



联合国国际贸易法委员会
第六工作组（可转让货物单证）
第四十七届会议
2025年12月15日至19日，维也纳

可转让货物单证公约解释性说明草案

秘书处的说明

本说明载有贸易法委员会秘书处编写以供参考的可转让货物单证公约解释性说明草案。它不是关于公约的正式评注。按照贸易法委员会秘书处编写的类似解释性说明，¹本说明首先对公约作了一般性概述，然后是逐条评述。

¹ 参见《联合国国际合同使用电子通信公约》（2007年），联合国出版物，出售品编号：E.07.V.2，和《联合国船舶司法出售国际效力公约：附贸易法委员会秘书处编写的解释性说明》（2023年），联合国出版物，出售品编号：E.23.V.7。



一. 《公约》概述

A. 目标

1. 《联合国可转让货物单证公约》（《公约》）确立了代表在途货物的可转让所有权凭证，而无论运输方式如何。称作“可转让货物单证”的该单证可以以纸质或电子形式签发，并且可用于单式运输和多式联运。《公约》的主要目标是，确保凡是根据运输经营人和托运人之间的约定签发的可转让货物单证，都能得到《公约》缔约国的跨国界承认。

2. 通过引入可转让货物单证，《公约》将可转让所有权凭证的概念延伸至海运之外。关于铁路、公路和航空运输的运输法公约传统上只是对签发不可转让的运输单证做了规定。²虽然海运提单被贸易商普遍承认为可转让所有权凭证，但早先的海运公约和多式联运公约主要侧重于承运人（或运输经营人）与 shipper（或 consignor）托运人（在中文译文中对 shipper 和 consignor 未做区分，均译为“托运人”）之间的合同关系，而没有涉及提单的商业影响。³最近的运输法公约已开始引入相关规则，述及可转让运输单证的法律效力及其持单人的权利和赔偿责任，尽管并非所有这些方面都得到全面涵盖。⁴

3. 《公约》订有关于可转让货物单证的签发和使用（包括其法律效力）以及可转让货物单证持单人的权利和赔偿责任的统一规则。这些规则旨在鼓励银行和其他金融机构认可可转让货物单证是信用增强工具，从而增加企业（特别是微型、小型和中型企业（中小微企业）和内陆地区企业）的流动性，并加速贸易流动。它们还旨在促进尤其事关商品贸易的在途货物的销售。该公约还力图实现整个运程统一使用一份可转让货物单证，从而推动门到门运输的发展。虽然纸质可转让货物单证和电子可转让货物单证（electronic 可转让货物单证）（也称作“e 可转让货物单证”，中文仍是“电子可转让货物单证”）均可有助于文件的准备、提高运营效率并便利清关，但电子可转让货物单证还可助力推动全球贸易数字化转型。

4. 《公约》专注于可转让货物单证的签发和使用，而不是基础运输合同当事人的权利和义务。这种做法确保公约不干预可适用运输法公约下管辖承运人赔偿责任的现有法律制度，而是对这些既有框架进行补充并与之携手共行。

² 以下公约没有就签发可转让的运输单证做出规定：《国际铁路运输公约》/《国际货约》的《国际铁路货物运输合同统一规则》，2016年；2020年《国际铁路货运协定》；经2008年附加议定书修订的1956年《国际货物公路运输合同公约》（《公路货运公约》）；1999年《统一国际航空运输某些规则的公约》（《蒙特利尔公约》）。作为2023年统一铁路法公约体系中第一项公约的《国际铁路货物运输合同公约》（尚待生效）设想将签发可转让铁路运单。

³ 经1968年议定书和1979年议定书修正的1924年《统一提单的若干法律规则的国际公约》（海牙规则）；1978年《联合国海上货物运输公约》（《汉堡规则》）；1980年《联合国国际多式联运公约》（《多式联运公约》）（尚待生效）。

⁴ 2000年《关于内河航道货物运输合同的布达佩斯公约》；《联合国全程或者部分海上国际货物运输合同公约》（尚待生效）；作为2023年统一铁路法公约体系中第一项公约的《国际铁路货物运输合同公约》（尚待生效）；另见“可转让货物单证公约草案与现行国际运输法公约之间的相互影响”的秘书处说明（A/CN.9/WG.VI/WP.115）。

B. 概要

5. 根据《公约》，确立可转让货物单证“可转让性”的基本规则是，可转让货物单证规定的权利只能由持单人行使（第七条第 1 款），并将在转让可转让货物单证的同时一并转让（第十一条）。在这方面，《公约》具体规定，可转让货物单证可以通过背书和转让占有的方式转让，也可以在最后一次背书为空白背书的情况下通过仅转让占有的方式转让。

6. 《公约》还对可转让货物单证的“所有权凭证”功能做了规定。就对货物权利的取得而言，可转让货物单证的签发和向持单人的初始转让应当与货物的实际移交具有同等效力（第七条第 4 款）。

7. 为了促进可转让货物单证的“可转让性”，《公约》载有关于持单人权利的详细规则，其中包括要求在目的地交付货物的权利（第七条和第十条）。此外，它还规定了对依赖可转让货物单证中信息的第三人的保护（第六条第 3 款）。

8. 根据当事人意思自治原则，《公约》设想只有在运输经营人和托运人同意的情况下才可签发可转让货物单证（第三条第 1 款）。为了就如何签发可转让货物单证给当事人提供指导，《公约》列出了两种方法作为示例：(一)将现有运输单证（例如运单）转换为可转让货物单证；或(二)在运输单证尚未签发或签发后取消的情况下签发独立的可转让货物单证（第三条）。此外，《公约》还载述了可转让货物单证的内容要求（第四条）和解决因信息缺失导致可转让货物单证存在缺陷的规则（第五条）。

9. 《公约》含有给电子可转让货物单证的使用提供支持的详细规则（第十二至十八条）。这些规则与《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》）和贸易法委员会编写的包括 2005 年《联合国国际合同使用电子通信公约》（《电子通信公约》）等其他电子商务立法文本保持了一致。

C. 起草历史

[说明：本节将插入提交供公布的解释性说明。]

二. 逐条说明

A. 序言

10. 序言叙述了《公约》的目标和之所以通过《公约》的各种考虑。它还说明了《公约》与主持起草《公约》的贸易法委员会的工作的联系。

11. 第一段常见于贸易法委员会起草的许多立法案文。它将《公约》置于贸易法委员会促进国际贸易法的逐渐协调和统一的任务范围之内。⁵第二段强调了可转让运输单证（例如海运提单）在便利贸易融资和过境货物销售方面的关键作用。第三段表达了起草者的观点，即为涵盖所有运输方式（包括多式联运）的可转让运输单证制定统一规则既是必要的，也是有益的。第四段强调了可靠的系统和数据

⁵ 大会第 2205 (二十一)号决议，第一节。

在实现国际贸易数字化转型方面的重要性。第五段阐述了《公约》的目标，即建立一个统一的法律框架，确保明确可转让货物单证的法律效力以及持单人的权利和赔偿责任，从而增强其可转让性和融资功能。最后一段反映了起草者的信念，即《公约》将有助于降低内陆运输路线的贸易成本，并支持内陆地区更有效地融入全球供应链。

B. 第 1 章. 总则

1. 第一条. 适用范围

(a) 综述⁶

12. 第一条界定了《公约》的范围，确认其仅适用于醒目提及《公约》的可转让货物单证的签发、转让和法律效力。它不适用于受现有运输法公约管辖的可转让运输单证，除非这些单证显然明确提及本公约。

13. 起首部分澄清，《公约》仅适用于与货物国际运输有关的可转让货物单证。《公约》对“货物国际运输”一语未做定义，对该用语的定义应当与现有单式运输公约中所载定义相一致。运输的国际性在于货物必须途经不同的国家。

14. 起首部分还规定，《公约》适用于就以一种或多种运输方式进行的货物国际运输签发的可转让货物单证。这意味着《公约》适用于单式运输和多式联运，而无论所使用的具体方式。

(b) 地域范围（第一条第 1 款）⁷

15. 第一条第 1 款要求与《公约》缔约国（以下简称“缔约国”）建立联系，采取宽泛的做法，使用连接符“或”连接(a)、(b)和(c)项。考虑到可转让货物单证的签发必须得到运输经营人和托运人的同意（第三条第 1 款），有意使用了“或”以避免不当限制《公约》的地域范围。

16. 根据(a)项，公约适用于运输经营人接管货物的地点如可转让货物单证所示位于一缔约国之时。“接管”一语载于 1980 年《联合国国际货物多式联运公约》（《多式联运公约》）和贸发会议/国际商会《多式联运单证规则》。这一术语具体包括运输经营人未亲自接收货物的情形。

17. 根据(b)项，公约适用于运输经营人接管货物的地点如可转让货物单证所示位于一缔约国之时。货物的交货地点之所以有关联，是因为买方的银行可能位于该交货地。如果该银行成为可转让货物单证持单人，则它需要依赖《公约》的条文执行其权利。与此同时，可转让货物单证中提到的交货地点有助于确保即使实际交货地点根据持单人的指示发生变化，《公约》也可适用。

⁶ A/CN.9/1134，第 38 和 55 段；A/CN.9/1164，第 15、22 和 25 段；A/CN.9/1205，第 13 至 20 段；A/80/17，第 40 至 45 段。

⁷ A/CN.9/1134，第 41 段；A/CN.9/1164，第 16 至 21 段；A/CN.9/1205，第 21 至 22 段；A/80/17，第 33 至 35 段。

18. 根据(c)项, 公约适用于可转让货物单证签发地如可转让货物单证所示位于一缔约国之时。签发地之所以是一个重要因素, 是因为签发地的法律通常用于确定能否承认单证为所有权凭证。鉴于电子环境下在识别签发地上遇到的实际困难, 第 1 款(c)项采用可转让货物单证所示签发地的提法。

(c) 实质性范围 (第一条第 2 款和第 3 款)⁸

19. 第 2 款澄清, 《公约》旨在补充而不是推翻与运输业务监管和管控有关的现有法律制度。举例说, 受国家海关法和《修订后的京都公约》等国际文书管辖的清关要求仍然完全适用。⁹

20. 鉴于公约仅适用于可转让货物单证的签发、转让及其法律效力, 第 3 款确认, 公约不改变运输经营人、托运人和收货人在管辖运输合同的可适用国际公约或国内法律下的权利和义务及其赔偿责任。该规定须遵守《公约》中“除非另有规定者外”的但书。这旨在澄清, 就可转让货物单证的可转让性而言, 无论可适用国际公约或国内法是否偏离赋予托运人或收货人特定权利的条文, 持单人的权利都需要得到尊重。一旦运输经营人和托运人同意签发可转让货物单证, 所签发的文件将具有本公约下可转让货物单证的独特法律特征, 而不是与可适用国际公约或国内法下的可转让运输单证历来有关的法律特征。

2. 第二条.定义

(a) “托运人”的定义¹⁰

21. “托运人”的定义与“托运人”是与运输经营人签订运输合同的人的普遍理解相对应的。它不包括仅向运输经营人交货而并非运输合同当事人的任何人。

(b) “收货人”的定义¹¹

22. “收货人”一词曾在本公约中出现过一次, 即出现在第一条第 3 款, 该款除其他外规定, 本公约除非另有规定者外, 本身不修改可适用国际公约或管辖运输合同的国内法规定的收货人的权利、义务或赔偿责任。

23. “收货人”的定义是指运输合同中指定的有权提取货物的人。考虑到即使没有签发运输单证, 运输合同也可能存在, “收货人”的定义因而与运输单证中指定的人无关。

24. 重要的是, 根据本公约, 收货人并不总是有权提取货物的人。可转让货物单证一经签发, 可转让货物单证规定的权利(包括要求在目的地交货的权利)只能

⁸ A/CN.9/1164, 第 23 至 26 段; A/CN.9/1205, 第 23 至 26 段; A/80/17, 第 36 至 39 段、第 113 至 115 段。

⁹ 2006 年《关于简化和协调海关业务制度的国际公约》(《修订后的京都公约》)。

¹⁰ A/CN.9/1134, 第 30 至 31 段; A/CN.9/1205, 第 27 段; A/80/17, 第 46 段。

¹¹ A/CN.9/1134, 第 32 至 33 段; A/CN.9/1170, 第 75 段; A/CN.9/1205, 第 27 段; A/80/17, 第 47 段。

由持单人行使（第七条第 1 款）。第十条加强了这一原则，规定只有在持单人交出可转让货物单证的情况下，才能要求运输经营人交付货物。

(c) “电子记录”的定义¹²

25. “电子记录”一语的使用见“可转让货物单证”的定义和公约整个第四章。

26. 该定义与《电子可转让记录示范法》第 2 条中意在表达相同意思的该术语的定义相同。该定义承认电子记录具有综合性，该记录可包括在记录生成前后生成的信息（例如与背书有关的信息），但条件是该信息与构成记录的其他信息有逻辑关系或者以其他方式联系在一起。它还承认，在某些电子记录管理系统中，各种数据元素可以共同提供构成电子记录的信息，但没有任何单一的记录本身构成可转让货物单证。

