



Distr.: General
9 December 2022
Chinese
Original: English

联合国国际贸易法委员会
第五十六届会议
2023 年 7 月 3 日至 21 日，维也纳

第六工作组（可转让多式联运单证）第四十一届会议（2022 年 11 月
28 日至 12 月 2 日，维也纳）工作报告

目录

	页次
一. 导言.....	2
二. 会议安排.....	2
三. 审议情况.....	3
四. 今后关于可转让多式联运单证的文书.....	3
A. 综述.....	3
B. 关于可转让货物单证的文书的初步条文草案.....	3
1. 第 3 条草案. 可转让货物单证的签发.....	3
2. 第 4 条草案. 可转让货物单证的内容.....	6
3. 第 7 条草案. 可转让货物单证中的缺陷.....	10
4. 第 8 条草案. 可转让货物单证的证据效力.....	12
5. 第 9 条草案. 持单人在可转让货物单证下享有的权利的范围.....	13
6. 第 10 条草案. 可转让货物单证或可转让电子货物记录下权利的转让.....	15
7. 第 11 条草案. 向运输经营人提供补充信息、指示或文件.....	16
8. 第 12 条草案. 货物的交付.....	17



一. 导言

1. 工作组第四十一届会议着手开展贸法会赋予的拟订关于可转让多式联运单证的新的文书的新工作。¹

二. 会议安排

2. 由贸法会全体成员国组成的工作组于 2022 年 11 月 28 日至 12 月 2 日在维也纳的维也纳国际中心举行了其第四十一届会议。

3. 工作组下列成员国的代表出席了会议：阿尔及利亚、阿根廷、奥地利、巴西、加拿大、智利、中国、哥伦比亚、捷克、刚果民主共和国、多米尼加共和国、厄瓜多尔、芬兰、法国、德国、希腊、印度尼西亚、伊朗伊斯兰共和国、伊拉克、意大利、日本、科威特、马来西亚、马里、墨西哥、摩洛哥、巴拿马、秘鲁、波兰、大韩民国、俄罗斯联邦、沙特阿拉伯、新加坡、西班牙、瑞士、泰国、土耳其、乌干达、大不列颠及北爱尔兰联合王国、美利坚合众国、越南、津巴布韦。

4. 下列国家的观察员出席了会议：玻利维亚多民族国、埃及、萨尔瓦多、加蓬、约旦、利比亚、马耳他、缅甸、阿曼、巴基斯坦、菲律宾、卡塔尔、罗马尼亚、塞内加尔、斯里兰卡。

5. 下列国际组织派观察员出席了会议：

(a) 联合国系统：联合国贸易和发展会议(贸发会议)、联合国欧洲经济委员会（欧洲经委会）；

(b) 政府间组织：海湾合作委员会（海合会）、国际铁路运输政府间组织、铁路合作组织；

(c) 国际非政府组织：美洲铁路协会、中国国际贸易促进委员会（中国贸促会）、国际法和比较法研究中心、运输外交国际中心、国际商会、国际货运代理协会联合会、Kozolchyk 国家法律中心、纽约市律师协会、上海仲裁委员会。

6. 工作组选出下列主席团成员：

主席： Beate CZERWENKA 女士（德国）

报告员： Nak Hee HYUN 女士（大韩民国）

7. 工作组收到了下列文件：

(a) 临时议程说明（[A/CN.9/WG.VI/WP.95](#)）；以及

(b) 关于可转让货物单证文书附加说明的一套初步条文草案（[A/CN.9/WG.VI/WP.96](#)）。

8. 工作组通过了以下议程：

¹ 《大会正式记录，第七十七届会议，补编第 17 号》（[A/77/17](#)），第 22(h)和第 202 段。

1. 会议开幕和会议时间安排。
2. 选举主席团成员。
3. 通过议程。
4. 今后关于可转让多式联运单证的文书。
5. 通过报告。

三. 审议情况

9. 工作组基于载有关于可转让货物单证文书附加说明的一套初步条文草案的秘书处说明（[A/CN.9/WG.VI/WP.96](#)）着手进行其对新专题的初步审议。工作组审议情况摘要见下文第四章。工作组商定审议第 3 条草案、第 4 条草案、第 7 至第 12 条草案，并将对其他条款草案的审议留到在今后一届的会议上进行。

四. 今后关于可转让多式联运单证的文书

A. 综述

10. 工作组的审议从就拟议新文书的目标、范围和形式一般性交换意见着手，会上对该文书普遍表示支持。据指出，新的文书可望满足对国际贸易融资不断扩大的需求，就非海运的情况向银行提供一种类似于海运单功能的可转让单证。为实现该目标，此种单证应当(a)允许善意第三方依赖单证所载所有信息，(b)将对在途货物的控制权赋予给此种单证的持单人，以及(c)作为在目的地交货的关键单证。

11. 有与会者建议，新的文书应采取一种不偏重任何方式的做法，以制定同时涵盖货物多式联运和单式运输的可转让陆运单证。据解释称，虽然该专题的标题指涉可转让多式联运单证，但 [A/CN.9/WG.VI/WP.96](#) 号文件附件所载初步条文草案的工作标题未有此种指涉。

12. 关于文书的形式，工作组注意到，会上普遍倾向于国际公约以确保高度统一。然而，有与会者强调，需要审慎草拟新的文书，以避免与管辖货物运输的现有国际公约发生冲突。还有与会者认为，国际公约的批准过程可能需要有一些时间。会上发表的其他观点倾向于采用方便对条文进行调整的示范法，以作为对关于多式联运单证的国内法规的补充。工作组未就该问题做出最后决定。

