



联合国国际贸易法委员会
第五十二届会议
2019年7月8日至19日，维也纳

委员会的工作方案

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

秘书处的说明

在委员会第五十一届会议筹备期间，中华人民共和国政府向秘书处提交了一份支持今后在铁路运单方面开展工作的建议。该建议的中英文版本都于2019年6月14日提交给秘书处。现将秘书处将收到的案文照原样本附为本说明的附件。



附件

中国关于联合国贸法会就解决铁路运单不具备物权凭证属性带来的相关问题开展工作的建议

一. 背景

1. 目前，在全球范围内，各国都认为通过各种运输方式实现不同国家和地区间的互联互通是促进国际经贸发展、拉动全球经济增长的有效途径。在各种运输方式中，铁路运输具有运距短、速度快、受气候变化影响小等优势。许多国家陆路相连，特别对于内陆国家而言，铁路运输密切了这些国家的对外经贸往来，呈现出巨大的发展潜力。

2. 近年来，随着铁路通道建设能力的不断增强，国际铁路联运快速发展。其中，以中欧班列为代表的铁路运输已成为欧亚间国际贸易的主要运输方式之一。2018年，中欧班列共开行 6,300 列，同比增长 72%，其中返程班列 2690 列、同比增长 111%。迄今，中欧班列已累计开行超过 12,000 列，国内开行城市 56 个，可通达欧洲 15 个国家 49 个城市。中欧班列运输的货物总量快速增长，货物种类也不断丰富。铁路运输的发展为各国间经贸往来提供了便捷的新通道，带动了全球贸易增长，为世界经济注入了新的活力。

3. 但在实践中，国际铁路运单仅具有铁路运输合同和货物收据的性质，而不具备物权凭证属性，无法像海运提单一样用于信用证结汇和融资，从而限制了银行等机构提供金融服务，增加了进口商的资金压力，也使出口商面临回款风险。具体来讲，铁路运单不是物权凭证，铁路运单正本需随货流转，因而无法转让、无法质押，无法凭运单实现对货物的占有和处分等权益。出于风险控制的考虑，银行不愿将铁路运单作为信用证下的议付单证，买卖双方也就无法通过铁路运单实现融资结汇。为此，买方需提前支付货款，面临巨大的资金压力，而卖方则可能无法及时快速收回货款。同时，因铁路运单无法转让，也就无法实现在途货物的买卖，影响了货物的流转和交易效率。这都在一定程度上制约了各国陆上贸易的进一步发展。

二. 现行规则与最新实践

4. 目前，国际上主要有两大政府间铁路组织。一是国际铁路货物运输委员会（OTIF），成员主要涵盖欧洲、北非和中东的 50 多个国家，其适用的《关于铁路货物运输的国际公约》（COTIF）由基本条约文本及 7 个附件组成，其中附件 B：1999 年《国际铁路货物运输合同统一规则》（Uniform Rules Concerning the Contract of International Carriage, CIM）第 6 条第 5 款规定，运单不具有提单的效力。二是铁路合作组织（OSJD），成员主要包括亚洲、东欧的 29 个国家，其出台的《国际铁路货物联合运输协定》（SMGS）由基本条约文本、办事细则及 6 个附件组成。基本条约文本未对运单是否具有物权凭证的属性作出任何规定，但该文本第 6 条规定，运单应随同货物从发站至到站按运送全程附送，加盖戳记后的运单是缔结运输合同的凭证。

5. 两大铁路组织为统一协调铁路运输单证，制定了国际货约 / 国际货协统一运

单。但由于各种原因，统一运单在实践中的运用并不顺畅。《国际货协/国际货约运单指导手册》第2条规定，国际货约/国际货协运单是适用国际货约和国际货协的国家间铁路联运中证明运输合同缔结的文件；第19条规定，运单正本交给收货人。统一运单仍然不具备物权凭证的功能。

6. 此外，联合国欧洲经济委员会于2011年成立专家组，开始统一铁路法的制定工作。专家组提出的草案中有关运单的规定，并未实质改变《国际货协》和《国际货约》中的相关要求，运单仍被视为运输合同而非物权凭证。

