



《可转让货物单证公约(草案)》单证 “可转让性”问题研究

张丽英* 苗文卿**

内容摘要：面对中欧班列在跨境运输中的融资与控货难题，我国在联合国贸法会提交议案，建议通过拟定国际公约的方式创设用于铁路等运输方式的可转让货物单证。2024年9月，第六工作组发布了第五版《可转让货物单证公约(草案)》，预计该公可能于2025年通过。依据阶段功能论的观点，“可转让性”的制度实现要求单证在运输阶段具备债权凭证功能，在担保融资阶段具有物权凭证功能，且其功能受制于所适用的货物运输规则体系。《可转让货物单证公约(草案)》在“可转让性”功能实现方面尚有不足，体现在债权性权利条款对运输合同过度依附、物权性权利性质受到多重冲击且与现行货物运输规则体系有所冲突。建议考虑构建以可转让货物单证记载为准的信赖机制，剥离可转让货物单证与运输合同、明确其代表货物权利的属性并以“最大双轨制”模式协调《可转让货物单证公约》与现行货物运输规则体系。中国作为该公约的积极推动者，一方面可通过“小切口”提案提出相关条款的修改建议；另一方面可在现行国际货物运输规则和国内规则层面推动该公约“落地”。

关键词：可转让性 可转让货物单证 双轨制 权利凭证 中欧班列

DOI:10.13871/j.cnki.whuilr.2025.03.005

一、问题的提出

(一) 单证“不可转让性”的突破与局限

长期以来，在铁路等运输领域，只有运单而没有提单，导致相关国际贸易停留在实物交易阶段。^[1]相较之下，海运中创设了可转让单证即海运提单，不仅能够凭单提货，还能够通过单证转让完成融资、结算等国际贸易活动。对此，学界和实务界均提出了一些突破海运外单证“不可转让性”的路径。

学界呼吁改变铁路运单等单证不可转让的现状。例如，有学者提出在铁路运单框架下以银行等融资机构为收货人来保障控货权；^[2]有学者提出，可形成指示交付的交易习

* 中国政法大学教授。

** 中国政法大学、莱顿大学联合培养博士研究生。

本文系国家社科基金项目“‘一带一路’国际合作机制框架设计”阶段性成果(18VSI050)；2023年国家留学基金委员会创新型人才国际合作培养项目成果。

[1] 杨临萍：《“一带一路”背景下铁路提单与铁路运单的协同创新机制》，《中国法学》2019年第6期，第67页。

[2] 韩立新、何赛：《论现阶段国际铁路运单融资功能的实现》，《北京联合大学学报(人文社会科学版)》2021年第3期，第110页。

惯;〔1〕还有学者建议,完善多式联运单证与铁路运单的“双单制”模式;〔2〕创设铁路提单等可转让单证;〔3〕还有学者提出借助供应链融资和其他跨境融资规则的方式将铁路可转让单证纳入国际立法。〔4〕但是当前的学理分析或停留在不可转让单证框架下、或以修改现行国际货物运输规则为最终目标,鲜有研究分析通过创设新公约赋予单证“可转让性”的可能性与可行性。

实践中存在两种尝试赋予其他运输单证以“可转让性”的做法,如在铁路运输中:一是在签发运单之外平行签发可转让的铁路运输单证,其中铁路运单用于运输和清关,符合现行单证要求;在铁路运单之外,由承运人或者货运代理人签发提单,将提单作为唯一提货凭证并由承运人或货代全程控货,试图通过合同自治来“缓和”国际公约的强制性规定。二是实行多式联运“一单制”,由多式联运运输责任主体签发货运代理提单,并将该单证质押给金融机构来实现融资与控货。〔5〕这两种做法主要是通过人为地订立合同、提供担保等方式协商创设“可转让性”,不仅在实践中引发诸多不便,如银行部门并不愿意接受以纯合同提单方法来取代法律认可的贸易单证,融资渠道难以打通;〔6〕而且还有较高的法律风险,如相关方的权利义务处于不稳定的状态,可能出现向运单记载的实际收货人交付还是向可转让单证持有人交付货物的矛盾,“铁路提单第一案”〔7〕即为典型的实证案例。

(二)《可转让货物单证公约(草案)》的制度创新与模糊性

面对运输单证“不可转让”的难题及现有改革路径的不足,2024年9月,联合国国际贸易法委员会(以下称“联合国贸法会”)第六工作组发布第五版《可转让货物单证公约(草案)》,〔8〕旨在创设能够代表货物流转的一类新型单证,即可转让货物单证(Negotiable Cargo Document, NCD),该单证具有代表货物流转的“可转让性”特征,〔9〕以实现凭单控货、凭单提货以及金融融资功能。〔10〕该公约发端于中国政府在联合国贸法会第五十二届会议上“关于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”

〔1〕 鲍颖焱:《〈民法典〉视野下交货单证的权利解释》,《中国海商法研究》2022年第4期,第82-83页。

〔2〕 张丽英、邵晨:《中欧班列铁路运单的公约困境与解决路径》,《国际贸易》2021年第3期,第63-65页。黄力华、帅馨:《中欧班列签发多式联运提单之法律瑕疵分析》,《西南石油大学学报(社会科学版)》2018年第3期,第66-71页。

〔3〕 杨临萍:《“一带一路”背景下铁路提单创新的法律正当性》,《法律适用》2019年第1期,第13-24页。杨临萍:《“一带一路”背景下铁路提单与铁路运单的协同创新机制》,《中国法学》2019年第6期,第74页。邢海宝:《“一带一路”背景下铁路提单的法律支撑》,《河北法学》2021年第4期,第39-55页。

〔4〕 Abhinayan Basu Bal & Trisha Raipur, Maritime Rules for Rail Carriage: China's Initiative to Incorporate Rules from the Road to the Belt, in Proshanto K. Mukherjee *et al.* (eds.), *Maritime Law in Motion* 39-57 (Springer 2020).

〔5〕 陈然:《首届中欧班列法制论坛》线上发言(节选),http://iolaw.cssn.cn/xshy/202102/t20210204_5309944.shtml, 2024年6月1日访问。

〔6〕 该问题在电子提单中已经有所体现,根据国际商会的全球调查,只有24%的银行接受这些单证,其中原因之一即为缺乏授权立法。ICC, *The Legal Status of Electronic Bills of Lading, A Report for the ICC Banking Commission*, 2018.

