



大会

Distr.: General
11 May 2020
Chinese
Original: English

联合国国际贸易法委员会
第五十三届会议
2020 年 7 月 6 日至 17 日，纽约

今后可能开展的关于铁路运单的工作

秘书处的说明

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。¹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，也不能用于信用证的结算和结汇。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。²

2. 委员会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，如国际铁路联运组织、铁路合作组织、国际铁路运输委员会、联合国相关区域委员会(特别是也在开展国际铁路运输法律标准工作的欧洲经济委员会)、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。³

3. 本说明概述了秘书处应委员会的要求所做的探索性工作、从中得出的初步结论，以及关于今后工作的建议，供委员会审议。

¹ 工作方案——今后可能开展的关于铁路运单的工作——中华人民共和国政府的建议(A/CN.9/998)。

² 《大会正式记录，第七十四届会议，补编第 17 号》(A/74/17)，第 216 段。

³ 同上，《第七十四届会议，补编第 17 号》(A/74/17)，第 217、218 段。



二. 秘书处探索性工作概览

4. 秘书处自委员会第五十二届会议以来开展的探索性工作主要包括：(a)对该专题进行研究，特别是对其他论坛正在进行的类似性质的项目进行研究；(b)与专家和有关组织进行协商，主要是通过参加专门为此目的组织的两次专家组会议进行协商。

A. 现行运输公约下的可转让单证

5. 依据《贸易法委员会担保交易立法指南》中的定义，可转让单证系指“体现有形资产交付权并符合规范可转让单证的法律对可转让性要求的一种单证，例如仓单或提单。”《贸易法委员会担保交易立法指南》区分了“可转让单证”和“可转让票据”，后者系指“体现受付款并满足规范可转让票据的法律对可转让性要求的一种票据，例如支票、汇票或本票。”可转让单证和可转让票据在国内法下有许多共同特点，包括严格的形式要求、特殊的执行机制和可转让性。虽然《贸易法委员会担保交易立法指南》没有定义“可转让性”，但这一术语用于指可转让单证所体现的权利可以通过实际交付单证的方式转让的事实，并且指给予可转让单证善意持有人更强的法律保护，使其对抗与单证前手持有人持有的有瑕疵所有权有关的抗辩主张。然而，可转让单证和可转让票据的不同之处在于，后者只体现付款承诺，而前者使持有人有权要求交付货物，这一特点实际上使商家能够将这些单证用作金融抵押品或作为基础商品交易的手段。然而，在对可转让单证所体现权利的性质以及交付可转让单证对于标的货物（财产）所有权的效力的理解上，各国国内法存在分歧。这些分歧解释了为什么“所有权凭证”这一术语虽然在一些法律体系中很常见，但在许多其他法律体系中却不为人所知。本说明与《贸易法委员会担保交易的立法指南》一致，仅使用“可转让单证”一词。

6. 《贸易法委员会担保交易立法指南》在“可转让单证”的定义中提及“提单”，而不提及其他运输单证，这表明现行国际贸易法只承认（海运）提单符合可转让性要求。提单的这一功能源于几个世纪以来商法的演变，并最终被编入许多关于货物运输的国内法以及国际文书。以往的海事公约没有在这一点上作出明确规定，但《联合国全程或部分海上国际货物运输合同公约》（《鹿特丹规则》）第 51 条第 3 款中明确承认了通过转让运输单证转让货物控制权的可能性。⁴然而，关于其他货物运输方式——无论是空运⁵、公路运输⁶还是铁路运输⁷——的国

⁴ 联合国 A/RES/63/122 号文件，附件（更正载于 C.N.563.2012 和 C.N.105.2013）。

⁵ 《统一国际航空运输某些规则的公约》，华沙，1929 年 10 月 12 日（《国际联盟条约汇编》，第 137 卷，第 1 页），1955 年 9 月 28 日于海牙修正，1975 年 9 月 25 日经蒙特利尔第四号议定书修正（国际民航组织第 7632 号文件）。另见《统一国际航空运输某些规则的公约》，蒙特利尔，1999 年 5 月 28 日（联合国《条约汇编》，第 22249 卷，第 309 页）。