B. 关于可转让货物单证的文书的初步条文草案

1. 第 3 条草案. 可转让货物单证的签发

13. 据解释称，初步条文草案反映了一种“双轨”做法，据以依照新的文书提供的可转让货物单证不会取代根据国内法或可适用国际公约而可能要求实际承

运人签发的任何运输单证。据补充指出，新的文书将和现有文书并存，不会严重影响任何现有公约的适用。

第(1)款

14. 关于可转让货物单证的签发问题，会上对此种签发是否应当要求有国际运输合同当事人的约定发表了不同的看法。有与会者对未加界定的术语“国际运输合同当事人”提出了疑问（即该术语究竟是指托运人和运输经营人，还是指接收货物的任何其他当事人）。

15. 有与会者支持删除方括号内的案文，其所持依据是，此种可转让单证的预期证据价值以单证在装运之时签发为必要条件。还有与会者指出，为提交给银行以方便开具信用证，应当尽快签发可转让单证。有与会者就此指出，可转让货物单证的签发应当反映当事人的商业需要，何时签发合适应由当事人自行约定。

第(2)款

16. 关于可转让货物单证的形式，有与会者询问多式联运情况下签发的可转让货物单证的形式缘何将有别于单式运输情况下签发的形式。有与会者指出，在铁路运输中，《国际货约》所涉运输单证可以延伸适用于多式联运，《国际铁路货物运输合同统一规则》（《国际货约统一规则》）也可以适用于铁路运输叠加海运。有些代表认为，根据(a)项签发可转让货物单证而不是海运单可能会与管辖运输合同的现行可适用法律发生冲突。然而，据指出，按照(a)项的设想签发单独的单证并非是国际贸易中的创新做法，为赋予涵盖租船合同下各次装运的运输单证以可转让性而签发所谓“租船合同提单”的长期做法即为明证。

17. 另有一些代表认为，在(b)项下的现有运输单证中插入提及的内容将会对管辖货物运输的现有国际公约构成原则上的干预。有与会者补充说，在现有运输单证中插入提及的内容将会导致在可转让货物单证上有太多不必要的信息。有与会者就此解释称，(b)项设想的模式是多式联运模式，在此种模式下，由合同约定的承运人（如运输经营人）签发的单证将是涵盖全程路段中部分路段的货物运输实际承运人签发的特定运输单证的总括单证。此外，即使没有此种单证，管辖单式运输的所有各项公约都将允许相关单证列入当事人认为有益的任何其他信息，其中按说可能会包括对新的文书的提及。然而，有与会者指出，此种提及在某些情况下可能是会有问题的。虽然多数相关国际公约均对运单的性质保持沉默，但《国际货约统一规则》（第 6.5 条）不允许受这些规则管辖的运单具有提单的效力。又据称，《关于内河航道货物运输合同的布达佩斯公约》（《布达佩斯公约》）允许可以有可转让单证。

18. 有与会者建议(b)项应当是一条缺省规则，而(a)项应当是在相关国际公约不允许可转让货物单证的可转让性情况下的一条备选选项。另有一项建议是，新的文书应当允许各方当事人灵活选择可转让货物单证的签发条件，以避免对商事实践的过多干预。工作组承认，关于(a)项和(b)项中的选项是否合适的最后决定取决于就可转让货物单证的目的和功能展开更广泛的讨论，不过工作组一致

认为，在今后关于条文草案的文本中，应当赋予这两种选项以更多的灵活性，并且在这两种选项之间的取舍上应当少做硬性规定。

第(3)款

19. 有与会者以该款的目的只是为避免有疑虑为由而质疑对该款的需要。工作组商定稍后结合其他相关条款重新审议该款。

第(4)款

20. 有与会者对在运输单证所有副本中插入批注以作为可转让货物单证有效性的条件的需要和可行性表示关切。有与会者强调，要求可转让货物单证持单人核实基础运输单证中的批注是有实际困难的，特别是在多式联运情况下。还有与会者指出，该要求将有碍可转让货物单证的可转让性及其融资功能。又据指出，允许按商定的稍后日期在需要时签发可转让货物单证可能会妨碍插入这些批注，因为运输单证届时可能已经分发。有与会者建议，批注的缺失不应影响运输单证当事人的权利，而且可转让货物单证应当仍然有效。

21. 另一方面，有与会者强调了这类批注在运输单证中的重要性，它可以提醒实际承运人注意，应当向可转让货物单证的持单人而不是向收货人交货。有与会者澄清说，单式运输公约通常规定了运输单证的最基本内容，同时不禁止在运输单证中插入批注。关于货代提单和船东提单，据解释称，该款所指的是货代提单的情况。

22. 有与会者建议删除第三行中的“只有”一词，并根据关于电子货物单证和文书最终形式的后续讨论情况调整该款的措辞。

第(5)款

23. 虽然与会者普遍支持文书草案把记名可转让货物单证和无记名可转让货物单证一并纳入，但有与会者对引入无记名可转让货物单证在法律上的复杂性及其特别是在电子环境下的影响表示关切。据解释称，如果引入无记名可转让货物单证，就可能需要引入“合法持单人”的概念，而这可能超出了预想的工作范围。有与会者建议，可在确定对无记名单证的商业需要后再进一步考虑引入该单证的问题。

24. 有与会者建议在头一句末尾处插入“以有形方式或电子方式”一语，以顾及可转让货物单证的电子版本。有与会者以已经在第 2 条关于可转让货物单证的定义中述及为由而对整个头一句是否需要提出质疑。

