

# 铁路提单的法律问题研究

冯怡

青岛科技大学法学院, 山东青岛, 266100;

**摘要:** 随着“一带一路”倡议的纵深推进, 中欧班列已成为贯通亚欧大陆的贸易大动脉。然而, 现行国际铁路运输规则下的“铁路运单”因其不具备物权凭证属性, 导致陆路贸易长期陷入融资难、控货难的困境。近年来, 我国重庆、成都等地率先开展“铁路提单”实践探索, 试图打破传统铁路运输单证仅具合同证明与货物收据功能的局限。本文立足于海运提单物权凭证理论, 深入剖析铁路提单在现行《货协》(SMGS)与《货约》(CIM)体系下的法律冲突, 并结合“物权法定”原则探讨其在我国境内法环境下的正当性。通过对“铁路提单第一案”的规范分析, 本文揭示了铁路提单在签发主体、控货机制及银行承兑方面存在的法律风险。最后, 文章提出应通过《铁路法》修订、国际规则协调以及区块链技术赋能, 构建具有中国特色的铁路提单法律体系, 以实现陆路贸易单证从“非转让”向“物权化”制度的转轨。

**关键词:** 铁路提单; 物权凭证; 中欧班列; 法律适用

**DOI:** 10.64216/3080-1486.26.02.095

## 1 引言与背景

在人类贸易文明的演进史上, 运输单证的功能演变始终与贸易融资的效率息息相关。自大航海时代以来, 海运提单凭借其独特的物权凭证属性, 通过“拟制占有”与“象征交付”理论, 构建了全球贸易金融的基石。然而, 这种制度优势在很长一段时间内未能成功移植到陆路运输领域。在“一带一路”倡议引领下, 中欧班列的常态化运行使得陆路贸易规模呈指数级增长, 传统的铁路运单由于其记名性、不可转让性, 已难以支撑现代国际贸易中复杂的信用证结算需求。进出口商急需一种能够代表货权的凭证, 以便在漫长的陆路运输周期内实现资金周转。

我国作为全球贸易大国, 在海运规则制定中长期处于跟随者地位, 但在陆路贸易规则重构中具有显著的先发优势。中欧班列不仅是物流通道, 更是制度创新的试验田。铁路提单的出现, 本质上是市场主体在法律救济匮乏的情况下, 利用契约自由原则进行的风险自担式创新。这种由下而上的制度变迁路径, 虽然带有明显的应急色彩, 但却精准地捕捉到了国际结算体系对提单这一成熟金融工具的依赖。如果不能在理论上厘清铁路提单与运单的本质差异, 并从立法层面赋予其对抗第三人的效力, 这种创新将始终处于法律的灰色地带。因此, 深入研究铁路提单的法律问题, 不仅是完善我国涉外商事法律体系的需要, 更是推动国际陆路贸易规则变革的关键举措<sup>[1]</sup>。

### 1.1 铁路提单的功能定位与法理属性

探讨铁路提单, 首要任务是界定其与传统铁路运单的法律界限。在现行法律框架下, 铁路运单是承运人收

到货物的收据, 也是运输合同的证明, 但它绝非货权凭证。运单的记名性质决定了其交付不产生货权转移的效果, 收货人凭身份证明而非单证提货。相比之下, 铁路提单的设计初衷是借鉴海运提单, 使其具备凭单交付的排他性权利。从法理上看, 这涉及到提单的债权性与物权性之辨。提单转让是提单制度的核心与灵魂, 它是被拟制化的货物。交易提单可以替代尚在运输中的货物实现交易目的, 改变了传统贸易模式。

