



联合国国际贸易法委员会
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

可转让多式联运单证

秘书处的说明

目录

	页次
一. 导言.....	2
二. 供工作组审议的问题.....	2
A. 新的文书的形式.....	2
B. 实质性范围（“双轨”和“样式中性”做法）.....	3
C. 与运输合同的关系.....	4
D. 与运输单证的关系.....	5
E. 记名单证和不记名单证.....	6
F. 电子货物单证.....	6
G. 有待审议的其他问题.....	7
三. 完成审议和关于今后工作的安排.....	8
附件	
新的文书的条文草案初稿.....	9



一. 引言

1. 贸法会第五十五届会议（2022 年 6 月 27 日至 7 月 15 日，纽约），审议了秘书处的说明（[A/CN.9/1101](#)），该说明概述了为响应贸法会早先的要求而在可转让多式联运单证领域开展的准备工作。经讨论后，贸法会商定将这一专题分配给第六工作组，并请秘书处编写一份案文初稿，反映贸法会第五十四届会议以来举行的专家协商的结果，并向贸法会 2023 年第五十六届会议报告工作组取得的进一步进展。¹
2. 本文件附件载有一套供工作组审议的附加说明的可转让多式联运单证文书条文草案初稿。以下各段列出了请工作组在这方面审议的一些关键问题。

二. 供工作组审议的问题

3. 在贸法会第五十五届会议审议期间，有与会者注意到所指定的工作组需要审议各种政策问题，因此，贸法会一致认为，现阶段不宜限制所指定的工作组的任务授权，也不宜就其应采取的做法提供详细的指示。²在这些参数的范围内，工作组负有广泛的任务授权，并在确定其工作范围和形式以及它认为适宜在关于可转让多式联运单证的新文书中予以处理的问题的处理方式上享有相当大的自由度。
4. 本说明附件所载一套条文草案初稿是秘书处根据贸法会的要求编写的，目的是帮助确定工作组审议工作的重点。这些条文草案主要基于现有国际货物运输文书的相关条文，并反映了自贸法会第五十三届会议将该议题纳入贸易法委员会工作方案以来由秘书处进行的专家协商取得的结果。以下各段载有关于草拟经专家协商形成的这些条文的背景资料，还介绍了工作组似宜在其审议中考虑的一些问题。

A. 新的文书的形式

5. 新的文书的中心目的是明确规定，由国际货物运输合同（也称为运输合同）的当事人约定签发的单证可以作为它所代表的货物的所有权凭证，而不论特定运输所使用的实际运输方式。目前只有海运提单属于这种情况，而空运提单以及公路和铁路托运单都不具备此种功能。海运提单的特殊情况是长期演变形成的，其作为所有权凭证的功能源于商法，经司法判例或立法被确认为一项法律规则。虽然并非所有各法域的法律都一致承认提单转让作为一种将财产转移给货物的手段的效力，但无可争议的是，仅凭当事人之间的约定不足以把该功能归属于运输单证。因此，秘书处咨询的所有专家都认为，需要立法把海运提单不可转让的功能延伸至就采用其他运输方式的货物运输所签发的单证。
6. 因此，该条文草案初稿是作为拟由国家颁布的立法案文而并非合同条款或指导案文拟订的。此外，在不影响贸法会就新文书的形式作出最终决定的前提下，考虑到涉及国际货物运输的文书历来是作为国际公约进行商谈和予以通过的，因此条文草案初稿采用了国际公约的形式，以确保最大程度的统一。如果工作组愿意，秘书处不妨拟订示范法的若干备选草稿，以协助工作组在今后的会议上构想此种备选案文。

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

² 同上，第 201 段。

7. 按照该做法，条文草案初稿尽可能使用现有国际运输公约中的术语。所涉公约包括 1980 年《国际多式联运公约》（《多式联运公约》）³；2008 年《全程或者部分海上国际货物运输合同公约》（《鹿特丹规则》）⁴；1980 年《国际铁路运输公约》⁵；《国际铁路货物运输合同统一规则》（1999 年《国际铁路货物运输合同统一规则》）⁶和 2020 年《国际铁路货运协定》⁷；《国际货物公路运输合同公约》⁸及其《关于 2008 年电子运单的附加议定书》（电子运单附加议定书）⁹；以及《统一国际航空运输若干规则的公约》（《蒙特利尔公约》）¹⁰。

B. 实质性范围（“双轨”和“样式中性”做法）

8. 贸法会第五十二届会议（2019 年 7 月 8 日至 19 日，维也纳）审议的原始提案主张“给包括铁路、公路和航空在内的一种或多种运输方式签发提单，以实现使用单一提单、凭提单控制货物和凭提单提取货物的目标，让新的运输单证在性质上属于所有权凭证以使其得以履行金融结算的职能。”¹¹除了述及所有权凭证的职能外，有与会者建议，今后的文书应列入关于签发人资格、签发条件以及签发的目的、格式和效力等问题的新的规则。¹²贸法会第五十五届会议在将该议题分配给工作组时指出，工作组的审议“应当避免干预国际货物运输的现有赔偿责任制度。”¹³

9. 这两个要素（即侧重于所有权凭证的职能和避免干预现有承运人赔偿责任国际制度）是体现所谓“双轨”做法的秘书处确定条文草案初稿实质性范围的依据。新文书拟提供的单证不会取代根据规范相关国际运输特定部分的（国内或国际）法律而可能要求实际承运人签发的任何运输单证。同样，新的文书将会与规范当事人就相关运输或其任何部分而商谈的一份或多份合同的任何国际公约共存，不会严重影响此类公约的适用，特别是承运人对货物灭失或损坏或延迟交付的赔偿责任。

10. 应当指出的是，关于货物相关单证的此种“双轨”制度已经用于国际货物多式联运实务，因而并非未经检验的新的制度。体现类似做法的一个众所周知的实例是国际货运代理协会联合会（国际货代联合会）制定的多式联运提单（下称“国际货代联合会多式联运提单”）。货运代理人传统上作为代理人，代表托运人安排货物的装运，但他们也可以作为主承包商，以自己的名义安排运输。货运代理人经常将几个发货人的货物合并在一起一次装运。在此种情况下，他们承担合同约定的承运人的职能，向托运人收取运费，并将运输分包给实际承运人。因此，由货运代理人签发的国际货代联合会多式联运提单可以与实际承运人签发的涵盖多式联运特定部分的海运提单或铁路或公路托运单等运输单证并存。在贸易商要求信用证或其他贸

