



Distr.: General  
23 May 2023  
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）关于其第四十二届会议  
（2023年5月8日至12日，纽约）的报告

目录

	页次
一. 导言.....	2
二. 会议安排.....	2
三. 审议情况.....	3
四. 今后关于可转让货物单证的文书.....	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.....	4
1. 第13条草案. 货物的交付.....	4
2. 第5条草案. 可转让电子货物记录的使用条件和产生效力的条件.....	5
3. 第2条草案. 定义.....	7
4. 第3条草案. 可转让货物单证的签发.....	10
5. 第4条草案. 可转让货物单证的内容.....	14



## 一. 导言

1. 工作组第四十一届会议（2022年11月28日至12月2日，维也纳）着手开展贸法会赋予的拟订关于可转让货物单证的新的文书的新工作。<sup>1</sup>工作组该届会议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。工作组审议了第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。<sup>2</sup>

## 二. 会议安排

2. 由贸法会全体成员国组成的工作组于2023年5月8日至12日在纽约举行了其第四十二届会议。

3. 工作组下列成员国的代表出席了会议：阿根廷、奥地利、白俄罗斯、巴西、加拿大、智利、中国、科特迪瓦、克罗地亚、捷克、刚果民主共和国、多米尼加共和国、芬兰、法国、德国、希腊、匈牙利、印度、伊朗伊斯兰共和国、伊拉克、意大利、日本、马拉维、毛里求斯、墨西哥、摩洛哥、尼日利亚、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、乌克兰、美利坚合众国、委内瑞拉玻利瓦尔共和国、越南。

4. 下列国家的观察员出席了会议：阿塞拜疆、巴林、布基纳法索、缅甸、尼泊尔、阿曼、巴拉圭、菲律宾、斯洛伐克、斯里兰卡、乌拉圭。

5. 下列国际组织也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）、联合国亚洲及太平洋经济社会委员会（亚太经社会）、联合国欧洲经济委员会（欧洲经委会）和万国邮政联盟（万国邮联）；

(b) 政府间组织：海湾合作委员会（海合会）、海牙国际私法会议、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：维斯国际商事仲裁模拟辩论赛同学会（模拟辩论赛同学会）、中国国际贸易促进委员会（中国贸促会）、国际海事委员会、欧洲托运人理事会、国际法和比较法研究中心、国际货运代理协会联合会、国际铁路运输委员会、纽约州律师协会、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）

<sup>1</sup> 《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。

<sup>2</sup> A/CN.9/1127，第9段。

7. 工作组收到了下列文件：
  - (a) 临时议程说明 (A/CN.9/WG.VI/WP.97)；以及
  - (b) 关于可转让货物单证文书附加说明的经修订的一套初步条文草案 (A/CN.9/WG.VI/WP.98)。
8. 工作组通过了以下议程：
  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. 今后关于可转让货物单证的文书。
  5. 通过报告。

### 三. 审议情况

9. 工作组基于载有有关可转让货物单证文书附加说明经修订的一套初步条文草案的秘书处说明 (A/CN.9/WG.VI/WP.98) 继续审议该专题。工作组审议情况摘要见下文第四章。

### 四. 今后关于可转让货物单证的文书

#### A. 综述

10. 工作组在审议之初首先审议了是否应当把新的文书草案的适用范围限定于可转让货物单证是否由作为合同约定承运人的运输经营人签发的情况，而不是审议运输经营人作为实际承运人至少还履行运输合同项下部分运输的情况。

11. 有与会者支持对适用范围加以限定，其原因是，同时（由合同约定承运人）签发可转让货物单证和（由实际承运人）签发运输单证将能更好反映新的文书草案采用的双轨做法。据指出，允许实际承运人签发可转让货物单证可能会与管辖货物运输的现有国际公约产生冲突，因为运输单证中指定的收货人和可转让货物单证持单人都可以要求交付货物。然而，与会者普遍认为应当拓宽新的文书草案的范围，因为将其适用范围限定于由不履行任何运输段的合同约定承运人签发的可转让货物单证，实际上会让新的文书草案只是与货运代理有关。据指出，诸如《国际货物公路运输合同公约》（《公路运输公约》）等某些相关国际公约同时涵盖订立和履行运输合同的人及只是订立合同的人。关于铁路运输，据解释称，“承运人”的概念将包括合同约定承运人、后继承运人和替代承运人（类似于实际承运人）。合同约定承运人和后继承运人将成为运输合同的当事人，但他们本人并不一定是履行运输的人。铁路承运人也可以是货运代理人，但他们不应为签发可转让货物单证的目的而被迫成立子公司以成为货运代理人。有与会者强调新的文书草案需要发挥赋权文书的作用，并灵活应用于其他运输方式。虽然《国际铁路货运公约》关于国际铁路货物运输合同的统一规则（《国际铁路货物运输合同统一规则》）载有禁止把运输单证作为可转让单证