〔7〕 重庆孚骐汽车销售有限公司诉重庆中外运物流有限公司等物权纠纷案,〔2021〕渝0192民初10868号。

〔8〕 UNCITRAL Working Group 6, *Negotiable Cargo Documents*, A/CN.9/WG.VI/WP.107, <https://documents.un.org/doc/undoc/gen/v24/064/98/pdf/v2406498.pdf>, visited 1 June 2024.

〔9〕 美国《统一电子交易法》第16条。Jane K. Winn, *What is a Transferable Record and Who Cares*, 7 *Boston University Journal of Science and Technology Law* 203-214 (2001). 转引自郭瑜:《电子可转让记录立法的“单一性”难题和破解》,北京大学出版社2019年版,第3页。

〔10〕 《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》, <https://documents-dds-ny.un.org/doc/UNDOC/GEN/V19/051/89/PDF/V1905189.pdf?OpenElement>, 2024年6月1日访问。

的提案。第六工作组计划于2025年第五十三届联合国贸法会会议上通过该公约。^{〔1〕}

相较于现有措施来看,拟订新公约是一种创新型路径。从外观上看,拟订新公约是一种在现行货物运输规则体系之外“另起炉灶”的规制路径,依托新公约签发的NCD似乎“天生”就具有法律认可的“可转让性”。但实际上,《可转让单证公约(草案)》的制度本源是对海运提单制度的功能移植,^{〔2〕}从海运提单获得“可转让性”的历史演进路径来看,“可转让性”的确立历经商事习惯演进、司法判例确认以及成文法系统吸收的漫长嬗变,最终才形成持有单证等同于货物实际交付的规则体系。即便如此,海运提单的“可转让性”仍存在较大的理论争议。可见,借鉴并移植海运提单“可转让性”规则并非易事,在缺少商事实践演化以及先例支持的情况下,《可转让单证公约(草案)》能否仅凭“宣告”创设一种新型NCD就能改变以不可转让单证为核心的规则体系?其背后的实质问题是,立法的目标不是发现新现象或者建立新理论,而是应该通过事实收集和理论研究来阐明已有的现象和理论。^{〔3〕}因此,仅通过立法宣告的模式难以消解“可转让性”的规则模糊性,必须借助事实和理论分析来阐明其法律内涵及其与现有运输规则的关系,才能构建出合理有效的“可转让性”规则表达范式。为此,本文将首先界定“可转让性”的法律内涵与边界,以此为“标尺”解读并评析《可转让单证公约(草案)》的“可转让性”规则,最终提出《可转让单证公约(草案)》规则完善的可能性建议并分析中国的支持与推动作用。

二、单证“可转让性”的内涵与边界界定

通常认为,海运提单是可转让单证的概念外延,在其他运输中创设可转让单证似乎可以直接仿制海运提单,但是面对海运提单下的理论争议以及不同运输的需求差异,“可转让性”本身的法律内涵仍是一个需要澄清的问题。同时,只有夯实“可转让性”的法理基础,才能为《可转让单证公约(草案)》构建明确的评价标尺。

(一) 单证“可转让性”的理论厘清

“可转让性”概念最初见于美国《统一电子交易法》将可转让记录与权利转让联系在一起的规定,^{〔4〕}后在国际公约中有所规定,如联合国贸法会《电子可转让记录示范法》将其定义为“在纸张上签发的、使持有人有权要求履行单证中指明的义务,并且有权通过转让该单证而转让其中指明的要求履行义务的权利的单证”。^{〔5〕}

对于“可转让性”的理论内涵,可结合典型范例国际海运提单来讨论。在国际海上货物运输中,承运人将货物装船后通常会签发海运提单用以作为运输合同的证明以及接管货物的证明。当托运人将提单转让后,提单将作为提取货物的凭证,占有提单即为占有货

〔1〕 United Nations, Report of the United Nations Commission on International Trade Law, Fifty-seventh Session, A/79/17, June-July 2024, <https://documents.un.org/doc/undoc/gen/v24/055/72/pdf/v2405572.pdf>, visited 12 November 2024.

〔2〕 联合国贸法会在讨论拟订新单证的过程中提到,NCD是为了发挥类似于海运提单的功能且在公约谈判中多次借鉴海运提单的做法。联合国贸法会第六工作组:《概况介绍:贸易法委员会关于可转让货物单证的项目》,2025年3月17日至21日,A/CN.9/WG.VI/WP.113。

〔3〕 宋方青、向浩源:《论科学立法的科学哲学证成及其整合策略》,《法学评论》2023年第4期,第36页。

〔4〕 美国《统一电子交易法》第16条。

〔5〕 联合国贸法会《电子可转让记录示范法》第2条。

物。主流观点认为,海运提单的“可转让性”是指提单能够代表一定的权利被转让,且权利兼具债权性和物权性;^[1]但是,对于债权性权利的来源和物权性权利的性质存在多种观点。债权性权利来源之争主要在于提单上的债权性权利是否来自运输合同;^[2]对于提单所代表的物权,学界形成了绝对所有权说、相对所有权说、占有权说几类观点。^[3]

海运提单的“可转让性”理论争议及其嬗变受到海运贸易实践演进和海运立法价值取向的影响。海运提单最初产生于海上货物运输环节,是作为运输合同的证明、货物已经收到并装船的凭证而存在的。持单人持有海运提单能够表彰请求承运人交付货物的债权请求权,且享有等同于托运人的独立诉权,这些均是基于运输合同而产生的债权性权利。随着国际贸易的发展,海运提单逐步渗透至国际贸易的各个环节中,为了能够从实物交易过渡至单证交易,方才衍生出代表货物物权转移的功能。海运提单的法律功能是分阶段的:在运输阶段的功能为债权功能,而在货物转卖和融资结算阶段才体现为物权功能。提单在运输阶段的提货凭证功能,是支撑其在货物转卖和融资结算阶段代表货物物权转移的基础,这是提单“功能阶段论”的核心观点。^[4]