³ 大会于 1978 年 12 月 20 日通过的决议（A/RES/33/160）。另见 https://unctad.org/system/files/official-document/tdmtconf17_en.pdf。

⁴ 大会于 2008 年 12 月 11 日通过的决议（A/RES/63/122）。

⁵ 见 https://otif.org/fileadmin/user_upload/otif_verlinkte_files/07_veroeff/01_COTIF_80/cotif-1980-e.PDF。

⁶ 见 https://otif.org/fileadmin/user_upload/otif_verlinkte_files/07_veroeff/01_COTIF_80/cotif-cim-1980-e.PDF。

⁷ 关于约定的英文译文，见 <https://en.osjd.org/en/8906/page/106077?id=2099>。

⁸ 联合国，《条约汇编》，第 399 卷，第 5742 号。

⁹ 联合国，《条约汇编》，第 2762 卷，A-5742。

¹⁰ 联合国，《条约汇编》，第 2242 卷，第 39917 号。

¹¹ 《大会正式记录，第七十四届会议，补编第 17 号》（A/74/17），第 216 段。

¹² 同上。

¹³ 同上，《第七十七届会议，补编第 17 号》（A/77/17），第 201 段。

易融资手段的地区，对支持信贷申请的可转让运输单证的需求很大，国际货代联合会多式联运提单也经常与公路或铁路运输提单一并签发，以作为不可转让的铁路或公路托运单的补充。

11. 在此种情况下，就新的文书的而言，“双轨”做法将意味着其条文的实质性范围和覆盖面将局限于新文书中所述单证作为独立的所有权单证发挥其作用而不干预现有国际货物运输赔偿责任制度所绝对必需的范围和覆盖面。因此，附件所载条文草案初稿侧重于以下事项：(a)界定它所涵盖的单证的性质；(b)单证的基本内容和以印刷和电子形式签发；(c)文件及其替代物（例如，电子记录或相反的记录）的证据价值；(d)单证转让程序和转让效力；(e)持单人对货物的控制权，包括发出或修改关于货物的指示的权利，在出示单证或电子记录时要求交付货物的权利，以及经由转让单证或转让对电子记录的控制权而转让货物所有权的权利。

12. 在秘书处进行的磋商中，有与会者建议新文书可以涵盖所有各种运输方式，包括有或没有海运段的货物单式运输和多式联运。因此，尽管被确定为是关于可转让的“多式联运”运输单证的文书，但新文书仍然打算遵循“样式中性”做法，将单式运输和多式联运均纳入其范围。

C. 与运输合同的关系

13. 按照上述有限的做法，条文草案初稿不涉及运输合同当事人的权利和义务，特别是承运人对货物灭失或损坏或延迟交付的赔偿责任。与会者承认，承运人的赔偿责任范围是可转让运输单证持单人的一个重要实际考虑，但秘书处进行的磋商表明，从法律角度来看，是有可能把运输单证所涉可转让性问题与可适用的赔偿责任制度分开处理的。¹⁴

14. 贸发会议/国际商会关于多式联运单证的规则¹⁵已经提供了将这两个问题部分分开处理的实例。事实上，第6条第1款确立了多式联运经营人对货物灭失或损坏的赔偿责任统一限额，而第6条第4款则提及在凡是确定货物的灭失或损坏发生在多式联运某一特定阶段时由其他可适用的国际公约或强制性国家法律规定的赔偿责任限额，如果为该特定运输阶段订立了单独的运输合同，则此种可适用的国际公约或强制性国家法律会就此规定另一赔偿责任限额。条文草案初稿将此种做法向前推进了一步，在所有情况下均提及根据可适用法律适用于全程运输或其中任何一段运输的赔偿责任制度。此外，在秘书处咨询的专家中，有专家强烈支持在新文书中明确规定，除非文书另行明文规定，否则其条文不得干预运输业务以及承运人、发货人和收货人在运输合同和可适用法律下的权利和义务。

15. 另一则实例是租船合同提单的做法，签发这种提单是为了让租船人可以根据基本的运输安排生成一份可转让和可流通的单证。租船合同提单为租船人及其销售合同中的订约伙伴提供了一份给在途货物可转让性提供支持的所有权凭证，并提供了参照租船合同所述运输条款的手段。

16. 可以说，新的文书设想的制度与各方当事人在运输合同下权利和义务之间的唯一直接联系涉及持单人对控制权的行使及承运人执行指示和交付货物的相应义务。

¹⁴ 同上。

¹⁵ 国际商会出版物，第481号。

然而，仍然可以避免对基本合同的不当干预，因为新文书可以局限于重述在国际货物运输中广泛适用的规则，特别是可转让运输单证下在交货和控制权方面的既定惯例。

D. 与运输单证的关系

17. 与前一个问题密切相关的是新的文书设想的单证与根据运输合同签发的运输单证之间的关系。首先应当考虑的问题是，新的文书设想的单证是否本身就应当是国际运输的运输单证，或者它是否应当是除实际运输单证之外为纯粹作为货物相关所有权凭证而签发的单证。

18. 分开签发这两种单证将使其能够采用“双轨”做法更加明确地区分各自的职能：新的单证将用于跟单信用证和议付目的，而运输单证将履行其通常的职能，即货运服务和结关。然而，由于两份单证涉及相同的货物，它们需要相互对应，在这方面，有与会者担心运输单证和新的单证之间可能会出现意外的不一致或差异。有与会者建议，理论上“双轨”做法仍然可能适用于单一单证，其原因是，该单证将履行两种不同的职能，而不同的法律制度将适用于这些职能。如果新的单证和运输单证的内容预计是相同的，则对两份单证的需要尤其受到质疑。

19. 实际上，根据双方约定的行程，一份单证可以履行两种职能，或者除运输单证外还可另行签发一份单证以专门用作所有权凭据：

(a) 国际多式联运。目前有效的国际多式联运公约无一允许用一份单证的单证取代国际多式联运特定段所需所有运输单证。根据所使用的运输方式，给全程签发的运输单证可能与给全程特定段签发的其他运输单证并存。在此种情况下，如果具体的法律制度没有将可转让性职能赋予相应的运输单证（例如铁路托运单），则就不需要单独另有一份只是保证有此种职能的单证。多式联运单据本身即可达到这一目的，从而弥补对法律没有赋予所有权凭证职能的运输单证（空运提单、公路和铁路运单）在职能上的限制的不足；