的规定，但该规定并不禁止签发单独的可转让单证。一些代表还指出，拓宽适用范围仍将遵守可适用的国内法。

12. 有与会者询问可转让货物单证是否可以由诸如“运输专员”之类组织货物运输但未订立某些国家法律含义内的运输合同的人签发。据解释称，新的文书草案的目的是，由作为合同约定承运人而并非代理人的货运代理人签发可转让货物单证。

13. 有与会者建议删除“运输经营人”定义中的“与发货人”一语，因为“发货人”的定义十分宽泛，可能并非是指合同订立人。工作组商定在下次审查第2条草案中的定义时审议该问题。

14. 工作组经讨论后商定，新的文书的适用范围不应局限于本人不执行运输的合同约定承运人。

## B. 关于可转让货物单证的文书的初步条文草案

### 1. 第13条草案. 货物的交付

#### 第2款

15. 有与会者提请工作组注意，第2款源自海事部门久已有之的签发三份海运提单正本的长期做法。关于对置于两组方括号内的案文的取舍，据指出，这两组案文虽然有其相似性，但它们反映了在立法政策方面的两种不同的选项。第二句肯定了在所签发的正本不止一份时仅凭出示一份运输单证的正本承运人即可交付货物的权利。而第一句规定，承运人只有在“善意”的情况下，才可以经由出示正本交付货物而获解除其义务。有与会者对此种情况下的“善意”概念表示关切，因为这一概念在法律上模糊不清，而且其基本假设是交出所有正本应当成为通行的规则。因此，与会者普遍支持把海事部门的做法延伸至签发可转让货物单证，以避免干扰现行做法。工作组经讨论后商定删除方括号内的第一句，保留第二句，并去掉其前后的方括号。

#### 第3款

16. 考虑到可转让货物单证是一种新的票据，因此不会形成任何习惯，有与会者对“以交货地的习惯方式”一语提出质疑。持单人确认收讫货物的必要性也受到质疑。有与会者就此表示，运输经营人收到持单人的确认实际上很重要。还据解释称，此种确认只有在运输经营人提出请求时才有必要。工作组经讨论后商定删除“以交货地的习惯方式”一语。

#### 第4款

17. 还有与会者认为“可适用于运输合同的法律”的提法是不充分的，因为除了仅仅涉及运输合同的法律和规则之外，还有其他一些法律和规则事关货物的交付。有与会者将《国际铁路货物运输合同统一规则》引作一个实例，该统一规则引入了一个涵盖目的地现有规则的更为宽泛的概念。还有与会者主要以第1

条草案为由质疑第 4 款的必要性，第 1 条第 2 款规定，新的文书草案不影响与运输业务的监管和管控有关的任何国际公约或国内法的适用，而第 3 款规定，新的文书草案没有更改运输经营人、发货人和收货人的权利和义务及其根据可适用的国际公约或国内法而承担的赔偿责任。然而，有与会者对在现阶段删除第 4 款提出异议。工作组经讨论后商定将第 4 款置于方括号内。

## 2. 第 5 条草案. 可转让电子货物记录的使用条件和产生效力的条件

### 一般性意见

18. 有与会者关切地表示，该条草案所处理的问题在某种程度上反映了《贸易法委员会电子可转让记录示范法》（《电子可转让记录示范法》）的规定，不适合在一项国际公约中统一处理此类问题，因为这样会让订约国难以灵活调整本国规定以适应其国内的法律制度。一种更好的替代办法是，只在必要的最低限度内处理这些问题，无论如何，都应当遵行《电子可转让记录示范法》和意在确保功能等同的条文草案所持做法。有与会者就此提请工作组注意，它尚未就新文书的形式做出最后决定。此外，据指出，有关电子运输单证的问题以前曾在国际公约中处理过，如《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》）和《国际公路货物运输合同公约》关于电子运单的附加议定书（《电子运单附加议定书》）。由于一项国际公约需要提供一个自成一体的法律制度，而且不同于示范法，它无法假定在一些关键问题上存在补充性的国内法规，因此，在草拟工作上仅仅严格基于提供功能等同参数的做法不足以确保《公约》的适当运行。