“功能阶段论”的阐释框架为解析各类运输单证的“可转让性”提供了方法论范式,其核心在于关注运输单证在不同环节的法律功能。有学者持相似观点,提出推动可转让单证国际规则不能脱离对货物处分的事实判断,且规则创制应当结合国际贸易实践。^[5]结合当前实践来看,构建海运外其他运输单证的“可转让性”内涵时,应当兼顾运输合同的稳定性与贸易融资的流动性需求。因此,一方面从运输阶段的功能来看,可转让单证基于运输合同而签发,故而具有证明运输合同、证明承运人已经收到货物的功能,转让单证时将转让基于运输合同而产生的一部分债权性权利。另一方面,在贸易阶段,铁路、航空和公路运输均具有货物在途周期短的特点,使用可转让单证的需求侧重于担保融资,故而其“可转让性”的内涵还体现在货物物权转移方面。以铁路为例,中欧班列“一单制”创新^[6]、“铁路提单第一案”^[7]等实践都聚焦于使用铁路运输单证来代表货物物权并完成融资的探索。但是对于“可转让性”所代表的物权的性质无须明确

[1] 郭瑜:《提单法律制度研究》,北京大学出版社1997年版,第75-87页。杨良宜、杨大明:《提单与其他运付单证》,大连海事大学出版社2016年版,第8页。杨临萍:《“一带一路”背景下铁路提单与铁路运单的协同创新机制》,《中国法学》2019年第6期,第73页。Rose Francis, Carriage of Goods by Sea, in Andrew Burrows (ed.), English Private Law 723-729 (Oxford Academic 2013).中国建设银行股份有限公司广州荔湾支行诉广东蓝粤能源发展有限公司等信用证开证纠纷案,最高人民法院[2015]民提字第126号民事判决书。

[2] 对此,学界和立法上形成了三种观点:第一种观点认为单证上的债权性权利来源于运输合同,因此单证持有人应当与运输合同当事人享有相同的权利。第二种观点认为提单债权关系是提单持有人与承运人之间另行订立的合同关系。第三种观点认为提单债权关系并非合同关系,而是一类证券关系,该观点的基础是将提单认定为有价证券,提单本身能够代表一定的债权性权利。

[3] 绝对所有权说认为海运提单代表货物的所有权,转让海运提单即代表转让了提单项下的货物所有权。相对所有权说在此基础上有所缓和,认为货物所有权的转移是基于货物买卖合同的约定,海运提单只是便利了所有权的转让,而相对所有权说认为海运提单转让必须配合货物转让的合意,才能产生转让货物所有权的效果。占有权说认为海运提单代表的是货物的推定直接占有权。

[4] 司玉琢:《海商法专论》,中国人民大学出版社2018年版,第180-182页。司玉琢等:《关于无单放货的理论与实践——兼论提单的物权性问题》,《中国海商法年刊》(2000年卷),第18-29页。

[5] 鲍颖焱:《〈民法典〉视野下交货单证的权利解释》,《中国海商法研究》2022年第4期,第74页。

[6] 交通运输部:《多式联运“一单制”“一箱制”等模式研究应用的进展情况》, https://www.mot.gov.cn/2023wangshangzhibo/2023eighth/zhibozhaiyao/202308/t20230824_3898026.html, 2025年2月24日访问。

[7] 重庆孚骐汽车销售有限公司诉重庆中外运物流有限公司等物权纠纷案, [2021]渝0192民初10868号。

框定，而是采“功能中性”的态度。绝对所有权说、相对所有权说、占有权说，这些学说的共识是交付单证就能够产生与交付货物相同的效力，这一法律效果足以满足铁路等运输中对担保融资的需求。同时，此前的国际立法中同样有回避这一立场分野的处理实践，如《仓单示范法》第18条即提出所有权转移与占有权转移两种选项，留待各国立法解决或实践中自行约定。

因此，铁路等运输单证“可转让性”的内涵应当根据其功能需求进行具体建构。在铁路等运输的语境下，“可转让性”的内涵是运输单证所代表的债权性权利和物权性权利能够随着单证的实际交付而转让，其中，债权性权利是运输合同下的一部分权利，物权性权利是指交付单证与交付货物具有相同的物权效力。

（二）现有货物运输规则体系对“可转让性”的制约

可转让单证签发与转让须以货物运输关系为基础，其“可转让性”效力受限于现行货物运输规则体系，这是“可转让性”赋权持单人的边界。在铁路等运输中，运输经营人签发可转让单证的同时，须同步履行现行运输制度下的运单签发义务。这种“双单并存”的模式不仅面临单证之间以何种单证为准的选择问题，还会进一步影响货物交付义务的履行。铁路等运输的运输经营人负有将货物交付给运单所记载的收货人之实质性义务，这可能与“可转让性”所要求的持单人凭单取货的原则相冲突。为此，“可转让性”赋权应当注重与现行货物运输规则体系的协调。

以铁路运输为例，《国际铁路货物联运协定》（以下称《国际货协》）或《国际铁路货物运输公约》（以下称《国际货约》）都明确要求在铁路运输中签发运单并将其随货物交付给收货人，且《国际货协》第14条明确将铁路运单定义为不可转让的运输合同证明。这些“凭身份放货”的原则与“可转让性”的内涵存在根本对立。在一些适用《国际货协》的法域，铁路运单上的收货人和/或发货人必须与铁路运输合同下的实际收货人和/或发货人保持一致，且大多数情况下为买卖合同下的买卖双方，而多式联运经营人不得作为国际货协铁路运单下的收货人和/或发货人。^[1]

此类因规则冲突导致的货物处置僵局，暴露出确立“可转让性”内涵的约束：必须在运单与可转让单证之间建立衔接关系，否则可转让单证将缺乏执行力而沦为制度空转。因此，“可转让性”虽以“运输单证所代表的债权性权利和物权性权利能够随着单证的实际交付而转让”为理论内核，但其赋权的边界受制于国际运输法律体系下的单证制度。

三、《可转让货物单证公约(草案)》单证“可转让性”规则评析

上文述及，单证“可转让性”的核心是通过转让NCD使持单人获得涉及货物的债权性权利和物权性权利，同时这一转让受到当前货物运输法律规则体系的制约。联合国贸法会出台的《可转让货物单证公约(草案)》中相关条款^[2]反映出对“可转让性”这一内涵的认可，但当前规则在提供法律确定性并获得实践认可方面仍然存在一些漏洞。

[1] 《今后可能开展的关于铁路运单的工作》，<https://docs.un.org/zh/A/CN.9/1034>，2025年3月24日访问。

[2] 持单人享有的债权性权利与物权性权利体现在《可转让货物单证公约(草案)》第7条，当前货物运输法律规则体系对“可转让性”的制约体现在《可转让货物单证公约(草案)》第1条和第3条。

