会分派的工作的进展情况进行评估。秘书处估计委员会将批准工作组在第三十八届会议上提出的建议，因此随后立即对国际文书中可能妨碍电子商务发展的法律障碍展开了调查。为此目的，秘书处将那些已在简化手续中心的调查中提及的文书作为出发点。该清单随后扩大到其他与贸易法相关的文书。在现阶段，该项调查仅限于那些交由秘书长保存的文书。在第二阶段，调查可能会围绕存放在其他保存人处的国际文书展开。本说明的附件载有该项调查目前涵盖的国际文书（共计 33 项国际公约）的初步分析结果，以及就可能会对电子商务造成障碍的每项公约的条款类型作出的初步结论。

7. 该项调查只限于在联合国秘书处注册的多边条约，列在《交存秘书长的多边条约现况》的第十章（国际贸易与发展）、第十一章（运输与交通）、第二十一章（海洋法）和

第二十二章（商业仲裁）⁵。在各国政府或其他组织，如国际民用航空组织、国际统一私法学会（统法社）或海牙国际私法会议注册的公约尚未包含在目前阶段的调查中。该项调查不包括双边条约、示范法律和非政府文本。

8. 工作组似宜对秘书处迄今为止所开展的工作进行审查，尤其是审议秘书处在调查中使用的方法是否如工作组想象的那样适用于本项目。

注

¹ 向贸易法委员会提出的建议的全文载于 TRADE/CEFACT/1999/CRP.7 号文件中。简化手续中心在关于其第五十届会议的工作报告中对该文件的通过作出了说明（TRADE/CEFACT/1999/19，第 60 段）。

² 《大会正式记录，第五十二届会议，补编第 17 号》（A/52/17），第 251 段，及同上，《第五十三届会议，补编第 17 号》（A/53/17），第 211 段。

³ 同上，《第五十四届会议，补编第 17 号》（A/54/17），第 315-318 段。

⁴ 由于委员会第三十四届会议和工作组第三十九届会议日期接近，委员会关于该届会议的工作报告在编写本说明时尚未完成。

⁵ 可从<http://untreaty.un.org/> 处获取。

附件

对交存秘书长的与国际贸易有关的国际文书中存在的 妨碍电子商务之可能障碍的初步调查*

目录**

	段次	页次
一、国际贸易和发展.....	1-46	6
3. 《内陆国家过境贸易公约》.....	1-4	6
7. 《国际货物销售时效期限公约》及其《议定书》.....	5-20	6
10. 《联合国国际货物销售合同公约》.....	21-27	8
12. 《联合国国际汇票和国际本票公约》.....	28-34	9
13. 《联合国国际贸易运输港站经营人赔偿责任公约》.....	35-40	10
15. 《联合国独立担保和备用信用证公约》.....	41-46	11
二、运输与交通.....	47-147	12
A. 海事事务.....	47-82	12
5. 《简化商业样品和广告材料进口手续国际公约》.....	52-55	13
9. 《集装箱关务公约》（1956 年）.....	56	13
15. 《集装箱关务公约》（1972 年）.....	57-61	14
13. 《关于国际公路货运通行证制度下国际货运海关公约》 （1959 年）.....	62-63	14
16. 《关于国际公路货运通行证制度下国际货运海关公约》 （1975 年）.....	64-72	15
14. 《关于海关处理用于国际运输的货盘的欧洲公约》.....	73	16
17. 《协调统一货物边境管制国际公约》.....	74-78	16
18. 《国际运输用联营集装箱海关过关公约》.....	79-82	17
B. 公路交通.....	83-118	18
1. 《公路交通公约》（1949 年）.....	83	18
19. 《公路交通公约》（1968 年）.....	84	18
8. 《关于国际公路运输经济条例的总协定及议定书》.....	85	18

* 凡提到公约或协定的现况均截至 2002 年 2 月 5 日。

** 每项文书名称之前的号码对应的是该文书出现在出版物《交存秘书长的多边条约现况》中的相应章节。

目录 (续)

	段次	页次
11. 《国际货物公路运输合同公约》及其《议定书》	86-104	18
12. 《从事国际货运的公路车辆征税公约》	105	22
13. 《从事国际客运的公路车辆征税公约》	106	23
14. 《欧洲国际公路运输危险货物协定》及《修订议定书》	107	23
22. 《国际易腐食品运输及其所用特别设备协定》	108-110	23
21. 《欧洲国际公路运输车辆从业人员工作协定》	111-112	24
23. 《欧洲补充公路交通公约协定》	113	24
26. 《国际公路客货运输合同公约》及其《议定书》	114-118	24
C. 铁路运输	119	25
2. 《促进铁路货运过境的国际公约》	119	25
D. 水运	120-140	25
1. 《内河航行船舶所有人责任限制公约》及其《议定书》	120	25
3. 《联合国海上货物运输公约》	121-134	26
4. 《国际海事留置权和抵押公约》	135-140	28
E. 多式联运	141-147	29
1. 《联合国国际货物多式联运公约》	141-146	29
2. 《欧洲重要国际联合运输线及其有关设施协定》	147	30
三、仲裁法	148-156	30
1. 《承认及执行外国仲裁裁决公约》	148-154	30
2. 《欧洲国际商事仲裁公约》	155-156	31

一、国际贸易和发展

3. 《内陆国家过境贸易公约》（1965 年 7 月 8 日，纽约）

现况：1967 年 6 月 9 日生效（27 个签署国；37 个缔约国）。

资料来源：联合国，《条约汇编》第 597 卷，第 8641 号，第 3 页。

评论：

1. 该公约旨在请缔约国充分承认内陆国家在过境贸易方面的需要，不得征收特种税课或规费，并向无海岸国家提供与沿海国家享有相同权利和待遇的机会。

2. 根据第 5 条，各缔约国承允，对过境运输经过其领土之全程过程中有关税关、运输及其他行政程序上采用简化表报手续及便捷办法。由于目前该公约没有对表报的格式作出规定，因此看来不会对发展电子商务产生障碍。有关“税关方面采用简化表报手续及便捷办法”的规定是否关系到电子通信以及关联的程度等问题，均由执行该公约的国内法解决。

结论：

3. 该公约的各条款属贸易政策性质，针对的是各缔约国，而且没有制定直接适用于私法交易的规则。此外，为该公约的目的而以电子通信替代纸面单证的做法，在很大程度上取决于公约各缔约国

的政府机构是否有能力并愿意以电子形式处理此类单证。

4. 考虑到该公约与其他有关海关和贸易手续简化事项的国际文书关系密切，工作组似应在审议该公约项下可能引发的任何电子商务问题时，也对此类其他文书进行审议（特别见下文第 52-82 段）。

7. 《国际货物销售时效期限公约》（1974 年 6 月 14 日，纽约）及其《议定书》（1980 年 4 月 11 日，维也纳）

现况：1988 年 8 月 1 日生效（公约：12 个签署国；24 个缔约国；议定书：17 个缔约国）。

资料来源：联合国，《条约汇编》，第 1511 卷，第 26119 号，第 1 页。

评论：

5. 该公约旨在通过管理国际货物销售时效期限的统一规则。

6. 该公约提到了书面形式和纸面单据或其他形式的函电等各种说法，其中有些可能会造成电子商务方面的不确定性。这些规定基本上可以归为四类，如下所示：

（a）规定了可在缔约国之间交换的通知或声明的条款

7. 该公约的许多条款都将可在缔约国之间交换的通知或由缔约国作出的声明赋予了一定的法律

效力。

8. 例如，第 12 条规定：“如依适用于契约的法律的规定，当事人一方有权在契约开始履行前声明终止契约，并行使了此项权利，则根据此种情况的请求权的时效期限，应自向他方当事人作此声明之日起算”还有一个例子是第 14 条第 2 款，其中规定：为在仲裁程序开始之时确定时效期限的终止时间，仲裁程序应视为在将争执中的请求权提付仲裁的申请送达他方当事人惯常住所或营业所之日开始；如果他方没有此种惯常住所或营业所，则在送达其为人所知的最后住所或营业所之日起开始。

9. 对于此类声明或通知可否以电子通信的方式发出，该公约未作说明。此外，对于此类声明或通知应在何时视为已经发出以及确定电子通信的发出时间，也没有提出具体的规定或标准。

(b) 明确规定了书面通知或函电，包括“书面”定义的条款

10. 该公约的许多条款都提到了需“以书面形式”发出的信函。

11. 比如，第 18 条第 1 款规定，如已对一债务人开始法律程序，则该公约所规定的时效期限对于与该债务人负有共同连带责任的任何其他当事人应停止计算，但条件是该债权人应在该期限内将业已经开始进行法律程序的事实书面通知该当事人。该条第 2 款进一步规定，如转买人对买方已开始进行法律程序，如果买方在该公约规定的时效期限内将业已开始法律程序的事实书面通知卖方，则该期限对于买方向卖方提出的请求权而言停止计算。

12. 此外，根据第 20 条的规定，当债务人在时效期满之前以书面形式承认其对债权人的债务，则自承认之日起，即开始一个新的为期四年的时效期限。有关书面方面的其他要求列在第 22 条，其中规定：时效期限不得通过任何声明或当事人之间的协议加以修改或影响，除非债务人在时效期限内通过向债权人发出书面声明将该期限展期。

