



联合国  
贸易和发展会议

Distr.  
GENERAL

TD/B/COM.3/EM.12/2  
31 July 2001  
CHINESE  
Original: ENGLISH

贸易和发展理事会  
企业、工商促进和发展委员会  
电子商务与国际运输服务：加强发展中国家  
竞争力最佳做法专家会议  
2001年9月26日至28日，日内瓦  
临时议程项目3

电子商务与国际运输服务

贸发会议秘书处的报告

本文件介绍了与国际贸易和运输服务中更广泛地使用电子通信手段相关的一些关键性问题。文件涵盖了电子商务对运输的组织安排及国际贸易交易中现有的纸件法律框架这两者所产生的影响。

第一部分强调了电子商务如何通过使信息更加易于为所有人获得而已经在改变运输服务提供商与用户之间的关系。该部分还指出，由于信息技术越来越多地用于一切形式的运输服务中，能否提供此种服务是发展电子商务的一个重要的决定因素。该部分认为，港口系统是发展中国家服务提供商利用电子商务所提供的机会的一个潜在领域。另外，该部分还解释了电子商务如何刺激服务提供商之间的竞争力的提高和如何加强托运人在运输市场中的地位。最后，该部分强调了进行适当的培训和转让技术诀窍的必要性，这种培训和转让不仅要针对营运者进

行，而且还要针对负责为私营部门的参与制订必要框架的政府机构。

第二部分涉及法律和单据方面，审查了运输单据特别是可转让的提单在国际贸易交易运作中的作用。该部分强调了将现行法律和几个运输公约适用于电子环境所带来的若干法律问题和不确定性，其中包括用一种电子替代办法取代可转让提单的挑战。该部分还审查了试图为制订电子运输单据提供便利的各种办法，其中包括订立合同和依照法律的办法。该部分认为，虽有必要采取立法解决办法，但经验表明，要建立起一个完整的法律框架，可能需要很多年。与此同时，需要进一步对订立合同的解决办法加以探讨。

## 目 录

<u>部 分</u>	<u>段 次</u>
导 言	
一、运输的组织安排.....	1 - 29
A. 电子商务对运输服务的影响.....	6 - 11
B. 运输和后勤服务作为促进电子商务的因素.....	12 - 15
C. 发展中国家的问题.....	16 - 29
(一) 发展中国家的服务提供商.....	16 - 22
(二) 托运人与承运人之间的关系.....	23 - 26
(三) 培训.....	27 - 29
二、法律和单据方面.....	30 - 64
A. 运输单据与国际贸易.....	30 - 34
B. 法律问题.....	35 - 50
(一) 运输公约.....	37 - 42
(二) 提单——电子替代方法.....	43 - 50
C. 为制定电子运输单据提供便利的尝试.....	51 - 64
一、契约途径	
(a) 海洋单据注册处.....	51
(b) 1990年海委会电子提单规则.....	52 - 55
(c) Bolero.....	56 - 60
(d) @全球贸易安全付款与贸易管理系统.....	61 - 62
二、法律途径	
《贸易法委员会电子商务示范法》.....	63 - 64
前进之路.....	65 - 68

## 导 言

贸发十大在曼谷通过的《行动计划》要求贸发会议就电子商务在经济、社会和法律方面对发展中国家所产生的影响问题开展工作，尤其是运输及其它相关部门中令人关注的问题(第 157 段)。在贸易和发展理事会主席主持的不限人数的非正式磋商会议上，成员国同意召开电子商务与国际运输服务：加强发展中国家竞争力最佳做法专家会议。

本报告是为方便专家会议进行讨论而编拟的。报告由两部分组成。第一部分审查了电子商务对国际运输服务所产生的经济和业务上的影响，第二部分涉及一些法律和单据问题。

## 第一部分

### 运输的组织安排

1. 信息技术尤其是基于互联网的系统，正越来越多地被用于一切形式的运输服务中。同时，运输和后勤服务正在成为可实物运输的货物方面的电子商务发展中一项极为重要的内容。因此，电子商务与运输之间存在一种双向的关系。由于这一相互关系的发展，带来了诸多问题，在电子商务方面对发展中国家的运输提供商和用户造成相当大的影响。这些问题包括发展中国家的运输提供商在提供电子商务运输服务方面的参与和竞争的能力，运输服务的用户用电子商务的办法购买运输服务的可能性，中间商的作用，服务提供商与用户之间的职业关系和均势，服务提供商之间合作的可能性，以及全球贸易中运输服务企业不断发展的所有权结构。

2. 互联网这种通信媒体使企业在全世界无处不在。交付贸易的货物涉及实物的任务仍未改变：仍然需要卡车、火车、轮船或飞机来搬运产品而且搬运速度不可能比以前快许多。交货时间的缩短只能从幕后那些在出现问题时知道如何处理以及与承运人一道共同建立复杂网络和管理系统的人身上来实现。任何事物都取代不了托运人与承运人之间坚实的商业关系和真实的承诺。托运人如果用互联网作为让承运人以更低费用提供更多服务的另一种手段，可能会大失所望。<sup>1</sup>

3. 大多数公司承认，互联网将对供应链的效绩产生深刻的影响。<sup>2</sup> 许多具有超前意识的高级管理人员视这一势在必行的转变为其扩大服务范围、减少资产和降低成本从而更具有竞争力的绝好机会。一些前瞻性组织已开始利用新技术来提高其市场份额。

4. 发达国家的经验表明，是否能提供适当的运输和后勤服务将是未来电子商务发展的一个重要的决定因素。这对发展中国家同样适用。

---

<sup>1</sup> “后勤与电子商务”，P. Bradley 编写，《后勤管理和经销报告》，2000年6月。

<sup>2</sup> 参见“电子商务市场：国际贸易的一场革命”，《国际贸易论坛》，2000年12月，第11页。

5. 本说明概述了对一切国际运输方式均适用的一些总趋势，同时铭记不同的运输方式也许会有一些不同的经验。

#### A. 电子商务对运输服务的影响

6. 电子商务正在诸多方面对运输产生巨大影响。对运输服务的需求将扩大。不象商业性托运人那样有经验的新的、零星的、非商业性买主将促使承运人采用一整套针对在线消费者的新供应链，吞吐量更大，有大量的货物发送起点和终点，同时要求反应更快。消费者要求次日甚至当日交货，意味着电子商务提供商无论大小均必须不仅手头有大量的产品，而且其全国各地的经销中心也有大量的产品。这将会逆转近年来有助于工业化国家企业降低成本的收紧和减小库存量趋势。各公司将不得不对其经销网络进行审查，而且将需要依照比以前更具效力和成本效益的方式向消费者交付产品。这反过来又要求比以前提供更多的基础设施。

