



联合国 大会



Distr.
GENERAL

A/CN.9/225
16 July 1982
CHINESE
ORIGINAL: ENGLISH

联合国国际贸易法委员会

第十五届会议

1982年7月26日至8月6日

工作协调

国际运输单据

秘书长的报告

目 录

	<u>段 次</u>	<u>页 次</u>
导言	1-10	3
一. 法律制度	11-57	6
A. 现有多边公约	11-23	6
B. 各项公约规定的单据制度	24-48	10
1. 开出单据的规定	24-38	10
a. 书面单据	24-30	10
b. 利用自动资料处理开出书面单据	31-32	12
c. 在目的地开出运输单据	33-35	12
d. 书面单据的替代	36-38	13

目录(续)

	<u>段次</u>	<u>页次</u>
2. 通过单据管制货物	39-43	14
3. 关于资料的规定	44-46	15
4. 关于签字的规定	47-48	16
C. 编制运输单据表格的各个组织	49-57	18
二. 当前的一些发展	58-80	20
A. 空白背面、简短格式和托运人提供的单据	58-63	20
B. 通用的或多种用途的运输单据	64-67	21
C. 海运运货单代替提货单	68-76	22
D. 计算机记录的法律价值	77-79	24
E. 跟单信用证	80	25
结论	81-82	26

导 言

1. 委员会第十四届会议时决定, 为进一步加强委员会的协调作用, 秘书处应选定国际贸易法的一个特别领域以供审议, 并就其它组织此一领域的工作情况, 提出一项报告。¹ 为响应委员会的决定, 遂选定国际运输单据这一主题供第十五届会议审议。由于运输和资讯技术的发展, 运输单据的制发方式也日新月异, 对于管理这一领域的法律制度也产生一定的影响。

2. 过去, 每一种运输方式都自成系统。货物经起站到终站各须通过几种不同的方式搬运, 整个旅程的每一段都作为一个独立的运程, 自有其本身的法律制度加以管辖。这些不同的法律制度, 如为相邻国家之间的贸易, 则通过双边协议由国家立法处理; 如涉及许多国家, 则通过多边协议由国家立法处理。

3. 本报告讨论的多边协议可分为两大类。有一类是全球性的协议, 包括两大运输形式, 海运和空运。由于这些公约广被接受。为实事求是起见, 这些公约对其所涉的国际运输制订了有关单据方面的规定。陆地运输基于其本身的性质, 必然是区域内的活动。管理铁路或公路运输的唯一重要的多边国际协议遂以欧洲为主, 但铁路运输则扩及亚洲和北非。

4. 这些公约有两个基本目的: 规定承运人对托运人货物遗失或损坏的责任; 规定有关承运货物应发的运输单据。虽然这些公约的主要部分大体类似, 反映了任何运输方式承运货物所考虑的问题大体类似, 但由于每一种运输方式自成系统和大致上适用于不同的市场, 使得运输单据中所载的资料产生了各自不同的发展, 而作为控制货物手段的单据也有了不同的意义。

5. 这种情况一直延续至今, 但因为一些新发展而有所变化, 此处谈一谈四种

¹ 联合国国际贸易法委员会第十四届会议的工作报告, 《大会正式记录, 第三十六届会议, 补编第17号》(A/36/17), 第100段。

比较重要的变化。第一是载货成组化装置的使用，以求整顿杂货装运，特别是使用集装箱。为了尽量发挥使用集装箱的优点，货物力求在货源集中并力求运送到距终点站最近的集装箱货站开箱卸货。总之，从托运人的观点看来，以前分为几段运货的途程现在成为连续使用几种运输方式的一段连续的旅程。在这种情况下，必须设计出来一些办法，制发满足有关贸易各方要求的单据。

6. 使用集装箱引起的第二种发展是，在某些贸易中，货物在启运港口上船到另一港口下货之间的运转时间大为缩短，以致于在授权发货的提货单未到而货物本身先到。终点站的延误增加额外开销因而减低集装箱化的价值。航空货运终点站的清货情况也有类似的问题，但与船运不完全一样。

7. 影响货运单据的第三个发展是贸易手续简化运动。一系列的研究显示，就国内贸易而言，一次货运可能要求售货人制备40种不同的单据，国际贸易可能超过100。有些研究指出，单据方面的费用，在国际销售中可能达到货物售价的百分之7左右。² 贸易手续简化运动的目的是减少规定的单据数目并简化剩余单据的填制以减低这项费用。国际贸易简化工作的中央机构是欧洲经济委员会（欧经委会）和贸发会议合办的国际贸易手续简化工作组。³

8. 1963年公布了一项基本的标准格式，可以使用于开展和完成一次国际贸易所需的大多数表格的资料规格，这是贸易简化工作的第一个重大成就。1973年，工作组正式推荐了这种标准格式，作为欧经委会贸易单据的规格纲要。1978年改称联合国贸易单据规格纲要。⁴

² 见下文引述：E. du Pontavice, L'informatique et les documents du commerce extérieur, Revue de jurisprudence commerciale, special issue of November 1979, p. 435 at 445-46.

