



联合国国际贸易法委员会

第五十七届会议

2024年6月24日至7月12日，纽约

第六工作组（可转让货物单证）第四十三届会议（2023年11月27日至12月1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. 今后关于可转让货物单证的文书.....	3
关于可转让货物单证的文书的初步条文草案.....	3
1. 第1条草案. 适用范围	4
2. 第3条草案. 可转让货物单证的签发.....	5
3. 第4条草案. 可转让货物单证的内容.....	8
4. 第5条草案. 可转让货物单证中的缺陷	10
5. 第6条草案. 可转让货物单证的证据效力.....	12
6. 第7条草案. 持单人在可转让货物单证下享有的权利的范围	13



一. 导言

1. 贸法会 2022 年第五十五届会议将可转让多式联运单证的专题分配给第六工作组。¹工作组第四十一届会议和第四十二届会议在秘书处编写的一套关于可转让货物单证文书的初步条文草案基础上开始其审议。鉴于可转让货物单证文书可同时适用于多式联运和单式运输，工作组的标题后来改为“可转让货物单证”。²

2. 贸法会 2023 年第五十六届会议注意到工作组的下述决定，即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。³ 贸法会对第六工作组取得的进展和秘书处提供的支持表示满意。⁴

二. 会议安排

3. 由贸法会所有成员国组成的该工作组于 2023 年 11 月 27 日至 12 月 1 日在维也纳举行了其第四十三届会议。

4. 工作组下列成员国的代表出席了会议：阿富汗、阿根廷、澳大利亚、奥地利、巴西、加拿大、智利、中国、科特迪瓦、捷克、多米尼加共和国、芬兰、法国、德国、加纳、印度、印度尼西亚、伊朗伊斯兰共和国、伊拉克、意大利、日本、科威特、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、乌克兰、大不列颠及北爱尔兰联合王国、美利坚合众国、委内瑞拉玻利瓦尔共和国、越南、津巴布韦。

5. 下列国家的观察员出席了会议：埃及、萨尔瓦多、危地马拉、利比亚、马耳他、毛里塔尼亚、缅甸、阿曼、巴拉圭、菲律宾、塞舌尔、斯洛伐克、斯里兰卡、坦桑尼亚联合共和国。

6. 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）、联合国亚洲及太平洋经济社会委员会（亚太经社会）；

(b) 政府间组织：海湾合作委员会（海合会）、海牙国际私法会议、铁路合作组织；

(c) 国际非政府组织：国际法律研究中心、国际海事委员会、全球托运人论坛、国际法和比较法研究中心、国际商会、国际航运公会、国际货运代理协会联合会、上海仲裁委员会。

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 202 段。

² 同上，《第七十八届会议，补编第 17 号》（A/78/17），第 174(f)段。

³ 同上，第 168 段。

⁴ 同上，第 171 段。

7. 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）
8. 工作组收到了下列文件：
 - (a) 临时议程说明（[A/CN.9/WG.VI/WP.99](#)）；以及
 - (b) 一套附加说明的可转让货物单证文书初步条文草案修订本（[A/CN.9/WG.VI/WP.100](#)）。
9. 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

10. 工作组基于载有一套附加说明的可转让货物单证文书初步条文草案修订本的秘书处说明（[A/CN.9/WG.VI/WP.100](#)）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

关于可转让货物单证的文书的初步条文草案

一般性意见

11. 工作组听取了国际货运代理协会联合会、全球托运人论坛和国际商会代表的联合专题介绍。该专题介绍就以下方面展开了讨论：建立支持使用可转让单式运输和多式联运单证国际法律框架的需要、货物买卖双方的作用、货运代理的作用、可转让多式联运提单的演变、信用证交易流程、在途货物的销售和电子提单。

12. 会上尤其提及《国际商会国际贸易术语解释通则》，其中确定了货物责任从卖方转移到买方的时间节点和对以下方面负责的当事人：(a)关于货物国际运输的安排和付款，(b)货物保险，以及(c)完成海关手续并缴纳关税。有与会者建议，在讨论可转让货物单证的特征时应当牢记责任的分配。

13. 关于可转让多式联运提单，有与会者注意到，国际货运代理协会联合会于1968年开始编制标准提单，以方便货运代理满足托运人对信用证所可接受的单证的要求，此种单证可用于单式运输或多式联运。会上回顾了提单的各种功

