联合国

大会

Distr.
GENERAL

A/CN.9/421
14 March 1996
CHINESE
ORIGINAL: ENGLISH

A

联合国国际贸易法委员会
第二十九届会议
1996年5月28日至6月14日，纽约

电子数据交换工作组
第三十届会议工作报告
（1996年2月26日至3月8日，维也纳）

目　　录

	段　次	页　次
导言	1－24	3
一. 讨论情况和决定	25	8
二. 审议电子环境中海洋运输单据的法律问题	26－52	8
A. 可转让及不可转让的运输单据	27－39	8
1. 一般性意见	27－28	8
2. 法律制度	29－36	9
3. 多份原件	37－38	12
4. 纸张单据和非物质化等同物结合使用	39	13
B. 登记处	40－48	13
C. 数码式签字	49－52	15
三. 审议关于电子环境中海洋运输单据的示范法律条文草案	53－103	16
“x”条草案. 涉及数据电文的运输合同	53	16
A. 一般性意见	54－63	17
1. “x”条草案的范围	55－58	18
2. “x”条草案与示范法草案其他条款的关系	59－60	19
3. “x”条草案包含的各项原则扩大范围的可能性	61－62	20
4. “x”条草案的实质内容	63	20

B. “x”条草案的各项规定 ..... 64－83 20
1. 第(1)款..... 64－66 20
2. 第(2)款..... 67－71 21
3. 第(3)款..... 72－77 23
4. 第(4)款..... 78－80 25
5. 第(5)款..... 81－82 26
6. 第(6)款.....
C. 建议加插于“x”条草案内的新增款项..... 83 26
1. 法律或国际运输公约的适用..... 84－103 26
2. 载于或以数据电文作凭证的各项权利的可转让或不可转让性 ..... 84－88 26
3. 书面单据和数据电文可能同时使用的情况..... 89－91 28
四. 关于今后可能工作的初步讨论.....
A. 除涉及 EDI 的问题外与运输法有关的其他问题的今后工作..... 92－103 29
B. 涉及使用 EDI 和有关的传递手段特定问题的今后工作..... 104－119 32
1. 使用数码签字的可能标准.....
2. 登记处问题..... 104－108 32
3. 以提及方式纳入条款.....
4. 信息服务提供者.....
5. 审查现行国际公约..... 109－119 33
110－111 33
112－113 33
114 34
附件 115－117 34
118－119 35
提议列入《贸易法委员会电子数据交换及有关的传递手段法律事项示范法草案》的案文（经由贸易法委员会电子数据交换工作组 1996 年 2 月 26 日至 3 月 8 日于维也纳举行的第三十届会议核准） 36

导言

1. 根据贸易法委员会 1992 年第二十五届会议上作出的一项决定[1]，电子

[1] 《大会正式记录，第四十七届会议，补编第 17 号》(A/47/17), 第 140-

数据交换工作组第二十五届至二十八届会议专门讨论拟定《贸易法委员会电子数据交换及有关的传递手段法律事项示范法草案》（这几届会议的报告分别载于A/CN.9/373，387，390和406号文件）。示范法草案的案文与各国政府和有关组织的意见汇编(A/CN.9/409和Add.1至3)已提交给委员会第二十八届会议审议和通过。

2. 在第二十九届会议上，工作组讨论了一份《示范法颁布指南草案》（该届会议的报告见A/CN.9/407号文件）。工作组还在关于今后可能的工作的一般性辩论中讨论了以提及方式包含在内和电子环境中转让货物权利的可能性问题。关于以提及方式包含在内，工作组收到两项就具体条文提出的提案，一项由国际商会的观察员提出(A/CN.9/WG.IV/WP.65)，另一项由大不列颠及北爱尔兰联合王国提出(A/CN.9/WG.IV/WP.66)。在讨论之后，占上风的意见是，以提及方式包括在内的问题还不够成熟，不能载入示范法之内，还需进一步研究。有一种观点认为，这一问题应在今后就货物权利的流通性进行的工作中解决(A/CN.9/407，第100至105段)。

3. 对于在使用电子数据交换(EDI)情况下货物权利的流通性和可转让性问题，工作组收到两份提案，一份由大不列颠及北爱尔兰联合王国提出(A/CN.9/WG.IV/WP.66)，另一份由美利坚合众国提出(A/CN.9/WG.IV/WP.67)。

4. 有人指出，因使用EDI通信手段，提单的一些功能可能受到影响，其中包括以下功能：(1)作为承运人开出的货物收据；(2)作为承运合同关于其一般条款和船舶特征、装运和卸货港口、以及货物性质、数量和情况的证据；(3)作为一份对持单人赋予若干权利的文件，包括在卸货港申领和收取货物的权利以及处置运输中货物的权利。

5. 头两种功能可由电子数据交换轻易执行，因为货物收据和运输合同资料可由诸如联合国制定的管理、商务和运输电子数据交换系统电文格式等数据电文手段传送。但是，第三种功能（作为所有权凭证）在电子数据交换环境中造成困难，困为没有纸面凭证，难以确定特定持单人是谁，使承运人确信可向他交付货物而不致遭到另外的人声称误送的情况。在这方面，工作组注意到，使用EDI提单的一个主要问题是保证承运人据以交付货物的电文的

单一性或独特性。虽然经由使用密码术，任何数据电文均可具有独特性，但是电文可能被仿冒或错误地复制的可能性也不可排除。工作组注意到，这个问题的解决办法可能是采用保安、时间戳记或类似的技术，或建立一个中央登记处，持单人可在其中登记其权利。

148段。

6. 工作组也注意到，以电子数据交换方式进行关于货物所有权凭证的流通性和可转让性的工作可包括拟订一份可能涉及商务领域的初步清单；确认经由电子数据交换进行货物权利的流通性和可转让性的协议为有效；在适当时候制订出当事人变为持单人的标准，以便经由电子数据交换转让货物权利或随后流通这类权利；确定在电子数据交换中转让所有权凭证的效力；制订关于分担风险和电子登记处的缺省规则。关于电子登记处，有人指出可以是政府的、中央的和私人的。其目的、进入方法、管理人、费用、保险、分担风险和安全措施可以不同，视登记处性质而定。

7. 工作组进行了一般性辩论，以期确定今后可能的工作范围以及可予讨论的问题。关于今后工作的范围，一项建议是，此项工作应包括多式联运所有权凭证，因为它们的功能基本上相同，也引起类似的问题。另一项建议是，虽然此工作可包括一般运输单据，但应特别强调海运提单，因为目前主要是在海运领域采用电子数据交换，而且在这方面迫切需要统一法律，以消除现有的障碍，并使 EDI 方法得以发展。

8. 支持这一观点的人指出，EDI 电文传递目前只限于北大西洋航线中信息电文的交换，如果没有法律制度支持电子形式运输单据的效力和提供保证，便不可能发展。例如，有人说，应便利在卸货港交付货物，而不必出示提单，这样做很有必要，而且有多方面的理由。一个理由是，货物可能在收到交货所必需的单据以前即到达卸货港。另一个理由是，买主往往需在收到并出售货物后才能支付货款和运费。此外，有人说，应消除在卸货出现货不对办时谁应负责这种法律上的不确定因素。有人指出，通常由发货人提供货物说明，提单上载有一项声明，说明这项货物说明是发货人提供的，但这类免责条款并非总是有效。此外，有人说，需要建立一种与纸张提单的独特性等同的功能，对于其作为所有权凭证的功能来说，这是至为必要的。

9. 另一些建议是涉及有形货物的一切所有权凭证（例如：仓库收据），或涵盖有形和无形货物的一切所有权凭证，或一切可流通（甚或不可流通）单据。有人反对这些建议，指出涵盖如此广泛范围的单据将使工作复杂，因为各种单据的功能不同，为此必须拟订具体细则。

10. 讨论后，大家同意，今后的工作可侧重于 EDI 运输单据，特别强调海运电子提单，以及在涉及海运的现有国内法律和国际法律范围内予以使用的可能性。工作组在制订一套海运提单规则后，便可审查是否可采用同一套规则或需拟订专门规则来处理多式联运引起的问题。

11. 工作组接着转而讨论可能在今后关于海运提单工作范围内处理的问题。数个问题被提及。一个问题是确保电子提单的独一无二特性，可使“持单人”以电子手段处置运输中的货物，同时保护承运人免于误送风

险。一些人建议数个处理这个问题的可能办法，包括在双方通讯中使用“私人钥匙”、电子证书、智能插卡和登记处。关于登记处，有人指出，将需制订一项法律制度，处理以下问题：登记主题、可登记的当事方、可取用登记处资料的当事方、登记对之可产生效力的人、保密性、所登记资料的准确性和完整性、对错误的责任、以及对第三方的影响。

12. 另一个问题是电子数据交换环境中持单人的定义。有人指出，从纸张角度而言，持单人是根据实际拥有提单来定义的，并保护其免遭第三方因拥有作为对其提出的通知的提单而善意地取得对货物的权利。在电子数据交换环境下，不可能拥有提单，持单人可能获得其他方式的保护（例如登记、使用公用和私人密码等）或可能没有任何保护。另一个问题涉及电子数据交换运输单据的持单人和开单人的权利和义务（例如：持单人有权在运送中途发出指示，开单人有义务接受和执行这些指示）。有人指出，在纸张单据环境中，持单人的权利遵行以下三项原则：(1)唯有经背书的提单才是货物所有权的确证（决定性证据规则）；(2)被背书人是唯一有权在卸货地点要求交货的一方；(3)唯有被背书人有权指示承运人改变合同和作另一背书。在这方面，有人说，需在贸易法、安全法和运输法范围内研究流通性。有人解释说，如果财产权是按照贸易法取得，便不能使用，但按照运输法取得便实际失去，因为不能行使中止或控制权。

13. 此外，有人指出，持单人可取得拥有货物的权利，对货物的财产权，或因销售合同产生的收取交货的权利。有人解释说，从承运人的观点来看，最重要的问题是谁持有货物的所有权，换句话说，谁是承运人应向之交付货物的人。还有一个问题是，如何在发货人、承运人、收货人以及可能的登记处之间分配责任。

