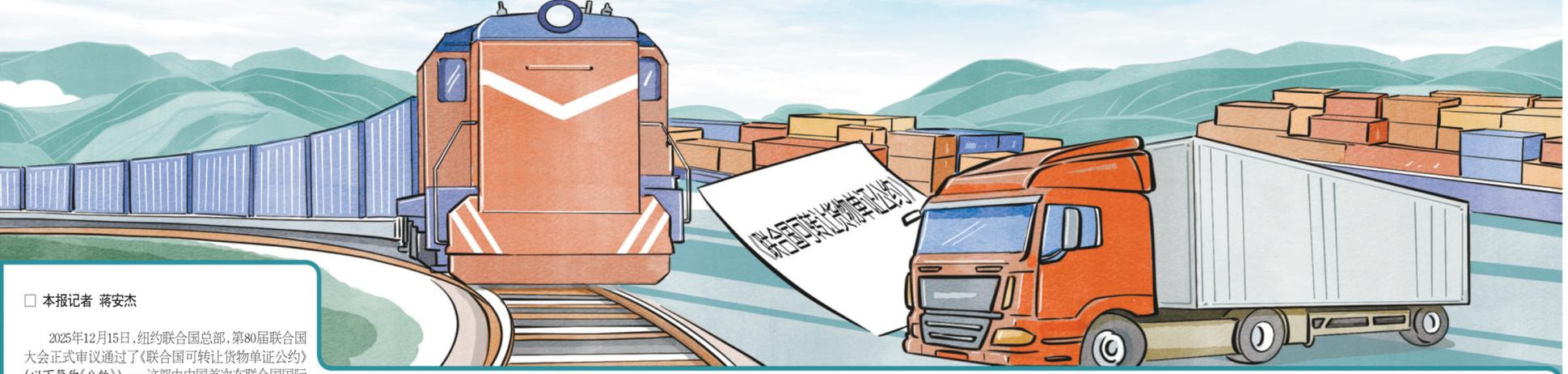


一纸单证撬动贸易版图 中国促推百年货运规则出新



□ 本报记者 蒋安杰

2025年12月15日，纽约联合国总部，第80届联合国大会正式审议通过了《联合国可转让货物单证公约》（以下简称《公约》）——这部由中国首次在联合国国际贸易法委员会发起立法议题并深度参与制定的国际公约，标志着国际货运治理格局正在发生历史性转变。

这一具有里程碑意义的《公约》，将海运提单长期确立的贸易优势拓展至所有运输方式。通过一份纸质或电子形式的可转让货物单证，即可代表经由公路、铁路、航空或海运运输的货物的权利，有史以来尚属首次。

一张铁路提单的跨国征途

《公约》的源头可以追溯到重庆。这座中国西部的山城，既是中欧班列的重要枢纽，也是这项国际规则创新的起点。

2019年6月，重庆市自由贸易试验区人民法院（以下简称重庆自贸区人民法院）受理了一起看似普通的案件：重庆一家汽车贸易公司手持一纸“铁路提单”，却在中欧班列货物抵达后无法凭单提货。这纸提单既非传统海运提单，也不是普通铁路运单，而是中国企业在实践中创新的融资担保工具——铁路提单。

问题摆在重庆自贸区人民法院法官面前：这张纸，究竟只是运输凭证，还是具有物权属性的“提货权”？

国际铁路运输领域的两大公约——《国际铁路货物联运协定》和《国际铁路货物运输公约》均未赋予铁路运单物权凭证效力。这意味着，通过铁路运输的货物无法像海运那样凭单交易，凭单融资，全球陆路贸易中的企业融资需求，因此被锁在一道无形的枷锁中。