13. 第 1 条第 3 (g) 款中规定了“书面”的定义，其中包括“电报和电传”，初步看来可能不包括电子通信。

(c) 提到契约形成的时间和地点的条款

14. 有关该公约适用范围的条款基本建立在两个因素基础之上：一是契约的“国际性”，一是当事人在缔结契约时处在该公约不同缔约国境内的地点（见第 2 条 (a) 项和第 3 条第 1 (a) 款）。

15. 大多数合同法体系依据的理念是发出和接受要约和承诺，以便确定契约形成的时间。因此该公约的这些条款可能会对电子商务构成障碍，难以确定发出或收到信息的地点。不同信息系统间的数据信息传输协议一般会将信息从一个信息系统发送给另一个信息系统的时间或收件人实际收到或看到该信息的时间记录下来。但传输协议一般不会显示通讯系统的地理位置。

(d) 提到当事人现有承诺或协议的条款

16. 该公约的某些条款提到了该公约认为在时效期限方面具有一定重要性的当事人之间的根本承诺或协议。

17. 第 11 条规定：如果卖方就规定在一定期限内有效的货物做出明示承诺，无论是用具体的期限表示还是以其他方式表示，由该承诺引起的任何请求权的时效期限，应自买方将请求权的事实依据通知卖方之日开始计算，但不得迟于承诺期满之日。

18. 对于规定了通知或声明的条款（见上文第 7-9 段），该公约对此类承诺可否以电子通信的方式作出未作规定。此外，对于此类承诺应在何时视为已经发出以及确定电子通信的发出时间也没有提出具体的规定或标准。

19. 此外，第 14 条规定，如果当事人商定提交仲裁解决，当任何一方按仲裁协议或以适用法律规定的方式开始仲裁程序时，时效期限停止计算。该条款是以仲裁协议有效为前提的，但其本身并未对此类协议的形式提出任何要求，毫无疑问是要将这一问题留给仲裁协议适用的法律来解决。

结论

20. 工作组似宜考虑，是否在工作组审议拟订一项有关电子订约的某些问题的国际文书时，暂不考虑该公约所引起的电子订约问题的类型（见 A/CN.9/WG.IV/WP.95）。

10. 《联合国国际货物销售合同公约》（1980 年 4 月 11 日，维也纳）

现况：1988 年 1 月 1 日生效（18 个签署国；61 个缔约国）；

资料来源：联合国，《条约汇编》，第 1489 卷，第 25567 号，第 3 页。

评论：

21. 该公约旨在通过一套营业地在不同国家的当事人之间所订立的货物销售合同的统一规则，以便减少法律障碍，促进国际贸易的发展。

22. 秘书处先前的一份说明（A/CN.9/WG.IV/WP.91）对该公约可能引起的电子订约问题进行了粗略分析，工作组在其第三十八届会议上对此进行了审议（见 A/CN.9/484，第 94-127 段）。秘书处最近的一份说明（A/CN.9/WG.IV/WP.95）也对其中的某些问题进行了探讨。为简便起见，本说明不再赘述这些审议结果，仅补充以下简要说明。

23. 总体上讲，该公约可能引起的电子订约问题的种类大致上与上述《国际货物销售时效期限公约》确定的种类相同，只有以下几点补充。

（a）该公约所涉货物的性质

24. 该公约仅适用于国际“货物”销售合同。人们历来认为“货物”一词基本上是指可移动的有形物品，这样就排除了诸如专利权、商标、版权、有限责任公司的配额以及专门知识等无形资产。

25. 在最初讨论电子订约问题时，工作组内部普遍认为，现有的国际文书，特别是《联合国销售公约》没有将目前在线进行的各种交易涵盖在内，如能制定出有别于传统意义上的可移动有形货物销售的国际交易的协调规则，将会十分有益（A/CN.9/484，第 115 段）。但工作组仍提请注意的是，在实际操作过程中，并非总能将销售货物的合

同与提供服务的合同划分清楚。货物和服务难以区分的一个明显例子，可以从音乐或录像片等娱乐品的交易中发现。小磁盘或录像带等商品的在线销售一般被认为是货物销售，而提供在线播放电影、电视或音乐会似乎应属于服务范畴。但是，现代技术还提供了购买数字化音乐或录像片的机会，你可以从卖方的网址上直接将其下载，而无须交付任何有形的媒体。因此，建议对当事人的意图进行更为细致的审查，以便确定交易涉及的是货物还是服务（A/CN.9/484，第 117 段）。

（b）电子商务中履约的定义

26. 该公约的许多条款都提到买卖双方在交付货物方面的义务。例如，第 60 条规定，买方收取货物的义务包括：（a）采取一切理应采取的行动，以期卖方能交付货物；和（b）接收货物。此类行动的性质毫无疑问与有形货物的交付有关。但是，如果该公约被解释为涵盖可移动的有形货物以外的产品的销售（见上文（a）节项下的评论），就可能产生这样的问题，即何种行动构成此类货物的有效交付。

结论

27. 总的来说，根据工作组的理解，该公约引起的问题是电子订约方面的问题（见 A/CN.9/WG.IV/WP.95，第 10-12 段）。因此，工作组似宜考虑，是否在其审议制定一项有关电子订约的某些问题的国际文书时暂不解决这些问题，（见 A/CN.9/WG.IV/WP.95）。

12. 《联合国国际汇票和国际本票公约》 （1988 年 12 月 9 日，纽约）

现况：尚未生效（3 个签署国；3 个缔约国）。

资料来源：大会第 43/165 号决议，附件。

评论：

28. 该公约旨在消除目前在使用国际汇票或国际本票作为国际付款手段时国际贸易中存在的¹不一致和不确定的问题。

29. 大多数法律制度都规定汇票和本票为可转让票据。因此，这些票据所适用的法律制度一般都是以票据确实存在，至少在某种程度上是以有形文件的形式存在为前提的。在先前的一份说明中，秘书处分析了在制定书面可转让票据的电子等同形式过程中所产生的法律问题（A/CN.9/WG.IV/WP.90）。为避免不必要的重复，以下几段内容总结了该说明提出的几点意见。

30. 克服电子文本中的书写和签字问题并不能解决转让性问题，据说该问题可能是在国际贸易中实施电子数据交换的最具挑战性的方面。提单或仓单等所有权凭证所代表的权利，一般都以实际拥有原本纸面单据为条件。对所有权凭证可转让性的法律依据进行的分析显示，目前尚不存在这样一种法定方式，依据这种方式，商业当事人可以通过交换电子信息，以可能与纸面单据相同的方式有效转让合法权利。

31. 这一结论对于诸如汇票或本票等可转让票

据所代表的权利也基本有效。此外，可转让票据方面的法律制度就其本质而言依据的是有形的原本纸面单据这一手段，容易接受现场的直观核查。就目前的法律现状而言，可转让性与实际拥有原本纸面单据是不可分割的。

32. 因此，有人指出，在拟订法律而接受通过电子传送的所有权凭证方面，存在的难题之一就是，该所有权凭证的生成方式足以使可适当流通的所有权凭证的持有人相信，所有权凭证确实存在，其表面无瑕疵，其上的签字或其某种替代形式真实无误，该凭证具有流通性，并且有办法以在法律上等同于实际占有的方法掌握该电子凭证。（A/CN.9/WG.IV/WP.90，第 36 段）。

33. 因此，开发所有权凭证和可转让票据的电子等同形式需要开发这样的体系，有了这种体系就可以利用电子通信方式实际开展交易。利用一个登记系统就能达到这一结果：交易可以通过一中央管理机构进行记录和管理；还可通过密码技术装置确保相关的数据信息的唯一性。如果交易中使用了可转让或准流通单据转让预期的专属权利，这时就需要利用注册系统或技术装置适当保证已传送信息的唯一性和真实性。

结论

34. 考虑到由可转让票据的电子等同形式引发的问题的特殊性质，看来需要建立一个全新的综合法律框架，使数据信息可以代替纸面可转让票据在国际上应用。秘书处建议，制定这样一个综合法律框架可能超出了工作组的工作范围，其任务是消除现有国际贸易相关文书中存在的妨碍电子商务的障

碍。秘书处进一步建议，最好是在工作组审议有关通过电子方式转让权利，特别是转让有形货物权利的法律问题过程中，就这样一个综合法律框架的特殊要求进行分析（见 A/CN.9/484，第 87-93 段）^a。

13. 《联合国国际贸易运输港站经营人赔偿责任公约》（1991 年 4 月 17 日，维也纳）

现况：尚未生效（5 个签署国；2 个缔约国）。

资料来源：A/CONF/152/13。

评论：

35. 该公约旨在通过制定港站经营人接管货物时所发生的灭失、损坏或交货延迟的赔偿责任的统一规则，以期有利于货物的流动。这些货物不一定受适用于各种运输方式的公约产生的运输法律的管辖。

36. 该公约规定了多项关于相关的私人当事人之间通信的条款，或多或少可能会对可否接受以电子通信方式实现公约规定的目的产生疑问。这些相关条款的分类与上述关于《国际货物销售时效期限公约》规定的种类大致相同（见上文第 7-19 段）。

37. 其中某些条款在表述方式上已经打算将电子通信手段包含在内。例如，第 1 条(e)项、(f)项分别对“通知”（“其所用形式应提供其中所载资料的记录”）和“请求”（“其所用形式应提供其中所载资料的记录”）所作的定义就是这种情况。该公约中使用的“通知”的概念，基本上与港站经营人接管的货物发生灭失或损坏的通信有关（比如见

