

铁路提单规则的构建路径与法律适用

孙 妍

〔摘要〕 随着“一带一路”倡议下国际铁路货物运输业的不断发展，铁路运输单证中物权凭证功能的缺失对企业资金周转效率的负面影响日益加重。为进一步降低企业融资成本、保障交易安全、促成私法自治与物权法定的良性互动，建立铁路提单规则确有必要性。国际铁路运输公约长期割裂的困境为国内建立铁路提单规则提供了契机，铁路运单与铁路提单叠加运行的模式以及货运代理人责任的明确将为铁路提单的创新提供可行性和重要支撑。在冲突法层面，为配合国内法层面铁路提单创新在国际铁路运输中的有效实施，应在国内相关法律适用规则中赋予铁路提单当事方一定的选法自由，在解决提单持有人和提单项下动产权利人的纠纷中应适用动产所在地法。

〔关键词〕 铁路运单；铁路提单；物权凭证；法律适用

〔中图分类号〕 D996；D997 〔文献标识码〕 A 〔文章编号〕 1000-4769（2020）05-0139-08

一、问题的提出

在“一带一路”倡议的指导下，近年来我国国际铁路运输业务不断发展。尤其是在新型冠状病毒肺炎疫情发生以来，国际物流中的海运、空运均不同程度受损，而横跨欧亚大陆的中欧班列却凭借其分段运输、不涉及人员检疫的独特优势，开行量和货物发送量均逆势上扬。2020年一季度，中欧班列的开行列次和发送货物标箱数更是同比分别增长了15%、18%，达到1941列和17.4万标箱。^①而与“一带一路”沿线蓬勃发展的国际铁路运输业务形成鲜明对比的是相关国际铁路运输规则发展缓慢。特别是由于国际铁路运输公约中的铁路运单缺乏海上运输中提单的物权凭证功能，其无法作为有效的信用证融资单据，买方也无法通过铁路货物运输单证的交付完成在途货物的出售，严重制约了以铁路为运输方式的各

方的融资能力以及相关货物、资金的周转效率。为解决前述问题，2018年国务院发布了《关于支持自由贸易试验区深化改革创新若干措施的通知》，其明确指出要支持有条件的自贸试验区进行赋予国际铁路运输单证物权凭证功能的研究和探索。根据该通知的要求，四川和重庆已经开展了将铁路运单升级为“铁路提单”的创新。与实务界的热烈创新实践相呼应，是否应该赋予铁路运单以物权凭证功能以及如何将铁路运单“升级”为“铁路提单”也逐渐成为学界热议的话题。

国内外关于铁路提单规则的研究结论呈现对立化的状态。一种观点认为提单的物权凭证属性已经弱化^②，无需在铁路货物运输规则中将铁路运单转换为铁路提单。该观点认为早在20世纪70年代就已经出现了所谓的“提单危机”，短途海运中已经越来越多地使用不具有物权凭证功能的海运单以取代提单。加上目前在运输途中已经

〔作者简介〕 孙妍，西南政法大学国际法学院博士研究生，重庆 401120。

极少出现货物买卖情况，因此铁路运输单证更没有必要向提单靠拢。^③而支持将海运提单规则移植至铁路运输或者陆上贸易领域的理由主要有两个：首先是由于目前铁路运单不具有提单的物权属性，无法作为信用证议付工具，不利于收货人融资^④，同时收货人也无法基于铁路运单在收到货物前就完成再次销售^⑤；其次是因为目前我国参与的《国际铁路货物联运协定》（Agreement on International Railway Freight Communications，以下简称《国际货协》）项下的铁路运单仅能作为承运人和托运人之间的运输合同证明，收货人不是运输合同当事人，不能直接依据运单上的条款或者运输合同向承运人提出索赔，而建立铁路提单规则将有利于简化收货人向承运人索赔的程序。^⑥目前支持建立铁路提单规则的研究主要是从国内物权法、担保法的角度论证铁路提单规则的正当性^⑦，并提出了铁路提单与铁路运单叠加运行的创新模式。^⑧