(一) 债权性权利对运输合同的过度依附

从债权性权利条款的内容来看,各代表团普遍认同NCD具有债权凭证的属性。但随着条款变迁,NCD代表的债权性权利越来越依附于运输合同。目前的条款有两个显著特点:一是基于运输合同的权利内容更加清晰,通过独立的条款规定了提单能够代表的债权性权利;二是持单人能够获得运输合同下的一切权利,同时发货人或收货人在运输合同下的权利丧失。这种规定方式忽略了持单人与运输经营人之间法律关系的独立性。

从相关条款变迁能够看出,《可转让货物单证公约(草案)》在逐步强化NCD的债权性权利与运输合同的关联。在《可转让货物单证公约(草案)》第1版的条款中,第9.1条规定持单人享有货物控制权,并列明围绕运输合同的权利清单,^[1]但是,其中的货物控制权和“将货物转让或质押给第三方的权利”并不是持单人依据运输合同能够享有的权利,而是物权性权利。该条款表明最初的做法是融合性地规定NCD本身能够代表特定的债权性权利和物权性权利,而并非完全继受运输合同下的权利。《可转让货物单证公约(草案)》第2版有意将债权性权利作为单独的条款进行规定,且增加特定权利来源于运输合同的相关规定,厘清了依据运输合同赋权的范畴。具体来说,持单人可根据运输合同发出或修改有关货物的指示并行使独立诉权,但是并非所有权利均来自运输合同,持单人也无权行使运输合同下的所有权利。^[2]《可转让货物单证公约(草案)》第4版将NCD与运输合同完全联系在一起,明确规定持单人能够获得运输合同下的一切权利,并列明权利清单。权利清单中规定的权利有三项:要求交付货物、处分权和独立诉权。^[3]对于权利清单中的处分权,第4版将该权利与运输合同关联起来,例如要求运输经营人中止货物运输、延迟交付货物或变更交付地点。^[4]《可转让货物单证公约(草案)》第5版删去了处分权的定义,其他内容与第4版基本一致。《可转让货物单证公约(草案)》第4版和第5版还在第2款规定发货人或收货人围绕运输合同的权利随着签发NCD而消灭。

从当前条款规定的内容来看,《可转让货物单证公约(草案)》称NCD权利来源于运输合同但又并未规定NCD上必须记载运输合同的内容或者必须随单附带运输合同,持单人行使NCD赋予的运输合同权利时明显存在不确定性。同时,如果NCD持单人并不依赖NCD记载行使权利,NCD本身所代表的价值必然受到质疑。更何况,持单人是为了控制货物而不是参与运输,对持单人而言并不需要获得运输合同的所有权利。即便要赋予持单人运输合同的所有权利,当前规定的这三项权利是否恰当地涵盖了所有权利仍然存疑。一方面,处分权是《可转让货物单证公约(草案)》中新创设的概念,而不是货物运输相关公约中常见的权利。一些关于单式运输的国际公约规定了与处分权相关的权利,但是没有专门对处分权作出明确界定。^[5]另一方面,诉权是一项程序权利而非有关于

[1] 第六工作组第四十一届会议工作报告(2022年11月28日至12月2日),A/CN.9/WG.VI/WP.96。

[2] 第六工作组第四十二届会议工作报告(2023年5月8-12日),A/CN.9/WG.VI/WP.98;第六工作组第四十三届会议工作报告(2023年11月27日至12月1日),A/CN.9/WG.VI/WP.100。

[3] 第六工作组第四十四届会议工作报告(2024年5月6-10日),A/CN.9/WG.VI/WP.103。

[4] 根据第4版第2.7条,处分权是指在运输合同下根据管辖运输经营人、发货人和收货人权利义务及其赔偿责任可适用国际公约或国内法向运输经营人发出有关货物的指示并修改运输合同的权利。

[5] 如《国际铁路货物运输合同统一规则》第18条、《统一国际航空运输某些规则的公约》第12条规定了处置货物的权利。

货物的实体权利，似乎不宜列举在此。

究其背后的法理基础，《可转让货物单证公约（草案）》现行做法源自英国海运提单制度中所采用的合同让与说，过度关联了运输合同和提单债权债务关系，其弊端较为明显：一方面，这种做法突破了运输合同的相对性，难以解释持单人和承运人之间的权利义务关系，且容易造成各方权利义务的混乱。另一方面，合同让与说隐没了NCD的角色，忽略了权利转让与提单转让之间的联系。本质上，持单人权利源自提单可转让性，不能简单套用民法中的合同转让原理来解释。例如，根据民法一般理论，合同转让产生合同权利义务全部移转的效果，提单持有人同时取得运输合同规定的权利也同时承担合同约定的义务。然而实际情况是，提单持有人一般无须承担发运货物和支付运费等义务，这些义务在提单转让后仍然由托运人承担，实际上托运人未完全退出运输合同。

对于当前规定的法律效果，过度关联会干扰两种法律关系下的权利义务界定。**实践中可能出现的情况是，运输经营人基于其垄断地位尽可能缩小自己在运输合同中的义务范围或者在运输合同中设置不合理免责条款，规避特定法域的强制性规定。**^{〔1〕}如持单人权利全然来自运输合同，则该规定暗含持单人应当审查运输合同条款之意，否则持单人将处于不利地位；同时运输经营人也会担心两种法律关系下的权利义务冲突而拒绝签发NCD。不仅如此，《可转让货物单证公约（草案）》规定NCD签发后发货人或收货人权利丧失，但发货人或收货人与运输经营人之间的权利义务关系源自运输合同的约定，该规定逾越了NCD与运输合同之间的界限。

（二）物权性权利性质存在争议

物权性权利条款决定了NCD能否代表货物被转让，是“可转让性”规则的核心。在谈判过程中，《可转让货物单证公约（草案）》就“可转让性”所代表的物权性权利的性质有多重争论，当前条款摒弃了将其认定为所有权的观点，但是对于质押权的相关讨论仍未休止。不同于当前债权性条款存在多处缺陷的情况，物权性权利条款或应规避增设新内容来干扰现有条款。

1. 所有权说对物权性权利条款的冲击

目前，NCD的物权凭证功能已被明确规定为一个独立的条款，即第7条第3款。该款总体上承袭了海运提单“单证签发和交付等同于货物实际移交”的规则传统，较为明确可行。但是，在《可转让货物单证公约（草案）》谈判中始终存在一种声音认为NCD应当能够作为所有权凭证，且应当在条款中明确规定。^{〔2〕}