7. 在这条供应链上，有着大量的活动，从订货、开发票、代理职能、仓储、装运、保险、结关、经销和批发到零售，不一而足。这些活动的效绩涉及了许多利益相关者，他们之间必须交流信息和结算。这些活动从整体上说，构成了各不同企业之间的复杂联系，并涉及各类待交流的信息。由于可以在线提供信息，服务提供商与托运人可实时共享信息和数据，这为它们之间规划上述活动提供了合作的可能性。此外，由于信息垂手可得，使包括规模较小者在内的托运人在确定其要求和与服务提供商交涉方面具有更大的力量。是否具有有效地处理信息交流的能力，将是运输和后勤服务提供商如何在全球舞台上生存下去的一个决定因素。

8. 由基于互联网的运输和后勤服务提供商开发的在线提供运输服务的办法，将使托运人能将订单列入其企业资源规划系统中，该订单自动经由服务提供商的运输管理系统传给承运人。这一系统将确定和接受价格、确认收到订单、发送收货信息、向承运人和收货人发通知、接收和支付承运人费用——一切自动。托运人只需进入一个网站，即可按自己所要求的方式看到一切运输中的货物、确定运货的状况，阅读例外情况报告，安排提货和及时通知其采购部门关于全世界的准确抵岸运费变化情况。

9. 运输交流为基于互联网的交易能力提供了另一种选择。这种交换趋向于使承运人在提供运输服务方面的竞争更加激烈。因此，虽然理论上所有规模的承运人均有机会获得在互联网上发布的全世界的货物运输需求，但竞争可能会将提供有限服务的小规模的承运人逐出局外。另外，电子商务的办法可加强规模大的承运人管理和控制整条运输链的能力，从而使其在整个链上开展所有活动，包括内陆运输的能力得到增强。这可能反过来又会使一个本来就以大集团或运输公司采用大型联合企业或全球联盟形式经营为特点的产业集中程度更高。长期下去，这些变化可能会有利于大集团或其它大型单一运输公司主导货运市场，并通过纵向合并或兼并而被“保护”起来，处于无人与其竞争的境地。

10. 由于运输交流能够为托运人与承运人提供直接接触的机会，因此他们之间便有可能结成更密切的伙伴关系。这倾向于使本已日趋式微的一些运输垄断形式(如海上运输中的班轮工会)在影响服务价格方面的作用进一步降低。例如，海上运输中越来越多地依靠托运人与个别轮船公司之间的秘密价格谈判和接触。在某些主要贸易航线中，个别合同已占班轮运输中的多数。

11. 电子商务也降低了传统运输商和其他中间商的作用。但某些中间商已采用了新的经营模式(例如增值后勤服务)，因此保证继续有人需要他们的服务。互联网为中间商提供了更容易找到托运人和承运人的机会，这增强了他们提供综合的门到门服务的能力。另外，利用运输商之类的中间商似乎是有吸引力的。这是因为他们在运输、仓储、包装、与信用证、海关、进口许可证等相关的手续等大量问题上具有经验和专业知识。虽然个别托运人可以在互联网上检索与具体问题相关的信息，但运输商可以提供的广泛服务具有增值服务的性质，因此托运人愿意继续购买。

## **B. 运输和后勤服务作为促进电子商务的因素**

12. 虽然电子商务对运输服务产生极大的影响，但电子商务自身的发展也越来越依赖于运输和后勤服务通过互联网及时交付订货的能力。

13. 一些观察家认为，现有的运输和后勤服务不能完全满足电子商务的要求，并认为随着电子商务的扩大，这一问题会越来越严重。虽然电子商务所产生

的对运输的需求在快速增长，但提供运输和后勤服务方面却没有相应的增长。这一局面要归咎于若干因素，其中包括下述几个因素：

- 处理电子商务的履行订单和后勤要求，与传统的贸易服务产业供应链的要求大不一样。传统贸易的特点是搬运大宗货物。货物是以运输成组货载的形式(集装箱、货箱、货盘等)集中，可以跟踪追查。另外，工业供应链倾向于只涉及少数大买主和数量有限的供应商；因此运输需求可预测性较强。相反，在电子商务中，尤其是企业到消费者的贸易中，买主倾向于要求进行规模小而次数多的货运，而且发货地和收货地分布广泛。相应的运输需求因为来自众多买主发出的订单，因此较难预计。这里的主要挑战是，如何以能控制存货和运输成本同时又能满足顾客期望的方式管理整个履行订单的系统。
- 纯粹的在线零售商一般缺乏处理电子商务的必要后勤基础设施和经验。他们仍将需要围绕数字环境的需求来改组其内部程序、等级和通信。这意味着需要采用与其新伙伴共享资源的新方式，并作出一些安排让批发商、托运人、制造商、设计者、甚至原材料供应商能即刻共享销售信息。
- 传统仓库及其它后勤设施不适合电子商务零售货物。电子商务经销网络现在一般是由全国各地的许多小型经销中心组成——或由一个与某一大洲所有经销中心的网络相连的履行订单或航运承包商组成。这些中心所存的产品数量有限，不断补给。

14. 运输业处理这些问题的方法有许多。一些公司试图对其现有后勤服务加以调整，使其既能适应在线交易，又能适应传统交易。另一些公司试图开发新的手段和应用程序，专门用来满足因电子商务所提出的需求。还有一些公司决定集中精力处理其核心业务，不再继续经销其产品，而将其包给第三方后勤服务提供商。