19. 另一个令人关切的问题是，第 5 条草案没有严格遵行《电子可转让记录示范法》的做法。因此，有与会者建议，新的文书应仅纳入关于该做法的一般性讨论，提及可适用的国内法并鼓励采纳《电子可转让记录示范法》。有与会者就此解释称，第 5 条草案主要是受《电子可转让记录示范法》的启发，之所以有所偏离，目的是为了《电子可转让记录示范法》适应新的文书草案所建立的可转让电子货物记录的情况，并以《鹿特丹规则》和《电子运单附加议定书》的相关条文为基础。与会者普遍支持保留关于可转让电子货物记录的详细规定，表示此种做法具有前瞻性，能够满足实地对可转让货物单证电子版本的实际需要（特别是在货物运输速度快于纸质单证的情况下）。在这方面引用的实例包括国际货代联合会多式联运电子提单和《国际铁路货物运输合同统一规则》/《国际铁路货运协定》电子托运记录。据指出，在新的文书中澄清可转让电子货物记录的使用对于贸易和金融业都是至关重要的。

### 第 1 款

20. 在前导句中列入“在法律要求或允许的情况下”一语的建议未获充分支持。工作组承认，源自《电子可转让记录示范法》和贸易法委员会此前关于电子商务的法规的拟议表述反映了经受住时间考验的功能等同验证标准。然而，在新的文书草案背景下，此种验证是不够的，新的文书草案的目的是创设一种任何现行法律均无法作为功能等同所持依据的新型的贸易单证。

21. 另据指出，第 1 款第二句兼顾关于可转让电子货物记录法律效力的肯定规则与不歧视条文，并规定在使用可靠性验证的情况下这两个方面都必须满足一些条件。有与会者支持这样一种观点，即该条草案应当采用更具分析性的架构，对新的电子货物记录的运行所完全需要的内容与只是经由不歧视规则和功能等同规则而能够实现的内容以及这些特定要素中究竟有哪些要素应当接受可靠性验证做出更加明确的区分。这可能需要把该条草案分成几段，并将其中一些内容移至单独的条文。

22. 一些代表团就对(b)项适用可靠标准提出质疑，其所持理由是，《电子可转让记录示范法》第 8 条和第 10.1 (a)条都并非以可靠方法为前提。其他一些代表团指出，鉴于要求在可转让电子货物记录本身中输入对承运人的后续指示，可靠标准至关重要。还应当考虑谁需要访问可转让电子货物记录的问题。据澄清道，《电子可转让记录示范法》第 8 条和第 10.1 (a)条列有一项绝对的标准，就第 8 条而言，所列标准高于可靠性标准。

23. 据认为，可以把(b)项分为两个部分。如同第 4 条草案所示，根据第 4 条的规定记录所有信息的要求的第一部分并非是必需的。提及“可以调取以备日后查用”的第二部分可以纳入第 2 条草案下的“电子记录”的定义。有与会者就此强调，经由“可转让货物单证”定义中的最后一句，第 4 条将对纸质版本和电子版本一并适用。还据指出，贸易法委员会关于电子商务的文书无一将功能等同规则纳入“电子记录”的定义。然而，据指出，这一概念已经纳入《鹿特丹规则》第 1 (17)条关于“电子通信”的定义。

24. 关于(c)项，有与会者询问“排他性控制”的定义是否必需。有与会者就此解释称，“控制权”的概念等同于实际占有，《电子可转让记录示范法》没有界定“排他性控制”这一术语。

25. 关于(d)项，工作组听取了这样一项建议，即遵行《电子可转让记录示范法》第 11 条的做法，在单独一款中处理控制权问题。另一项建议是在已经提及“占有权”的第 2 条草案下的“持单人”定义中述及与占有权功能等同的控制权问题。有与会者就此提及将“占有权”与《鹿特丹规则》使用的“持单人”定义挂钩的不同做法。

26. 有与会者询问新的文书草案是否应当列入关于背书的任何规则，包括例如在电子环境下如何背书的规则。有与会者提请工作组注意，它尚未就是否允许无记名可转让货物单证做出最后决定。因此，“包括通过背书或转让给无记名持有人”一语应当留在方括号内。

27. 工作组商定推迟审议关于电子方面的条文草案，在最后审定关于可转让性的实质性条文之后再作审议。工作组回顾，它已完成对第 1 条和第 2 条草案除外的其他所有实质性条文的一读。

### 3. 第2条草案. 定义

#### 第1款 (“实际承运人”)

28. 工作组注意到,“实际承运人”一词在新的文书草案中只出现过一次,即出现在第3条第3款草案中。普遍的理解认为,该款的目的是澄清,签发可转让货物单证不影响签发运输合同适用法律或合同条款所要求的任何运输单证。鉴于工作组已决定新的文书草案的适用范围不应局限于本人不执行运输的合同约定承运人(见上文第14段),“运输经营人”的定义将涵盖订立运输合同的任何人,而不论该人本人是否执行了运输。有与会者指出,由任何实际承运人签发的任何运输单证的提法都与“运输单证”的定义不相一致,后者仅指由运输经营人签发的单证。因此,有与会者质疑在第3条第3款草案第一句中是否有必要区分运输经营人和任何实际承运人。工作组商定删除该句中对“实际承运人”的提及并且还删除“实际承运人”的定义,因为该用语将不再会出现在新的文书草案中。