从上文所述的阶段功能论观点来审视，在判断“可转让性”所代表的物权性权利时，无须明确框定权利的性质，**无论是代表所有权还是占有权，只要NCD能够达到交付单证具有与交付货物相同的物权效力即可。**《可转让货物单证公约（草案）》即采取了这种“阶段功能论”的做法，回避了持有单证所获得的权利是不是所有权的定性问题。同样，《可转让货物单证公约（草案）》也并未明确规定NCD代表对货物的占有。这种做法的优势较为明

〔1〕 郭瑜：《提单法律制度研究》，北京大学出版社1997年版，第7页。

〔2〕 第4版脚注59，官方中文译本将其译为：工作组似宜考虑目前的措辞是否足以让可转让货物单证在所有法域均可被用做所有权凭证，以及是否应当明确提及“所有权凭证”。

显,即更容易达成共识,且在外观上达到了“可转让性”对物权性权利的要求。

2. 质押担保书对物权性权利条款的冲击

除了所有权说对物权性权利性质的冲击外,当前谈判中还出现了一种观点认为应当创设仅用于质押的“货物质押担保书”(Cargo Pledge Bond, CPB)作为NCD的替代。^[1]实践路径是经当事人合意,运输经营人可签发CPB质押给融资银行,CPB在运输中不能转让,提货时必须同时提交运单和CPB。CPB为“可转让性”所代表的物权性权利提供了另一全新的视角,所引发的思考是“可转让性”能否仅代表质押权的转移。从阶段功能论的角度来看,这一问题可转化为NCD的物权凭证功能要达到何种法律效果,是要赋予NCD实际代表货物的权利,还是保证NCD能够用于担保融资即可,后者即可通过创设CPB来实现。仅用于担保融资的方案同样契合阶段功能论的观点,但是受到了较多反对,目前尚在讨论中。

从学理上看,CPB并不是权利凭证,将其质押给融资银行并非进行权利质押,而是动产质押。CPB表面上使单证能够代表货物担保融资,但是丧失了权利凭证的属性,否定了“可转让性”代表物权性权利进行流转的核心内涵。这一模式在海运中同样存在,其基础性做法是将银行作为不可转让单证(如海运单等)的收货人,按照将货物质押给银行的动产质押路径来保障银行权利。在Kum v Wah Tat Bank Ltd案中,银行作为大副收据上的收货人,法院虽认可“货物装船视为货物对银行交付”,但是法院认为大副收据没有“可转让性”。^[2]由此可见,签发CPB与签发此类不可转让单证的效果相同,虽然能够起到担保融资的效果,但是单证本身并不能代表货物物权。

从实践来看,这一做法并不具有现实可行性,无法真正实现担保融资的法律效果。首先,运输经营人往往不具备签发CPB的主体资格,尤其是当出口商安排运输时,没有特别约定时进口商无权参与运输合同,更无权要求运输经营人签发CPB。同时,无论是进口商还是出口商,通常都不希望相对方了解其融资需求。其次,从融资银行的角度来说,接受CPB代表只是接受了一个担保,并不代表能够据此控制货物。而银行控制风险的普遍做法就是通过单证实现对货物的控制占有,银行接受CPB在很大程度上是要改变其融资审查模式,创设新单证的“触角”延伸到银行融资模式的变革中,容易受到银行业的反对。同时,在很多法域内并不存在CPB这种金融工具,也不能轻易将其认定为独立保函,^[3]银行愿意接受CPB的可能性较低。再次,运输经营人签发CPB代表对货物进行担保,而大型运输经营人公司在对外提供担保并非易事,很可能拖慢融资的进度。而且由于CPB的法律效果不明,如果运输经营人在放货时没有收到CPB,运输经营人应当承担的责任并不确定,运输经营人的签发意愿也可能较低。因此,创设CPB的替代性做法很难真正实践,且动摇了“可转让性”的核心功能。

(三) 与现行货物运输规则体系协调难

《可转让货物单证公约(草案)》谈判中多次强调NCD的“可转让性”原则上不应

[1] UNCITRAL Working Group 6, Negotiable Cargo Documents, A/CN.9/WG.VI/WP.107, December 2024, <https://documents.un.org/doc/undoc/gen/v24/064/98/pdf/v2406498.pdf>, visited 1 June 2024.

[2] Kum v. Wah Tat Bank Ltd [1971] 1 Lloyd's Rep 439.

[3] 如在我国法下,独立保函担保的是支付特定款项的金钱给付,没有规定担保货物交付的独立保函的情形。

影响货物运输所适用的国际公约或国内法。^{〔1〕}《可转让货物单证公约(草案)》通过提供NCD的多种签发方式来保证NCD与其他单证及其所适用国际公约或国内法的“双轨制”,但是当前规定存在一定程度的混乱,导致NCD与当前货物运输规则体系之间协调困难,尤其是在交货义务的履行方面可能存在冲突。

具体来说,《可转让货物单证公约(草案)》第1条开宗明义地规定“本公约不影响与规范和管制运输业务有关的任何国际公约或国家法律的适用,且不改变运输经营人、发货人和收货人的权利和义务及其赔偿责任”。这一规定似从根本上隔离了《可转让货物单证公约(草案)》与现行货物运输规则体系,采取“双轨制”路径。但实际上NCD的“可转让性”不仅会影响现行规则适用,且运输合同下的权利主体、权利义务内容都会受到影响,完全不交叉的“双轨制”做法值得商榷,具体体现在两个方面:

首先,“不影响与规范和管制运输业务有关的任何国际公约或国家法律的适用”很难达到。从签发NCD来看,《可转让货物单证公约(草案)》提供三种签发方案:一是许可“一单”做法,根据《可转让货物单证公约(草案)》第5版第3条第2款^{〔2〕},当国内法允许时,不可转让的运输单证可以升级为NCD。^{〔3〕}该款目的是在没有另行约定时,许可当事人约定签发一份兼具运单功能和NCD功能的唯一单证。二是规定“双单”做法,根据《可转让货物单证公约(草案)》第3条第3款^{〔4〕},当运输单证不可转让时,运输经营人可根据约定另行签发NCD。这是一项后备规则,用来应对现有运输单证被禁止升级为可转让单证的情况。^{〔5〕}三是《可转让货物单证公约(草案)》第5版最新增加了一款仅签发NCD的情况,即在没有签发其他任何运输单证时,运输经营人可根据约定签发一份NCD。^{〔6〕}