第 11 条的第 1-3 和 5 款)，“请求”的概念则与客户要求签发确认收到货物的单据（比如见第 4 条的第 1 款）和请求交付货物有关（比如见第 5 条的第 3 和 4 款）。

38. 但潜在的更大问题，似乎在于港站经营人用于确认收到货物的文书的格式要求。实际上，该公约第 4 条的第 1 (a) 和 (b) 款除了提及“签字”一词，在根据上下文显示是在使用有形媒体时，还为此目的使用了“单据”一词。这些条款内容如下：

“经营人可以，且应客户要求时须，在一段合理的时间范围内依经营人的选择：

“ (a) 在客户提交的列明货物的单据上签署并注明日期，以确认收到货物，或者，

“ (b) 出具一份经签署的列明货物的单据，确认收到货物和收到的日期，如能以合理的检查方法清点核实，还应说明货物的状况和数量。”

39. 应该注意的是，该公约规定的“单据”并非货物的所有权凭证，而只是港站经营人保管货物的证明。因此，为该公约目的使用电子通信可能引发的主要问题将与此类通信作为证据的价值有关，而不在于它们在实现货物授权方面的效力。

结论

40. 工作组似宜考虑，是否在工作组审议制定一项关于电子订约的某些问题的国际文书时，暂不讨论该公约所引起的电子订约问题的类型（见 A/CN.9/WG.IV/WP.95）。

15. 《联合国独立担保和备用信用证公约》 （1995 年 12 月 11 日，纽约）

现况：2000 年 1 月 1 日生效（4 个签署国；6 个缔约国）。

资料来源：A/50/640 和 Corr.1，附件。

评论

41. 该公约的目的旨在规范并推动银行、其他机构或个人根据见索即付要求或随同其他单据提出的要求，使用独立担保和备用信用证支付受益人一定数额或可确定数额的款项。

42. 该公约载有若干关于相关当事人通信的条款，这些相关条款的分类与上述关于《国际货物销售时效期限公约》规定的种类大致相同（见上文第 7-19 段）。

43. 正如简化手续中心的调查指出的那样，对相关条款的审查可以得出公约已经适用于使用电子通信的结论（见 TRADE/CEFACT/1999/CRP.7，第 2.22.3 段）。

44. 实际上，第 6 条 (g) 项将“单据”定义为一种“以某种可留下完整记录的通讯形式提出的文字材料”，就是为了将电子信函包含在内。第 7 条第 2 款进一步规定，该公约中包含的一项“承保”，包括担保或信用证，“可以任何形式出具，只要其留有承保案文的完整记录，且经由公认的手段或经由担保人/开证人与受益人约定的程序对其来源作出核证”。

45. 同时，该公约第 11 条第 2 款明确提及以“非

纸面方式”出具一项承保的可能性，并承认在此情况下当事人有权约定“功能上相当于退还文书的程序”。

结论

46. 工作组似宜考虑，该公约没有对使用电子通信方式替代纸面单据的签发和往来构成障碍，因此没有必要就该公约采取特别行动。

二、运输与交通

A. 海关事务

一般背景说明

47. 在分析了有关海关事务的各项公约对电子商务可能产生的障碍之后，工作组似应注意到，各国际组织和各国海关当局多年来一直在为开发用于处理海关单据和信息的电子系统而努力。

48. 早在 20 年前，海关合作理事会（通常称为世界海关组织）于 1981 年 6 月 16 日便通过了一份“关于传送和证明计算机处理的海关信息的建议”，提请海关当局采取措施，允许使用电子通信（见 http://www.wcoomd.org/ie/En/Recommendations/authen_rece.htm）。世界海关组织还特别提出下列建议：

（a）根据海关当局规定的条件，允许报关人使用各种电子媒体（增值网络和国家邮电（邮政、电报和电话）机构、邮电、磁盘、磁带等）向海关当局传送海关规章制度信息以进行自动化处理，并接收海关对这些信息的自动化反馈；

（b）根据海关当局规定的条件，接受报关人和其他政府部门通过电子媒体传送的经安全技术认证的海关规章制度信息，而无需提供手签纸面单据；

（c）在电子传送海关规章制度信息未被法律认可的情况下，根据海关当局或其他主管机关规定的条件，海关应授权报关人接受以纸面形成的海关规章制度信息；

（d）在使用了电子数据交换安全技术和自动化处理技术，但由于法律制约，尚需提供手签纸面单据的情况下，根据海关行政当局规定的条件，接受报关人定期提交或储存纸面单据。

49. 1990 年，世界海关组织建议，该组织成员国和所有联合国或其专门机构的成员国以及海关或经济联盟，应在编写在海关行政机关之间和海关行政部门与使用联合国/电子数据交换规则的其他贸易用户之间交换的电子信息时，应用联合国/电子数据交换规则（见 1990 年 6 月 26 日“海关合作理事会关于在电子数据交换中应用联合国/电子数据交换规则的 建议”，可从 <http://www.wcoomd.org/ie/En/Recommendations/Recom2.htm> 获取）。

50. 海关数据自动化系统（海关数据系统）是一项具有重大实际意义的国际倡议，是一个由联合国贸易和发展会议开发的涵盖了大部分外贸程序的计算机化海关管理系统（见 <http://www.asycuda.org>）。该系统用于处理货物清单和报关、会计程序、过境和暂记程序。海关数据系统可以生成用于经济统计分析的贸易数据。该系统将国际标准化组织、世界海关组织以及联合国制定的国际法规和标准融为一体。此外还可将海关数据自动化系统设置成符合各

国海关体系、国家关税以及海关法律特色的系统。海关数据自动化系统也可在贸易商和使用电子数据交换规则的海关当局之间提供电子数据交换。目前约有 60 个国家已经或正在安装海关数据自动化系统，且使用国的数量有望增至 100 个，使其成为事实上的海关国际标准。

51. 世界海关组织所作的一项调查显示，在国家一级中，至少实现某些海关程序的自动化，已经成为大多数国家实现海关程序现代化行动的主要组成部分之一（见 http://www.wcoomd.org/hrds/surve_e.htm#INTRODUCTION）。

5. 《简化商业样品和广告材料进口手续国际公约》（1952 年 11 月 7 日，日内瓦）

现况：1995 年 11 月 20 日生效（6 个签署国；63 个缔约国）。

资料来源：联合国，《条约汇编》，第 221 卷，第 3010 号，第 255 页。

评论

52. 该公约旨在通过豁免因价值可忽略不计的商业样品和广告材料的进口而应付或与之相关的进口税、关税和所有其他应付税款，以期促进国际贸易。

53. 该公约要求，当居住于一方缔约国境内的人员提供的供出售或出租的货物或运输或商业保险服务的目录、价格清单和贸易通知等文件需从任何其他缔约国境内进口时，其他缔约国免征这些文件

的进口税。

54. 该公约第四条提到的“单据或副本”，或“寄售品”，包括其最大“毛重”，明显暗示该公约主要适用于印制在有形媒体上的材料。大致上该公约可能会被理解为适用于以电子形式存储在有形媒体（如磁盘或光盘）上的样品和广告材料的进口。但是，对于该公约能否适用于进口广告材料的最普遍的“电子等同形式”，如通过因特网向整个世界发布广告材料或产品目录，目前似乎尚存疑问。因为大多数情况下，在网址上邮寄此类资料的行为可能完全只发生在一个管辖区域，而无须任何跨国数据交流。

结论

55. 该公约的各条款具有贸易政策性质。它们针对的是各缔约国，并未确定与私法交易直接相关的规则。因此，工作组似宜考虑这样一个问题：进一步研究该公约产生的有关电子商务的问题是否由其他国际组织，如世界贸易组织或世界海关组织开展更为适当。工作组还似应请秘书处密切关注这些组织可能开展的任何工作，并于稍后阶段汇报其进展情况。

9. 《集装箱关税公约》（1956 年 5 月 18 日，日内瓦）

现况：1959 年 8 月 4 日生效（12 个签署国；43 个缔约国）。

资料来源：联合国，《条约汇编》，第 338 卷，第 4834 号，第 103 页。

评论

56. 该公约旨在发展和推动集装箱在国际贸易中的使用。该公约现已停止实施，在各缔约国的彼此关系方面由《1972 年集装箱关务公约》（见下文）取代。但是，由于 1956 年公约的一些缔约国尚未批准或遵守 1972 年公约，1956 年公约依然有效。在审查 1956 年公约过程中，秘书处没有发现任何条款可能与电子商务直接有关。

15. 《1972 年集装箱关务公约》（1972 年 12 月 1 日，日内瓦）

现况：1975 年 12 月 6 日生效（15 个签署国；29 个缔约国）。

资料来源：联合国，《条约汇编》，第 988 卷，第 14449 号，第 43 页。

评论

57. 该公约的目的是对无论是否装有货物的集装箱准予暂时入口，此类集装箱应于三个月内再出口，以此推进国际集装箱运输。

58. 该公约载有对有关集装箱的进口商或出口商应向海关当局提示的单据或应由他们保存的记录的各项要求。

59. 比如，第 8 条规定，各缔约国可在某些情况下，“要求提出担保单和/或于集装箱进口或再出口时要求提出关务文件。”此外。附件二第 1 段中要求缔约国在检查准予暂时进口的集装箱的流动情

况时，可使用“集装箱所有人或经营人或其各自代表保存的记录。”附件二第 2（b）段还要求集装箱经营人特别要书面承诺向主管海关当局提供某些资料。由于该公约没有对“单据”、“承诺”或“书面”等术语规定定义，就可能出现以数据信息形式提供的资料能否满足这些要求的问题。

