



Distr.: General
4 May 2021
Chinese
Original: English

联合国国际贸易法委员会

第五十四届会议

2021年6月28日至7月16日，维也纳

工作方案

贸易法委员会秘书处为拟订一项关于可转让多式联运单证的新国际文书而开展的准备工作的结果

秘书处的说明

目录

	页次
一. 导言.....	2
二. 其他组织相关动态通报.....	3
A. 欧洲经委会：统一铁路法.....	3
B. 亚太经社会：统一多式联运业务法律框架.....	3
C. 铁路运输组织：《国际铁路货物运输合同统一规则》下的物权凭证和货运单证的数字化.....	4
D. 铁路合作组织：《国际铁路货运协定》下的可转让运输单证.....	4
E. 铁路运输委员会：《国际铁路货物运输合同统一规则》/《国际铁路货运协定》电子运单.....	4
三. 秘书处准备工作概述.....	5
A. 国家、（次）区域和国际立法中关于多式联运单证的规定.....	5
B. 专家协商得出的初步结论.....	9
四. 结论.....	14



一. 导言

1. 在委员会第五十二届会议上，中华人民共和国政府就贸易法委员会今后可能开展的工作提出了一项建议，目的是制定一种可便利货物多式联运，特别是欧亚间铁路多式联运的可转让运输单证（[A/CN.9/998](#)）。该建议指出，与海运提单不同的是，铁路运单不能作为物权凭证，也不能用于信用证结汇和融资。铁路运单的功能有限，还制约了银行和其他机构提供金融服务的能力，增加了进口商的资金压力，也使出口商面临回款风险。¹

2. 委员会在会议上感兴趣地审议了该建议，认为该建议对世界贸易、特别是对于发展中国家的经济发展具有相当大的实际意义。然而，鉴于所涉问题广泛且复杂，委员会商定，作为第一步，请秘书处就与使用铁路运单或其他运单有关的法律问题进行研究，并与其他相关组织进行协调，如国际铁路运输政府间组织（铁路运输组织）、铁路合作组织、国际铁路运输委员会（铁路运输委员会）、联合国相关区域委员会、特别是欧洲经济委员会（也在开展国际铁路运输法律标准工作）、国际货运代理协会联合会（货代联合会）和国际商会。为此，委员会请秘书处向委员会 2020 年第五十三届会议汇报这项研究取得的进展。²

3. 委员会第五十三届会议审议了秘书处关于就此专题开展探索性工作的结果的报告（[A/CN.9/1034](#)）之后，同意秘书处的评估意见，即对可涵盖海运以外其他运输方式特别是铁路运输的可转让运输单证存在需求。委员会认为，其工作将涵盖可转让和不可转让运输单证（运输单证的签发和内容、承运人或多式联运经营人在单证内容及其证据功能方面的权利和义务，以及货物交付）。还认为这项工作纳入电子运输单证可能恰当其时，可支持预计将为应对 2019 冠状病毒病大流行造成的大面积业务中断而开发的新型供应链和物流模式。³ 委员会请秘书处开始进行拟订一部关于可用于不涉及海上运输的合同的可转让多式联运单证（下称“可转让多式联运单证”）的新国际文书的准备工作，并将这项工作的结果提交委员会下届会议审议。请秘书处与相关国际组织密切协调与合作开展这项工作，并在必要时召开专家组会议，在资源允许的情况下召开一次贸易法委员会专题讨论会。⁴

4. 本说明向委员会通报其他组织最新的相关动态，并概述秘书处根据委员会第五十三届会议要求开展的准备工作、从中得出的结论，以及关于今后前进方向的建议，供委员会审议。本说明以委员会第五十三届会议收到的秘书处说明（[A/CN.9/1034](#)）为基础，补充了秘书处关于协调活动的说明（[A/CN.9/1069](#)）中“关于可转让多式联运单证的准备工作”小标题下有关秘书处参加下文提及的欧洲经委会和亚太经社会会议的报告（见第 5 和第 8 段）。除这些会议外，秘书处还参加了铁路运输组织法律专家工作组 4 月份的会议（见下文第 9 段）。

¹ 《大会正式记录，第七十四届会议，补编第 17 号》（[A/74/17](#)），第 216 段。

² 同上，第 217 和 218 段。

³ 同上，《第七十五届会议，补编第 17 号》（[A/75/17](#)），第二部分，第 81 段。

⁴ 同上，第 82 段。

二. 其他组织相关动态通报

A. 欧洲经委会：统一铁路法

5. 正如秘书处的说明所述（A/CN.9/1034，第 10 至 12 段），欧洲经委会统一铁路法问题专家组多年来一直致力于解决统一铁路法的广泛实质性问题，包括运输单证问题。在 2021 年 1 月举行的最近一次会议上，专家组广泛讨论了统一铁路法应当成为与 COTIF/CIM⁵和 SMGS⁶系统共存的对接法律，还是应当以单一的法律制度取代这些系统，并商定向其上级机构即铁路运输工作队转交专家组在就该项目开展工作期间编写的知识材料。

6. 该知识材料包括一份国际铁路货物运输合同公约草案，作为统一铁路法公约体系的第一项公约。⁷该草案包括关于托运提货单的第 4a 章，托运提货单定义为“关于承运人向”托运提货单“持票人交付货物义务”的可转让运输单证（托运提货单与运单不同，后者定义为确认运输合同的订立和内容的单证）。该公约草案设想，如果运输合同当事人商定使用可转让运输单证而不是运单，承运人有义务“签发关于向持票人交付货物义务的托运提货单”（第 31a 条草案）。公约草案并不局限于铁路运输。第 1(2)条草案规定：“运输合同还可以规定，本法律制度适用于除国际铁路运输以外还有其他运输方式进行的运输业务（多式联运）：1. 如果该协定不与管辖这种其他运输的任何国际条约相抵触，2. 除非其法律适用于此种多式联运合同的缔约国已声明不会将这一法律制度适用于多式联运合同。”