第(6)款

25. 有与会者对该款的目的和需要提出疑问。有与会者澄清说，第 6 款无意就正本签发份数做出硬性规定，而只是允许按照海运惯常做法在需要时签发多份正本，这也是《国际货物公路运输合同公约》（《公路货运公约》）第 5 条所设

想的。有与会者据以补充说，该款可适用于第(2)(a)和(2)(b)款所设想的不同形式的可转让货物单证。虽然会上承认副本可能具有证据价值，但也指出需要根据相关行业惯例澄清签发副本的原因。还据指出，对正本和副本加以区分，无论在纸质环境还是在电子环境下均有其意义，其原因是，独一无二的正本可经由例如在非同质化代币环境下的电子手段实现。

26. 工作组经讨论后决定现阶段对第 3 条草案的第 1 至 6 款不作修订。

2. 第 4 条草案. 可转让货物单证的内容

27. 有与会者建议不应把第 4 条草案的适用范围局限于根据第 3 条草案第 2 款(a)项将可转让货物单证作为单独的单证予以签发的情况。据解释称，应当把相同的信息列入可转让货物单证以惠益第三方，而不论可转让货物单证的格式如何（即作为一份单独的单证或在现有运输单证中予以提及）。有与会者支持可转让货物单证转载运输合同事项，并指出在大多数法域中，收货人也将获益于运输单证，至少在其行使源于该合同的权利时。工作组经讨论后请秘书处修订第 4 条草案第 1 款的前导句，以便不得将第 3 条草案第 2 款(b)项排除在其适用范围之外。

28. 关于第 1 款所列各项，据指出，列入该清单的不仅有可转让性所要求的信息，而且还包括了一些国家的法律可能要求的补充信息（例如，关于危险货物的信息）以及从运输合同中提取的其他信息。特别是，有与会者指出，有若干项超出了运输合同事项的范围，诸如(f)、(k)、(o)、(p)和(m)项等事项通常不会列入运输单证。

29. 然而，考虑到第 1 款所列各项中的大多数项目均提供了有益的信息，工作组商定考虑把这些项目归作强制性清单和指示性清单，前者载列必要的最基本信息，后者载列相关补充信息。工作组在此基础上商定审议第 1 款所列的各项。

30. 工作组重新审议了对第 4 条草案第 1 款中各项的分类，并初步商定将其分为：

- 关于可转让货物单证基本要素的第一份强制性清单；
- 关于需要在可转让货物单证中转载的运输单证事项的第二份强制性清单；及
- 指示性并且非详尽的第三份清单，以列入当事人可能商定在与签发单证的所在国法律不相抵触的前提下应插入可转让货物单证的任何其他事项。

(a)、(b)、(c)和(d)项

31. 工作组商定把(a)、(b)、(c)和(d)项作为拟强制性列入的各项放在适当的地方。会上强调了承运人的身份在海运中的重要性，指出在实务中，对于诸如承运人可能使用代理人订立运输合同之类问题存在争议。

32. 工作组还商定为确保一致性而把(c)项中的“主要营业地”改为“地址”。

(e)项

33. 工作组商定保留方括号内的案文，并商定把(e)项保留在强制性清单中。有与会者指出，在无记名单证以及某些只注明“凭指示”的记名单证中，收货人可能是未知的。据解释称，方括号内的案文意在澄清，唯在由发货人指定的情况下才应列入收货人的姓名，所指涉的适用法律是管辖运输合同的法律。

(f)项

34. 工作组商定从强制性清单中删除(f)项。有与会者强调，转让的有效性不应受制于通知运输经营人，关于转让可转让货物单证的通知义务将有损单证的可转让性。据解释称，(f)项的目的并非是规定转让的有效性应当以事先通知为前提，而只是为了让发出通知的方式更加明确，并为习惯于只处理不可转让的运输单证的承运人提供方便。

35. 会上强调，新的文书需要澄清承运人和有权处分货物的人之间的沟通渠道。有与会者提及《联合国全程或部分海上国际货物运输合同公约》(《鹿特丹规则》)中载有承运人需要得到指示但却无法确定控制方时的缺省规则的第55条第2款。有与会者还提醒工作组注意《国际货约统一规则》第20条所述妨碍货物运输的情况，根据该条的规定，承运人应当寻求有权处分货物的人发出指示。有与会者就此以在纸质环境下不易做到为由对是否会要求承运人核实转让链表示关切。工作组商定稍后重新审议承运人在需要得到指示时应当和谁联系的问题(见下文第87-89段)。

(g)项

36. 工作组商定在强制性清单中保留(g)项，并删除方括号内提及装货的词语。有与会者指出，“收货”一词引入了一个类似于《国际货约统一规则》中所载“接收货物”一词的法律概念。还据指出，装货和收货之间的区别来自《国际商会国际贸易术语解释通则》，在此种情况下可能没有必要做出区分。会上强调了(g)项和(h)项之间的联系，对此种联系，也应结合载有在可转让货物单证列入日期但未指明其意义情况下的缺省规则的第7条草案第2款一并解读。

37. 工作组未采纳关于新的文书对“收货”的术语加以界定的建议，因为“收到”的实际行为根据实际运输方式而会有所不同，并且会受相关可适用规则的管辖。

(h)项

38. 工作组商定把(h)项保留在强制性清单中。据解释称，运输单证的签发地事关管辖承运人对货物灭失或受损所持赔偿责任的法律的确定，签发日期事关对向承运人提出索赔的时效期限的计算。另据指出，根据《跟单信用证统一惯