29. 有与会者支持这样的观点,即第3条第3款草案第一句没有必要,这两句可以合并。有与会者就此指出,这两句涉及不同的概念:可转让货物单证与需要签发的任何运输单证之间的关系,以及与在执行国际运输的后期阶段可能与国际运输有关的任何其他单证之间的关系。虽然第1条第2款草案已述及新的文书草案与有关货物运输的任何国际公约或国内法之间的相互关系,但工作组认为,第3条第3款草案起到了规范可转让货物单证和运输单证并存的重要作用。有与会者指出,新的文书草案不仅应当澄清,可转让货物单证并不取代强制性法律要求签发的运输单证,而且还应当保留使用虽然法律未作要求但在实务中使用的其他各类单证的可能性,例如货运代理人的标准贸易条款和条件。另一项建议是,第3条第3款草案应当纳入《联合国国际货物多式联运公约》(《多式联运公约》)第13条第二句的措辞,但该项建议也未获充分支持。

#### 第2款 (“发货人”)

30. 工作组商定将“发货人”的定义限定于与运输经营人订立运输合同的人,但又指出,新的文书草案应当考虑到销售合同中经常涉及三个实体,即订立运输合同的人、运输单证中指定的人和向运输经营人交付货物的人。有与会者解释说,发货人根据第3条第1款草案有权同意签发可转让货物单证,据此就有理由对“发货人”使用狭义的定义。

31. 工作组还商定删除“或以其名义或代其”一语,因为代理协议和法律代理的问题通常在国内法中处理。

#### 第3款 (“收货人”)

32. 有与会者对将收货人界定为“有权提取货物”的人表示关切,认为只有可转让货物单证的持单人才有权提取货物。有与会者建议对该定义加以修订,以使用有权“根据运输合同或运输单证”提取货物的人的提法。另一项建议是引入“原收货人”的概念。

33. 工作组在审查了“持单人”的定义之后重新审议了该定义，并商定按“收货人系指运输合同中指明的有权提取货物的人”的大致措辞修订该定义。据强调称，收货人通常留待发货人指定。工作组还商定在稍后阶段重新审议关于持单人享有替换收货人的权利的第9条第1款(c)项草案。

#### 第4款（“持单人”）

34. 虽然一些代表团建议，“排他性控制权”的概念应反映在“持单人”的定义中，这一概念应当相当于在可转让电子货物记录情况下的占有权，但普遍看法认为，新的文书草案应列入关于电子方面的单独一节，其中还将讨论在电子情况下满足关于占有权的要求的条件。据指出，在“持单人”的定义中引入“排他性控制权”的概念会让该定义变得过于复杂，没有必要。

35. 会上还强调了在电子环境下界定“背书”的困难，原因是“正式背书”的概念可能等同于“正式转让”。有与会者提及《电子可转让记录示范法》关于背书的第15条。工作组商定，新的文书草案中关于电子方面的单独一节还应就关于背书的功能等同规则做出规定。在措辞方面，会上请工作组审议统法协会/贸易法委员会联合工作组编拟的仓单示范法草案中关于“持单人”的定

36. 考虑到工作组尚未就无记名单证做出决定，会议商定，现阶段应将最后一句保留在方括号内。

37. 关于新的文书草案应当引入背书规则（例如不间断连续背书的要求）的建议未获得任何支持。

#### 第5款（“国际货物运输”）

38. 工作组商定删除该定义，其原因是，“国际货物运输”这一术语基本上明白易懂，显然可以从第1条第1款草案中推断出来。有与会者就“运输合同中规定的”一语的效力表示，新的文书草案应当适用于在运输合同订立之时具有国际性的任何货物运输，而不论可能会改变国际性的交货地的后续变动。

#### 第6款（“可转让货物单证”）

39. 有与会者建议将“单证所适用的法律”改为“运输合同所适用的法律”。有与会者就此解释称，该短语指的是确定是否承认任何其他适当措词与“凭指示”或“可转让”具有相同效力的所适用的法律。另一项建议是删除这一短语，其所持理由是，新的文书草案应当详尽列举关于适当措词的实例，而不是交由国内法决定。工作组经讨论后商定删除“或通过该单证所适用的法律承认具有同等效力的其他适当措词”一语，代之以“或同等表述”的词句。

40. 工作组在现阶段未采纳关于删除“运输经营人签字”的提法的建议，其原因是，之所以插入这一提法是为了反映工作组先前审议情况（见A/CN.9/1127，第57段），据认为，该签字是单证被承认为可转让单证的一个基本要素。有与会者强调，有必要确保该短语与第4条第1款草案保持一致，因为后者规定，可转让货物单证应由运输经营人或代表其行事的人签字。