15. 总而言之，运输和后勤服务处理电子商务的能力，可以说是一个在组织和技术上均不断有新进展的新领域。履行订单有好几种选择办法，适合一个托运人要求的办法未必能满足另一个托运人的需求。不同的选择办法是否行之有效，取决于诸多因素，例如产品类型，以及订单是国内交货还是国际交货。因

此，决定使用哪种履行订单的理想体系需要作出战略性选择，而这些战略性选择可能随着时间和产业的不同而有所变化。

### C. 发展中国家的问题

#### (一) 发展中国家的服务提供商

16. 发展中国家的运输和后勤企业在作为用户涉足电子商务办法可以说是很少的。但这一说法只反映了发展中国家的普遍情况，发展中国家中当然也有一些国家处于信息和通信技术和电子商务发展的前沿。这些国家主要为亚洲国家，如中国、马来西亚、大韩民国、新加坡、中国台湾省，这些国家和地区正好也在全球运输和后勤市场中发挥着重要作用。<sup>3</sup> 这种普遍涉足不多的情况是由包括以下几方面的若干因素引起的：

- 发展中国家的杂货贸易量有限，在电子商务中的参与率低。国家和区域电子商务买卖额不足，限制了对面向电子商务的运输和后勤服务的需求。
- 总的电子商务量不高，其本身又是由诸多因素造成的，诸如：信息和电信基础设施不足、连通互联网的费用高、对电子付费系统的使用有限、建立电子商务的技术基础(互联网服务提供商、应用服务提供商等)有限、对电子商务的潜力和利益的认识不足、电子商务和互联网文化的水平不高、通过电子商务进行交易的货物量有限。

17. 发展中国家在朝电子商务及相关的运输/后勤服务发展方面的挑战与机遇并存。发展中国家的企业所提供的服务不大可能与发达国家的企业提供的服务竞争。那么必须解决的一个重要的政策问题是：这些企业是否应努力在本国开发处理电子商务所需的运输和后勤服务，或是它们应依靠发达国家的企业所提供的全球服务？

---

<sup>3</sup> Ailing 和 G. Klein, 《Freight@Internet: 互联网技术对货运市场的影响》，运输技术出版社，1998年。

18. 关于发展中国家的企业提供具有一定规模的基于互联网的运输服务，没有可靠的数据。在全球一级，有明确的证据表明，大多数服务提供商均设立在发达国家。从短期来看，鉴于上文所概述的制约因素，估计发展中国家将在电子商务和为电子商务提供运输和后勤服务方面，发挥相对较小的作用。此外，由于通过电子商务进行交易的量有限，没有能支持运输和后勤服务提供商发展所需要的大量货物。

19. 然而，这些国家仍可根据现有基础设施和技术能力，通过选择它们可能有竞争优势的领域，来利用基于电子商务的运输/后勤服务中的机遇。具体而言，将电子商务用于港口可有助于提高国际贸易和发展的效率。港口对发展中国家具有至关重要的意义，因为港口是运输系统的一个节点，常常将高科技国际运输和使用有限技术基础的当地运输服务联系在一起。随着信息技术越来越多地被主要航运公司用于货物订舱、跟踪、船只结关和交货以及结关手续中，所有港口均需要成为通过后勤链而密切相联的世界中的有效航运服务接口。这些发展中国家的港口如能提供其用户和强有力的基于电子商务的行政和商业服务，将使其能与行政机构、航运公司及其它运输经营者的信息网络连通。要满足服务于发展中国家贸易的众多港口和终点站的不同需求，需要具有核心功能的可扩展系统。<sup>4</sup> 贸发会议的货物预报信息系统和海关数据自动化系统等方案是这些港口共用系统的主要内容。

20. 若干国家的政府已认识到有效的运输接口可以在其本国经济发展中发挥至关重要的作用。它们不仅已采取行动提高各接口点提供的政府服务(即：海关、卫生和植物检疫问题等方面)的质量，而且还通过适当的国家自由化政策保证提供基本运输通信基础设施。运输和通信部门的方案一致，可帮助获得电子商务的利益。

21. 发展中国家参与的可能性还可以有另一种形式，例如快件投递和包裹投递服务，在这一领域，必须要有所需的巨大消费者市场量才能支持大型服务网络的存在。在这些服务中，发展中国家的企业可通过提供代理服务的方式，与发达国家的全球服务提供商结成伙伴关系。例如，航空公司、运输商及其它中间商已

---

<sup>4</sup> 关于港口和终点站的信息技术要求的详细讨论情况，参见贸发会议，“关于小港口使用信息技术的研究报告”，UNCTAD/SDTE/TLB/1，日内瓦，2001年。

考虑结成同盟，以提供能有效地与集团运输公司所提供的服务竞争的服务。因此，可以设想，发展中国家的运输商可通过合资企业的形式，与全球性航空运输公司开展合作，以此作为参与电子商务中货物运输的战略。

22. 国内市场开展企业对企业的服务交易也是有余地的。大量的运输或相关服务的提供商，诸如海港、机场、卡车运输公司、铁路服务、航运公司、运输商、海关服务、集装箱租赁公司和集装箱装卸区，均是可以开展服务其自身业务的在线交易的主力军。如果这些服务提供商能在其与其它企业的交易中利用电子商务和信息技术，便可减少大量交易费用，并能实现其它利益。这些交易可包括发票、提单、货物信息、货物跟踪和结关。发展中国家的许多主要海运公司、海港、机场、终点站等现均能有机会使用信息技术。这使它们可以在内部生产系统中，以及与其它企业开展的业务中，使用电子商务的办法。这还为着重发展能促进这些服务领域提高生产力和降低交易成本的系统，提供了巨大的潜力。

## (二) 托运人与承运人之间的关系

23. 运输市场采用信息和通信技术，极大地改变了服务供应商之间的竞争关系。这些新的竞争关系对托运人在运输市场中的地位具有重要的影响。这些发展对于一般是运输服务用户的发展中国家尤其具有重要意义。在海运服务方面，以前存在的班轮工会之类的市场结构基本不复存在，新的价格机制已建立起来。上文提及的朝约定运费率方面的发展<sup>5</sup>削弱了发展中国家贸易商的竞争地位。但同时，托运人，无论规模大小，均可以得到独特的信息来源，这种信息来源使供应链更具可见性，并提供了优化运输/后勤要求的手段。