能，包括运输合同的证明、货物收据、关于货物所有权和运费（运费预付或运费到付）的证明。有与会者提到，根据文书草案签发的可转让货物单证只需履行证明货物所有权的功能，而不是提单的所有功能。

14. 有与会者指出，在信用证交易中，银行通常要求申请人（即进口商）为信用证的签发提供担保，担保的形式可以是现金担保或信贷额度。据补充说，可以根据进口商的信用、抵押或质押的财产（如可转让单证）提供信贷额度。据解释称，在审查提单时，银行将主要审查这样一些方面的信息，即托运人、收货人、海运航次、装货港、卸货港、货物说明、正本份数、日期、装货人、运费预付、签发地和签发日期、承运人或提单签署人的姓名和身份。据澄清，银行通常不会直接处理货物，而是会指定一个合格的仓库来处理质押提单下的货物。

第 1 条草案. 适用范围

第 1 款

15. 工作组首先审议了第 1 款前导句中“国际货物运输”的含义是否足够明确的问题，因为工作组在第四十二届会议上决定删除该术语的定义草案（A/CN.9/1134，第 38 段）。有与会者就此指出，该术语通常不难理解，而且在各种单式运输公约中均有定义。据补充指出，“国际性”要素以货物经过不同国家为必要条件。

16. 关于(a)项和(b)项，有一种观点倾向于更严格的适用范围，要求掌管货物的地点和交付货物的地点位于不同的缔约国，以避免有可能产生的法律冲突问题并减少诉讼风险。据指出，《联合国全程或者部分海上国际货物运输合同公约》（《鹿特丹规则》）采用了较广的范围，这是因为该公约想要全面述及所涉所有问题，而这并非本文书草案的本意。另一种观点主张扩大适用范围，在掌管货物的地点或交付货物的地点位于某一缔约国时即可适用文书草案。据解释称，在实践中，货物可能在运输途中被出售，因此，交货地点可能在运输过程中多次变更。若要求交货地点必须位于一缔约国，那么当货物在运输途中被出售时，文书草案是否可适用的问题将存在极大的不确定性。

17. 一种持中的观点建议将更广泛的适用范围与当事人选择适用文书草案的机制结合起来。针对第 3 条草案第 1 款是否已提出这类机制的问题，与会者意见不一。据指出，第 3 条草案反映了在可转让货物单证签发方面的当事人意思自治原则。

18. 有与会者建议，考虑到在确定单证是否可被承认为所有权凭证时通常会适用签发地的法律，文书草案的适用应当以可转让货物单证的签发地为准。有与会者强调，在实践中难以确定签发地，特别是在电子环境下。

19. 工作组回顾，“收到”一词已改为“掌管”，是为了解决在实践中货物通常不是由货运代理本人实际收到这一关切（A/CN.9/1134，第 41 段）。与会者还提醒工作组注意，目前的工作设想是，文书草案将采取公约的形式。

20. 有与会者建议插入一个新的(c)项，内容为“拟交付货物的运输始于与一缔约国订立合同的另一国家”，但未得到支持。

21. 工作组经讨论后商定在现阶段保留第 1 款中的“或”这一连接词，并请秘书处脚注中详细说明允许当事人选择适用文书草案的机制。

第 2 款

22. 工作组重新审议了是否应将海运段的国际运输排除在文书草案适用范围之外的问题（A/CN.9/1134，第 55 段）。有与会者支持予以排除，因为关于提单的规则早已确立，不应受到文书草案的影响。此外，本身即为所有权凭证的提单一旦签发就不再需要有可转让货物单证。不承认电子提单的现有海事公约所可能留下的空白，正在通过实施均已提供适当解决方案的《贸易法委员会电子可转让记录示范法》和《鹿特丹规则》而逐步得到填补。有与会者持反对意见，告诫不应把有海运段的国际运输排除在外，因为多式联运可能经常是包括海运段的，即使海运段并非主要的运输段。据指出，不可转让运输单证（如海运提单）也用于海运。

23. 有与会者关切地指出，第 2 款没有具体列明文书草案将不适用于有些法域可能限制转让的某些货物，例如危险材料。会上提出的另一个关切是，某些货物的交付可能需要特殊的交付安排（例如技术设备或设施），但却没有这方面的具体规则。会上就此解释称，关于可转让货物单证的文书并非述及某些货物可交易性的适当文书，该问题属于由公共政策和国家法律处理的事项。