(b) 除海上运输外的国际单式运输。在秘书处进行的磋商中，有与会者强烈建议，新的文书虽然侧重于多式联运，但也可能有利于除海上运输外的国际单式运输。在航运、公路和铁路运输方面的现有国际公约没有将所有权凭证的职能赋予它们所适用的运输单证。因此，当事人也无法将此种职能有效纳入任何此类运输单证（例如，通过对根据 1999 年《国际铁路货物运输合同统一规则》签发的铁路运单的说明）。然而，如果相关国家现行法律文本承认有此种可能性，而不论运输方式如何，则当事人应该可以就另行签发一份单证以作为同一货物的所有权凭证达成协议。

20. 本说明附件中的条文草案初稿提供了两种备选方案。无论在其中哪一种情况下，当事人都必须就所有权凭证的签发达成协议。为了避免运输单证与新文书创设的用作所有权凭证的单证发生混淆，条文草案初稿将该单证称作“可转让货物单证”。对于可转让货物单证的内容是否应尽可能简短，仅侧重于所涉可转让性方面，特别是在将可转让货物单证作为运输单证的“附加”单证另行签发之时（如同条款草案第 3 条第 2(a)项的设想），接受秘书处咨询的专家意见不一。但是，专家们普遍倾向于可转让货物单证应当包含与货物和运输合同有关的所有相关信息，因为如果没有此种信息以及无法接触到基础运输合同（或体现或载有运输合同的运输单证），第三方当事人将无法就是否购买货物做出知情的商业决定。此外，据指出，为使可

转让货物单证持单人能够行使其对货物的控制权并在必要时起诉承运人而需要有关的信息。将国际商会《跟单信用证统一惯例》(UCP 600)和相关国际标准银行实务所要求的关于货物及其运输的所有相关信息纳入可转让货物单证本身也被视为对银行至关重要,否则银行将拒绝接受把作为抵押品的价值将会降低的可转让货物单证用作跟单信用证。条文草案初稿第4条显示更倾向于有详细的内容。

E. 记名单证和不记名单证

21. 据认为,新的文书如能普遍适用就应顾及使用不同类型的可转让货物单证的实务,包括广泛用于满足商业需求及其他需求(例如隐私)的无记名可转让货物单证。无记名可转让货物单证被视为在装运时买方往往不为人知的商品贸易中尤为有益。该类单证也被视为有益于银行可能最终成为事先不为人知或倾向于匿名的可转让货物单证持单人的跟单信用证交易。据认为,无记名可转让货物单证可以提高可转让货物单证对能够将其用作买方/收货人违约担保的银行和卖方/发货人的吸引力。然而,与会者承认,在陆路运输中,边境和海关管控机关通常要求标明收货人的姓名。鉴于这些挑战,工作组似宜考虑新的文书中的某些条文是否仅适用于特定的运输方式。

F. 电子货物单证

22. 在2021年4月的网上研讨会期间(见A/CN.9/1061,第46至55段),有与会者解释说,在电子世界中,可以创建一个与特定运输合同有关的记录,把包括运输单证和可转让货物单证所载信息在内的与该合同有关的所有必要信息连接在一起。在某些条件下,能够让诸如可转让货物单证持单人等相关人员,包括银行和承运人,查阅此种记录所载信息,从而就不需要为实现货物的交付或对在途货物行使控制权而交出正本。电子解决方案除了有这些益处外,还消除或减少了发生欺诈、混乱和在这样一些情况下出现其他问题的风险,这些情况包括如果可转让货物单证没有按时送抵目的地,或者合法持单人在需要对在途货物行使控制权时没有所有的正本。鉴于世界贸易在今后十年预计将全面数字化,建议在新的文书中列入一个章节,就如何在技术上制作键值对方面的此种记录提出建议,明确标明每个键的标准名称(即标准技术域名)以及符合欧洲经委会建议的相关值的标准格式。这对于尽最大可能实现在电子环境下权利的技术可转让性是必要的。还据认为应当避免使用与纸质环境和纸质媒介有联系的“单证”这一术语,而可以使用“票据”或另一个适当的术语。

23. 有与会者建议,一个真正有利于货运业务数字化的环境需要从纯粹的媒介中立(即确立纸质单证和电子记录之间的等同性)转向一种摆脱诸如“单证”和“占有”之类传统纸质概念的更具前瞻性的制度。该做法将需要为货运业务的数字化拟订具体的规则,将电子形式作为默认选项,而不是仅仅作为纸质单证的替代办法。

24. 秘书处赞赏该建议所依据的理由,但考虑到拟议的新的文书旨在与现有国际公约并行运作,而现有国际公约的架构仍是建立在签发“单证”而不是信息管理系统的基础之上,因此采取了更为审慎的做法。条文草案初稿所载关于可转让电子货物

记录的条文基本上沿用了《鹿特丹规则》和《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》）所持做法。¹⁶

G. 有待审议的其他问题

25. 除了条文草案初稿说明中确定的问题外，工作组似宜审议以下问题（没有任何优先顺序）：

(a) 可转让货物单证和运输单证之间的不一致。如果合同规定以单式运输进行国际运输，则可另行签发作为运输单证补充单证的可转让货物单证。有与会者指出，凡是可转让货物单证和运输单证载明事项有任何不一致之处的，赋予运输单证以优先权可能会造成不利于使用可转让货物单证的消极因素。解决办法也可能会根据下述情况而有所不同，即此种不一致究竟是出现在运输经营人收到货物时的实际信息方面，还是出现在持单人随后可能就例如交货地点和时间等提出的变更；

(b) 中间持单人的地位。有与会者建议，新的文书应当处理中间持单人相对于承运人特别是相对于发货人的地位问题，发货人即便不再是可转让货物单证的持单人，也应当保留其剩余的权利和义务。新的文书还可以明确规定，并非发货人且不行使运输合同项下任何权利的持单人，不会仅仅因为是持单人而承担运输合同项下的任何赔偿责任。此外，并非发货人并且行使运输合同项下任何权利的持单人，承担运输合同给其规定的任何赔偿责任，前提条件是此种赔偿责任已纳入可转让货物单证或见于可转让货物单证；

(c) 对善意行事的持单人的额外保护。如果对例如货物状况的保留意见只写入运输单证，而没有写入可转让货物单证，据建议新的文书可以为善意行事的可转让货物单证持有人提供额外的保护（现有法律框架下提供的保护除外）。鉴于它与运输合同以及国内法律制度下关于一般合同和财产法的条文的密切关系，秘书处尚未起草这方面的条文；