例》(UCP 600)第 24 条, 收货日期缺失的, 运输单证签发日期即被视为装运日期。有与会者补充说, 装运日期对于信用证交易至关重要, 因为它可以方便开证行得以确定是否在规定的装运期内进行了装运。有与会者对通常由系统自动生成的电子记录的签发日期表示关切; 有与会者据此指出, 在电子记录中列入日期可能会造成混乱。

(i)项

39. 有与会者询问“运输经营人己知的”这一短语是否有其实际需要。有与会者就此解释称, 在海上非班轮运输(或“不定期货船运输”)中, 货物是按照商品贸易中的常见做法根据租船合同使用船舶运输的, 在订立运输合同之时承运人往往不知道交货地点, 其原因是, 交货地点可能会随着在途货物的出售而发生变化, 因此在航程中可能会有一段时间是不知道交货地点的。

40. 有与会者建议(i)项应当顾及国际贸易的实际需要, 特别是在途货物交货地点发生变化的可能性。有与会者注意到 UCP 600 中关于银行在签发信用证时应审查目的地的要求。

41. 工作组商定把(i)项保留在强制性清单中, 并保留方括号内的案文。

(j)项

42. 工作组商定从强制性清单中删除(j)项, 其所持理由是, 交货日或交货期与超出本文书范围的承运人赔偿责任问题关系更大。据指出, 交货期会根据实际运输方式而有很大差异。

(k)项

43. 与会者对(k)项是否需要根据第 3 条草案第(6)款中的类似规定要求可转让货物单证指明各份正本的编号发表了不同的看法。有些代表团建议删除(k)项以避免与第 3 条草案第(6)款发生重叠, 而另外一些代表团则赞成删除第 3 条草案第(6)款而保留(k)项, 目的是确保第 4 条草案提供的清单的完整性。鉴于与之不同的预期目的, 也有一些与会者支持同时保留这两项规定。作为一种替代办法, 有与会者建议(k)项应当要求对可转让货物单证的每一份正本进行编号。有与会者就此强调, 鉴于可转让货物单证的可转让性, 新的文书不得给可转让货物单证的不同正本赋予不同的功能, 并且应当平等对待所有正本; 由此就不需要对每份正本进行编号。另据指出, 根据《布达佩斯公约》, 承运人有义务向第一个出示运单正本的人交付货物, 而无论该正本的具体编号如何。然而, 会上提出的另一项建议是, 修订第 3 条草案第(6)款, 以允许签发可转让货物单证的多份正本, 同时不要求注明正本的编号。

44. 有与会者回顾称, 指明海运单各份正本编号的目的对银行具有重要意义, 因为银行可以在签发了若干份正本的情况下只接受一份正本, 从而减少对货物丧失控制权的风险。还据指出, 根据 UCP 600 中的相关规定, 开立信用证必须出示提单的所有正本。有与会者询问在电子环境下是否能够出具可转让货物单

证的多份正本，并且新的文书是否应当把此种可能性考虑在内。有与会者就此指出，鉴于电子系统并非都允许签发多份正本，根据技术中性原则，的确应当对该问题加以认真考虑。

45. 工作组经讨论后商定在强制性清单中保留目前形式的(k)项。

(l)项

46. 工作组商定保留强制性清单中的(l)项，并且为了更加清晰起见而将“由运输经营人授权”一语改为“代表运输经营人行事”。

(m)项

47. 工作组商定大致按照“说明运费是否已经预付或标明运费是否应由收货人支付”的思路修订(m)项。据解释称，修订后的案文可以顾及国际贸易中这样一些不同情况，即运费可以根据所选择的特定《通则》（即“C”术语或“F”术语）由发货人或收货人预付，或者可在交货之时支付（“运费到付”）。

(n)项

48. 工作组以运输经营人应当享有决定运程路线和合适运输方式的自由裁量权为由而商定从强制性清单中删除(n)项。据指出，(n)项提高了潜在持单人的透明度，因为根据选定的路线和运输方式可适用不同的承运人赔偿责任限额。另据指出，在海事贸易中，托运人可能会向承运人发出要求其为通关或其他目的而遵循某一特定路线的指示，但此种指示可以在(q)项中得到反映。

(o)项

49. 考虑到关于运输合同可适用法律的信息价值不大，工作组商定从强制性清单中删除(o)项，并在(q)项下反映该内容。会上还强调了在确定关于多式联运的相关可适用法律上遇到的实际困难。

(p)项

50. 工作组注意到，(p)项的本意是提及可对交货予以确认的方法。工作组采纳了从强制性清单中删除(p)项的建议，其所持依据是，第12条草案第3款已经述及相同的问题，该款要求可转让货物单证持单人应按照运输经营人的请求确认收到了货物。

第2款

51. 有与会者支持删除提及可适用的国家法律（即签发可转让货物单证所在国的法律）的说法，其所持理由是，此种提法会给银行造成核实相关国家法律的负担。据解释称，此种提法来自某些现行国际公约中适用于不可转让的运输单

证的相应条文。有与会者补充说，鉴于可转让单证的重要性和不同的证据价值，就对可转让货物单证是否需要此种提及的问题值得加以认真考虑。还有与会者就此指出，运输单证和可转让货物单证所应遵守的国家法律可能并不相同。