14. 建议研究的其他问题有：EDI 运输单据的转让对第三方的影响（例如，对于承运人，对于一连串被背书人中的第三方，对于 EDI 提单中未标明的第三方，转让何时产生效力）；当错误地转移货物时合法持单人的权利以及当其所有权发生问题时（受到其他当事方权利的制约）受让人的权利；在电子数据交换环境中转让的及时性；在同一货物的许多所有权要求者中孰先孰后；电文的及时性（有关订约前条件的电文可能产生权利和义务）；以提及方式包含在内；在一种公开的电子数据交换环境中促进流通性的安全问题（鉴别、核证、完整和不否认的原则）。有人说，安全问题应与有关流通性的一系列问题一起审议。在讨论安全问题，特别是关于密码技术的使用问题时，工作组一致认为，贸易法委员会未来的可能工作不应当影响到某些国家基于公共政策的原因颁行的国家法律中限制使用密码或输出密码技术的强制性规则。

15. 经讨论后，工作组要求秘书处编写一份关于 EDI 运输单据的流通性及

可转让性的背景研究报告，特别着重于EDI海洋运输单据，该报告应考虑到大家就今后工作范围和可能处理的问题所表示的看法和建议。有人建议将若干其他专题列入研究报告，包括关于根据现行国际文书在海上运输方面使用电子数据交换可能发生的问题的报告以及关于其他组织在相关工作领域所进行的工作的报告。在这方面，有人认为在海事委员会内所进行的工作或 BOLERO 项目，其目的在于便利使用 EDI 运输单据，但一般不涉及EDI运输单据的法律效力。有人指出，在研究报告中应当给予特别注意的一个方面是：贸易法委员会今后的工作应以何种方式才能对电子转移权利领域中正在形成的新方法提供法律支持(A/CN.9/407,第 106 至 118 段)。

16. 在其1995年的第二十八届会议上，委员会通过了《示范法草案》第1条和第3至11条的案文。在第11条草案的讨论结束时，委员会指出委员会尚未完成对《示范法草案》的审议，并决定将其连同《示范法颁布指南草案》列入定于1996年5月28日至6月14日在纽约举行的委员会第二十九届会议的议程中。据商定，应在委员会第二十九届会议上恢复这一讨论，以期在该届会议上最后审定《示范法》案文并通过《颁布指南》。

17. 关于电子数据交换领域的今后工作，委员会注意到，在其 1994 年举行的第二十七届会议上，人们对工作组在第二十七届会议上提出的一项建议给予了普遍的支持，这项建议是：《示范法》的编拟工作一完成，即应着手进行有关电脑环境下货物权的流通性和可转让性的初步工作。委员会还注意到，在此基础上，工作组第二十九届会议已就电子数据交换领域今后的工作进行了初步辩论（有关这一辩论的报告，见 A/CN.9/407，第 106 至 118 段）。

18. 经过讨论，委员会核可了工作组提出的下述建议：委托秘书处编写一份关于EDI运输单据、特别侧重于EDI海运单据的流通性和可转让性的背景情况研究报告（见上文，第 15 段）。委员会表示希望，请求编写的这份或许要寻求国际海事委员会（CMI）等其他有关组织给予合作的背景情况研究报告将可作为依据，以便就这一领域开展工作的可行性和可取性作出有根据的决定。

19. 由委员会所有成员国组成的电子数据交换工作组于1996年2月26日至3月8日在维也纳举行了第三十届会议。参加这届会议的有工作组下列成员国的代表：阿尔及利亚、阿根廷、澳大利亚、奥地利、保加利亚、智利、中国、厄瓜多尔、法国、德国、匈牙利、伊朗伊斯兰共和国、意大利、日本、墨西哥、波兰、俄罗斯联邦、沙特阿拉伯、新加坡、斯洛伐克、西班牙、苏丹、泰国、大不列颠及北爱尔兰联合王国、美利坚合众国和乌拉圭。

20. 下列国家的观察员参加了会议：阿塞拜疆、白俄罗斯、加拿大、捷克

共和国、危地马拉、印度尼西亚、约旦、哈萨克斯坦、黎巴嫩、摩洛哥、荷兰、阿曼、巴基斯坦、葡萄牙、大韩民国、斯里兰卡、瑞典、瑞士、阿拉伯叙利亚共和国和土耳其。

21. 下列国际组织的观察员参加了会议：联合国贸易和发展会议（贸发会议）、世界知识产权组织（知识产权组织）、开罗国际商业仲裁区域中心、国际海事委员会（海事委员会）、国际港埠协会（港埠协会）、国际商会和环球银行金融电信协会。

22. 工作组选出了下列主席团成员：

主　席：Josϑ-MarPa Abascal Zamora 先生（墨西哥）；

报告员：Eu Jin Chua 先生（新加坡）。

23. 工作组收到了以下文件：临时议程(A/CN.9/WG.IV/WP.68)和秘书处说明(A/CN.9/WG.IV/WP.69)。

24. 工作组通过了以下议程：

1. 选举主席团成员
2. 通过议程
3. 关于电子数据交换(EDI)法律事项的今后工作规划：关于货物权的流通性及可转让性的讨论（海运提单）
4. 关于今后工作的其他可能议题的初步讨论：登记、以提及方式列入合同条件以及提供服务者的行为准则问题
5. 其他事项
6. 通过报告

一. 讨论情况和决定

25. 工作组以秘书处编写的说明（A/CN.9/WG.IV/WP.69）为基础，讨论了与运输单据有关的货物权的流通性和可转让性问题，特别侧重于海运提单。工作组对这些问题的审议情况和结论见下文第二部分。工作组还根据委员会赋予的授权在由秘书处召开的海事委员会－贸易法委员会联合特设专家组会议上讨论了就这些问题拟定的条款草案文本。经过讨论，工作组在作了一些改动以后通过了这些条款草案案文。据指出，经修订的这些条款草案可提交定于1996年5月28日至6月14日在纽约召开的委员会第二十九届会议，供最后审查和视可能列入《贸易法委员会电子数据交换及有关的传递手段法律事项示范法草案》。工作组对这些条款草案的审议情况和结论载于下文第三部分。条款草案的案文载于本报告的附件内。工作组还讨论了可以考虑今后在电子数据交换和运输法领域开展工作的议题。工作组关于这些议题的初步审议情况和初步结论载于下文第四部分。

二. 审议电子环境中海洋运输单据的法律问题

26. 工作组一开始就议定，根据委员会给予的授权，为了提供较好基础，使委员会得以对通过电子手段转让权利这一领域编拟法律规则的可行性作出有根据的决定，工作组将就运输单据的法律和实践进行一般性的信息交换，特别着重于可转让的和不可转让的海洋运输单据。

A. 可转让及不可转让的运输单据

1. 一般性意见

27. 对于可转让及不可转让的运输单据的使用，大家交换了看法。工作组一致认为，出现了全世界范围的促进使用不可转让的海运运单的倾向。关于实践中使用此种不可转让的单据的频繁度，有人提请工作组注意到国际海运局最近一次调查的结果。据说，该调查表明，可转让的提单在某些贸易范围，例如在西欧北部地区的短程海洋班轮的航线中，几乎已不再使用。在北大西洋航线，往来于北美与西欧之间的运输，不可转让的单据也已使用于大部分货物运输。有人指出，这些都是货物量很大的贸易，运输时间短，因而要求采取快捷的现代化单据程序，这就鼓励了不可转让的单据的使用。

28. 然而，人们又指出，可转让的提单仍然在许多其他航线或贸易中占据支配地位。此种局面的形成也许部分地是由于发货人、银行、船主和代理人等完全意识不到使用海运运单的好处，另一方面，国际海运局认为有下述几种因素造成了可转让的提单的继续使用：银行对出口商的指令，对凡是通过跟单信用证来进行付款的贸易，均要求有一整套可转让的提单；某些国家的海关对进行实行的管制，规定要有可转让的提单；某些国家对运单所规定的印花税税率高于可转让的提单；有些国家要求将原始提单提交某处领事进行公证；国际商会公布的《跟单信用证统一惯例及做法》(UCP)和 INCOTERMS（贸易术语解释通则）直至最近仍缺乏对海运运单的正式承认；《海事委员会海运运单统一规则》事实上并未取得如同关于空运单的《统一国际航空运输某些规则的公约》（以下简称为“华沙公约”）那样的国际公约地位；货物承保人有时不接受运单作为承运人身份的佐证单据或承运合同的证据；航运公司力图保证在发运前就得到付款，它们不鼓励使用不可转让的单据。

2. 法律制度

29. 工作组一般性地讨论了在法律理论上可转让与不可转让运输单据两者的通常划分界线，讨论了在运输实践中以何种方式反映出此种区别，以及预计它在哪些方面影响到该领域内电子通信的使用。人们一致认为，对于运输单据所发挥的功能，应针对两个方面进行分析，一是发货人与承运人之间的关系，二是发货人与收货人之间的契约关系。需要考虑的另一种契约关系是参与为发货人与收货人之间的交易提供融资的那些贷款机构与收货人或发货人之间的关系。

30. 在发货人与承运人之间的法律关系中，就是说，在承运合同中，一份运输单据或其功能等同物首先必须作为承运人开出的货物收据以及承运合同的证据。此外，该运输单据必须能体现出通常所说的“货物控制权”，亦即针对运输中货物发出指示的权利。人们指出，“控制权”这一词语的使用是要表示出针对承运合同的履行而向承运人发出各种新指示的权利。例如，此种控制权包括下述指示：停运已在运输中的货物；卸货、存仓或变更货物运输的航线；将货物运回起运港；在运输的任何阶段指示将货物交付给运输单据写明的第一收货人以外的某个人，以及更改交货地点。在发货人与收货人的契约关系中，例如在一项销售合同中，运输单据或其功能等同物也许被用来体现出货物的“所有权”，就是说，掌握着要求交付货物的权利以及要求卖方履行销售合同所涉义务的权利。