7. 预计在 2021 年 11 月举行的下一届会议上，铁路运输工作队将审议专家组转交的知识材料，并就有关统一铁路法的今后步骤提出设想。

B. 亚太经社会：统一多式联运业务法律框架

8. 亚太经社会统一多式联运业务法律框架工作特设专家组在 2020 年 8 月和 2021 年 3 月的会议上⁸审议了进一步统一本区域多式联运业务法律框架的备选方案，包括可作为合同证据的运输单证和运单的数字化的。与会者承认需要确保与包括贸易法委员会在内的其他组织的相关工作协同增效。

⁵ 代表《国际铁路货物运输合同统一规则》——《国际铁路运输公约》附录 B（见 https://otif.org/fileadmin/new/3-Reference-Text/3A-COTIF99/COTIF_1999_01_03_2019_corrected_31.07.2019_en.pdf）。该《公约》适用于欧洲、马格里布和中东。

⁶ 代表《国际铁路货运协定》（俄文版见：<https://osjd.org/ru/8978/page/106077?id=2247>），适用于前东欧国家集团。

⁷ ECE/TRANS/SC.2/GEURL/2021/3。

⁸ 会议资料可查阅：www.unescap.org/events/virtual-expert-group-meeting-legal-frameworks-multimodal-transport-operations-asia-and 和 www.unescap.org/events/2021/second-virtual-expert-meeting-legal-frameworks-multimodal-transport-operations-asia-and。

C. 铁路运输组织：《国际铁路货物运输合同统一规则》下的物权凭证和货运单证的数字化

9. 正如秘书处的说明（A/CN.9/1034，第 22 段）所述，铁路运输中可转让单证的专题已列入由铁路运输组织主持的法律专家工作组的工作计划。在 2021 年 4 月 15 日举行的第四届会议上，法律专家工作组在根据铁路运输组织秘书处编写的关于提单的初始说明审议了该专题之后，指示铁路运输组织秘书处：(a)开始与铁路运输组织的成员和相关利益攸关方协商是否有必要引入在《国际铁路货物运输合同统一规则》下使用具有物权凭证功能的运输单证的可能性；(b)在铁路运输组织的权限范围内，继续与相关国际组织和协会就这一事项开展合作，特别是与贸易法委员会、国际商会、铁路合作组织和铁路运输委员会合作；(c)为 2022 年的第一次会议编写一份关于货运单证数字化的初步文件。注意到这些项目与世界海关组织和欧洲联盟（欧盟）关于海关程序非物质化和电子货运信息的项目之间有着密切联系。⁹

D. 铁路合作组织：《国际铁路货运协定》下的可转让运输单证

10. 正如秘书处的说明（A/CN.9/1034，第 21 段）所述，铁路合作组织运输法委员会可转让运输单证特设工作组审议了在《国际铁路货运协定》下引入具有物权凭证功能的运输单证的可能性。特设工作组决定起草一份《国际铁路货运协定》附件，其中将界定可转让运输单证的形式，以及在《国际铁路货运协定》下使用可转让运输单证的情形和程序。已着手修改和补充《国际铁路货运协定》的工作，以解决使用可转让运输单证产生的问题，包括与可转让运输单证有关的术语。

E. 铁路运输委员会：《国际铁路货物运输合同统一规则》/《国际铁路货运协定》电子运单

11. 正如秘书处的说明（A/CN.9/1034，第 9 段）所述，铁路运输委员会于 2006 年制定了《国际铁路货物运输合同统一规则》/《国际铁路货运协定》标准运单，并于 2019 年制定了《国际铁路货物运输合同统一规则》/《国际铁路货运协定》电子运单的技术规范。¹⁰目前，正在探索对必须随附《国际铁路货物运输合同统一规则》/《国际铁路货运协定》运单的单证（例如集装箱托运单和货车托运单）的数字化，预计将在试点项目中测试是否有效。关于扩展标记语言/行政、商业和运输电子数据交换规则转换程序的工作也已经开始。这些项目的目的是遵守欧盟电子海关的要求（见上文第 9 段），并确保《国际铁路货物运输合同统一规则》/《国际铁路货运协定》电子运单被银行接受，并被法院、保险机构和其他机构承认为运输合同的证据（《国际铁路货物运输合同统一规则》/《国际铁路货运协定》运单被海关接受为运输单证，也被银行在跟单信贷交易中接受）。

⁹ 例如，见欧洲议会和欧洲委员会 2020 年 7 月 15 日关于电子货运信息的(EU) 2020/1056 号条例，网址为：<https://eur-lex.europa.eu/legal-content/EN/TXT/?uri=CELEX%3A32020R1056>。

¹⁰ www.cit-rail.org/media/files/documentation/freight/cim/e-fb_cim-smgs_en_2019-07-01.pdf?cid=120604。

三. 秘书处准备工作概述

12. 秘书处自委员会第五十三届会议以来开展的准备工作主要包括：(a)就这一主题事项开展研究，特别是研究国家、(次)区域和国际立法中关于可转让和不可转让多式联运单证的规定（该研究的主要结论见下文 A 节）；(b)与专家和有关组织进行协商，主要是通过 2021 年 2 月 2 日和 3 日在线上举行的关于可转让多式联运单证新国际文书的专家组会议，¹¹以及 2021 年 4 月 13 日和 14 日举行的关于“可转让运输单证非物质化国际经验”的公开网络研讨会（这些协商的主要收获见下文 B 节）。¹²