⁶ 《国际公路货物运输合同公约》（1956 年 5 月 19 日，日内瓦）（联合国《条约汇编》，第 399 卷，第 189 页），经 1978 年议定书修正。

⁷ 经 1999 年 6 月 3 日《修改议定书》修正的《国际铁路运输公约》（1980 年 5 月 9 日）（www.cit-rail.org/en/rail-transport-law/cotif/）。《国际铁路运输公约》适用于 50 多个国家，主要在欧洲、北非和中东。铁路部门的第二个主要协定是由铁路合作组织制定的《国际铁路货物联合运输协定》（《国际货协》）（1951 年 11 月 1 日），于 2019 年 7 月 1 日经修正和补充。《国际货协》适用于 29 个国家，主要在亚洲和东欧。

际公约，均未考虑通过转让有关运输单证来转让货物控制权⁸。《国际铁路货物运输公约》所附的《国际铁路货物运输合同统一规则》（《国际货约》）⁹甚至在第6条第5款中明确规定，“运单不具有提单的效力”。

7. 如果《联合国国际货物多式联运公约》（《多式联运公约》）¹⁰生效，上述情况可能会改变，因为该公约考虑了多式联运单证的可转让性问题。然而，《多式联运公约》并没有吸引足够多的国家批准。此后，联合国贸易和发展会议（贸发会议）和国际商会于1992年制定了多式联运规则。《贸发会议/国际商会多式联运单证规则》（《贸发会议/国际商会规则》）¹¹考虑签发可转让和不可转让运输单证，并经常以提及方式被纳入一些运输单证，例如货代联合会制定的标准提单。¹²但是，《贸发会议/国际商会规则》属于合约性质，而如果运输合同不包括海运部分，尚不清楚有多少法域仅根据合同条款就会承认多式联运单证的可转让性。

8. 关于具体的运输方式，秘书处不知道有任何将可转让运输单证纳入现行国际航空和公路货物运输公约的努力。秘书处咨询的铁路部门专家表示，受《国际货约》管辖的运输合同的当事人可能会将铁路运单的副本当作可转让运输单证（“合同提单”）使用，而《国际货约》已经考虑到了这一可能性。当事人可以通过商定偏离《国际货约》默认规则的具体做法来实现这一结果，例如：(a)只有铁路运单副本的善意持有人应享有《国际货约》第18条和第19条规定的处置权，如果运输或交付为情势所阻，承运人只有在获出示铁路运单副本的情况下才能执行指示；(b)承运人应在获交出铁路运单副本后交付货物。然而，这样的合同解决方案只能在《国际货约》所涵盖的合同中实现，在《国际铁路货物联合运输协定》（《国际货协》）管辖的领域以及欧亚间跨洲铁路运输中都是不可能实现的，因为《国际货协》似乎没有提供同样的灵活性。

B. 铁路法现代化和统一方面的持续努力

9. 大多数国际铁路运输都是在《国际货约》和《国际货协》下在欧洲和亚洲之间进行的。为了促进法律互操作性和统一铁路运输单证，在管理这些协议的两个铁路组织——国际铁路运输政府间组织和铁路合作组织——的支持下，国际铁路运输委员会于2006年制定了国际货约/国际货协标准运单，国际货约/国际货协电子运单的技术规范于2019年7月既可供使用。¹³预计一旦在实践中广泛使用，国际货约/国际货协运单将极大方便货物在适用国际货约和国际货协的地

⁸ 《鹿特丹规则》第50条第1款中规定的控制权条款包括：(a)就货物发出指示或修改指示的权利，此种指示不构成对运输合同的变更；(b)在计划挂靠港，或在内陆运输情况下在运输途中的任何地点提取货物的权利；(c)由包括控制方在内的其他任何人取代收货人的权利。

⁹ 经1999年《修改议定书》修正的《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（www.cit-rail.org/en/rail-transport-law/cotif/）。

¹⁰ 《联合国国际货物多式联运公约》（1980年5月24日，日内瓦），联合国文件TD/MT/CONF/16（经核证无误的副本）。

¹¹ 联合国文件TRADE/WP.4/INF.117/CORR.1。

¹² 见可转让的国际货代联合会多式联运提单。

¹³ 有关国际货约/国际货协电子运单的技术规格，可查阅www.cit-rail.org/media/files/documentation/freight/cim/e-fb_cim-smgs_en_2019-07-01.pdf?cid=120604。