“我们面对的不仅是一起案件，更是一个时代的诉求。”参与案件审理的法官回忆道。

最高人民法院敏锐介入，指导重庆法院展开专项调研。经过深入研讨，重庆自贸区人民法院最终作出突破性判决：确认铁路提单具有提货请求权效力，支持提单持有人提取货物。

这一判决如巨石入水，在国际贸易和运输界激起千层浪。

“这不是简单的个案裁判，而是为全球贸易新通道铺设法律轨道。”判决释放了明确信号：法律不应成为贸易拓展、规则创新的障碍，而应成为其保障。对外经济贸易大学法学院教授黄勇如是评论。

随着“一带一路”倡议推进和中欧班列开行数量从2016年的1702列激增至2025年超2万列，这种新型交易方式迫切需与之匹配的法律规则。

最高人民法院将该案列为第三批“一带一路”建设典型案例，向全球展示了中国司法支持贸易规则创新的坚定态度。

从中国法院到联合国大厅

中国司法判决的影响力，很快产生外溢效应。

2019年，中国政府在联合国国际贸易法委员会第52届会议上提交了立法提案，呼吁就可转让运输单证制定新的国际规则。随后数年间，由商务部牵头，最高人民法院、交通运输部等单位参与的中国代表团数次参加磋商谈判，面临的最大挑战是如何平衡、衔接不同法系、不同运输方式的差异。

“我们采取了‘兼容并包’的策略。”参与谈判的中国代表透露，《公约》不仅涵盖铁路运输，还扩展至海运、空运、公路运输等单式运输及组合运输方式，既吸收了海运提单成熟的规则体系，又创新性地确立了《公约》项下可转让货物单证的物权凭证功能。这一方案最终获得了联合国国际贸易法委员会的采纳。

联合国国际贸易法委员会第六工作组主席贝亚特·切尔夫女士称赞《公约》是迈向更具韧性和数字化贸易生态系统的重要一步。她强调，其有望助力货物在复杂供应链中顺畅流转，改善融资渠道，并让内

陆经济体更充分地参与全球供应链。

“海运规则体系有其历史必然性，但也留下了结构性空白。”参与《公约》谈判的最高人民法院民四庭法官欧海燕认为，它建立在以海运为中心的世界贸易格局上，而今天，这一格局正在被铁路、航空和多式联运等各种单式及多式运输方式所重塑。

《公约》的突破在于其“技术中立”原则，不规定运输合同项下的权利义务，只创设单证；不限定运输方式，只规范单证功能。这一设计巧妙地避开了与现有责任体系的冲突，实现了“增量改革”，催生了规则出新。

最高人民法院副院长杨临萍曾在任职重庆市高级人民法院院长期间参与过该案的法理论证，她高度关注《公约》的制定进程。

在她看来，更具前瞻性的是，《公约》创设了“可转让货物单证”这一新型运输单证，使其在单式运输和多式联运中均可使用，并发挥类似海运提单的可转让功能。这意味着，未来一个集装箱从中国工厂出发，经铁路运至欧洲港口，再通过海运转运至非洲，全程只需一份可转让单证，实现了双赢多赢共赢。

中小企业融资担保新机遇

对于浙江义乌的小商品出口商李伟（化名）来说，《公约》意味着实实在在的改变。“以前通过铁路发货，货物一旦发出，资金就被‘冻’在路上了。”李伟说，“如果铁路提单能像海运提单一样作为银行的融资担保，我们的资金周转能快一个月。”

这正是《公约》最具革命性的影响之一。据估算，高达80%的全球贸易都需要依靠信贷支持，其中通过海运提单等物权凭证担保融资是最为重要的渠道之一。大连海事大学法学院院长朱作贤认为，《公约》创设的可转让货物单证可以对中小企业产生最为直接与有效的赋能，将海运提单的担保融资功能扩展至所有运输方式，可能释放数千亿美元的流动性，尤其惠及内陆国家、地区及中小企业。