27. “有逻辑关系”的信息的提法是指通过软件应用程序把各种数据元素联系在一起。因此，它所涉及的是计算机逻辑，而不是人类的逻辑。

(d) “持单人”的定义¹³

28. “持单人”一词是《公约》中的关键概念。其使用贯穿于整个《公约》，并且类似于 2008 年《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》）第 1 条第 10 款(a)项中的定义。

29. 《公约》含义内的“持单人”可以是可转让货物单证指定为托运人的人。在这种情况下，托运人是可转让货物单证的第一持有人。如果可转让货物单证已经转让给第三人，则持单人即为可转让货物单证的持有人，并且是该单证签发时证明凭其指示交付的人或是可转让货物单证经适当背书的被背书人；在持有可转让货物单证时，如果可转让货物单证是凭收货人的指示签发或适当背书给收货人，则收货人可以是持有人。如果可转让货物单证是空白背书的，则持有人即为持有该可转让货物单证的人。

30. 就电子可转让货物单证而言，《公约》第十五条载述了关于占有的功能等同规则（见下文第 186 至 191 段）。

(e) “可转让货物单证”的定义¹⁴

31. “可转让货物单证”一语的使用贯穿于整个《公约》。该定义采用载体中性做法，采用对纸质单证和电子记录的同等要求涵盖这两种形式。

¹² A/CN.9/1205，第 34 段；A/80/17，第 48 至 49 段。另见《贸易法委员会电子可转让记录示范法》（联合国出版物，出售品编号：E.17.V.5）中关于《电子可转让记录示范法》解释性说明的第 34 至 35 段。

¹³ A/CN.9/1134，第 34 至 37 段；A/CN.9/1170，第 76 至 79 段；A/CN.9/1199，第 34 段、第 53 至 54 段；A/CN.9/1205，第 28 至 29 段；A/80/17，第 50 至 51 段。

¹⁴ A/CN.9/1134，第 39 至 43 段；第 76 段；A/CN.9/1164，第 69 段；第 74 段；A/CN.9/1170，第 80 至 83 段；第 108 段；A/CN.9/1205，第 30 至 33 段；A/80/17，第 52 至 53 段。

32. 该定义包含单证有资格作为可转让货物单证所必须满足这三个要素。第一个要素要求可转让货物单证必须由运输经营人签署和签发。署名即反映运输经营人愿意受可转让货物单证的条款约束的意图。就电子可转让货物单证而言，应当结合《公约》第十四条和第十六条解读该要求（见下文第 182 至 185 段和第 192 至 194 段）。签发标志着可转让货物单证自即刻起生效。第二个要素要求可转让货物单证含有“凭指示”或“可转让”等措辞或表明可转让的类似表述。因此，可转让货物单证不是类似于不可转让的直接提货单的单证。第三个要素要求可转让货物单证注明，单证所述货物已由运输经营人接管并按持单人的指示交付。该要素反映了可转让货物单证作为“所有权凭证”的性质。

33. 应当注意的是，与第四条所列的信息要求相比，“可转让货物单证”定义的这三个要素在法律上的重要性各不相同。虽然第四条第 1 款规定，可转让货物单证应列入某些特定的信息，但第五条第 1 款明确规定，任何此类信息的缺失不会损害该单证作为可转让货物单证的法律效力或有效性--只要它在其他方面符合“可转让货物单证”的定义。

34. 与“运输单证”的定义相反（见第二条第 7 款），“可转让货物单证”的定义不包括证明或载有运输合同的要求。不过通过《公约》的其他条文确保了可转让货物单证与运输合同之间的联系。根据第三条第 2 款(a)项，可以通过在运输单证的每一份正本中加入一则由运输经营人签名的批注来签发可转让货物单证。在这种情况下，可转让货物单证实际上与证明或载有运输合同的运输单证相同。根据第三条第 2 款(b)项，还可在未签发任何运输单证或运输单证签发后注销的情况下签发独立的可转让货物单证。第四条第 1 款(g)项要求运输合同的条款应当列入独立的可转让货物单证。

(f) “运输合同”的定义¹⁵

35. “运输合同”一语与“托运人”、“收货人”、“运输单证”和“运输经营人”的定义相关。如同“托运人”和“运输经营者”的定义所反映的，托运人和运输经营人是运输合同的当事人。

36. 根据定义，运输合同唯有在运输经营人承诺有偿履行国际货物运输的条件下才能存在。“承诺履行”一词不包括货运代理人作为代理人委托他人有偿履行国际货物运输的合同。“有偿”一语载于涉及货物铁路运输、公路运输和航空运输的现有国际公约。¹⁶它的覆盖范围大于“货物运输费”一词，涵盖由货运代理订立的物流合同中所有各类服务的单一报价。

(g) “运输单证”的定义¹⁷

37. 《公约》使用“运输单证”一语是为了区分可转让货物单证与根据其他运输法公约或国内法签发的单证。“运输单证”一语的定义宽泛，目的是避免根据其

¹⁵ A/CN.9/1134，第 44 至 47 段；第 53 段；A/CN.9/1170，第 88 至 90 段；A/CN.9/1205，第 35 段；A/80/17，第 54 段。

¹⁶ 见《铁路货运公约统一规则》（第 1.1 条）和《蒙特利尔公约》（第 1.1 条）。

¹⁷ A/CN.9/1134，第 48 至 51 段；A/CN.9/1170，第 91 至 94 段；A/CN.9/1205，第 35 段；A/80/17，第 54 段。

他这些公约或国内法签发的运输单证可能没有资格作为《公约》所述运输单证。这一点具有重要意义，因为可转让货物单证可以通过对现有运输单证进行批注的方式签发（见第三条第2款(a)项和第三条第3款）。

38. 该定义意在尽可能简洁，并载明运输单证是根据运输合同签发的，而不必对究竟由谁签发该单证（不论是否必须由运输合同当事人签署）及单证反映的具体义务详加说明。因此，该定义考虑到例如不可转让的运输单证通常不是由运输经营人签发的，而是由托运人做成的，尽管它们需要由运输经营人签名才能获得证据价值。

(h) “运输经营人”的定义¹⁸

39. 公约通篇使用“运输经营人”一语指涉签发可转让货物单证的人。“运输经营人”的定义类似于《多式联运公约》第1条第2款中“多式联运经营人”的定义。它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。

40. “运输经营人”的定义要求满足两个要素：(a)与托运人订立运输合同；及(b)承担履行运输合同的责任。因此，仅作为代理人行事，不承担履行运输合同责任的货运代理人不在“运输经营人”定义的范围之内，因此不能签发可转让货物单证。“承担履行合同的责任”一语并不意味着运输经营人需要自行实施运输行为。通过添加“而不论是否由该人自行实施运输行为”对此做出澄清。

C. 第2章. 可转让货物单证的签发、内容和法律效力

1. 第三条. 可转让货物单证的签发

41. 第三条载述了可转让货物单证的签发规则，它完全基于运输经营人和托运人之间的相互约定。这一当事人意思自治原则确保了《公约》范围内的可转让货物单证的签发不是强制规定的，而是自愿通过的，它反映了相关当事人的商业需求和偏好。

(a) 签发的条件（第三条第1款）¹⁹

42. 第1款反映了当事人意思自治原则，根据该原则，可转让货物单证的签发必须征得视同运输合同当事人的运输经营人和托运人的同意。这种约定必须涵盖两个方面：(a)是否签发以醒目提及《公约》为依据而在《公约》范围内的可转让货物单证；及(b)给可转让货物单证选定的载体——纸质单证或电子记录。“醒目提及”的要求可追溯至第一条第1款，该款规定，对可转让货物单证的这种提及是触发《公约》适用的必要条件。

¹⁸ A/CN.9/1134, 第10-14段；第46段；第52至53段；A/CN.9/1205, 第36至38段；A/80/17, 第54段。

¹⁹ A/CN.9/1127, 第13至14段；A/CN.9/1134, 第56段；A/CN.9/1164, 第27段；第29段；第32段；A/CN.9/1199, 第77段；A/CN.9/1205, 第40段；A/80/17, 第55至57段。

43. 第 1 款没有指明可转让货物单证究竟应当签发给谁。预计根据情况可以把可转让货物单证签发给托运人或签发给向运输经营人交付货物的第三人。

(b) 签发的方法（第三条第 2 款和第三条第 3 款）²⁰

44. 第 2 款和第 3 款涉及据以签发可转让货物单证的方法。第二款起首部分使用了“应当”一词，这表示运输经营人和托运人必须就签发方式达成协议。相比之下，“可包括”一语让方法的选择具有了灵活性。它明确指出，第 2 款提供的例子是说明性的，而不是详尽无遗的，允许当事人采用适合其业务需要的任何方法。如果当事人选择在签发现有运输单证的同时签发可转让货物单证，则其签发应当考虑运输合同适用法律，并且超出了《公约》的范围。

以附有批注的运输单证为形式的可转让货物单证

45. 第 2 款(a)项规定，可以通过在运输单证的每一份正本中加入一则由运输经营人签名的批注来签发可转让货物单证。基本原则是，如果运输经营人和托运人达成协议，（可转让的或不可转让的）任何运输单证都可以转换为可转让货物单证，前提是附有批注的单证符合第 2 条第 5 款载述的“可转让货物单证”的定义。

46. 第 3 款就把运输单证转换为可转让货物单证给运输经营人提供了关于批注所需内容的更多指导。首先，第 3 款要求批注以醒目方式标明第二条第 5 款中的“可转让货物单证”的定义。这种要求适用于当事人希望将不可转让的运输单证转换为可转让货物单证的情形。在此情况下，批注应当载有(a)通过“凭指示”、“可转让”或同等措词表明可转让货物单证中所述货物已由运输经营人接管并将凭持单人指示交付。这一要求的目的是确保，为了能够作为可转让货物单证对待，将把附有批注的运输单证明确标记为可转让货物单证。其次，第 3 款要求批注标明，运输单证将从指定日期起作为可转让货物单证。这一要求适用于（可转让或不可转让）的运输单证转换为可转让货物单证的所有情形。如果批注未标明运输单证作为可转让货物单证的起算日期，则适用第五条第 4 款中的默认规则，运输单证即被视为自签发之日起行使该功能。（见下文第 94 段）。

47. 在第 2 款(a)项中，“加入一则由运输经营人签名的批注”要求批注必须由运输经营人签名。它规定，有些运输单证文件最终可能会有预打印的批注。签名要求是为了确保，运输经营人而不是托运人对批注的内容负责，根据某些运输法公约签发的托运单可能就属于此种情况。应当将其与第十四条一并解读，第 14 条就如何满足关于电子记录的此类要求做了解释。

48. “每一份正本”的提法规定了运输经营人在如何加入批注上的义务。虽然《公约》未述及不遵守这一义务的法律后果，但运输经营人可能要在相关适用法律下承担法律后果。

49. “运输单证的每一份正本”一语中使用英文定冠词“the”一词明确表示，应当转换为可转让货物单证的单证不应当是任何运输单证，而是证明或载有运输经

²⁰ A/CN.9/1127, 第 16 至 22 段; A/CN.9/1134, 第 28 至 29 段; 第 57 至 72 段; A/CN.9/1164, 第 28 至 40 段; 第 66 至 68 段; A/CN.9/1170, 第 95 至 99 段; 第 100 段、第 102 段、第 113 至 114 段; A/CN.9/1199, 第 79 至 84 段; A/CN.9/1205, 第 42 至 46 段; 第 52 段; A/80/17, 第 58 至 62 段。

营人与托运人之间运输合同的运输单证。例如，在多式联运背景下，作为合同承运人行事的货运代理，可以通过对证明或载有该货运代理与托运人之间运输合同的多式联运单证进行批注来签发可转让货物单证。该货运代理无法通过对实施部分运输的实际承运人签发的运输单证进行批注来签发可转让货物单证，因为所述单证证明或载有货运代理与实际承运人之间的单独运输合同。

独立的可转让货物单证

50. 第 2 款(b)项允许在两种场景下不依附于任何先前存在的运输单证，签发独立的可转让货物单证。首先，在未签发任何运输单证的情况下，可以签发独立的可转让货物单证。在实务中，双方当事人某些交易中可以商定不签发运输单证。在其他一些交易中，已签发的运输单证可能不符合可适用运输法公约对运输单证的定义，从而导致有效运输单证的缺失。运输单证的缺失不应妨碍当事人商定签发可转让货物单证。