52. 还有与会者支持把可转让货物单证纸质版本的签名方法仅限于手写，以减少签发虚假单证的风险。有与会者强调，鉴于可转让货物单证的所有权凭证职能，在允许其他签名方式（例如打透花字、盖章等）的情况下，需要区别对待不可转让的运输单证和可转让货物单证。另据指出，允许任何其他签名方式则会要求新的文书对关于此种其他方式的可靠性要求做出界定和阐释，而这将超出文书的范围。关于电子环境，据解释称，第 5 条草案明确规定了关于所有各类电子签名（包括数字签名）的可靠性标准。

3. 第 7 条草案. 可转让货物单证中的缺陷

第 1 款

53. 工作组分别审议了与第 4 条草案所述相关特定事项的缺失和此类事项不准确有关的问题。对于第 4 条草案所述的任何特定事项的缺失是否会影响可转让货物单证有效性的问题，与会者发表了不同的看法。有些代表团认为，可转让货物单证只要符合第 2 条草案下定义中的要求，例如标明它事关国际运输的运输经营人收到的货物并且含有诸如“凭指示”或“可转让”之类表明其可转让性的词语，则它就应该有效的。在其他方面，第 4 条草案所述任何其他特定事项的缺失不应影响可转让货物单证的有效性。据指出，新的文书所述规则不应比海运单的规则（例如《鹿特丹规则》第 39 条第 1 款）更为严格。

54. 不过另有一种观点认为，可转让货物单证的有效性不应受到任何特定事项的缺失的影响，因为此类缺陷可由相关当事人在可转让货物单证流通前后予以纠正。有与会者就此强调了当事人意思自治原则，根据该原则，当事人可以在不损害其有效性的情况下对可转让单证予以补充。

55. 然而，与会者普遍支持这样一种观点，即承认可转让货物单证是能够据以适用新文书的可转让单证的前提是，它必须包含某些基本要素。与此同时，可转让货物单证的有效性将对银行具有重要意义，所设想的最基本要素不应导致对其有效性进行将有损可转让货物单证可转让性和融资功能的繁琐的核查。有与会者提醒工作组注意《联合国海上货物运输公约》（《汉堡规则》）第 15 条第 3 款，该款确认，提单虽缺乏任何特定事项但如果符合该公约第 1 条第 7 款中的定义则将仍然有效。有与会者建议新的文书可以采取类似的做法。

56. 关于特定事项不准确的问题，有与会者询问可转让货物单证的持单人如何能够知道存在任何不准确之处，以及据以判定不准确的基准是什么（即该基准是运输合同还是货物本身）。鉴于“不准确”一语涵盖不同的情形，有与会者澄清道，对于可转让货物单证和运输单证之间的不一致，应当在第 8 条草案中予以处理。考虑到不应要求持单人检查货物，有与会者指出，不应把任何特定事项上的不准确与可转让货物单证的有效性挂钩。作为避免出现任何不一致的一

种替代办法，有与会者建议，可尽量压缩可转让货物单证的内容，要求把该单证附在运输单证之后并交叉参引运输单证所载特定事项。不过有与会者就此指出，可转让货物单证可以是指未签发任何运输单证的运输，一如在铁路运输和公路运输上经常出现的情况。

57. 工作组经讨论后商定：(a)删除方括号内的案文，(b)修订第 1 款以列入提及可转让货物单证定义的一项但书，及(c)扩大可转让货物单证的定义，以指明运输经营人已经收到货物并要求运输经营人在可转让货物单证上签名。

第 2 款

58. 有与会者质疑“运输合同事项”的提法，其所持依据是，此种事项通常是描述运输合同当事人的权利和义务，但不包含诸如装货之类关于合同履行情况的信息。有与会者就此解释称，此用语意在指涉运输单证所反映的合同事项，由此即是指涉依照第 4 条草案纳入可转让货物单证的合同事项。

59. 有与会者鉴于工作组关于不得作为可转让货物单证的一项强制性基本要素提供装货信息的决定（见上文第 36 段）而对该项条文有否需要提出质疑。据指出，受《鹿特丹规则》第 39 条第 2 款启发而来的第 2 款草案似乎是为遗漏这样的信息拟订缺省规则，即更加关涉对运输单证予以补充而不是事关可转让货物单证本身的信息。有与会者支持所需要做的只是应当就可转让货物单证未自述其日期的情况拟订一条缺省规则的建议。

60. 对此表示反对的意见认为，该项条文载有一条具有重大实际意义的缺省规则，其原因是，获取可转让货物单证的当事人可能很想知道承运人收到货物的时间，以及在并非可转让货物单证所述日期情况下可以依赖的日期。工作组意识到货物“收到”的概念对国际贸易至关重要，并对如何在文书草案中予以反映的各种建议进行了认真考虑。与会者一致认为，应当做出如下区分(a)遗漏可转让货物单证本身的日期，(b)忽略把运输单证所述收货日期纳入可转让货物单证，以及(c)运输单证本身遗漏了收货日期。对该遗漏加以弥补的适当缺省规则可以视具体情况而有所不同。有与会者就此提醒工作组需要避免在这样两类日期之间有可能发生的冲突，即一方面是依照可转让货物单证认定的收货日期，而另一方面是虽载于运输单证但双方当事人未能在可转让货物单证中予以反映的与之不同的收货日期。另据指出，该项规定的目的并非是弥补应当在管辖运输单证的可适用规则中处理的运输单证中的缺陷。