41. 有与会者对要求可转让货物单证表明“货物已由运输经营人收到”表示关切，因为在实务中，货物通常并非是由货运代理人本人实际收到的。虽然《鹿特丹规则》提及“收到”货物的概念，但该概念不仅指承运人收到货物，而且还指履约方收到货物。会上针对该关切提出了若干建议，其中包括：(a)引入“保管”的概念，认为就证明货物的交付而言这一概念具有重要意义；(b)指明货物已由运输经营人或代表运输经营人的任何其他人收到；以及(c)将“收到”一词改为贸发会议/国际商会《多式联运单证规则》和《国际货运代理商联合会可转让多式联运提单》中使用的“接管”一词。虽然头两项建议得到一定的支持，但工作组一致认为，该定义应当采用货物由运输经营人“接管”的提法，因为这类用语及其重复用语出现在相关行业广泛使用的单证中。会上仍然强调运输经营人应当确保对货物的保管。为保持一致，工作组还请秘书处将新的文书草案其他相关条文中的“收到”一词改为“接管”。

42. 工作组还商定删除“且未明确声明其为‘不可转让’或者‘不得转让’”一语，因为新的文书草案将只涉及可转让单证。

43. 根据其关于推迟审议电子方面条文草案的决定（见上文第 27 段），工作组延迟了其对第 2 条草案第 6 款第二句以及第 7 至 9 款的审议。

#### 第 10 款（“运输合同”）

44. 有与会者对“收取运费”一语表示关切，其所持理由是：(a)该短语可能会把某些物流合同排除在外，从而限制了新的文书草案的适用范围；以及(b)在实务中，与货运代理人订立的运输合同可能会列入对拟提供的所有各类服务的单一报价，而不具体指明运费。有与会者支持采用关于货物铁路运输、公路运输和航空运输的现有国际公约所载更通行术语“收取报酬”。有与会者认为虽然报酬的类型与该定义无关，但其仍然强调有必要在第 4 条草案第 2 款(h)项中反映“运费”的概念。有与会者提及《公路货运公约》使用的“与货物运输有关的费用”一词。会上还提及某些合同（如到岸价格合同）要求提单上注明“运费预付”。

45. 另一项关切涉及“委托他人履行”一语，该语可能被解释为是指作为代理人而不是作为合同约定承运人行事的货运代理人。据解释称，在实务中，货运代理人可以作为合同约定承运人或代理人行事，也可同时作为合同约定承运人和代理人行事。普遍的理解认为，运输经营人只有处在根据运输合同行事并占有货物的承运人的地位时，才能签发可转让货物单证。

46. 有与会者询问缘何有对“运输经营人”而不是对“承运人”的定义，因为对后者通常有普遍充分的理解。有与会者就此指出，该定义受到《多式联运公约》中“多式联运经营人”的定义的启发，意在涵盖非经营船舶承运人等各种商业惯例，因此其范围更广。

47. 工作组商定对该定义作大意如下的修订：“运输合同系指运输经营人承诺为收取报酬而履行国际货物运输的合同”。

## 第 11 款 (“运输单证”)

48. 有与会者建议删除该定义，其所持理由是，该术语在现有相关国际公约和国内法中已有定义，但这一建议未获充分支持。据指出，该定义的目的是，处理运输单证现有制度与为可转让货物单证设计的新制度之间的相互关系。该定义之所以需要也是因为它在新的文书草案中多次出现。有与会者澄清说，在新的文书草案的现行版本中，“运输单证”一语意在指涉由运输经营人签发的单证，其中载有将转载于可转让货物单证中的运输合同关键信息。

49. 把定义缩短为“运输单证系指根据运输合同签发的单证”的另一项建议也未获充分支持。考虑到可以经在运输单证正面插入适当说明而将其用作可转让货物单证，有与会者强调了(a)和(b)项所述要素对于可转让货物单证的重要性。有与会者提请工作组注意，《鹿特丹规则》载有关于“可转让运输单证”和“运输单证”的两个密切相关的定义。

50. 有与会者支持调整(a)项和(b)项的先后次序以反映事件的逻辑顺序。

51. 工作组经讨论后商定保留目前的措词，不过将按照先前的商定意见替换“收到”一词（见上文第 41 段）。工作组还请秘书处列入基于《多式联运公约》第 1(4)条的一则新的定义，以此作为供工作组下届会议审议的补充备选案文，其内容大致为：“运输单证系指证明运输合同、运输经营人接管货物以及运输经营人承诺按照该合同条款交付货物的单证。”