51. 其次，在运输单证签发后撤销的情况下，可以签发独立的可转让货物单证。例如，当事人可决定将海运提货单转换为可转让货物单证，以便利由于不可预见的情况而通过内陆运输运送货物。为了避免有可能造成的混乱，在这种情况下，建议撤销已签发的海运提单并签发独立的可转让货物单证，而不是通过批注将海运提单转换为可转让货物单证。

(c) 签发的时间（第三条第 4 款）²¹

52. 虽然第 2 款述及可转让货物单证的签发方法，但第 4 款规定了关于签发可转让货物单证的默认时间：即在货物由运输经营人接管时签发。这与“可转让货物单证”的定义是相一致的，它所指涉的是除其他外注明单证所述货物已由运输经营人接管的单证。这也符合标准的商业实践：接管之时即为运输经营人责任起算之始。

53. 第 4 款认识到物流业务和单证工作流程的多样性，如果各方当事人同意，并且运输单证已经签发，则允许晚些时候签发可转让货物单证。在稍后阶段签发可转让货物单证的可能性取决于先前是否有记录货物在运状况的运输文件。在根据第三条第 2 款(a)项将不可转让的运输单证转换为可转让货物单证的情况下，此种灵活性将特别有帮助。它还可以便利在实现某个里程碑时需要可转让货物单证的贸易融资安排。

(d) 防范多份可转让单证的保障措施（第三条第 5 款）²²

54. 第 5 款最大限度地减少了就同一批货物签发多份可转让单证的风险。可转让单证作为所有权凭证，允许合法转让对在途货物的所有权和/或控制权。如果针对同一批货物有不止一份可转让单证，就会造成货物合法所有权或控制权的混乱、

²¹ A/CN.9/1127, 第 15 段; A/CN.9/1134, 第 56 段; A/CN.9/1164, 第 79 段; A/CN.9/1199, 第 78 段; A/CN.9/1205, 第 40 至 41 段; A/80/17, 第 63 至 64 段。

²² A/CN.9/1134, 第 65 段; A/CN.9/1170, 第 101 段; A/CN.9/1199, 第 85 至 87 段; A/CN.9/1205, 第 47 至 49 段; A/80/17, 第 65 段。

产生双重质押或欺诈性转让的风险，并给第三方持单人、银行和保险公司造成法律不确定性。

55. 第 5 款规定了严格禁止：一旦运输经营人对某些货物签发了可转让货物单证，该运输经营人即不得要求就同一批货物签发可转让运输单证。在多式联运背景下，如果货运代理担任合同承运人，一旦货运代理就同一批货物签发了可转让货物单证，该货运代理不得要求实施部分运输的任何承运人签发可转让运输单证（例如提货单）。该规则述及经 1968 年议定书和 1979 年议定书修订的 1924 年《统一提单的若干法律规则的国际公约》（《海牙规则》）第 3 条第(3)款中出现的一个关键问题，因为该款规定海运承运人有义务应托运人请求签发提单。在这种情况下，货运代理可被视为相对于海运承运人的托运人。为了防止可转让单证的重复出现和由此产生的法律不确定性，第 5 款规定，可转让货物单证一经签发，货运代理即不得行使该项权利，从而保证了可转让单证在整个运输链中的独特性和完整性。

56. 虽然第 5 款没有明确禁止已签发可转让货物单证的运输经营人就同一批货物签发另一份可转让运输单证，但这一场景在实务中极不可能发生。可转让运输单证是运输经营人已接管货物的证据，通常是在货物实际移交时签发。一旦货物移交并签发了可转让货物单证，不得为了证明同一个运输经营人有合理理由签发另一份可转让运输单证而再次移交同一批货物。出于同样的原因，在货物移交给运输经营人之后，任何其他人（例如托运人或持单人）要求签发另一份可转让运输单证的风险在实务中也极不可能发生。因此，尽管没有明确禁止，但鉴于此类单证的操作性和证据性质，实际上已排除了同一个运营人给相同的货物签发多份可转让单证的情况。

57. 本公约没有涉及违反第 5 款规定的义务所产生的法律后果，特别是在可能给相同的货物签发多份可转让单证的情况下。就向银行双重出示信用证相关提单或可转让票据欺诈性副本的流通等所持的关切并非可转让货物单证所独有。这些风险长期存在于国际贸易中，并且历来是根据可适用国内法解决的，包括管辖文件欺诈、所有权冲突和银行实践的规则。因此，对于今后因可转让货物单证产生的此类违规行为的任何争议或赔偿责任，都将使用管辖运输和贸易融资方面文件双重出示和欺诈性文件复制的相同法律规则予以解决。这些问题超出了《公约》的范围。

58. 第 5 款没有变更或扰乱货运代理签发的自有提单与海运承运人就相同货物签发的主提货单并存的现有物流实践。自有提单通常是由货运代理签发的，货运代理协调整个运输链的工作，并且是相对于托运人的合同承运人。这些单证取决于其做成方式可能是可转让的。相比之下，主提单是由负责航程海运段的海运承运人签发的，可以做成将货运代理指定为收货人的直接提单。因此，主提单通常是不可转让的，主要用于记录海运承运人和货运代理之间的运输和交付义务。

(e) 指示单证（第三条第 6 款）²³

59. 第 6 款明确可转让货物单证应当是一份指示单证。此外，它还概述了可允许的各类指示单证：它可以凭指示或凭记名人的指示做成。如果未指明任何人，可转让货物单证即被视为做成凭托运人指示，从而保持其可转让性并确保所有权链的起始点明确。值得注意的是，该规则不允许无记名单证，即因其无需背书即可转让而通常被视为高风险的单证。然而，它确实允许在保留可追溯来源的同时经由交付实现转让的空白背书。

60. 在实务中，这种灵活性对出于商业或保密原因不愿意自己的名字出现在可转让货物单证上的银行和大宗商品交易员来说尤其重要。该规则允许可转让货物单证做成凭指示，而无需指明某一特定当事人，从而在仍然支持融资和交易操作所需可转让性的同时顾及了这类偏好。这种方法反映了对可转让运输单证的处理在法律确定性、商业效用和风险管理之间取得务实的平衡。

2. 第四条. 可转让货物单证的内容**(a) 总论²⁴**

61. 第四条概述了可转让货物单证的内容要求，对强制性和任择性要素做了区分。第四条第 1 款列举的内容具有强制性，因为运输经营人在签发可转让货物单证时预期将列入这几项。然而，第四条第 1 款中一项或多项强制性内容的缺失不会导致单证失效，也不会影响其作为可转让货物单证的法律效力—前提是它仍然符合第二条第 5 款所述定义（见第五条第 1 款）。此类缺陷可能会让运输经营人承担可适用国内法规定的赔偿责任（见第五条第 2 款）。

62. 相比之下，第四条第 2 款列举的内容是非强制性的。这些要素可由双方当事人斟酌列入，并可用于增列运营信息或法律信息以对单证加以补充。

(b) 强制性清单（第四条第 1 款）²⁵

运输经营人的名称和地址（第四条第 1 款(a)项）

63. 由于运输经营人是根据合同负责货物运输的人，因此确定运输经营人的名称和地址，是确立合同责任、确保明确依赖于可转让货物单证的第三人的关键所在。

64. 与会者针对海运尤为强调了正确确定承运人的重要性。在实务中，承运人通过代理人或中间人运营时会出现争议，从而导致无法确定运输合同究竟对谁具有

²³ A/CN.9/1127, 第 23 至 24 段; A/CN.9/1134, 第 73 段; A/CN.9/1164, 第 41 至 44 段; A/CN.9/1170, 第 103 至 104 段; A/CN.9/1199, 第 53 至 54 段; 第 88 段; A/CN.9/1205, 第 50 至 51 段。

²⁴ A/CN.9/1127, 第 27 至 30 段; A/CN.9/1134, 第 75 至 76 段; 第 78 段。

²⁵ A/CN.9/1127, 第 31 至 50 段; A/CN.9/1134, 第 77 段; A/CN.9/1164, 第 48 至 60 段; A/CN.9/1170, 第 107 至 110 段; A/CN.9/1199, 第 97 至 103 段; A/CN.9/1205, 第 52 至 53 段; A/80/17, 第 66 至 69 段、第 82 段。

法律约束力。例如，航运公司可以授权当地代理人签发运输文件或订立合同，但代理人的名称可能出现在文件上，从而导致在代理人或主要承运人是否承担赔偿责任上的模糊性。将运输经营人的正确名称和地址列入可转让货物单证有助于避免此类混乱，确保是向相关当事人提出索赔的，并且给合同义务的可履行性提供支持。

托运人的名称和地址（第四条第1款(b)项）

65. 由于托运人是与运输经营人订立运输合同的人，因此，确定托运人的名称和地址是澄清双方当事人之间合同关系的关键。

对托运人提供的货物的描述（第四条第1款(c)项）

66. 描述货物的信息对于识别货物、让可转让货物单证得以成为货物的表示和运输期间遭受的任何损失的证明至关重要。然而，第六条允许运输经营人对(c)项涵盖的具体信息做出保留，表明在某些情况下它对其准确性不承担责任（见下文第97至106段）。做出这一保留的理由是，这些具体信息是由托运人提供的，而不是基于运输经营人自己的检验或评估。

货物表面状况（第四条第1款(d)项）

67. 运输经营人接管时的货物表面状况对于确定货物的基线状况至关重要。不同于托运人在(c)项下提供的描述性信息，关于表面状况的说明是基于运输经营人在接管之时自己所做的检验和评估。它涉及无需打开包装或进行技术分析即可从外观观察到的内容。由于该信息来自运输经营人自己的观察，因此无法根据第六条对其做出保留。

68. 评估货物的表面状况是运输经营人的一项义务，运输经营人预期在可转让货物单证中准确记录其观察结果。第五条第6款中的推定规则加强了这一义务，该规则规定，如果可转让货物单证未注明货物的表面状况，则应视为注明货物在被接管时的状况明显良好（见下文第95段）。

接管的地点和日期（第四条第1款(e)项）

69. 运输经营人接管货物的地点和日期是确定运输经营人所负责任的起算时间的关键。接管地对确定公约本身的可适用性也发挥了关键作用（见上文第16段）。将其准确纳入可转让货物单证有助于确保各方当事人能够确定《公约》是否管辖单证的签发、转让和法律效力。

70. 此外，接管日期是运输经营人承担义务的起始点，可能会影响对货物交付截止日期、时效期和赔偿责任风险的计算。为了保持法律确定性，第五条第5款载述一条推定规则：如果可转让货物单证未注明接管日期，则货物视为在可转让货物单证签发之日即已接管（见下文第94段）。

签发的地点和日期（第四条第1款(f)项）

71. 可转让货物单证的签发地点和日期发挥多种法律和运营功能。签发地点事关对管辖权和适用法律的确定。可转让货物单证所述可转让货物单证的签发地点也是触发根据第一条第1款(c)项适用《公约》的某一项标准（见上文第18段）。

72. 签发日期同样重要。它是了解可转让性启动和背书先后顺序等各种法律效力的参考点。为了确保法律确定性，第五条第3款和第4款确立了两项推定规则，这些规则对日期虽已列入可转让货物单证但其重要性尚不明确和运输单证转换为可转让货物单证但未指明生效之日的情况均予适用（见下文第94段）。

运输合同的条款（第四条第1款(g)项）

73. 本项述及独立可转让货物单证已经签发并作为运输合同主要书面记录的情况。在这种情况下，可转让货物单证预计将反映运输合同的条款，确保运输合同各方当事人的权利和义务在可转让货物单证中明确写明。

74. 使用根据第三条第2款(a)项对现有运输单证进行批注的方式签发可转让货物单证的，“运输单证”的定义则能加强与运输合同的联系，因为该定义将单证描述为证明或载有运输合同的单证。运输文件未曾签发或已被撤销的一如同第三条第2款(b)项的设想——独立的可转让货物单证承担该证据职能。

75. 运输合同的条款是确定并非初始托运人的可转让货物单证持单人法律地位的关键。将这些条款列入可转让货物单证，是确保持单人能够理解和行使其权利同时也承担因其行动而产生的任何赔偿责任的关键。

76. 此外，运输经营人为履行其义务而要求提供信息、指示或文件的，必须根据第八条首先向持单人索求这些信息、指示或文件。尽管运输经营人做出合理努力但持单人仍未在合理时间内提供必要意见的，后备机制即为运输合同本身。它凸显了运输合同的职能，即不仅是持单人权利和赔偿责任的来源，而且也是运输经营人与持单人沟通不畅时做出运营决策的指导框架（见下文第133至136段）。

交付地点（第四条第1款(h)项）

77. 货物交付地点也是根据第一条第1款触发《公约》适用的某一项标准（见上文第17段）。货物交付地点指明持单人可以出示可转让货物单证并要求运输经营人交付货物的地点。在非班轮海上运输（“不定期货船运输”）中，货物经常是在途出售的，其最终目的地可能会发生变化。然而，交货地点一卸货港一通常在签发海运提单之时即已知晓。