(d) 赔偿责任。尽管新的文书无意规范各方当事人在运输合同项下的权利和义务，但有与会者指出，某些问题可能一定是要处理的，例如，考虑到与运输经营人交货义务的密切关系，运输经营人在运费和及其根据可适用法律有权获得的其他报酬得到支付之前扣留货物的权利。因此，新的文书可以规定，可转让货物单证持单人如果未履行按要求向运输经营人支付运费并接受货物的义务则应承担赔偿责任。另一个问题涉及运输经营人因将货物错交收货人而承担的赔偿责任，特别是考虑到鉴于可转让货物单证的转让，持单人而不是运输单证中的收货人而不是运输单证中的收货人（如果记名的话）有权要求交付货物。就可转让电子货物记录而言，有与会者指出，应当考虑到数字世界特有的赔偿责任问题，例如赔偿责任的归属和赔偿责任限额。鉴于这些条文与运输合同以及国内法律制度下关于一般合同和财产法的条文密切相关，秘书处尚未起草这方面的条款。但是，应当指出的是，条文草案初稿第 7(4)条述及运输经营人因在可转让货物单证中提供虚假信息意图欺诈而承担的赔偿责任；及

(e) 与其他公约的关系。工作组似宜审议新的文书与规范国际运输的现有公约之间的关系。工作组尤其可以考虑，结合《维也纳条约法公约》第 30 条第 3 和第 4

¹⁶ 联合国出版物，出售品编号：E.17.V.5。

款的规定，依靠条文草案初稿第 1(2)条是否足以解决新的文书与这些公约之间的任何冲突。¹⁷

三. 完成审议和关于今后工作的安排

26. 工作组似宜将本说明附件中的条文草案初稿作为其第四十一届会议审议的基础。工作组在完成审议后似宜请秘书处编写条文草案初稿的修订稿，以供定于 2023 年 5 月 8 日至 12 日在纽约举行的工作组第四十二届会议审议。

¹⁷ 例如，条文草案初稿第 9(1)(c)条（规定持单人有权替换收货人）可能与 1999 年《国际铁路货物运输合同统一规则》第 18(1)(c)条（授权发货人要求承运人将货物交付给不同于运单所列收货人的收货人）相冲突。

附件

新的文书的条文草案初稿

第 1 条. 适用范围

1. 本公约适用于在这样一些条件下的国际货物运输中可转让货物单证的签发、转让及其法律效力：

(a) 运输合同中规定的运输经营人接收货物的地点位于一缔约国；或者

(b) 运输合同中规定的运输经营人交付货物的地点位于一缔约国。¹⁸

2. 本公约不影响与规范和管制运输业务有关的任何国际公约或国家法律的适用。¹⁹

3. 除本公约明确规定外，本公约不改变运输经营人、发货人和收货人的权利和义务及其在可适用国际公约或国家法律下的赔偿责任。

第 2 条. 定义

为本公约的目的：

“实际承运人”是指受运输经营人委托执行货物运输或部分货物运输的任何人，包括受委托执行这项运输的其他任何人。²⁰

“发货人”是指其本人或以其名义或代其与运输经营人订立运输合同的任何人或指其本人或以其名义或代其将货物实际交付给与运输有关的运输经营人的任何人。²¹

“收货人”是指有权提取货物的人。²²

“持单人”是指持有可转让货物单证的人，并且为单证所载明的发货人或收货人或是单证的正式被背书人；[或单证为空白背书凭指示单证或无记名单证的，该人是单证的持单人]。²³

“国际货物运输”是指按照运输合同，以一种或多种运输方式，将货物从运输经营人接收货物的一国境内运到另一国境内指定交付货物的地点。²⁴

“可转让货物单证”是指通过“凭指示”或“可转让”等词语，或由该单证所适用的法律承认具有相同效力的其他适当词语，表明货物已交运并按持有人的指

¹⁸ 《多式联运公约》第 2 条。在秘书处举行的磋商中，有与会者认为，只有在运输合同规定的运输经营人收货地和交货地分别在两个缔约国境内的国际货物运输中，新的文书方才应当适用于可转让货物单证的签发、转让及其法律效力。此外，一些专家认为，适用一项新的文书的条件是，运输合同当事人应当选择适用该文书，不然就应适用本可适用的法律。工作组似宜考虑这些建议。

¹⁹ 《多式联运公约》，第 4(1)条。

²⁰ 《联合国海上货物运输公约》（《汉堡规则》），第 1(2)条。

²¹ 《多式联运公约》第 1(5)条。

²² 《多式联运公约》第 1(6)条。

²³ 《鹿特丹规则》，第 1(10)(a)条。

²⁴ 《多式联运公约》第 1(1)条。

示交付，而且未明确声明其为“不可转让”或“不得转让”的货物单证。²⁵除非另有说明，本公约中提及的“可转让货物单证”包括“可转让电子货物记录”。

“电子记录”是指通过电子手段生成、传送、接收或存储的信息，该信息酌情包括有着逻辑联系或以其他方式链接在一起、从而成为该记录一部分的所有信息，不论其是否同时生成。²⁶

“可转让电子货物记录”是指以电子记录形式签发的可转让货物单证。

“转让”可转让电子货物记录，是指转让对该记录的排他性控制权。²⁷

“运输合同”是指运输经营人收取运费，承诺履行或委托他人履行国际货物运输的合同。²⁸

“运输单证”是指运输经营人在运输合同下签发的单证，该单证：

(a) 是运输经营人收到运输合同项下货物的证明；以及

(b) 是有运输合同的证明或者载有运输合同。²⁹

“运输经营人”是指与发货人订立运输合同并承担履行合同责任的任何人。³⁰

第3条. 可转让货物单证的签发

1. 国际运输合同当事人可以约定运输经营人收到货物的时间³¹，[或在各方当事人确定的稍后的日期内，]运输经营人应当根据本公约的规定签发可转让货物单证。

2. 可转让货物单证可以在下列情况下签发：

(a) 在合同规定以单一运输方式进行国际运输的情况下，作为运输单证之外的单独单证；或者

(b) 在合同规定以一种以上运输方式进行国际运输的情况下，在运输单证正面适当提及本公约，并且当事人约定，根据合同签发的涵盖全程运输的运输单证应当作为适用于本公约的可转让货物单证。³²