区之间过境，而不需要在这两个地区之间重新托运货物。国际货约/国际货协运单考虑向收货人交付货物，目前不提供可转让运单。

10. 在联合国欧洲经济委员会（欧洲经委会）的主持下，目前正在推进更广泛的协调工作，该委员会于 2009 年 11 月在其铁路运输工作队（SC.2）下设立了一个专家组，任务是制定统一的铁路法。¹⁴专家组依靠铁路运输组织、铁路合作组织、国际铁路运输委员会及铁路部门其他几个主要利益攸关方的积极参与，已举行了几次会议，最终制定了运输合同公约草案，其中涵盖运输单证、当事各方的义务、灭失或损坏责任以及货物交付等广泛的实质性问题。¹⁵

11. 统一铁路法旨在为“铁路企业及其客户提供机会，使其可就具体的国际铁路货物运输（特别是在欧洲和亚洲之间）缔结单一的运输合同，并在该合同中商定适用单一的国际法律制度（称为选择加入）”。¹⁶统一铁路法将以何种具体方式与现有公约一起运作（以及是否需要一项新的具有约束力的国际文书来确保这一点）是专家组正在审议的事项。¹⁷

12. 在最初的版本中，统一铁路法没有考虑可转让的运单。向专家组第二十一届会议（2019 年 10 月 16 日至 18 日，日内瓦）提交了一项插入这方面条款的提案。¹⁸这些条款尚未考虑电子铁路运单，专家组尚未对这些条款进行审议。¹⁹

C. 秘书处组织的协商

13. 自委员会第五十二届会议以来，秘书处组织并参加了两次活动，专门讨论如何制定可用于铁路货物运输的可转让运输单证。以下各段简要总结了这些协商和由此得出的暂定结论。

1. 国际贸易中的铁路运单使用及未来法律框架高级别研讨会（2019 年 12 月 11 日至 12 日，中国重庆）

14. 2019 年 12 月 11 日至 12 日，在重庆市政府的支持下，中国商务部、中国政府其他实体和贸易法委员会秘书处在中国重庆联合举办了国际贸易中的铁路运单使用及未来法律框架高级别研讨会（以下简称“重庆研讨会”），会上对该提案进行了第一次专家组讨论。

15. 重庆研讨会的第一天向所有与会者开放，共举行了四场小组讨论会，讨论嘉宾由当地和国际知名专家组成，分别代表国际政府间和商业组织（贸发会

¹⁴ 见欧洲经委会，“实现泛欧区域和欧亚运输走廊统一铁路法——铁路运输工作队的立场文件”（[ECE/TRANS/2011/3](#)）。

¹⁵ 统一铁路法草案的最新版本载于：“实现泛欧区域和欧亚运输沿线统一铁路法：相关法律条款草案”，[ECE/TRANS/2016/15](#)。

¹⁶ 见欧洲经委会，“介绍作为欧洲经委会关于国际铁路货物运输的新法定文书的统一铁路法”（[关于统一铁路法的情况说明](#)）。

¹⁷ 见欧洲经委会，“将统一铁路法转换为具有法律约束力的文书的现有备选方案——统一铁路法作为运输合同的公约”（[ECA/TRANS/SC.2/GEURL/2019/5](#)）。