## 第 12 款 (“运输经营人”)

52. 工作组回顾其早先在审议新的文书草案适用范围时对该定义的审议情况（见上文第 10-14 段）。有与会者以不言自明为由质疑“承担履行合同责任”这一短语的必要性。不过据指出，“责任”的提法正确反映了合同约定承运人的立场，因而尤为重要。

53. 考虑到新的文书草案引入了新的概念，把“运输合同”的定义和“运输经营人”的定义合并在一起的建议未获任何支持。

## 4. 第 3 条草案. 可转让货物单证的签发

## 一般性意见

54. 作为一般性意见，有与会者指出，新的文书草案采用的双轨做法要求可转让货物单证不得取代根据运输合同签发的任何运输单证，但不一定要求签发两份不同的单证。会上对双轨做法和可转让国际货代联合会多式联运提单的双重单证制度做了区分。后者更类似于海运部门签发货代提单和船东提单的做法（还见 A/CN.9/1127，第 92 段）。

55. 考虑到海运部门的重要性以及沿海国家对海运的高度依赖，将有海运段的国际运输明确排除在新的文书草案适用范围之外的建议未获充分支持。据指出，不可转让的运输单证（如海运提单）也用于海运。有与会者就此指出，海

运提单所证明的海上运输的托运人保留随时要求签发可转让单证的权利，并且不会为此而以新的文书草案为依据。工作组商定对该问题需加以进一步审议。

#### 第 1 款

56. 工作组采纳了将第 1 款大致修订如下的一则建议：“发货人和运输经营人可以约定，货物由运输经营人接管之时，运输经营人应当根据公约的规定签发一份可转让单证。”

#### 第 2 款

57. 备选案文 1 被视为是最不合适的备选案文，因为该案文对防范同一个运输经营人就相同货物签发两份可转让单证的风险没有提供什么保护。市场上可转让单证所具有的两面性可能会引起银行业的关切，进而会阻碍可转让货物单证的使用。与会者广泛支持删除备选案文 1。

58. 在备选案文 2 和备选案文 3 之间，有与会者倾向于采用备选案文 2，其所持理由是，根据备选案文 3，运输单证只有在作为可转让单证签发的情况下才有可能成为可转让货物单证。一些代表团认为，如果国内法允许，新的文书草案不应妨碍把不可转让的运输单证用作可转让货物单证。有与会者就此援引《国际铁路运输公约统一规则》第 6.5 条，称该条是明确禁止运单具有提单效力的唯一已知的实例。如果属于这种情况，新的文书草案就可以在其缔约国之间起到对该禁令的减损的作用。与会者就此促请工作组避免给人留下这样的印象，即新的文书草案邀请各国通过与本国现有条约义务相冲突的条文。此外，即使《维也纳条约法公约》第 41 条允许仅在若干缔约国之间修改多边条约之协定，这也无法采用默认的方式进行，并且任何此类嗣后所修改的协定都要求把缔结所修改之协定的意图和协定对条约所规定的修改通知所修改之条约的其他缔约国。

59. 关于备选案文 2，有与会者建议对其进行修订以纳入：(a) 一项缺省规则，即应当在运输单证正面插入对新的文书草案的适当提及，以使运输单证作为可转让货物单证；(b) 一项后备规则，即在未签发任何运输单证或国内法禁止把运输单证作为可转让单证的情况下，可转让货物单证可作为除运输单证外的另一份单独单证签发。据解释称，单独一份单证可以避免两份不同的单证可能不一致的问题，也可减少市场上流通的单证的数量。有与会者对此种缺省规则的益处表示怀疑，担心它会限制市场的选择自由。有与会者关切地指出，拟议后备规则以当事人了解相关国内法为预设前提而在实务中会造成负担。另一个关切是，此种缺省规则必然会导致更改新的文书草案的目的，致使文书草案不再侧重于创设可转让的货物单证，而是侧重于给先前存在的运输单证赋予可转让性的功能。还有与会者建议在拟议缺省规则中澄清，运输单证唯有满足可转让货物单证的定义所述要求，方能作为可转让货物单证。

60. 在审查第 3 条草案第 3 至 6 款后，工作组就被视为新的文书草案核心内容的第 2 款进行了广泛的讨论。一种得到普遍赞同的看法认为，缺省规则应当是签发一份兼具运输单证和可转让货物单证功能的单一单证。第 2 款现有备选案文无一明确该上下等级，其在编排上的先后顺序可能会被误解为倾向于签发一份单

独单证。经过对各种选项的认真考虑，与会者要求工作组根据以下提议审查第 3 条草案第 2 款：

“2. 除非发货人和运输经营人另有约定，应当经在运输单证的正面插入适当提及而将其用作[本公约中的]可转让货物单证。

运输单证[本身/已经]是可转让的，则不得另行签发单独的可转让货物单证。”