A. 国家、(次)区域和国际立法中关于多式联运单证的规定

1. 概述

13. 对涉及多式联运的国家和(次)区域立法中关于多式联运单证的规定进行的调查表明，这些规定大多类似于《联合国国际货物多式联运公约》（1980 年 5 月 24 日，日内瓦）（《多式联运公约》）的规定。¹³

2. “多式联运单证”的定义

14. “多式联运单证”定义为证明多式联运合同、多式联运经营人接管货物以及多式联运经营人承诺按照该合同条款交付货物的单证。¹⁴

3. 多式联运单证的签发

15. 多式联运单证通常需要由多式联运经营人（或由多式联运经营人授权的

¹¹ 来自学术界、私人执业人和感兴趣的政府的 30 多名特邀专家出席了会议。贸发会议、欧经委、亚太经社会、铁路合作组织、铁路运输委员会、海事委员会和货代联合会的代表作了专题介绍。

¹² 网上研讨会的网页可在 <https://uncitral.un.org/en/webinar-dematerialization-negotiable-transport-documents> 找到。

¹³ 尚未生效。经核证无误的副本可见：https://treaties.un.org/Pages/ViewDetails.aspx?src=TREATY&mt_dsg_no=XI-E-1&chapter=11&clang=_en。

¹⁴ 例如，见《多式联运公约》第 1 条；经 1996 年 7 月 9 日第 393 号决定修订的 1993 年 3 月 4 日安第斯共同体关于多式联运的第 331 号决定第 1 条（见 SICE--安第斯共同体--第 331 号决定（oas.org），适用于玻利维亚、哥伦比亚、厄瓜多尔和秘鲁（下称“安第斯共同体决定”）；1995 年 4 月 27 日《南方共同市场货物多式联运便利化部分协定》第 1(c)条（见南方共同市场第 15 号决定——《南方共同市场非关税壁垒运输协定》(loa.org.ar)，适用于阿根廷、巴西、巴拉圭和乌拉圭（下称“南方共同市场协定”）；《新加坡多式联运法案》中“多式联运单证”的定义（见 <https://sso.agc.gov.sg/Bills-Supp/42-2020/Published/20201102?DocDate=20201102>）和《泰国多式联运法》第 4 条（见 http://web.krisdika.go.th/data/outsitedata/outside21/file/Multimodal_Transport_Act_B.E._2548.pdf）。

人) 签发和签署, ¹⁵并可由发货人选择采用可转让或不可转让形式。¹⁶调查的大多数立法既支持手写签名, 也支持电子签名。¹⁷

16. 不可转让多式联运单证必须注明指定的收货人。¹⁸如果多式联运单证以可转让形式签发: (a)开出的单证必须注明凭指示或凭持票人指示; (b)如果注明凭指示, 则必须凭背书才可转让; ¹⁹(c)如果注明凭持票人指示, 不凭背书即可转让; ²⁰(d)如果签发的一套正本一止一份, 必须注明一套共有几份正本; (e)如果签发了副本, 则每份副本必须注明“不可转让副本”。²¹

17. 多式联运单证的签发并不排除在必要时根据适用的国际公约或国内法签发与国际多式联运所涉及的运输或其他服务有关的其他单证。这类其他单证的签发不影响多式联运单证的法律性质。²²

4. 多式联运单证的内容

18. 调查的立法要求多式联运单证, 无论是可转让的还是不可转让的, 通常都应包含以下细节: (a)货物的一般性质、辨认货物必需的主要标记、适用时关于货物危险特性的明白声明、包数或件数、以及货物的毛重或用其他方法表明的数量等等发货人提供的所有这些细节; (b)货物的外表状况; (c)多式联运经营人的名称和主要营业地; (d)发货人的名称; (e)如发货人指定收货人时, 收货人的名称; (f)多式联运经营人接管货物的地点及日期; (g)货物交付地点; (h)如经双方明确协议, 货物交付的日期或期限; (i)说明多式联运单证可转让还是不可转让的声明; (j)多式联运单证的签发地点和日期; (k)多式联运经营人或得到多式联运经营人授权的人的签名; (l)双方当事人明确协议的每种运输方式的运费, 或收货人应付的运费(包括所用货币)或由收货人支付运

¹⁵ 例如, 见埃塞俄比亚关于货物多式联运的第 548/2007 号公告第 4.2 条(见 https://lawethiopia.com/images/federal_proclamation/proclamations_by_number/548.ac..pdf); 《缅甸多式联运法律》第 12 条(见 Myanmar-Multimodal-Transport-Law-2014.pdf (asean.org)); 《尼泊尔货物多式联运法》第 7(1)和 8(1)条(见《货物多式联运法》, 2063-2006 (lawCommission.gov.np)), 《新加坡法案》第 9.1 和第 3 条; 以及《越南多式联运法令》第 10.2 条(见 2009 年 10 月 19 日关于多式联运的第 87/2009/ND-CP 号越南法令 (vanbanphaplat.co))。