³ 关于国际贸易手续简化工作组的情况，参看 TRADE/WP. 4/INF. 68, TD/B/FAL/INF. 68。

⁴ 附有说明材料的《联合国贸易单据规格纲要》载于 ECE/TRADE/137 号文件（联合国出版物，销售品编号：E. 81. II. E. 19）。

9. 联合国规格纲要的制定对于国际贸易的单据制订产生了深刻影响。在各国家和国际组织按照规格纲要调整了它们的单据设计以后，售货—托运人得以将基本资料打在一份正本上或输入自动资料处理设备中，并从这一份正本复制一系列销售和托运货物所需的单据。凡单据不需要的资料则以摒遮或类似的装置加以排除。这些单据制备技术大大节省了单据制备的费用，减少了文书工作可能产生的错误。此外，任何文书上的错误在从正本复制所有单据的过程中都系统地复印出来，但却不因此增加麻烦，因为前后一贯的错误比偶犯的错误容易发现和修正。

10. 第四个发展是使用电子计算机制备运输单据和使用电讯来传递单据。这项发展完全配合了贸易简化运动，因为如果为不同目的的服务的资料没有标准化、输入资料的格式如果没有标准化，电子计算机和电讯的好处也就不能完全利用。由于使用电讯传递资料，标准化的要求益加增强，因为为了减少传递的成本，必须尽量使用代码传递资料。举例说，目前使用的运输单据背面的标准承运条件如果使用电讯全部传递是不切实际的，如能在适当地方使用一个字或甚至一个字母或数字来代表这种标准化的条件规定，那就便宜多了。

一、法律制度

A. 现有多边公约

11. 下表列出已经生效、有待批准或以草案形式出现的管理跟单汇票规格的主要运输公约。凡不涉及跟单汇票规格的现有公约的议定书未列入此表。

<u>运输方式</u>	<u>公约名称</u>	<u>通过日期</u> / <u>生效日期</u>	<u>拟定组织</u>	<u>地域适用范围</u>
海运	关于统一某些 提单规则的国 际公约(海牙 规则)	1924年8月 25日 / 1931年6月 2日	国际海事问题 委员会	世界范围
海运	1978年联合 国海上货物运 送公约(汉堡 规则)	1978年3月 31日 / 尚未生效	联合国国际贸 易法委员会	世界范围
空运	关于划一有关 国际航空运送 的某些规则的 公约(华沙公 约)	1929年10月 12日 / 1933年2月 13日	国际航空法律 专家技术委员 会, <u>并入</u> 国际 民用航空组织	世界范围
空运	海牙议定书	1955年9月 28日 / 1963年8月 1日	民航组织	世界范围

<u>运输方式</u>	<u>公约名称</u>	<u>通过日期/</u> <u>生效日期</u>	<u>拟定组织</u>	<u>地域适用范围</u>
空运	第4号蒙特利尔议定书	1975年9月25日/ 尚未生效	民航组织	世界范围
铁路	关于铁路货运的国际公约 (CIM)	1970年2月7日/1975年1月1日	运输中央局 (伯尔尼)	欧洲、北非和西亚
铁路	关于国际铁路运输的公约 (COTIF), 附件 B (CIM)	1980年5月9日/ 尚未生效	国际铁路运输中央局 (伯尔尼)	欧洲、北非和西亚
铁路	关于国际铁路货运的协定 (SMGS)	1951年11月1日/ 现行订正本自1966年7月1日起生效	铁路运输合作组织	东欧、东亚
公路	国际公路货运契约公约 (CMR)	1956年5月19日/1961年7月2日	欧洲经济委员会	欧洲
多式联运	联合国国际多式联运公约 (多式联运)	1980年5月24日/ 尚未生效	联合国贸易和发展会议 (贸发会议)	世界范围

装卸作业

<u>运输方式</u>	<u>公约名称</u>	<u>通过日期/</u> <u>生效日期</u>	<u>拟定组织</u>	<u>地域适用范围</u>
内河运输	内河货运契 约 公约草案 (CMN)	1973年草案	私法划一国际 学社, 欧洲经济委员 会	欧洲
装卸作业	国际装卸作 业责任公约 初步草案 (ITO)	1981年10 月草案	私法划一国际 学社	世界范围

12. 海运。《汉堡规则》是为了取代《海牙规则》。虽然《汉堡规则》比之《海牙规则》，在管理提单和协调利用不可转让的运输单据方面有更为详细的规定，但在管理海上货运单据的法律方面没有什么大不同。

13. 空运。《1955年海牙议定书》除其它事项外，通过减少对航空运单所需资料项目的数量，对《华沙公约》第8条作了修正。由于若干国家尚未批准《海牙议定书》，任何统一的航空运单格式均应按照最初《华沙公约》的要求以及《议定书》提出的内容较少的要求来制订。

14. 经《海牙议定书》修正的《公约》第8条也将由《1975年第4号蒙特利尔议定书》加以修正，虽然仅仅作少许改动。更重要的是，该《议定书》将对《公约》第5条予以修正，以便利用计算机通讯技术取代书面的航空运单。

15. 铁路。1980年COTIF将取代关于铁路货运的1970年CIM以及关于铁路客运和行李运输的1970年CIV。目前生效的1970年CIM是最初于1893年生效的CIM的第八个修正案文。根据以往的经验，预期1980年案文将于1985年前后生效。与作为单独公约的CIM早期案文相对比，1980年COTIF中的CIM案文载于主要公约的附件内。