中国银行江苏省分行交易银行部高级经理、国际商会银行委员会副主席徐理认为，由于目前尚无关于电子可转让运输单证的国际“硬”法，《公约》生效后，有望实现全球第一部涵盖任何运输方式的电子可转让货物单证国际“硬”法以及第一部多式联运单据的国际立法，必将促进国际贸易数字化转型，推进贸易投资顺畅发展，并且极大便利位于内陆的地区和国家开展多式联运，创造新的商机。

国际商会银行委员会政策经理托马什·库比亚克先生表示：“该《公约》的通过填补了长期存在的法律空白，让全球贸易更加快捷、安全、便利，为可持续发展经济增长提供支撑。”

他指出，可转让性能够“随货物同行”——无论通过公路、铁路、航空还是海运。这一进展有望改善企业的现金流，尤其是发展中国家的中小微企业。

从规则接受者到参与制定者

《联合国可转让货物单证公约》并非中国司法影响国际规则的孤例。

2022年12月7日，一项以“北京”命名的国际公约——《北京船舶司法出售公约》（以下简称《北京公约》）在联合国大会获得通过。这不仅是一个以中国城市命名的首个联合国国际海事公约，更是一个罕见的范例：它源于中国海事法院数十年的审判实践，最终上升为全球通行的国际规则，标志着中国从“海”“陆”国际规则的“接受者”向“参与制定者”转变。

《北京公约》的目的是建立船舶司法出售的全球承认制度。过去，从一国法院拍卖取得的船舶到他国可能面临不被承认所有权的风险，这增加了交易的不确定性。《北京公约》的通过，将极大促进全球船舶资产流动和海事纠纷解决。

“这些成就是系统性的。”最高人民法院审判委员会副部级专职委员王淑梅指出，“我们坚持一个理念：创新的国内司法实践，可以成为出新、创制国际规则的蓝本，这是中国积极促进全球治理变革进程的成功实践。”

贸易体系变革才刚刚开始

《公约》签字仪式定于今年在加纳首都阿克拉举行，将在10个国家批准后180天生效。

□ 郭瑜

当前国际贸易格局正经历前所未有的深刻调整。在此背景下，“源于中国实践，始于中国提案，成于中国推动”的《联合国可转让货物单证公约》（以下简称《公约》），为我国中小企业参与国际贸易提供了一个全新工具。

长期以来，提单只在海运中使用，一个很重要的原因是海运占据了国际货物运输量的80%以上。但随着“一带一路”倡议深入推进，中欧班列等跨境物流通道快速发展，国际货物运输格局发生了重大变化，在其他运输方式中能否使用提单也就成为了讨论议题。而企业比学者更切感受到了缺少提单在国际贸易中的不便。

一些中小企业在与欧洲贸易伙伴合作中，开始创造性地基于合同约定使用“铁路提单”。但与海运提单已经有比较清晰的国际法律规则不同，“铁路提单”这种创新产品并没有相应的国际规则调整，难以在不同国家之间顺利流转。

□ 朱作贤

2025年12月，联合国大会第80届会议审议通过了《联合国可转让货物单证公约》（以下简称《公约》）。《公约》弥补了长期存在的国际立法空白，创设了“可转让货物单证”概念，将海运提单具有“可转让性”的成熟经验扩展至铁路、公路、空运乃至多式联运的所有运输方式。

他指出，可转让性能够“随货物同行”——无论通过公路、铁路、航空还是海运。这一进展有望改善企业的现金流，尤其是发展中国家的中小微企业。

现行调整提单的国际海运规则体系主要包括1924年《海牙规则》（《统一提单的若干法律规定的国际公约》）、1968年《维斯比规则》（《修改统一提单若干法律规定的国际公约议定书》）及1978年《汉堡规则》（《联合国海上货物运输公约》），其中在《海牙规则》基础上修订形成的《维斯比规则》占主导地位。然而，现行的国际海运规则主要是围绕运输合同下承运双方的权利义务以及承运人的赔偿责任展开，未能有效规范提单的权利凭证功能，也未形成统一的国际规则。