前述研究为铁路提单规则的构建提供了较好的实践论据和理论支持，但对铁路提单与国际铁路运输公约的相容性问题的讨论仍然不足。同时对于铁路提单有关的冲突法规则鲜有关注，而在国内法层面创新，建立国际铁路运输中的铁路提单规则必然应考虑该创新规则与现有国际条约的相容性，率先承认铁路提单物权凭证性质也必然会带来相关国内法与其他国家法律的冲突。所以不能狭隘地固守国际法的某一方面，有必要以更宽广的国际法视野来审视铁路提单的创新规则及后续纠纷解决中的法律适用问题，不仅要国际经济法角度来分析铁路提单创新规则与国际公约的协调机制，还要从国际私法角度分析铁路提单涉及的法律适用规则，才能更全面地确保国内铁路提单规则法律适用结果的确定性和可预见性。因此本文将在分析当前“一带一路”沿线国际铁路货物运输法律规则的现状与问题的基础上，阐述建立“铁路提单”规则的必要性，并在国际法层面分析通过国内法建立铁路提单的路径及其重要规则，再进一步从冲突法角度分析铁路提单相关法律适用规则的问题和完善建议。

二、建立铁路提单规则的必要性

目前四川和重庆的自贸区已在没有铁路提单相关法律规则的背景下实施了以“铁路提单”为基础的融资模式创新。四川铁路提单的具体创新模式是引入了第三方货运代理，由第三方货代

理以类似无船承运人身份开具提单，同时第三方货运代理与铁路公司（承运人）、银行签订协议，认可第三方货运代理的控货权，并约定仅当进口企业在信用证开证行赎单后才能在铁路公司处提货。同时，为避免因国内尚无铁路提单规则造成铁路提单创新的无效，进口企业与银行签订合同，将进口货物作为动产质押给银行。^⑨重庆铁路提单的创新模式与四川类似，不同的是重庆的创新模式中还引入了第三方（物流金融企业）提供担保，由该担保人直接对银行提供保证，进口货物则作为该第三方担保的反担保物。^⑩可见，在现有规则下已有部分解决进口企业无法通过铁路运输单据进行融资的权宜之法。但在法律规则层面确认并完善铁路提单规则仍存在必要性，下面着重分析其主要原因。

（一）需求层面：纾解长期存在的企业融资困境

融资难、融资贵是当前企业，特别是中小企业面临的主要困难之一。由于企业能够运用的资金量少，除规模、发展速度受到制约外，会更倾向于从事避免承担进口税的加工贸易，甚至只能选择从事销路相对固定的简单加工贸易。^⑪

海上贸易因海运提单制度的存在，一方面银行可以通过提单核实交易信息，另一方面企业可运用提单进行质押，银行也能取得担保物，由于信息不对称和信用敞口过大带来的风险得到降低。在通常情况下，银行以提单作为信用证议付单据以及担保物时，开立敞口信用证的门槛比对该企业发放相同金额短期贷款的门槛更低，因此提单制度在一定程度上能够更有效缓解企业的融资困境。同时基于海运的提单规则，贸易商也可以更高效地完成在途货物的流转^⑫，资金回流速度也能得到提高。目前全国进行铁路提单融资创新的地区主要是四川和重庆，推广范围仍然较小。若能在全国范围内对铁路提单的创新形成固定规则并加以推广，将有效降低企业的融资成本、促进中小企业发展及贸易模式转型、提升我国整体对外贸易竞争力。

（二）结果层面：提供更进一步的交易安全保障

提单较之于运单的最大区别在于提单的物权凭证功能，而我国现有提单相关规则对于交易安全的保障已不满足于保障提单持有人的物权请求权，更对提单持有人提供了多方面的保护。例如，《最高人民法院关于审理无正本提单交付货物案件适用法律若干问题的规定》就明确规定了无正

本提单放货的情况下的责任限额和责任承担形式。该规定第4条明确因无正本提单交付货物的民事赔偿责任不适用《海商法》第56条关于限制赔偿责任的规定；第11条则规定了无正本提单交付货物的承运人以及无正本提单提取货物的人对正本提单持有人承担连带赔偿责任。这两条规定免去了本应由正本提单持有人承担的证明前述两者应当承担连带赔偿责任的证明责任。这些规定反映了整个提单规则对正本提单持有人的保护。因此，建立铁路提单规则不仅仅是赋予铁路运单以物权凭证功能，更要借鉴现有海运提单制度，进一步实现保障交易安全的目的。