16. 1951年SMGS的最初案文在结构和内容上与CIM相似。但是,自那时起,两个案文均经过订正,不同之处越来越大。

17. 东欧若干国家是CIM和SMGS的缔约国。这极大便利了某一公约或另一公约缔约国之间的过境交通。但是,这并没有防止这两个公约案文中的差异。

18. 多式联运。《多式联运公约》的案文条款是依照《汉堡规则》的条款制订的。发起制订《多式联运公约》的贸发会议航运委员会在其1982年6月的第10次会议上请贸发会议秘书长提请那些尚未成为《汉堡规则》缔约国的国家注意该公约,并提出建议,希望该公约早日生效。⁵

19. 国际商会印发了《联合运输单据》的规则⁶。虽然这些规则不具约束力,但拟定联合方式(多式联运)运输单据的若干组织已确保国际商会核准该种单据的形式符合国际商会的规则,从而使该单据在一定程度上具有划一性。

20. 这种联合运输单据是否受到认可,也要看把它作为一个运输单据。而依照《跟单信用证统一惯例》(UCP)⁷作为信用证运用是否受到认可。

21. 内河运输。私法划一学社正在审议CMN草案的全面订正案文。理事会在1982年4月的第61次会议得知,在解决莱茵河流域国家关于免除船舶航行承运人过失问题的意见分歧方面取得了某些进展,但尚不清楚是否可能达成最后协定。⁸

⁵ 委员会通过的决议草案载于TD/B./C.4/L.162号文件。

⁶ 国际商会出版物第298号。

⁷ 目前的(1974年)UCP案文载于国际商会出版物第290号。关于UCP订正问题的讨论进展情况,见A/CN.9/229号文件,关于它对运输单据的影响,见下面第71,72和第80段。

⁸ 理事会第61届会议(1982年4月15日和16日)的报告,私法划一学社理事会第61届会议,议程项目5(f)。

22. 装卸业。 私法划一学社仓库契约研究小组 1981年10月第3届会议核可了一个公约的初步草案。 私法划一学社理事会 1982年4月第61届会议得到报告说， 某些装卸业者 表示反对该公约草案，他们认为草案侵犯了他们订立合同的自由。⁹

23. 理事会请秘书长广泛宣传规则草案，以便公开批评意见，从而消除任何误解和对合理的关切予以考虑。¹⁰

B. 各项公约规定的单据制度

1. 开出单据的规定

a. 书面单据

24. 审议中的所有公约均要求开出运输单据，或规定托运人或承运人可以要求开出运输单据。

25. 有关铁路和公路运输两种形式的各项陆上运输公约要求开出发货通知书，并大致开列货物内容¹¹。 《多式联运公约》要求多式联运业开出多式联运单据，

⁹ 同上，议程项目5(h)。

¹⁰ 联合国国际贸易法委员会通知理事会，委员会对这个问题很感兴趣，近期内可能就此采取积极行动，因为该委员会与有关货运的国际公约关系密切，特别是《汉堡规则》，更因为它的活动与许多发展中国家的需要息息相关。

¹¹ 《1970年国际铁路运输公约》第8条；《1980年国际铁路运输公约》第11条；《国际铁路货物联运协定》第6条；《国际陆运货物公约》第4条。《国际陆运货物公约》还规定“发货通知书的缺少、不合常规或遗失，对货运合同的存在或效力不发生影响，该合同仍受该《公约》各项条款的约束。”

但该公约允许开出可转让或不可转让单据¹²。同样,《内河货运公约》草案要求开出提货单或发货通知书供内陆水运用¹³。提货单可以是记名、指定或无记名形式。

26. 《华沙公约》规定空运承运人和发货人均有权要求开出发货通知书,并为保证空运承运人执行起见,这些条款规定,如果不开出包括某些数据资料的发货通知书以便排除或限制自己的责任,其利益也因此撤消¹⁴。1955年的《海牙议定书》仍载有这个条例。

27. 根据《第4号蒙特利尔议定书》的规定,《公约》要求开出运输单据,现称为空运单。但是,根据《公约》,不这么做对承运人的责任不受影响¹⁵。

28. 《海牙规则》和《汉堡规则》均允许托运人要求承运人在承运人收到货物后立即开出提货单¹⁶。此外,货物一旦装船,托运人有权索取已装运提单,其形式可以在已开出的提货单上注明,说明装载货物的船舶名称及装载日期等¹⁷。

29. 如果托运人未提出要求,《海牙规则》和《汉堡规则》均未规定开出提货单。但是,《海牙规则》的责任制度,包括免除责任和有限责任,只有对“具有发货单或任何类似的所有权凭证”¹⁸的货运合同才适用。另一方面,《汉堡规则》