目前提出的三种方案中,将不可转让的运输单证升级为NCD的做法最容易引起法律争议。原因是这种做法不是创设新的单证类型而是赋予运单以“可转让性”,不仅模糊《可转让货物单证公约(草案)》规制目的,还可能与当前国际货物运输公约规定的强制性签发义务发生冲突。如《国际货约》和《国际货协》并不允许缔约方减损公约的规定,要求必须签发运单,因此国际铁路货物运输政府间组织在谈判中提出了较多反对意见。从国内法的角度来看,一些国家赋予铁路、公路等陆地运输较强的公共服务色彩,面对这些强制性义务,如果NCD与运单合为一张单证来签发,既可能阻碍NCD的签发,又会给现行监管产生带来挑战。

其次,“不改变运输经营人、发货人和收货人的权利和义务及其赔偿责任”的规则

〔1〕 第六工作组第四十三次会议工作报告(2023年11月27日至12月1日),A/CN.9/1164。

〔2〕 《可转让货物单证公约(草案)》第3条第2款规定,载有第4条第1款所列信息的运输单证在以下情况下应当用做本公约中的可转让货物单证或可转让电子货物记录,即它以醒目方式载有:(1)诸如“凭指示”“可转让”等措辞或同等的表述,以及(2)由运输经营人输入的申明运输单证自某一规定日期起应当用做可转让货物单证或可转让电子货物记录的批注。

〔3〕 Ian Ayres & Robert Gertner, Filling Gaps in Incomplete Contracts: An Economic Theory of Default Rules, 99 The Yale Law Journal 87-130 (1989).

〔4〕 《可转让货物单证公约(草案)》第3条第3款(a)项规定,虽有上文第2款的规定,如果运输单证是不可转让的,运输经营人与发货人可以约定,运输经营人应当将该可转让货物单证或可转让电子货物记录作为单独单证另行签发。在此情况下,可转让货物单证或可转让电子货物记录应当完全转载运输单证所述一切事项。

〔5〕 如《国际货协》第6.5条。

〔6〕 《可转让货物单证公约(草案)》第3条第4款规定,虽有上文第2款的规定,未签发任何运输单证的,如果运输经营人与发货人做此约定,运输经营人应当签发载有提及本公约的醒目批注的可转让货物单证或者可转让电子货物记录。

同样可能被质疑。NCD的签发和转让显然会对运输经营人的交货义务产生显著影响,《国际货约》和《国际货协》均明确规定,铁路应当在收到款项后交付运单,并将货物交付给目的地站的收货人。^[1]但是《可转让货物单证公约(草案)》规定转让NCD等同于货物实际移交,且并未限制持单人凭NCD提货的权利,故而可能出现交货冲突。《可转让货物单证公约(草案)》第7条第2款还规定,NCD签发并转让后,发货人或收货人在运输合同下的权利将丧失,这是对发货人和收货人权利的直接冲击,因此,NCD很可能对当前规定的权利义务及赔偿责任产生冲击。

四、《可转让货物单证公约(草案)》“可转让性”规则的完善与中国方案

审视《可转让货物单证公约(草案)》的规定可知,NCD所代表的“可转让性”缺乏独立性和确定性,体现在NCD所代表的权利全面继受于运输合同、NCD能否代表货物不明确,而且无法与现行货物运输规则体系完全兼容。中国作为创设NCD的积极推动者,在《可转让货物单证公约(草案)》谈判中发挥重要作用,面对实现“可转让性”的困局,中国应当结合已有立法经验和国内立法成果,借助《可转让货物单证公约(草案)》谈判平台或通过提交书面意见的方式为工作组提供可能的突破路径,并平行推动其他相关规则的修改与完善。

(一)《可转让货物单证公约(草案)》完善的核心:以NCD记载为准的信赖机制

从NCD的功能需求来看,《可转让货物单证公约(草案)》最终要实现的是NCD本身能够代表货物完成担保融资,使买方、融资银行等期待获得货物所有权或者担保权的人能够信任NCD的“可转让性”。为此,《可转让货物单证公约(草案)》的“可转让性”规则应当全面维护以NCD记载为准的信赖机制,持单人将依据NCD本身的记载来行使权利,这是规则完善的核心。

1. 以NCD记载为准的法理依据

维护以NCD记载为准的信赖机制具有充分的法理依据。借助海运提单的实践来看,通行做法是依据提单记载来行使持单人权利,说明提单具有文义性,提单签发后即形成独立的法律关系,其权利义务关系只能依据提单表面记载确定。持单人主张权利仅以持有合法有效的提单为要件,权利的转移以提单交付为要件,无须考虑其背后的运输合同,这种实践做法符合证券关系说。证券关系说得到大陆法系学界的广泛支持,且有学者提出它不仅是一种理论演绎观点,还是法律因应提单实践需求的结果。^[2]

证券关系说能较好地解释NCD记载的信赖价值。按照证券关系说的观点,NCD所代表的法律关系是在运输合同的基础上拟制了一个新的“可转让性”证券法律关系,无论是债权性权利还是物权性权利都源自该法律关系,其中,其所代表的提货权与基于运输合同的货物交付请求权是并存的债权;所代表的货物物权平行于基于运输合同或买卖合同的货物转移占有。这一观点能够体现出NCD代表特定权利的实质性功能,更有利于实现NCD从运输领域向融资领域的延伸,最契合NCD的需求。

[1] 《国际货约》第28条、《国际货协》第26条。

[2] 陈芳:《提单设权证券性质之证成》,《法学》2013年第3期,第47页。

2. 《可转让货物单证公约(草案)》“可转让性”规则修改建议

通过应用该机制,当前“可转让性”规则的几大困局或可迎刃而解。具体来说:第一,对于NCD代表的债权性权利,修改的思路是保证围绕NCD的法律关系依据NCD本身的记载而定。《可转让货物单证公约(草案)》第7条第1款^[1]首句中可增加规定“持单人与运输经营人之间的权利义务关系完全依据NCD的记载确定”。对于NCD签发后发货人或收货人的权利问题,《可转让货物单证公约(草案)》无须作出规定,可留待运输合同自行约定,即删除第7条第2款^[2]。