（三）价值层面：实现私法自治与物权法定的良性互动

虽然在海上货物运输合同中签发海运单在欧洲及北美地区海上货物运输中已成为一种流行趋势，但在我国及其他亚洲国家和地区国际海上货物运输中，不论货主还是承运人，均很少使用海运单。^⑩提单规则在我国仍然被广泛接受和使用。即使是在签发海运单已成为常态的美国，仍然存在“陆运提单”的实践，最直接的例子是在美国、加拿大和墨西哥之间，公路运单本应当仅作为承运人接收货物的证明，实践中却也常常被承运人和收货人当作物权凭证使用。^⑪我国实务界却出现了铁路提单的创新。可见民商事活动主体已在实践中将运单赋予物权凭证的功能。商业需求通过民事主体之间的意思表示，自主抉择，形成了独特的民事法律关系，体现了民法的核心理念，即私法自治。私法自治虽在物权法领域受制于物权法定原则，受到物权类型封闭的法律限制，然而物权法本质乃为私法，即使在物权法领域，公权也不应对私权进行过于严格的规制，反而应当适当放宽对私法自治的限制，适度开放对物权类型的限制，并对私法自治中创新出来的物权类型进行合理规制，才更能保障民事活动的安全性和稳定性，从而实现私法自治与物权法定的良性互动。

从物权凭证的单据类型来看，赋予物权凭证效力的提单本不应该限定于海运提单。例如美国《统一商法典》规定“物权凭证是指包括提单、码头栈单、码头收据、仓单或提货单，以及其他任何单据。该类单据在一般交易或融资过程中被视为可充分证明单据占有人有权接受、持有、处置该单据或者单据所代表的货物。单据成为物权凭证的前提条件是必须标明其是由代保管人签发或者系签发给代保管人的，该凭证代表着由代保

管人所占有的货物，并且该货物已特定化或者是特定化整体中可识别部分”。^⑫按该规则，构成物权凭证单据的关键并不在于该单据的名称或种类，而应从其是否符合法律所要求的实质要件进行认定。^⑬此规则为未来可能创设的物权凭证提供了较大的空间，值得我们思考和借鉴。而海运提单的物权凭证效力本身即由海运的商业习惯发展而来，海运提单本身就是私法自治与物权法定良性互动的结果，同样地，国际铁路运输中对于铁路提单物权属性的现实需求和基于私法自治的创新实践也应得到法律的回应。

三、以国内法作为铁路提单规则的建构路径

国际铁路运输单证问题首先是国际法层面的问题，在国际法层面建立承认铁路提单的公约才是赋予铁路提单以物权凭证效力的终极解决方案。然而由于国际上对多式联运公约的接受度较低，且多年来努力将两大铁路运输公约统一起来的效果也不够理想，加之国际公约从起草到生效必将耗费较长的时间，所以在国内法层面建立铁路提单规则才是解决现实问题的可行方案。

（一）国内法作为建立铁路提单路径的必要性

1. 两大铁路运输公约的合作效果仍不理想

由于“一带一路”沿线国家较多，各个国家法律制度存在巨大差异，且目前调整国际铁路货物运输的两大公约即《国际铁路运输公约》（Convention Concerning International Carriage by Rail）（以下简称《国际货约》^⑭）与《国际货协》长期并存，二者割裂的态势形成已久。虽然早在1982年《国际货约》与《国际货协》的执行组织就成立了共同工作组，在2011年，作为《国际货约》与《国际货协》重要合作成果的《国际货约/国际货协运单指导手册》也已发布，但以从国内发出的中欧班列去程运单的情况来看，虽然经过多年磨合，统一运单的使用比例仍然不高。2015年采用统一运单的制票数仅占32.6%，而采用国际货协运单+国际货约运单的制票数占比为29.7%^⑮，两者的数量差异并不明显。使用比例不高的主要原因是统一运单的使用前提为沿途国家和到达国家的一致同意，这导致使用的准备工作较为复杂，而且统一运单仅仅是国际货协运单与国际货约运单的添加合并，没有改变两大公约的根本规则冲突。^⑯所以试图将两大铁路运输公约下的统一运单规则升级为“统一提单”规则的可