填补国际立法空白的规则创新

在当代全球贸易格局已经发生根本性变化的背景下，不同国家的法律冲突时有发生，特别是全球物流供应链的迅猛发展，使得国际贸易大多数运输方式从单一的海运方式转向多式联运，多式联运单证是否具有权利凭证功能而未决，已经成为影响国际贸易发展的掣肘之一。

中欧班列作为“一带一路”倡议的标志性成果，已经成为连接中国与欧洲及沿线国家的运输纽带，有力推动了中欧腹地贸易的发展，并催生了大量中小企业在铁路货物运输期间的融资需求。

据统计，目前中欧班列“门到门”平均运行时效为18天至22天，加之信用证从开证到付款赎单的融资周期，再加上后续可能进行的进口押汇融资周期，其时间跨度更长，在国际铁路运输期间中利用货物单证作为担保进行融资具有广阔的应用空间。

但中欧班列所涉的两大铁路公约《国际铁路货物联运协定》及《国际铁路货物运输公约》均规定承运人签发的铁路运单不可转让，这意味着银行等金融机构即使持有运单也无法实际控制货物，不具有权利凭证效力的铁路运单无法成为向银行融资的增信工具。

为了解决客观需求与法律之间的矛盾，我国企业承诺，无条件予以拆除迁移；迁移位置不得涉及文物建筑的“两线”范围，新建的通信塔及基站设计要突出对文物的风貌协调安全监管，在高度、色调、体量、风格等方面强化对文物的最小干预。

此外，泰州市检察院依据文物保护法、文物保护法实施条例及《江苏省文物保护条例》等相关法律法规，向相关行政机关制发检察建议：对“北山寺大殿及卓锡泉”建设控制地带内破坏文物历史风貌的违法行为进行调查处理，消除文物保护隐患。

相关行政机关收到建议后，立即组织工作人员对北山寺现场进行勘验，认定两家通信运营商确实构成“破坏文物保护单位历史风貌”的违法行为。2025年7月21日，相关行政机关向两家公司发函，要求于同年8月19日前拆除通信塔及基站，两家公司分别进行了答复，提交了拆除方案，随后对通信塔及基站进行拆除。

公益诉讼推进检察监督

为了确保监督效果，2025年8月22日，泰州市检察院

专家预测，考虑到中国、新加坡及多个“一带一路”共建国家已表示支持，《公约》有望在2028年前后达到生效条件。但《公约》的影响已经开始显现，全球贸易体系正站在新一轮变革的起点。

全球贸易行业对《公约》表示极为欢迎与热切期盼。国际商会、国际货运代理协会联合会、全球货主论坛三个国际组织通过其会员致函各国政府呼吁尽快批准《公约》，以便于尽早受惠于《公约》，同时联合起草了针对银行、运输物流、进出口企业的实务指导文件。

中国常驻联合国维也纳办事处和其他国际组织代表、特命全权大使李松表示：“从重庆到阿克拉：一项新公约的诞生”，不仅是一段历时6年的制度进程，

也生动展现了在联合国框架下汇聚多边合力、回应力求需求并取得切实成果的可能性。

联合国法律事务厅国际贸易法司立法处处长首席法官琼斯·法瑞尔表示，这份适用领域广泛、权利凭证功能坚实的“可转让货物单证”范本的推广使用，将推动《公约》确立的各项规则从“纸面”走向“现实”。

全球贸易的齿轮正在悄悄重组，而这次，中国提供了新的动能。一纸单证背后，是一个国家、一个时代对全球治理的深刻理解和对共同未来的务实构建。当货物在全球自由流动时，承载它们的不仅是列车和船舶，更是中国司法书写的国际规则新篇章。