¹⁶ 例如, 见《多式联运公约》第 5 条; 安第斯共同体决定第 3 条; 《南方共同市场协定》第 3 条; 《东盟多式联运框架协定》(见 <https://afamt.asean.org/wp-content/uploads/2019/07/2005-ASEAN-Framework-Agreement-on-Multimodal-Transport.pdf>) 第 4.1 条, 柬埔寨、印度尼西亚、老挝人民民主共和国、缅甸、菲律宾、泰国和越南已批准(以下简称《东盟协定》); 巴西关于多式联运的第 9611 号法律第 8 条; 埃塞俄比亚公告第 4.1 条; 《印度货物多式联运法》(见 1993 年《货物多式联运法》(Indiankanoon.org)) 第 7 条; 《缅甸法律》第 11 条; 《尼泊尔法》第 7(2)条; 《新加坡法案》第 9.2 条; 《泰国法》第 10 节; 和越南法令第 10.1 条。

¹⁷ 例如, 见《多式联运公约》第 5 条; 《东盟协定》第 4(3)条; 安第斯共同体决定第 3 条; 埃塞俄比亚公告第 4.3 条; 《尼泊尔法》第 8(2)条; 《泰国法》第 10 条; 以及越南法令第 10.3 和第 11.3 条。

¹⁸ 见越南法令第 12.2 条。

¹⁹ 同上。

²⁰ 例如, 见越南法令第 13 条。

²¹ 类似于(a)至(e)项的规定见例如《多式联运公约》第 6 条; 阿根廷关于货物多式联运的第 24.921 号法律第 4 条; 埃塞俄比亚公告第 6 条; (a)至(d)项但不包括(e)项所列各点也可在《尼泊尔法》第 10 条中找到。

²² 例如, 见《多式联运公约》第 13 条; 埃塞俄比亚公告第 13 条。

费的其他指示；(m)在签发多式联运单证时已知的预定行程路线、运输方式和转运地点；(n)适用于国际多式联运的任何强制性法律制度；(o)如果不与签发多式联运单证所在国家的法律相抵触，双方可能同意在多式联运单证中加入的任何其他细节。²³多式联运单证中缺乏一项或多项细节并不影响该单证作为多式联运单证的法律性质，²⁴但条件是该单证仍符合多式联运单证定义中规定的要求（见上文第 14 段）。²⁵

5. 多式联运单证的证据效力

19. 调查的立法通常规定，多式联运单证是多式联运经营人接管该单证中所描述货物的初步证据。²⁶这些立法确立了多式联运经营人收到的货物表面状况良好的推定，除非多式联运经营人在多式联运单证中另有说明。²⁷如果多式联运单证已转让给第三方，包括收货人，而收货人依据单证上的货物描述善意行事，则多式联运经营人的相反证明不予受理。²⁸一些立法规定后一项规定仅适用于可转让多式联运单证。²⁹

6. 对错误陈述或遗漏的责任

20. 调查的大多数立法都规定了多式联运经营人对列入错误信息或遗漏要求列入多式联运单证的任何信息的责任。³⁰这些立法还规定了对于发货人提供以供列入多式联运单证的细节不准确或不充分所造成的损失，发货人应当赔偿多式联运经营人。无论多式联运单证是否转让给另一人，该义务仍由发货人承担，³¹但该义务并不限制多式联运合同下多式联运经营人对于发货人以外的任何人的责任。³²

²³ 例如，见《多式联运公约》第 8 条；安第斯共同体决定第 4 条；《东盟协定》第 5.1 条；《阿根廷法律》第 5.1 条；《巴西法律》第 10 条；埃塞俄比亚公告第 8 条；《德国多式联运改革法律》第 408(1)和 443(1)条（可查阅：www.fsk-gmbh.de/etc/docs/trg.pdf）；《印度法》第 9 条；墨西哥国际多式联运条例第 18 条（见 www.global-regulation.com/translation/mexico/560902/regulations-for-international-multimodal-transport.html）；《缅甸法律》第 13 条；《尼泊尔法》第 9 条；《泰国法》第 11 条；和越南法令第 14 条。

²⁴ 例如，见安第斯共同体决定第 4 条；《东盟协定》第 5.2 条；《印度法》第 9 条；《缅甸法律》第 14 条；《尼泊尔法》第 12(2)条；和越南法令第 14.2 条。

²⁵ 例如，见《多式联运公约》第 8 条；埃塞俄比亚公告第 8(O)条；《新加坡法案》第 10.2 条；《泰国法》第 11 条。

²⁶ 见《南方共同市场协定》第 5 条；《东盟协定》第 6.1 条；埃塞俄比亚公告第 10.1 条，《印度法》第 11(a)条；《缅甸法律》第 15(a)条；《尼泊尔法》第 14 条；《新加坡法案》第 11.1 条；越南法令第 15.1 条。

²⁷ 例如，见《多式联运公约》第 9 条；《阿根廷法律》第 8 条；埃塞俄比亚公告第 9 条；《德国法律》第 409(2)和(3)及第 444(1)条；《印度法》第 10 条；墨西哥条例第 17 条；《尼泊尔法》第 13 条；《泰国法》第 12 条；越南法令第 16 条。

²⁸ 例如，见《多式联运公约》第 10 条、《东盟协定》第 6.2 条、埃塞俄比亚公告第 10.2 条、《印度法》第 11(b)条、《缅甸法律》第 15(b)条；《泰国法》第 13 条；《德国法律》第 444(2)条；《荷兰民法典》第 8 卷第 8：48 条；《新加坡法案》第 11 条；《泰国法》第 13 条。

