



---

联合国国际贸易法委员会

第三工作组（运输法）

第十六届会议

2005年11月28日至12月9日，维也纳

运输法：拟订[全程或部分途程][海上]货物运输文书草案\*

控制权：挪威代表团提供的资料

秘书处的说明

在2005年4月18日至28日于纽约举行的第三工作组（运输法）第十五届会议上，工作组根据[全程或部分途程][海上]货物运输文书草案一般审议了控制权问题。为方便进行关于控制权问题的审议，挪威代表团提交了载于附件一中的文件，把各代表团在非正式协商期间提出的各种意见汇编成一份单独文件供工作组讨论。以下代表团提供了编入该附件中的意见：意大利、日本、挪威、大韩民国、西班牙、国际海运局（海运局）、波罗的海和国际海事理事会（海事理事会）和保赔协会国际集团（保赔协会）。

附件一所载文件按秘书处收到时的原样转载。

---

\*注意：本 A/CN.9/WG.III/WP.50 号文件修订版中的条款号已作更改，以与 A/CN.9/WG.III/WP.56 号文件中的条款号相符。



## 附件一

### 报告

#### 第 11 章，控制权

( Karl J. Gombrii , 挪威 )

1. A/CN.9/WG.III/WP.32 号文件第 11 章涉及控制权问题，是 2005 年 2 月 25 日在伦敦举行的闭会期间非正式圆桌会议（研讨会）的主题。一份对第 11 章的背景和内容作了说明的非正式文件已提交研讨会并作了讨论。
2. 在伦敦研讨会之后，以挪威代表团的名义用电子方式分发了一个非正式调查表。已提供答复的有大韩民国、西班牙、日本、意大利、挪威（间接担任本报告起草人）代表团以及海事理事会、海运局和保赔协会的代表团（上述几个非政府组织提交了一份联合答复）。
3. 根据所收到的答复，注意到以下几点：
4. 许多提供答复的代表团认为，A/CN.9/WG.III/WP.32 号文件第 53 条，即现在的 A/CN.9/WG.III/WP.56 号文件第 54 条，没有明确地区分控制方下达单边指示的权利和控制方而不是其他人同意对运输合同的更改的权利。
5. 关于第 54(b)条的实质内容——该款规定，控制方可以“在货物到达目的地之前请求交付货物”，这一规定已成为争论的焦点。有些提供答复的代表团认为，这种要求总是相当于更改合同，因此不可能受单边指示的限制。另一些代表团认为，这样一种下达指示的权利是必不可少的，例如，对于向买方提供融资的银行来说。在没有已签发的可转让运输记录的情况下，可能要求控制方作为一种担保来下达这种指示，而且如果买方看来无法履行其对银行的义务，则应有可能阻止货物进入违约客户/买方的管辖范围。
6. 对非正式调查表的大多数答复表明，重要的是控制方能够在货物到达目的地之前要求交付货物；这种交货地点不一定是在到原定目的地的路途上，但始终需满足第 57 条中提出的各项条件。
7. 鉴于以上意见，工作组似应考虑将第 54 条改写如下：

“运输合同下的控制权只可由控制方行使，这种控制权意味着有权

  - (a) 与承运人商定对运输合同的任何更改；
  - (b) 下达或修改对货物的指示，但此种指示不能构成对合同的更改；
  - (c) 有权改换收货人，包括将收货人改成控制方自己；
  - [(d) 有权在符合第 55 条中规定的条件的情况下要求在原定目的地以外的地方交付货物。]”
8. 第 56 条决定谁是控制方，并对控制权从一控制方转移到另一控制方作了规定。

9. 第 56(1)条在未签发可转让的运输记录时适用，其中的(a)项规定，除非收货人或另一人被指定为控制方，否则托运人即为控制方。A/CN.9/WG.III/WP.32 所载文书草案目前案文中的方括号表明，关于托运人能否单方面指定一名新的控制方的问题，以及是否需要取得收货人的同意的问题，还存在着分歧。

10. 关于这一点，赞成删除方括号内的案文以便明确托运人可以单方面指定一新的控制方的意见，在对非正式调查表的答复中是占绝对多数的意见。另有几个代表团提到，在此种情况下，重要的是要求通知承运人。

11. 因此，从对非正式调查表的答复来看，第 56(1)(a)条应当改写如下：

“除非托运人指定另一方当事人为控制方并将此事通知承运人，否则承运人即为控制方。”