正本份数（第四条第1款(i)项）

78. 本项要求可转让货物单证注明可转让货物单证的正本份数。即使仅签发一份正本，此要求也予以适用，目的是避免模糊不清并确认不存在其他正本。

79. 注明正本的份数反映了既有商业实践，特别是在通常签发提单多份正本的海上运输中。注明正本的份数在融资安排中尤其重要。如果存在多份正本，并且银

行只持有一份正本，则存在另一名持单人对货物提出主张的风险。明确注明正本的份数有助于降低对货物失去控制的风险。

80. 注明正本份数的要求是对第三条第 2 款(a)项所述关于签发方法的规则的补充，该规则允许使用在运输单证“每一份正本”中加入由运输经营人签名的批注的方式签发可转让货物单证（见上文第 48 段）。指明正本的份数确保以透明一致的方式对所有正本进行批注。该要求还是对第 17 条关于可转让货物单证载体变更规则的支持，该规则要求在变更生效之前交出载于先前载体的所有正本（见下文第 199 段）。明确注明正本份数便利遵守这一规则，并有助于防止从纸质单证变更为电子记录或从电子记录变更为纸质单证所产生的不确定性。

81. 注明正本的份数与第七条第 5 款和第十条规定的持单人行使权利的规则密切相关。签发多份正本的，持单人必须出示所有正本才能行使处置权。然而，交出一份正本即可要求交付货物。第十条建立了一个由两部分组成的框架，该框架取决于可转让货物单证是否注明已签发了不止一份正本。此种框架影响交出一份正本的法律后果以及任何余下正本的地位（见下文第 150 至 153 段）。

运费的付款条件（第四条第 1 款(j)项）

82. 运费的付款条件是运输合同的一个基本方面。注明运费是预付还是在目的地支付，可以向所有相关各方当事人澄清货物附带的财务义务。“运费预付”等术语确认运输经营人已收到付款，并且在交付时无需支付进一步的运费。“运费在目的地支付”等短语表明，持单人收到货物之前，仍需要结算运费。此信息对于持单人来说尤其重要，因为持单人可能不知道初始付款安排。它影响持单人主张交付的能力，并可能影响可转让货物单证的商业价值。

(c) 非强制性清单（第四条第 2 款）²⁶

交付日期或期间（第四条第 2 款(a)项）

83. 列入交付日期或期间对依赖可转让货物单证的各方当事人是有实际好处的。对于持单人来说，它使得预期交付的时间安排具有可见性，而这可能会影响与转售、融资或物流有关的决策。对于银行来说，它有助于评估基础贸易融资交易的可靠性和时间选择。

运输路线、运输方式和追踪信息（第四条第 2 款(b)项）

84. 在可转让货物单证中列入运输路线的具体信息和运输方式可以有若干实际用途。确定预期路线和运输模式（例如海运、铁路运输、公路运输、航空运输）有助于各方当事人预测在途时间、评估风险并规划下游的物流。注明转运点可以提供关于货物处理或转移的可能地点的洞见，而此事关对潜在延误、损坏风险或海

²⁶ A/CN.9/1127，第 51 至 52 段；A/CN.9/1164，第 61 至 65 段；A/CN.9/1170，第 111 至 112 段；A/CN.9/1199，第 104 段；A/CN.9/1205，第 54 段；A/80/17，第 70 至 71 段。

关程序的评估。提供关于追踪的具体信息（例如参考号、数字访问代码或平台链接）给实时可见性提供了支持并增强了供应链的协调。

85. 对于持单人来说，运输路线具体信息、运输模式和追踪信息对于期望管理和做出有关转售、融资或库存规划的明智决策非常有价值。对于银行、保险公司和其他第三人来说，它有助于风险评估和运营监督。

运输合同适用法律（第四条第2款(c)项）

86. 运输合同通常受制于包括国际公约和国内法在内的复杂的法律框架。适用法律的提法有助于澄清管辖运输经营人义务、赔偿责任和争议解决机制的法律制度。这在跨国界多式联运中特别有用。

87. 对于托运人以外的持单人来说，了解由哪一种法律制度管辖运输合同对于了解其权利的范围及其潜在赔偿责任的规模至关重要（见第七条第2款和第九条第2款(a)项）。对于银行、保险公司和第三人来说，它有助于评估法律风险并确定索赔的可执行性。这些实体通常在贸易融资、货物保险和商业交易方面依赖于可转让货物单证，明确管辖所述单证的法律框架尤其重要。

任何其他具体信息（第四条第2款(d)项）

88. 该项条文允许按照交易的具体需求灵活调整可转让货物单证。列入更多具体信息的能力反映《公约》认识到运输和贸易做法形式多样并且在不断变化之中。这些具体信息可能包括具体的处理说明、海关相关信息和保险参考资料。

3. 第五条. 可转让货物单证的缺陷

89. 第五条述及可转让货物单证的缺陷特别是第四条第1款列出的一项或多项必需信息的缺失所产生的法律后果。它提供了一种平衡兼顾的做法，既保留单证作为可转让货物单证的法律影响或有效性，同时保持对其内容的问责。它还制定了推定规则，以述及关键日期缺失或表述模糊的情况，以及可转让货物单证未说明由运输经营人接管时货物的表面状况。

(a) 虽然具体信息缺失但仍保持有效性（第五条第1款）²⁷

90. 第1款澄清，第四条第1款要求的一项或多项具体信息（例如交货地点、正本份数或运费缴款条件）的缺失不会让该单证作为可转让货物单证的地位自动失效，但前提是单证仍然符合第二条第5款所述定义。

91. 该规则反映了这样一种功能做法：可转让性取决于将权利授予持单人的能力以及通过背书或交付进行转让的能力，而不是取决于在形式上的完美无缺。它确保微小的遗漏或文字错误不会损害可转让性或扰乱商业交易，尤其是在快节奏或大交易量的交易环境中。

²⁷ A/CN.9/1127, 第53至57段; A/CN.9/1134, 第78段; A/CN.9/1164, 第28段、第70至74段; A/CN.9/1199, 第105段; A/CN.9/1205, 第33段和第55段。

(b) 对缺陷的赔偿责任（第五条第 2 款）²⁸

92. 第 2 款明确规定，保持可转让性并不免除运输经营人根据适用法律对可转让货物单证中的任何缺陷承担的赔偿责任。如果必需具体信息的缺失导致灭失或损坏，或阻碍持单人行使其权利的能力，仍有可能对运输经营人追责。该项条文强化了文件精准完备的重要性，同时确保《公约》不会让承运人免于承担国际公约或国内法产生的后果。这种做法助力《公约》促进在国际贸易中可靠高效使用可转让货物单证的大目标，同时在手续上又没有做出可能阻碍切实利用可转让货物单证的僵化规定。

(c) 推定规则（第五条第 3 款至第 6 款）²⁹

93. 为了促进法律确定性和操作清晰度，第 3 款至第 6 款载述推定规则，以处理关键日期缺失或表述模糊的情况以及可转让货物单证未说明货物在运输经营人接管时的表面状况的情况。

94. 根据第 3 款，如果可转让货物单证列有日期但未澄清其含义，则推定该日期推定为可转让货物单证签发日期。该规则确保，依赖于可转让货物单证的当事人可以明确参照确定可转让货物单证生效日期。如果第三条第 3 款（涉及将运输单证转换为可转让货物单证）所要求的批注未指明运输单证作为可转让货物单证的日期，则该运输单证被视为自其签发之日起根据第 4 款发挥该作用。如果可转让货物单证未列有运输经营人接管货物的日期，则货物被视为已根据第 5 款在可转让货物单证签发之日接管。

95. 第 6 款确立了与第四条第 1 款(d)项密切相关的另一项推定规则。如果可转让货物单证违反第四条第 1 款(d)项的要求，未载明货物在运输经营人接管时的表面状况，则视为可转让货物单证载明货物当时的表面状况良好。该规则免除了运输经营人在每一份可转让货物单证中载明“表面状况良好”等条款的义务。如果可转让货物单证对此未作规定，则推定货物在运输经营人接管时实际上处于表面状况良好的状态。同时，除非另有说明，否则推定规则给持单人对货物以可接受状态接收的期望提供了保障。之所以规定推定规则仅适用于货物的表面状况，是因为考虑到运输经营人无需进行侵入性检验即可发现任何缺陷。该规则不适用于隐藏的缺陷，从而在运输经营人的义务和实际限制之间保持了公平的平衡。

96. 这些推定规则减少了模糊不清之处，有助于避免因时间安排和货物表面状况产生的争议，这些争议可能影响权利的行使和主张的可执行性。通过建立明确的推定规则，《公约》增强了可转让货物单证作为法律和商业文书的可靠性，即使在文件不完整或不准确的情况下也是如此。

²⁸ A/CN.9/1199，第 105 段；A/CN.9/1205，第 56 段。

²⁹ A/CN.9/1127，第 58 至 63 段；A/CN.9/1164，第 53 段、第 75 至 80 段；A/CN.9/1170，第 115 至 116 段；A/CN.9/1205，第 57 段；A/80/17，第 72 至 73 段。

4. 第六条. 可转让货物单证的证据效力

97. 第六条载有管辖可转让货物单证证据价值的规则。它述及持单人可依赖于可转让货物单证中所载信息的方式以及运输经营人可以对该证据效力加以限定或反驳的条件。

(a) 可予以保留的信息的范围（第六条第 1 款的起首部分）³⁰

98. 第六条第 1 款涉及通常由托运人提供的具体信息，如第四条第 1 款(c)项提及的货物的一般性质、识别标志、数量和重量。这些具体信息列入可转让货物单证的，持单人、银行、保险公司和其他第三人可以依赖这些具体信息作为体现货物特征的证据。

99. 《公约》承认，运输经营人可能并不总是能够核实这一信息的准确性。为了防止不公平承担赔偿责任或虚假陈述，第六条第 1 款允许运输经营人在某些情况下对单证中的这类信息做出保留。

(b) 做出保留的条件（第六条第 1 款(a)项和(b)项）³¹

100. 运输经营人可以加入一项保留条件，以表明其不对托运人提供的信息的准确性承担责任，但前提是满足以下两个条件中的任一条件：第一，运输经营人实际知晓或有合理理由相信该信息是虚假或具有误导性。如果运输经营人知晓或怀疑托运人所做描述不准确，但没有对该描述做出保留，则运输经营人将有很大可能对货物灭失或损坏承担责任。这同样适用于运输经营者不具备对信息进行核对的合理手段的情况。如果运输经营人缺乏核实货物(例如密封集装箱)的实际能力，则它可以拒绝对所述具体信息的准确性承担责任。

101. 这些保障措施有助于保护运输经营人免于因无法核实或可能误导的信息而承担赔偿责任。由于(a)和(b)项载述了运输经营人对托运人提供的信息做出保留的条件，运输经营人应当在可转让货物单证中具体列明做出保留的那一项。

(c) 证据功能（第六条第 2 款）³²

102. 第 2 款规定，除非根据第 1 款所述条件做出保留，否则可转让货物单证将如同单证所述成为运输经营人接管货物的初步证据。这一规定反映了可转让货物单证的证据职能。可转让货物单证是运输经营人收到货物的证明，包括单证所载货物描述、数量和状况。如果运输经营人没有对托运人提供的信息作出保留，则推定其已接受可转让货物单证所述货物。

103. “初步证据”的术语表明，除非另有证明否则推定该单证是准确的。它将举证责任转移给运输经营人，如果没有按照所述接管货物，运输经营人即可反驳该

³⁰ A/CN.9/1127, 第 67 至 68 段; A/CN.9/1164, 第 81 段; A/CN.9/1205, 第 58 段。

³¹ A/CN.9/1127, 第 67 至 68 段; A/CN.9/1164, 第 81 段; A/CN.9/1199, 第 14 至 15 段; A/80/17, 第 74 至 75 段。

³² A/CN.9/1127, 第 67 至 68 段; A/CN.9/1199, 第 16 至 17 段; A/CN.9/1205, 第 59 段。

推定。如果运输经营人根据第 1 款对信息做了保留——由于对不准确或核实能力不足的实际知悉——该推定则不适用于这些具体信息。

(d) 保护善意行事的第三人（第六条第 3 款）³³

104. 第 3 款引入了一条针对依赖可转让货物单证所载信息善意获得该单证的第三人的保障措施。它限制了运输经营人在单证转移后质疑该信息准确性的能力，从而加强了可转让货物单证的可转让性。