24. 有与会者建议在“国家法律”之后添加“及各国主管机构”一语。另一项建议是在提及文书草案的适用范围时插入“保管”一词。

25. 工作组经讨论后商定保留现有措辞，并且指出，对于把有海运段的国际运输排除在外是否可取的问题，可在以后讨论与其他公约的可能冲突时予以讨论。

第 3 款

26. 有与会者询问文书草案与现有国际公约特别是与货物处分权相关条文之间的关系。有与会者提醒工作组注意，第 3 款意在反映文书草案采用的双轨做法。

第 3 条草案. 可转让货物单证的签发

第 1 款

27. 会上澄清，第 1 款允许当事人签发可转让货物单证，该单证自签发起即受文书草案的管辖。

第 2 款

28. 有与会者表示，鉴于第 2 款载有对第 4 条草案第 1 款的比照提及，建议在第 4 条草案第 1 款中列入可转让货物单证须载有“凭指示”或“可转让”字样的要求，而不是将其作为第 2 条草案第 4 款中可转让货物单证的定义的一个要素。有与会者提醒工作组注意其先前的决定，即在这方面遵循《联合国海上货物运输公约》（《汉堡规则》）中的做法，该公约第 15 条第 3 款确认，提单即使缺乏任何特定事项，但如果符合该公约第 1 条第 7 款中的定义，则将仍然有效（A/CN.9/1127，第 55 段）。有与会者还澄清说，根据第 5 条草案第 1 款，可转让货物单证的有效性与第 4 条草案第 1 款无关。

29. 另一项建议是删除“在其正面”一语，因为该表述含义模糊，而且在电子环境下难以适用这一概念。有与会者就此强调，必须在注释中醒目标明运输单

证应当作为可转让货物单证，并且必须醒目适当提及文书草案，而不是将其隐藏在运输单证的一般适用条件中。

30. 有与会者问，如果未根据某一运输合同签发运输单证，这种运输合同是否可根据第2款规定用作可转让货物单证。会上就此解释称，第2款始终假定已签发运输单证，而并非意在把运输合同转变为可转让货物单证。

31. 在讨论第5条草案第3款时，有与会者关切地指出，第2款没有具体规定所要求的注释必须说明运输单证作为可转让货物单证的起始日期。

32. 工作组经讨论后商定删除“在其正面”一语，并澄清注释和对文书草案的提及都应当醒目。

第3款

33. 有与会者对第一句特别是该句开头处三个短语的复杂性表示关切。有与会者建议删除第二个或第三个短语。会上就此解释称，第3条草案第2款所设想的是把可转让或不可转让的运输单证升级为可转让货物单证，因此，只要适用法律不予排除的话就不会妨碍把不可转让运输单证用作可转让货物单证。虽然第3款的目的是允许可转让货物单证作为单独单证另行签发，但会上澄清说，第二个短语提及运输单证不可转让的情形，目的是避免同一个运输经营人有可能就相同货物签发两份可转让单证。另一项建议是将第二个短语中的“不可转让的”改为“无法成为可转让的”。有与会者就此指出，此种措辞无助于提高法律确定性，并且会使持单人和银行不得不承担确定某些单证根据其管辖法律是否可合法转让的责任。

34. 关于注释，有与会者强调，作为单独单证签发的可转让货物单证和与之相关的运输单证都应当确认可转让货物单证的签发。有与会者建议，文书草案应具体规定运输经营人未在运输单证中插入注释以确认签发了可转让货物单证而产生的后果。据指出，运输经营人未插入必要的注释不应影响可转让货物单证的有效性。还有与会者强调了银行对这种注释进行检查的实际困难。有与会者补充说，关于运输经营人未插入必要的注释而造成的损害问题，应当在相关国家法律而不是在文书草案中处理。

35. 有与会者询问，在没有签发任何运输单证的情况下，可转让货物单证是否可以作为单独单证签发。有与会者质疑允许在没有任何运输单证的情况下签发可转让货物单证是否可取，因为在实践中如果没有签发运输单证，当事人可能不会出售在途货物。

36. 虽然草拟第3款时考虑到了《国际铁路货物运输合同统一规则》第6条第5款，但会上澄清说，第3款也可适用于其他情况，例如，运输单证不包含第4条草案第1款所载信息及《国际铁路货物联运协定》（《国际货协》）规定的适用规则不允许在运输单证中插入任何补充信息的情况。

37. 工作组经讨论后商定在第3款中规定，作为单独单证签发的可转让货物单证和相关运输单证中均应载有注释，以确认签发了可转让货物单证。会上请秘书处修订第一句，使其更便于阅读。