7. 1980年《联合国国际货物多式联运公约》（未生效）和1992年《国际贸发会/国际商会多式联运单证规则》等多式联运国际规则，虽然认可了多式联运单证在一定情形下具有可转让的属性，但适用于两种以上运输方式，且在相关方的权利义务、损害赔偿等方面以海运为主，并未充分考虑铁路等运输方式的特点。

8. 虽然跟单信用证统一惯例（UCP600）中规定银行可以接受铁路运单，但是铁路运单不具备物权属性，无法解决凭单控货和提货的问题，银行面临很大风险，因此在实践中银行基本不会接受铁路运单开展信用证业务，也就无法通过铁路运单实现融资结算的目的。

9. 联合国贸发会制定的某些法律文件中，与这一问题具有相关性。例如，在国际货物运输领域，《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）涵盖了可转让和不可转让的运输单据，涉及形式要求和承运人的交付义务，但并不涉及货物所有权；虽然适用于门到门的货物运输，但无法适用于非海运区段受另一国际统一制度（如国际铁路规则）调整的情形。在电子商务领域，《贸易法委员会电子可转让记录示范法》规定的电子单据转让规则建立在单据具有可转让性的前提下，因此，只有在铁路运单的流通性问题得到解决后，示范法才能在铁路运输领域发挥作用。在担保交易领域，联合国制定了一系列关于担保交易的法律文件，虽然也是服务于融资的目的，但仅限于担保融资的范围，与解决铁路运单问题的适用情形并不相同。

10. 中国企业与相关贸易国的企业之间就解决铁路运单不具备物权凭证属性带来的相关问题进行了探索，主要是通过合同约定的方式，由承运人或货代在铁路运单之外签发“提单”，将“提单”作为唯一提货凭证并由承运人或货代全程控货，托运人凭“提单”向银行办理议付、结汇、押汇等融资结算服务，进口方履行相关义务后从开证行取得“提单”并据此向签发人提货。

11. 虽然上述做法在部分贸易中得以应用，但这种合同约定的“提单”所具有的“物权凭证”属性的效力范围只能及于合同主体，不仅相关方的权利义务处于不稳定的状态，而且“提单”的流通性及融资担保功能也受到很大限制。同时，有关签发人资格、签发条件、签发对象、签发格式、签发效力等问题也无法通过合同得以解决。因此，亟需在法律规则层面提供相应的制度保障。

三. 结论

12. 解决因铁路运单不具备物权凭证属性而带来的贸易障碍，可以减少交易风险、降低交易成本、促进经济持续发展和贸易长期繁荣，这不仅有利于内陆国家，也有利于世界各国。当然，这种需求或许不仅存在于铁路运输中，也不同程度地存在于

公路、航空等运输中。为国际贸易与运输服务的物权凭证需要在不同国家之间流通应用，单靠一国立法无法解决这一难题，相关方呼吁制定形成新的国际规则。

13. 联合国国际贸易法委员会在国际贸易领域商事规则的协调统一和现代化方面拥有丰富的工作经验。因此，中国建议贸法会将解决铁路等运输单证不具备物权凭证属性带来的相关问题纳入工作方案，并就此开展拟定有关法律文书的相关研究工作。例如，是否可以考虑创设统一的“提单”，适用于铁路、公路和航空运输中的一种或多种运输方式，实现一单到底、凭单控货、凭单取货，赋予该“提单”物权凭证属性，使其发挥融资结算功能，并就签发人资格、签发条件、签发对象、签发格式、签发效力等问题做出规定。需要强调的是，这一规则并不试图对现有的实体运输规则做出改变。

14. 由于该问题涉及面广且相对复杂，建议委员会授权秘书处就与铁路等运单使用中有关的法律问题进行研究，并与国际铁路联运组织（OTIF）、铁路合作组织（OSJD）、国际铁路运输委员会（CIT）、联合国相关区域委员会、国际货运代理协会联合会（FIATA）、国际商会（ICC）等其他相关组织进行协调。中国愿意为就这一问题开展的探索性工作提供支持。