61. 工作组经讨论后商定对第 2 款进行修订以反映：(a)在可转让货物单证虽列入日期但未标明其重要性的情况下该日期即被视为可转让货物单证的签发日期；(b)在可转让货物单证未列入其签发日期的情况下该单证即被视为与运输单证同时签发；以及(c)在可转让货物单证未列入货物收到日期的情况下货物即被视为由承运人在可转让货物单证签发之日收到。

第 3 款

62. 有与会者鉴于有关可转让货物单证初步证据价值的第 8 条草案第 1 款而质

疑该项条文有否需要。据指出，该项条文提及关于货物状况良好而运输经营人无法表示反对的一则推定声明。有与会者提醒工作组注意，并非所有运输方式都承认此种一般的缺省规则。例如，《国际货约统一规则》把对货物状况的推定与实际负责装货的一方当事人（即承运人或发货人）挂钩。有与会者就此解释称，该项条文反映了海运惯例，对于信用证交易非常重要，由于银行通常要求“清洁”提单，大多数提单因此均未载有关于货物表面状况的任何明确声明。与此同时，该项条文草案十分灵活，足以顾及各方当事人使用各种条款的形式就运输实务（例如，“托运人的装载和计数”）中货物装载和积载的实际操作人达成的约定。

63. 工作组内部形成的共识是，应当向可转让货物单证的第三方持单人保证，在其需要就货物的灭失或受损提出索赔时应当允许其依赖它所获得的载于可转让货物单证中的关于货物数量和状况的信息。实际问题是，履约承运人究竟可以在多大程度上基于合同和这样的强制性规则援用其他抗辩，此类规则适用于某一特定运输段，其结果是，持单人可能获得的赔偿少于依赖关于可转让货物单证上的信息而预期获得的赔偿。有一项建议是，在实务中，凡是在此类索赔额上出现有任何差异的问题，都将由运输经营人和履约承运人解决。另一种可能的替代办法是，新的文书应当把持单人的合理依赖的问题与根据运输合同提出索赔分开处理，以此向后继持单人保证，货物收到时状况良好。

第 4 款

64. 会上对保留第 4 款虽有一定的支持，但却以对“欺诈意图”难以举证为由而质疑新的文书规范欺诈问题的必要性。据指出，列入这样一则条文是有问题的，即规定了运输经营人对依赖可转让货物单证中关于货物的描述行事的任何第三方的赔偿责任，同时没有指明提出索赔的时效期限。另据指出，在实务中，可能有欺诈意图的往往是托运人（而并非运输经营人）。有与会者提醒工作组注意，《国际货约统一规则》在该问题上保持沉默的。

65. 工作组商定删除该项条文，其所持依据是，运输业务的赔偿责任应在相关可适用法律下处理，而新的文书并未在其他方面触及赔偿责任。

4. 第 8 条草案. 可转让货物单证的证据效力

66. 有与会者询问新的文书将如何处理诸如货物数量严重出错之类可转让货物单证与运输单证之间的不一致问题。据解释称，依赖数量出错的货物善意行事的可转让货物单证持单人应受到第 8 条草案的保护，并且有权要求交付该数量的货物。

第 1 款

67. 对于在可转让货物单证中如何能够做出限定的问题，与会者发表了不同的看法。有些代表团认为，新的文书应包含在做出限定问题上订有明确规定的自主机制。有与会者指出，如果不提及《鹿特丹规则》第 40 条第 1 款指明的

相关情形，“对发货人提供的资料的准确性不承担责任”的短语可能会遭到误解。有与会者建议将这项条文拆分为两项条文，把限定问题与初步证据价值的问题分开。有与会者就此解释称，该项条文之所以没有反映《鹿特丹规则》第40条和第41条，是因为后者是在不同背景下草拟的，并且规定承运人有义务做出限定。有与会者建议，文书草案应当更详细地阐明所可接受的保留。得到一定支持的一种备选解决办法是，该项条文的草案提及根据相关可适用法律允许运输经营人做出的保留和限定。考虑到该项条文对可转让性和赔偿责任问题的重要性，有与会者指出，提及相关的适用法律将表明新的文书不干涉现有的货物运输赔偿责任制度。有与会者就此指出，试图确定相关的适用法律并不容易，而且可能会产生误导，其原因是，能够限制承运人对货物灭失或受损的赔偿责任的任何条款或限定条件的有效性，将由主管法院根据它所认为的依照诉讼地法律冲突规则而可适用于该特定问题的法律来确定。

68. 工作组经讨论后请秘书处对该项条文进行修订，以列入这两种选项备供工作组进一步审议。

第2款

69. 有与会者建议删除本项条文中对收货人的提及，其所持理由是，收货人不同于其他第三方，他将拥有关于货物的信息，因此无需依赖可转让货物单证中对货物的描述行事。有与会者就此指出，收货人（作为买方）通常是与发货人（作为卖方）订立的销售合同的当事人，但并非发货人与承运人之间订立的运输合同的当事人；因此，收货人可能并不知道运输合同中对货物的描述是否与销售合同中的描述相一致。工作组商定稍后重新审议该问题。

70. 有与会者询问第二组和最后一组方括号中的案文是否可以作为备选案文。有与会者支持保留第一组方括号中所述善意依赖的标准，而不支持保留备选的“重大过失”的标准。据澄清，本项条文的受益人在依赖可转让货物单证中对货物的描述行事时，例如在付款或开立跟单信用证时，应当表现出善意。