3. 可转让货物单证不能替代运输经营人或任何实际承运人依照可适用于运输合同或合同条款的法律可能必须签发的任何运输单证。根据可适用的国际公约或国家

²⁵ 《鹿特丹规则》，第1(15)条。

²⁶ 《电子可转让记录示范法》，第2条。

²⁷ 《鹿特丹规则》，第1(22)条。

²⁸ 《鹿特丹规则》，第1(1)条；《多式联运公约》第1(3)条。

²⁹ 《鹿特丹规则》，第1(14)条；另见《多式联运公约》第1(4)条。

³⁰ 《多式联运公约》第1(2)条。工作组似宜注意到，在新的文书中，运输经营人承担以下两方面的责任：(a)履行运输合同（即从收货地向目的地交付货物）；和(b)签发可转让货物单证，凭可转让货物单证的交出将货物交付给可转让货物单证的合法持单人。此外，新的文书无意处理运输经营人为履行运输合同而可能订立的分包合同，无论是在单一方式的运输还是多式联运的情况下。

³¹ 《多式联运公约》第5(1)条。

³² 工作组似宜考虑这两种可能性是否充分述及介绍性说明第18至20段讨论的可转让货物单证与运输单证之间的关系问题。

法律，签发可转让货物单证并不排除在必要时签发与运输或国际货物运输所涉其他服务有关的任何其他单证。³³

4. 除第 2(a)项规定的空运提单、公路托运单或铁路托运单之外，作为单独单证签发的可转让货物单证，只有在运输单证的所有副本中以相应的批注确认其签发时方才有效。³⁴

5. 可转让货物单证应列明按指示[或向持票人]开具。³⁵按指示开具的可转让货物单证应当载明该货物的收货人名称。如果未注明名称，可转让货物单证应被视为按发货人指示开具。

6. 一套出具多份正本的可转让货物单证应注明该套单证中的正本份数。如果签发任何副本，每份副本都应标记为“不可转让”的副本。

第 4 条. 可转让货物单证的内容

1. 根据第 3 条第 2 款(a)项作为单独单证签发的可转让货物单证应当载明运输合同事项，并且应当特别载明下列内容：

(a) 货物的一般性质、辨认货物所必需的主要标记、关于货物危险特性适时做出的明确说明、包数或件数、以及货物的毛重或用其他方法表明的数量等由发货人提供的所有这些事项；³⁶

(b) 货物的外表状况；

(c) 运输经营人名称和主要营业地；

(d) 发货人名称和地址；³⁷

(e) 收货人名称和地址[，如果适用法律要求或已由发货人指定]；³⁸

[f) 将可转让货物单证的转让通知运输经营人的方式]；³⁹

(g) 运输经营人[装货或]收货的地点和日期；⁴⁰

³³ 《多式联运公约》第 13 条。

³⁴ 在秘书处举行的磋商中，有与会者认为，运输单证中的相应批注将有助于向运输经营人和其他人表明，行使包括提取货物在内的对货物的控制权，应当使用可转让货物单证（而不是运输单证）。工作组似宜考虑，运输单证中关于有无可转让货物单证的批注的缺失是否会产生任何后果，或者可转让货物单证的法律效力是否仍然不应受到影响。

³⁵ 《多式联运公约》，第 6(1)(a)条。鉴于在无记名可转让货物单证下向不法持单人交付货物的风险增加，工作组似宜考虑，如果要在文书草案中保留无记名可转让货物单证，则是否应当引入可转让货物单证“合法持单人”的概念。

³⁶ 《鹿特丹规则》，第 36(1)条；《蒙特利尔公约》第 5(c)条；。1999 年《国际铁路货物运输合同统一规则》，第 7 条第 1 款；《国际铁路货运协定》，第 15 条第 1 款；关于危险货物，例如见 1999 年《国际铁路货物运输合同统一规则》，第 7 条第 1 款(h)项及《国际铁路货运协定》第 9 条和附件 2。

³⁷ 1999 年《国际铁路货物运输合同统一规则》第 7 条第 1 款(b)项和《国际铁路货运协定》第 15 条第 1 款(1)项。

³⁸ 《鹿特丹规则》第 36(3)条。工作组似宜审议不同运输方式在该项目上的区别。

³⁹ 工作组似宜考虑将可转让货物单证的转让通知运输经营人的要求（受铁路公约要求将交货指示通知承运人的规定的启发）在此种情况下是否适当，或者这是否会有损于实际上把可转让货物单证当作所有权凭证。

[(h) 运输单证和可转让货物单证分开签发时各自的签发地点和日期；]

(i) [运输经营人已知⁴¹的]⁴²交货地；

(j) 双方当事人明确约定时在交货地交付货物的日期或期间；

(k) 签发一份以上正本时可转让货物单证的正本份数；⁴³

(l) 运输经营人或由运输经营人授权的人的签名；⁴⁴

(m) 双方当事人明确约定的运输的运费，或收货人应付的运费（包括所用货币）或由收货人支付运费的其他指示；⁴⁵

[(n) 在签发可转让货物单证时已知的预定运程路线、运输方式和转运地；]

[(o) 运输单证对规范该合同的法律特别是该合同所应适用的任何国际公约的任何注明；]

(p) 确认已完成向持单人的交货，或者根据第 6 条第 4 款或者第 12 条，任何可能有的可转让电子货物记录已不再具有效力或有效性；以及

(q) 当事人可以在不违反签发单证所在国法律的前提下约定在可转让货物单证中载明的任何其他事项，或者可以约定根据签发可转让货物单证所在国的法律可能必需在单证中载明的任何其他事项。⁴⁶

2. 可转让货物单证上的签字，如不违背签发可转让货物单证所在国的法律，可以是手签、手签笔迹的复印、打透花字、盖章、符号、或以任何其他方式打出。⁴⁷

第 5 条. 可转让电子货物记录的使用条件和产生效力的条件

1. 如果可转让电子货物记录的签发和后续使用得到运输经营人和发货人的同意，则可以签发可转让电子货物记录。⁴⁸可转让电子货物记录如果使用了可靠的方法则应当具有与可转让货物单证相同的法律效力，不得仅以其系电子形式为由而否定其法律效力⁴⁹：