¹⁸ 见欧洲经委会，“关于统一铁路法中关于可转让运输单据的条款的提案”，[ECE/TRANS/SC.2/GEURL/2019/16](#)。

¹⁹ 统一铁路法问题专家组第二十一届会议的报告（[ECE/TRANS/SC.2/GEURL/2019/14](#)）。

议、欧洲经委会、国际铁路运输委员会、货代联合会、国际海事委员会、国际商会)、从业者和学术界。第一场小组讨论会从贸易商和物流业的角度集中讨论了当前铁路运输面临的挑战。专家们强调指出,铁路货物运输增加,而铁路运单在支持贸易商的进出口融资申请方面的价值有限,因为铁路运单不构成银行可接受的可转让单证。在第二场小组讨论会中,来自物流公司、港口运营商和银行的专家概述了解决第一个小组确定的问题的创新方法,并描述了相关的挑战、障碍和潜在的法律风险。据指出,在国内实践中,一些货运代理签发铁路运输单证,意在通过使用所谓的“双轨”系统来履行提单的可转让功能,在该系统下,铁路运单用于运输和清关目的,货运代理运输单证用于获得融资,即通过与承运人、港口和贸易商订立合同来控制货物。然而,有人表示关切的是,铁路运单的现行法律制度可能会对这种单证的持有者构成法律风险,例如无法针对第三方强制执行其权利。第三个小组讨论了国际铁路框架之间的协调与合作。国际铁路运输委员会的专家介绍了两个主要铁路组织——国际铁路联运组织和铁路合作组织——在统一铁路规则和铁路运单手续方面的工作,这些工作提高了铁路制度的互操作性和运输效率。欧洲经委会的专家解释了欧洲经委会制定统一铁路法的工作,其中可能包括铁路运单转让性和流通性的专题。在听取了中国政府提交的建议和贸易法委员会第五十二届会议就此进行审议情况的摘要后,第四小组专家讨论了今后可能开展的工作。

16. 第二天,来自贸易法委员会、国际铁路运输委员会、国际海事委员会、欧洲经委会、贸发会议、国际商会、货代联合会和其他国际组织的专家与商务部邀请的当地专家举行了闭门会议,讨论贸易法委员会今后工作的可能方向。有与会者建议,铁路和其他国际组织、特别是在铁路合作组织和欧洲经委会内部为修订关于铁路运单证据功能和货物控制的规则所做的工作,可以为铁路运输单证作为银行可接受的可转让单证提供基础。还指出,运输单证的证据功能对银行至关重要,对银行来说,“清洁”的运输单证和持票人要求交付货物的能力作为对货物行使控制的一种手段至关重要。在现行铁路规则内,仍有改善的余地。可能的替代解决办法(不一定相互排斥)包括一种“双轨”模式或一种具有银行可接受的所有权凭证性质的多式联运单证,但在没有得到国际规则明确承认的情况下,这种模式会带来重大法律风险。另据指出,分布式分类账技术等新技术可能提供补充关于上述问题的传统规则的手段。另据指出,许多物流公司和金融机构正在开发试点电子平台,用于监测货物运输并相应地为贸易商提供资金。今后的任何立法工作都应使用这些平台签发的电子单证纳入审议范围。

17. 在会议结束时,秘书处宣布打算在委员会第五十三届会议之前再召开一次专家组会议,鉴于欧洲经委会、国际铁路联运组织、铁路合作组织和国际铁路运输委员会在铁路运输方面的专门知识和任务授权,此次会议应再次包括这些组织的参与。与会者一致认为,下一次专家组会议将讨论的中心问题包括:(a)关于跟单信用证交易中不可转让运输单证可接受性的当前银行惯例;(b)银行业如何应对重庆研讨会上提出的各类建议,特别是以下建议:解决贸易商在铁路运输货物时面临的获得外贸交易融资困难的可能办法是,在不触及现有承运人责任制度的情况下,制定一种具有银行可接受的所有权凭证性质的多式联运单证。鉴于现有国际单式运输公约中的赔偿责任规则和金额上限之间存在巨大差

异，而且以往试图建立多式联运统一赔偿责任制度的经验不令人满意，后一点尤为重要。

2. 关于使用铁路提单和贸易法委员会今后可能就多式联运所有权凭证开展的工作的专家组会议（2020 年 4 月 15 日至 16 日）

18. 为进一步讨论重庆研讨会上提出的想法并协助秘书处就贸易法委员会今后在这一领域可能开展的工作提出具体建议，秘书处于 2020 年 4 月 15 日至 16 日组织了第二次专家组会议。由于各国和联合国为应对 2019 年冠状病毒病（COVID-19）大流行采取的措施，会议通过视频会议举行。

19. 来自贸发会议、欧洲经委会、国际铁路联运组织、国际商会银行委员会、国际铁路运输委员会、货代联合会、国际海事委员会、中国商务部、中国国家铁路局、中国招商局集团、中国工商银行以及从业者和学术界的 20 多名专家出席了专家组会议。会议邀请专家特别审议以下问题：铁路行业和有关组织对铁路用户日益增长的进出口信贷需求的应对办法；国际跟单信用证惯例中的不可转让运输单证；货运代理运输单证与现行铁路规则的兼容性；运输单证作为可转让单证的内容和功能；多式联运单证国际法律框架与现有公约之间的关系。