结论

60. 该公约的各条款具有贸易政策性质。它们针对的是各缔约国，并未确定与私法交易直接相关的规则。此外，为该公约的目的而以电子通信替代纸面单据的做法，在很大程度上取决于公约各缔约国的政府机构是否有能力并愿意以电子形式处理此类单证。

61. 因此，工作组似宜考虑这样一个问题：进一步研究该公约产生的有关电子商务的问题是否应由其他国际组织，如世界贸易组织或世界海关组织开展更为适当。工作组还似应请秘书处密切关注这些组织可能开展的任何工作，并于稍后阶段汇报其进展情况。

13. 《关于国际公路货运通行证制度下国际货运海关公约》（1959 年 1 月 15 日，日内瓦）

现况：1960 年 1 月 7 日生效（9 个签署国；37 个缔约国）。

资料来源：联合国，《条约汇编》，第 348 卷，第 4996 号，第 13 页；第 481 卷，第 598 页。

评论

62. 《国际公路货运公约》旨在制定一项跨越一缔约国离境海关和另一缔约国目的地海关之间的一个或多个边界没有立即重装的国际货物运输规则。

63. 该公约现已停止生效，在各缔约国的彼此关系方面由《1975 年国际公路货运公约》（见下文）取代。由于该公约除一缔约国外均已批准或遵守新的《国际公路货运公约》，秘书处的评论意见仅限于《1975 年国际公路货运公约》。

16. 《关于国际公路货运通行证制度下国际货运海关公约》（1975 年 11 月 14 日，日内瓦）

状况：1978 年 3 月 20 日生效（16 个签署国；64 个缔约国）。

资料来源：联合国，《条约汇编》，第 1079 卷，第 16510 号，第 89 页。

评论

64. 《国际公路货运公约》旨在通过简化和协调国际运输领域特别是边界运输的行政手续，以期来促进国际公路货运。

65. 根据实施《国际公路货运公约》的欧洲经济委员会（欧洲经委会）秘书处的出版物《国际公路货运手册》，《国际公路货运公约》确立的过境制度的基本原则和特点如下：（a）货物应以有控管设置的车辆或集装箱装运；（b）在整个运送途中的

税费风险应得到国际有效担保；（c）货物应附带在起运国启用的国际公认文件（“国际公路货运通行证”），并以此作为在起运国、过境国和目的地国的海关控管凭据；以及（d）起运国采取的海关控管措施应为过境国和目的地国所接受；以及（e）在使用国际公路货运通行证方面，国家协会颁发国际公路货运通行证和自然人和法人使用国际公路货运通行证均应由国家主管机构授权（见 <http://www.unece.org/trans/newtir/handbook/english/intro.htm>）。

66. 如简化手续中心调查中所述，《国际公路货运公约》“以国际公路货运通行证这一纸面文件的签发和使用为中心。”而且，“该公约并不打算使用电子数据交换，现行的通行证也与联合国系统无关。”（TRADE/CEFACT/1999/CRP.7，第 2.23.3 段）。用电子通信取代国际公路货运制度的另一个难点，与国际公路货运通行证的这一真正职能有关，即它可作为向国内海关机构出具的承保按照国际公路货运制度运输之货物的进口关税和其他税款的国际担保的可接受证据。

67. 此外，国际公路货运通行证还具有其他证明职能，例如，该公约的各种规定要求缔约国的海关机构记录以下信息：在它们国家使用的国际公路货运通行证凭证、相应存根和保留在国际公路货运通行证中的凭证，如加盖的印章和就公路车辆装载量实施的管制细节、在运输过程中或“途中”海关的车辆或集装箱联营等（见第 24、34 和 35 条）。

68. 根据国际公路运输联盟发布的信息，国际公路货运制度自《国际公路货运公约》首次执行以来，四十多年中一直运作良好（见 <http://www.iru.org/TIR/TirSystem.E.htm>）。但是，在 1990 年代初，由

于贸易额和从事国际公路货运业务的公路承运人的数量增加，违反国际公路货运程序的行为也有所增加。必须找到监督这种制度的新方法。国际公路货运公约行政委员会因此于 1995 年 10 月 20 日采纳了一项建议，规定除现有纸面制度外对完成的国际公路货运业务进行电子确认。安全国际公路货运的目的是向海关和国际公路货运通行证签发协会提供国际公路货运通行证的情况，并且提供由海关当局直接出具的关于国际公路货运通行证最终或部分履行的确认书，主要是便于将该确认书和纸面履行确认书进行比较。确认书须在一周内送达签发协会。

69. 目前正进一步努力使国际公路货运制度适应电子通信方法。在其于 2001 年 23 日至 26 日在日内瓦举行的第九十九届会议上，欧洲经委会影响运输的海关作业问题工作队决定成立国际公路货运公约电脑化概念和技术方面特设专家组和国际公路货运公约电脑化法律方面特设专家组。

70. 国际公路货运公约电脑化概念和技术方面特设专家组第一届会议于 2002 年 1 月 24 日和 25 日在日内瓦召开。在该届会议上，非正式特设专家组开始审议国际公路货运程序电脑化的概念和技术方面，包括引进电脑化在国家和国际两级可能引起的财政和管理问题。希望特设专家组的工作有助于拟定一套电子信息草案，以便在各缔约国之间以及与国际组织进行电子数据交换。

71. [特设专家组会议报告在编写本说明时尚未印发，但最终可从欧洲经委会运输司的网站（<http://www.unece.org/tras/newtir/home.html>）上看到。]

结论

72. 鉴于《国际公路货运公约》所确立制度的特殊性质，即要求签发的原始文件能够被缔约各国的海关和其他机构阅读并处理，工作组似宜请秘书处继续进行在欧洲经委会主持下开展的现有工作，并在随后阶段报告工作的进展情况。

14. 《关于海关处理用于国际运输的货盘的欧洲公约》（1960 年 12 月 9 日，日内瓦）

现况：1962 年 6 月 12 日生效（8 个签署国；28 个缔约国）。

资料来源：联合国，《条约汇编》，第 429 卷，第 6200 号，第 211 页。

评论

73. 该公约旨在通过允许不支付进口关税和其他税款以及不受进口禁止或限制而在某些条件下使用货盘来促进国际集装箱运输，鼓励在国际运输中使用货盘并降低其成本。秘书处在审查公约时未发现可能与电子商务直接有关的任何规定。

17. 《协调统一货物边境管制国际公约》（1982 年 10 月 21 日，日内瓦）

现况：1985 年 10 月 15 日生效（13 个签署国；41 个缔约国）。

资料来源：联合国，《条约汇编》，第 1409 卷，第 22538 号，第 3 页。

评论

74. 该公约旨在通过减少货物经过一个或多个海上、航空或内陆边境时办理手续的要求以及管制数量和期限来促进国际货物流动。

75. 如简化手续中心调查中所述，该公约本身并不妨碍使用电子通信（TRADE/CEFACT/1999/CRP.7，第 2.24.3 款）。公约第 9 条第 1 款鼓励使用联合国统一格式的单证。该条第 2 款要求缔约国接受任何适当技术程序所产生的单证，条件是这些单证的形式、真实性及其验证符合正式条例，并且清楚易读和可以理解。

76. 但必须说明的是，该公约并未取消国内法律或缔约国签署的国际协定规定的现有格式要求。因此，如果个别法律要求硬拷贝单证，则即使有公约第 9 条第 2 款的规定，这种要求仍然适用。

结论

77. 该公约的规定具有贸易政策的性质。它们针对的是各缔约国，并未确立与私法交易直接相关的规则。此外，为该公约的目的而以电子通信代替纸面单证的做法，主要取决于公约各缔约国的政府机构是否有能力并愿意以电子形式处理此类单证。

78. 因此，工作组似宜考虑这样一个问题，进一步研究该公约产生的有关电子商务问题是否应由其他国际组织如世界贸易组织或世界海关组织来开展更为适当。工作组还似应请秘书处密切关注这些组织可能开展的任何工作，并在随后阶段报告其进展情况。

18. 《国际运输用联营集装箱海关过关公约》 (1994 年 1 月 21 日，日内瓦)

现况：1998 年 1 月 17 日生效（7 个签署国；11 个缔约国）。

资料来源：ECE/TRANS/106。

评论

79. 该公约旨在促使联营成员共同使用集装箱，从而增强集装箱在国际运输中的有效使用。

80. 该公约中的有些规定认为，集装箱联营成员之间的协定和缔约国签订的书面承诺一般会引起《国际货物销售时效期限公约》的类似规定所引起的同类问题（见上文第 7-19 段）。更具体地说，第 5 条第 1（b）款要求联营成员除其他外“（二）保留有关每一类集装箱的记录，说明所交换集装箱的流动情况”。必须说明的是，第 5 条第 3（b）款使得第 4 条所规定办法（免税进口集装箱，不必呈交海关单据）的适用性，取决于将联营协定通知主管海关机构并由其加以批准。

结论

81. 该公约的规定具有贸易政策的性质。它们针对的是各缔约国，并未确立与私法交易直接相关的规则。此外，为公约的目的而以电子通信代替纸面单证的程度，主要取决于公约缔约国的政府机构处理此类电子形式单证的能力和愿意程度。