漫画/高岳

赋能中小企业参与全球贸易的新规则

2019年，我国在联合国国际贸易法委员会第52届会议上提交提案，建议研究制定新的国际规则，解决跨境铁路运单物权凭证问题。这一提议得到国际社会广泛认同，最终推动联合国贸法会启动《公约》谈判进程。可以说，《公约》的诞生，根源上是国际社会对中小企业跨境贸易痛点的精准回应。

2025年12月，《公约》由联合国大会通过。《公约》创设了适用于公路、铁路、航空、海运、多式联运等各类运输方式的“可转让货物单证”，填补了非海运单证无法凭单交易、融资的法律空白，使中小企业无论采用何种运输方式开展跨境贸易，都能凭借合规单证实现货物在途转让与融资，大幅提升贸易灵活性与资金周转效率。同时，《公约》遵循当事人意思自治原则，允许企业根据自身需求选择签发单证的方式，无需额外承担繁琐的合规成本，契合中小企业资金有限、追求高效的经营特点。此外，《公约》专章规范电子可转让货物记录（eNCD），与全球贸易数字化趋势接轨，且不强制要求中

小企业投入过高的技术成本，既助力中小企业降低单证处理成本，又为其数字化转型提供了法律保障。

展望未来，随着《公约》的正式生效，其对中小企业的惠及效应将逐步显现。联合国贸易和发展委员会《2025年贸易和发展报告》指出，全球超过90%的贸易依赖贸易融资和跨境银行基础设施。据WTO数据，贸易融资覆盖率提升15个百分点，可带动全球贸易流量增长约8%，进而拉动就业与GDP增长。

《公约》创设的可转让货物单证（NCD）不仅可以代表运输中的货物作为融资担保，而且可以作为交易真实性核查的有力依据，有效降低金融机构信贷风险，进而提升中小企业获得贸易融资的便捷性与成功率。

更为重要的是，《公约》所构建的公平、高效、普惠的国际贸易法治环境，将缩小中小企业与大型企业在跨境贸易中的差距，使中小企业更顺畅地融入全球供应链与价值链。

（作者系北京大学法学院教授）

35米高的通信塔从古寺旁挪走了

泰州检察院不断探索监督新路径深化文物保护

□ 本报记者 罗莎莎 □ 本报通讯员 葛东升 郑焯焯

今年春节假期刚过，江苏省泰州市住房和城乡建设局园林绿化处处长刁晓晴收到一封特殊的信件，内容是泰州市人民检察院的答复。信件详细答复了刁晓晴作为泰州市政协委员关于恢复北山寺周边地段历史风貌的提案，并附上整改后的现场照片。

泰州是历史文化名城，在佛教方面有着深厚的底蕴，历代名僧辈出，寺院众多。作为泰州八大佛教丛林之一的北山寺，始建于唐代贞观元年（公元625年），是泰州建城史的重要见证，也是泰州作为历史文化名城的重要载体。近年来，北山寺经过多轮修缮，已正式对外开放，美中不足的是，寺内建筑虽然基本恢复了原貌，但周边的历史地段风貌破日等问题却一直存在。

《法治日报》记者了解到，2025年，泰州市检察院将“文物和文化遗产保护”作为重点工作之一，通过行政公益诉讼，助力北山寺周边历史风貌恢复。

通信塔影响古建筑风貌

泰州市检察院公益诉讼检察部主任顾伟介绍，2025年3月，该院在梳理近3年泰州市政协委员提案、社情民意时发现，刁晓晴等政协委员提出，泰州文化遗产整体性保护质量不高，融合性创新力度不足，系统性协调机制不强，应深入推进文物和文化遗产保护，做好文化遗产“传承、创新、发展”三篇文章。

“泰州市政协委员在《关于设立市级历史文化名城建设和保护专项资金的建议》的提案中，反映北山寺历史地段风貌普遍较为破日、市政配套设施不全、居住环境比较差等问题。”顾伟介绍说。