第 4 款

38. 有与会者建议删除该款，因为第 1 条草案第 2 款和第 3 款已经澄清，文书草案不会影响当事人在可适用国际公约或国家法律下的权利和义务。有与会者关切地表示，第 4 款可能会被解读为在多式联运包括海运段的情况下允许同一运输经营人签发两份可转让单证，而这是不可取的。有与会者就此指出，发生这种情况的风险很小，而且根据第 3 条草案第 3 款，只有在运输单证不可转让的情况下才能另行签发单独的可转让货物单证。

39. 有与会者对删除第一句表示关切，因为该句明确列出了文书草案所采取的双轨办法的一个关键要素。有与会者提到，这种明确陈述可能对铁路部门尤为重要。工作组商定保留该句。

40. 工作组转而商定删除被认为没有必要的第二句。

第 5 款

41. 有与会者支持在第一句中列出三种不同类型的可转让单证（即凭不记名人指示、凭记名人指示或凭无记名持单人指示）。然而，据指出，“记名”提单（即只允许向某特定记名人交货的可转让货物单证）不在文书草案的涵盖范围内。

42. 有与会者建议删除第二句和第三句，将该问题留待国内法律和行业惯例处理。据解释，“凭指示”一词在海上贸易中是众所周知的。所谓在未标明名称的情况下可转让货物单证应被视为凭发货人指示开具的推定是有问题的，因为可转让货物单证的第一持单人往往不是发货人，而是承运人。其他一些代表团赞成保留这些句子，因为铁路运营商不习惯处理可转让运输单证，而通常熟悉发货人的指示。据指出，该条文列出了明确的规则，意在减少可转让货物单证的引入对铁路运输做法的干扰。

43. 有与会者支持签发无记名单证，尽管难以确定无记名单证持单人的合法性。

44. 工作组商定保留第一组方括号内“或凭记名人的指示”一语，并删除第二句和第三句。

第 6 款

45. 有与会者对可转让货物单证需要有多份正本提出质疑。据解释，在海运中，提单通常以三份正本一套签发，每份正本有不同的作用。通常情况下，一份正本发送给托运人，一份正本由货运代理保留，还有一份正本发送给买方，买方将其提交给银行以作为对信用证的支持。

46. 有与会者建议修订第二句，以申明副本是不可转让的，并应照此标记。另一项建议是在正本中标注副本不可转让。

47. 工作组商定保留第一句现有措辞，并请秘书处修订第二句以澄清副本可以“制作”而不可以“签发”。

第4条草案. 可转让货物单证的内容

第1款

(d)项

48. 关于(d)项, 有与会者对提及货物一般性质的内容表示关切, 并指出该要求可能过于笼统, 需要更加明细化。在这方面, 有与会者建议要求可转让货物单证载明《鹿特丹规则》第36条第1款提及的货物说明。有与会者提醒工作组注意各项运输公约在这一问题上的不同要求。虽然《鹿特丹规则》要求有“适合运输”的货物说明, 但适用于铁路和公路运输的其他一些公约仅要求说明“货物性质”。据补充说, 《联合国国际货物多式联运公约》和《汉堡规则》均使用了货物的“一般性质”一语, 这已被视为共同标准, 因此可以为不同运输方式的当事人普遍接受。

49. 有与会者支持保留“由运输经营人掌管的”一语, 因为货物的一般性质的状况以后可能会发生变化。

50. 还有与会者支持保留“所有这些事项均由发货人提供”一语, 并强调需要确保与销售合同中的信息和信用证下的要求保持一致。

51. 工作组请秘书处保留方括号内的案文, 并对该项进行修订以明确该项所述所有事项均由发货人提供。

(e)项

52. 有与会者认为, 如果不作《鹿特丹规则》第36条第4款那样的补充解释, “货物的外表状况”一语可能会含糊不清。据指出, 通常不要求铁路和公路运输的运输经营人检查货物的外表状况。有与会者建议在(e)项开头处添加“基于合理的外部检查的”一语。

53. 关于删除(e)项或将其移至第2款非强制性清单的建议没有得到足够的支持。会上强调了货物的外表状况在海事贸易中的重要性, 特别是在要求提供清洁提单以支持信用证方面。有与会者就此指出, 第5条草案第5款载有这样一项推定, 即如果不注明货物的外表状况, 可转让货物单证将被视为已申明在运输经营人掌管货物之时货物外表状况良好。另据指出, 第6条草案只允许运输经营人对(d)项提及的由发货人提供的事项提出保留。据解释, 从实际角度来看, 运输经营人为了自我保护, 更倾向于在拟签发的单证中说明货物的外表状况。