31. 运输单据作为承运人接管货物的收据和作为承运合同的证据，这一点是所有可转让与不可转让运输单据所共有的。关于货物控制权，大家普遍认为，人们对一份运输单据是否包含着原先赋予发货人的控制权，并无疑问，不管该运输单据是否标明“可转让”。至于在运输前或运输途中已收到了货物付款的情况下，原先的货物控制权可通过何种方式由发货人转让给例如收货人这个问题，有人说，即使使用一份不可转让的运输单据，控制权也能转让，虽然根据一份可转让的提单，此种转让更为容易。有人说，原先赋予发货人的控制权，既可通过提单的转手，通过在海运单之上订明一个特定条款来实现转让，也可在开出海运单之后，通过一个附加条款来实现转让，这常常是在一份不可转让的海运单上加盖印记，表明发货人不再拥有货物控制权。在没有特定条款时（加插此种条款必需得到承运人的同意），一份海运单将可确立发货人的控制权，但不能用它来转让权利。人们指出，根据非海运运输方式的适用法律，此种控制权是与一份运输单据联系着的。为办理控制权的转让，须递交一份特定的文件，例如，根据公路运输的《国际货物公路运输合同公约》（CMR 公约），须递交一份发货通知书，而根据华沙公约，须递交一份空运单。

32. 运输单据体现货物权的功能是可转让提单所特有的功能。人们指出，

使用提单进行的交易通常将控制权的转让与产权或其他货物拥有权的转让联系起来。出于这个原因，提单经常被说成是销售合同和承运合同之间的“联系”。在此方面，人们普遍认为，如要设计出一种作为物权赁证的提单的功能等同物，就应认识到必须使承运合同下的控制权转让与销售合同下的所有权转让同步进行。

33. 人们指出，可转让提单作为物权赁证的特有功能尽管是全世界公认的，但是其法律起源在许多国家里却是不确定的；它似乎更可能根源于已形成的惯例而不是法律规定。人们举出了一些例子，证明可转让提单的法律制度基本上是综合了较长时期内发展形成的各种海事惯例和实际做法。尽管这些不同的作法和惯例反映在某些国家的成文法和多数国家的判例法之中，但是海洋运输单据这一领域在适用的法律制度方面尚缺少统一性，并因此而产生各种实际做法。为了证明在实际操作中所碰到的困难，人们举例说明：关于哪一个当事方有权在运输过程中停止货运的问题，可能会出现争议。承运人也许会面临这么一种情况两个国家的法院根据它们对究竟哪一个当事方拥有货物控制权和属权的不同解释发布了相互矛盾的命令。有人指出，现在还没有处理各有关当事方的权利和义务的国际公约；大家普遍同意，也许应由贸易法委员会进一步讨论在提单问题上制定统一法律的可能性和可行性，有可能的话，应将其适用范围扩展至其他运输单据（见下文第 104 至 108 段）。但是大家普遍认为，尽管在涉及到提单作为物权赁证的法律渊源方面可能有些不确定因素和差异，但是它不应妨碍工作组努力为在电子环境中使用提单而为设计出此种单据的功能等同物。采用功能等同方法将对以下问题采取中性立场：是否有必要解决在传统的基于纸张单据的作法中可能存在了多年的实质性法律问题。但是，它的优点在于指导如何进一步发展现行的作法，使它的效用不至于因为推行电子通信而降低。

34. 至于可转让和不可转让运输单据在现行操作中如何表现其差异这一问题，人们指出：以上两种文书之间的差别并非任何时候都是明显的，推行电子数据交换的后果之一可能是使这一差别更加模糊。人们列举了一些国家里普遍规定的交付货物义务的例子。人们指出，根据某些国家的法律，无论发生何种情况，运输单据都应被视作是可转让的，无论在最初出具该单据的国家里它是否被当作是不可转让的。在银行惯例方面，人们指出：在许多国家里，银行都要求有一份可转让的物权单据，确保它们掌握着货物的物权抵押。但是有一种观点认为，根据银行的惯例，接受海运单或者象空运单之类的其他不可转让运输单据用于跟单信用证目的也是一种常见的作法，这一作法也是 UCP 500 所承认的。但是有人指出，这种银行惯例的法律基础也许并非建立于运输单据情况下任何权利的转让，而是基于银

行及其客户的其他契约关系，例如同帐户关系、提供信贷服务的单个协议、跟单信用证申请人某一特定的权利转让或银行接受货物抵押的任何其他的交易。人们指出，在大多数的情况下，银行是否在出具跟单信用证方面接受不可转让的单据，取决于银行如何评判申请人的信誉以及除该运输单据以外是否还有其他法律机制可使银行获得法律安全，如同从全套原始提单的转让中得到的法律安全性一样。

35. 关于使用电子通信对上述惯例预期会产生什么影响，人们指出：数据电文的使用会进一步缩小可转让和不可转让运输单据的差别，至少在货物控制权的转让方面。人们指出，由于设想为了代替开具和转移纸张单据而在几个有关当事方之间进行 EDI 电文交换，例如根据《海事委员会电子提单规则》（以下称为“CMI 规则”），此种电文将会在托运人、承运人、受让人和银行之间交换，而不论在纸张环境中他们本来依靠可转让单据或不可转让单据。

36. 但是，人们普遍认为，由于推行 EDI 而带来的这种实际的变化将不会马上对可转让和不可转让运输单据之间的法律差异产生影响；在许多国家里，这种差异仍然存在，并对此类单据的标志规定了许多强制性的要求。在此方面，工作组注意到，某些 EDIFACT（联合国管理、商务和运输电子数据交换系统）电文可以使用一些代码通过在电文中包含的信息来表明被转让的是何种权利。人们普遍认为，应在尽可能的程度上使任何运输单据的功能等同物同样体现上述可转让和不可转让权利之间的差异（关于此项讨论的继续，见下文第 89 至 91 段）。

3. 多份原件

37. 有人问到，怎样才能将电子通信的应用与目前开出多份提单原件的做法结合起来。据指出，某些国家采取这一做法是因为根据法规要求，需要开出一份以上的原件，以便例如向海关提供提单的原文。针对这个问题，有人指出，使用电子通信几乎必然要防止开具多份原件，因为电子系统需有安全装置来防止重复电文。据指出，这样一来，提单的功能等同物将等同于一整套提单。按照现行惯例，只有全套提单的持有者才能行使货物控制权，但是只要交出一份提单原件即可要求交货。工作组普遍认为，实行电子数据交换之后预料中的变化应被看作是对现行惯例的改进，对不少国家来说是修订立法的一个好机会，但是有人提出一个问题，示范法鼓励建立新的电子数据交换惯例是否合适，因为这样将不是仅仅仿效纸张单据惯例，而是从实质上改变这种惯例。

38. 针对这个问题，有人指出,随着电子数据交换的发展，预想中的保护

开单人防止原件丢失风险的必要性将不复存在。另外，据指出，示范法草案的各项规定以及建议中的“X”条草稿所载补充规定均不影响一些国家规定开出一份以上原件的法规条款。另外，据指出，诸如“CMI 规则”等法律规则不是要禁止开出多份提单原件。尽管没有关于开出多份原件的规定，但是根据这些规则，不难看出，要开出几份原件将需要为同一份提单发放好几把私人钥匙。

4. 纸张单据与非物质化等同物结合使用

39. 有人问及电子数据交换与通过纸张单据的转手而进行的交易之间可能的相互联系。据普遍认为，示范法可能有必要解决在某项交易中同时使用纸张单据和电子数据通信技术的情况。据建议，针对提单以纸张单据形式开出之后又变为一系列数据电文这种情况，需要订立专门的条款，防止有人在该项交易的晚些时候利用纸张单据的原件，不论是善意还是欺骗。针对这项建议，有人指出，根据纸张单据的现行惯例，在承运过程中也可能发生变化，从而需要开出一份新的提单，例如一批货物最初是发给一个收货人的，后来又分发给几个收货人。在这种情况下，将取消原来的提单，开出新的提单。但是，与会者普遍认为，如果使用几种通信方式，问题会比较复杂，可能需要有专门的规定。至于怎样才能最好地解决这个问题，有人建议将有关规定写入示范法草案。另一项建议是在颁布指南中提及这个问题，提请考虑颁布示范法的立法机构对这个问题的注意。与会者一致认为，应当进一步审查是否有必要作出规定，防止歧视那些将继续依靠纸张单据的当事方，并解决在任何一刻可能同时得到电子形式和纸张单据形式证明的权利与可能以上述不同形式转让而获得的权利之间可能产生的冲突。有人建议拟定一项大意如下的条款，即在任何特定时间，纸面物权凭证及其电子形式的等同物不得同时流通。（关于继续进行的讨论，见下文第 76、92 至 103 段）。

B. 登记处

40. 工作组注意到，若在制订电子提单规则时设想用功能方法(见 A/CN.9/WG.IV/WP.69，第 49－52 段)，纸张提单固有的两种功能会造成特殊困难；这两种功能是提单持有人可转让发货人对货物的控制权和可转让货物所有权。这两种功能要求有可靠的手段，使货物控制权或所有权转让给预定的人，而不是其他人（电文的“单一性”或“独一性”）。有人认为，为了建立具有所需单一性的这两种功能的电子同等物，有必要建立某种形

式的有关转让信息的“登记处”；尽管可能还有其他的手段。

41. 会议讨论了建立这样一个登记处的各种办法。一个办法是 CMI 规则设想的办法。根据 CMI 规则，承运人具有下列意义上的登记处功能，即承运人将独特的密码（“私人钥匙”）交给发货人，该发货人因拥有私人钥匙而成为唯一的持有货物控制权和所有权的人，在此之后，发货人使用私人钥匙，指示承运人取消已发放的私人钥匙，向一个新的这些权利持有人发放新的、独特的私人钥匙。拥有私人钥匙的一方因此被认为是货物控制权持有人和货物所有权持有人。通过保存有关私人钥匙的信息和发放任何相继和新的私人钥匙，承运人可起有关货物权利的独特信息的登记处的作用。

42. 建立登记处的另一个办法是根据“欧洲提单(BOLERO)项目”使用的办法（见 A/CN.9/WG.IV/WP.69，第 79 至 81 段）。BOLERO 的办法与 CMI 规则的办法类似，但有一点除外，即登记和掌握关于货物权利持有人信息的人不是承运人，而是除承运人之外的一个实体。这样一个实体的参与引起如下一些问题：登记处代表谁行事；计算机程序出错可能造成损失的赔偿责任；以及登记疏忽的责任问题。