105. 该规则向接收可转让货物单证并依赖其内容做出决策、发放信贷、为商品投保或主张权利的诸如银行、保险公司或买家等第三人提供保护。如果运输经营人随后试图证明可转让货物单证的某些信息不准确，除非根据第 1 款对该信息做出保留，否则这种证据对第三人来说是不可接受的。这种规则在促进可转让货物单证可转让性方面发挥着至关重要的作用，它强化了这样一项原则，即依赖于单证内容善意行事的第三人可以比初始转让人获得更好的所有权。这种保护有助于提升对可转让货物单证可靠性的信心，并便利所述单证在商业和金融市场的流通。重要的是，这种保护仅适用于善意行事的第三人，即对任何不准确之处或欺诈意图均不知悉的第三人。

106. 该规则列有一则重要的例外：如果运输经营人对托运人提供的信息做了保留——要么是因为对其不准确之处的实际知悉，要么是因为没有进行核实的合理手段——第三人就无法依赖该信息。因此，在这方面没有必要向第三人提供保护。

D. 第三章. 持单人的权利和赔偿责任

1. 第七条. 可转让货物单证持单人的权利

107. 第七条确立了管辖可转让货物单证持单人权利的基本法律框架。在一些普通法的法域中，持单人通常被视为通过法定转让或让与等机制获得权利，从而实际上接替了初始缔约方的位置。相比之下，一些大陆法系的法域在概念上将持单人作为第三人受益人，即有权执行合同的某些条款，但不一定获得合同约定的全部权利。这些迥然不同的理论反映了在合同法和对待可转让单证的做法上存在更大的差异。

108. 第七条第 1 款和第 2 款采用了功能性表述，但没有规定具体的理论基础。根据第七条第 1 款，持单人享有可转让货物单证所述全部权利，并且这些权利只能由持单人行使。这项规则强调了可转让货物单证本身具有的独立于托运人和运输经营人之间基本合同关系的自主法律价值。第七条第 2 款对这些权利做了补充，设有可转让货物单证本身虽未做规定但源于运输合同和运输合同适用法律的权利。这些权利包括了对运输经营人提出索赔的权利、处置权（前提是这类权利见于运输合同的规定）以及运输合同适用法律所述任何其他权利。

³³ [A/CN.9/1127](#), 第 66 段、第 69 至 70 段; [A/CN.9/1164](#), 第 83 至 87 段; [A/CN.9/1199](#), 第 18 段; [A/CN.9/1205](#), 第 59 段。

109. 第七条第 3 款保障并非托运人因而也并非运输合同初始当事人的持单人的利益，确保这类持单人获得可执行权利，并受到免于合同条款不一致影响的保护。

110. 第七条第 4 款对可转让货物单证作为所有权凭证的性质做了描述。它称，可转让货物单证的转让与货物的实际移交具有相同法律效力，从而便利在途货物的出售，给可转让货物单证在贸易融资中发挥作用提供了支持。

111. 然而，必须指出的是，《公约》没有就货物所有权的转让方式做出规定。同样，《公约》不谈及持单人对可转让货物单证设定担保权的权利。虽然《公约》没有提及在可转让货物单证上设定担保权的机制，但并不排除当事人设立这样的机制。可转让货物单证上的任何担保权益的设定、第三人效力和优先权都将由其他法律制度决定，包括管辖可转让货物单证本身的相关法律。《公约》中的任何规定概不妨碍缔约国通过根据《贸易法委员会担保交易示范法》（2016 年）颁布法律寻求提供更多法律确定性。

112. 第七条第 5 款载述根据可转让货物单证行使权利的要求。由于可转让货物单证是一种可转让的单证，持单人就必须通过向运输经营人出示单证自证合法。

(a) 持单人的专属权利（第七条第 1 款）³⁴

113. 第 1 款确立了一项基本原则：可转让货物单证一经签发，它所赋予的权利——最为显著的是要求在目的地交付货物的权利——只能由持单人行使。该项规则确认了可转让货物单证作为可转让单证的功能。

114. 通过把权利的行使限定于持单人，《公约》确保可转让货物单证是作为通往货物的独一无二钥匙发挥作用的。持单人，无论是初始收货人还是通过背书或交付的受让人，都是有权行使可转让货物单证所述权利的唯一当事人，包括向运输经营人提取货物的权利。

115. 该规则与第十条第 1 款密切相关，该款规定，只有在持单人交出可转让货物单证的情况下才能要求交付货物。这些条文共同强化了这样一项原则，即可转让货物单证是行使要求在目的地交货的权利的唯一工具。重要的是，要求在目的地交货的权利是可转让货物单证的固有权利，而无论其条文中是否有明确规定。这确保了运输经营人有义务只向出示和交出单证的一方当事人交付货物。

(b) 由持单人而不是托运人获得的权利（第七条第 2 款）³⁵

116. 根据第 2 款，并非托运人的持单人获得除可转让货物单证规定的权利之外的其他权利。它们包括：(a)根据运输合同向运输经营人提出索赔的权利；(b)在适用情况下的运输合同所述处置权；以及(c)运输合同适用法律所述权利。为免生疑问，该项条文规定第三方持单人没有义务审视运输合同或评估运输合同管辖法律。

³⁴ A/CN.9/1199，第 27 段；A/CN.9/1205，第 66-67 段；A/80/17，第 88 至 89 段和第 92 段。

³⁵ A/CN.9/1127，第 71 至 75 段；A/CN.9/1164，第 88-93 段；A/CN.9/1170，第 84 至 85 段；A/CN.9/1199，第 19 至 26 段；A/CN.9/1205，第 60 至 65 段；A/80/17，第 77 至 86 段、第 90 至 92 段。

向运输经营人提出索赔的权利

117. 第七条第 2 款列出了持单人可行使的权利之一，即根据运输合同向运输经营人提出索赔的权利，视同运输经营人是该合同的一方当事人。这项权利对于可转让货物单证的法律和商业效用至关重要，因为它使持单人得以能够对违反运输经营人义务的行为寻求补救。

118. 通过规定持单人可以“视同合同一方当事人”提出索赔，《公约》确保持单人享有执行运输合同各项条款的直接法律地位，并且可以独立于托运行事。它还允许持单人按照运输合同的规定参与例如仲裁或诉讼等争议的解决。通过确保持单人可以直接向运输经营人提出索赔，《公约》增强了可转让货物单证的可转让性。它让单证得以能够在贸易和金融中自由流通，确保每个持单人都有权独立于托运人和运输经营人之间的初始合同执行索赔要求。

处置权（在适用情况下）

119. 持单人可以行使的另一项权利是根据运输合同享有的处置权。处置权一般指持单人向运输经营人发出指示例如改变交货地点或时间的能力。

120. 处置权的概念在诸如铁路和公路运输等内陆运输制度及航空运输中早已确立，在航空运输中，托运人或在某些情况下收货人可以向承运人发出指示，例如在运输途中改变货物方向的指示。相比之下，现行海事公约不同于《鹿特丹规则》同，没有提供关于处置权的框架。因此，第七条第 2 款中提及的处置权应理解为仅适用于这种权利存在于运输合同中的情况。

121. 《公约》有意没有界定“处置权”这一术语，而是根据运输合同适用法律解释其范围和适用，包括相关的国际运输法公约，例如《国际铁路运输公约》/《国际货约》的《国际铁路货物运输合同统一规则》（《国际货约统一规则》，2016 年；2020 年《国际铁路货运协定》；经 2008 年附加议定书修订的 1956 年《国际货物公路运输合同公约》（《公路货运公约》）；1999 年《统一国际航空运输某些规则的公约》（《蒙特利尔公约》）。这些公约对行使处置权规定了具体的条件，例如有权发出指示的一方当事人的身份、出示文件和在时间安排上的限制。³⁶因此，可转让货物单证持单人必须根据运输合同适用法律行使这一权利。权利的范围可能会视运输方式和合同条款的情况而有所不同。

运输合同适用法律规定的权利

122. 第 2 款扩大了持单人应享权利的范围，规定持单人也获得运输合同适用法律规定的权利，视同其是该合同的一方当事人。该项条款确保持单人有权享有运输合同适用法律规定的任何法定权利。

123. 运输合同通常受补充或推翻合同条款的国际公约或国内法管辖。这些法律制度可能赋予合同当事人更多权利，例如因迟延、损失或损害获得赔偿的法定权利，以及与索赔、时效期限或举证责任有关的程序性权利。第 2 款保障了持单人

³⁶ 见《国际货约统一规则》第 18 条和第 19 条；《国际铁路货运协定》第 25 条；《公路货运公约》第 12 条；《蒙特利尔公约》第 12 条。

的地位，澄清其权利不限于可转让货物单证或运输合同规定的权利，而是延伸至运输合同赖以适用的更广法律框架下的其他权利。

(c) 防止合同条款不一致（第七条第 3 款）³⁷

124. 第 3 款为并非托运人的可转让货物单证持有人确立了一项关键的保护规则。它规定，运输经营人不得对这类持有人援用与可转让货物单证明示条款不相一致的运输合同的任何条款。这项规定强化了这样一项原则，即可转让货物单证是管辖运输经营人和持有人之间法律关系的权威性文件。

125. 该规则旨在保护善意取得可转让货物单证并依赖其内容的第三方持有人。由于这些持有人不是运输合同的当事人，他们必须能够相信可转让货物单证明示条款准确反映了运输经营人所持义务。允许运输经营者援引基础合同中的冲突条款将会损害可转让货物单证的可靠性，并危及其可转让功能。

126. “明示条款”这一术语是指转让交付义务等可转让货物单证所载明确具体的条文。运输合同中任何隐藏的或有冲突的条款，例如免责声明、除外责任或程序限制的条文，都无法推翻可转让货物单证中给并非托运人的持有人明确规定的条款。

(d) 所有权凭证的功能（第七条第 4 款）³⁸

127. 第 4 款申明，就获得对货物的权利而言，可转让货物单证占有的签发和转让——无论是初始还是后续签发和转让——都与货物的实际移交具有相同的法律效力。该项条文是可转让性的概念的核心所在，彰显了可转让货物单证作为国际贸易中所有权凭证的作用。

128. 在商业实践中，特别是在国际运输中，由于距离、海关手续或融资安排的缘故，货物的实际交付往往不切实际或被延误。《公约》的解决之道是，承认持有可转让货物单证即等同于持有货物。这意味着单证持有人可以获得对货物的权利，即使货物没有实际交付给持有人。该规则适用于由托运人进行的初始转让和通过背书或交付进行的任何后续转让。

129. 该项条文有助于在货物销售交易、贸易融资和抵押安排中使用可转让货物单证，在这些交易中，对货物的权利是在不实际转让货物的情况下转让的。与此同时，关于持有人可能获得的有关货物的权利的法律性质（将根据相应交易适用法律予以确定），该项条文顾及不同法律制度之间的差异。

³⁷ A/CN.9/1205，第 65 段；A/80/17，第 87 段。

³⁸ A/CN.9/1127，第 75 段；A/CN.9/1164，第 93 段；A/CN.9/1199，第 28 至 31 段；A/CN.9/1205，第 68 段；A/80/17，第 93 段。

(e) 持单人行使权利（第七条第 5 款）³⁹

130. 第 5 款载述持单人行使其在可转让货物单证下权利的程序要求：持单人必须向运输经营人呈交可转让货物单证。呈交可转让货物单证的要求确保运输经营人能够核实权利行使人的合法性。这条规则同等适用于可转让货物单证下的所有权利。

131. 持单人无需出示所有正本即可行使可转让货物单证规定的各项权利。举例说，如同第十条第 2 款的规定，持单人可以一经出示和交出可转让货物单证的一份正本即行使要求在目的地交货的权利（见下文第 150 至 151 段）。但是，如果持单人想要使用处置权就必须出示所有正本。这一保障措施防止不同正本的持单人发出相互冲突的指示，并确保对货物行使独有和透明的控制。

132. 《公约》没有列明行使索赔权所需正本份数，承认不同法域对这一问题的处理方式各不相同。在一些法律制度中，法院要求出示所有正本，而另一些法律制度则认为这种要求不合理——特别是在损坏货物所涉案件中，在这种情况下，通常在交货时会交出至少一份正本。该事项关涉根据诉讼地法律而有所不同的程序规则，因此，将不在《公约》范围之内。

2. 第八条. 信息、指示或文件缺失⁴⁰

133. 第八条涉及在履行根据可转让货物单证相关运输合同所持义务时遇到的一个实际挑战：运输经营人履行其义务所需基本信息、指示或文件的可能缺失。这一规则对于防止在谁有权向运输经营人发出指示上模糊不清至关重要。舍此运输经营人可能会面临互有冲突的索赔或不确定性，特别是在可转让货物单证已经易手的情况下。

(a) 指定持单人为联络人

134. 第八条规定，在可转让货物单证情况下，持单人是有权向运输经营人提供所需信息、指示或文件的人。该澄清至关重要，它确保运输经营人不会错误地依赖可能不再拥有某些权利的当事人。