24. 使托运人能在线规划其大部分运输程序(如不是全部的话)的新进展源自互联网的使用。因此与互联网连接是发展中国家贸易商提高其市场地位的基本必要条件。这一点正通过改善信息流通和随后的市场透明度，并通过基于购买运输服务的共用网络入口进行联合的可能性来实现。

25. 表 1 提供了主要航运公司网站的交易能力概况。虽然各运输公司之间的能力明显相差很大，但几乎所有网站都能符合基本信息要求。这显然是为发展中

---

<sup>5</sup> 参见第 10 段。

国家的托运人提供用武之地的一个重要步骤。但若干网站所提供的、可能成为未来标准特征的交易能力，许多贸易商却仍无法获得。这主要是由于围绕基于网络的合同和使用非纸件单据的法律上的不确定性所致。<sup>6</sup>

### 1. 海洋运输公司网站交易能力

运输公司	集装箱/ 货物跟踪	航次/时间表 定位系统	运费率/ 关税报价	订 舱	提 单	海关报告
Maersk	√	√	√	√	√	
Evergreen	√	√	√	√	√	
P&O Nedlloyd	√	√				
MSC						
APL	√	√	√	√	√	√
COSCO	√	√	√			
Zim	√	√				
NYK	√	√			√	√
CMA-CGM			√			
HMM	√	√		√	√	
Yang Ming	√	√	√		√	
OOCL	√	√	√	√	√	
Hapag-Lloyd		√		√		
K-Line	√	√	√	√		
MOL	√	√	√	√	√	
Hanjin	√	√		√	√	

资料来源: D.Wise 和 J.Brennan, “电子商务: 清仓查库”, 集装箱化国际, 2000年11月。

26. 对托运人的地位产生影响的另一个问题是, 能否轻易地获得信息和进入交易网站。与目前情况相反, 一些托运人, 尤其是中小型企业, 可能希望有单一、开放的接口来与不同的运输公司进行交易。这种开放的解决办法是由第三方市场提供的, 但也可由运输公司自己安装。基于运输公司的单一接口有助于提高市场透明度, 减少交易成本, 这在涉及点到点运输业务以外的后勤交易时, 尤其

<sup>6</sup> 参见下文第二部分。

如此。然而，必须对这些好处与此种解决办法潜在的限制性商业惯例危险进行权衡。

### (三) 培 训

27. 在发展中国家管理和经营电子市场，需要许多新的技巧与能力。发展中国家的大学及其它学术机构可以在此方面发挥重要作用，不仅对经营者进行适当培训，以确保其在国际市场的竞争力，而且还对被要求为私营部门的参与提供必要框架的政府机关进行适当培训。

28. 为了确保私营部门更广泛地参与基于信息和通信技术的运输业务和创造可持续运输发展进程的必要条件，还需要进行技术诀窍的转让。不仅可以鼓励发达国家向发展中国家进行这种转让，而且可以鼓励发展中国家之间通过开展交流技术诀窍和经验方面的合作进行这种转让。

29. 可以设想出诸多方法来确保有效的技术诀窍转让，其中包括参加国外的学位课程、当地举办的短期专业培训或在职培训。另一种途径将是争取在某一发展中国家建立国际运输和后勤问题的培训能力。这种培训能力将具有区域性。一个可以采用的战略是，逐渐地建立起此种能力，首先协助编写必要的培训/教学材料，然后与当地行业协会(运输商、出口商等)和/或学术机构联合协助某一个发展中国家开设具有区域意义的课程。该国及其机构将因此不仅使其国民得到了处理现代运输和后勤问题的培训，而且还可以随时提供培训，从而促进运输部门的持续发展。

## 第二部分

### 法律和单据方面

#### A. 运输单据与国际贸易

30. 运输是国际贸易中的一个组成部分。这些交易所涉各方之间的关系是受各类合同和单据制约的，其中包括销售合同、运送契约、保险和付款/财务。使世界上相距遥远的卖主和买主之间能够交换货物和支付款项以及交易运输中货物的运输单据，叫可转让提单。

31. 经商人们约定俗成，提单已成为公认的代表货物的所有权凭证，并被视为国际贸易的支点。提单之所以具有这一功能是由于其具有如下属性：第一，提单是承运人收到托运人交付运输的货物后出具的收据。买主因此而知道货物已实际在承运人手中，承运人必须及时交给收货人。第二，提单是承运人与货物所有人之间运送契约的证据，并规定了该契约的条款和条件。因此，如果货物在运送途中丢失或受损，提单持有人可依据该提单向承运人索赔。第三，提单是所有权凭证，因为提单可被背书，由一方转让给另一方，从而转让货物的产权，如果这是各方的意愿。因此，提单已成为让持有人有权领取和有权控制货物的代表。

32. 提单作为所有权凭证的功能，意味着拥有提单即是推定或象征拥有货物。因此，转让推定的货物拥有权和对货物的权利可以通过转让(或交付或背书)提单实现。主要由于这一点，传统上将提单称为“可转让”单据。由于可以执行这一功能，因此提单成了国际贸易中一项独特的重要文书。它允许货物在运输过程中被买卖，因为推定的货物拥有权可以通过转让提单而从卖主转让给买主，并转让给任何随后的买主。提单的这一重要特性也使银行能够接受以提单作抵押作为根据信用证或其他托收协议支付货物款项的担保。据此，买主可以通过信用证或跟单托收协议融资或支付购买费用。因此，提单是国际贸易和金融中宝贵而必要的文书。