82. 因此，工作组似宜考虑这样一个问题，进

一步研究该公约产生的有关电子商务问题是否应由其他国际组织如世界贸易组织或世界海关组织来开展更为适当。工作组还似应请秘书处密切关注这些组织可能开展的任何工作，并在稍后阶段报告其进展情况。

B. 公路交通

1. 《公路交通公约》（1949 年 9 月 19 日，日内瓦）

现况：1952 年 3 月 25 日生效（19 个签署国；91 个缔约国）。

资料来源：联合国，《条约汇编》，第 125 卷，第 1671 号，第 3 页。

评论

83. 该公约旨在协调指导缔约国之间公路运输的规则，确保遵守这些规则，以便促进国际公路运输，增强公路安全性。该公约的各项规定主要涉及公路安全和交通管制等问题，并未确定与私法交易直接相关的规则。工作组似宜考虑就该公约不采取任何行动。

19. 《公路交通公约》（1968 年 11 月 8 日，维也纳）

现况：1977 年 5 月 21 日生效（36 个签署国；59 个缔约国）。

资料来源：联合国，《条约汇编》，第 1042 卷，第

15705 号，第 17 页。

评论

84. 该公约旨在依靠通过统一的交通规则来促进国际公路交通，加强公路安全性。秘书处审查该公约时未发现与电子商务直接相关的规定。工作组似宜考虑就该公约不采取任何行动。

8. 《关于国际公路运输经济条例的总协定》和(a)附加议定书，以及(b)签字议定书（1954 年 3 月 17 日，日内瓦）

现况：尚未生效（10 个签署国；4 个缔约国）。

资料来源：E/ECE/186（E/ECE/TRANS/460）。

评论

85. 《总协定》旨在通过确立国际公路运输的共同制度来促进国际客运和货运的发展。秘书处在审查该公约时未发现可能与电子商务直接相关的规定。工作组似宜考虑就该公约不采取任何行动。

11. 《国际货物公路运输合同公约》（1956 年 5 月 19 日，日内瓦）及其《议定书》（1978 年 7 月 5 日，日内瓦）

现况：1961 年 7 月 2 日生效（公约：9 个签署国；44 个缔约国；议定书：6 个签署国；30 个缔约国）。

资料来源：联合国，《条约汇编》，第 399 卷，第 5742 号，第 189 页。

评论

86. 该公约的目的是在接货地点和发货地点位于两个不同国家，其中至少有一个国家是缔约国时，调整与国际公路车辆货运有关的合同条件并使其标准化。在其现有形式中，该公约规定了一些不易被电子通信所取代的单证要求（见第 87-97 款），并且，由于这个原因，正考虑对其进行修改（见第 98-103 款）。

（a）依照该公约使用电子通信可能遇到的障碍

87. 该公约中与使用电子通信有特殊关系的规定总体上可以分为两类：（a）与运输合同文件有关的规定（运单）；以及（b）涉及缔约国可能交换的通知或声明的规定。

（一）与运输合同文件有关的规定（运单）

88. 该公约第 4 条要求运输合同“应以签发运单来确认”，尽管“无运单、运单不正规或丢失不影响运输合同的成立或有效性”，运输合同仍应受该公约规定的制约。该公约没有给出“运单”的定义，但是第 5 条第 1 款提到签发“有发货人和承运人签字的三份正本”运单，这明确说明该公约认为签发的运单是纸面单证。这在规定“（运单）第一份应交付发货人，第二份应交付跟随货物，第三份应由承运人留存”的第 5 条第 1 款中更加明显。

89. 如简化手续中心调查中所述，“若不编制纸面单证，只在打印或压印签字的程度上允许自动化，并且随后必须得到出具运单的国家法律的允许，那么将会存在一些潜在的问题（第 5 条第 1 款）”

（TRADE/CEFACT/1999/CRP.7，第 2.10.3 段）。

a. 作为运输合同证据的运单

90. 运单最基本的职能是证明运输合同及其条款成立的文件。实际上，第 9 条第 1 款规定：“运单应是运输合同成立、合同条件和承运人收到货物的初步证据”。这一证明职能可以由数据信息来完成，条件是这些数据信息与纸面运单相同的职能得到了法律确认。不过，若没有这种一般性的确认，法庭可能会裁定数据信息的交换并不等同于按照公约签发“运单”。

91. 这一裁定的后果对缔约国来说非常重要。根据该公约第 6 条，要求运单除其他外含有适用该公约的说明，规定发货的适用时限，并声明货物价值或特殊利益。若不说明该公约的适用性，承运人将承担无限责任。若未提到上述其他事项，对索赔人提出的任何索赔都可能是至关重要的，在索赔并非针对合同承运人而是针对分包人或“《公路货运公约》后续承运人”时尤其如此。若分包人或“后续承运人”接受了货物和《公路货运公约》实际运单（第 34 条），将依该公约承担义务。简化手续中心调查指出：“有些法庭在对这一规定进行解释时非常严格，以禁止依照《公路货运公约》条款对并未收到《公路货运公约》运单的分保人提出某些索赔。”（第 34 条）

b. 运单和货物处置

92. 运单与其他运输单证如海运提单不同，它不是在途货物的所有权凭证。但是，持有运单对处置货物的权利而言具有重要意义，如该公约第 12 条

所规定的那样。例如，如果发货人有权处置在途货物（第 1 款），则该权利即告终止，特别是“当第二份运单交给收货人时”。自此以后，“承运人应听从收货人的指令”。

93. 而且，根据第 12 条第 5 款，为行使该权利，发货人或适当情况下的收货人必须出示上面已列明对承运人的新指示的第一份运单。出示运单对承运人的赔偿责任制度来说非常重要，因为该条第 7 款规定：“未执行本条规定的条件中所给予的指示，或已执行指示而未要求出示第一份运单的承运人，应对由此而引起的任何灭失或损坏向有权提赔人负责。”

94. 以数据信息取代纸面运单可能比用纯粹的电子替代形式代替所有权凭证更加简单。但是，适当的法律框架似乎不仅仅限于确认数据信息代替传统运单的有效性。另外还要考虑数据信息与“原始”运单是否具有相同功能的认证方法和条件。

（二）涉及缔约国可能交换的通知或声明的规定

95. 使用电子通信可能遇到的困难大概来自该公约中要求缔约国在特定情况下发出通知的各种规定。例如，第 20 条第 2 款允许有权提赔人在收到对灭失货物赔偿时，“提出书面要求——在赔偿支付后一年期间如货物被找到，应立即给他通知”。在此种情况下，“对他的此种要求应给予书面确认”。

96. 其他书面要求与规定交货延迟赔偿的保留（第 30 条第 3 款）、索赔通知及其对时效期限起算的影响以及承运人拒绝索赔的通知（这两种情况见第 32

条第 2 款）等有关。

97. 这些规定中存在的可能对电子商务构成的障碍，与《国际货物销售时效期限公约》中类似规定可能构成的障碍的性质基本相同（见上文第 5-20 段）。

（b）修改该公约的国际倡议

98. 简化手续中心的调查报告说，国际公路运输联盟开展了一些详细的权威性的工作，以寻求解决上述困难的方法。这一工作包括编写 1994 年 2 月 2 日题为“根据《公路货运公约》在公路货运合同范围内的电子传播信息”的讨论文件，以及 1994 年 2 月 8 日签署的“国际公路运输范围内商务伙伴之间的通信示范协定”。简化手续中心的调查将公路运输联盟的研究结论概述如下：（a）公路运输联盟认为，该公约提出的几乎所有问题都可以通过契约性说明加以解决，但认为电子数据交换只有在公路运输过程的所有各方通过电子数据交换连接时才能使用（这种情况非常少见）；以及（b）修改该公约是不实际的，尽管公路运输联盟认为可以拟定只处理商务文件电子传播问题的议定书。

99. 这些想法似乎得到了欧洲经委会公路运输工作队的响应。在其于 1998 年 19 日至 21 日在日内瓦举行的第九十二届会议上，工作队接到通知，欧洲经委会已经就将电子数据交换融入该公约问题与简化手续中心法律报告员小组取得了联系。法律报告员小组建议起草《公路货运公约》议定书，而不是修改该公约，并认为联合国国际贸易法委员会拟定的《示范贸易法》草案可能会提供这种议定书要求的一些内容。工作队承认拟定包括电子商务问题

在内的该公约的议定书比较复杂，需要电子数据交换、运输和私法领域的专家进行进一步分析，并请秘书处与基地位于罗马的政府间法律组织统一私法协会取得联系，征求他们对这一问题的看法（见 TRANS/SC.1/R.363，第 41 和 42 段）。

100. 随后由统一私法协会理事会成员 Jaques Putzeys 教授起草了题为“审议拟定一项国际公路货运合同[公约]议定书”的初步备忘录，并于 2000 年 8 月 31 日提交工作队审议。在该备忘录中，Putzeys 教授提出了以下临时结论（TRANS/SC.1/2000/9，第 7 和 8 页）：

（a）首次分析的结论是：如果电子数据交换和‘电子’运单被接受，将证明手段与《公路货运公约》纸面运单联系起来就不会有重大的法律困难。这一结论是以对《公路货运公约》的目的论解释为基础的（“功能等同”），有些国家的判例法很难承认这一点；

（b）关于其他传送方式如电传印单、电报和电传，可以得出同样的结论。有些国家立法将这些文件列入了与证据有关的规定；

（c）因此，法律安全要求上文分析的各种可能——用法律术语来讲——以实体统一法为基础；

（d）目前一致认为只有附加议定书才是适当的文书。对该公约进行修改的议定书将因《公路货运公约》的连接要素系统（接货地点或指定交货地点）而遇到严重困难。附加议定书可以调和这种标准，例如使该标准不适用——除非运输合同缔约方达成了一项通信协定。