54. 在讨论第6条草案第1款时, 工作组重新审议了第4条草案第1款(e)项。有与会者建议提及第4条草案第1款(e)项, 以便运输经营人能够就货物的外表状况作出限定。有与会者重申, 在实践中, 运输经营人可能没有检查货物的合理手段。会上就此解释称, 第6条草案第1款意在允许运输经营人对发货人提供的信息加以限定, 但货物的外表状况是通常应由运输经营人加以确定的事实。有与会者支持在第4条草案第1款(e)项中澄清, 如果运输经营人没有这样做的合理手段, 则可插入一则表明此意的声明。

55. 工作组商定修订(e)项, 以规定如果运输经营人没有检查货物的合理手段, 则可插入一则表明此意的声明。

(h)项

56. 有与会者对可转让货物单证本身的签发日期表示关切，因为第4条草案第1款(h)项仅要求在单独签发可转让货物单证的情况下注明签发日期。有与会者建议修订第4条草案第1款(h)项，以澄清在所有情况下可转让货物单证都应注明签发日期。另有与会者建议进一步缩减第4条草案第1款(h)项的内容，仅要求提供可转让货物单证的签发地点和日期，而不要求提供运输单证的签发地点和日期。有与会者提醒工作组注意，运输单证的签发地点事关确定管辖承运人对货物灭失或受损所负赔偿责任的法律，签发日期事关计算向承运人提出索赔的时效期限（A/CN.9/1127，第38段）。

57. 工作组经讨论后商定修订(h)项，内容大致如下：“可转让货物单证和运输单证分开签发时各自的签发地点和日期”。

(i)项

58. 工作组采纳了关于删除“运输经营人已知”一语的建议，并指出如第1条草案第1款所述，交货地点对确定文书草案的适用性十分重要。会上强调了交货地点与货物最终目的地之间的区别。据解释，海运中的交货地点通常被理解为是卸货港，而卸货港并不一定是货物的最终目的地。

(j)项

59. 鉴于第3条草案第6款中有类似的规定，关于(j)项是否有必要要求可转让货物单证指明正本份数的问题，与会者意见不一。有些代表团建议删除(j)项以避免与第3条草案第6款有所重叠，而另外一些代表团则赞成删除第3条草案第6款并保留(j)项，以确保第4条草案提供的清单的完整性。还有与会者支持同时保留这两项条文，因为两者预期目的不同，第3条草案涉及可转让货物单证的签发，而第4条草案侧重于可转让货物单证的内容。还有与会者建议在(j)项中澄清，可转让货物单证的任何副本都应根据第3条草案第6款所述程序制作。

60. 工作组经讨论后商定保留(j)项现有措辞。

第2款

(c)项

61. 工作组未采纳将“运输合同适用法律”改为“可转让货物单证适用法律”的建议。据解释称，可转让货物单证转载了运输合同的某些内容，因此，关于运输合同适用法律的信息对银行具有重要意义。

(d)项

62. 有与会者建议，可转让货物单证签发国法律可能要求的任何事项都必须列入可转让货物单证，而不应由当事人自行决定。会上就此解释称，文书草案涉及的是可转让货物单证的内容，而不是运输单证根据其自身管辖法律必须包含的内容，该管辖法律不被文书草案取代。鉴于可转让货物单证是由文书草案创设的一种新的单证，因此不存在关于其内容的强制性法律。

63. 有与会者支持删除提及可转让货物单证签发国法律的内容，因为这种提及没有必要，也会造成混淆。

64. 针对在第 2 款中添加“被通知方”一词的建议，会上指出，这类信息应属于(d)项的范围。

65. 工作组商定对该款作大致如下的修订：“当事人可约定在可转让货物单证中插入的任何其他事项”。

第 3 款

66. 有与会者询问，运输经营人未能确保单独签发的可转让货物单证完全转载运输单证所述事项会产生何种法律后果。据指出，在实践中，国际货运代理协会联合会多式联运提单的签发是在货运代理进行尽职调查之后而在做出任何运输安排之前。此外，在海事不定期货船运输中，货物运输通常涉及租船合同和提单，这类似于同一个运输经营人签发不可转让运输单证和可转让货物单证的情况。单证不一致的风险由运输经营人承担。