33. 正是提单的这一第三个特性，才使其成为国际贸易中一个如此有用的工具，但也是传统上带来最多困难的一个方面。现在运输技术加快了货物抵达目的

港的速度，却没有加快运输单据抵达的速度，这就出了问题。<sup>7</sup> 因此，为了能够交货，必须让提单原件在全世界投来递去，既增加了费用，又引起了安全方面的问题。如果卸货港还没有提单原件，通常要提供“赔偿保证书”来担保货物的价值，这又引起了进一步的费用。这一做法极大地降低了提单作为可转让所有权凭证和整个提单制度的价值。另一个严重的问题是，“纸件提单构成了海运欺诈的重要来源。整份提单可能被伪造，签名可能被假造，货物的质量可能被改变，发货人可能欺骗性地将同一货物两、三次地卖给不同买主。”<sup>8</sup>

34. 由于当今使用提单所遇到的困难，人们已开始要求使用不可转让的海运提货单，这种提货单现已广泛地用于许多重要贸易航线中，例如波罗的海和北大西洋贸易航线。但据了解，发展中国家的许多商人仍在使用可转让提单，甚至在不需可转让提单的交易中亦是如此。海运提货单可用作货物收据和运送契约的证据，却不是所有权凭证，无须在货物发放之前在卸货港向承运人出示。收货人只要证明自己的身份，即有权要求交货。这样并不会出现因提单晚到而引起的问题。的确，使用海运提货单意味着可以大大减少受理和处理单据所花费的时间和费用，而且可以大大降低欺诈的可能性。就其它运输方式而言，不存在可转让性问题，因为通常使用的是不可转让运输单据，例如“托运货单”。

## B. 法律问题

35. 正如贸发电子商务领域的能力建设：法律和规章问题专家会议上所议定的，现行法律和法规一般可适用于电子环境。但这些法律和法规由于多数是在没有电子系统时制定的，因此可能会在法律效力方面带来不确定性，并需要根据目前所使用的新媒体加以调整或补充。<sup>9</sup>

---

<sup>7</sup> 参见 A. N. Yiannopoulos, “总报告”，载于 A. N. Yiannopoulos(编辑), “《海运提单：传统形式、替代物和电子数据交换系统》”，海牙国际比较法学院(Kluwer 法律国际, 海牙, 1995 年), 第 3-54 段, 第 17 页。

<sup>8</sup> Yiannopoulos, 同前, 第 19 页。另见 B. Kozolchyk, “从银行法的角度来看海运提单的演变与现状”，23 《海事法和商务报》161 (1992 年), 第 216 页。

<sup>9</sup> 参见 TD/B/COM.3/EM.8/3, 1999 年 8 月 11 日, 第 3、4 和 5 段。

36. 各不同研究报告<sup>10</sup>中所确定的在法律上阻碍电子商务发展的法律问题同样与运输相关。贸发会议秘书处印发的一份文件审查了基于纸件的规则和条例所引起的许多法律问题，例如“书面”、“签字”或“原件”等的要求，电子信息的凭据价值，可转让性与所有权凭证，合同的有效性与订立。<sup>11</sup> 这些问题已在《贸易法委员会电子商务示范法》中论述过，该示范法旨在向国家立法者提供消除电子商务法律障碍的指导方针。<sup>12</sup>

### (一) 运输公约

37. 有些法律对于某些交易，诸如必须有书面和签字的纸件单据才能使交易有效的运输等，作出了规定。此种义务还可能由适用于国际贸易和运输的国际公约引起的。

38. 适用于运输的早期国际公约都是以隐含地假设公约所规定的“单据”，诸如提单、空运提货单或托运货单，必须是纸张形式为前提的。1924年《统一有关单据的若干规则的公约》（《海牙规则》）和修正该《公约》的1968年《议定书》（《海牙/维斯比规则》），只适用于“提单或类似所有权凭证”已签发的情况。这些文书中规定的必须“签发”和“交出”提单以及某些资料必须“写于”或“插入”提单中的要求，均预先假定纸件单据的存在。<sup>13</sup>

39. 另一方面，1978年《联合国海上货物运输公约》（《汉堡规则》）适用于“运送契约”，而不是“提单或类似所有权凭证”，并允许使用电子签字（第14条）。但该《公约》的大多数规定均涉及提单，对提单所下的定义（第7条）也使用

---

<sup>10</sup> 参见联合国欧经会文件“贸易数据交换的法律问题：对有关国际贸易的多边公约和协定中使用的“书面”、“签字”和“文件”等定义的审查”，TRADE/WP.4/R.1096, 1994年7月。亦见贸易法委员会的报告“计算机记录的法律价值”，A/CN.9/265, 1985年2月。

<sup>11</sup> 参见“电子商务：法律方面的考虑”，UNCTAD/SDTE/BFB/1, 第二章。

<sup>12</sup> 欲了解示范法的讨论详情，参见文件UNCTAD/SDTE/BFB/1。

<sup>13</sup> 例如参见《海牙和海牙—维斯比规则》第3条第(3)款和第(7)款及第4条第(5)款。

了反映传统意义上的可转让提单的说法。此外，《公约》未对在若干规定中出现的“单据”这一术语下定义。

40. 1956年《国际货物公路运输合同公约》（《公路货运公约》）规定，托运货单“应制作三份原件，并由发货人和承运人签字……。第一份原件应交发货人，第二份应伴随货物，第三份由承运人保留”（第1条）。《华沙航空运输公约》（1929年）和1955年《海牙议定书》中载有基本类似的规定。<sup>14</sup> 1980年《国际铁路运输公约》（《铁路货运公约》）中载有使用传统托运货单来签订《公约》规定的合同的正式要求（第11条）。虽然关于航空和铁路运输的公约均于1999年作出修订，<sup>15</sup> 允许用电子信息代替传统运输单据，但尚无修订《公路货运公约》的计划。

41. 不遵守这些《公约》所规定的运输单据要求，可能带来严重后果。就适用于单据的《海牙和海牙/维斯比规则》等公约而言，这将使《公约》因法律的效力而不可适用，因而丧失依赖《公约》的利益的权利，即丧失责任限制和单据的凭证价值等利益。就适用于合同的《公路货运公约》和《汉堡规则》等公约而言，这将意味着，虽然《公约》仍适用于运输合同，但缺少规定的运输单据将使关于单据的规定不可适用。