¹² 第5(1)条。

¹³ 第3(1)条。有关运输单据的缺失、不合常规或遗失,《内河货运公约》草案载有和脚注11所引述的《国际陆运货物公约》相同的条款。

¹⁴ 第5(1)和9条。关于空运发货通知书的缺失、不合常规或遗失,《华沙公约》在第5(2)条中载有和脚注11所引述的相同的条款。

¹⁵ 经《第4号蒙特利尔议定书》修订的《公约》第5(1)和9条。

¹⁶ 《海牙规则》第3(3)条;《汉堡规则》第14(1)条。

¹⁷ 《海牙规则》第3(7)条;《汉堡规则》第15(2)条。

¹⁸ 第1(b)条。还请参看第2条。至于利用在海运单上附加条款的方法将《海牙规则》的责任规定同货运合同相结合的问题,参看下文第70段。

的责任制度则适用于“承运人支付将货物从一个港口海运至另一港口的运费的任何合同”。¹⁹ 因此，《汉堡规则》和《海牙规则》一样，托运人仍然有要求开出提货单的权利，但《汉堡规则》对于海运单和其他不可转让形式的运输单据或非纸面的单据技术则持更为开放的态度。

30. 国际装卸作业责任公约 (ITO) 草案是审议中的所有案文中要求最少的，因为它规定只有在客户提出要求时才开出单据，并且不能预期在所有情况下都可以开出单据。²⁰

b. 利用自动资料处理开出书面单据

31. 如经发货人同意，《多式联运公约》允许多式联运业者保存一份根据公约规定使用任何机械或电子计算机等其他方法提供的资料记录。在此情况下，必须向发货人提供一份可读的不可转让单据，这个单据就被当作多式联运单据。²¹

32. ITO草案规定，如果不合开出单据的国家的法律规定，则其中所载条款均不得阻止用任何机械或电子方法开出单据。²²

c. 在目的地开出运输单据

33. 很久以来在技术上就已有可能将有关资料电告目的地的承运人或其代理人，而在目的地开出所需的运输单据²³。由于运输单据的资料条目已经标准化，并由于计算机与计算机之间的电讯网路的发展，目前直接在目的地开出单据已是可行的。

¹⁹ 第1(6)条。 还请参看第2条。

²⁰ 《1982年私法划一国际学社，第XLIV号研究报告》，第14号文件，第4条。

²¹ 第5(4)条。

²² 第4(4)条。

²³ 至少早在1958年版的《美国统一商法案》第7-305节中即已授权承运人在发货人提出要求时，可以在目的地开出运输单据。

34. 《国际铁路运输公约》和《国际铁路货物联运协定》在铁路运输，《国际陆运货物公约》在公路运输，或《华沙公约》在空运等方面均不许在目的地开出运输单据。这些公约均规定发货通知书必须和货物同行²⁴。

35. 因为《海牙规则》和《汉堡规则》均未规定开发运输单据，看来根据这些规则，承运人对开出地点不负义务。如经承运人和托运人同意，承运人可以在目的地开出海运单或提货单。根据《多式联运公约》和《内河货运公约》，似乎也可能得到同样的结果。

d. 书面单据的替代

36. 根据《第4号蒙特利尔议定书》，承运人可以用“任何可以保存托运货物记录的方法”来替换书面空运单²⁵。在这个情况下，发货人必须提供书面的货物收据。

37. 根据《内河货运公约》草案，可以使用电动或自动的交易记录方法²⁶。同《第4号蒙特利尔议定书》相比，无须提供书面收据。

38. 因为《海牙规则》和《汉堡规则》均规定，除非发货人提出要求开出提货单，一般不开发运输单据，公约也不排除使用非书面的单据记录技术。

²⁴ 《1970年国际铁路运输公约》第16(1)条；《1980年国际铁路运输公约》第28条；《国际铁路货物联运协定》第6条；《国际陆运货物公约》第5(2)条；《华沙公约》第6(2)条。根据《第4号蒙特利尔议定书》，第二正本必须注明“致收货人”，但本《公约》不再具体要求此正本与货物同行，或交收货人。根据国际空运协会第600k号决议，在使用电传打字或其他电子方法传递国际货运单时，首先必须开出一张书面运单。凡须将发货通知书转让给下一位承运人时，须将发货人第二正本和可转送空运单副本交与下一位承运人。

²⁵ 经《议定书》修订的《公约》第5(2)条。

²⁶ 第3(5)条。

2. 通过单据管制货物

39. 海运提货单的一个传统功用是以之作为所有权凭证, 提货单持有人象征性占有货物。产生这个功用是由于下述的规定: 承运人只能在收到提货单后才将货物交出。《海牙规则》只是假设但并未说出这条规定, 而在《汉堡规则》、《内河货运公约》和《多式联运公约》中则有具体说明²⁷。

40. I T O 草案也有相同的结果, 它规定:

“如经所涉各方同意, 并经适用法律允许, 装卸业者开出的单据包括一个业务, 即在交出单据后才交货。”²⁸

41. 具体提到将发货通知书作为唯一货运单据的那些公约也提供一个发货人可以命令承运人勿将货物交给收货人的制度。根据《华沙公约》, 发货通知书必须有三张正本。第三正本交与发货人²⁹。直到货物运抵目的地, 发货人可以在将发货通知书第三正本交与承运人后, 对货物执行处置权³⁰。根据《内河货运公约》, 公路货运适用基本上相同的规则, 只是交给发货人的是第一正本, 在运输中若欲停止运送, 须要将此正本交与承运人³¹。关于按照《国际铁路运输公约》或《国际铁路货物联运协定》进行的铁路货运, 托运人如将货物改运, 必须在发货通知副本上注明³²。因此, 发货人在把发货通知书的“正本”或副本交给收货人或跟单信用证所列的银行时, 便即刻丧失对货物的处置权。