行性较低。

2. “一带一路”沿线各国参与国际公约的情况存在巨大差异

首先,“一带一路”沿线各国参与的国际铁路运输公约不同,例如德国、法国、西班牙等国家为《国际货约》的成员国,而我国、波兰、哈萨克斯坦等国家为《国际货协》的成员国,因此,即使在《国际货协》中加入铁路提单规则也无法完全覆盖“一带一路”铁路沿线国家。其次,当下中老铁路、中泰铁路的建设、规划正在推进中,未来铁路运输也将成为联结我国和东南亚地区的重要方式,而东南亚国家中诸如泰国、老挝、马来西亚等重要国家既未参与《国际货约》,也未参与《国际货协》。由于当前铁路运输公约的适用范围大致为接管货物地和指定交货地位于不同缔约国内的铁路运输,其适用条件较为严格。即使是可由合同当事方选择适用的《国际货约》,也要求始发地或目的地之一在缔约国境内。单独升级《国际货协》或《国际货约》中的运单规则均无法覆盖“一带一路”沿线各国。

由于两大铁路运输公约并存的情况由来已久,相互之间的合作效果也并不理想,加上“一带一路”倡议下沿线国家参与的条约不一致,且还有未参与任何铁路运输公约的国家,导致国际统一铁路运输公约缺失的困境由来已久且难以彻底解决。然而该困境却为我国以国内法为路径创新铁路提单规则提供了空间和机遇,也使得开拓铁路提单规则的国内法创新路径成为当下困境中的必然选择。

(二) 铁路提单与铁路运单叠加并行的创新模式

需要作为论述基础阐明的是,由于运输单证规则只是国际铁路货物运输规则中的一部分,其他诸如控货权规则、承运人责任规则、纠纷解决规则等规则仍然是国际铁路货物运输规则的重要组成部分,因此建立铁路提单规则并不是要否定现有国际铁路货物运输公约的基本规则,而是尽可能在尊重现有国际公约的基础上进行改良。同时,由于我国是《国际货协》的成员国,而《国际货约》规定其可由缔约国和非缔约国之间的合同当事双方选择适用,因此对于铁路提单是否符合国际公约的分析应建立在对《国际货协》和《国际货约》的共同分析基础上。

目前学界已提出了将铁路运单与铁路提单叠加的协同创新机制,即将铁路运单与铁路提单叠加适用,国际铁路运输公约下的铁路运单仍然承

担其作为运输合同证明及接受货物证明的功能,铁路提单承担物权凭证的功能,同时铁路提单承载的合同也是铁路货物运输合同的一部分。在创新模式中设置货运代理人,并将货运代理人(同时也是铁路提单的签发人)与铁路运单的发货人和收货人设置为同一人,以避免出口商或进口商在货物运输途中就货物控制权发生争议。在铁路运单关系中,铁路货物运输合同的当事方为货运代理人与承运人;在铁路提单关系中,铁路提单所承载的合同约束的当事方为货运代理人(提单签发人)、向其签发提单的出口商及提单持有人。^③

首先根据该叠加创新模式,铁路运单与铁路提单所载的运输合同当事方不同、合同内容也有所区别,基本隔绝了两个合同内容之间的干扰。其次,在铁路运输公约中的控制权制度与铁路提单物权凭证的兼容性方面,由于将货运代理人设置为铁路运单关系的发货人和收货人,在运输过程中按照《国际货约》第18条和《国际货协》第25条规定,货运代理人将始终掌握货物控货权。同时货运代理人也是按提单持有人要求交付货物的义务人,可以保证货运代理人将根据提单持有人的要求行使控货权,能够达到控货权规则与提单物权凭证规则的相容。再次,在叠加模式下,铁路运单也不等同于铁路提单,没有违反《国际货约》第6条第5款关于铁路运单不得作为提单使用的规定,也不构成对《国际货协》第15条关于运单等相关规则的违反。因此铁路运单与铁路提单的叠加创新模式是当下协调国际铁路运输公约中的货物控制权与铁路提单物权凭证功能的可行方案。