43. 有人指出，这两种办法都特别涉及使用 EDI 电文来取代提单转让，但 CMI 规则方法在实践中已得到检验，而 BOLERO 办法只是一个试办项目，仅在涉及少数选定的贸易商和承运人的范围内进行试验。

44. 人们对这两种办法发表了各种意见。根据 CMI 规则，除非采取特殊措施，承运人知道每个相继货主的身份；有人认为，承运人不一定知道这种情况，在纸张提单情况时通常是不知道的。有人说，若知道这一情况，承运人就能较容易地怀疑和发现自称是私人钥匙的持有人并不是合法货主。根据 BOLERO 项目，有关相继货主的信息是由承运人之外的人掌握的，这里就产生了承运人是否能获得相继货主身份的信息的问题。对这个问题意见有分歧，它会影响用户对 BOLERO 项目的接受，因此仍需找到适当的答案。

45. 使人们得以查到有关运输中货物的卖方和买方的信息问题涉及要考虑一个更广的问题，即以电子形式储存的运输信息的保密问题。在这方面人们特别提到下述问题：使用密码技术；执法官员能否索取信息；根据 CMI 规则，货物是否可不运送给注明姓名的人，而运给私人钥匙持有人；提单的被背书人是否可能对下一个或几个被背书人隐瞒发货人的身份，即通过从承运人获得新提单而被背书人在该提单上作为发货人出现。人们普遍认为，保密问题受到不同法律领域的影响，如运输法、刑法以及贸易惯例，因此，试图提供解决办法已超出示范法草案的范围。此外，无论采取何种登记办法，保密的程度和确保保密的措施必须为用户所能接受。在这方

面，有人指出，BOLERO 中的登记处可能比 CMI 规则的登记处更敏感，前者有大量交易信息要保存，而就后者而言，承运人掌握的信息只涉及该承运人负责的货物。

46. 随后，有人说，根据纸张提单，承运人对交货出现任何错误—即交付给并非持有提单的人—承担责任。据说，这种责任与 CMI 规则规定的基本相同，亦即承运人有责任查明谁有权提货（即私人钥匙持有人），并负责将货物交付给应交付的人。因为这种责任的平行性质，无需根据 CMI 规则就承运人误交货物的责任问题制定特别条款。

47. 但是，根据 BOLERO 项目，承运人也许并不对货物的误交负责，如果误交的原因是登记处的管理者犯了错误或者计算机程序出错。因此，从货主的角度来看，BOLERO 会在货主、承运人和登记处之间对误交的风险分配以及由这类错误导致误交时的赔偿责任标准等方面引起问题。据说，解决这些问题对于这个项目的成功实施是至关重要的。

48. 有人提到的另一种登记处类型是某些国家为以电子形式记录股票和债券交易而使用的登记处。这种登记处通常在国家的授权之下运作，具有作为这类交易的证据的专属权利和责任。这一登记处与 CMI 规则或 BOLERO 中登记处的主要区别在于股票和债券交易登记处一般仅限于让股票经济人进入，而其他两类登记处是面向范围较广的商业人员，例如货物的买方或卖方、发运代理人或银行。

C. 数码式签字

49. 工作组听取了关于“数码式签字”的介绍，即在电子通信中使用数学密码来确保：某一特定数据电文系由某一特定人员发出（鉴别功能）；该数据电文自制作和传递以来未经改动（原状核查功能）；收件人不能更改所收到的电文（不可否认功能）。

50. 一开始就有人说，数码签字技术只是目前实践中用来确保电子通信安全的一种方法，并不一定适用于所有类型的电子通信。另一方面，有人指出，其他方法，例如依靠硬件密码识别标记即实际中称为“智能插卡”的方法，迄今还没有完全成熟。

51. 有人解释说，通过使用特定的硬件和软件，贸易商可以制作一对数字密码，一个是只有作者自己知道的“私人钥匙”，另一个是向公众公布的“公用钥匙”。此外，据说数码签字是由发端人为确保某一特定电文的特性而制作的一个数字密码与该发端人的私人钥匙与公用钥匙组合的结果。该数据电文的接收者，使用能够将电文与数码签字分离开来的特定软件，既能核查该数据电文是否未被改动，又能核查其作者的身份。

52. 针对所提的一个问题，有人解释说，使用数码签字时会产生的一个问题是贸易商公用钥匙方面存在的不确定性。为了处理这个问题，实践中产生了第三方机构，称为验证局，它可以是官方的，也可是私人的，其职能是签发证明书，用以确定某一贸易商的身份和给他指定一个公用钥匙供在电子通信中使用。据指出，验证局的数目正在迅速增加。然而，鉴于这类验证局的运作是以新技术为基础的，而这种新技术的效能还需经过更长时间的使用加以证明，因此对验证局是否能够完全满足电子通信中的安全要求，尚存在某些不确定性。

三. 审议关于电子环境中海洋运输单据的示范法律条文草案

53. 工作组作为审议基础的条文草案是秘书处在其为本届会议编写的一份说明中提交工作组的，它是海事委员会与贸易法委员会一个特设专家组会议的讨论结果(A/CN.9/WG.IV/WP.69，第 95 段)。该条文草案的案文如下：

“ ‘x’ 条草案. 涉及数据电文的运输合同

“(1) 本条适用于就运输合同或为履行运输合同而采取的下列任何行动:

“(a) ㈠ 提供货物的唛头、编号、数量或重量;
㈡ 指明或声明货物的性质或价值;
㈢ 开出货物收据;
㈣ 确认装货;

“(b) ㈠ 将合同条款条件通知某人;
㈡ 向承运人发出指示;

“(c) ㈠ 要求交付货物;
㈡ 允许交付货物;
㈢ 关于货物灭失或损坏的通知;

“(d) 发出与履行合同有关的任何其他通知;

“(e) 承诺（无论是否可以撤回）将货物交付给指定姓名的人或交付给有权提货者;

“(f) 给予、获取、放弃、让出、转让或谈判货物权利;

“(g) 获取或转让合同权利和义务[，包括起诉权]。

“(2) 如某项法规要求在作出第(1)款所述的任何行动时，有关信

息　　必须作成书面形式或以书写或纸面文件形式提交，才能令某人得到或履　　行与运输合同有关或履行此种合同的义务或权利，或者规定了并非书面　　形式的某些后果，在这种情况下，只要该信息包含在一项或多项数据电　　文内，即为满足了规定的要求。

“(3)　如采取第(1)款所述任何行动的意图是为了使某项权利或义务　　成为某人的专属权利或义务，而且如有某项法律明文规定，为使该意图　　得以实现，关于权利或义务的信息须以书写或以纸面文件形式送达该　　人，在此情况下，如果信息的传递包括使用一项或多项数据电文，且采　　用了某种方法，可靠地保证该项权利或义务成为该人而不是任何其他人　　的权利或义务，即为满足了该法规的要求。

“(4)　如遇对是否满足了本条第(3)款的要求提出了任何疑问，则应　　根据信息传递的目的，斟酌所有具体情况，包括根据当事方之间的任何　　协议，来评判所要求的可靠性标准。

“[(5)　如某项法规要求涉及运输合同的信息须予储存、传递、接收或作出其他处理，则此项要求可经由[运输合同当事方之一或由第三方]　　开办一个登记系统或数据库而得到满足。]

“(6)　本条规定不适用下列情况：[……]”。

A. 一般性意见

54. 在详细分析“x”条草案各款项之前，工作组首先就“x”条草案与示范法正文之间的关系问题举行了一般性讨论。工作组还讨论了“x”条草案内所涉事项引起的一系列一般性问题，以及条文内对这些问题的处理方法。

1. “x”条草案的范围

55. 人们一开始就注意到，“x”条草案侧重于由货物运输合同引起的权利可转让性问题，因而载列了相当特殊性质的一系列款项。有人认为，这些带有行业特殊性的条款与示范法草案所载的其他条款难以衔接，因那些条款是一般性的，并没有特别针对任何特定行业或特定商业交易的规则。为确保符合示范法草案中采取的一般性方针，建议工作重点放在编拟一般性货物权利可转让条款之上，这种条款可放在示范法草案的第二章，与一般性法律要求对数据电文的适用的其他条文放在一起。此外，有人说，在同样一个示范法之内，既有一整套如同示范法草案第一章至第三章那样的一般性规定，又有涉及运输单据的特别条款，这也许会引起疑问：为什么

单单载列运输方面的特别规则而不载列其他领域的有关规则，例如第 1 条脚注中关于“商业”一词的定义中列出的其他领域。人们建议，对于这一点，应在示范法颁布指南中作出解释。

56. 对于上述问题，人们回顾到，委员会在第二十八届会议上核可了工作组的一项建议，即提请秘书处编写的研究报告应侧重于 EDI 海洋运输单据(A/50/17，第 309 段）。普遍的看法是，考虑到有必要制定海洋货物运输方面的行业性条款，因而工作组第二十九届会议提出的建议是十分合宜的。人们指出，货物运输是电子通信手段最有可能被采用的一个领域，最迫切需要有一个法律框架来促进电子通信的应用。人们还回顾，在编拟示范法草案的整个过程中，尽管工作组侧重于为促进使用 EDI 而必需的一般性条款，但它从未排除在确认其有必要时同时也编拟出特别针对某个行业的特定条款的可能性。又回顾到，在委员会第二十七届会议上，尽管委员会请工作组编拟出涉及 EDI 应用的一套基本“核心”规则草案，但同时也指出，在较后阶段可以增加其他规定，特别由于 EDI 是一个技术上迅猛发展的领域(A/49/17，第 200 段）。