第二,在物权性权利条款方面,“持有NCD等同于货物实际移交给持单人”的表述已经表明NCD本身所代表的“终局性”物权效力,无须进一步修改或增设CPB。由于“可转让性”的物权性质始终存在争议,“实际移交”的表述能够为各缔约国留有充分的解释空间,可解释为推定持单人占有货物,也可以解释为交付货物等同于移交货物所有权。同时,无须另行创设CPB专门用于融资质押。CPB是对创设“可转让性”这一立法目标的直接、有限因应,但实质上削弱了持单人对“可转让性”功能的完整预期,当事人持有CPB时并不能确定货物的实际情况,唯有将NCD作为货物权利的唯一载体,才能使“持有NCD等同于货物实际移交”的信赖机制穿透当前的物权权利性质争议。

第三,在确保NCD与现行货物运输规则体系兼容方面,强化围绕NCD的信赖机制要求当事人应尽到三个层面的勤勉义务:**其一,签发NCD不得违反签发运单等不可转让单证的强制性义务。**值得注意的是,在《国际货约》《国际货协》强制性规则修改之前,应当明确NCD无法与运单等不可转让单证合二为一签发。**其二,如在不可转让单证之余签发NCD(即“双单制”),则应当在不可转让单证上进行必要的批注。****其三,在运输合同中明确约定NCD的签发情况,以便在发生提货纠纷时判断单证的效力。**因此,应当明确《可转让货物单证公约(草案)》第3条第2款^[3]规定的将不可转让的运输单证用做NCD的前提是“运输经营人、发货人和收货人可适用国际公约或国际法律允许”。同时,《可转让货物单证公约(草案)》提供的三种签发方案之间应当转化为分层适用规则,当事人有约定的按照当事人约定签发,当事人没有约定的,则默认应当采用“双单制”模式,并履行在单证和运输合同上进行批注的义务。选择此设计能够达到双重效果:一方面是实现NCD与当前货物运输规则体系的“最大双轨制”,尽可能使NCD独立于其他运输单证。“最大双轨制”表明,《可转让货物单证公约(草案)》仅是在不可转让单证之余提供一种可转让单证的选择,不会影响现行国际货物运输规则体系的适用。另一方面,此设计能够在最大程度上消解货物交付的矛盾。究其本质,货物交付的矛盾是**同一份货物对应多份单证**的纠纷,对照海运中转船提单的判例来看,多份单证之

[1] 《可转让货物单证公约(草案)》第7条第1款现规定为“根据第11条成为可转让货物单证或可转让电子货物记录持单人的人,应当因成为持单人而如同其是该合同的当事人获得运输合同下的一切权利,包括:(a) 要求交付运抵目的地的货物的权利;(b) 处分权;及(c) 和向运输经营者提出索赔的权利。”

[2] 《可转让货物单证公约(草案)》第7条第2款规定:对授予发货人或收货人的第7条第1款所述权利的任何应得权利,在可转让货物单证或可转让电子货物记录签发之时应当归于消灭。

[3] 《可转让货物单证公约(草案)》第3条第2款规定:载有第4条第1款所列信息的运输单证在以下情况下应当用作本公约中的可转让货物单证或可转让电子货物记录,即它以醒目方式载有:(1)诸如“凭指示”“可转让”等措辞或同等的表述,以及(2)由运输经营人输入的申明运输单证自某一规定日期起就本公约而言应当用作可转让货物单证或可转让电子货物记录的批注。

间应当建立联系,例如,在单证中注明存在多份提单且应当持全程提单提货。^[1]就此,通过强化NCD本身记载的效力并进行恰当的批注,不仅能够保持NCD与现有单证体系的独立性,还能减少货物交付过程中的纠纷。

(二) 中国对《可转让货物单证公约》的支持与推动作用

对于我国参与公约谈判的基本立场,虽另起炉灶制定公约的难度较大,^[2]但是《可转让货物单证公约》对我国中欧班列的在途货物融资而言具有现实意义,并可作为对现有规则体系的有益补充。因此,我国应当积极参与《可转让货物单证公约》谈判,且建议我国可借鉴新加坡的做法,向联合国贸法会提交书面意见以供专家组讨论。提案内容方面,我国可通过“小切口”提案提出具体的条款修改建议,如可专门针对第3条和第7条两个核心条款,强调现有规则无法确立NCD本身的价值、独立性较低、在运输和贸易中的功能局限性较大等实际问题,避开NCD能否作为所有权凭证、能否与现有货物运输单证叠加等容易引起反对的问题,使讨论始终聚焦在NCD本身的功能确立问题上。

《可转让货物单证公约》的生效进程不仅取决于条款的技术性完善,还有赖于各成员国、国际组织的协同支持。在《可转让货物单证公约》谈判过程中,可以优先推动具有共同利益诉求的双边、区域集团达成可转让性单证规则互认共识,继而逐步向多边共识扩展。我国可发挥双重作用:其一,自2020年起,中国国际货运代理协会(China International Freight Forwarders Association, CIFA)即开始试点进行铁路、公路等运输的可转让单证融资活动,^[3]且已经与俄罗斯铁路股份公司、东盟国际货运代理协会等实体、组织达成使用可转让单证的意向。我国可将CIFA试点中积累的可转让单证应用实践作为《可转让货物单证公约》谈判中的实证范例,佐证可转让单证的可实践性。其二,可借助CIFA平台推广试点《可转让货物单证公约》所创设的NCD,在俄罗斯、东盟国家中形成双边或区域的“制度试验田”。CIFA平台的制度试验具有“社会实验”的性质,^[4]能够助力《可转让货物单证公约》尽快通过。

(三) 《可转让货物单证公约》通过后的中国对接路径

在推动《可转让货物单证公约》生效和落地的同时,我国可平行推动国际货物运输规则 and 我国国内法与之对接,通过多方合作机制在铁路等运输中创设“可转让性”规则体系。

长期来看,《可转让货物单证公约》通过后仍应当考虑当前国际货物运输规则的修改。对此,作为《国际货协》的成员国,我国可向铁路合作组织(Organization for Cooperation between Railways, OSJD)提出围绕“可转让性”问题的条文增补意见。由于《国际货协》所涉国家较多、条款长期固定,直接修改运单规则的可能性较小,因此,我国可选择另辟蹊径,向OSJD提议通过备忘录、指南、示范法等非强制性规定的形式,在

[1] Hansson v Hanel & Horley Ltd (1922) 2 AC 36.