²⁷ 《汉堡规则》第1(7)条; 《内河货运公约》草案第4(1)条; 《多式联运公约》第6(2)条。

²⁸ 第4(4)条。

²⁹ 第6条。

³⁰ 第12和13条。

³¹ 第12(5)条。

³² 《1970年国际铁路运输公约》第21(2)条; 《1980年国际铁路运输公约》第30(2)条; 《国际铁路货物联运协定》第19(5)条。

42. 《多式联运公约》载明，如果货物用不可转让多式联运单据交运，则多式联运经营人在将货物交给收货人“或按指示依规定书面注明交予的对象”，他便完成了交货任务³³。因为发货人命令多式联运经营人将货物交给收货人以外的人的权利不是以持有不可转让单据为根据的，该公约似乎无法阻止发货人执行对货物的处置权，直到货物交出为止。同样的结论似乎适用于根据海运单所作的货运，因为《海牙规则》和《汉堡规则》均未对这种货运的单据问题作出规定。

43. 《内河货运公约》草案规定，如果提货单是以记名形式开出，则承运人只能将货物交给提物单上指定的人³⁴。如果货运有发货通知书，则该草案对于发货人对货物的控制权未作出规定。

3. 关于资料的规定

44. 运输单据必须载有若干资料，才能发挥它的各种功用。无论运输方式为何，这些资料大多数是一样的。事实上，大多数资料与关于货物销售和航运以及其他单据所需的资料相同。然而，每个公约规定特定的运输单据须载列若干类资料。

³³ 第7(2)条。

³⁴ 第4(1)条。草案还对指定或无记名形式的提货单作出具体规定。

45. 按照《海牙规则》和《华沙公约的海牙议定书和第4号蒙特利尔议定书》；任何公约所需的资料最少有三类³⁵。根据《华沙公约》原有规定，所需资料最高是十七种，其次是《汉堡规则》和《多式联运公约》所规定的十五³⁶。

46. 关于所需资料的数目，看不出有增加或减少的趋势。1955年《海牙议定书》将所需的资料从《华沙公约》原有规定的十七减到三。1975年《第4号蒙特利尔议定书》重申这项决定，尽管所需资料类别的其中一个同《海牙议定书》的不同。另一方面，1978年《汉堡规则》将《海牙规则》所载的三种资料增至十五个。1980年《多式联运公约》仿此。

4. 关于签字的规定

47. 大多数——但不是所有的——公约规定托运人或承运人（或者两者）必须签署运输单据。所有规定须签字的公约均允准采用某种机械方式的签字。

³⁵ 《海牙规则》，第3条(3)；《华沙公约的海牙议定书和第4号蒙特利尔议定书》；经修正后的《华沙公约》第8条。两个议定书所需的资料组成部分并不完全一样。

³⁶ 《华沙公约》第8条；《汉堡法规》第15条；《多式联运公约》第8条。

公约	需签字与否		允 准 方 式			签发地点 的法律 有关与否	公约 条款
	托运人	承运人	盖章	印刷	其他方式		
海牙规则	无需	无需			可 ^a	有关 ^a	14
汉堡规则	无需	必需	可	可	可 ^a	有关 ^a	6
华沙公约	必需	必需	可	可(托运人)	不可	无关	6
海牙议定书	必需	必需	可	可(托运人)	不可	无关	6
第4号蒙特利尔议定书	必需	必需	可	可	不可	无关	6
CIM-1970	必需 ^b	必需 ^c	可	可(托运人)	不可	有关 ^b	6. 8
CIM-1980	必需 ^b	必需 ^c	可	可(托运人)	不可	有关 ^b	13. 11
SMGS	必需	必需 ^c	可	可(托运人)	不可	无关	6. 7
CMR	必需	必需	可 ^d	可 ^d	不可	有关 ^d	5
多式联运	无需	必需	可	可	可 ^a	有关 ^a	5
CMN草案	必需	必需	可	可	可 ^e	有关 ^e	6
I T O草案	无需	无需					

- a “〔提单〕〔多式联运单据〕如果同签发〔提单〕〔多式联运单据〕的国家法律没有抵触，可用手书、摹写印刷、打孔、盖章，用符号或任何其他机械或电子方式签字。”
- b “如果寄发地有效法律和规章有此规定，托运人应填上其姓名、地址、手书、印刷或盖章签字。”
- c 无论是CIM或SMGS都没有规定承运人须签字。不过两个条约都规定承运人须在托运单上盖章。
- d “如果签发托运单的国家法律允准，签字可用印刷或用托运人和承运人的印章替代”。
- e 这条规则同注d的规则相同，但有一点补充，即如果签发国家的法律允准，可使用任何其他认证印章。

48. 欧洲经委会/贸发会议国际贸易手续简化工作组建议:

“各国政府和负责有关政府间协定的国际组织,就载有关于国际贸易所需单据上的签字规定的国家和国际案文,进行研究,并且考虑于必要时修改这些规定,以便单据所载的资料能够由电子或其他资料自动传送方法编制和传递,而由传递所使用方法保证的认证能够满足关于签字的规定。”³⁷

C. 编制运输单据表格的各个组织

49. 某些运输公约十分重视所有承运人使用格式划一的运输单据。在这些情况下,也许会委托一个组织设计所需的单据。遇有对划一格式不如此重视时,承运人可自由设计它们自己的单据,只要这些单据载有公约所规定的资料便可。