61. 有与会者对该建议表示支持，因为它准确反映了以下理解：(a)把运输单证升级为可转让货物单证将是缺省规则；(b)禁止就同一批货物签发两份可转让单证。然而，有与会者关切地表示，该提议未指明可作为运输单证补充的单独单证而另行签发的可转让货物单证的签发时间。该提议也没有涵盖根据运输合同而没有签发任何运输单证的情况。此外，“除非发货人和运输经营人另有约定”这一短语可能会被解释为赋予当事人自行商定以任何形式签发可转让货物单证的酌处权。还有与会者指出，运输单证唯有满足新的文书草案中其他条文所述可转让货物单证的所有要求方能作为可转让货物单证。另一个问题是，运输经营人究竟在多大程度上可以不经签发任何运输单证即可进行国际货物运输。

62. 据指出，在多式联运涉及由不同运输单证涵盖的若干不同运输段的情况下，对其中涵盖某一特定运输段的某一运输单证是否可以升级为可转让货物单证可能存在疑虑。有与会者就此指出，新的文书草案关于“运输单证”的定义把并非由运输经营人签发的运输单证排除在外。有与会者还从银行业的角度强调应当有涵盖整个“门到门”行程的可转让单证。

63. 有与会者建议在作为单独单证另行签发的可转让货物单证中插入对新的文书草案的适当提及。据指出，《国际货约统一规则》要求运单列入关于运输应受这些统一规则管辖的一则声明。

64. 工作组经讨论后商定保留第 2 款的下述修订案文以作为进一步审议的基础：

“(a) 在第 1 款中，除非当事人另有约定，应当经在载有第 4 条所列信息的运输单证正面插入对本公约的适当提及而将其用作本公约中的可转让货物单证。

(b) 当事人根据第 2 款(a)项约定不将运输单证用作可转让货物单证的，可转让货物单证可以作为单独单证另行签发，条件是第 2 款(a)项所述运输单证并非可转让单证。”

### 第 3 款

65. 首先，有与会者询问新的文书草案是否设想在涵盖若干单一运输方式合同的多式联运背景下签发不止一份可转让货物单证。工作组获悉，从受《国际货约统一规则》管辖的某个地方运往受《国际铁路货运协定》管辖的另一个地方的货物可以只使用一份运单，但整个运输的每一段将受其各自法律制度管辖。有与会者询问，在此种情况下，是否需要根据同一运输经营人订立的不同运输合同签发不止一份可转让货物单证？有与会者就此解释称，从理论上讲，新的文书草案允许就每一份运输合同签发一份可转让货物单证；然而，在实务中，

运输经营人可能只与同一个发货人订立一份运输相同货物的运输合同，而不论其是否意图亲自履行运输。有与会者质疑签发不止一份可转让货物单证的可取性，其所持理由是，银行不大可能接受仅涵盖一段运程的可转让货物单证，因为在这段运程方面可能还签发了为融资提供充分担保的其他可转让货物单证。

66. 至于第 3 款的措词，工作组回顾其在审议“实际承运人”的定义时作出的删除第一句中“实际承运人”提法的决定（见上文第 28 段）。有与会者建议将第一句中“任何运输单证”的提法改为第二句所载“与运输有关或与国际货物运输所涉其他服务有关的任何其他单证”的较宽泛用语，但该建议未获充分支持。一些代表团对“替代”一词表示关切，因为它可能意味着可转让货物单证是作为除运输单证外的一份单独的单证另行签发的，工作组尚未就此作出决定。

67. 删除鉴于第 1 条草案第(2)款和第(3)款而属多余的第二句的另一项建议未获充分支持。有与会者重申，该句保留了利用实务中所用没有法律要求的其他各类单证的可能性，例如货运代理人的标准贸易条款和条件。有与会者强调工作组必需在讨论第 1 条草案第(2)款和第(3)款之后对该句再作审议。

68. 工作组经讨论后商定：**(a)**修订第一句以申明，作为单独单证另行签发的可转让货物单证不得取代运输经营人可能必需签发的任何运输单证；及**(b)**保留现有形式的第二句以便稍后再作审议。

#### 第 4 款

69. 有与会者对“为补充空运提单、公路托运单或铁路托运单”这一短语表示关切，其所持理由是，该短语把其他不可转让的运输单证（例如海运单）排除在外。考虑到随着各种新做法的发展演进，可能会出现各种新型运输单证，有与会者质疑本款详尽列举各种不可转让的运输单证的必要性。有与会者就此支持将该短语改为“为补充不可转让的运输单证”。