57. 关于“x”条草案的范围，有人说，尽管此工作应侧重于可转让的海运提单，但也应同时找到一些办法，使其他运输单据特别是不可转让的运输单据照样移植于电子环境之中（见 A/CN.9/WG.IV/WP.69，第 83 段）。有人说，“x”条草案载列的规定同样适用于不可转让的运输单据，适用于通过可转让的提单来转让货物权利。大家普遍认为，应该清楚表明，“x”条草案中所包含的原则不仅适用于海洋运输，而且也适用于其他方式的货物运输，例如公路、铁路运输和多式联运。人们注意到，编拟出适用于运输单据的一些规则而不局限于可转让的提单，这才符合委员会赋予的授权(A/50/17，第 309 段)。

58. 经过讨论，工作组决定开始拟订有关运输单据的条款，以“x”条的条文草案为基础，据普遍认为，该条文草案的实质内容是可以接受的。工作组一致认为，如果通过讨论发现为运输单据拟订的某些规定可用以指导讨论通过电子通信转让权利的一般性问题，则可能需要进一步讨论如何将这类原则融入一条更普遍适用的条款内。

2. “x”条草案与示范法草案其他条款的关系

59. 关于“x”条草案在示范法中可能的位置问题，与会者提出各种建议，以便在案文结构中最好地表明，示范法既包含有普遍适用的规则，也包含有专门为运输单据制定的规则，以后还可能增加具有行业针对性的其他规定。一项建议是将“x”条草案列入示范法单独的一章内。这一建议

遭到反对，理由是这样可能会使第一章至第三章所载一般性规定无法与“x”条的具体规定明显区分开来。另一项建议是将“x”条草案放在示范法的一份附件中。据指出，将“x”条草案放入附件的好处是便于增添以后可能拟定的其他具有行业针对性的规定。但是，有人表示担忧，如果将“x”条草案放入附件，可能会无意中使人对该条款的法律价值、它与示范法其他部分的相关性、工作组及委员会对它的赞同程度，产生疑问。

60. 经过讨论，工作组商定，该条文草案在示范法中的位置应当既能反映有关运输单据规定的特定性质又能反映这些规定的法律地位，其法律地位应当与示范法草案第一章至第三章所载一般性规定的地位相等。工作组一致认为，必须对这两类规定一视同仁，因为专门规定须与一般性规定合并使用。与此特别相关的是第二章所载有关“书面”、“签字”以及“原件”的功能等同物应当满足的条件的要求，这些要求也应当适用于一般的功能等同。工作组决定向委员会建议，将示范法草案第一章至第三章作为示范法的第一部分，而“x”条草案应当构成第二部分。据指出，采用这样一种结构将便于必要时在示范法中增加其他针对具体行业的规定。另外，工作组一致认为，有必要在委员会通过示范法的决定中以及在其向大会提出的建议中阐明“x”条草案与示范法草案其他条款之间的相互关系。

3. “x”条草案包含的各项原则扩大范围的可能性

61. 有一项建议认为应有可能从“x”条（特别是第(3)和(4)款）引伸出有关在电子环境中通过使用物权凭证功能等同物来转让权利的一般性规则。

62. 尽管普遍认为制订这方面的一般性规则可能是可取的，但是也提出了疑问，仅仅通过扩大“x”条草案所载各项原则的范围来建立各种物权凭证的功能等同物是否可行。例如，工作组普遍认为在与诸如交易提单和股票交易证书这类单据有关的工作中，可能会碰到各种复杂问题，无法靠类似“x”条草案这样简单的规定来解决。尽管这些问题可能作为今后与银行界协商进行的工作中要解决的问题，但是普遍认为工作组在本届会议上无法开始拟订这类一般性规则。

4. “x”条草案的实质内容

63. 有人建议增加关于根据提单的功能等同物转让货物所有权的时间问题的规定。据指出，似有必要确定一个时刻，届时数据电文传递将具有纸张提单有形传递所具有的法律效力。这项建议没有得到充分的支持。据指

出，任何试图确定货物权转让时间的努力都必然涉及到纸张提单法律制度的实质，这个问题也许应放在有关实体法的今后工作范围内（见下文第104至108段），但是在确定纸张提单的功能等同物时没有必要涉及这个问题。据指出，在纸张单据的实践中就已经存在自纸张单据发送时起至收到时止这段时间的法律地位不确定的问题。许多国家都有关于诸如以邮寄方式发送纸张提单时其所含权利何时转让给收货人问题的法律规则。工作组普遍认为示范法草案不应当干预这类规则。另外，据指出，示范法草案已经载有关于数据电文的发送和接收时间及地点问题的任择性规定。该规定目前载列在第14条条文草案中，人们普遍认为该规定为愿意采用这项规定的用户提供了一种解决方案，为可能考虑颁布示范法草案的国家提供了充分的指导。

B. “x”条草案的各项规定

1. 第(1)款

64. 工作组认为第(1)款的实质内容基本上可以接受。有人表示的一种关切是，确定“x”条草案的范围的第(1)款也许写得不够具体。据认为，第(1)款包括在货物运输方面使用的各种单据，包括例如租船合同。有人表示，把租船合同这种单据列入“x”条范围，根据某些国家的法律，也许会被视为不适宜。针对这一点，有人说，第(1)款全面涉及货物运输合同完全符合工作组的决定，即包括所有运输单据，包括可转让和不可转让单据，不排除任何特定单据，例如租船合同。据指出，如某个颁布本法的国家不想使“x”条草案适用于某一特定类别的单据或合同，它可以在第(6)款所载的排除条款内列出。

65. 大家普遍认为，第(1)款是示例性质，虽然列出的各个行动在海洋行业中比较常见，但并非此类行业所专有，对于空中运输或多式联运来说也有可能采取那些行动。有人说，第(1)款的示例性质应更清楚地表示出来，为此，可在第(1)款的引导句中写明“包括，但不限于”这些字。人们又一致认为，“x”条草案内所提到的“运输合同”应只限于货物运输。

66. 关于(g)项，工作组考虑了要不要保留放在方括号内的“包括起诉权”这些字。支持保留这些字的人说，也许应提到起诉权，以便清楚表明某些权利的转让也涉及相应的进行法律诉讼的权利的转让。还认为，提及起诉权也许可促使承认并非运输合同当事方的某些人的权利，例如收货人及其代理人为交货事项而提起诉讼的权利。但是，多数人的看法是，根据

多数国家的法律，实质性权利的转让按事实本身就涉及相应的“起诉权”的转让。保留方括号内这几个字反而会造成混乱。此外，工作组普遍认为，它的任务并不包括例如代理、代表权与契约双方关系这么广泛的事项，因此，“x”条草案不宜干预有关此类事项的国家法规和国际公约。

2. 第(2)款

67. 有人认为，实质内容摘引自第5条有关款项的第(2)款，其不当之处在于把重点放在信息传递方面。据认为，在运输单据中，不仅要确立有关第(1)款所列行动的书面信息的功能等同物，而且还应确立通过使用书面单据来履行这些行动的功能等同物。据解释，对于通过转移书面单据来转让权利和义务这种行动，特别需要确定其功能等同物。针对这一点，有人说，第 5 条涉及书面信息，这里的第(2)款正是要解决第(1)款所列行动或功能能否通过电子手段来实现的问题。例如，第(2)款的意图是既取代书面运输合同的要求和背书要求，也取代提单拥有权的转让。但是，人们普遍认为，应更清楚地表明该款的重点是第(1)款所列的行动，特别是考虑到有些国家内对承认一项数据电文的传递在功能上等同于货物的转手或代表货物的所有权凭证的转手，尚存在许多困难。经讨论后，工作组决定，第(2)款内提到的“信息”应改为提到第(1)款所述的“行动”。关于在第(2)款内仍保留书面信息一词的建议，人们普遍认为，书面信息的功能等同物已充分包括在示范法草案第5条的一般性规定之内。

68. 对于第(2)款的实质内容，提出了各种意见和建议。一种看法是，示范法草案第5条涉及了法律上要求信息作出书面形式的这种情况，但它并未能令人满意地处理下述情况：虽然法律中并未规定信息必须是书面的，但某项法律规则规定了自愿将信息作成书面形式的某些后果。第(2)款也许为处理这种情况提供了机会。有人建议删去其中“或者规定了并非书面形式的某些后果”这些字，因为这一点在第(2)款中并无必要。尽管有人支持该建议，但大家普遍认为，上面所述的两种情况都已在第5条和第(2)款中充分述及。

69. 关于该款的行文，大家普遍感到，“如某项法规要求...信息必须作成书面形式，或者规定了并非书面形式的某些后果，在这种情况下，一项数据电文...即为满足了规定的要求”这种表达方法也许会引起误解。特别是，有人说，这种措辞没有充分表明，无论是法律规则要求信息应为书面形式，或者法律规则规定了信息并非书面形式时的某些后果，一项数据电文均可视为等同于书面。经讨论后，工作组议定，第(2)款的措辞仍应仿照第5条的案文。但是，有人强烈表示，应提请委员会注意到第5条案文

中有可能产生的两可解释。

70. 关于第(1)款和整个“x”条草案中出现的“一项法律规则”一语，有人认为，在提到法律规则的同时，应补充提到惯例和做法。据指出，在某些法域，信息应作成书面形式这种要求并非来自某项“法律规则”，而是来自惯例和做法，人们一贯这样做，以至事实上有了一种法律权力，尽管在司法判决时不一定承认它是具有约束力的规则。支持该建议的人说，有关方面，例如港口当局，不应被允许干涉发货人与承运人在其承运合同中使用数据电文的决定，它们不应硬性规定遵行任意要求使用书面单据的惯例和做法。有人反对该建议，理由是，如果示范法草案意图废除带有契约性质的惯例要求，那么，示范法草案将会产生实际上强迫各当事方使用EDI 通信手段的意外结果。人们回顾到，在讨论到示范法草案第 5 条时，委员会决定，第 5 条的范围只限于法律规则(A/50/17，第 231-235 段)。经讨论后，工作组决定，第(2)款内不应提及惯例和做法。但是，有人担心，对“法律规则”一词的狭义理解也许与《贸易法委员会国际商业仲裁示范法》第 28 条中“法律规则”一词的广泛含义不一致，该条中的这一词语显然不同于该条中“某一国家的法律或法律制度”这一狭义词语。人们指出，这个问题也许还需由委员会进一步讨论。