（e）仿照现有的公约（《1999 年铁路货运公约议定书》、《联合国国际货物销售合同公约》、《统一国际航空运输某些规则的公约》（《蒙特利尔公约》）和《布达佩斯内河货物运输合同公约》），《公路货运公约议定书》将限于已经分析的问题，而不能涉及准许电子数据交换(可能还有其他传送方式)与纸面运单具有等同功能的规定以外的内容；

（f）如果考虑到《公路货运公约》衍生的公路运输企业的现状，可以认为电子数据交换实际上已经得到了广泛应用。因此急需填补法律真空。

101. 工作队在其于 2000 年 11 月 14 日至 16 日在日内瓦举行的第九十四届会议上审议了该备忘录。工作队感谢 Putzeys 先生所做的工作，并问他能否拟定议定书草案案文。Putzeys 先生表示愿意拟定该议定书的非正式草案案文，并于 2001 年初将其提交秘书处。他警告说这一建议只有经过统一私法协会 2001 年 9 月举行会议批准之后方可成为正式建议，但仍然可在工作队 2001 年举行的第九十五届会议上对其进行审议（TRANS/SC.1/367，第 51 和 52 段）。

102. 随后，由统一私法协会拟定了最初的议定书草案，并于 2001 年 8 月 1 日非正式提交工作队审议，有待统一私法协会理事会批准。该议定书草案案文如下：

“《公路货运公约》电子数据交换议定书草案

“[.....]

“1956 年 5 月 19 日在日内瓦缔结的《国际公路货运合同公约》的缔约国

“[.....]

“第 1 条：为本议定书的目的，‘公约’系指《国际公路货运合同公约》。

“第 2 条：在公约第 5 条结尾添加以下款项：

‘3. 除非相关各方另外议定，否则运单可以用其他信息传播手段制作，如用电子或类似通信手段，其中包括但不限于电报、传真、电传、电子邮件或电子数据交换等，

‘-[条件是可以获取信息供事后参阅。]

‘-[登记和处理数据应用的程序必须具有等同的功能，就这些数据代表的运单的证据价值而言尤其如此。]

‘[若使用其他方式，承运人必须应发货人要求向发货人交送对发货予以确认的货物接收单，并获取其他方式保存的记录中所载的信息。]”

103. 工作队在其于 2001 年 11 月 16 日至 19 日在日内瓦举行的第九十五届会议上审议了该议定书草案。工作队对这一问题上的审议意见在该届会议工作报告中概述如下（TRANS/SC.1/369，第 44-45 段（法文本的非正式译文））：

44. “工作队感谢 Putzeys 教授拟定了《公路货运公约》议定书草案，准许使用电子数据代替纸面运单（TRANS/SC.1/2001/7）。草案案文提出了现有公约中业已包括的传播方式的三种可能变式，在统一私法协会理事会 2001 年 9 月召开的会议上获得正

式批准(TRANS/SC.1/2001/7/Add.1)。

45. “由于该项目引起了对德国代表团所提出问题的各种反应，工作队认为应该继续审议这一专题。因此，工作队提请秘书处以调查表方式书面询问该公约缔约国对议定书草案方面所采取的具体行动的看法，特别是在《公路货运公约》背景下实施议定书的最佳办法的看法。它还请秘书处编写答复概要。Putzeys 教授表示愿意协助秘书处完成这一任务。在第三阶段，将召集非正式起草小组拟定议定书草案，以期能够通过。”

结论

104. 鉴于《公路货运公约》确立的运输文献制度的性质可能要求特殊的解决方式，以便允许使用与国际公路运输有关的数据信息，工作组似应请秘书处继续监测在欧洲经委会主持下正在开展的工作，并在稍后阶段报告工作的进展情况。

12. 《从事国际货运的公路车辆征税公约》 (1956 年 12 月 14 日，日内瓦)

现况：1962 年 8 月 29 日生效（5 个签署国；19 个缔约国）。

资料来源：联合国，《条约汇编》，第 436 卷，第 6292 号，第 115 页。

评论

105. 该公约旨在根据规定的有关条件，豁免在某一缔约国领土注册但在国货物运输途中暂时进入

另一缔约国领土的车辆税款和规费。秘书处审查该公约时未发现可能与电子商务直接相关的任何规定。

13. 《从事国际客运的公路车辆征税公约》 (1956 年 12 月 14 日, 日内瓦)

现况: 1962 年 8 月 29 日生效 (6 个签署国; 18 个缔约国)。

资料来源: 联合国, 《条约汇编》第 436 卷, 第 6293 号, 第 131 页。

评论

106. 该公约旨在促进在国家间运送乘客及其行李的公路车辆的征税事宜, 以便给予补偿或其他报酬。秘书处审查该公约时未发现可能与电子商务直接相关的任何规定。

14. 《欧洲国际公路运输危险货物协定》(1957 年 9 月 30 日, 日内瓦) 及其 (a) 修正第 14 条第 3 款的议定书; 及 (b) 修正第 1 (a) 条、第 14 条第 1 款以及第 14 条第 3 款的议定书

现况: 1968 年 1 月 29 日生效 (公约: 9 个签署国; 38 个缔约国; 议定书 (a): 20 个缔约国; 议定书 (b): 24 个缔约国)。

资料来源: 联合国, 《条约汇编》, 第 619 卷, 第 8940 号, 第 77 页。

评论

107. 《路运危险货物协定》旨在运用禁止性或管理性手段加强国际公路运输危险货物的安全性。秘书处审查该公约时未发现可能与电子商务直接相关的任何规定。

22. 《国际易腐食品运输及其所用特别设备协定》(1970 年 9 月 1 日, 日内瓦)

现况: 1976 年 11 月 21 日生效 (7 个签署国; 38 个缔约国)。

资料来源: 联合国, 《条约汇编》, 第 1028 卷, 第 15121 号, 第 121 页。

评论

108. 《易腐食品运输协定》旨在通过运输途中使用特殊运输设备和保持适当温度来改善易腐食品, 特别是国际贸易中的易腐食品在运输途中的质量保存条件。于 1962 年 1 月 15 日在日内瓦达成的有关同一事项的另一较早时的协定 (《关于用于运输易腐食品的专用设备和关于用这类设备作某些这类食品的国际运输的协定》) 尚未生效。

109. 该协定通过制定检验、测试和批准运输设备的普遍标准而促进易腐食品国际贸易。一旦某一缔约国的主管当局依照协定附录规定的标准签发了检验证书, 其他缔约国当局必须承认这一证书的有效性。

结论

110. 尽管该协定对国际贸易非常重要，但该协定的实质性条款基本上具有健康和卫生的性质。它们针对的是各缔约国，并未确立与私法交易直接相关的规则。此外，为该协定的目的而以电子通信代替纸面单证的程度，主要取决于公约缔约国的政府机构是否有能力并愿意以电子形式处理此类单证。因此，工作组似宜考虑就该公约不采取任何行动。

21. 《欧洲国际公路运输车辆从业人员工作协定》（1970 年 7 月 1 日，日内瓦）

现况：1976 年 1 月 5 日生效（13 个签署国；41 个缔约国）。

资料来源：联合国，《条约汇编》，第 993 卷，第 14533 号，第 143 页。

评论

111. 《公路运输从业人员协定》旨在通过确保国际公路运输从业人员遵守与日常休息时间、开车时间、人员配备及个人管制记录有关的条件来提高公路交通的安全性。于 1962 年 1 月 19 日在日内瓦达成的标题相同的另一较早协定（E/ECE/457）尚未生效。

结论

112. 该协定的条款主要涉及与工作安全有关的社会事项和问题，并未确立与私法交易直接相关的

规则。此外，为该协定的目的而以电子通信代替纸面单证的程度，主要取决于该协定缔约国的政府机构是否有能力并愿意以电子形式处理此类单证。工作组似宜考虑就该协定不采取任何行动。

23. 《欧洲补充 1968 年 11 月 8 日在维也纳开放供签署的公路交通公约协定》（1971 年 5 月 1 日，日内瓦）

现况：1979 年 6 月 7 日生效（12 个签署国；28 个缔约国）。

资料来源：联合国，《条约汇编》，第 1137 卷，第 17847 号，第 369 页。

评论

113. 该协定旨在协调统一指导欧洲公路交通的规则，确保遵守这些规则，以便促进国际公路交通，加强公路安全性。秘书处审查该协定时未发现可能与电子商务直接相关的任何规定。

26. 《国际公路客货运输合同公约》（1973 年 3 月 1 日，日内瓦）及其《议定书》

现况：1994 年 4 月 2 日生效（2 个签署国；6 个缔约国）。

资料来源：联合国，《条约汇编》，第 1774 卷，第 30887 号，第 109 页。

评论

114. 《公路客运公约》旨在使国际公路客货运输合同的条件标准化。可能造成与电子通信有关的法律困难的条款，基本上是与运输单证有关的条款。

115. 该公约载有处理运输单证的一系列条款。在客运方面，该公约第 5 条要求承运人签发“个人或集体票”，尽管没有该票并不影响运输合同的成立或有效性。在货物方面，第 8 条要求承运人签发“货物托运凭单”。这些规定均未明确要求以纸面印刷这些单证。但是，客票的可转让性（第 7 条）以及运送货物时需出示货物托运凭单的要求（第 10 条第 1 款），似乎表明要以有形形式签发这些单证。