5. 第9条草案. 持单人在可转让货物单证下享有的权利的范围

第1款

71. 工作组就与运输合同下原始发货人的权利相比较可转让货物单证持单人所享有的权利的范围交换了意见。有一种观点认为，可转让货物单证持单人应与原始发货人享有同等的权利，由该条草案提及这些权利便已足够。为清楚起见，该款草案可以明确指出，一旦签发了可转让货物单证，原始发货人的权利即告终止。有与会者表示支持这样一种相反的观点，即认为仅赋予可转让货物单证持单人以原始发货人的权利并不能确保可转让货物单证的可转让性。为了实现新的文书创设用于融资的可转让单证的目的，大致按照《鹿特丹规则》第10章的思路列入关于可转让货物单证持单人可以行使的权利的清单至关重要。不过新的文书应当为此避免述及可转让货物单证对货物所有权的影响的问题，其原因是，各国国内法在该问题上的解决办法繁多不一，而关于销售合同和运

输合同的国际公约迄今一直回避述及该问题。

72. 有与会者提醒工作组注意在特定运输方式下拟订的处理运输合同下货物控制（或“处分”）权的规则。有与会者强调需要避免与管辖货物运输的现有国际公约（例如《国际货约统一规则》第 18 条）所述处分权发生潜在的冲突。另有与会者强调称，赋予可转让货物单证持单人向承运人下达同最初商定的运输条件大相迥异的交货指示的权利，可能会增加承运人在赔偿责任上承担的风险。工作组注意到这些关切，并商定，工作组应首先确定保证可转让货物单证可转让性所需的各项控制权，然后再考虑在不实行可转让性模式下务使这些权利与运输制度相一致的方式。

73. 有与会者担心，(a)项对持单人就货物向承运人下达指示的权利未做限制，这些权利包括要求偿付执行指示所产生的额外费用并允许承运人基于正当理由拒绝执行指示的权利。据指出，根据现有的相关国际公约，这些指示应当是合法、合理，并且能够由承运人在不产生不合理费用或不影响其业务的情况下予以执行。有与会者就此强调，新的文书不应损害承运人在某些情况（例如，某些关卡可能无法处理危险货物）下拒不遵从指示的现有权利。与会者一致认为，新的文书应当承认这些关切，方括号内的案文应当要求持单人的指示必须“与运输合同相一致”，这就意味着应当包含适用于该合同的任何法律条文，包括任何有关的国际公约。工作组采纳了这样一项建议，即新的文书应单独处理由谁承担因承运人遵照可转让货物单证持单人的指示而产生的费用的问题。

74. 至于(b)项，有与会者询问它与第 12 条草案所述要求交货权究竟有何关系。有与会者就此澄清道，该项所提及的是要求交付在途货物的权利，而该项权利有别于要求交付送抵目的地的货物的权利，不过对此可经由添加诸如“在途”的词句予以澄清。

75. 与会者广泛支持持单人的权利应当包括(d)项所述将货物转让或质押给第三方的权利，不过认为应当另文处理有别于该款所述其他合同约定的权利的此项权利。应当明确规定转让或质押货物的权利，以使可转让货物单证在所有各法域均能用作所有权凭证。然而，据指出，此项权利未见于现有货物运输公约，甚至都未见于此项权利早已得到商法和商事立法承认的海事部门。工作组听取了就草拟工作提出的一些建议，即关于使用诸如货物的“推定占有”等替代法律概念或引入“货物实际移交”等同效力的建议。应当对下述两种权利之间的联系做出澄清，即货物转让权和对根据第 10 条草案纳入可转让货物单证的权利的转让权。

第 2 款

76. 有与会者表示支持保留第 2 款，其理由是，对可转让货物单证持单人可以行使其权利包括可以行使其就货物灭失或受损向运输经营人主张任何权利的权利的期限应予明确载明。有与会者建议，不应把可转让货物单证持单人的权利与收货和交货挂钩，而是应当与签发和交出可转让货物单证挂钩，即根据第 12 条草案第 1 款要求在目的地交货。工作组采纳了这一建议。

77. 有与会者关切地指出，把可转让货物单证持单人的权利与可转让货物单证

的交出挂钩可能会有问题，因为在货物送抵时，可转让货物单证，一如海运单，可能尚未被递送至目的地。有与会者提醒工作组注意，在海事实务中，为避免船舶在持续运程中出现延误，如果承运人经由要求交货的当事人提供的赔偿保证书而得到合同约定的保护，从而免于承担因交货出错引发的赔偿责任，则承运人同意未经出示提单的所有正本即可交货。

第 3 款

78. 据指出，第 9 条草案第 1 款(b)项所载要求与涉及交货的第 12 条草案所载要求不相一致，前者要求可转让货物单证持单人应当交出所有正本方能行使其要求交货的权利，而后者要求仅交出一份正本。有与会者就此解释称，该款草案只涉及在运程中行使控制权，而不涉及提单延迟送抵目的地所造成的困难，对于此种困难，第 12 条草案提供了一种基于商业惯例的解决办法。工作组注意到关于应当对该款加以调整以适应电子环境的一项建议。

第 4 款

79. 以通信方式不得违反当事人意思自治和可适用国内法为由主张删除该款的意见得到一定的支持。据指出，该款的目地不清，可能会被误解为不允许电子通信用于该款未明确提及的情况。有与会者担心，该款草案可能会被误解为是指，凡属持单人行使控制权的情况，电子通信可能就足够了，而不论货物运输方面的现行国际公约在行使处分权上设有何种具体机制（例如，把指示插入运输单证本身）。考虑到有些代表团所持的主张保留该款的意见，工作组商定将该款置于方括号内，同时在脚注中说明上述审议情况，并商定在下届会议上对该款再做审议。