135. 对签发可转让运输单证未做规定的，运输经营人通常会酌情向托运人或收货人索求必要的信息、指示或单证。将明确确定当事人，并经由合同授权其提供此类指导。然而，《公约》引入了不同的法律架构，目的是保护可转让货物单证的持单人。持单人的概念——持有可转让货物单证的人（第二条第 4 款）——取代了托运人和收货人的某些角色。这种转变需要有明确的规则，以确定当重要信息、指示或文件缺失时运输经营人应该向谁求助。

³⁹ A/CN.9/1127, 第 78 段; A/CN.9/1164, 第 95 段; A/CN.9/1199, 第 33 至 42 段; 第 55 段; A/CN.9/1205, 第 70 至 72 段。

⁴⁰ A/CN.9/1127, 第 35 段、第 87 至 89 段; A/CN.9/1170, 第 11 至 17 段; A/CN.9/1199, 第 44 至 45 段; A/CN.9/1205, 第 73 段; A/80/17, 第 95 至 97 段。

(b) 将运输合同作为后备

136. 虽然第八条没有明确规定持单人负有提供所要求的信息、指示或文件的法律义务，但却暗含将操作风险分配给持单人的含义。运输经营人必须做出合理努力以向持单人获取缺失的要素，并留出予以回应的合理时间。这些标准有意留有灵活性，允许根据诸如紧急程度、货物易腐性或通信限制等运输业务具体情况做出调整。然而，由于第八条允许运输经营人根据运输合同行事，如果持单人未采取行动——无论是因为未予回应还是由于联系不上——这种不作为造成的诸如运输过程中的延误或出现复杂情况等后果，都将由持单人而不是运输经营人承担。这一规定有助于保护运输经营人不会仅因为持单人未予答复而承担赔偿责任或违约。

3. 第九条. 持单人的赔偿责任

137. 第九条引入了一个确定并非托运人的可转让货物单证持单人赔偿责任的细致入微的框架。当托运人仍是持单人时，很明确的是，托运人显然受其与运输经营人之间的运输合同所有条款的约束，包括可能承担的赔偿责任。然而，在运输经营人与作为第三人的持单人之间，可转让货物单证所述权利已经转让给其的持单人是否也将承担赔偿责任则就不太明确了。各国的法域在该事项上的规定很不统一。

138. 该项条文对仅持有单证的持单人和根据单证采取行动的持单人做了区分。其目的是确保，任何占有单证但未行使任何相关权利的人不会自动承担运输合同项下的赔偿责任。这在商业背景下尤为重要，因为此类单证可能因诸如融资等与货物实际运输无关的原因而被转让。同时，该项条文确保未行使可转让货物单证所述权利的持单人承担一定的赔偿责任。

(a) 持单人不会自动承担赔偿责任（第九条第 1 款）⁴¹

139. 第 1 款源自《鹿特丹规则》第 58 条第 1 款，确立了仅仅占有可转让货物单证并不会产生赔偿责任的基本原则。具体而言，该款规定，并非托运人且未行使《公约》第 7 条规定的任何权利的第三方持单人，不会仅因为持有该单证而承担运输合同项下的赔偿责任。该项条文旨在保护例如银行、投资者或中介机构等为与运输合同履行无关的目的而取得可转让货物单证的当事人，确保其不致无意中承担合同约定的赔偿责任。例如，为贸易融资目的持有可转让货物单证且未参与运输合同的履行（例如，向运输经营人发出指示）的银行，无需担心其可能被迫承担任何赔偿责任（例如运费）。

140. 该项规定澄清，运输合同仍然是在运输经营者和托运人之间，除非第三方持单人通过根据第 7 条行使任何权利而予以介入。

⁴¹ A/CN.9/1127, 第 90 段; A/CN.9/1170, 第 18 和 22 段; A/CN.9/1199, 第 46 段; A/CN.9/1205, 第 74 段。

(b) 持单人在行使权利后的赔偿责任（第九条第 2 款）⁴²

141. 第 2 款载述并非托运人的可转让货物单证持单人可以承担赔偿责任的各种情况。在此类持单人行使第 7 条规定的权利，例如要求在目的地交付货物的权利时，该规定即行生效。权利一经行使，持单人即被视同运输合同当事人，但仅限于(a)项和(b)项所述可以从法律上确定赔偿责任的归属或按照合同可予以查明的范围内。

142. 根据(a)项，持票人承担根据运输合同管辖法律应当由行使此类权利的人承担的任何赔偿责任。它可包括诸如支付未付运费的义务等法定义务。

143. (b)项确立了赔偿责任的更多依据：持单人承担因行使运输合同项下的权利而产生的任何赔偿责任，但仅限于此类赔偿责任可从可转让货物单证中查明。“可查明”一词保留了灵活性，即如果持单人能够从可转让货物单证中确定确有此种赔偿责任，则赔偿责任可以不在可转让货物单证中写明。例如，如果可转让货物单证就处置权做了规定，但未指明持单人究竟必须在多大程度上偿还运输经营人因执行指示而产生的费用，则偿还义务仍然可从可转让货物单证中“查明”。

4. 第十条. 货物的交付**(a) 总论⁴³**

144. 第十条确立了在可转让货物单证下货物交付的法律和操作框架。该条款强化了可转让货物单证作为所有权凭证的原则，持单人占有可转让货物单证是提取货物的关键。该规则是可转让货物单证可转让性和发挥所有权凭证功能的核心所在，可以确保货物仅交付给持单人。

145. 本项规定应与保留了管辖运输合同的国际公约和国内法可适用性的第一条第 3 款一并解读。除本公约另有规定外，运输经营人、托运人和收货人的权利、义务和赔偿责任仍受现行更广法律框架的约束（见上文第 20 段）。因此，如果可适用的运输法——例如《国际货约统一规则》、《国际铁路货运协定》、《公路货运公约》、《蒙特利尔公约》、《海牙规则》或相关国内法律——含有关于交付的更为详细或具体的规定（例如，货物收讫确认），则这些规则不会被第十条所取代。相反，它们是对公约的适用的补充，确保公约与其他国际和国内运输法律制度协调运作。

(b) 持单人交出可转让货物单证后交付货物（第十条第 1 款）⁴⁴

146. 第 1 款确认，运输经营人仅在持单人交出可转让货物单证后才有义务交付货物。该项规定基于以下原则：可转让货物单证具有所有权凭证的功能，只有得到法律认可的持单人才能要求交付货物。

⁴² A/CN.9/1164, 第 98 段；A/CN.9/1170, 第 19 至 22 段；A/CN.9/1199, 第 47 段；A/CN.9/1205, 第 75 至 77 段；A/80/17, 第 98 段。

⁴³ A/CN.9/1134, 第 16 至 17 段；A/CN.9/1170, 第 27 段；A/CN.9/1199, 第 52 段。

⁴⁴ A/CN.9/1127, 第 91 至 93 段；A/CN.9/1170, 第 23 至 26 段；A/CN.9/1199, 第 48 段；A/CN.9/1205, 第 78 段；A/80/17, 第 31 段。

147. “只有在交出……，才能要求”的表述意味着运输经营人没有义务将货物交付给可转让货物单证持单人以外的其他任何人。然而，该项条文未提及未交出可转让货物单证而交付货物所产生的法律后果；此类事项受可适用国内法管辖。

148. 第二条第 4 款将“持单人”一词定义为持有可转让货物单证且单证中指明该人为托运人、或为该单证签发时记明凭其指示交付的人、或为该单证经适当背书的被背书人；单证为空白背书指示单证的，则指该单证的持有人。（见上文第 28 至 30 段）。该定义确保把要求交付的权利与占有和应得权利挂钩，从而防止未经授权的索赔。

149. 第十条与第七条第 1 款密切相关，后者规定，只有持单人才能行使可转让货物单证规定的权利，包括要求在目的地交付货物的权利。第十条第 1 款为落实这项权利要求将可转让货物单证交给运输经营人。要求交出单证确保只有最终持单人——而非先前的持单人或未经授权的索赔人——才能提取货物。这就能保护运输经营人免受其他当事人今后提出的索赔的影响。

(c) 在有多份正本情况下的交付（第十条第 2 款）⁴⁵

150. 第 2 款载有在签发一份以上可转让货物单证正本的情况下处理交货问题的两部分框架。第一句确立了以下原则：交出一份正本即足以要求交货，并承认每份正本均具有同等法律效力。这就避免了在必须提交所有正本才能交货的情况下可能出现的不必要延误和在物流方面出现的复杂情况。

151. 重要的是，本项规定与第七条第 5 款并不冲突，该款要求行使处置权必须出示所有正本。这种区分是经过精心设计的：虽然为提高交付的运作效率货物交付可以基于一份正本进行，但处置权要求加大控制力度并提升确定性。要求行使处置权必须出示所有正本，可确保其他正本持单人不会发出相互冲突的指示（见上文第 130 至 131 段）。

152. 第二句引入了一项基于可转让货物单证本身内容的形式上的规则。无论实际签发了多少份正本，如果可转让货物单证载明有多份正本，则交出一份正本即使其他正本自动失效。该规则取决于可转让货物单证是否载明有多份正本，旨在保护所获得的可转让货物单证未载明有多份正本从而致使其不知道有其他正本的不知情持单人。如果此类持单人在货物已交付给另一人且该人已交出另一份正本后才出示一份可转让货物单证的正本，其在可转让货物单证下的权利仍然具有法律效力。在这种情况下，运输经营人可能无法再交付货物，但仍需向不知情持单人承担损害赔偿赔偿责任。

153. 此项规则大力鼓励运输经营人按照《公约》第四条第 1 款第(一)项的要求，在可转让货物单证中明确载明所签发的正本份数（见上文第 78 至 81 段）。他们由此便启动了保护机制，在提交一份正本后，其余正本的法律效力即告终止，从而限制了其赔偿责任风险。如果未列入此类说明，运输经营人就容易受到善意取得正本但随后因先前的交货而遭受损失的不知情持单人的索赔。实际上，该规则鼓励

⁴⁵ A/CN.9/1134，第 15 段；A/CN.9/1199，第 49 至 51 段；A/CN.9/1205，第 79 段；A/80/17，第 31 段。

提升签发环节的透明度，让操作实践向法律保障措施看齐，并降低出现互有冲突的各种索赔的风险。

5. 第十一条. 持单人权利的转让⁴⁶

154. 第十一条载有关于可转让单证所述权利的转让得到广泛认可的规则。这些权利的转让是同单证本身的转让同时进行的。该规则类似于 1988 年《联合国国际汇票和国际本票公约》第 13 条所述汇票和本票的转让规则。⁴⁷

155. (a)项就可转让货物单证的转让方式做了具体规定。鉴于可转让货物单证是一种指示性单证，(a)项规定可转让货物单证的转让采取转让背书和转让可转让货物单证的占有的方式。背书可以是（向给记名个人）的特别背书或（未指定受让人的）空白背书，后者允许仅凭交付即可进一步转让。这一双重要求确保法定所有权和控制权均转移给新的持单人。

156. (b)项涉及最后背书系空白背书的情况。在这种情况下，可转让货物单证可以仅凭占有权交付的方式予以转让而无需进一步背书。该项规则促进了商业交易的流动性，使可转让货物单证得以能够在各方当事人之间自由流通，而无需重复背书。

157. 《公约》没有定义“背书”的概念，也没有具体说明可转让货物单证获得适当背书的正式要求，该要求仍然是适用法律处理的问题。

158. 第十一条中的机制确保根据这些规则接收可转让货物单证的受让人成为拥有可转让货物单证所述全部权利的持单人。这有助于提升可转让货物单证转让的确定性和可预见性。重要的是，可转让货物单证所述相同权利是由一个持单人转让给另一个持单人的。然而，《公约》并未设想赔偿责任可以由一个持单人转让给另一个持单人。持单人行使这些权利产生的任何费用不应转移给后续持单人。

E. 第四章. 关于电子可转让货物单证的特殊条件

1. 综述⁴⁸

159. 《公约》从编拟之初就旨在涵盖以纸质和电子形式签发的可转让货物单证。

160. 根据第二条中“可转让货物单证”的定义，《公约》第二章和第三章的实体规则适用于以纸质单证或电子记录形式签发的可转让货物单证，《公约》将后者称为电子可转让货物单证。因此，《公约》采取了“载体中性”的做法，目的是确保，相同的法律制度适用于任何载体的可转让货物单证，且不偏向于其中任何一种载体。

⁴⁶ A/CN.9/1127, 第 80 至 86 段；A/CN.9/1164, 第 820 段；A/CN.9/1170, 第 28 至 38 段；A/CN.9/1199, 第 53 至 57 段；A/CN.9/1205, 第 80 至 81 段；A/80/17, 第 99 至 102 段。

⁴⁷ 大会第 43/165 号决议，附件。

⁴⁸ A/75/17, 第二部分, 第 81 段；A/CN.9/1134, 第 20 段；A/CN.9/1170, 第 47 至 49 段；A/CN.9/1199, 第 59 至 61 段；A/CN.9/1205, 第 82 至 85 段；A/80/17, 第 105 段、第 113 至 115 段。