71. 经讨论后，工作组议定，第(2)款应予改写，使之大意如下：“如有法律规则要求以书面形式或使用书面单据来实施第(1)款所述的任何行动，或者规定了不如此行事的某些后果的，则使用一项或多项数据电文来实施该行动即为满足了该规则”。

3. 第(3)款

72. 据指出，第(3)款加上第(4)款一起，目的是为了确保某项权利只能移交给一个人，在任何时刻声称有权得到这项权利的人都不能多于一个。上述两款的效果是一项被称为“单一性保障”的要求。据指出，如果确立有关程序，使某项权利或义务可通过电子方法而不是纸张单据的方法送达，则单一性保障必须是这类程序的基本特点之一。为贸易界提供的任何通信系统几乎必定本身要带有能够提供这种单一性保障的技术性安全装置，而且必须能够显示出它们的可靠性。但是，还有必要克服有关法律要求，例如若一贯使用诸如提单这类纸张单据，这就必须体现出单一性保障。普遍认为有必要制定一项如同第(3)款的规定，允许使用电子通信来取代纸张单据。

73. 有人认为，第(3)款没有完全达到该款的目的，因为它只涉及传递与权利或义务有关的信息。由于在讨论第(2)款时所提出的种种理由，与会

者普遍认为有必要提及通过传递纸张单据方式达到的权利或义务的转让（见上文第 67 段）。为此，有人建议以“义务或权利须以...传递”取代“关于权利或义务的信息须以...转达”。

74. 为改进第(3)款的文字，与会者提出了各种建议。为了使行文清楚明了，有人建议将“某项权利或义务变为”改作“授予某人一项权利，或使其承担某项义务，”。为了明确地规定第(3)款所述单一性保障的范围，有人建议以“某人而不是任何其他人”取代“某人的专属”。还进一步建议删除“的意图”和“该意图”，认为这种用词会引起关于意图的定义和怀有该意图的人的身份等问题。因此，建议第(3)款行文如下:

“如果需向某一人而不是任何别人授予一项权利或使其承担一项义务，而且如有某项法律明文规定，为实现上述目的，必须通过书面单据的传递向该人移交该项权利或义务，在此情况下，如果以任何手段，包括使用一项或多项数据电文，移交了该权利或义务，即为满足了该规定的要求，只要采用了某种方法，可靠地保证该项权利或义务成为该人而不是任何其他人的权利或义务。”

75. 工作组以上文建议的第(3)款订正案文为基础进行了讨论。有人反对删除“专属”并以“某个人而不是任何其他人”来取代。据指出，后一种措词有可能被解释为排除多人可能一起被授予提单所述货物的全部或部分权利的情况。但是，与会者认识到，在实际上不会出现这种情况，因为承运人一般不接受提单上提及多个收货人的承运货物，以避免发生如何对付不同的收货人提出的相互冲突的指示的危险。据指出，上述建议中所使用的“某人”不一定表示不得有多个收货人，只要所有当事方都同意这样做。据指出，例如《联合国国际汇票和国际本票公约》使用了“某人”一词，并不带有这类限制性含义。据认为，为了避免对上述措词产生误解，《示范法颁布指南》应当包含有一项说明，澄清“某人”一词并不排除多人共同拥有提单所包含的货物权利或其他权利。

76. 工作组讨论了第(3)款所要求的提供可靠保证的方法，以使“该项权利或义务成为该人而不是任何其他人的权利或义务”。有人认为，要提供这类可靠性保证，需要防止同时使用电子提单和书面提单，而在第(3)款或“x”条草案的任何其他款项中均未提及这种情况。据建议，在“x”条草案中应当加上一段大意如上的具体规定（见下文第 92 至 103 段）。但是，据指出，实际上同时使用电子数据交换和传统手段进行交易对承运人来说没有成本效益价值，也没有意义，因此不大可能出现同时以两种方式开出提单。另据指出，有关当事方以及诸如银行这样的第三方将会要求保证不会有多份物权凭证，因为任何系统如果允许同时使用上述两种媒介，

将得不到人们的信任。有人提问，第(3)款所述可靠性保证是指保证通过电子数据交换传递的数据原样不动，还是指保证在法律上该项权利或义务是“该人而不是任何其他人的”。针对这个问题，有人指出，“x”条草案与实体法事项无关，只涉及传递信息或移交权利或义务所使用的办法。在这方面，第(3)款所述可靠性保证涉及对这类办法的总体安全性和可靠性要求。

77. 据指出，可通过传递提单以外的其他手段来授予权利或义务。为了说明第(3)款的范围不仅限于要求单据本身的实际转移，工作组议定在“书面单据的递交”后面加上“或使用”。经过讨论，工作组通过了修订后的第(3)款案文。

第(4)款

78. 大家普遍同意，可靠性是确保以EDI手段成功进行国际贸易的关键因素。工作组审议了一些可能的可靠性措施和机制，例如使用时间戳记。密码术、专用钥匙和数码式签名。在此方面，人们认为，技术进步是不可预测的，并且由于工作组缺乏电子信息可靠性领域的专门技术知识，它应将其注意力着重于登记系统这种已为人们公认的唯一可靠系统。工作组普遍认为，在“x”条草案中不应提及任何具体的安全办法或机制，以便避免使示范法局限于有可能即将成为过时的技术。人们认为，无论可靠性标准制定得多么完善，它都不能绝对保证消除在纸张环境中也会出现的欺诈的可能性。如果工作组考虑建立可靠性标准的话，它还应考虑对不遵守这些标准实施何种制裁。对此，人们认为，各有关当事方（发货人、承运人、银行、买方）将会像某些具体的组织（如银行）已做或正在做的那样，自然而然地设计出一种可行的解决方法。人们又指出，可靠性首先是设备可靠性问题以及对设备故障承担赔偿责任的问题。并且，谁行使了登记处职能就应为其工作人员的失职或未能确保该系统不被擅自使用，承担责任。

79. 大家普遍认为可以接受第(4)款的实质内容。总的观点是，第(4)款对可靠性问题的处理已很充分；在现阶段很难制定一条可处理所有可能出现的问题的更为精确的可靠性标准。

80. 关于文字上的问题，人们认为，为使第(4)款与工作组通过的第(3)款的新措辞协调一致，需要进行几处修正。人们因此建议用“移交权利或义务”取代“信息传递”。经过讨论，工作组通过了下述第(4)款案文:

“如遇对是否满足了本条第(3)款的要求提出了任何疑问，则应根据移　　交权利或义务的目的，斟酌所有具体情况，包括根据当事方之间的任何　　协议，来评判所要求的可靠性标准”。

第(5)款

81. 有人说，为提醒工作组注意到今后海洋运输中转让权利时可能使用的登记系统的重要性，因此把第(5)款案文放在方括号内。人们普遍认为，对于登记册的作用，特别是涉及其权利和义务的方面，今后也许应开展工作。（见下文第 112 至 113 段）但是总的意见是，在示范法中不需要类似于第(5)款的规定，加入这一款可能会引起一些难以解决的问题，例如登记处的定义。人们认为，没有必要具体提到允许使用登记处，因为当事方可自行决定建立登记处，目前似乎并不存在限制其使用的一般性法律规则。

82. 经过讨论，工作组决定删除第(5)款。大家同意，在《示范法颁布指南》中应表明登记系统在权利和义务转让方面的重要性及其可预见的作用。

第(6)款

83. 工作组认为第(6)款的实质内容总的来说可以接受。

C. 建议加插于“x”条草案内的新增款项

1. 法律或国际运输公约的适用

84. 有人指出，按照现有案文，“x”条草案没有直接涉及某些法律适用于海洋货物运输合同的问题。例如，根据《海牙规则》和《海牙－维斯比规则》，运输合同是指一份提单所包含的合同。提单或类似的所有权凭据的使用使《海牙规则》和《海牙－维斯比规则》强制适用于任何运输合同。人们注意到，目前，那些规则并不会自动适用于通过一项或多项数据电文而产生的合同。因此，建议在“x”条草案中增加下述一款

“(n) 如果一项法律规则强制适用于某一运输合同，要求合同作成书 面单据或以书面单据为凭，则不得以某一合同以一项或多项数据电文而 不是以书面单据为凭证而使该规则不适用于由此种数据电文作为证据 的货物运输合同。”

85. 有人回顾说，一份提单在传统上是书面单据形式，而数据电文虽然功能上可等同于一份提单，但性质上显然有别于传统提单。大家普遍认为，

有必要明确规定，凡属本应适用于提单包含的或以提单为凭据的那种运输合同的法律规则，也应同样适用于包含在数据电文内或以此种电文为凭证的运输合同。

86. 有人提出疑问，建议在“x”条草案中增加的(n)款草案，它所要达到的效果是否已在示范法草案第4条中得到实现，该条规定不能仅仅以数据电文这种形式为理由而否认电文的有效性、效力或可实施性。在这方面，有人表示忧虑，建议增列的新款也许会被看作是限制了示范法草案第4条的范围。对于这一点，据认为，示范法草案第4条确保了数据电文所包含的信息具有法律效力，但该条并未涉及可适用于由数据电文包含或作为凭证的某一合同的实质性法律规则。还有人回顾说，目前的国际公约，例如《汉堡规则》、《海牙规则》、《海牙－维斯比规则》或《华沙公约》，其目的是确立一种适用于国际海洋或空中货物运输承运人的赔偿责任制度。上述文书都具体规定了它对特定合同的适用性。如果没有象建议的(n)款这样的一条规定，那么，想要排除上述任何文书的适用性的订约一方就有可能争辩说，由数据电文所包含的或以之为凭据的运输合同并不符合为执行赔偿责任制度所规定的要求。还说，仅仅依靠示范法草案第4条那样的条款并不能避免出现这种麻烦局面。