²⁹ 见越南法令第 15.2 条。

³⁰ 例如，见《多式联运公约》第 11 条；埃塞俄比亚公告第 11 条；墨西哥条例第 16 条。

³¹ 例如见《东盟协定》第 21 条；《新加坡法案》第 24 条；以及越南法令第 25 和第 26 条。

³² 例如，见《多式联运公约》第 12 条；安第斯共同体决定第 20 条；埃塞俄比亚公告第 12 条；《泰国法》第 16 条。

7. 货物交付

21. 如已签发可转让多式联运单证，只有在交付必要时适当背书的可转让多式联运单证时，才可要求多式联运承运人或代多式联运承运人行事的人交付货物。³³如签发了一套不止一份可转让多式联运单证正本，多式联运经营人或代其行事的人在被交付其中一份正本时善意交付货物，即被免除交付货物的义务。³⁴规定将货物交付给错误的人将承担责任。³⁵该责任可能限于例如货物丢失情况下应付的金额。³⁶在有不止一个同一单证的正本提交人时，立法可规定其中哪一人最有权利。³⁷

22. 对于不可转让单证，如果多式联运经营人将货物交付给记名收货人或多式联运经营人通常以书面形式被适当指示交付的其他人，多式联运经营人即被解除交付货物的义务。³⁸

23. 调查的一些立法将多式联运经营人交付货物的义务规定如下：(a)多式联运单证作为可转让票据签发，注明“交付持票人”时，交付给出示该单证正本之一的人；(b)多式联运单证作为可转让单证签发，注明“凭……指示”时，交付给出示经适当背书的该单证正本的人；(c)多式联运单证作为可转让票据签发，注明凭指定人的指示时，在该人证明身份并出示该单证正本之一后交付给该人。如果单证已背书“凭……指示”或被空白背书，则适用(b)项的规定；(d)多式联运单证作为不可转让票据签发给单证中指定为收货人的人，在该人证明其身份之后交付；(e)在没有签发书面单证的情况下，交付给从发货人处收到的指示中指明的人，或者根据多式联运合同可能获得发货人或收货人发出指示的权利的人。³⁹

8. 多式联运单证作为物权凭证

24. 一些立法承认所有多式联运单证为物权凭证。⁴⁰另一些法律只允许可转让多式联运单证的持票人要求交付货物；对于不可转让的多式联运单证，证明记名收货人的身份即允许交付，即单证持有人无权要求履行义务。至少有一项法律规定，海上货物运输法中关于提单的所有规定比照适用于多式联运提单。⁴¹

³³ 例如，见《德国法律》第 444(3)和第 445(1)和(2)条。

³⁴ 例如，见《多式联运公约》第 6(2)和(3)条；埃塞俄比亚公告第 14 条。《荷兰民法典》第 8 卷第 8:45 条表述为“多份代表一份，一份代表多份”原则。

³⁵ 例如，见《荷兰民法典》第 8 卷第 8:51 条；和《德国法律》第 445(3)条。

³⁶ 例如，见《德国法律》第 445(3)条。

³⁷ 例如，见《荷兰民法典》第 8 卷第 8: 52 条。

³⁸ 例如，见《多式联运公约》第 7(2)条、埃塞俄比亚公告第 5(3)和(4)条。

³⁹ 例如，见安第斯共同体决定第 8 条；《东盟协定》第 9 条；《新加坡法案》第 14 条；《泰国法》第 22 条；和越南法令第 19 条。

⁴⁰ 例如，见《阿根廷法律》第 7 条；埃塞俄比亚公告第 7 条；《印度法》第 8(1)条；以及《新加坡法案》第 9(6)和(7)条。

⁴¹ 《泰国法》第 15 条。

9. 电子多式联运单证

25. 调查的一些立法设想可转让和不可转让多式联运单证的电子形式。⁴²其他一些立法，如《多式联运公约》，设想电子多式联运单证仅适用于不可转让的多式联运单证。⁴³有些允许使用电子数据交换报文来传输多式联运单证。⁴⁴

B. 专家协商得出的初步结论

1. 关于可转让多式联运单证新国际文书的专家组会议，2021年2月2日和3日在线上举行

26. 除各组织的动态（见上文第二章）外，专家们还详细讨论了与以下方面有关的问题：(a)就可转让多式联运单证作出规定的国际文书应当采取的形式；(b)该文书的范围；(c)该文书与适用于单式运输的法律制度之间的衔接；(d)该文书的内容；(e)该文书应在多大程度上处理赔偿责任方面的问题；以及(f)处理电子可转让多式联运单证的方法。

(a) 国际文书的形式

27. 鉴于许多法域承认有限的产权目录（物权法定原则），认为只有具有约束力的国际文书即国际公约能够承认海运以外运输方式中的可转让多式联运单证及其效力，特别是对第三方的法律效力。虽然海运提单作为物权凭证的功能被广泛接受为一种长期的贸易惯例，但如果没有立法承认，合同解决方案就不会获得如此广泛的国际认可。

28. 但是，国际文书可以为缔约方保留一定的灵活性，以决定使用哪种类型的运输单证以及是否使用一种以上的运输单证，从而决定是否对其交易适用或不适用新的文书（选择加入或选择退出条款）。如果设想减损或变更任何条款的效力，文书必须确定哪些条款可以减损或变更，哪些条款不能由缔约方减损或变更。

(b) 范围

29. 最初的重点是铁路需求（见上文第1段），该项目已逐渐转向可转让多式联运单证（见上文第4段）。一些专家建议采取不偏重任何运输方式的办法，这将使缔约方能够在多式联运或单式运输中使用可转让运输单证（前提是强制适用的单式运输制度允许这么做）。在缔约方在合同关系开始时不知道运输方式的情况下，这种做法具有优势，而且因为多式联运经营人或其他货运代理往往保留选择运输方式的权利。无论如何，多种运输方式被认为与运输单证可流通性的讨论无关。