161. 第二章和第三章中的实质性规则遵行这一做法，旨在适用于电子可转让货物单证并由电子可转让货物单证予以满足。然而，其中一些规则所确立的要求历来与纸质单证相联系，例如批注或（书面）注明、签名、背书和占有，这些要求可能不容易与电子记录联系起来。因此，第四章制定了一套规则，以克服影响使用符合这些要求的电子可转让货物单证的障碍。该规则还规定了电子记录作为可转让货物单证的最低要求，并允许可转让货物单证一经签发即“转换”载体（从纸质转换至电子，或从电子转换至纸质）。

162. 第四章以《电子可转让记录示范法》以及由贸易法委员会制定的其他电子商务立法文本（包括《电子通信公约》）的规定为范本。如同这些法规，第四章的规则也采用了“功能等同”做法，即规定了纸质单证交易相关形式的功能可通过使用电子手段予以实现的先决条件。

163. 第四章中的许多规则均要求使用“可靠方法”履行这些功能。“方法”一词的使用也见于由贸易法委员会编写的其他电子商务立法文本，在这些文本中，该词被理解为涵盖电子记录管理系统所采用的任何一种技术和产品。在第四章中，该术语的含义意在与其第三条第 2 款所涉可转让货物单证的签发方法相同，而不应将其混同于后者。关于一种方法是否“可靠”，应当根据第十八条所述可靠性一般标准进行评估。根据技术中性原则，第十八条或第四章中的任何其他规则均未要求使用或优先使用某种特定的技术或方法，或任何特定的系统模型。因此，《公约》与基于集中登记模型的系统以及部署记录在分布式账本上数字代币的系统是相兼容的。

164. 第四章中的规则旨在与《电子可转让记录示范法》的规定保持一致。因此，预期用于支持符合《电子可转让记录示范法》功能等同规则的包括电子提单等电子可转让记录的系统和方法，也可用于支持符合第四章规则的可转让货物单证。

165. 然而，在第四章规则的起草方式上存在一些差异，这是因为必须根据《公约》的实质性规则对其加以调整。因此，每条规则均使用了“就本公约而言”而不是“在法律要求或允许的情况下”的表述，后者是《电子可转让记录示范法》和《电子通信公约》采用的标准表述。此外，鉴于《公约》并未制定关于修订可转让货物单证的实质性规则，第四章并未包含与《电子可转让记录示范法》第 16 条类似的关于修订电子可转让货物单证的规则。鉴于《公约》本身赋予电子可转让货物单证以法律效力和有效性，第四章也没有包含基于《电子可转让记录示范法》第 7 条第 1 款的“不歧视”规则。

166. 第四章中所述规则适用于《公约》中的“要求”，对此应从广义上理解。与贸易法委员会编写的其他电子商务立法文本一致，该术语不仅意在涵盖要求执行特定行为的规则（无论如何措辞），也涵盖仅考虑执行某项行为的规则，如果不执行该行为，将会产生《公约》所述的法律后果。因此，“要求”一词适用于在电子货物单证中注明电子货物单证根据第四条“应当注明”的某些信息，以及在电子记录中注明如不加注明该记录将不符合第二条第 5 款所述“可转让货物单证”定义的某些信息。

167. 如上所述，《公约》没有处理使用可转让货物单证可能产生的所有问题，这些问题可能受其他可适用法律管辖。虽然第四章中的规则主要涉及《公约》的要

求，而不涉及其他这类法律（例如，管辖可转让单证担保权设定和有效性的法律）的要求，但“就本公约而言”适用这些规则可以延伸适用于为填补《公约》实施上的空白或以其他方式获《公约》采纳的其他法律的要求。《公约》的任何规定概不妨碍电子可转让货物单证满足适用法律所述纸质单证上的要求，也不妨碍缔约国通过颁布《电子可转让记录示范法》的规定以确保电子可转让货物单证能够满足纸质单证的要求，从而能够提升法律确定性。

168. 此外，第四章中的规则没有述及与纸质单证有关的所有正式要求，例如处理文件时要求某人自证其身份的要求。同样，《公约》概不妨碍使用电子可转让货物单证的当事人采用电子手段（例如采用电子身份识别手段）满足此要求，也不妨碍缔约国通过制定明确允许此类使用的法律（例如通过颁布《贸易法委员会关于使用和跨境承认身份管理和信任服务示范法》）寻求提升法律确定性。

169. 如同《电子可转让记录示范法》，《公约》使用“电子记录”一词指涉电子形式的可转让货物单证。然而，不同于《电子可转让记录示范法》，“单证”一词并非只是指涉纸质签发的可转让货物单证。如同“可转让货物单证”定义所阐明的，按照《公约》采用的载体中性做法，“单证”的术语涵盖纸质和电子形式。虽然在贸易法委员会先前关于可转让运输单证的工作中，有些语文避免使用“电子单证”一词，因为人们认为“单证”一词与纸质形式有关联（A/CN.9/390，第46段；A/CN.9/387，第31段），《公约》的起草者认为，在起草之时，“电子单证”一词在实践中已获广泛认可。

2. 第十二条. 对电子可转让货物单证的要求

170. 第十二条确立了电子记录能够作为可转让货物单证的最低要求。它以《电子可转让记录示范法》第10条为范本，并做了必要的调整。⁴⁹

(a) 第1款⁵⁰

171. 第1款反映了《电子可转让记录示范法》在解决电子记录相关问题上所持做法，即由于构成电子记录的数据易于复制（换言之，可能会有与电子记录“正本”难以区分的多个“副本”），从而导致在履行相同义务方面可能会提出多个请求。该做法结合了分别体现在(a)项和(b)项中的电子记录“单一性”要求和“可控性”要求。(c)项又体现了“完整性”要求，完整性并非可转让单证所独有，而是与“正本”纸质概念有关的一种特质。单一性、可控性和完整性的特质因“可靠方法”的使用而得到保证（见上文第163段）。

172. 第1款(a)项要求使用一种方法将电子记录“确定”为“可转让货物单证”。提出这一要求的前提是，声称系可转让货物单证的电子记录能够被单独确定，以区别于为行使可转让货物单证所述权利而可出示的任何其他电子记录。这一要求并不排除签发多份电子可转让货物单证，也不排除同时签发纸质和电子形式的可

⁴⁹ 具体而言，第1款没有转载《电子可转让记录示范法》第10条第1款(a)项，因为对可转让货物单证内容的要求已载于《公约》第四条。此外，除了使用“就本公约而言”等字眼外（见上文第165段的评注），第1款起首部分的措辞采用了承认可转让货物单证可以采用电子形式的立法声明的形式，类似于《北京公约》第5条第6款。

⁵⁰ A/CN.9/1205，第86段。

转让货物单证。第 1 款(a)项的措辞沿用了《电子可转让记录示范法》第 10 条第 1 款(b)(i)项的措辞，该措辞是经过精心推敲而选定的，目的是避免在《公约》六种语文之间产生解释的问题。⁵¹

173. 第 1 款(b)项要求使用让电子可转让货物单证在其整个生命周期内都能置于控制之下的方法。该措辞沿用了《电子可转让记录示范法》第 10 条第 1 款(b)(ii)项的措辞，不同之处在于，该要求自（电子可转让货物单证）“签发”之时而不是（电子记录）“创建”之时起适用，这一变化也反映在第 2 款中。据认为，在规规定有效的电子可转让货物单证最低要求的条文中，参照“签发”电子可转让货物单证的法律行为而不是参照“创建”用作可转让货物单证的电子记录的技术行为为衡量可控制性（和完整性）更为合适。第 1 款(b)项中“控制”的概念与第 15 条相同（见下文第 188 段）。

174. 第 1 款(c)项要求使用保持电子记录完整性的方法。其措辞与《电子可转让记录示范法》第 10 条第 1 款(b)(iii)项相同。对“完整性”概念的详细阐述见第 2 款。

(b) 第 2 款⁵²

175. 第 2 款详细阐述了“完整性”的概念，并就评估第 1 款(c)项中的完整性要求是否得到满足提供了指导。该款澄清，完整性是一个能够加以客观评估的绝对概念；换言之，可以对电子可转让货物单证是否保持其完整性予以证明。

176. 评估完整性的起始时间节点是电子可转让货物单证的签发之时。通常，可转让货物单证签发行为的前提，已经在可转让货物单证上签名并将其投入流通。在实践中，如果能够可靠保证在记录上附加的电子签名与附加电子签名时该记录的内容是有关联的，即满足完整性的要求。

177. 第 2 款沿用了《电子可转让记录示范法》第 10 条第 2 款的措辞，但是如前所述（见上文第 173 段），评估完整性的起始时间节点是“签发”电子可转让货物单证的时间，而不是“创建”电子记录的时间。根据“电子记录”的定义，并按照电子记录的复合性质（见上文第 26 段），第 2 款所适用的不仅是签发之时记录中包含的信息，也是起因于可转让货物单证在其整个生命周期内发生的各种交易的在签发后生成并列入记录的信息（例如，与背书有关的信息）。

178. [此处拟插入《电子可转让记录示范法》解释性说明第 103 和 104 段。]

3. 第十三条. 对内容的要求⁵³

179. 第二章和第三章中的若干条文确立了对可转让货物单证的内容的要求。例如，第二条第 5 款以及第三条和第四条中关于“可转让货物单证”的定义要求可转让货物单证应当载有某些信息。对于纸质单证，这些要求通常可以通过某种书

⁵¹ 见《贸易法委员会电子可转让记录示范法》（联合国出版物，出售品编号：E.17.V.5）中关于《电子可转让记录示范法》的解释性说明第 96 至 97 段。

⁵² A/CN.9/1205，第 86 段；A/80/17，第 103 段。

⁵³ A/CN.9/1134，第 22-23 段；A/CN.9/1199，第 66 段；A/CN.9/1205，第 88 段；A/80/17，第 104 至 107 段。

面形式（手写或打字）予以满足。第十三条就满足在电子记录方面的这些要求做了具体规定。

180. 第十三条以《电子可转让记录示范法》第 8 条为范本，并作了必要的调整。特别是，鉴于《公约》中的任何要求均未明确提及“以书面形式”的信息，它适用于《公约》中关于拟“载于”可转让货物单证的信息的要求，而不是关于信息“以书面形式”的要求。然而，它旨在与《电子可转让记录示范法》第 8 条具有相同的作用和效力，其原因是：(a)为与贸易法委员会编写的其他电子商务立法文本保持一致，关于信息拟载入单证的要求应理解为涵盖信息应当“以书面形式”的要求；⁵⁴及(b)第十三条载明的满足关于电子可转让货物单证的此类要求的条件与《电子可转让记录示范法》第 8 条和贸易法委员会其他文本载明的条件相同，即信息“可被访问并可用于后续查阅”。

181. 信息必须“可被访问”并“可用于”后续查阅的要求也见于贸易法委员会编写的其他几部电子商务立法文书，在这些文书中，该要求被理解为反映了对能够客观评估的信息⁵⁵进行复制和解读的概念。不同于第四章中的其他规则，第十三条并未提及对“可靠方法”的使用（见上文第 163 段）。按照其他这些文本，“可访问”一词意味着电子记录所载信息应当是可解读且可解释的，并且应当保留使此类信息可以解读所必需的软件，而“可用”一词意在同时涵盖人类的使用和计算机的处理。

4. 第十四条. 对签名的要求⁵⁶

182. 第二章和第三章中的若干条文要求可转让货物单证或对单证的批注必须经签名。例如，第二条第 5 款中“可转让货物单证”的定义要求可转让货物单证应当由运输经营人签名，而第三条第 2 款要求运输单证上载明的批注必须由运输经营人签名。第十四条就满足电子记录方面这些要求的方式做了规定。

183. 第十四条以《电子可转让记录示范法》第 9 条为范本，并作了必要的调整。该条规定“电子签名”有两个条件，这些条件经使用“可靠方法”（见上文第 163 段）而得到保证，即：(a)对签名人的身份进行识别；(b)签名人加盖电子签名即表明其意图。

184. “识别”签名人和签名人“意图”的概念（关于所签名的电子记录中所载信息）见于贸易法委员会编写的其他几部电子商务立法文本，这些文本又适用于种类广泛的多项贸易相关文件，这些文件可经使用签名实现不同的目的。签名人“意图”的概念主要涉及签名人与所签名的电子记录的内容的关联。在《公约》及要求运输经营人应当在可转让货物单证和批注上签名的背景下，这一概念通常预设这样的前提条件，即运输经营人加盖电子签名即表明其是可转让货物单证或批注（视情况而定）的内容的发端人（但不一定是信息的来源）。