67. 有与会者支持这样的观点，即可转让货物单证与运输单证之间不一致的风险实际上可以忽略不计，因为银行在审查信用证文件时很可能发现大多数不一致之处。有与会者就此提醒工作组注意，在途货物的销售常见于商品贸易，在这一阶段如有不一致之处是难以发现的。

68. 有观点认为，在出现不一致的情况下，应以可转让货物单证为准，而不是运输单证。会上强调可转让货物单证持单人应当能够依赖可转让货物单证所载信息。

第 4 款

69. 有与会者支持删除该款，因为手写签名的要求过于局限，没有反映当前的商业惯例。

第 5 条草案. 可转让货物单证中的缺陷

第 1 款

70. 据解释称，按照工作组先前商定，该款的结构沿用了《汉堡规则》所采用的做法（A/CN.9/1127，第 55 段）。有与会者认为，该款应当明确规定可转让性的最低要求，而不是比照提及第 2 条草案第 4 款中的可转让货物单证的定义。

71. 有与会者询问，该款是意在处理可转让货物单证的有效性，还是仅仅处理其法律性质。虽然《汉堡规则》第 15 条第 3 款仅提及提单的法律性质，但据指出，《鹿特丹规则》第 39 条第 1 款述及运输单证的法律性质或有效性。

72. 关于可转让性的最低要求，虽然有些代表团认为第 2 条草案第 4 款目前的措辞已经足够，但其他一些代表团建议对定义进行修订，以澄清单证必须由运输经营人签署和签发，并且必须表明单证中所列货物已由运输经营人掌管。对于可转让货物单证未列明正本份数是否会损害其可转让性的问题，与会者看法不一。有与会者强调应当在可转让货物单证中列入正本的份数，因为持单人在实践中难以找到这类信息。有与会者支持不把正本的份数列作可转让性的最低

要求，但有一项谅解，即第3条草案第6款要求运输经营人在签发一份以上正本时注明正本的份数；可转让货物单证持单人不应承担由于运输经营人的过失而造成此类信息缺失的风险。据指出，出于类似的原因，不可转让运输单证中如未按第3条草案第3款设想添加注释以确认可转让货物单证的签发，也不应损害可转让性。

73. 在文书草案中明确规定可转让货物单证正本所需份数的建议未获支持。另有与会者建议列入一项明确条文，规定在运输经营人未在可转让货物单证中指明正本份数的情况下，推定可转让运输单证被视为已申明只签发了一份正本。

74. 工作组商定保留第1款现有措辞，并对第2条草案第4款中可转让货物单证的定义进行修订，以澄清该单证必须由运输经营人签署和签发，并且必须表明单证中所列货物已由运输经营人掌管。

第3款

75. 对于运输单证签发后能否成为可转让货物单证的问题，与会者意见不一。一种观点认为，鉴于文书草案意在涵盖各种运输方式，而且在某些情况下，托运人可能在运输单证签发后几天才提出对可转让货物单证的要求，因此文书草案应允许在稍后阶段通过注释的方式对可转让或不可转让运输单证进行升级。据指出，只有在签发运输单证之后，发货人有机会出售在途货物时，才可能需要信用证。另据指出，只有在签发运输单证之后，当货物意外地从根据适用的国际公约承认运输单证为可转让单证的国家运至并非这些国际公约缔约方的其他国家时，才可能需要可转让单证。另一种观点认为，运输单证只能在签发时根据第3条草案第2款以注释方式进行升级。据指出，在实践中，申明国际货运代理协会联合会的多式联运提单将充当根据文书草案签发的可转让货物单证的注释，只能在所述提单签发的当天予以插入。

76. 如果运输单证可以在签发后升级为可转让货物单证，有与会者担心是否会列入一项推定规则，以允许运输单证自签发之日起充当可转让货物单证。运输单证可转让性的追溯效力被认为是有问题的，尤其是在得到某些可适用国际公约承认的可转让运输单证在签发之日后根据本文书草案被升级为可转让货物单证的情况下。允许该运输单证自签发之日起充当可转让货物单证，就将意味着该运输单证的可转让性在某一时间可能受两套不同的规则管辖。

77. 针对业界提出的在非签发时将不可转让运输单证升级为可转让货物单证的要求，有与会者提出了疑问。有与会者指出，将某些不可转让运输单证升级为可转让货物单证存在实际困难，因为这类不可转让运输单证的正本通常与货物随行，而不是由运输经营人或发货人保留。另有与会者询问，考虑到做出注释的地点可能有别于签发地点，注释地点是否会影响文书草案的可适用性。