30. 由于可转让运输单证将向其持票人提供对货物的推定占有，因此认为国

⁴² 例如，见《德国法律》第408(3)和第443(3)条。

⁴³ 例如，见《多式联运公约》第5(4)条；埃塞俄比亚公告第5条。

⁴⁴ 例如，见安第斯共同体决定第5条；《东盟协定》第6.2条；以及《新加坡法案》第11(2)条。

际文书应当涵盖货物由承运人保管的整个期间⁴⁵（从发货人将货物移交承运人，直至将货物交付给单证持有人）。因此，预计文书将涵盖货物的短期仓储（作为运输合同的一部分），这将特别适用于集装箱运输。

31. 不可转让的运输单证，特别是记名提单，是否也将由新的文书所涵盖，这一点仍有待澄清。尽管此类单证不能转让给新的收货人，但对原收货人而言，它们履行物权凭证的功能，并在根据《统一惯例》获得贸易融资方面发挥作用。有与会者表示关切的是，如果将它们涵盖在内，将会与已经就其作出规定的现有公约产生混淆和重叠。有与会者表示倾向于将重点放在可转让票据上，并在适当时候考虑是否需要将范围扩大到不可转让单证。

(c) 与现有国际运输公约的衔接

32. 根据秘书处说明（A/CN.9/1034）中解释的双轨办法，新的国际文书不会干扰其他国际文书，无论这些文书涉及单式货物运输还是多式联运。然而，需要对这些其他文书进行修正，以实现可转让运输单证的承认并适应其使用。相关公约的缔约国可考虑在适当时候引入适当的修正案。

33. 在确定与现有运输公约的适当衔接时，新的文书需要考虑到使用可转让运输单证的两种情况：(a) 缔约方将该单证用于跟单信用证并用作运输单证或记录（例如，用于运输和清关）；以及(b) 它与用于跟单信用证以外目的（例如，用于运输和清关）的另一种单证或记录共存。

(d) 内容

34. 与调查的关于多式联运单证的立法（见上文 A 节）类似，预计一项新的国际文书将回答以下问题：什么是可转让运输单证？可转让运输单证应当如何签发和转让？可转让运输单证的最低限内容是什么？货物如何交付？单证转让时对于原持票人和出票人有何法律影响？修改和替换该单证有哪些规则（例如，连同数据记录一起修改和替换且反之亦然）？

35. 《多式联运公约》和《联合国全程或部分海上国际货物运输合同公约》（2008 年，纽约）（《鹿特丹规则》）⁴⁶虽然没有生效，但被认为具有相关性，因为它们载有述及这些问题的规定。例如，可转让运输单证的主要特征列于《鹿特丹规则》第 1(15)条和《多式联运公约》第 6 条，而关于签发运输单证的规定可见于《鹿特丹规则》第 35 条和《多式联运公约》第 5 条。这些案文还详细描述及运输单证的内容（《鹿特丹规则》第 36 条和《多式联运公约》第 8 条）、运输单证的证据效力（《鹿特丹规则》第 41 条和《多式联运公约》第 10 条）以及可转让运输单证的其他方面，包括承运人向可转让运输单证持有人交付货物的义务（《鹿特丹规则》第 45 条和《多式联运公约》第 6(2)和(3)条）。

36. 由于一项国际文书的目的是确保在不同运输方式以及在单式运输和多式联运情况下使用可转让运输单证不受歧视，因此起草的文书必须确保可转让运

⁴⁵ 理解为与发货人订立运输合同的人，还包括货运代理、多式联运经营人和无船共同承运人，以及在多式联运和单式运输中发挥类似作用的其他行为者。

⁴⁶ 大会第 63/122 号决议，附件。

输单证发挥与海运提单相同的功能。具体而言，条款需要规定：(a)单证持有人对货物有控制权；以及(b)单一运输单证可以在交易链中使用，包括由银行用作抵押品。

37. 关于货物控制权，文书的条款需要赋予可转让运输单证或记录的持有人控制运输中货物的权利（就货物发出指示或修改指示的权利）、经出示正本单证要求交付货物的权利以及通过转让单证或记录转让货物所有权的权利。文书应述及单证签发人对于未遵守适用于该单证的要求的义务和责任并规定承运人有义务在被出示正本单证时交付货物。关于转让链中单证“单一性保证”，确保可转让单证系“正本”（其内容未被更改）且“独一无二”（该单据具有唯一性，可与副本区分）的规定需要与推定占有和以背书或其他方式转让的概念有关的规定一起列入文书。《鹿特丹规则》和贸易法委员会 2017 年通过的《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》）⁴⁷被认为与将可转让运输单证的功能转移到无纸化环境和防止就履行同一义务提出多项要求具有相关性。⁴⁸

38. 同时，该文书不会涉及国内法下有不同解决办法的问题，如财产权和货物所有权被视为已转移的时间点。未来的文书也不应述及有关当事人在基本销售合同下的权利和义务的问题。

(e) 赔偿责任

39. 预计新的文书将述及各方在签发、转让和强制执行可转让运输单证方面的责任，以及单证中的错误、信息不完整、不准确和错误陈述的后果。文书还应明确确认承运人向控制方交付货物的义务及其法律影响。此外，还需要找到适当的解决办法，以在未来文书下的运输单证与管辖承运人赔偿责任的规则之间建立适当的衔接。

40. 在不试图就全面赔偿责任制度作出规定的情况下，未来的文书可以包括一些机制，使当事人能够清楚地确定哪一赔偿责任制度将适用于其关系的哪些方面。例如，强制适用于第一段运输的赔偿责任制度可以确定承运人对货物的赔偿责任，除非可以确定损坏或灭失的位置。在这种情况下，适用于发生损坏或灭失的那一段的赔偿责任制度将予适用。或者，与货代联合会提单一样，可在一部文书中规定对于未确定位置的损坏、灭失或迟延的违约赔偿责任制度，而对于已确定位置的损坏，文书可采用适用的单式运输赔偿责任制度。