⁵⁴ 见《电子通信公约》解释性说明第 143 段（联合国出版物，出售品编号：E.07.V.2）和《贸易法委员会电子商务示范法颁布指南》（1996 年）第 47 段。

⁵⁵ 见《电子通信公约》第 9 条第 2 款和《电子通信公约》解释性说明第 146 段中的评述。

⁵⁶ A/CN.9/1170，第 51 至 55 段；A/CN.9/1199，第 58 段和第 62 至 63 段；A/CN.9/1205，第 89 段；A/80/17，第 60 段。

185. 如同第四章中的其他规则，第十四条并未在电子记录的签名上强制要求使用某种特定的技术，例如使用由公钥基础设施支持的加密技术进行电子签名（有时也称作“数字签名”）。此类数字签名可用于满足第十四条中的条件，同时还具有其他功能（例如，确保所签名的电子记录的完整性）。其他法律可能要求运输经营人使用数字签名或其他某种特定类型的电子签名，但该其他法律不得将使用此种特定类型的电子签名作为电子可转让货物单证具有效力或有效性的前提条件。

5. 第十五条. 对占有的要求⁵⁷

186. 第二章和第三章中的若干条文载有关于占有可转让货物单证的要求。例如，第二条第 4 款中“持单人”的定义规定，持单人必须是“持有”可转让货物单证的人或者是单证的“持单人”，而第七条第 5 款规定，持单人为行使其权利必须“出示”可转让货物单证。第十五条就如何满足电子记录方面的这些要求做了具体规定，将对电子记录的控制确立为与占有纸质单证功能等同。

187. 第十五条以《电子可转让记录示范法》第 11 条为范本，并作了必要的调整。第 1 款规定了应当使用“可靠方法”（见上文第 163 段）予以确保的两个条件，即：(a)确立对电子记录的排他性控制；(b)指明控制人。

188. 第十五条并未定义第十二条第 1 款(b)项也提及的“控制”的概念。第 1 款(a)项使用“排他性”控制的提法以澄清，该术语凡出现在公约的案文中，均意味着控制权的行使具有排他性。因此，如果某人是电子记录管理系统授权唯一可以对记录进行可转让货物单证转让或交出所需变更的人，则该人通常被视为对电子记录行使控制权。同时，如同占有，“控制”的概念涵盖不止一人同时行使控制权的情况。它也涵盖使用第三人的服务行使控制权的情况。这两种情况均不否认确立对电子记录的排他性控制。

189. 第 1 款(b)项中关于指明控制人的要求适用于所使用的方法（或者更确切地说是实施该方法的电子记录管理系统），而不适用于电子可转让货物单证本身。因此，该规定并不要求电子可转让货物单证指明控制人的名称或载有其他识别信息，也不要求载有与指明该人身份有关的信息。这一点尤为重要，因为《公约》允许对可转让货物单证的空白背书，而不要求注明受让人的名称（见上文第 156 段）。

190. [此处拟插入《电子可转让记录示范法》解释性说明第 117 段的案文。]

191. 可转让货物单证的“可转让性”以及《公约》建立的协调统一的法律制度的核心在于，可转让货物单证能够转让并从而可以在持单人之间流通。第十五条第 2 款明确规定，对于电子记录而言，转让对电子记录的控制即达到对可转让货物单证占有的转让要求。这条规则尤其事关对电子可转让货物单证适用第十一条。它也事关适用第十条第 1 款中要求交付货物持单人必须“交出”可转让货物单证的规定，对于电子可转让货物单证而言，持单人放弃控制即可满足这一要求。

⁵⁷ A/CN.9/1170，第 55 和 72 段；A/CN.9/1199，第 68 和 74 段；A/CN.9/1205，第 90 至 93 段；A/80/17，第 108 段。

6. 第十六条. 对背书的要求⁵⁸

192. 《公约》的若干条文载有可转让货物单证必须背书的要求。例如，对于系指示性单证的可转让货物单证，第二条第4款和第十一条中“持单人”的定义规定，可转让货物单证必须背书才能转让给既不是托运人也不是凭其指示签发可转让货物单证的人。如上所述（见第157段），《公约》并未定义“背书”的概念，也未明确规定适当背书可转让货物单证的正式要求，这仍属于适用法律处理的事项。无论如何，第十六条就在不必提及任何具体的正式要求情况下满足在电子记录方面背书要求的方式做了具体规定。

193. 第十六条以《电子可转让记录示范法》第15条为范本，并作了必要的调整。该条规定了两个条件，即：(a)背书所需信息必须载于电子记录；及(b)该信息必须符合第十三条和第十四条所述要求。根据第二条第3款（见上文第26段）中该术语的定义所反映的电子记录复合性质，如果所需信息与构成记录的其他信息有逻辑关系，或者以其他方式联系在一起从而成为记录的一部分，则该信息将被“列入”电子记录。

194. 如果所需信息“可被访问并可用于后续查阅”，则该信息“符合”第十三条的要求（见上文第181段）。如果满足以下条件，则该信息也“符合”第十四条的要求：(a)适用法律规定，可转让货物单证必须由转让人签名才能得到适当背书；及(b)在所需信息方面满足第十四条的条件（见上文第183和184段）。由于所需信息“列入”电子记录，因此也必须符合第十二条第1款(c)项中关于完整性的要求（见上文第174至178段）。

7. 第十七条. 载体形式的变更⁵⁹

195. 虽然《公约》提倡作为国际贸易数字化转型的一部分使用电子可转让货物单证，但起草者意识到不同部门和法域对电子手段的接受程度以及使用这些手段的意愿各不相同。特别是，虽然《公约》规定，只有在运输经营人和托运人约定的情况下，才可以以电子形式签发电子可转让货物单证（第三条第1款），但并非运输合同当事人的后续持单人可能难以访问用于支持该电子可转让货物单证的电子记录管理系统，从而难以行使电子可转让货物单证所述权利。因此，该持单人从电子可转让货物单证“转换”为纸质可转让货物单证的能力，对于促进推广使用电子可转让货物单证至关重要。第十七条建立了此类载体的变更机制，旨在确保可转让货物单证在载体变更后仍继续具有法律效力和有效性，同时避免可转让货物单证在多种载体中流通所产生的多重索赔的风险。

196. 第十七条基于《电子可转让记录示范法》第17条和第18条，适用于纸质可转让货物单证转换为电子可转让货物单证，以及电子可转让货物单证转换为纸质可转让货物单证。第十七条与当事人意思自治原则相一致，并与关于可转让货物单证签发的第三条第1款相呼应，规定只有在运输经营人和持单人于相关时间达成

⁵⁸ A/CN.9/1170，第66至67段；A/CN.9/1199，第69段；A/CN.9/1205，第94段；A/80/17，第108段。

⁵⁹ A/CN.9/1170，第68至74段；A/CN.9/1199，第70至75段；A/CN.9/1205，第95至98段；A/80/17，第109至111段、第113至115段。

约定的情况下，才可以变更载体。实践中，正如一些运输经营人无法签发电子形式的可转让货物单证，并非所有运输经营人都能够转换载体。

197. 第十七条既未确立持证人变更载体形式的权利，也未确立运输经营人实施变更的义务。虽然运输合同中可能有关于变更载体形式的约定，但销售交易中的潜在买方并非该运输合同当事人，因此无法援用合同而要求变更载体的形式。该潜在买方能否说服托运人（作为卖方）请求变更载体属于不在《公约》范围内的事项。

198. 第1款规定，载体形式的变更必须使用“可靠方法”（见上文第163段）。第2款规定了载体形式变更生效的两个条件，即：(a)交出先前载体形式的可转让货物单证的所有正本；及(b)新载体形式的可转让货物单证应当加入一则关于由其取代先前载体形式的可转让货物单证的说明。这些条件旨在确保仅以纸质或电子形式签发的可转让货物单证不会同时以两种载体形式流通。该项规定顾及签发电子可转让货物单证多份正本的可能性。如果这些条件未予满足，新载体形式的可转让货物单证将不具有任何效力或有效性。

199. 不同于规定要求交付货物只是必须交出一份正本的第10条第2款，第十七条第2款(a)项规定必须交出所有正本。这是因为，应当收缴正本的运输经营人首先签发了可转让货物单证，并且应当能够确定已交出的正本份数是否与已签发的正本份数相对应。无论如何，根据第四条第1款(i)项，可转让货物单证应当注明正本的份数。

200. 第2款(b)项中采用新载体形式的可转让货物单证“取代”其旧载体形式的可转让货物单证的提法，并不意味着重新签发可转让货物单证。第十七条是基于这样的概念：可转让货物单证虽然采用了新的载体形式但仍将继续存在，并且除了列入第2款(b)项要求的声明外，并未在形式或内容上给可转让货物单证规定任何更多的要求。事实上，纸质文件可能无法转载电子记录所载全部信息。该提法反而意味着在形式和内容上的现有要求仍然适用。第4款强调了这一点，该款规定，当事人的权利和义务不受载体变更的影响。因此，如果可转让货物单证从纸质转换为电子，则转换生成的电子记录必须符合第十二条的规定，而第2款(b)项要求的声明必须符合第十三条的规定。

201. 作为一项附加保障措施，第十七条第3款规定，先前载体形式的可转让货物单证“即告作废”。这项要求意味着运输经营人必须采取某些行动，但是给所使用的方法留有充分的灵活性，其中可包括删除纸质单证、在纸质单证上批注或取消电子记录。第3款中的要求“载体形式一经变更”即可适用，因此仅在第1款和第2款中的条件一经满足才可适用。这意味着可转让货物单证在其整个生命周期以及不同载体形式的效力或有效性之间不应存在任何空白。

8. 第十八条. 可靠性的一般标准

202. 第四章的多数规则均提及使用“可靠方法”（见上文第163段）。第十八条基于《电子可转让记录示范法》第12条确立了所用方法可靠性的评估标准。

203. 第十八条a款将可靠性确立为一个相对的概念，即按照第四章各项规则所述条件的规定，方法的可靠性是相对于它所实现的“功能”的。该款随即列出可能事关可靠性评估的诸因素的指示性清单。除a款第(三)项插入的澄清“系统”一词是指

用于实施相关方法的电子记录管理系统的措辞外，该清单的性质和内容与《电子可转让记录示范法》第 12 条(a)款中的清单相同。

204. [此处拟插入《电子可转让记录示范法》解释性说明第 128 至 135 段的案文。]

205. 如果方法实际上已满足相关规则规定的条件，则(b)款不再要求评估方法的可靠性。该措辞与《电子可转让记录示范法》第 12 条(b)款相同，而后者又基于《电子通信公约》第 9 条第 3 款(b)(ii)项。该款也追求同样的目标，即在对方法已的确实实现预期功能没有任何争议的情况下避免不必要的诉讼。

206. 如前所述（见上文第 163 段），第十八条在技术上是中性的，并不强制要求或优先考虑任何特定的技术。该条还假定，对可靠性的任何评估都将在事实发生后（“事后”）进行，即在该方法已用于特定案件之后（例如，如果问题出现在法律诉讼中）。同时，(a)款之所以列出诸因素，是为了在将该系统用于特定案件之前协助设计用于支持电子可转让货物单证的电子记录管理系统（“事前”）。由于这些因素与《电子可转让记录示范法》中列出的因素相同，因此，为支持电子可转让记录的系统制定的技术标准可用于支持电子可转让货物单证的系统。

F. 第五章. 最后条款

[为减少字数，本节仅载有关于第二十四条的评注草案。对于其他条文，秘书处打算转载 2022 年《联合国船舶司法出售国际效力公约》解释性说明中适用于本公约的评注]。

第二十四条. 保留⁶⁰

207. 第 1 款允许一国作出声明，如果可转让运输单证证明或载有全程海上货物运输合同，且该合同受该国为缔约方的某项国际公约所管辖，则该国将排除对所述单证适用本公约。此项保留可在批准、接受、核准或加入时或其后任何时间作出。

208. 本条款承认有若干海事公约已经在考虑签发和使用可转让运输单证。值得注意的是，该保留仅限于单式海上运输，并不适用于涉及海上段的多式联运。然而，如前所述（见上文第 20 段），《公约》尊重运输经营人、托运人和收货人根据管辖运输合同的可适用国际公约和国内法享有的现有权利、义务和赔偿责任。因此，成为《公约》缔约国不应妨碍一国随后签署或批准任何运输合同的任何公约，包括述及列有海上段的货物门到门运输的《鹿特丹规则》。

209. 第 2 款规定，关于声明的程序和效力的第二十三条第 2 款至第 4 款也适用于根据第 1 款做出的保留。

210. 第 3 款体现了现代统一商法文书特有的限制性保留政策，并确保《公约》在各法域以可预测的协同方式适用。在《公约》适用上的任何例外都将损及《公约》力求建立的法律制度的一致性。

⁶⁰ A/80/17, 第 116 至 124 段。