116. 除这些条款以外，第 22 条第 3 款载有两项与按照该公约行事的时效期限有关的书面要求：“书面索赔”可以中止时效期限，直至承运人“以书面通知形式”拒绝索赔并退还送交给他的支持索赔的任何单证之日为止。

结论

117. 鉴于可转让单证电子等同形式的特殊性，似乎需要确立新的综合法律框架，以便允许在国际上使用数据信息代替该公约规定的纸面运输单证。秘书处认为，拟定这一综合法律框架可能超出了工作组消除现有国际贸易单证中存在的电子商务障碍的工作范围。秘书处还认为，对这一综合法律框架具体要求所作的分析，最好是在工作组审议与利用电子手段转让权利特别是转让有形货物权利有关的法律问题时进行（见 A/CN.9/484，第 87-93

段）^a。

118. 关于该公约中的书面要求，工作组似宜考虑，在其审议拟定一项关于电子订约的某些问题的国际文件时是否暂不考虑这些要求（见 A/CN.9/WG.IV/WP.95）。

C. 铁路运输

2. 《促进铁路货运过境的国际公约》（1952 年 1 月 10 日，日内瓦）

现况：1953 年 4 月 1 日生效（7 个签署国；10 个缔约国）。

资料来源：联合国，《条约汇编》，第 163 卷，第 2139 号，第 27 页和第 328 卷，第 319 页。

评论

119. 该公约旨在确保在指定的车站有效及高效地检查铁路运输的过境货物。秘书处审查该公约时未发现可能与电子商务直接相关的任何规定。

D. 水运

1. 《内河航行船舶所有人责任限制公约》（1973 年 3 月 1 日，日内瓦）

现况：尚未生效（公约：2 个签署国；1 个公约；议定书：1 个缔约国）；

资料来源：ECE/TRANS/3。

评论

120. 《内河船舶所有人公约》旨在使内行航行船舶的所有人和从业人员能够根据该公约规定设立限制基金，来限制其合同或合同外赔偿责任。秘书处对该公约进行了审查，未发现可能与电子商务直接相关的任何规定。

3. 《联合国海上货物运输公约》1978 年 3 月 31 日，汉堡）

现况：1992 年 11 月 1 日生效（28 个签署国；28 个缔约国）。

资料来源：联合国，《条约汇编》，第 1695 卷，第 29215 号，第 3 页。

评论

121. 该公约旨在确定关于海上货物运输的承运人和托运人的权利与责任的统一规则。可能对电子通信应用构成障碍的条款基本上可以分为三类：

（a）有关运输合同的条款；（b）涉及书面通知或信函的明示条款，包括“书面”的定义；以及（c）提及缔约国之间现有承诺或协定的条款。

（a）有关运输合同的条款

122. 该公约规定了运输合同缔约国的权利和义务。尽管该公约只明确提到了提单这一运输合同单据，但也提到了使用不可转让运输单证签订运输合同的可能性。

（一）有关提单的条款

123. 提单在大多数法律制度下被视为所有权凭证。所有权凭证所代现的对货物的权利通常以实际拥有原始纸面单证（提单、仓储收据或其他类似单证）为先决条件。因此，规定这些单据的法律制度通常以可背书转让的有形单据的存在为前提。

124. 在较早的说明中，秘书处分析了发展所有权凭证和其他可转让单据的电子等同形式所引起的各种法律问题，并指出了发展纸面提单电子等同形式的复杂性（A/CN.9/WG.IV/WP.90，特别是第 35-37 段、75-78 段和 95-106 段）。对该说明和与此有关的看法进行审议后，工作组内部一致认为需要进一步研究，以便使工作组更准确地确定将来在该领域的工作范围。因此工作组同意向委员会建议请秘书处进一步研究与利用电子手段和机制转让权利特别是转让有形货物权利有关的问题，这种电子手段和机制能公布和保存转让或建立此类货物担保权益的行为的记录。该项研究应该审查转让货物权利的电子系统对第三方权利的影响程度。该研究还应当审查国际贸易中使用的所有权凭证和财务文件的各种电子替代手段之间的接口，同时关注目前为用电子信息取代纸面单证如信用证和银行担保书方面所作的努力（A/CN.9/484，第 93 段）。委员会在 2001 年第三十四届会议上认可了这些建议。^b

（二）有关运输合同其他单据的条款

125. 与仅适用于承运人签发提单的 1924 年《统一提单的若干法律规则的国际公约》（《海牙规则》）不同，《汉堡规则》规定了运输合同缔约国的权利

和义务，无论其签发提单与否。由于越来越多的货物按照不可转让运输单证如海运运单而非提单运输，这种做法也变得日益重要。

126. 如秘书处较早时编写的一份说明所言，显然存在着一种日益使用海运运单代替传统提单的趋势。海运运单是不可转让的单证，它是运输合同的证明，也是承运人接收货物的证据。它不是所有权凭证，不能用于货物所有权转让。接货时不必出示海运运单；承运人将货物交付给只需证明其身份的指定收货人（A/CN.9/WG.IV/WP.69，第 46-48 段）。

127. 对提单以外的运输合同单证的形式未作具体要求。但是，第 18 条提到签发“提单”以外的单证，以证明收到了运输的货物，这就表明该公约提到了纸面单证的使用。

128. 鉴于其不可转让的特征，发展海运运单的电子等同形式比发展纸面提单的电子替代手段更为简单。这方面需要考虑的问题与用电子等同形式取代其他合同单证需要考虑的问题基本相同。这些问题主要包括《贸易法委员会电子签字示范法》涉及的一些问题，如承认意在构成海上运输单证的电子通信或记录的法律有效性；在法律上承认电子签字和“原始”纸面单证的电子等同形式。不过，与公路运输运单的情况大体相同（见第 92-94 段），适当的法律框架似乎不仅仅需要确认数据信息代替传统的海运运单的有效性。另外还要考虑“原始”海运运单数据信息等同功能的认证方法和条件。

129. 在这一方面，工作组似应注意到，委员会在其第三十四届会议上决定成立一个工作组，以审

议有关海事法的各种问题。^c 这些问题包括提单和海运运单的作用，这些运输单证与买卖双方的权利和义务之间的联系以及向运输合同缔约国提供资金实体的合法地位等。秘书处此后与国际海事委员会（海委会）合作，拟定了载有将来立法文书的可能解决方案草案及其备选案文和注释的工作文件，其中包括与取代纸面运输单证的电子等同形式有关的条款（A/CN.9/WG.III/WP.21 和附件 1）。第三工作组（运输法）预期将于 2002 年 4 月 15 日-26 日在纽约举行的第九十届会议上审议该工作文件。

（b）明确涉及书面通知或信函的条款，包括“书面”的定义

130. 该公约的诸多条款均提到信函必须以第 1 条第 8 款规定的“除其他方式外，包括电报和电传”的“书面”形式发出。

131. 根据第 10 条第 3 款，承运人据以承担该公约所未规定的义务或放弃该公约所赋予的权利的任何特别协议，“只有在实际承运人书面明确表示同意时，才能对他发生影响。”第 19 条第 1 款和第 2 款要求在不迟于货物移交收货人之日后第一个工作日内发出货物灭失或损坏的“书面”通知，否则此种移交应作为承运人交付运输单证上所述货物的表面证据。第 7 款载有关于承运人或实际承运人将灭失或损坏的书面通知送交托运人方面的规定。

（c）提及缔约国之间协定或承诺的条款

132. 该公约中有些规定提到了缔约国之间现有的承诺或协议，但未具体说明它们需要采取的形式。

根据第 9 条第 1 款，承运人“只有按照同托运人的协议或符合特定的贸易惯例，或依据法规或规章的要求”，才有权在舱面上载运货物。根据第 2 款，如果没有在提单或证明运输合同的其他单证上载列相应说明，“承运人有责任举证，证明双方已就在舱面上载货达成协议”。

结论

133. 关于提单（见第 120 和 121 段）和其他运输单证（见第 122-126 段）的电子等同形式所引起的问题，秘书处认为审议所涉的具体问题可能超出了工作组消除现有国际贸易单证中存在的电子商务障碍的工作范围。在这一阶段，工作组似宜请秘书处将第三工作组（运输法）的工作进展情况通知工作组。工作组还似宜考虑在适当时就此进行评论。

134. 关于在该公约项下与电子商务有关的其他问题（见第 127-129 段），工作组似宜考虑，在其审议拟定一项关于电子订约的某些问题的国际文件时是否暂不考虑这些问题（见 A/CN.9/WG.IV/WP.95）。

4. 《国际海事留置权和抵押公约》（1993 年 5 月 6 日，日内瓦）

现况：尚未生效（11 个签署国；5 个缔约国）。

资料来源：A/CONF/162/7。

评论

135. 该公约旨在改善船舶融资条件和国家商船队发展的条件，在海事留置权和抵押领域实现国际

一致性。与使用电子通信有关的条款基本上可以分为两类：（a）与海事留置权和抵押注册有关的条款；以及（b）明确涉及书面通知或信函的条款。

（a）与海事留置权和抵押注册有关的条款

136. 该公约拟由缔约国建立依照船舶注册国的法律设定的抵押权、“质权”和性质相同的应登记担保物权的登记制度。除与登记制度有关的行为以外，该公约载有关于各有关事项如海事留置权的优先权条款，以及由主管机构签发各类证书的条款。