50. 各国指定在SMGS之下使用的铁路托运单,作为该公约的一个附件。最近曾对托运单格式作过修改,现已同联合国规格纲要一致。

51. 在CIM的1970年文本于1975年开始生效以前,该公约所规定的铁路托运单也载于公约的附件。根据CIM的1970年文本,铁路有权指定托运单范式。³⁸所提议的范式单必须送交国际铁路运输中央局(伯尔尼),再由中央局送交各缔约国。如果在一个月之内没有国家提出反对,这个提议即开始生效如果有人反对,中央局将试行解决分歧,根据附于COTIF的预期约于1985年生效的CIM的1980年文本,铁路将有充分权利确定托运单范式,而无需经政府核准。³⁹国际铁路运输委员会(CIT)已着手对CIM所规定的铁路托运单进

³⁷ 第14号建议, TRADE/WP. 4/INF. 63, TD/B/FAL/INF. 63。

³⁸ 第6条(1)。

³⁹ 第12条(2)。参看 E. Bertherin, La réforme de la lettre de voiture internationale, 88 Bulletin des transports internationaux par chemins de fer 47(1980)。

行改革。在CIM之下使用的铁路托运单自1969年以来已同联合规格纲要一致。

52. 其他公约既没有规定负责设计单据的组织，也没有规定所使用单据的格式必须划一。不过，由于使用格式划一的单据合乎需要，各种不同组织已着手设计运输单据范式。

53. 国际空运协会设计了一种会员一律使用的空运单，这种空运单现在许多非会员也采用。有一种新的全球航空运货单/托运单同联合国规格纲要完全一致，已通过自1982年4月1日起选择采用，1984年1月1日起一律采用。⁴⁰

54. 国际公路运输同盟设计了一种同联合国规格纲要一致的托运单，现已广泛使用。其他组织，例如联合王国的简化国际贸易手续理事会，已设计出CMR托运单，目前已在用。简化国际贸易手续理事会托运单也同联合国规格纲要一致。

55. 海运货物的运输单据的标准化程度比不上其他运输方式的运输单据。传统上，每个承运人都有它自己的提单，不同商品或航线经常有不同的表格，直到今天仍是如此。同样地，在海运货单方面，也制定了新的运输单据，通常是由每个承运人个别设计的。

56. 不过，这方面也达到了某种程度的标准化。国际航运商会所提议的同联合国规格纲要一致的提单范式，被广泛地仿照。各种贸易协会和班轮公会提议了各种航运单据范式。这些范式通常仿照国际航运商会所提议的格式。

57. 毫无疑问地，所有运输单据中最不划一的是联运或多式联运单据。因为在联运或多式联运这一统称下的情况五花八门，就算单据能够划一，可能还要再过相当时候。然而，象波罗的海国际海事公会（海事公会）国际航运商会（航运商会）和国际转运人协会联合会（转运人联合会）等组织都已采用了同联合国规格纲要一致的联运单据。

⁴⁰ 国际空运协会第600j(III)号决议。

二、当前的一些发展

A. 空白背面、简短格式和托运人提供的单据

58. 运输单据通常是夹有复写纸的多页式表格；托运人可以把所有的正本和副本一次填写完毕。正本的反面通常载有承运人的一般运货条件。

59. 配合《联合国贸易单据规格纲要》而拟订的一系列用于国际贸易行为的表格使得销售和装运货物所需的一切单据都可使用新式的一次影印的方法来印制。但是这种印制单据的装置不能用于多页式的表格，而某些情况下还需要不断供给纸张，因此反面不能印字。

60. 即使不是这种情况，如果托运人可以对任何运输形式和任何承运人都使用标准表格，手续就会简化。

61. 为了适用这种由托运人提供的表格或空白背面的单据，欧洲经委会/贸发会议国际贸易手续简化工作组建议在单据正面使用以下条款：

“运输业者/承运人标准运货条件的规定（包括有关运货前和运货中的条件），和承接待运货物之日所适用的收费率，以及必然适用于本单据所订合同的任何国际公约或国家法律一并适用于此。

关于运输业者/承运人标准运货条件的印本可在运输业者/承运人或其主要经纪人的办事处查验或领取。”⁴¹

62. 各国法院接受此种一般性合并条款的程度决定于各法律制度对于表示同意的合约和一般条件的使用采取何种态度，并决定于个别承运人标准运货条件和受此种条件支配的托运人是否能取得其印本。⁴²

⁴¹ 第12号建议，第16段，TRADE/WP.4/INF.61, TD/B/FAL/INF.61.

⁴² 一名观察员指出，某些重要沿海国关于简短格式和空白背面的运输单据的判例法含混不清，难于解释。E. du Pontavice, *Supra note 2* at P.441.