(a) 指明该电子记录为可转让电子货物记录；⁵⁰

(b) 以可予调取以供日后查询使用的方式记录第 4 条要求的所有信息；⁵¹

⁴⁰ 《鹿特丹规则》第 36(2)(c)条和第 36(3)(c)条。

⁴¹ 《鹿特丹规则》，第 36(3)(c)条。

⁴² 1999 年《国际铁路货物运输合同统一规则》第 7 条第 1 款(f)项和《国际铁路货运协定》第 15 条第 1 款第(5)项。工作组似宜考虑不同运输方式在该项目上的区别。

⁴³ 《鹿特丹规则》，第 36(2)(d)条。

⁴⁴ 《新加坡多式联运法令》第 9(3)条。

⁴⁵ 1999 年《国际铁路货物运输合同统一规则》，第 7 条第 1 款(o)项。

⁴⁶ 例如，《鹿特丹规则》要求在运输单证包括在可转让运输单证中指明船舶名称，并在运输合同中指明装货港和卸货港（见第36(3)(d)条）。

⁴⁷ 《多式联运公约》，第 5(3)条。

⁴⁸ 《鹿特丹规则》，第 8(a)条。

⁴⁹ 《电子可转让记录示范法》，第 7(1)条。

⁵⁰ 《电子可转让记录示范法》，第 10(1)(b)(-)条。

(c) 使该可转让电子货物记录能够自其生成至不再具有任何效力或有效性期间均处于排他性控制之下；⁵²

(d) 允许识别持单人的身份并将对可转让电子货物记录的排他性控制权转让给另一持单人⁵³[包括通过背书或转让给持票人]；

(e) 确认已完成向持单人的交货，或者根据第 6 条第 4 款或者第 12 条，可转让电子货物记录已不再具有任何效力和有效性；⁵⁴以及

(f) 为了保持该可转让电子货物记录的完整性。⁵⁵

2. 可转让电子货物记录应当由运输经营人或者代表其行事的人以确保其与可转让电子货物记录间联系的可靠电子签名方式签名。

3. 除非另有证明，在电子签名属于下述情况下可以假设电子签名方法是可靠的：

(a) 与签名人有独一的联系；

(b) 能够识别签名人的身份；

(c) 使用签名人在其专属控制下能够坚持的手段创设；以及

(d) 以可察觉对数据的任何后续更改的方式与相关数据相链接。⁵⁶

4. 可转让电子货物记录也可采用开具该可转让电子货物记录的国家的法律所允许的任何其他电子认证方法签名。⁵⁷

5. 完整性的评估标准应当是，除正常传送、存储和显示过程中出现的任何改动之外，可转让电子货物记录中记录的信息，包括自其生成至其不再具有任何效力或有效性期间产生的任何经授权的改动，是否仍然完整且未被更改。⁵⁸

6. 本条第 1 款所述要求应当易于确定。⁵⁹

⁵¹ 《电子可转让记录示范法》，第 8 条和第 10(1)(a)条；《电子运单附加议定书》第 4(1)条；《鹿特丹规则》，第 8(a)条。

⁵² 《电子可转让记录示范法》第 10(1)(b)(=)条和第 11(1)(a)条；《鹿特丹规则》第 1(21)条和第 1(22)条。

⁵³ 《电子可转让记录示范法》，第 11(1)(a)条；见《电子运单附加议定书》，第 5(1)(c)条（“有权享有电子运单产生的权利的当事人能够证明该权利的方式。”）。

⁵⁴ 《鹿特丹规则》，第 9(1)(d)条；《电子运单附加议定书》第 5(1)(d)条。在秘书处举行的磋商中，有与会者指出，可转让电子货物记录在转让后尽管它将不再服务于其主要目的但可能仍然具有某种证据价值。

⁵⁵ 《电子可转让记录示范法》，第 10(1)(b)(=)条；《电子运单附加议定书》，第 5(1)(b)条；《鹿特丹规则》，第 9(1)(b)条。

⁵⁶ 《电子运单附加议定书》，第 3(1)条。

⁵⁷ 《电子运单附加议定书》，第 3(2)条。

⁵⁸ 《电子可转让记录示范法》第 10(2)条；《电子运单附加议定书》，第 4(2)条。

⁵⁹ 《鹿特丹规则》，第 9(2)条。

第 6 条. 用可转让电子货物记录替换可转让货物单证和用可转让货物单证替换可转让电子货物记录^{60、61}

1. 如果可转让货物单证已经签发, 运输经营人和持单人约定以可转让电子货物记录替换该单证的:

(a) 持单人应将可转让货物单证交给运输经营人, 如果签发了不止一份单证, 则应将所有单证交给运输经营人;⁶²

(b) 运输经营人应当按照第 4 条第 1 款向持单人签发转载可转让货物单证中记录的[所有]信息的可转让电子货物记录⁶³并列入注明其替换可转让货物单证的一则说明; 以及

(c) 为使载体转换生效, 此类转换应当使用可靠的方法。⁶⁴

2. 可转让电子货物记录已签发的, 而且运输经营人和持单人均同意以可转让货物单证取代该可转让电子货物记录的,

(a) 运输经营人应当向持单人签发一份替代可转让电子货物记录的可转让货物单证, 该单证按照第 4 条第 1 款的规定转载可转让电子货物记录中记录的信息, 并列入注明该单证替代可转让电子货物记录的一则说明; 以及

(b) 为使载体转换生效, 此类转换应当使用可靠的方法。⁶⁵

3. 可转让电子货物记录根据第 1 款一经签发, 可转让货物单证应当归于失效, 不再具有任何效力或有效性。⁶⁶

4. 可转让货物单证根据第 2 款一经签发, 可转让电子货物记录应当归于失效, 不再具有任何效力或有效性。⁶⁷

5. 根据第 1 款和第 2 款转换载体, 不得影响当事人的权利和义务。⁶⁸

⁶⁰ 《鹿特丹规则》, 第 10 条;《电子可转让记录示范法》, 第 17 条和第 18 条。工作组似宜注意到使用由若干份副本组成运输单证并且每份副本履行某种特定功能的现行做法, 并考虑在使用可转让电子货物记录时是否也能采取相同做法。工作组还似宜注意到, 目前的商业惯例在某些情况下会要求使用纸质单证, 并考虑是否最好确保可转让电子货物记录持单人有权要求转换载体, 而不是寻求与运输经营人达成协议。