87. 对于建议的(n)款中关于法律规则“强制适用于”某一运输合同的提法以及其中“不得...使该规则不适用于...”这一词语的含义，大家交换了看法。有人建议，为达到这种效果，更为简单的方法是规定凡可适用于以书面单据为凭的运输合同的规则均同样适用于以数据电文为凭据的运输合同。针对这一点，有人说，根据“x”条草案宽广的适用范围，不仅包括提单，而且包括各种其他运输单据，在此情况下，简化这一款也许会产生不良效果，使《汉堡规则》和《海牙－维斯比规则》等的适用范围扩大到它从未打算适用的那些合同。在建议增加的条款中，重要的问题是要设法克服由下述情况引起的障碍：强制适用于提单的《海牙－维斯比规则》和其他规则不会自动适用于以数据电文为凭据的运输合同而且免不了无意地使此种规则扩大适用于其他类型的合同。

88. 经讨论后，工作组通过了建议的(n)款。工作组议定，在《示范法颁布指南》中应有一项评注，说明(n)款的确切范围，说明它作为第4条的补充，但并不限制或影响到该条的地位。

2. 载于或以数据电文作凭证的各项权利的可转让或不可转让性

89. 有人回顾说，正如工作组以前所讨论的（见上文第 36 段），运输单据受制于各种实质性法律制度；在某些司法管辖范围，到底适用哪一个法律制度也许取决于该单据标明为“可转让”或标明是“不可转让的”。人们表示出一种关切，即由于“x”条草案并未要求数据电文带有此类标记，在确定某种法律制度是否适用于由数据电文包含的或以之作为凭据的运输合同，可能会出现实际困难。为了消除这一关切，建议对“x”条草案增加如下规定:

“(*) 假若一项货物承运合同在使用纸张单据时本来会以某种标志标 明‘可转让’或‘不可转让’的，则构成此种合同的数据电文应以密码 或其他方式表明它是‘可转让’或‘不可转让’的”。

90. 某些人表示支持增加拟议的(*)款，条件是应对其进行修改，以表明提单的可转让性是依据法律或合同来确定的。有一种关切是，拟议的(*)款主要涉及的是实质性法律事项，最好由当事各方按适用的国家法律和国际公约确立的办法去解决，针对这一关切，人们指出：提议的规定并不直接涉及提单的可转让性的问题，而是涉及开单人是否将运输单据标为可转让单据的意愿或义务。

91. 然而，占上风的意见是，不应采纳提议的(*)款。人们普遍认为，拟议的规则不必要地干涉了实质性法律。人们还认为，采纳这样一条规则会带来一些问题，特别是正如工作组在此前已注意到的，可能在某些情况下，根据开出单据所在国家的法律，某一份运输单据可能被认定是不可转让的，而在卸货国里却被视作可转让的。而且，人们对是否有必要列入提议的这一规则表示了怀疑。人们指出，“x”条(n)款规定，如果一项法律规则强制适用于某一运输合同，要求合同作成书面单据或以书面单据为凭证，则不得以某一合同以一项或多项数据电文为凭证而使该规则不适用于该承运合同。人们指出，在实际操作中，适用于海洋货物运输的法律也许会要求提单的开单人在提单上注明它是可转让的，但通常不要求提及一份运输单据的不可转让性。如果开单人将提单标为可转让的，问题就解决了，该款项草案就没有必要。如果开单人没有在提单上作标记，在这种情况下，可能会产生问题，但是该款草案并未涉及这一情况。经过讨论，工作组决定不采纳提议的(*)款。

3. 书面单据和数据电文可能同时使用的情况

92. 有人提醒工作组，有些代表团曾经担忧同一份运输合同可能会同时使用书面单据和数据电文（见上文第 39 段）。据认为，对这类担忧应当给予考虑，如果情况需要，应当允许这样的可能性，使当事方能够从电子数

据交换改回书面单据交易。据指出，尽管运输合同当事方可能通过数据电文来进行交易，而诸如海关和港务部门可能继续要求以书面形式提供信息。因此，在示范法中应当包括一项允许恢复使用书面形式的条款。建议在“x”条内参照 CMI 规则第 10 条，增加下述款项:

“（**）凡是数据电文形式货物承运合同的当事方，任何人均可自行选　　择不再继续使用数据电文，转而对该合同使用纸张单据，条件是，这不　　会引起过份的延误或引起交货的混乱。

93. 对于建议的(**)款的优缺点，大家表示了各种意见。一种意见认为不宜在“x”条中列入所建议的这条规定。有人支持这种意见，认为混合型式的通信，即既包括书面又包括电子形式的通信办法，有着双重的危险: 这种办法可能效率不高，而且也不安全。如果这种做法效率不高，就是说，存在操作上的困难，这种困难应由当事方自己去解决。如果这种办法不安全，“x”条第(3)和(4)款提及可接受的可靠性标准就已经充分地解决了这个问题。关于当事方自主权问题，有人举出 BOLERO 系统的例子，根据该系统，预计电子数据交换通信只发生在 BOLERO 用户协会的成员之间，而与外界的通信则必须采取书面形式。据指出，没有理由侵犯这类联盟自己规定其通信形式的自由。另外，据指出，该新款草案可能会毫无道理地否定当事方使用不同通信手段来达到不同的目的的做法。

94. 但是，与会者普遍认为这条规定还是有用的，因为它满足了防止提单重复的危险这个根本需要。支持这种意见的人指出，如果当事方最初同意采用电子通信而后来无法维持电子通信时应当允许再改用书面通信。据指出，在这种情况下，当事方自主权会导致不公平的结果，因为较强的当事方可滥用其地位迫使较弱的一方继续采用电子数据交换方式。另外，还指出，利用多种形式通信达到不同目的，不会造成问题，例如辅助性信息采用书面形式，提单采用电子形式。作为该款草案依据的 CMI 规则第 10 条，也允许电子提单的开单人要求得到一份辅助信息的印出件。

95. 为改进该款草案，提出了各种建议。一种建议认为，应把重点放在当事方关于恢复书面通信方式决定的法律效力上，而不是决定本身，因为决定应属当事方自主权范围处理的事项。据建议，该款草案的第一句应当修改如下: “数据电文和书面或纸张单据之间的转换使用不应当影响本条上述各款的规定”。尽管认为所建议的修订含有某些积极成分，但是有人表示担忧，这样可能会无意中造成即使在当事方决定改用书面通信后，仍然适用示范法。另外，还说该修订案文并不能消除以下关切，即该款草案的目前案文干涉了当事方自主权，也没有规定当事方每次只能使用一种通信手段。

96. 另一项建议是，为了避免滥用这项规定，避免造成改用书面通信所涉

费用不公平的分摊，应当对该规定作出修订，使决定“再回到”纸面单据的当事方承担其决定所涉的合理费用。还有一项建议是，鉴于电子数据交换一般是以当事方协议为依据的，因此恢复书面通信的决定也应当经由当事各方的协议。这项建议遭到反对，理由是类似该款草案这样的一项规则须由提单的持有者执行，应当由持单人来决定他愿意采用书面提单还是采用提单的电子等同物来行使其权利，并承担其所涉的费用。

97. 根据上述讨论，工作组委托一个特设起草小组负责修订该款草案。工作组以修订后的案文为基础继续进行审议，该修订案文如下：

“为转让与某一货物运输合同有关的权利和义务而使用的数据电文方法，可停止使用并代之以使用书面单据，反之亦然。这种取代只能在通知当事方之后生效，并不得影响或解除有关当事各方的权利和义务。”

98. 对于修订后的案文，与会者表示了一些看法和担心。一种看法是，“x”条草案第(3)款和第(4)款充分论述了重复提单的风险。另据指出，重复提单的风险问题在示范法草案第 9 条中也述及，该条规定将确保法庭上承认数据电文等同于提单。在出现假冒的重复提单时，将由法院决定孰真孰伪。有人答复指出，虽然本国法充分论述了假提单问题，但对无意中签发重复提单没有明确的规定。在这方面，发言者举例说，有可能一个当事方的当地代理人签发了一份书面提单后，当事各方本身之间通过电子通信形式，又签发了一份电子提单。

99. 有人表示担心，认为修订后的案文不仅涉及同时使用多种通信手段（这种做法无论如何须加以阻止），而且还干涉当事方使用这种或那种通信手段的自由。据指出，条款草案可推翻当事方的协议，特别是因为现在尚不清楚示范法草案第 10(1)条是否将适用于本款草案可能列入其中的那一章的各条款。据答复指出，本款草案的第一句是非强制性的，并不影响当事方的自主权，因为所用的助动词是“可”（can）字。据建议，为避免干涉当事方的自主权，似乎最好使用“may”这个助动词（中文不变），并增加内容如下的一段话：“但不影响当事各方另行规定”。这些建议遭到反对，理由是如果允许当事各方脱离这条规则，将会重新造成本条规则试图加以解决的问题，即出现重复提单的风险和可能对无法继续以电子方式进行联络的当事方有不公正待遇问题。

100. 对修订后的该款草案表示的其他担心包括：该款草案造成不明确，因为不清楚应由谁和向谁发出通知；可能会对涉及运输合同的所有当事方（托运人、承运人、收货人和提供跟单信用证的金融机构）造成不希望的结果，因为“反之亦然”这个词表明，当事一方通知另一方后，即可从书面方式改为电子通信。关于后面这种提心，据答复说，虽然这种可能性理

论上存在，但除非当事各方有能力进行电子通信，否则“反之亦然”这些字毫无意义。

101. 为消除上述担忧，有人建议，草案第一句应更改如下：“如应使用数据电文来转让与某一货物运输合同有关的权利和义务，则涉及这类权利的任何书面单据均属无效，除非数据电文已被废止，转而采用书面单据”。

102. 据指出，修订后的草案仍引起一些问题，包括在何种情形下可使用数据电文来转让权利和义务，“数据电文方法”的含义是什么，由谁、向谁发出通知，怎样发出，何时发出等等。为解决这些问题，又请另一个特设起草小组作出修订。修订后的案文如下：

“如使用一项或多项数据电文来实施本条第(1)款(f)和(g)项所述行动，则凡用书面单据来实施这些行动的均属无效，除非已废止使用数据电文，并改为使用书面单据。这种取代不得影响有关当事各方的权利或解除其义务”。

尽管有人顾虑修改后的该款草案对于某一当事方再改用纸面通信形式的决定，并未确立任何条件，例如先前(**)款案文中所列的条件，例如通知或不过份延误或不使交货发生混乱等，工作组通过了修订后的该款草案，并决定将该款放在“x”条草案的第(2)款之后。