20. 据报告，为应对铁路用户对进出口信贷日益增加的需求，中国运输企业依赖由货运代理签发的运输单证（称为“铁路货代提单”，作为全程或部分通过铁路运输货物的合同多式联运提单）以及承运人出具的用于货物运输的铁路运单进行融资。有与会者强调，铁路货代提单是一种独立于铁路运单的新型单证。专家们进一步报告了铁路承运人的做法，即将铁路运单的一份副本作为“交货证明”，并征得客户和银行的同意，以此作为交付方式。但是，有人指出，这种做法的作用有限，原因是：(a)铁路运输的交付机制产生风险（例如，只交付给实际收货人）；(b)对铁路运单的财产权缺乏法律支持；(c)没有使用铁路运单支持信用证签发的既定做法。

21. 与会者注意到，为更好地了解铁路用户的实际需要以及他们在当前铁路运单框架中感受到的限制，中国国家铁路局开展了广泛的研究，正在推动在铁路合作组织框架下解决这一问题。在 2019 年 6 月举行的铁路合作组织第四十七届部长级会议期间，铁路合作组织同意成立一个关于铁路运单所有权凭证功能的临时工作组“铁路合作组织工作组”，有 10 个铁路合作组织成员国参与（即阿塞拜疆、白俄罗斯、匈牙利、格鲁吉亚、哈萨克斯坦、中国、蒙古国、波兰、俄罗斯和乌克兰）。铁路合作组织工作组于 2020 年 2 月在华沙举行了第一次会议。目前，铁路合作组织工作组正在就选择“单轨”还是“双轨”方式解决问题征求与会成员国的意见。铁路合作组织的下一步包括：(a)确定在国际铁路货运中使用所有权凭证的总体挑战；(b)明确在使用所有权凭证时应采用何种货物控制机制；(c)提出国际货协运单作为所有权凭证的基本要素；(d)为解决《国际货协》各项文书中的主要障碍提出具体建议。

22. 专家们指出，《国际货约》也将铁路运单视为不可转让的运输单证。到目前为止，铁路运输组织（作为《国际货约》的托管人）没有收到任何来自铁路运输组织成员国或铁路协会提出的关于考虑“铁路运输单证流通性”的请求。然而，铁路运输组织考虑到各种国际倡议，已决定审议铁路运输中的可转让单证

问题。在现阶段，铁路运输中的可转让单证问题已列入铁路运输组织主持的法律专家工作组的工作计划，但尚未规划具体活动。

23. 关于金融部门，专家们指出，中国的银行已经将铁路运单的性质确定为额外法律风险的来源。通过对可转让运输单证和不可转让运输单证的比较表明，可转让运输单证让银行更为放心，因为这种单证使持有人有效地控制了货物。因此，银行可能会为客户提供更多信贷安排和更优惠的信贷政策。在没有可转让运输单证的情况下，将根据申请人的信誉以及是否有个人担保，主要依据资产负债表发放信用证。银行部门不愿接受用纯合同替代办法取代法律承认的贸易单据，这一点体现在电子提单或其他单证方面——根据国际商会的一项全球调查，只有 24% 的银行接受这些单证，部分原因是缺乏授权立法。

24. 据指出，跟单信用证统一惯例（UCP600）承认用以支持信用证的不可转让运输单证，注明“副本”的铁路运输单证将被银行接受为正本。然而，鉴于跟单信用证统一惯例的合同性质且不具约束力，只要法律不承认铁路运单为可转让单证，这种灵活性就没有什么实际意义。

25. 专家们详细介绍了如何适用国际货约现有条款来支持合同安排，以便能够将国际货约铁路运单用作可转让运输单证（见上文第 8 段）。根据这项建议，可以将国际货约铁路运单的副本用作“合同提单”，条件是运输合同当事人和收货人同意这一安排。在这方面，与会者回顾了国际货约铁路运单的证据价值（《国际铁路运输公约》之《国际铁路货物运输合同统一规则》，第 12 条第 1 款和第 2 款），特别是其可以作为以下方面的初步证据：(a) 运输合同的订立和条件；(b) 接管货物；(c) 铁路运单上注明的货物及其包装的状况，或在没有此种注明的情况下，承运人接管货物时其表面完好状况；(d) 铁路运单中关于包装数量、包装标记和数字以及货物毛重或以其他方式表示的数量的说明的准确性。