12. 第 56 条中的另一个问题是，在没有签发任何可转让的运输记录的情况下，控制权何时终止。是货物抵达目的地而且收货人请求在该目的地交货时终止，还是在货物在目的地实际交付时终止？

13. 伦敦研讨会上的意见有分歧。有些代表团认为，后一种办法更切合实际，因为托运人/卖方通常指示承运人在货物到达目的地时就在交货之前与其联系。这种指示的目的是使托运人/卖方能够查验货物交给收货人/买方之前是否已经收到付款。如果货款还没有打到账上，托运人/卖方作为控制方应有权指定一名新的收货人，这样即使违约方请求交货也可保证其地位。

14. 另一些代表团认为，在这种情况下向承运人发出的指示，可以是要求承运人在货物快要到达目的地时与托运人/卖方联系，因此第 56(d)条目前的措词可以保留。

15. 在调查表关于这个问题的答复中，多数意见认为，控制权应在货物在目的地实际交付时终止，但也有两项答复提出其他办法。由此看来，第 56(d)条应当改写如下：

“货物在目的地[或根据[A/CN.9/WG.III/WP.32 号文件]第 53(d)条[现为 A/CN.9/WG.III/WP.56 号文件第 55(1)条]指定的任何其他地点]交付时，控制权即告终止。”

16. 方括号内的文字是否有必要，当然取决于工作组就 A/CN.9/WG.III/WP.32 号文件第 53(d)条即现在的 A/CN.9/WG.III/WP.56 号文件第 55(1)条作出的决定。如果删去该条，则第 56(d)条方括号内的文字显然也应当删去。

17. 第 56(2)(d)条(A/CN.9/WG.III/WP.56 号文件中已建议删除该项条文)规定的基本意思是，所下达的指示应当在可转让运输单证上加以说明。关于在尚未签发任何可转让运输记录时下达的指示(例如就指定新的收货人下达的指示)应当在可能已签发的任何不可转让的运输记录上加以说明的问题，并没有相应的要求。非正式调查表中提出了这个问题。关于是否要加入这样一项要求，答复中的意见有分歧。有三条答复提出不加入此种要求，还有同样数目的代表团(其中包括挪威)则认为应当有这种要求。有一个代表团还没有拿定主意。

18. A/CN.9/WG.III/WP.21 号文件第 11 章的介绍性说明指出一点，即在许多行业中，可转让运输单证的使用正在迅速减少或已完全消失；一种界定明确和可转让的控制权，可以在不使用可转让电子记录的电子商务系统的发展中发挥有益的作用。工作组似应考虑的一个问题是，为融资和（或）电子商务的目的而使用不可转让的运输单证或记录，能否通过提出下述要求而得到加强：在签发了不可转让的运输记录的情况下，是否应当在此种记录上对各种指示或收货人的替换作出说明。如果作出这样的决定，工作组似应将第 56(1)(c)条修改如下：

“控制方根据第 54 条行使控制权，应当出示适当的身份证件，而且，在可能已签发任何不可转让的运输单证或电子记录的情况下，应当在此种单证或记录上对控制方下达的任何指示或对收货人的替换作出说明。”

19. 关于第 57(4)条的讨论涉及两个问题，一是，承运人未遵守所下达的指示，赔偿责任是否应当是严格的和无限的；二是，如果对这一条文作出确切的解释，那么如同对货物灭失或损害的赔偿责任一样，这种赔偿责任是否是一种与失职有关的赔偿责任，其范围也同样应当是有限的。

20. 在调查表关于这个问题的答复中，多数意见显然赞成按货物损坏或灭失方面的赔偿责任限制这种失职造成的赔偿责任。大多数意见还认为，这一条文的措词应当加以明确。据此，工作组似应考虑用以下案文替换第 57(4)条目前的案文：

“承运人应当对货物灭失或损坏以及对由于承运人或第 20(3)条中提及的任何人在执行控制方的指示时的过失而造成的交付延迟承担赔偿责任，根据第 64 和第 66 条的规定，这种赔偿责任应当是有限的。”

21. 关于第 57(1)条还注意到一点，即备选案文 A 是根据文书草案原来的案文，而备选案文 B 则是贸易法委员会秘书处根据工作组的请求改写后的产物。

22. 第 58、59 和 60 条未在伦敦研讨会上涉及，而且过去已证明没有争议。