⁶¹ 在秘书处举行的磋商中, 考虑到不同的系统可能会采用不同的技术, 有与会者建议引入处理可转让电子货物记录从某一系统转移至采用不同技术的另一系统问题的条文。

⁶² 工作组似宜注意到, 如果签发了不止一份纸质和电子形式的正本, “可转让货物单证”的提法通常包括其所有正本。因此, 工作组似宜考虑是否有必要: (a) 在本项中保留“如果签发了不止一份的, 或可交出所有单证”; (b) 在本条第 2 款中引入要求交出可转让电子货物记录的类似措辞。

⁶³ 在秘书处举行的磋商中, 一些专家指出, 有必要添加一项条文, 明确要求可转让货物单证(见第 4 条)所载所有信息应当准确反映在可转让电子货物记录中, 在转换载体时也应要求可转让电子货物记录所载所有信息应当准确反映在可转让货物单证中。有与会者对该建议表示支持, 因为此种要求对银行业很有吸引力, 特别是考虑到银行难以核对和确保信息的完整性和准确性。然而, 另有一些专家认为, 在转换后的单证或记录中“反映”以往单证或记录的内容据认为没有必要, 不过保留第 4 条规定的所需基本内容据认为是必不可少的。工作组似宜考虑哪种做法更为合适。

⁶⁴ 《鹿特丹规则》, 第 10(1)条;《电子可转让记录示范法》, 第 17(1)和 17(2)条。

⁶⁵ 《鹿特丹规则》, 第 10(2)条;《电子可转让记录示范法》, 第 18(1)和 18(2)条。

⁶⁶ 《电子可转让记录示范法》, 第 17(3)条。

⁶⁷ 《电子可转让记录示范法》, 第 18(3)条。

⁶⁸ 《电子可转让记录示范法》, 第 17(4)条和第 18(4)条。

第 7 条. 可转让货物单证中的缺陷

1. 第 4 条所述的一项或多项内容的缺失或不准确, 本身并不影响可转让货物单证的法律性质或有效性。⁶⁹[如果可以从运输单证所述事项中酌情查明或纠正缺失或不准确的事项]。
2. 如果可转让货物单证列有日期但未标明其重要性, 则该日期被视为:
 - (a) 运输合同事项标明货物已经装载的, 即为可转让货物单证中载明的所有货物的装载日期; 或者
 - (b) 运输合同事项未标明货物已经装载的, 即为运输经营人收到货物的日期。⁷⁰
3. 如果可转让货物单证未载明运输经营人收到货物时货物的表面状况, 则可转让货物单证被视为已载明运输经营人收到货物时货物表面状况良好。⁷¹
4. 如果运输经营人意图欺诈, 在可转让货物单证中列入有关货物的不实资料, 或漏列运输经营人必需列入可转让货物单证的任何资料, [根据适用于运输合同的法律][根据签发可转让货物单证所在国的法律], 运输经营人应当对包括收货人在内的持单人或任何第三方因依赖已签发的可转让货物单证对货物的描述行事而遭受的任何灭失、损坏或费用承担赔偿责任。⁷²

第 8 条. 可转让货物单证的证据效力

1. 除非对可转让货物单证所载运输合同事项作了限定, 注明运输经营人对发货人提供的资料的准确性不承担责任, 也没有核对发货人提供的资料的合理手段或者作出类似的其他保留, 否则可转让货物单证应当是运输经营人收到运输合同事项所述货物的初步证据。⁷³
2. 如果可转让货物单证已经转让给[依赖单证中对货物的描述]善意行事的第三方[, 包括收货人,], 则对运输经营人就任何运输合同事项提出的相反证据不予接受,⁷⁴[除非收货人或该第三方在转让可转让货物单证时知悉或因重大过失而不知悉单证中的资料不正确]。⁷⁵

第 9 条. 持单人在可转让货物单证下享有的权利的范围

1. 持单人对可转让货物单证所代表的货物享有控制权, 包括:
 - (a) 发出或修改有关货物的指示的权利[不构成对运输合同的变更];

⁶⁹ 《鹿特丹规则》第 39(1)条和《多式联运公约》第 8(2)条。

⁷⁰ 《鹿特丹规则》第 39(2)条。

⁷¹ 《鹿特丹规则》第 39(3)条。

⁷² 《多式联运公约》第 11 条。

⁷³ 《鹿特丹规则》第 40 条和第 41 条;《多式联运公约》第 10(a)条; 另见《国际铁路货物运输合同统一规则》, 第 12 条。

⁷⁴ 《鹿特丹规则》, 第 41(c)条;《多式联运公约》第 10(b)条; 及《新加坡多式联运法令》第 11(2)条。

⁷⁵ 《德国多式联运改革法》, 第 444(2)条。

- (b) 要求交付货物的权利;
- (c) 更换收货人的权利;
- (d) 将货物转让或质押给第三方的权利; 以及

(e) 根据运输合同以自己的名义就货物的灭失或损坏以及延迟交货向运输经营人主张任何权利的权利。⁷⁶

2. 上文第 1 款所列权利存在于运输经营人收到待运货物后, 在货物交付时即告终止, 但第 1 款(e)项所列权利除外。⁷⁷

3. 为行使上文第 1 款所列权利, 持单人应向运输经营人出示可转让货物单证, 并应适当表明其身份。⁷⁸所签发的可转让货物单证有一份以上正本的, 应当出示所有正本, 不然则不得行使控制权。⁷⁹

4. 与可转让货物单证的转让或可转让货物单证中提及的货物的交付有关的任何要求、声明、指示、请求、保留或其他通信, 均可通过电子通信作出。⁸⁰

第 10 条. 可转让货物单证或可转让电子货物记录下权利的转让⁸¹

1. 持单人可以通过将可转让货物单证转让给另一人转让该单证所包含的权利:

- (a) 正式背书给该人[, 如果是指示单证]或空白背书];⁸²或

⁷⁶ 工作组似宜考虑提及控制权是否便已足够, 是否应当明确提及持单人所获权利的性质, 或者相反, 文书是否应明确规定它不涉及可转让货物单证的转让对货物财产权的影响。工作组还似宜考虑本条草案中列举的权利究竟应当在多大程度上受当事人约定的约束, 有一位专家对运输业的寡头垄断结构以及承运人和托运人不平等的议价能力表示关切, 这往往反映在见于某些运输方式的附加合同不公平条款中。据指出, 必须认真考虑允许经由协议进行变更的任何条文所涉影响。同时, 有与会者强调, 包括第 9(1)条草案中列举的权利等可转让货物单证的某些方面将具有合同的性质。