26. 据指出，要作为可转让的运输单证，国际货约铁路运单的证据价值必须得到加强，以使承运人不能对下列各方反驳上述推定：(a) 在铁路运单中指定的、善意行事的收货人，且铁路运单副本已交给该收货人；以及 (b) 已获转让铁路运单副本的任何第三方。必须在运输合同各方之间达成协议（并将其写入铁路运单及其副本），才能使承运人承担比国际货约的规定更多的责任和更重的义务。

27. 此外，合同各方还必须商定，只有善意行事的国际货约铁路运单副本的持单人（而不是发货人或收货人）才有权处置货物。接下来，合同各方可以商定并在铁路运单及其副本上写明，交出确认交货的铁路运单副本即构成收到交货。有人提到，如果承运人将货物交付给善意行事的持单人以外的另一方，承运人将对铁路运单副本持单人因此所遭受的损害承担责任。

28. 专家们一致认为，该建议的主要优点之一是不需要修改国际货约，而铁路运输组织认为，如果修改必将是一个漫长过程。然而，专家们还指出，这种机制目前只能在国际货约地区使用，不能在国际货协地区和欧亚之间的跨洲铁路运输中使用，反之亦然，至少在这两个系统实现可互操作之前是不能使用的（见上文第 10-12 段）。

29. 关于货运代理运输单证与现行铁路规则的兼容性问题，专家们集中讨论了可转让的货代联合会多式联运提单的作用。专家们指出，每年签出的货代联合会多式联运提单有 100 多万份。国际商会银行委员会认为这些提单符合贸发会议/国

际商会规则，世界各地的银行广泛接受其用于 UCP600 下的信用证交易。这种提单可以用可转让形式签发，也可以用来换取货物。

30. 此外，通过对比铁路运单的作用，解释了货代联合会多式联运提单在“双轨”系统中的作用。货代联合会的一位专家指出，货代联合会多式联运提单不是根据铁路运输合同签发的，而是由多式联运经营人出具，作为多式联运经营人与其客户之间多式联运合同下的可转让单证。货代联合会多式联运提单中的发货人和收货人（或待指定）是多式联运合同下的实际发货人和收货人（或待指定）（通常是销售合同下的卖方和买方）。货代联合会多式联运提单与铁路运单一起使用，后者不可转让，由铁路运营商根据多式联运经营人与铁路运营商之间的铁路运输合同出具。铁路运单中的发货人和收货人是多式联运经营人或其代理人。货代联合会多式联运提单下的交货规则要求交出此种提单的一份正本和/或出示收货人身份证明，而使用铁路运单交货仅须出示收货人身份证明。

31. 货代联合会的一位专家认为，在“双轨”办法下将货代联合会多式联运提单与铁路运单结合使用有一些好处，因为：(a)货代联合会多式联运提单符合 UCP600，并已被全球银行机构在信用证交易中广泛接受；(b)货代联合会多式联运提单已广泛用于门到门运输，这反映了物流服务的发展趋势，并支持所有利益攸关方更精简的运作；(c)铁路运营商可维持当前的运营方式。然而，专家们强调了将货代联合会多式联运提单与铁路运单结合使用的几个障碍。首先，作为可转让单证，货代联合会多式联运提单的功能主要基于其条款和条件，即多式联运经营人与其客户之间的合同协议，而不是基于任何国际公约或许多法域的国内法。其次，当货代联合会多式联运提单用于海运以外的单一运输方式时，不同法域的银行和法院是否会承认其作为类似于提单的可转让单证的有效性，这一点并不完全清楚。第三，在一些法域，主要是一些适用国际货协的国家，铁路运单上的收货人和/或发货人必须是铁路运输合同下的实际收货人和/或发货人（在大多数情况下为销售合同下的卖方和买方），并且不允许将多式联运经营人指定为国际货协铁路运单下的收货人和/或发货人。