41. 在文书中处理这些问题被认为非常重要，特别是在多式联运的情况下，因为未确定位置的损坏、灭失或迟延的赔偿制度是支离破碎和不确定的。仅有市场机制（例如，商家不会使用赔偿水平过低的承运人的服务）被认为不足以

⁴⁷ 联合国出版物，出售品编号 E.17.V.5。

⁴⁸ 例如，见《电子可转让记录示范法》第 10 条中关于“单一性”和“控制”的规定，包括第 2 款中评估记录完整性的标准；第 11 条中关于“排他控制”、指明记录“控制人”和记录“转移控制”的规定；第 12 条中关于可靠性一般标准的规定；第 15 和第 16 条中所有形式的背书和变更的功能等同规则。类似的规定见于《鹿特丹规则》，该《规则》全文特别是第 3 章载有关于电子运输记录的规定，包括使用可转让电子运输记录的程序（第 9 条）和关于可转让运输单证或可转让电子运输记录的替换的规定（第 10 条），以及关于运输单证和电子运输记录的第 8 章。

保护较弱的当事人，如发展中国家的小贸易商，因为运输合同往往以承运人的标准条款（附着力合同）为基础。不过，与会者承认，该项目只应在严格必要的范围内处理赔偿责任问题。

(f) 电子可转让多式联运单证

42. 秘书处对现有运输公约关于电子运输单证的规定进行的调查表明，这些规定的范围从简短的授权功能等同规定（例如，《国际铁路货物运输合同统一规则》第 6(9)条或 1999 年《统一国际航空运输某些规则的公约》（《蒙特利尔公约》第 4(2)条⁴⁹）到更详细的规定不等，如《〈国际公路货物运输合同公约〉补充议定书》中关于电子运单的规定。⁵⁰如上文 A 节所述，1970 年代制定的《多式联运公约》授权使用电子签名（第 5(3)条），并设想了仅适用于不可转让多式联运单证的无纸化形式（第 5(4)条）。

43. 贸易法委员会在电子商务和运输法领域的法规（见上文第 37 段）较新、更详细，可用作电子可转让运输记录工作的基础。一项新的文书将补充这些文书，规定在法律上承认不限于海运的运输方式中纸质和电子形式的可转让运输记录。功能对等、不歧视和技术中立的原则仍将是最重要的，以便在支持新的技术解决方案与维持市场秩序和金融稳定之间保持必要的平衡。

44. 秘书处对处理电子运输单证的现有系统进行的调查表明，在非海运运输方式中，这些系统再现了反映关于相关运输方式中运输单证的基本法律制度的不可转让运输单证的功能。为了适应可转让运输单证，需要对这些系统进行修改。保赔协会接受的处理电子可转让海运提单的六个系统（essDOCS、BOLERO、E-Title、edoxOnline、WAVE 和 CargoX）的经验在这方面具有相关性。

45. 2021 年 4 月 13 日和 14 日举行的“可转让运输单证非物质化国际经验”网络研讨会为讨论与电子可转让多式联运单证有关的问题提供了进一步机会（见下文）。

2. 2021 年 4 月 13 日和 14 日举行的“可转让运输单证非物质化国际经验”网络研讨会

46. 网络研讨会在第一天讨论了贸易法委员会在电子可转让记录方面的标准和各国经验，以及监管界和业界对贸易单证非物质化的反应。第二天，网络研讨会讨论了运输单证非物质化的国际标准以及业界和监管界对非物质化可转让运输单证的反应，首先重点讨论非海运运输方式，第二个小组讨论海上运输问题。

47. 列举了将《贸易法委员会电子可转让记录示范法》和《鹿特丹规则》纳入各国立法的例子。此外，还列举了电子可转让记录服务提供商使用的系统规则的例子，提及将《贸易法委员会电子可转让记录示范法》颁布为适用法律的一个法域的法律。

48. 尽管使用电子可转让记录方面有一些基本标准，并且鉴于其明显的优势（透明度、可追溯性、最大限度地减少人为错误和伪造的风险以及物联网带来

⁴⁹ 可查阅 www.iata.org/contentassets/fb1137ff561a4819a2d38f3db7308758/mc99-full-text.pdf。

⁵⁰ 联合国，《条约汇编》，第 2762 卷，第 23 页。

的机会)有一些商业案例,但注意到银行部门采用非物质化贸易单证的比例很低,各个行业采用的比例参差不齐。

49. 造成目前情况的主要原因不是法律障碍,而是以下方面的担忧,即缺乏电子可转让记录管理系统统一办法以及对支撑其运作的法律和其他标准缺乏质量控制或质量控制不充分。还存在对转向新的商业方式和连接数字生态系统所需的时间和资源(包括培训)的担忧,在某些情况下,这可能需要量身定做的解决方案。这些问题可能特别会出现在多式联运中,因为法律制度各不相同,各种运输方式对非物质化运输记录的使用不均匀,而且用于处理此类记录的系统也不同。跨境认证和识别技术缺乏互操作性和相互法律承认,这是贸易法委员会第四工作组(电子商务)目前处理的问题,给电子可转让记录的使用带来了更多挑战。因此,关于电子可转让记录的强有力的统一法律以及共同的技术标准和可互操作的解决方案被认为对于克服某些部门和行业的惰性以接受电子可转让记录至关重要。然而,也认识到需要调和互操作性与选择和创新的自由。