[2] 刘萍:《国际铁路货物运输单证“不能转让”的制度改进》,《法律科学》2024年第5期,第186页。韩立新、何赛:《论现阶段国际铁路运单融资功能的实现》,《北京联合大学学报(人文社会科学版)》2021年第3期,第114页。

[3] 2021年5月6日,山东高速齐鲁号欧亚班列运营有限公司在上合示范区签发了山东省首批第2份CIFA多式联运提单。线路为从俄罗斯斯塔利奇车站发出,经满洲里口岸入境,境内目的地为青岛上合示范区,采用“公路—铁路—公路”多式联运方式,实现了铁路提单融资功能,标志着山东省多式联运“一单制”工作取得新突破。

[4] 胡梦瑶:《社会自我规制的理论反思与范式重构》,《法学评论》2024年第6期,第40页。

运单之外为当事人提供可转让单证的选择,是否适用留待当事人自行约定。我国已经在相关工作中作出了显著贡献,我国国家铁路局于2019年向OSJD提交了围绕国际铁路运输单证“可转让性”的提案,并牵头形成了《国际货协提单指导手册(草案)》,其该草案对可转让单证的转让、权利义务、货物交付等作出了详细的规定。即使短期内无法修订《国际货协》,也可提供《国际货协提单指导手册(草案)》供当事人参考。同时,《国际货协提单指导手册(草案)》能够作为NCD的示范指南,辅助围绕NCD的新公约更快“落地”。

在我国国内法与公约的接轨方面,我国在商业实践、司法裁判方面都已经涉及铁路可转让单证确权的问题,为我国国内法纳入NCD创设了较好的“土壤”。最直接的接轨方式是“自上而下”的顶层立法模式,即出台专门的单证法或者在现行法中增加关于NCD的规定。在立法或修法之前,较为恰当的办法是就NCD出台司法解释,确认合同当事人约定签发NCD的,NCD具有代表货物流转的功能。由于我国法院在“铁路提单第一案”后对铁路提单的物权凭证属性有较为全面的研判,出台司法解释颇具合理性。同时,司法解释具有较强的灵活性,对部门法冲击较小,能够使NCD在我国“软着陆”。

鉴于中欧班列沿线地区对可转让单证有较为紧迫的现实需求,这些地区的立法驱动力也相应较强。因此,在国内法对接方面除了探索“自上而下”的立法模式之外,还应当尊重“自下而上”的基层立法实践,实现“上下双向互动”的立法模式。^[1]我国在地区试点立法方面也走在国际前列,对于《可转让货物单证公约》与我国国内法对接而言颇有助力。2021年重庆印发《关于加快多式联运“一单制”发展的指导意见》,规定“一单制”单证物权凭证属性的发展与完善、试点与推广以及融资制度创新几个方面,重点关注多式联运单证的物权凭证功能。2025年年初,重庆市又在“一单制”纸质单证基础上探索构建“一单制”数字可转让单证。此类地方立法能够为国家立法改革提供范本。2023年8月,交通运输部等八个部门联合印发《关于加快推进多式联运“一单制”“一箱制”发展的意见》,将地区试点提升至全国层面。因此,我国围绕NCD开展国内立法时同样可通过地方先试先行的方式逐步推广。

五、结语

《可转让货物单证公约》为解决运输单证“可转让性”问题提供了直截了当的解决路径。随着该公约谈判的深入,围绕“可转让性”的争议可被解构为多个子议题,其中核心议题是公约赋予的债权性权利以及物权性权利的条款是否设计得当、《可转让货物单证公约》对现行货物运输规则体系能否兼容的问题,其中,前者是NCD具备“可转让性”的基础法律依据,后者是NCD得以应用的适法性保障。经研判可知,当前条款存在诸多设计不足,导致NCD无法真正实现“可转让性”。从根本目标来看,《可转让货物单证公约》是为了满足银行等融资机构、买方等期待获得货物权利的人提供较为充分的法律确定性,这些货物权利不依赖于成为运输合同的主体,且不能违反当前货物运输规则体系下的权利义务关系。着眼于这些功能需求,“可转让性”要求NCD独立于运输合

[1] 江必新、黄明慧:《习近平法治思想对中国特色社会主义法治理论的创新与发展》,《法学评论》2025年第1期,第11页。

同、代表货物“实际移交”以及能够与现行运输规则体系寻求“最大双轨制”。实现这些功能的核心是构建以NCD记载为准的信赖机制,将“可转让性”问题限制在NCD本身的框架下,尽可能降低运输合同、货物物权属性定性以及当前规则体系对NCD功能的影响。从总体评价这一公约的角度来看,尽管当前草案条款面临多重挑战,但《可转让货物单证公约》立法的前瞻性是值得认可的。对中国而言,《可转让货物单证公约》对于推动我国国际陆上贸易新模式的发展具有重要意义,我国应继续在《可转让货物单证公约》谈判和“落地”过程中积极贡献智慧和力量。

Research on the “Transferability” of Documents under the Convention on Negotiable Goods Documentation (Draft)

ZHANG Liying & MIAO Wenqing

Abstract: In the face of the financing and cargo control problems of China-Europe freight trains in cross-border transportation, China proposed at the United Nations Commission on International Trade Law to endow railway transport documents with transferable rights through the formulation of an international convention. In September 2024, the sixth working group released the fifth version of the proposed Convention, and indicated that the Convention may be adopted in 2025. According to the theory of phased functionality, the institutional realization of transferability requires that the document serve as a debt instrument during the transportation phase and a property instrument during the financing and collateral phase, with its functional boundaries constrained by the applicable cargo transportation rule systems. Current provisions in the draft Convention excessively tether debt-based rights to transport contracts, expose property-based rights to conceptual ambiguities, and exhibit conflicts with existing cargo transport regulatory frameworks. The convention should build a reliance mechanism centered on NCD records, decouple NCDs from transport contracts, solidify NCDs’ role as carriers of cargo rights, and adopt a “maximized dual-track” model to harmonize the Convention with prevailing transport rules. As a proactive advocate, China may propose targeted amendments to UNCITRAL while promoting the convention’s implementation through alignment with both international cargo transport rules and domestic legal frameworks.

Keywords: transferability; negotiable cargo document; dual-track principle; document of title; China-Europe freight trains

责任编辑:钱静 乔雄兵