在具体的权利归属逻辑中, 铁路提单的法理基础在于指示交付的制度安排。根据民法原理, 出卖人可以通过交付代表物权的凭证来完成占有的转移。然而, 铁路提单目前在我国更多表现为一种基于意思自治的功能性模拟。如果仅从债权法角度审视, 铁路提单仅是承运人向持单人交付货物的承诺。但在物权法视角下, 若法律不予明文确认其物权属性, 铁路提单持有人在面对货物留置权、破产清算或第三人善意取得时, 其权利保障将显得异常脆弱。因此, 铁路提单的法理定位必须在契约安排与法定权利之间寻求平衡<sup>[2]</sup>。

深入剖析提单的物权性, 必须区分其在不同法系下的理论基础。在大陆法系, 物权性往往依赖于占有中介论, 即承运人被视为代持单人占有货物, 从而实现间接占有的转移。而在英美法系, 提单的物权性更多体现为一种单证即货物的商业认定。铁路提单要实现类似的物权效力, 必须解决公示性问题。这种权利凭证功能的本质是通过单证的排他性占有, 实现对底层实物资产的法律管控。如果铁路提单不具备这种排他性, 那么它与普通的债权证明并无二致, 银行也就无法将其作为信用证项下的安全抵押品。

从实务创新来看, 铁路提单的运作通常依托于货运

代理人签发的货代提单模式。这种模式下，铁路总公司作为实际承运人签发的仍是不可转让的铁路运单，而货运代理人则在此基础上签发可流转的铁路提单。这种运单与提单叠加运行的模式，虽然在一定程度上缓解了货权流转的需求，但也导致了权利链条的断裂。持单人手中的提单能否直接约束底层实际承运人，成为了一个严峻的法律命题。由于铁路公司通常不承认货代签发的提单，这导致了法律上的无权处分隐忧。如果实际承运人坚持按照运单指令向记名收货人放货，提单持有人的权利将失去实物支撑。

## 2 铁路提单在现行国际公约体系下的适用障碍

中欧班列的跨国属性决定了铁路提单必须面对《货协》（SMGS）与《货约》（CIM）这两大国际公约的审视。SMGS 主要适用于独联体国家及部分东亚国家，其规定具有高度的强制性，要求铁路运单必须是记名的。这意味着在 SMGS 框架下，无论当事人如何约定，承运人都负有将货物交付给运单记载收货人的法定职权，这种刚性的规则设计几乎封死了可转让单证的生存空间。当铁路提单试图介入这一体系时，往往会因违反公约关于单证格式与提货程序的强制性规定而面临无效风险。在这种行政化色彩浓厚的规则下，承运人被赋予了极大的管理职能，而非纯粹的合同主体。

相较而言，CIM 公约的灵活性略高，其允许在特定条件下使用可转让的单证，但这种许可在实际操作中极少被激活。CIM 体系下的铁路运输仍以不可转让运单为主流，且公约关于承运人责任、索赔时效及变更运输合同的权利分配，均是以运单为核心构建的。如果引入铁路提单，必然要求承运人在接收提单后放弃对原收货人的单方面交付义务，这涉及对公约核心价值链的重构。中欧班列跨越两大体系的法律适用割裂性，使得一单制改革举步维艰<sup>[3]</sup>。目前，国际铁路运输公约长期处于割裂状态，缺乏像海运领域那样对提单地位的统一确认。

此外，不同国家对物权凭证概念的理解也存在显著差异。在某些中亚国家，铁路运单甚至被视为一种准公文，其修改和流转受到严格的行政管控。这种司法环境对于强调私法自治和转让自由的铁路提单来说，无疑是巨大的制度阻力。由于国际公约缺乏关于可转让铁路单证的配套程序规定，即使部分国家在司法层面愿意承认铁路提单，也会因为缺乏具体的核验机制而导致实务瘫痪。因此，在国际公约未能达成一致修订之前，铁路提单的效力往往只能局限于境内段或基于双边协议的特定区域，其跨国流转的法律确定性极低。