6. 第 10 条草案. 可转让货物单证或可转让电子货物记录下权利的转让

第 1 款

80. 工作组注意到，第 10 条草案不要求将可转让货物单证的转让通知运输经营人，以免有损可转让货物单证实质上可以作为所有权凭证。（另见上文第 34 段）。

81. 有与会者提醒工作组注意，它尚未就是否允许无记名可转让货物单证做出最后决定（见上文第 23 段）并商定暂时保留方括号内空白背书的提法。

82. 工作组审议了是否应保留(b)(-)项和(-)项中设想的两种情形，以及谁将是(b)(-)项中的“第一持单人”的问题。有与会者就此指出，在实务中，向卖方/发货人提供保护具有重要意义，特别是在由被运输单证指定为收货人的买方安排运输事宜的情况下。发货人享有在销售价款支付前保留对货物控制权的合法权利，但并非是由买方（例如根据《通则》“C”术语）安排的运输合同的当事方。为了保护自身免受买方违约的影响，卖方/发货人通常会在付款前保留运输单据。此后，运输单证将在没有背书的情况下交付给买方/收货人，这使得此种

情况有别于第 1 款(a)项设想的情况。

83. 工作组确认需要承认可转让货物单证下此种特定形式的权利转让，但一致认为，该条草案对经由实际交付和背书可转让货物单证进行的转让与只是经由交付进行的权利转让未做区分。

84. 工作组经讨论后暂时商定对第 1 款大致改拟如下：

“1. 持单人可以通过下列方式将可转让货物单证所包含的权利转让给另一人：

“(a) 把经正式背书的可转让货物单证交付给该人[，如果是指示单证的]把[或者经空白背书的]单证交付给该人；或者

“(b) 交付未经背书的可转让货物单证，条件是[：(一)]可转让货物单证是凭记名人的指示出具的，并且可转让货物单证是由可转让货物单证中指明的发货人交付给记名收货人的；[或(二)]所出具的单证是不记名的或经空白背书的。]”

85. 有与会者提醒工作组注意有必要考虑可转让货物单证商业用途与在国际货运通关和进口/出口手续方面的法律要求和监管要求之间的相互作用。特别是，工作组应考虑有关国家的海关及其他主管机构应当对哪些单证（即究竟是对运输单证还是对可转让货物单证进行审查或这两类单证都将予以审查）以及它们应当在多大程度上承认可转让货物单证下对货物权利的转让。工作组一致认为该问题具有重要意义，但把对其的审议推迟到完成关于文书草案实质性条文的审查之后进行。

第 2 款

86. 工作组商定按照其关于根据第 10 条草案第 1 款将持单人权利的转让与可转让货物单证的实际交付挂钩的决定，对该款进行调整。

7. 第 11 条草案. 向运输经营人提供补充信息、指示或文件

87. 工作组一致认为该条草案具有重要意义，其原因是，承运人可能需要得到关于履行合同或交付货物的指示，并应为此目的寻求得到控制货物的一方即可转让货物单证持单人的指示。

88. 有与会者询问，是否应当给这些条文拟订一条就持单人未按照请求向承运人提供相关信息或指示所造成的后果做出规定的补充规则。有与会者提醒工作组注意国际公约有这样一些规定，这些规定授权承运人在未获控制方指示的情况下，采取承运人认为符合该人根本利益的措施。为了避免与现有制度有可能发生冲突，有与会者建议，该条草案应当提及运输合同及其在该事项上的管辖法律。然而，目前的案文似乎为持单人创设了提供此类信息或指示的严格义务，而诸如信用证的签发银行等托运人以外的一些持单人可能无法提供此类信息或指示。

89. 工作组经讨论后商定按如下思路重新起草该项条文：

运输经营人为了履行运输合同规定的义务而需要货物相关信息、指示或单证的，运输经营人应当向可转让货物单证持单人索取这些信息、指示或者单证。运输经营人无法在合理时间内获得这些指示的，运输经营人应当按照运输合同行事。

90. 工作组还商定以《鹿特丹规则》第 58 条第 1 款为基础，用另一款对该项条文予以补充，其大致内容是，并非托运人而且没有行使运输合同下任何权利的持单人不承担第 11 条草案产生的任何赔偿责任。

8. 第 12 条草案. 货物的交付

第 1 款

91. 工作组商定删除该款中对“按要求”交出“运输单证”的提及。据指出，如同第 12 条草案第 4 款已经述及的，把交出运输单证的任何要求作为提取货物的条件都将受运输合同适用法律管辖。有与会者强调指出，可转让货物单证应当是为确保其可转让性而在提取货物上所需的唯一单证。

92. 有与会者提醒工作组注意，《国际货约统一规则》并不要求交货时交出铁路运单。相反，运单将伴随货物，由承运人在交货时交给收货人。工作组还注意到海运部门签发货代提单和船东提单的做法。据解释称，货代提单将由货运代理签发，而船东提单将由实际承运人签发给作为发货人的货运代理。实际承运人需要交出相关的船东提单才能将货物交付给货运代理。而持单人要求货运代理交付货物时只需要交出货代提单。

93. 工作组还审议了“在必要时正式背书”一语和置于方括号内的要求持单人表明其身份的短语是否需要的问题。据指出，根据第 2 条草案对持单人的定义，“正式背书”一语可能是多余的。考虑到第 9 条草案第 3 款中有一项要求持单人在行使控制权时表明其身份的类似规定，有与会者还对置于方括号内的案文是否需要提出了疑问。工作组商定按照其当前的形式保留这些短语。