78. 工作组商定保留现有措辞，并在以后阶段重新审议该款。

第4款

79. 有与会者建议删除该款，认为该款显然没有必要，因为第3条草案第1款已经规定，运输经营人应当在掌管货物之时签发可转让货物单证。对此，有与会者强调第3条草案第1款和第5条草案第4款目的不同。工作组商定保留现有措辞。

第 5 款

80. 有与会者建议增加一款，内容大致为“如果声明中未写明运费已经预付，则应理解为运费将由收货人支付”，工作组未采纳这一建议。会上就此指出，服务费通常由服务租用人支付，就运输服务而言即为发货人。

第 6 条草案. 可转让货物单证的证据效力

第 1 款

81. 与会者倾向于备选案文 1，该案文载有一项自主制度，说明了运输经营人在签发可转让货物单证时可如何作出限定的明确规则。有与会者支持将连接词“以及”改为“或”，因为在实践中，由于各种原因（例如货物用密封集装箱运送，或卫生和安全条例不允许登临运输工具），运输经营人可能没有检查货物的合理手段。据指出，第 1 款并未限制运输经营人对信息加以限定的方式。

82. 工作组详细审议了运输单证和可转让货物单证分开签发时所载信息可能不一致的问题。一种拟议解决办法是要求另行签发的可转让货物单证始终与运输单证一起流通（例如作为运输单证的附件）。有与会者对此提出质疑，认为该要求可能会让第 3 条草案第 3 款允许签发单独单证的目的落空。有与会者支持进一步完善第 4 条草案第 3 款，该款已经要求另行签发的可转让货物单证转载运输单证所列事项，以避免单证的不一致。会上强调不应要求银行两次核实相同的信息。

第 2 款

83. 工作组审议了如何处理单证有可能不一致的问题，例如在运输单证载有的运输经营人所作限定未反映在可转让货物单证的情况下。据指出，第 6 条草案第 2 款允许善意行事的第三方依赖可转让货物单证所载信息，运输单证中的限定将不予采纳。有与会者就对“善意”一词的解释表示关切，认为文书草案应当澄清，如果银行未审查运输单证，不应被视为是恶意行事。

84. 有与会者建议在“善意”一词之前添加“在正常的经营或融资过程中”一语。有与会者关切地表示，引入这样一个短语可能会损害文书草案作为一项公约的可接受性，因为公约不同于示范法，对其签署方是有约束力的。此外，据指出，“善意”一词在许多国际运输公约中使用，货物运输所涉各方当事人一般都能理解。

85. 有与会者对“包括收货人”一语表示疑虑，因为不同于其他第三方，收货人是掌握关于货物的信息的，因此不需要依赖可转让货物单证中的货物说明行事。有与会者指出，第 2 条草案第 2 款将收货人定义为运输合同中指定的有权提取货物的人，而收货人在某些情况下也可能是发货人，例如在根据当事人约定的贸易条件收货人必须与运输经营人订立运输合同的情况下，收货人也是发货人。

86. 有与会者建议，该款应当澄清，运输经营人就可转让货物单证中的任何信息提出的相反证据，仅针对已获可转让货物单证转让的第三方不予采纳。有与会者提及《鹿特丹规则》第 41 条(c)项，其中规定，针对依赖运输单证中某些事项善意行事的收货人，承运人提出的相反证据不予采纳。

87. 工作组商定删除“包括收货人”一语，并对该款进行修订，以澄清运输经营人提出的相反证据仅针对已获可转让货物单证转让的第三方不予采纳。有与会者指出，该条文还应保护代位承保人。

第 7 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

88. 有与会者对“控制权”的含义提出疑问，并指出“处分权”一词经常在运输公约中使用，而在电子环境中，“控制权”可能会混同于“排他性控制权”的概念。会上就此解释称，“控制权”一词源自《鹿特丹规则》，它包括了向运输经营人发出指示的权利。有与会者支持将“控制权”的概念改为“处分权”。还有与会者建议在第 2 条草案中列入“控制权”的定义。