## 3 铁路提单在物权法定原则下的困境与突破

我国《民法典》严格遵循物权法定原则，即物权的种类和内容由法律规定。这一原则在保障交易安全方面

发挥了重要作用，但也给铁路提单等制度创新带来了挑战。目前，《海商法》明确赋予了海运提单物权凭证的地位，但在铁路运输领域，无论是《铁路法》还是《民法典》合同编，均未明确赋予铁路提单以物权效力。这种法律地位的缺失是导致银行拒收铁路提单的根源所在。即便贸易双方在合同中约定了物权属性，这种约定在物权法上通常仅被视为债权上的安排，难以对抗第三人<sup>[4]</sup>。

从理论深度上看，物权法定原则的突破点在于习惯法的上位化。既然海运提单能够通过长期惯例获得物权地位，那么在“一带一路”特定物流链条下形成的铁路提单惯例，亦应获得相应的法律承认。国内信用证结算中运输单据物权属性的缺失，极大地削弱了信用证的融资功能<sup>[5]</sup>。建议利用指示交付方式，通过买卖合同与运输合同的联动，实现对单证的物权化改造。这种改造的本质是赋予单证持有人一种对物处分权，即通过占有单证实现对底层资产的法律控制，从而在不改变物权基本范式的前提下实现制度创新。

为了从根本上破解这一矛盾，立法上的回应显得尤为紧迫。修订《铁路法》是最有效的途径。通过在法律中明确规定铁路提单是承运人保证据以交付货物的凭证，可以将其正式纳入物权法定的范畴。在此之前，最高法院的司法解释亦可发挥补丁作用。可以参照《海商法》中关于提单的界定，通过解释认定符合特定条件的铁路运输单证属于《民法典》中的其他权利凭证。这种渐进式的法律改良，既能维持物权体系的稳定性，又能为中欧班列的金融化运营提供必要的规则支撑。

## 4 铁路提单第一案的实务启示与法律风险审视

2017年发生的铁路提单第一案是观察该制度在司法环境下运行的绝佳窗口。在该案中，法院在判词中巧妙地避开了关于物权定义的争论，转而强调提单持有人享有的凭单请求交付货物的权利。这种实用主义的做法虽然化解了个案纠纷，但由于我国并非判例法国家，单一案例的判决结果并不足以支撑起整个行业的制度预期。

冷静审视该案会发现首先是签发主体的信用风险。目前，铁路总公司极少直接签发铁路提单，单证大多由国际货运代理公司签分。货代提单的法律稳定性远低于实际承运人签发的单证。一旦发生货损或无单放货，货代公司的赔付能力往往难以覆盖货物的真实价值。如果法律不能确立针对铁路提单签发人的严格准入与保证金制度，那么这种凭单提货的承诺极易沦为一种风险极大的金融尝试<sup>[6]</sup>。

其次是控货权的落空风险。在多式联运过程中，货代提单持有人的权利实现高度依赖于货代公司对底层

运单的掌控。如果货代公司管理不善,导致底层运单上的收货人在未收回提单的情况下擅自指令铁路公司放货,持单人的权利将彻底悬空。一旦链条上的任何一方出现信用违约,银行手中的提单将瞬间丧失担保价值。

再者,由于铁路运输的封闭性,银行在进口商违约时难以迅速处置货物。海运货物通常标准化程度高,易于变现。而中欧班列运输的货物中,精密仪器、高价值消费品比例较高,且受限于铁路场站的仓储与监管成本,若在途发生违约,银行处置货物的难度极大。中欧班列铁路提单在运转过程中货款、货物和单据三者关系的不平衡,以及法律缺失问题,限制了其广泛使用<sup>[7]</sup>。这些风险点共同构成了金融机构对铁路提单持保留态度的深层动因。

## 5 铁路提单法律规则的构建路径与未来展望

构建成熟的铁路提单法律规则,需要国内立法与国际协调的协同发力。在国内层面,应确立铁路运单与铁路提单并存但功能剥离的制度模型。同时,应加强对多式联运一单制的构建,将铁路提单嵌套入多式联运法律框架中,通过单一责任人制度解决铁路段与其他运输段的责任衔接问题。