63. 空白背面或简短格式的运输单据可被接受作为按《跟单信用证统一惯例》所发出的跟单信用证。⁴³

B. 通用的或多种用途的运输单据

64. 各不同运输单据都能符合《联合国规格纲要》的现象说明了以不同运输方式运送货物的资料要求是相似的。空白背面和简短格式的运输单据，其中附上一条与欧洲经委会/贸发会议促进国际贸易行为工作组所建议的条款相类似的规定，可以使任何承运人以任何运输方式运货的条件都能合并载入运输单据之中。

65. 瑞典贸易程序委员会 (SWEPRO) 的一个工作组设计了一份含有这两种特性的空白背面、多种用途的运输单据草样⁴⁴。该种单据的目的是用以取代：

- 海运运货单，定期运费收据；
- 提货单，水路提货单，直运提货单；
- 合并运输单据；
- 铁路寄运单；
- 公路寄运单；
- 空运运货单，公司空运提单；
- FCT (《运输商的运货证》)；
- FCR (《运输商的收货证》)。

66. 以多种用途的运输单据作为提货单时，应在表格上特定方格内填入“BL”字样。工作组的报告中没有讨论这一问题，看来这样做即充分表示：“承运人承诺在出示单据时交货”。⁴⁵

⁴³ 第19条(b)(ii)。

⁴⁴ SWEPRO, Multi-Purpose Transport Document (MPT), (Göteborg, 1981),
reprinted in TRADE/WP.4/R. 105.

⁴⁵ 《汉堡规则》第1条(7)所载提货单定义的一部分。

67. 多种用途的运输单据草样经瑞典若干公司试验性使用获得成功。瑞典贸易程序委员会(SWEPRO)工作组的报告于1981年11月以英文印行并广为散发,以便促进国际上对这一概念的认识。该委员会指出,“仅在瑞典一地开始使用没有什么意义,如果国际上对这个新的办法缺乏认识,实行起来就有困难。”⁴⁶此外,在铁路和航空之类的国际运输方式中,所有承运人都必须使用一种规定的表格⁴⁷,这时,单据的使用也会发生问题。

C. 海运运货单代替提货单

68. 托运人必须与货物分别发出的运输单据只有提货单和可转让的多式联运方式运输单据。这些单据需要特别处理,因而增加了所有各方的费用。此外,单据通常比货物到得晚,造成港口拥塞和额外的费用。

69. 某些贸易中大多数的货运是在长期客户之间或多国集团的不同工厂之间进行的。在这种情况下,提货单不带商业作用——这是不可转让的运输单据不如海运运货单所能达到的作用。

70. 目前,因货运中使用海运运货单而在有关各方引起的最大法律问题是《海牙规则》的责任制度,其中规定只有当货运是以提货单或类似的所有权凭证进行时才适用。因此,提货单通常都把《海牙规则》列入货运合约之中。这种做法的有效性还存在怀疑。⁴⁸《汉堡规则》避免了这个法律问题,因为它适应于“承运人承诺在收受运费时把货物从一个港口海运至另一港口的任何合约。”⁴⁹

⁴⁶ SWEPRO News, No. 3, 1982年2月,第7页。

⁴⁷ “寄运单不得以除本公约或关税规定或许可以外的任何其他单据来取代或补充”。
CIM 1970, 第6条(8)。并参看CIM 1980, 第13条(4)。

⁴⁸ 前文注42。

⁴⁹ 第1条(6)。

71. 尽管海运运货单多数是用于不在船上售卖货物、不发跟单信用证の場合，但由于不发提货单而使单据手续简化，节省了费用，因此欧洲经委会/贸发会议国际贸易手续简化工作组提出以下建议：

“承运人应始终提供不可转让的运输单据，同时铭记这种单据可在跟单信用证下使用，只要使用人为该信用证提供保证。”⁵⁰

72. 《关于跟单信用证的统一惯例和做法》目前的订正本草案，接受在跟单信用证下使用不可转让的海运单。1974年的《统一惯例和做法》一再提到海运提单，目前的草案则提到“运输单据”。⁵¹ 信用证申请人有责任指明他需要的任何特定运输单据。签发信用证的银行也有责任决定信用证申请书中所指明的运输单据是否符合其目的。

73. 有人对于在跟单信用证下使用海运单表示耽心，这是因为事实上海运单不能向银行或收货人提供一项保证，即发货人在信用证下收到付款后不会把货物转运。如果运转单据并非采取文件形式，类似的问题也会发生。

74. 目前正在进行若干项研究，以订出处理这一问题的办法，这些办法应使收货人和银行得到与拥有提单一样的保证，但在行政上更为有效。最先进的一个计划是由瑞典运输研究理事会主持的。这个计划已在进行试验性使用，称为“大西洋集装箱航运公司货物关键接收系统”。⁵² 这个系统是海运单和自动数据处理的结合。它依靠机构本身的一个在发运港和目的地港之间操作的计算机系统。承运人向托运人提供一分关于装运数据的印刷输出，并证明其为第一分付本。此一印刷输出中，除其他外载列以下各点：

⁵⁰ 第18号建议，促进办法7.2, ECE/TRADE/141.

⁵¹ 下文第80段。

⁵² K. Grönfors, Cargo Key Receipt and Transport Document Replacement (Göteborg, 1979); K. Grönfors, The Legal Aspects and Practical Implications of non-Documentary (Paperless) Cargo Movement, BIMCO Bulletin 1981, p. 6180.