32. 专家们讨论了关于可转让多式联运单证的可能新文书与现有运输公约之间的关系，特别是只处理运输单证的“双轨”办法概念——这种单证可能适用于铁路运输，但又不完全限于铁路运输。与会者一致认为，贸易商对门到门运输的需求，加上他们的融资需求，表明国际贸易可受益于一种同时可用于陆路运输的可转让运输单证。在这方面，专家们讨论了欧洲经委会正在制定统一铁路法框架下的可转让铁路运单的工作（见上文第 10-12 段）。据说，根据 2019 年提出的补充条款，铁路提单也可以作为可转让单证。有建议提出，对于中欧铁路走廊沿线的贸易伙伴来说，通过选择加入统一铁路法来选择使用这种可转让的铁路运单，可能是一个直截了当的解决方案。与会者还指出，如果可转让单证的附加功能可以纳入国际货约/国际货协铁路运单的副本中，则现有的统一铁路单证——国际货约/国际货协铁路运单（见上文第 9 段）——也可以作为一种灵活的工具发挥作用，并可迅速与“双轨”办法并行发挥作用。

33. 专家们一致认为，在一定程度上复制了可转让单证功能的纯合同机制可以提供有效和务实的解决办法。但是，也有人担心，如果没有立法承认，将由“合约性可转让运输单证”证明的运输合同产生的权利和义务转让给第三方可

能会因为合同相对性原则而面临障碍。因此，几位专家认为，可转让的多式联运单证应当有国家一级的法律规范，但最好是有国际一级的法律规范。

34. 专家们还讨论了可转让单证与承运人责任之间的关系。有与会者注意到赔偿责任制度的差别和多样性，倾向于一种只涉及运输单证的可转让性功能并依赖于现有纯粹单式票据或部分单式票据来处理货物灭失或损坏责任的制度。一位专家反复提到货代联合会多式联运提单和贸发会议/国际商会规则以及《鹿特丹规则》作为分段责任制模式的可能性。

35. 在讨论现行国际公约承认的可转让单证时，专家们还考虑了销售合同与运输合同之间的关系。据回顾，提单可能是“可转让的”，也可能是“不可转让的”。在第一种情况下，不记名提单或指示提单可以通过转让和背书依次在买方中交易，而不可转让（或“记名”）提单签发给指定的收货人，标的权利不可转让，但要求实际交出提单仍不失为一种单证担保规定，这一点不同于普通海运货单的做法。

36. 有人建议，解决目前铁路运单的缺点需要仔细考虑贸易商的实际需要。实际上，通过在运输单证上增加提示条款，就可以相对容易地复制货物的安全和控制功能，而且不需要为此目的使用可转让运输单证。反过来，更复杂的贸易确实需要可转让运输单证，例如，在需要独立单证担保的情况下，在设想出售在途商品的情况下，或者在当事人需要贸易融资的情况下。可转让运输单证的优点是买方可以在出售在途商品，因为它提供了对货物的控制权和独立的单证担保，这对商品贸易尤其重要：买方、卖方和银行都可以从独立的单证担保中受益。

37. 专家们还讨论了电子运输单证的使用问题。据承认，有几个系统在现代技术的帮助下正在使用电子提单，但还没有在商业中广泛使用的电子等同方式。专家们注意到贸易法委员会在该领域制定的各种文书，并一致认为，制定可转让运输单证的电子替代方式的最大挑战是将正本功能复制到电子记录上，开发用于识别电子记录持有人身份的电子机制，以及为使电子记录获得可转让性而创建一种复制传统单证占有功能的机制。前两个方面问题不是特别大，因为在贸易法委员会的早期文书中已经涉及到这两个问题，如《贸易法委员会电子商务示范法》²⁰和《联合国国际合同使用电子通信公约》。²¹《鹿特丹规则》和《贸易法委员会电子可转让记录示范法》（《电子可转让记录示范法》）等较新的文书也处理了电子方式可转让性所涉问题的法律标准。²²

38. 到目前为止，使用可信赖第三方解决方案（即电子登记处）的电子环境中的流通模式在金融部门得到了广泛使用，因为其在封闭的环境中对所有参与者进行了认证。这与货物运输不同，在货物运输中，必须使交易能够针对可能未参与基于登记处的贸易系统的第三方强制执行。在适用法律可能不承认电子提单的电子等同性的情况下，这可能是一个问题。除电子登记处外，电子环境中的另一种流通模式是使用电子令牌复制有形单证。在近年来通过区块链使用更