在国际协调层面,中国应积极利用“一带一路”法治合作机制,推动沿线国家达成关于铁路运输单证物权化的双边或多边协定。此外,应借鉴国际商会(ICC)的经验,制定针对铁路提单的统一解释准则。通过将民间商事惯例转化为半官方的规则指南,可以为各国法官在处理相关争议时提供统一的裁判依据。这种从非约束性软法向强制性硬法过度的策略,更符合目前复杂的国际政治经济环境。

技术手段的革新为铁路提单的法律困境提供了另一种解决方案。利用区块链构建铁路电子提单系统,可以从根本上解决纸质单证易伪造、流转慢的问题<sup>[8]</sup>。在这种模式下,电子提单不再仅仅是货权的代表,更是物流数据的镜像。当电子提单能够确保持单人是唯一的权利行使主体时,传统物权法中关于占有与交付公允性的争论将迎刃而解。

未来,铁路提单的发展应朝着数字化、金融化、标准化的方向迈进。我国应抓住这一机遇,在《民法典》框架下建立电子提单流转的专门制度,并推动建立全球公认的铁路电子提单核验中心。这不仅能降低中欧班列沿线企业的融资成本,更能通过技术优势抢占国际贸易规则制定的制高点。当铁路提单真正实现了全流程实时化核实时,陆路贸易将迎来一场真正意义上的效率革命

[9]。

## 6 结论

铁路提单的兴起,是中国在国际贸易规则制定权领域的一次积极探索。虽然目前铁路提单仍面临着物权法定原则的制约、国际公约的冲突以及签发主体信用不足等重重法律迷雾,但在中欧班列蓬勃发展的现实推动下,制度的破茧成蝶已成必然。

通过对国内法律的精准修补、对国际规则的积极引导以及对数字技术的深度整合,铁路提单终将从一种地方性的商事尝试演变为全球陆路贸易的通用规则。这不仅符合“一带一路”设施联通与资金融通的愿景,也为构建更加公平、高效的全球贸易秩序提供了范式参考。我们期待在不久的将来,通过法律体系的整体升级,铁路提单能真正具备对抗第三人的物权效力,彻底释放中欧班列作为钢铁驼队的金融潜能,让古老的陆路贸易在法治的保障下绽放光芒。

## 参考文献

- [1] 邢海宝. “一带一路”背景下铁路提单的法律支撑[J]. 河北法学, 2021, 39(04): 39-55.
- [2] 赖为. “一带一路”倡议下中欧班列铁路运单法律问题[J]. 西南政法大学, 2023.
- [3] 吴宇飞. 国内信用证结算中运输单据物权属性缺失问题[J]. 中国流通经济, 2015, 29(11): 118-122.
- [4] 冼婧晗. 论“一带一路”多式联运一单制构建的法律可行性[J]. 大连海事大学学报(社会科学版), 2020, 19(05): 22-28.
- [5] 张华, 杜鑫时. 论中国国际铁路运输单证的法律功能与创新[J]. 中国海商法研究, 2021, 32(01): 56-69.
- [6] 邹松. 提单物权性与债权性之辨析[J]. 中国市场, 2025, (11).
- [7] 张虎, 胡程航. 铁路提单的性质、风险及应对——兼评“铁路提单第一案”[J]. 中国海商法研究, 2021, 32(01): 70-78.
- [8] 崔艳萍. 中欧班列单证物权化实践与探讨[J]. 综合运输, 2021, 43(08): 78-82.
- [9] 黄叶飞, 张军. 中欧班列铁路提单存在问题与对策研究[J]. 对外经贸, 2022, (10): 20-23.

作者简介: 冯怡(1998—), 女, 汉族, 贵州省遵义人, 在读研究生, 单位: 青岛科技大学, 研究方向: 民法学方向。