- (a) 开出信用证的买方银行，指定为收货人；
- (b) 托运人声明他在运输期间绝对放弃其支配货物的权利，改由收货人支配；
- (c) 承运人声明他于收到指明的货运后，将之保留，作为指定为收货人的银行的抵押品和附属担保品。

75. 似乎没有任何其他的计划达到实际试验和使用的程度。但是，有一个不采取文件形式的运输单据建议提出，是同公共数据通讯系统使用的；这个建议使用一种公共关键密码系统：计算机信息的数据内容，通过所定密码办法，证实信息的来源和内容。⁵³ 这个建议也要依靠“大西洋集装箱航运公司货物关键接收系统”所载的类似声明。

76. 也有人建议另外一种办法，就是依靠一种登记制度。有一个建议是：承运人把任何销售或货物的物权担保登记入其计算机内。⁵⁴ 另一个建议是对大宗货物（特别是油轮业）的登记簿由一个地点适当的中央登记处保管或由一个银行保管。⁵⁵

D. 计算机记录的法律价值

77. 因为文件记录和单据，包括运输单据，愈来愈多由储存于计算机的记录所取代，有人对计算机记录的法律价值表示关注。尽管商业活动的一切领域都广泛使用计算机，若干国家对容许法院和仲裁法庭采纳计算机记录作为证据，仍犹疑不决。

⁵³ R. Henriksen, The Legal Aspects of Paper-less International Trade and Transport (Copenhagen 1982).

⁵⁴ K.H. Reinskou, Bills of Lading and ADP: Description of a Computerized System for Carriage of Goods by Sea, 2 Journal of Media Law and Practice, No. 2 (1981), reprinted in TRADE/WP.4/R.159.

⁵⁵ 国际独立经营油船船东协会单据委员会主席格拉姆1980年11月16日报告：“不需提出提单的交货”。比较在委员会第八届会议上提出的一个建议：“如果大家认为任何为国际贸易提供资金的物权担保都有必要具备登记制度作为一个条件，则应探讨全球性使用计算机作业的登记制度的可能性。”联合国国际贸易法委员会第八届会议工作报告，《大会第三十届会议正式记录，补编第17号》(A/10017)，第60段。

有人认为，计算机记录方面的技术，不能充分保证不会发生伪造。此外，关于使用这种记录作为证据，特别是在习惯法传统国家，有许多典型的法律障碍。

78. 向委员会本届会议提出的一份关于电子汇划资金的报告里列述已采取的若干国际行动，这些行动是为了促进自动数据处理程序的使用。⁵⁶ 关于运输单据方面的一些这类行动，在上面已经提到。该报告中也列述关于计算机记录作为证据的价值方面所采取的国际行动。

79. 该报告在结论中说：

“关于在什么条件下必须提出计算机记录作为证据以及关于计算机记录的证据价值的划一规则，是法律上保障国际电子汇划资金所必要。但是，这个问题不仅关涉电子汇划资金，而且也关涉可能使用计算机的国际贸易的一切方面。因为举证规则是程序法的一部分，与一个国家的法律结构的其余部分相关连，在目前很难达到法律方面的统一。但是，如果订定准则，规定在什么条件下可以采纳计算机记录为证据，则对这方面的法律发展可能有所影响”。⁵⁷

E. 跟单信用证

80. 在《关于跟单信用证的统一惯例和做法》目前订正中，国际商会主要关注点之一是使各种规则能适应运输单据方面最近发生的改变。⁵⁸ 就本报告而言，有四点特别重要：

——《统一惯例和做法》的新草案使用“运输单据”一词，只有在有关规则纯粹适用于某一特定单据的这种极少有情况下，才提到某一特定形式的运输单据。这样可以对牵涉到用以下方式装运的货物的跟单信用证采取较统一的处理方法：用不

⁵⁶ A/CN.9/221, 第70至81段。

⁵⁷ 同上, 第88段。

⁵⁸ 国际商会订正《统一惯例和做法》的进展情况，在A/CN.9/229中有叙述。在写本文时订正本的最新草案，见国际商会470/394号文件。关于运输单据的条款，见第22至第33条。

同运输方式装运；用联合运输或多式联运方式装运；或使用同一种运输方式但使用不同种类的单据。

— 除非信用证中另有规定，银行将接受数据处理系统或影印系统产生或似乎由这些系统产生的单据作为正本，如果这些单据在产生后经其签发人注明为正本，并予签字或以其他方式予以证实。这样可以依据一种标准统一格式，例如联合国规格纲要来产出单据，使用影印或自动数据处理技术。

— 除非信用证明白规定必须已装船运输单据，银行将接受表明货物已被掌管或已被收取备供装运的运输单据。这对海运货物之外的一切运输工具而言，是一项通则。由于集装箱化和多式联运的出现，签发已装船单据也许行不通，亦无必要。但是，信用证申请人/货物买方将保持要求按照信用证签发已装船提单的权利，托运人/货物卖方则保持要求承运人按照“海牙规则”和“汉堡规则”签发这种单据的权利。

— 关于转运的规则，已予扩充，以反映联合运输和多式联运的性质。

结 论

81. 关于国际运输单据方面的法律和做法，正在迅速改变。各种运输货物方式之间的区别，以及托运人、银行和承运人在这种运输单据方面的需要愈来愈没有这么显著。因此，今后可能比过去更需要划一这种运输单据的规则。

82. 秘书处打算继续注意这方面的发展情况。如果时间似乎成熟，秘书处可能会向委员会建议一个今后行动的方针，建议时会顾到委员会所表示的意见。