89. 有与会者对该款提及运输合同表示关切。有与会者强调持单人在实践中难以了解运输合同的内容，并指出文书草案并不要求运输合同与可转让货物单证一起流通。据指出，在实践中，把实际承运人签发的各种运输单证附在可转让货物单证上可能会有困难。然而，有与会者指出，就国际货运代理协会联合会的多式联运提单而言，运输合同的标准条件见于该单证的背面。另据指出，在实践中，银行很少要求信用证交易必须出示运输合同的副本。

90. 另一个关切的问题是，第 7 条草案第 1 款意味着可转让货物单证持单人可以强制执行其并非当事人的运输合同所产生的权利。与会者强调，文书草案需要明确说明发货人在运输合同下享有的权利可以如何转让给可转让货物单证的持单人。然而，有与会者指出，文书草案只应阐明为可转让性的适用所固有的可转让货物单证持单人的权利，而不是在运输合同下的所有权利。然而，有与会者称，诉权可能尤其值得注意。有与会者建议列入一项条文，规定可转让货物单证的转让将有效地将运输合同下的诉权转让给新的持单人。会上提及英国《海上货物运输法》（1992 年）和新加坡《提单法》（1992 年）。

91. 据指出，应当赋予可转让货物单证持单人对在途货物的控制权，在货物上的任何先前存在的权利由此将不复存在，这必然会变更发货人在可适用国际公约下的权利。有与会者指出，第 1 条草案第 3 款载有“除本公约明确规定外”一语。有与会者询问，第 7 条草案所列的哪些权利需要根据运输合同行使。

92. 另据指出，前导句中的“包括”一词表明，控制权并不限于本条草案所述权利，而这偏离了《鹿特丹规则》第 50 条第 1 款，因为该款中的相应清单是已详尽列出的。据解释，文书草案的设想是，通过成为可转让货物单证的持单人，持单人除第 7 条草案第 1 款所述权利外，还可获得运输合同规定的权利。

第 2 款

93. 工作组回顾其先前已决定列入货物质押权，因为明确的规定有助于确保可转让货物单证在所有法域均能用作所有权凭证（A/CN.9/1127，第 75 段）。有与会者支持修订第 7 条草案第 4 款，以列入对第 2 款的比照提及，从而表明质押货物时应当出示所有正本。还有与会者支持删除“创设任何担保权”一语，并支持确保与《贸易法委员会担保交易示范法》中的术语保持一致。

第 3 款

94. 工作组商定将“权利”改为“权利和效力”，并将“所列”改为“规定的”。

第 4 款

95. 工作组回顾了先前就正本份数进行的讨论，并商定修订该款，以反映只有在可转让货物单证表明签发了一份以上正本的情况下，才要求在行使控制权时出示可转让货物单证的所有正本。有与会者对“适当”一词的必要性提出了疑问。有与会者支持就可转让货物单证正本的出示制定区别规则，规定背书给记名人的可转让货物单证为例外情况。会上请秘书处将“适当”一词置于方括号内，在下一份工作文件的脚注中提及已提交工作组的关于出示所有正本的规则例外情况的讨论，并考虑拟订关于背书给记名人的可转让货物单证的具体规则。

第 5 款

96. 有与会者表示支持删除该款，因为通信方式将取决于当事人意思自治和适用的国内法。有与会者担心，该款草案可能被误解为允许以电子方式对可转让货物单证纸质版的内容提出保留。鉴于有些代表团赞成保留该款，工作组商定将其保留在方括号内，以便结合第 3 章作进一步审议。

97. 有与会者建议添加“通过指定的通信渠道”一语。工作组商定将拟议添加内容置于方括号内该款末尾处，有待工作组审议是否有必要保留该条文。

其他问题

98. 有与会者关切地指出，文书草案没有规定由谁承担运输经营人在执行可转让货物单证持单人发出的指示时产生的费用。会上提及了《鹿特丹规则》第 52 条。对此，有与会者重申，发货人向后继持单人转让可转让货物单证时，应视为已放弃运输合同规定的权利。有与会者支持修订第 11 条草案，以表明持单人在转让可转让货物单证时，即转让了运输合同规定的权利。

99. 工作组听取了一项建议，即用一则条文取代第 3 章草案，要求各国建立适当的法律框架，如《贸易法委员会电子可转让记录示范法》所载的法律框架，以支持使用电子可转让货物记录。据指出，这则一般性条文将带来诸多好处，包括使各国有能力根据需要实现电子商务框架现代化，通过促进采纳贸易法委员会法规加强跨国界的法律协调，减少通过《公约》的障碍，避免重复工作或不同文书之间产生摩擦，以及加快项目的完成。