²⁰ 联合国出版物，出售品编号：E.99.V.4。

²¹ 《联合国国际合同使用电子通信公约》（2005年11月23日，纽约）（联合国《条约汇编》，第2898卷，第3页）。

²² 联合国出版物，出售品编号：E.17.V.5。 https://uncitral.un.org/sites/uncitral.un.org/files/media-documents/uncitral/en/mletr_ebook_e.pdf。

先进的分布式分类账技术之前，人们曾担心创建电子令牌在完整性和唯一性方面的挑战。分布式分类账技术可以使电子可转让记录得到更广泛和更安全的使用。

39. 贸易法委员会的各项文书，特别是《鹿特丹规则》和《电子可转让记录示范法》兼容了所有这些模式。《鹿特丹规则》的核心要素是“控制权”概念和相关条款，这些条款确立了对于实际拥有可转让运输单证的功能等同，同时承认各方对于制定担保规则和其选择的系统所必需的其他操作措施的自主权。类似条款可见于《电子可转让记录示范法》。

40. 另一项明确考虑了电子运输单证的文书是《国际公路货物运输合同公约关于电子运单的附加议定书》。²³但是，该议定书只规定了电子运单的完整性和核证标准，没有关于可转让性的规定。

41. 最后，与会者一致认为，目前没有任何国际文书明确承认涵盖铁路运输的可转让多式联运单证，即使其中一些文书（国际货约）可能包括了合同解决方案。从立法上承认可转让多式联运单证，将受到银行和贸易融资相关各方的欢迎，并可对促进门到门物流业务发挥重要作用。与会者一致认为，今后任何可能的立法工作的目的都应侧重于解决运输单证的流通性问题，并避免干扰现有各项公约下强制适用的赔偿责任制度。同时，专家们意识到，在欧洲经委会领导下已经并仍在继续做出广泛努力，以协调铁路法，使之现代化，并促进《国际货约》和《国际货协》这两大适用地区之间的法律互操作性（见上文第 9-12、第 25-28 段）。据指出，纳入铁路运单的可转让性问题也可能有助于就所确定的问题制定解决办法。贸易法委员会今后在可转让运输单证方面的工作应着眼于与其他各方正在制定的针对具体部门的解决方案相兼容，最好能为这些解决方案的完成和运作提供支持。

三. 秘书处今后的工作

42. 秘书处迄今开展的探索性工作和协商表明，对于可能涵盖海运以外的其他运输方式——特别是铁路运输——的可转让运输单证，似乎是有需求的。如果委员会同意这一评估，委员会似宜考虑，正如《鹿特丹规则》实现了对（包括电子形式）运输单证证据功能和转让功能方面实践的广泛编纂，并且（最近通过《电子可转让记录示范法》）在电子商务领域制定了极具影响力的法规所证明的那样，委员会在制定运输法和电子商务全球文书方面所确立的记录，使贸易法委员会成为在考虑到现有公约、规则和商业惯例的情况下为这类多式联运可转让单证制定统一制度的一个非常合适的机构。

43. 委员会还似宜考虑，采用所谓的“双轨”办法开展这项工作应是可行的，即所设想的可转让票据最终将与单式运输单证共存，而不会干扰现有国际公约下强制适用的赔偿责任制度。此类工作可涵盖运输单证的类型（可转让的和不可转让的）、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和证据功能方面的权利和义务、货物交付，以及电子运输单证。纳入电子运输单证

²³ 《国际公路货物运输合同公约关于电子运单的附加议定书》（2008 年 2 月 20 日，日内瓦）（联合国《条约汇编》，第 2767 卷，第 23 页）。

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。

44. 如果委员会赞同上述建议，不妨请秘书处开始准备工作，以制定一部关于多式联运可转让单证的新的国际文书，该文书也可用于不涉及海上运输的合同。秘书处的初步工作可以采取专家组会议的形式，在资源允许的情况下也可采取贸易法委员会专题座谈会的形式。委员会还可授权秘书处与所有地理区域的成员国进行广泛协商，特别是与那些对执行此类可转让运输单证可能有特殊的法律或监管要求的国家进行广泛协商。委员会似宜请秘书处向 2021 年举行的委员会第五十四届会议报告所取得的进展，包括关于多式联运单证的新文书初稿。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。

45. 委员会还似宜 秘书处与所有相关的国际组织密切协调与合作，特别是与欧洲经委会、铁路运输组织、铁路合作组织和国际铁路运输委员会密切协调与合作，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。