2025年4月8日，泰州市检察院针对北山寺大殿历史风貌受损线索以行政公益诉讼立案，通过现场调查发现，北山寺大殿西南角建有一座35米高的通信塔及基站，其与北山寺大殿文物历史风貌形成冲突。

泰州市检察院调取的相关证据显示，“北山寺大殿及卓锡泉”早在2002年就已入选江苏省省级文物保护单位。

位，通信塔及基站位于“北山寺大殿及卓锡泉”建设控制地带内。2003年，泰州某通信运营商经原泰州市文物管理委员会办公室批复建设通信塔及基站，批复中明确要求“若北山寺修缮扩建需拆除，建设方无条件配合”。2015年，通信塔和基站所有权转移至泰州另外一家通信运营商。2022年，泰州市自然资源和规划局批准北山寺“扩建”项目后，该通信塔及基站持续存在。

检察建议消除文保隐患

2025年5月14日，泰州市检察院向行政机关制发磋商函，围绕涉案文物的监督管理职责，是否存在怠于履行文物保护职责行为等问题开展磋商。

“因通信塔及基站迁移涉及规划调整、土地使用、迁建费用等问题，我们推动相关行政机关召开专题座谈会，10多家相关部门（单位）参加。”顾伟介绍说。

会议明确，35米通信塔确实存在严重损害文物风貌事实，且与北山寺复建方案冲突，不可避让，符合原批复认定的必须拆除条件，相关责任单位应予以履行原有

承诺，无条件予以拆除迁移；迁移位置不得涉及文物建筑的“两线”范围，新建的通信塔及基站设计要突出对文物的风貌协调安全监管，在高度、色调、体量、风格等方面强化对文物的最小干预。

此外，泰州市检察院依据文物保护法、文物保护法实施条例及《江苏省文物保护条例》等相关法律法规，向相关行政机关制发检察建议：对“北山寺大殿及卓锡泉”建设控制地带内破坏文物历史风貌的违法行为进行调查处理，消除文物保护隐患。

相关行政机关收到建议后，立即组织工作人员对北山寺现场进行勘验，认定两家通信运营商确实构成“破坏文物保护单位历史风貌”的违法行为。2025年7月21日，相关行政机关向两家公司发函，要求于同年8月19日前拆除通信塔及基站，两家公司分别进行了答复，提交了拆除方案，随后对通信塔及基站进行拆除。

公益诉讼推进检察监督

为了确保监督效果，2025年8月22日，泰州市检察院

组织干警到现场进行跟进调查和评估，确认通信塔及基站已彻底拆除，“北山寺大殿及卓锡泉”建设控制地带内历史风貌得到恢复，北山寺修缮扩建障碍消除，进而作出终结案件决定。

千年古寺迎新风貌，为幸福城市又增添了一个注脚。2025年9月至10月，泰州市检察院通过多次走访泰州市政协等方式，通报案件办理情况，获得充分认可。

泰州市检察院副检察长华为民介绍，近年来，泰州检察机关立足市域文化资源特质，办理了陈毅元帅、新四军著名政治工作者朱克靖在泰州谈判旧址旧址保护、蒋垛苏维埃纪念馆保护、沙沟巡检司旧址保护等一系列公益诉讼案件，推进文物类型化监督，助力守护泰州历史文化根脉。

此次北山寺通信塔及基站拆除案件的办理，正是泰州检察机关深化文物保护公益诉讼工作的又一生动实践。据了解，通过建立“提案线索—公益诉讼—跟进监督—效果反馈”的闭环工作机制，检察机关不仅有效解决了个案问题，更推动形成了政协民主监督与检察公益诉讼协同发力的文物保护新格局。

记者了解到，2024年以来，泰州检察机关共办理32件文物领域行政公益诉讼案件。

华为民表示，泰州检察机关将继续聚焦历史文化遗产保护的痛点难点问题，不断探索公益诉讼监督新路径，努力守护泰州文脉，让更多文物古迹焕发新的生机与活力。