⁷⁷ 《鹿特丹规则》第 50(2)条。在秘书处举行的磋商中, 有一种观点认为, 可以行使控制权的时限应予删除, 因为该事项将由可适用法律和运输合同规范, 而另一种观点认为, 新的文书明确述及这一点将有所帮助, 可以提供确定性并减少诉讼风险。有与会者建议, 条文草案应允许在运输经营人交付货物后行使某些权利。工作组似宜考虑任何其他一项(多项)权利是否不应在交付货物时终止。

⁷⁸ 工作组似宜考虑, 在可转让货物单证持单人行使控制权时, 识别身份的要求是否在所有情况下都将使用。在秘书处进行的专家磋商中, 有与会者指出, 在电子环境下, 所有情况都可能需要身份识别。在实务中, 据认为, 身份识别也是确立承运人和空白可转让货物单证持单人之间适当法律关系的一个重要步骤。工作组还似宜考虑对行使第 9 条第 1(e)款所列权利的持单人是否应当适用不同的(一项)多项要求。

⁷⁹ 《鹿特丹规则》, 第 51 条。该项规定反映了海运中的既有惯例, 根据这一惯例, 如果签发了提单不止一份的正本: (a)每份正本都应注明所签发的正本的份数; (b)所有正本都应交给承运人以对在途货物行使控制权; 这是为了确保对运输合同进行的任何变更都将反映在提单的所有正本中; 以及(c)提取货物仅交出提单的一份正本就已足够, 因为货物一经送达, 所有其他正本即自动失效。在秘书处举行的磋商中, 有与会者认为, 除在需要时支付运费外, 不应当要求可转让货物单证持单人为了行使控制权而向运输经营人出示或交出除可转让货物单证外的任何其他单证(见第 9(3)条和第 12(1)条草案)。

⁸⁰ 《电子运单附加议定书》, 第 2(1)条。

⁸¹ 在秘书处举行的磋商中, 有与会者建议, 不应要求将可转让货物单证的转让通知运输经营人, 以免有损于可转让货物单证实质上可以作为所有权凭证。

⁸² 《鹿特丹规则》第 57(1)条; 管辖国际货代联合会的多式联运提单的标准条件(1992 年), 3.1。

(b) 在下述情况下无须背书[:(-)凭记名人指示出具的单证, 并且转让发生在第一持有人和该记名人之间的;⁸³[或(=)出具给持票人的或空白背书的单证。]⁸⁴

2. 如果签发不止一份可转让货物单证正本, 则应将所有正本转让给该人以实现可转让货物单证下的权利转让。

3. 签发可转让电子货物记录的, [无论该记录是凭指示还是凭记名人的指示出具的,]持有人均可以根据第 5 条第 6 款提及的要求, 通过转让对该电子货物记录的排他性控制权而转让其中包含的各项权利。⁸⁵

第 11 条. 向运输经营人提供补充信息、指示或文件⁸⁶

根据第 9 条第 1 款行使权利的持单人, 应当按照运输经营人的请求, 及时提供发货人尚未提供、运输经营人无法以其他方式合理获得但为履行其在运输合同下义务而可能合理需要的有关货物的信息、指示或文件。

第 12 条. 货物的交付⁸⁷

1. 只有在按要求交出运输单证, 并在必要时正式背书可转让货物单证⁸⁸[且持单人适当表明其身份]的情况下, 方能要求运输经营人交付货物。

2. [签发一套不止一份正本的可转让货物单证的, 运输经营人经交出其中一份正本而善意交付货物的, 则应当解除其交付货物的义务⁸⁹。][如果签发了可转让货物单证不止一份正本, 并且该单证列明了正本的份数, 则交出一份正本即可, 其他正本将不再具有任何效力或有效性。⁹⁰]⁹¹

3. 持单人应当按照运输经营人的请求, 以交货地的习惯方式确认从运输经营人收到了货物。持单人拒绝确认收讫货物的, 运输经营人可以拒绝交付。⁹²

4. 可适用于运输合同的法律应当规范向持单人交付货物的其他方面。

⁸³ 《鹿特丹规则》第 57(1)条。

⁸⁴ 同上。

⁸⁵ 《鹿特丹规则》第 57(2)条。

⁸⁶ 《鹿特丹规则》第 55 条。

⁸⁷ 工作组似宜考虑该项条文是否应当述及(a)运输经营人因将货物交错人而对可转让货物单证的合法持单人承担的赔偿责任, 以及(b)可转让货物单证的合法持单人因未按要求履行向运输经营人支付运费的义务并接收货物而承担的赔偿责任。

⁸⁸ 《多式联运公约》, 第 6(2)条。工作组似宜考虑如何顾及铁路部门根据 1999 年《国际铁路货物运输合同统一规则》第 17 条第 1 款(“收货人可要求承运人移交运单”)在交货前由承运人保留运单的做法。见《国际铁路货运协定》的类似规定, 第 26 条第 1 款。工作组还似宜考虑, 如果同一份单证既用于跟单信用证, 又用于运输和清关目的, 则是否需要调整这一规定。

⁸⁹ 《多式联运公约》第 6(3)条。

⁹⁰ 《鹿特丹规则》, 第 47(1)(c)条。

⁹¹ 工作组似宜注意到, 关于交出一份正本的要求与关于行使控制权(包括要求交付货物的权利)的第 9(3)条和关于权利转让的第 10(2)条中关于交出所有正本的要求不相一致。工作组似宜考虑交货时是否需要交出可转让货物单证的所有正本。另见脚注 79。

⁹² 《鹿特丹规则》, 第 44 条。

第 13 条. 可转让电子货物记录的可靠性要求

在为本公约之目的确定方法的可靠性时，应考虑到所有相关情况，其中可包括：⁹³

- (a) 该方法使用的操作规则、政策和做法是否符合任何可适用的国际公认标准和程序；
 - (b) 所用方法的任何相关可靠度；
 - (c) 任何可适用的行业标准；
 - (d) 硬件和软件的安全性；
 - (e) 财力和人力资源，包括资产的存在；
 - (f) 独立机构审计的经常性和范围；以及
 - (g) 由监督机构、资格鉴定机构或自愿方案就该方法的可靠性作出的声明。⁹⁴
-

⁹³ 工作组似宜考虑是否需要进一步修订本条的前导句，以明确提及需要使用可靠方法的具体情形，包括持有人的身份识别和排他性控制。

⁹⁴ 《电子可转让记录示范法》，第 12 条；《贸易法委员会关于使用和跨境承认身份管理和信任服务的示范法》，第 10 条。