42. 贸易法委员会电子商务问题工作组在讨论未来工作时指出，“在许多管辖区中，条约义务优先于内部立法。如果某一国际文书对使用电子通讯手段构成障碍，那么这种障碍只能由属于同一层次的另一项国际文书予以消除。”因此，该工作组一致同意，建议贸易法委员会开展工作，制定一项国际公约以消除国际贸易法律文书可能引起的法律障碍。<sup>16</sup>

---

<sup>14</sup> 参见第5条第(1)款和第6条第(2)款。

<sup>15</sup> 关于航空运输，见《蒙特利尔公约》（1999年）第4条第(2)款；关于铁路运输，见1999年《铁路货运公约》第6条第(9)款。

<sup>16</sup> 参见工作组，第三十八届会议报告，A/CN.9/484，2001年4月，第81-86段。

## (二) 提单——电子替代方法

43. 如前所述，正是提单的所有权凭证这一特性带来了最多困难，而且在制定其电子替代办法方面可能仍然如此。因此，这一方面的问题是，在电子环境中，有无可能实现传统提单的功能。

44. 提单的头两个属性，即作为收据和契约凭据的功能，不应该会出现具体的法律问题。这些方面出现的法律问题，其他单据也常见。问题是，法律是否承认电子签字和认证措施的有效性，以及法律是否允许以电子方式通过述及纳入运送契约的条款和条件。纸件单据作为收据和契约凭据的价值主要在于其签字的可靠性和完整性。毫无疑问，数字签字的电子认证机制由于所使用的十进制算法具有独特性，因此可以实现更大的可靠性。通过使用数字签字和加密技术，可以确保电子信息的完整、真实和保密。但问题是这些签字是否在法律上有效。

45. 已有若干国家采用《贸易法委员会电子商务示范法》<sup>17</sup> 来消除法律障碍，其中包括“书面”、“原件”或“签字”要求，同时承认数据信息的凭据效力，并允许通过述及的方式纳入合同的条款和条件。<sup>18</sup>

46. 正是提单作为所有权凭证这一独有的特点，对电子商务提出了挑战。依现行国内和国际法律，法定权利是依附于实际拥有纸件单据之上的。拥有传统纸件提单即推定拥有货物，而要求交货的权利是建立在实际拥有单据原的基础上的。

47. 因此，关于这一问题的一些评论家认为，依现有的法律制度，电子提单不是“可转让的所有权凭证”，并认为，“电子提单能否被用来转让货物的所有权，十分值得商榷。”<sup>19</sup> 也有人认为，“根据立法现状，可转让性是与实际拥有纸

---

<sup>17</sup> 贸易法委员会电子商务问题工作组于 2001 年 3 月编制完成了《关于电子签字的示范法草案》，该草案于 7 月由贸易法委员会定稿，并提供给希望制订关于这一问题的立法的国家。另见《欧洲委员会电子签字指令》，1999 年 12 月 13 日的 1999/93/EC。

<sup>18</sup> 参见《示范法》第 5-9 条。

<sup>19</sup> 参见 W.H.Van Boom, “电子提单的若干法律问题”，《欧洲运输法》，第三十二卷，第 1 号，1997 年，第 9-24 页中的第 16 页。

件单据原件分不开的”。<sup>20</sup> 此外，在“要求转让货物所有权必须实际背书并移交所有权凭证的管辖区，无纸件交易是无效的。”<sup>21</sup> 还有人指出，“一般说来，可转让所有权凭证的设定是专门留给成文法的一项特权”。<sup>22</sup> 这些意见突出地表明了为使提单的所有权凭证功能在电子环境中成为可能，必须进行立法改革。

48. 同时，有人认为，可以采取合同的办法来解决这一问题，即：开发可通过电子信息来转让对货物的权利的制度。有人认为，通过“采用登记处制度(中央登记册或一方登记册均可)，任何可转让单据均可以电子方式复制”。<sup>23</sup> 该登记处便将可以根据对用户具有约束力的合同规定，管理货物权利的转让或代表当事方转让。

49. 所以，“在纸件世界中，‘关键’在于承运人所签发的可转让提单。在电子世界中，‘关键’在于对承运人所创造的独有电子信息的控制权”。<sup>24</sup> 美国1999年《统一电子交易法》中作出了关于可转让单据的电子对应物的规定(第16条)，规定用对电子记录的“控制权”这一概念代替可转让所有权凭证的拥有、背书或提供。

50. 《贸易法委员会电子商务示范法》中关于货物运输的第二部分(第16和第17条)规定了通过使用电子信息进行权利和义务转让的一般原则。<sup>25</sup> 该《示范法》第一部分涉及一般电子商务的规定得到了各国的广泛采用，但第16条和第17条却没有几个国家支持。因此，秘书处的报告<sup>26</sup>中建议工作组考虑是否有必要制定一套更为详细的执行《示范法》所规定的一般原则的规则。报告中建议，工作重点可放在有关以电子方式转让产权及其他权利的电子登记处制度的运作方面，

---

<sup>20</sup> K. Bernauw, “提单形式方面当前的进展，比利时”，载于 Yiannopoulos, 同前，第115页。

<sup>21</sup> Yiannopoulos, 同前，第38页。

<sup>22</sup> Kozolchyk, 同前，第240页。

<sup>23</sup> 参见 J.F.Chandler, “海运电子商务最新情况”，在贸易法委员会/拉丁美洲和加勒比私人企业理事会研讨会上发表的论文，纽约，2000年2月，第22页。

<sup>24</sup> 参见 P. Mallon and A.Tomlinson, “Bolero: 电子‘提单’和电子销售合同”，1998年，《国际贸易法季刊》，第263页。

<sup>25</sup> 参见第63-64段。

<sup>26</sup> A/CN.9/WG.IV/WP.90, 2000年12月，第105页。

具体可通过制定一套支持此种制度运作的规则来实现。但工作组认为，它需要开展进一步的工作，才能更明确地确定该领域未来工作的范围。<sup>27</sup> 因此，由于没有统一的法律框架，目前正在开发重复传统提单的功能并有对各当事方具有约束力的合同规则予以支持的自愿制度(在下文第 52-62 段中讨论)。