137. 秘书处较早的一份说明指出：除了与履行法律“文书”、“签字”和“原件”要求有关的一般问题以外，建立与纸面登记制度等同的电子登记制度方面引起了许多具体问题。其中包括满足有关备案的法律要求，核证和认证方法是否适当，具体立法机关可能需要操作电子登记制度，电文错误、通信失误和系统故障时如何确定责任；纳入一般性条款和条件；以及保护隐私等（A/CN.9/WG.IV/WP.90，第 31 段）。

138. 因备案的法律要求而引起的法律障碍可以通过履行《贸易法委员会电子商务示范法》第 8 条和第 10 条所规定原则的立法手段来消除。《示范法》第 5 条之二解决了纳入一般性条款和条件的问题。但是，《示范法》没有解决特别与电子登记制度功能有关的其他问题（A/CN.9/WG.IV/WP.90，第 32 段）。

（b）明确涉及书面通知或信函的条款

139. 该公约第 11 条规定，在一缔约国内强制

出售船舶之前，该国的主管当局必须确保向各机构和个人送达书面通知。尽管该条第 3 款要求通知必须采取“书面”形式，但同一项规定明示确认通知可以“签收邮件或能确认收悉的任何电子或其他适当手段发出。”

结论

140. 鉴于电子登记制度所引起问题的特殊性，秘书处认为，对该公约项下的电子登记制度功能的具体要求进行的分析，最好在工作组审议与利用电子手段转让权利特别是转让有形货物的权利有关的法律问题时进行（见 A/CN.9/484 第 87-93 段）^a。

E. 多式联运

1. 《联合国国际货物多式联运公约》（1980 年 5 月 24 日，日内瓦）

现况：尚未生效（6 个签署国；10 个缔约国）。

资料来源：TD/MT /CONF/16。

评论

141. 该公约旨在通过解决法律不确定性和确立途中货物灭失、损坏及延迟赔偿的等级，以期增进国际货物运输的发展及其效率。

142. 该公约第 5 条第 1 款要求多式联运经营人签发一项多式联运单据，该单据应依发货人的选择，

或为可转让单据或为不可转让单据。该条第 3 款规定，多式联运单据上的签字，“如不违背签发多式联运单据所在国的法律，可以是手签、手签笔迹的复印、打透花字、盖章、符号，“或用任何其他机械或电子仪器打出”。单据本身不必打印在纸上，如该条第 4 款所明示规定的那样。经发货人同意，可以用任何机械“或其他保存第 8 条所规定的多式联运单据应列明的事项的方式”，签发不可转让的多式联运单据。在这种情况下，多式联运经营人在接管货物后，应交给发货人“一份可以阅读的单据，载有用此种方式记录的所有事项，就本公约而言，这份单据应视为多式联运单据。”虽然该公约未给出“单据”的定义，但从第 5 条可以看出，“单据”的概念可能比该公约第 1 条第 10 款狭义的“书面”定义范围要广，在该款中，“书面”“除其他外指电报或电传”。

143. 对多式联运单据的形式要求旨在允许使用电子通信方式。不过，能否将形式要求与现代通信方式充分联系起来似乎仍存在疑问。可转让运输单据经适当变通后可能会引起与海运提单有关的同样问题，而不可转让单据将引起的问题和相应的海事运输单据所引起的问题类似（见第 123-129 段）。

144. 除了与该公约规定的运输单据种类直接相关的问题以外，该公约还载有可能对电子通信应用构成障碍的其他条款。这些条款主要与书面通知或信函（特别是货物灭失或损坏通知）及缔约国之间的现有承诺或协议有关。这些条款所引起的电子商务问题的性质和《联合国海上货物运输公约》的相应条款所引起的问题非常相似（见第 130-132 段）。

结论

145. 关于多式联运单据的电子替代形式所引起的问题（见第 142 和 143 段），秘书处认为，审议所涉及的具体问题可能超出了工作组消除现有国际贸易单证中存在的电子商务障碍的工作范围。工作组似宜请秘书处咨询联合国贸易和发展会议，并在适当时将可能就上述所讨论问题开展的任何工作通知工作组。

146. 关于与该公约项下的电子商务有关的其他问题（见第 144 段），工作组似宜考虑在其审议拟定一项关于电子订约的某些问题的国际文书时是否暂不考虑这些问题（见 A/CN.9/WG.IV/WP.95）。

2. 《欧洲重要国际联合运输线及其有关设备协定》（1991 年 1 月 1 日，日内瓦）

现况：1993 年 10 月 20 日生效（公约：19 个签署国；23 个缔约国；议定书：15 个签署国；7 个缔约国）。

资料来源：联合国，《条约汇编》，第 1746 卷，第 30382 号，第 3 页。

评论

147. 《联合运输线协定》旨在促进联合运输服务运作及其在欧洲有效运作所必要的基础设施。秘书处对该公约进行审查时未发现可能与电子商务直接相关的任何规定。

三、商事仲裁

1. 《承认及执行外国仲裁裁决公约》（1958 年 6 月 10 日，纽约）

现况：1959 年 6 月 7 日生效（24 个签署国；128 个缔约国）。

资料来源：联合国，《条约汇编》，第 330 卷，第 4739 号，第 3 页。

评论

148. 该公约旨在建立承认及执行外国仲裁裁决的统一规则，这种规则将使人们对仲裁程序作为一种超越国界解决争端手段的效率产生信心。可能引起问题的条款基本上属于以下三类：

（a）要求书面形式仲裁协议的条款

149. 第二条第 1 款要求，“当事人以书面协定承允彼此间所发生或可能发生之一切争议，如关涉可以公断解决事项之确定法律关系，应提交公断时”，各缔约国应承认“此项协定”。该条第 2 款规定的“书面协定”，系“当事人所签订的或在互换函电中所载明之契约仲裁条款或仲裁协定”。

150. 如秘书处较早的研究所示，大家一致认为，应该对第二条第 2 款的“互换函电中所载”这一说法作广义的阐释，以包括其他通信方式，特别是电传（现在可以加上传真）。这种目的论的解释可以推扩于电子商务，这一结果与委员会在 1996 年通过《贸易法委员会电子商务示范法》时作出的决定

相一致（见 A/CN.9/460，第 23 段）。问题源于将形式问题与“互换函电”这一说法所表达的拟定仲裁协定的方式（即其形成）联系起来，这个用语本身过于字面的解释给人以换文的感觉。

151. 根据收自委员会 1999 年第三十二届会议的任务规定，仲裁工作组目前除其议程上的其他专题以外正在审议关于阐明该公约第二条含义的建议。工作组的审议情况在工作组第三十三届会议报告（见 A/CN.9/485，第 60-77 段）及为第三十六届会议所编写的工作文件（A/CN.9/WG.II.WP.118）中均有所反映。

（b）要求提交“原始”单证的条款

152. 使用电子通信所遇到的困难可能特别来自第四条第 1 款的要求，该款规定为取得仲裁裁决之承认和执行而要求缔约国提具：“（a）原裁决之正本或其正式副本；”及“（b）第二条所称协定之原本或其正式副本。”鉴于对在线争端解决机制的日益关注，该款（a）项可能是法律不确定性的根源，在尚未颁布履行《电子商务示范法》、尤其是其中第 8 条之立法的国家，或者尚未以其他方式规定数据信息和纸面原始单证之间功能上等同的国家尤其如此。

（c）涉及缔约国可能交换的通知或声明的条款

153. 第五条第 1（b）款规定，若有证据证明除其他外，“受裁决援用之一造未接获关于指派仲裁员或仲裁程序之适当通知，或因他故，知未能申辩者”，可以拒绝承认及执行仲裁裁决。

结论

154. 工作组似宜注意到，第二工作组（仲裁）正在就关于该公约第二条定的仲裁协议之书面形式及相关问题开展工作。工作组似应注意到第二工作组（仲裁）将于 2002 年 3 月 4-8 日在纽约举行的第三十六届会议上审议这些问题。工作组还似宜提请秘书处将这一工作的进展情况通知工作组，以期在适当阶段就此进行讨论。

2. 《欧洲国际商事仲裁公约》（1961 年 4 月 21 日，日内瓦）

现况：1964 年 1 月 7 日生效（16 个签署国；28 个缔约国）。

资料来源：联合国，《条约汇编》，第 484 卷，第 7041 号，第 349 页。

评论

155. 该公约旨在促进承认及执行作为欧洲国家自然人和法人之间争端解决手段的仲裁进程。尽管该公约未具体要求仲裁协议必须是书面形式，或仲裁裁决必须载入印刷的文件，它提出的问题基本上和《承认及执行外国仲裁裁决公约》提出的问题相同（见第 148-154 段）。

结论

156. 工作组似宜注意到，第二工作组（仲裁）

正在就关于《承认及执行外国仲裁裁决公约》第二条规定的仲裁协议的书面形式及有关问题开展工作。工作组似应注意到第二工作组（仲裁）将在于 2002 年 3 月 4 至 8 日在纽约举行的第三十六届会议上审议这些问题。工作组还似宜请秘书处将这一工作的进展情况通知工作组，以期在适当阶段就此进行评论。

注

^a 也见《大会正式记录，第五十六届会议，补编第 17 号》及更正（A/56/17 和 Corr.3），第 291 段。

^b 同上，第 292 和 293 段。

^c 同上，第 345 段。