50. 会议讨论了电子提单签发的封闭式和开放式系统的实例以及这两种系统的优缺点,包括在安全性和访问方面的优缺点。

51. 这些电子可转让记录解决方案的最终目标是确保在一个系统中创建的单一记录被识别为单一记录,并且该系统内外的所有相关利益攸关方都可以访问该记录。这可以通过开发新的流程来实现,该流程用数据记录(例如,合同、其条款、执行情况记录)取代现有的结构化文档流,无论是电子的还是其他的。已经有一些现代解决方案,这些方案采取以数据为中心而不是以文档为中心的方法,侧重于基本的控制功能,而不是通过结构化信息纸质文档流程、工作流程和各种要求来复制,其中一些已经或可能变得过时(例如,因为在无纸化环境中传输是即时的)。采用一个记录(即用一个单一电子记录代替与相同交易有关的所有文件或电子单证)使得能够从点对点信息传递模式转变为虚拟记录共享模式,从而便利所有利益攸关方之间直接连通,并有助于消除重复问题,提供更好的可见性和透明度,并实现最佳数据质量。此外,在该模式中,源所有者对端到端运输链中的数据拥有完全的控制权,确定与谁分享数据以及访问数据的条款。

52. 采用电子可转让记录面临的主要挑战包括要求出示一般单证或某些类别单证的法律和实践,包括用于清关、跟单信用证交易和其他目的的证明文件。为应对这一挑战,电子可转让记录系统通常允许打印,从一种媒介转换到另一种媒介,记录由此产生的替换件,并防止被替换单证或记录进一步流通。

53. 另一个挑战是,到目前为止,很少几个法域承认电子可转让记录。如果交易受这些法域的法律管辖,仅提及该法律对于承认可转让单证以电子方式从一个持有人转让给另一个持有人的法律效力而言即已足够。如果交易不受承认电子可转让记录的法域的法律管辖,可能需要采用合同技术,如更替和转让。在涉及许多利益攸关方的复杂而漫长的贸易交易链中也可能出现对它们的需要,因为这些交易链提出了适用法律的问题。以《贸易法委员会电子可转让记录示范法》为基础的统一电子可转让记录法律需要一段时间才能普及,以替代对合同解决方案的需要。后者有其局限性:虽然合同基础可能在转让合同权利(如要求交付货物的权利)方面提供充分的法律确定性,但不太适合于承认其他权利(如与合法占有提单相关的权利)的转让的法律效力,特别是跨境法律

效力，为此需要制定授权性立法。

54. 需要确保电子可转让记录解决方案符合强制适用的监管框架（例如，“了解客户”），这是另一个挑战，特别是在客户名称未知的情况下（例如，在匿名或伪匿名情况下，比如在开出的可转让运输单证注明交付持票人的情况下）。

55. 对于这些挑战，与会者回顾说，《鹿特丹规则》第 8 条规定签发和随后使用电子运输记录须征得发货人和承运人同意。还回顾说，《贸易法委员会电子可转让记录示范法》第 17 和第 18 条以及《鹿特丹规则》第 10 条设想了用纸质单证取代电子可转让记录的可能性，反之亦然。在允许更换媒介的同时，它们确保实体法要求的信息不会丢失，被替换的可转让单据或记录不会进一步流通，从而防止对履行同一项义务同时存在两项请求。

四. 结论

56. 秘书处开展的准备工作表明，国家和（次）区域多式联运立法中关于多式联运单证的规定在以下方面在很大程度上借鉴了《多式联运公约》的相应条款：多式联运单证的定义、签发、形式、类别、内容和证据效力，以及对于错误陈述或遗漏的赔偿责任。不同法域对可转让多式联运单证与不可转让多式联运单证采取不同的监管办法。很少有条款涉及多式联运单证的无纸化方面。

57. 虽然新文书可以利用这次调查的结果以及《鹿特丹规则》和《贸易法委员会电子可转让记录示范法》的相关条款作为起点，但新国际文书的主要目的可以是确保在法律上承认不同运输方式中媒介中性可转让运输单证。因此，似宜在开始工作时只侧重于可转让运输单证，随后审议银行在跟单信用证方面接受的其他类别运输单证是否也应包括在内。出于上文第 29 段解释的原因，还似宜在新文书中采用运输方式中立的方法，而不是如原来设想的那样采用多式联运或铁路+方式。此外，鉴于网络研讨会期间强调的采用电子可转让记录的限制因素，谨慎的做法可能是既不将新文书的范围限制于电子可转让运输记录，也不要求东不倾向使用此类记录而不使用纸质可转让运输单证。首选办法是媒介中立办法，即允许既使用可转让运输单证也使用其功能等同电子可转让运输记录。

58. 在这项工作中，需要与适用于任何现有和未来可转让运输单证（包括海运提单）的制度以及责任制度适当的协调和衔接。因此，这项工作应继续与目前正在制定或探索解决办法的其他组织（如欧洲经委会、亚太经社会、铁路运输组织和铁路合作组织）密切协调，以便能够在铁路+或其他多式联运情况下使用可转让运输单证。

59. 委员会还似宜请秘书处与所有相关的国际组织密切协调与合作，继续就有待讨论的问题进行专家协商，以确保贸易法委员会的工作不妨碍也不干扰这些国际组织正在进行的任何工作。委员会似宜请秘书处向委员会 2022 年第五十五届会议报告所取得的进展，包括就多式联运单证新文书初稿取得的进展。委员会还似宜高度优先考虑将这一专题分配给第一个腾出时间的工作组，例如，第六工作组，该工作组可能在 2022 年下半年完成关于船舶司法出售公约草案的工作。