### C. 为制定电子运输单据提供便利的尝试

#### 一、契约途径

##### (a) 海运单据注册处

51. 为提单程序提供便利的第一次尝试是 1986 年通过大通曼哈顿银行和国际独立油轮船东协会(独油船协)设立海运单据注册处进行的。该注册处所起的作用将是纸件提单原件的保存所和总注册处，从而不使其自由流通。反映提单转让的任何提单背书，均以电子方式通过充当各当事方代理的该注册处执行。该项目不到一年即被放弃。失败的原因包括费用、保险、责任和信息的机密性等方面的问题。

##### (b) 1990 年《海委会电子提单规则》

52. 《海委会规则》旨在通过在电子环境中模仿提单功能的办法，提供一种用电子替代办法取代传统纸件提单的契约机制。《海委会规则》不具有法律效力，只有在当事各方同意的情况下才适用(规则第 1 条)。《海委会规则》的主要特点是，由充当转让保存所或总注册处的承运人创建一份电子提单。任何提单背书/转让，均通过使用一个密码或一种所谓的“专用钥”<sup>28</sup> 执行。这种“专用钥”为持有人所独有，而且不可转让(规则第 8 条)。拥有专用钥使持有人如同拥有纸件提单。也就是说，专用钥的持有人是唯一能要求交货、指定收货人或将收货人更换为任何其他当事方、转让控制权和转让给另当事方的当事方。

---

<sup>27</sup> 参见电子商务问题工作组第三十八届会议报告，A/CN.9/484，第 93 段。

<sup>28</sup> “专用钥”是指任何技术上适宜的形式，例如数字和/或字母的组合，当事各方可议定使用这一形式来确保传输的真实性和完整性。参见规则第 2 条(f)项。

53. 有人从严格的法律观点对专用钥是否等同纸件提单表示严重怀疑。<sup>29</sup> 该《规则》还进一步规定，电子转让“应与根据纸件提单转让此种权利具有同等效力”(规则第7条(d)项)。“这一规定令人难以接受之处在于，强制性法律规则不能仅因当事各方之间的协议而置之不顾”。<sup>30</sup>

54. 因一些国内法规定运输契约须有书面证据的要求可能引起的问题，是通过规定电子记录或计算机打印件即可满足该要求来解决的。当事各方同意采用《海委会规则》，即被认为同意不对合同非书面形式的问题提出异议(规则第11条)。但这些规定的法律效力和有效性将取决于可适用的法律。

55. 《海委会规则》没有得到产业界的广泛支持。这些规则受到的批评是使承运人负有过多责任(因其参与提单转让程序所致)、没有论及系统出现问题时的责任分配问题、缺乏具体安全制度。<sup>31</sup>

#### (c) Bolero

56. Bolero 制度提供了一种交换贸易单据的机制，其中包括在电子环境中复制传统纸件提单的功能，将提单从原持有人转让给新持有人。该制度于1999年9月开始运作，其服务只向预约成员提供。所有 Bolero 成员之间依照对他们具有约束力的《总规则》中所规定的法律框架进行交易。该《总规则》构成 Bolero 制度的所有使用者之间的多边契约，并受英国法管辖。

57. 转让 Bolero 提单的权利和所有权，是通过 Bolero 管理的一个独立所有权注册处进行的。Bolero 提单是由承运人通过电子信息创建的，将说明其是否可转让(相当于电子形式的“抬头”提单)，并将通知注册处谁是 Bolero 提单的“持有人”，即最初控制提单的人。控制权的转让是以如下方式进行的：持有人使用自己的数字签字向注册处发出电子指令，注册处接到这一指令后，取消第一持有人(卖主)的控制权，并将其转让给下一个持有人(买主)。由于这一程序不涉及商人惯

---

<sup>29</sup> 参见 Kozolchyk, 同前, 第 239 页。

<sup>30</sup> 参见 Yiannopoulos, 同前, 第 38 页。

<sup>31</sup> 参见 Kozolchyk, 同前, 第 237-240 页。欲了解关于海委会规则的更详细信息, 参见《电子商务: 法律方面的考虑》, UNCTAD/SDTE/BFB/1, 第 38-46 段。

例或规定纸件提单转让的任何法律制度传统上承认的任何功能，因此该《总规则》通过协议和通过使用更新和转让的英国法概念实现相同的目标。

58. 这一制度也允许使用者“转用纸件”(规则第 3.7 条)，例如，在将货物卖给非 Bolero 成员的当事方的情况。在这种情况下，Bolero 提单由所有权注册处设定为“终止状况”，然后承运人出具纸件提单，其中包括一项大意为该提单原为 Bolero 提单的说明。

59. 对于使用电子运输单据方面的风险，目前尚难估计。依 Bolero 制度，Bolero 的最高赔偿责任限为每起事故 100,000 美元。保赔协会国际集团的成员虽然支持 Bolero 的目标，但在其规则中增加了一条无纸件贸易背书的规则，规定：电子交易引起的赔偿责任不属于正常的保赔范围，除非能够证明假如使用了纸件单据也无论如何会发生该责任。为帮助希望使用 Bolero 的成员，该国际集团对此种风险安排了单独的保险，限额为任何一起事故或事件 5,000 万美元。<sup>32</sup>

60. Bolero 显然在速度和安全方面优于纸件交易。只要交易是在系 Bolero 成员并受其规则约束的人之间进行，风险和不确定性可能都不会太大。如果需要与第三方发生联系，或在将货物卖给 Bolero 以外的当事方并采用“转用纸件”的程序时，情况可能会有所不同。

#### (d) @全球贸易安全付款和贸易管理系统

61. @全球贸易安全付款与贸易管理系统是由加拿大的 CCEWeb 公司创建的。从 2001 年 4 月至 8 月起对该系统进行试点运行，之后，将在 2001 年秋季开始商业运行。<sup>33</sup> 该系统旨在通过使用电子信息执行与包括信用证和提单在内的一些重要贸易和运输单据相同或类似的功能。