103. 在结束关于“x”条草案的审议时，工作组又考虑了由秘书处编拟的、反映出工作组所作决定的该条草案的订正草案。已由工作组通过的“x”条草案的案文现转录于后，作为本报告的附件。

四. 关于今后可能工作的初步讨论

A. 除涉及 EDI 的问题外与运输法有关的其他问题的今后工作

104. 讨论过程中先后几次回顾到，关于海上货物运输的各项条约没有涉及或没有集中涉及下列问题：提单和海运提单的作用，这些运输单据与货物的卖主和买主之间权利和义务的关系，运输单据的可转让性和不可转让性，货物所有权，物权保留，包括在转运过程中扣留货物的权利在内的货物控制权，由转让运输单据而产生的担保权益（见上文第 33 和 63 段）。各国关于海上货物运输的法律，除了个别几个国家外，也没有为这些问题提供全面、一致的解决方法。因此大部分是通过相互并不协调的习惯、惯例和案例法来解决的。结果导致实践中的法律不确定性。

105. 据认为，不宜在示范法中为上述问题提供解决方法，因为示范法适用

于一般的贸易法，而上述问题涉及运输法范围。

106. 普遍认为，审查与海上货物运输有关的现行国际惯例和国际文书将有助于为这些问题拟定现代的、相互协调和较全面的解决方法。在可能需要统一法律的许多问题中，据建议，似宜优先处理运输单据在转让运输中货物的权利和义务方面所起的作用。

107. 还有人认为，上述领域的工作将为讨论海上货物运输法律制度所规定的赔偿责任提供一个很好的机会。建议列入审查范围的文书包括：《1978年联合国海上货物运输公约》（汉堡规则）；基于 1924 年《统一提单的若干法律规则的国际公约》（海牙规则）以及后来基于“海牙规则”修订案的各种不同制度；《联合国运输港站经营人赔偿责任公约》；以及《1980 年联合国国际货物多式联运公约》。

108. 工作组认为，有关这类今后工作是否可取、其规模以及最合适的工作方法等问题，应由委员会进行讨论并作出决定。据认为，务必从一开始就与有关组织密切合作来进行上述工作，包括那些代表有关行业的组织，例如国际海事委员会（海事委员会）、国际商会、国际海运保险公司联合会、国际货运承揽业协会联合会、国际海运局以及国际港埠协会。

B. 涉及使用 EDI 和有关的传递手段特定问题的今后工作

109. 在委员会今后在电子通信领域可考虑对之开展工作的议题中，工作组审议了以下议题：使用数码签字的可能标准；登记处问题；以提及方式纳入条款；服务提供者的权利和义务；对现行国际公约的审查。

1. 使用数码签字的可能标准

110. 有人表示，除了示范法草案中与“签字”和对电文的依靠有关的方面外，关于 EDI 基础结构的规则，可能需要做更多的工作才能使之实现潜在目标。据说，在涉及远程当事方或交易的国际电信中尤其如此，因为在这类情况下，考虑到订约事宜在计算机系统中发生的速度，必须大大提高签字以及更一般地说数据电文来源和内容验证的法律标准。这种标准可以采取若干种形式，从业人员最近的分析注重于“验证局”的预期发展，这种验证局可以是官方的，也可以是私营的，它们均遵照某些适宜的法规标准运作，可以此为基础来依靠数字化的电文授权和鉴定。据说，这在 Internet 等信息服务提供者时代特别重要，这些提供者将使只能通过计算机媒介来识别的远程当事方得以进行商业接触。

111. 虽然工作组感到可能需要进行验证局方面的工作而且这项工作很可能将结合登记和服务提供者来开展，但普遍认为它不应着手就使用某一标准的适宜性进行任何技术性审议。

2. 登记处问题

112. 有人指出，制定出统一的最低限度标准，使私营或政府登记处在跨境交易方面相互衔接，是今后发展某些重要的、使用电子通信的领域的关键。也许应为不同的商业活动种类制定不同的统一标准，设想的第一步是确定每个部门也许都存在必要性的关键因素，然后确定在统一规则中规定哪些因素。采取这一做法可使贸易法委员会和统法社进行合作，因为后者不久将要召开会议讨论某些类型可移动设备的登记问题。

113. 人们普遍认为，这一课题也许应进行进一步审议。在审议在此领域开展工作的可行性时，也许应考虑下列问题：允许运营私人或政府登记处的标准；从一个司法管辖范围到另一个司法管辖范围接受（可能还包括实施）登记事项的标准；确保合理通知并享有登记权方面最低限度信息标准；在登记国及其他地方，登记和通知对第三方的影响；可能还有登记对于担保权益或其他商业融资权利和义务的影响；第三方对于作为承担合同义务、财政义务或其他义务或行动依据的此类登记的依赖程度；以及在何种程度上第三方确有查阅登记处信息的权利。在建立起不同的系统之前，对国际标准达成一致或提供指导也许有可能实现更大的统一并带来更大的益处。

3. 以提及方式纳入条款

114. 工作组普遍同意，对于在 EDI 中如何以提及方式纳入条款的问题需要进行工作。有一种观点认为，如要为数据电文中以提及方式纳入条款制定法律准则，应遵行下述三条件：(1)提及条款应列入数据电文里；(2)所提及的文件，如一般条款条件，实际上应是以之作为依赖的并为当事各方所了解的文件；(3)所提及的文件除了是当事方了解的之外，还必须是他可以接受的。人们普遍同意，以提及方式纳入条款这一课题将放在关于登记处和服务提供者问题这种较大的工作范围里适当地解决。

4. 信息服务提供者

115. 据回顾，在其以往有关《示范法草案》的工作中，工作组曾将重点放在数据电文的发送人和接收人之间的关系上，以便解决有关这类电文的法

律意义及发送人和接收人的权利和义务的问题。《示范法草案》在很大程度上忽略了电子商业的一个必不可缺的参与者：中间人或信息服务提供者，这些人将负责在发送人到接收人之间把各项信息传递连接起来，并且往往提供增值服务，例如电文记录或日期戳记、确立电文传递安全标准，并在使用户确信通信系统的可靠性方面起到重要作用。

116. 与会者提及以下各点，作为在服务提供者方面可能审议的问题：在没有当事方协定的情况下履约的最低限度标准；终端当事方承担风险的范围；这类规则或协定对第三方的影响；无执照营业者或其他未经授权的行动所带来的风险的分配方法；提供增值服务时可能有的强制性担保或其他义务的范围。

117. 普遍认为，贸易法委员会似宜审查服务提供者、用户和第三方之间的关系。据称，务必将这项工作的方向放在为该领域的商业行为制订国际准则和标准上，以便得以通过电子媒介进行贸易，而不是着眼于建立一项服务提供者管理制度或其他可能引起为 EDI 市场应用所不能接受的费用的其他规则。

5. 审查现行国际公约

118. 据指出，欧洲经济委员会简化国际贸易手续工作组(WP.4)几年来一直在进行对适用于国际贸易的现行国际公约中诸如“书面”和“签字”这类概念的定义的调查。人们经常指出，大多数现有定义不能令人满意地适用于 EDI 的使用。另外，据指出，WP.4 还印发了一份调查表，目的是更普遍地评估发展 EDI 使用方面所存在的障碍，无论这类障碍是由法律、行政还是其他要求造成的。

119. 与会者普遍认为，贸易法委员会特别有必要审查 WP.4 进行的上述两个项目的结果，以便评估在这些领域开展工作的可取性和可行性。工作组希望能很快得到上述两个项目的结果，并欢迎与 WP.4 进行更密切合作的可能性。

附件

提议列入《贸易法委员会电子数据交换及有关的传递手段法律事项示范法草案》的案文

（经由贸易法委员会电子数据交换工作组 1996 年 2 月 26 日至 3 月 8 日于维也纳举行的第三十届会议核准）

第二部分. 关于运输单据的规则

“x”条草案. 涉及数据电文的货物运输合同

(1) 本条适用于就运输合同或根据运输合同而采取的行动，包括但不限于:

(a) ㈠ 提供货物的唛头、编号、数量或重量;
㈡ 指明或声明货物的性质或价值;
㈢ 开出货物收据;
㈣ 确认装货;

(b) ㈠ 将合同条款条件通知某人;
㈡ 向承运人发出指示;

(c) ㈠ 要求交付货物;
㈡ 允许交付货物;
㈢ 关于货物灭失或损坏的通知;

(d) 发出与履行合同有关的任何其他通知;

(e) 承诺（无论是否可以撤回）将货物交付给指定姓名的人或交付给有权提货者;

(f) 给予、获取、放弃、让出、转让或谈判货物权利;

(g) 获取或转让合同权利和义务。

(2) 如有法律规则要求以书面形式或书面单据来实施第(1)款所述的任何行动或者规定不如此行事的某些后果的，则使用一项或多项数据电文来实施该行动即为满足了该规则。

(3) 如使用一项或多项数据电文来实施本条第(1)款(f)和(g)项所述的行动，则用来实施这类行动的任何书面单据均属无效，除非数据电文的使用已被废止并代之以使用书面单据。这种取代不得影响有关当事各方的权利或解除其义务。

(4) 如需将一项权利授予某一人而不是任何别人，或使其承担一项义务，而且如有某项法律明文规定，为了做到这一点，必须通过递交或使用一份书面单据，向该人移交权利或义务，在此情况下，如果以任何手段，包括使用一项或多项数据电文，移交了该权利或义务，即为满足了该法规的要求，只要采用了某种方法，可靠地保证该项权利或义务成为该人而不是任何其他人的权利或义务。

(5) 如遇对是否满足了本条第(3)款的要求提出了任何疑问，则应根据移交权利或义务的目的，斟酌所有具体情况，包括根据当事方之间的任何协议，来评判所要求的可靠性标准。

(6) 如果规定合同须作成书面单据或以书面单据为凭证的一项法律规则强制适用于某一货物运输合同，则不得以某一合同以一项或多项数据电文而不是以书面单据为凭证而使该规则不适用于由此种数据电文作为凭证的货物运输合同。

(7) 本条规定不适用于下列情况：[…]。