70. 有与会者告诫工作组不得将可转让货物单证的效力与在运输单证中有否相应的批注挂钩。在实务中，可转让货物单证的持单人（例如银行）很难对运输单证所有副本中的批注进行核实，因为这将不利于可转让货物单证行使其可转让性和融资的功能。与会者普遍认为，可对第 4 款进行修订，规定运输经营人有义务在运输单据中做出批注，不过有一些代表团指出，运输经营人可能不希望承担更多责任，因为根据某些相关的现有国际公约（例如《国际货约统一规则》），运单中的条目应当由发货人负责。另有一些代表团称，之所以认为给运输经营人规定此种义务具有商业上的合理性，是因为作为单独单证另行签发可转让货物单证是运输经营人提供的一种额外的收费服务。据补充说，此种义务不会造成负担，因为可转让货物单证可以与运输单证同时签发或紧随其后予以签发。然而，让可转让货物单证归于无效的后果似乎过于严重，新的文书草案要求运输经营人在运输单证中做出此类批注而不具体指明未作批注的后果可能即已足够。虽然新的文书草案无意处理责任问题，但有与会者提请工作组注意，运输经营人违反做出批注的义务仍将会使其对违约行为承担责任。

71. 另一项关切涉及“运输单证”所有“副本”的提法，该提法可能会被解释为把运输单证的正本和分包商为多式联运特定运段签发的运输单证排除在外。

有与会者就此指出，“运输单证”的定义意在仅涵盖由运输经营人签发的单证，而不包括由分包商签发的单证，因此，新的文书草案不应要求在由分包商签发的运输单证中作出批注。有与会者支持删除“所有副本”这一短语，因为现有的货物运输公约对“正本”和“副本”这两个术语的使用不尽相同。

72. 工作组经讨论后商定对该款作大意如下的修订：“签发作为不可转让运输单证补充的单独单证的可转让货物单证运输经营人，应当在运输单证中插入相应批注以确认此种可转让货物单证的签发。”

#### 第 5 款

73. 有与会者以银行通常不希望在可转让单证的正面被指定为收货人为由支持签发无记名单证。以该问题已在第二句述及为由要求删除“或按记名人的指示”一语的建议未获支持，因为据认为第一句应当列举不同类型的可转让单证。虽然有些代表团建议删除第二句和第三句并将这些问题交由国内法处理，但另有一些代表团认为，新的文书草案应当提供一种解决办法。有与会者提请工作组注意，不同的法域对不指明记名人的“按指示”开具的提单有着各不相同的处理方式。有与会者对如果未注明名称则可转让货物单证应被视为按发货人指示开具的规则提出疑问。工作组商定现阶段保留方括号内的短语。

#### 第 6 款

74. 有与会者倾向于支持备选案文 1，但有一项谅解，即在可转让货物单证中注明正本份数将与商业惯例相一致。据指出，银行在信用证交易方面通常会要求出示提单的所有正本。尽管第 4 条第 2 款(g)项草案也要求在可转让货物单证中指明正本的份数，但据指出，该项作为可转让货物单证内容的清单有着不同的目的。工作组商定保留备选案文 1，并删除备选案文 2。

### 5. 第 4 条草案 可转让货物单证的内容

#### 第 1 款和第 2 款

75. 工作组商定把第 1 款和第 2 款合并成一个统一的强制性清单，而不指明究竟哪些信息是转载于运输合同的。考虑到工作组已就在某些条件下把运输单证用作可转让货物单证的缺省规则达成一致，有与会者支持插入一则内容大致如下的新的条文：“根据第 3 条第 2 款(b)项作为单独单证另行签发的可转让货物单证，应当转载运输单证载明的第 1 款所述细节。”

76. 关于第 1 款的前导句，有与会者鉴于已经包含在载于第 2 条草案第 6 款关于“可转让货物单证”的定义中而质疑要求运输经营人签署可转让货物单证的必要性。工作组商定把“可转让货物单证”定义中的“签署”一词改为“签发”，并将第 1 款和第 2 款的前导句合并为大意如下的内容：“可转让货物单证应当由运输经营人签署，并且应当载明：”。

77. 据指出，第 2 款(a)项和(b)项涉及货物的一般性质和状况，属于事实陈述，而并非运输合同中的信息。工作组就此审议了关于删除“发货人提供的所有此

类细节”一语的建议。据指出，新的文书草案应当回避诸如运输经营人可以在多大程度上对发货人提供的任何信息加以限定之类实体法问题，而是应当把这些问题留给可适用于运输合同的法律处理。工作组经讨论后请秘书处修订(a)项，在“货物的一般性质”一语之后添加“[由运输经营人负责]”一语，并将“发货人提供的所有此类细节”一语置于方括号内以供工作组进一步审议。

78. 会上普遍持有的理解是，将把第 7 条草案第 1 款提及的可转让货物单证的效力与第 4 条草案所列强制性要求挂钩，工作组本届会议尚未就此做出决定。有与会者认为，可转让货物单证与运输单证不相一致不应影响可转让货物单证的效力。