---

<sup>32</sup> 参见 SKULD 印发的 1999 年 10 月 5 日通知。

<sup>33</sup> 参见<<http://www.cceweb.com/dmsystem.asp>>。

62. 根据@全球贸易系统，承运人创建电子海运提货单，并得到作为托运人的卖主的接受。提货单是收据和运送契约，但不是所有权凭证。然而，该系统可以为卖主与买主之间同时进行交换货物控制权和付款提供便利。这一效果可以通过以下方式实现的：在提货单中指定买主为收货人，并列入一项声明，说明一旦银行接受根据电子信用证安排兑换提货单，并向承运人确认其承兑情况，托运人即不可挽回地放弃了任何将另一方指定为收货人的任何权利。<sup>34</sup> 承运人在收到确认后，将有义务不执行托运人(卖主)的任何指令，只向被指定的收货人(买主)交货。

## 二、法律途径

### 《贸易法委员会电子商务示范法》

63. 《贸易法委员会电子商务示范法》第二部分中载有关于有关货物运输的具体问题的一般规定(第 16 条和第 17 条)。这些规定适用于货物的海洋运输及其它方式的运输。第 16 条规定了这一章的规定所适用的活动范围。其中包括一份关于在运送货物中预计要采取的行动的不详尽清单，例如提供货物的商标、数量、质量或状况、交货要求、发出货物遗失或损害通知、转让或让与对货物的权利，以及获得或转让合同所规定的权利和义务。第 17 条规定了通过传送数据信息采取第 16 条所列行动以及转让权利和义务具有与纸件单据等效作用的情况。

64. 《示范法》试图通过要求使用可靠的方法确保交货所依赖的信息独一无二，来确立在电子环境中转让权利和所有权的等效作用。但其中并未说明为实现电子环境中的单一性或独一无二性所用方法的性质。《示范法》的第一部分已由许多国家在制定立法时采用。与第一部分不同，第 16 条和第 17 条没有得到国家立法者的太多支持。然而，这些规定的有效性，在克服强制性国际公约在某些管辖范围内的法律要求方面可能值得怀疑。因此，如前所述，建议贸易法委员会在此方面进一步开展工作(见第 50 段)。

---

<sup>34</sup> 参见“小心 Bolero——@全球贸易来了”，《电子贸易》，第一卷第 6 号，2000 年 10 月/11 月，第 14 页。

## 前进之路

65. 审查这些法律和单据问题的结果表明，国际贸易和运输将极大地受益于电子商务带来的机遇。处理无数单据费时费钱，等待提单抵达卸货港需要时间，在不出具提单原件的情况下交货或根据“赔偿保证书”交货所引起费用和赔偿责任等事例，都是转向电子环境后可以避免的部分问题。这对于希望“及时”向全球市场提供原材料和商品的发展中国家，尤其具有重要意义。有人认为，可转让提单是运输过程中一个重要手段的贸易，均尤其涉及发展中国家。大米、糖和咖啡等货物经常与石油及石油产品一样交易“已装运的”。所以发展中国家参与电子贸易(尤其是海运部门的电子商务)的发展，至关重要。

66. 除国际贸易中使用电子通信手段所引起的一般法律不确定性以外，运输业还面临着以电子替代方法取代可转让提单这一具体挑战。一些国家的政府已经颁布，或正在制定法规消除基于纸件的要求所引起的一般法律不确定性。国际上正在继续努力制定必要的规则与准则。贸易法委员会工作组建议制定一项国际公约来消除现有国际公约中的要求所造成的法律障碍。<sup>35</sup> 贸易法委员会工作组还进一步建议扩充《示范法》第 16 条和第 17 条的一般规定；并建议进一步开展工作，争取制定一套更详细的规则，为通过使用电子注册处，以电子方式转让对货物的权利和所有权提供便利。

67. 因此，虽然已开始开展一些立法活动，但经验表明，可能需要许多年才能建立起一个完整的法律框架。与此同时，已经开发出或正在开发各种由对当事各方具有约束力的自愿规则提供支持的契约制度，来执行传统提单的功能。这些制度有的使用注册处系统(如 Bolero 的情况)在成员之间转让对货物的权利和所有权；有的则对海运提货单加以调整用来执行这些功能，如@全球贸易的情况。如前所述，更广泛地使用不可转让海运提货单，将极大地促进向电子商务转换。的确，需要进一步探讨调整提货单的格式使其适用于电子商务的可能性。

---

<sup>35</sup> 有关货物运输的任何未来公约将亦需考虑电子商务的问题。参见待提交贸易法委员会审议的海委会关于货物海上运输的文书纲要草案：《2000 年海委会年鉴》，新加坡 1，提交会议的文件，第 112-175 页。

68. 专家会议不妨除其它外讨论与电子商务对国际运输服务的经济和业务影响有关的以下问题：

- 国家运输提供商将来在电子商务中的作用；政府可采取哪些步骤促进其参与这一服务；国际伙伴关系的可行性；
- 发展中国家的港口与主要国际航运公司的信息系统连接的能力；发展港口共用信息系统的战略；
- 发展中国家的运输服务提供商使用电子商务和信息与通信技术对交易成本带来的影响；
- 商人通过互联网来安排运输服务的主要障碍；政府可采取哪些行动帮助商人提高竞争力；
- 需要采取哪些措施来促进向政府官员、托运人和运输服务提供商转让技术诀窍。

在法律和单据方面，专家们不妨审议以下及其它方面的问题：

- 各国政府和国际组织可能需要采取哪些立法措施，促进国际运输中使用电子通信手段；
- 贸易各方可能采取哪些契约措施和单据做法，来克服/尽量减少基于纸件的要求造成的障碍；
- 使用海运提货单等不可转让单据在何种程度上可以为海运电子商务提供便利；
- 为在电子环境中执行传统纸件提单功能所采取的契约措施，其中包括基于注册处的各种制度和海运提货单格式；
- 通过制定自愿规则调整海运提货单使其适合电子商务需求的可行性。

-- -- -- -- --