(三) 货运代理人的地位和责任

受制于当前国际铁路货物运输公约的相关限制,目前铁路提单的运行方式只可能是与铁路运单叠加运行。根据前面的描述,叠加模式下货运代理人不仅掌握了整个运输途中的货物控制权,同时其也是铁路提单的签发人和凭单交货的义务人,可以说货运代理人是整个铁路提单中最关键的参与者。应对货运代理人在国际铁路运输中的地位和责任等关键问题进行梳理,才能保障该创新机制的顺利运行。

1. 货运代理人的地位

首先,参照海运规则,货运代理人类似于海运中的无船代理人,货运代理人开具的提单应类似于无船承运人提单。其次,参照《最高人民法院关于审理海上货运代理纠纷案件若干问题的规

定》第4条、《上海市高级人民法院关于审理货运代理合同纠纷案件若干问题的解答（一）》第3条规定，货运代理人与货主之间的合同，即铁路提单所承载的合同为运输合同，而非货运代理合同。再次，根据前述上海市高级人民法院的解答，签发无船承运提单的货运代理人应被视为承运人，其责任不应该重于实际承运人的责任，货运代理人享有承运人关于责任限额的保护。因此在发生货损的情况下，货运代理人可以援引国际铁路运输公约中的责任限额条款。

需要说明的是，由于铁路提单规则中货运代理人掌握了国际铁路运输公约中的控货权，同时也承担了凭提单正本交付货物的义务，是整个铁路提单创新模式中的核心角色，为进一步保障交易模式的安全，可考虑对从事签发铁路提单的货运代理人的资质进行限制。实际上我国《国际海运条例》《国际海运条例实施细则》等就对无船承运人的资质提出了要求，同样我国《国际货物运输代理业管理规定》《国际货物运输代理业管理规定实施细则》也对国际货运代理人的资质进行了限制。建议可在前述规定基础上综合考虑，合理设置签发铁路提单的国际货运代理人的资质。

2. 货运代理人无正本提单交付货物的责任限额

比照我国海运规则，按照《上海市高级人民法院关于审理货运代理合同纠纷案件若干问题的解答（一）》的观点，签发无船承运提单的货运代理人的责任不应该重于实际承运人的责任，货运代理人享有承运人关于责任限额的保护。同时，在承运人无正本提单交付货物，给正本提单持有人造成损失的情况下，《最高人民法院关于审理无正本提单交付货物案件适用法律若干问题的规定》又明确该损失赔偿限额不适用《海商法》第56条关于限制赔偿责任的规定，那么铁路运单与铁路提单叠加的创新模式下，若发生了货运代理人无正本提单交付货物的情况，货运代理人是否可以援引国际铁路运输公约中赔偿限额的规定？

对此，本文持否定观点。这主要是由于货运代理人的凭正本提单交付货物的义务与运输公约中承运人的责任具有明显的可分离性。首先，在叠加模式下，承运人责任与货运代理人凭单交货的责任来源不同。承运人的责任来源于国际铁路运输合同的约定以及相应国际铁路运输公约，而货运代理人按铁路提单交付货物的义务来源于提单所载的合同条款以及国内法赋予提单持有人的权利。其次，两者的义务具有明显的阶段性区别。

在承运人向货运代理人（即名义收货人）在收货地完成交付义务后，承运人的义务已完成，而货运代理人仍要完成按提单交付货物的义务；最后，由于货运代理人的责任与承运人的责任已在铁路提单合同和铁路运单合同中相分离，承运人的义务仍按运输合同调整，并不会扩大承运人的责任范围，也不构成对国际铁路运输公约的违反。比照我国现行提单规则，为保护提单持有人权利，在货运代理人无正本提单交付货物时，其赔偿限额不应受法律规定的赔偿限额所限制。

综上，由于国际铁路运输公约覆盖的不完整性，反而使得以国内法构建铁路提单规则成为可能和必要选择，同时铁路提单与铁路运单叠加使用的模式也为铁路提单的创设提供了可行性，对国际货运代理人地位和责任的明确也将为铁路提单规则的构建提供重要基础，铁路提单因而可望在实践中得到顺利实施。

四、铁路提单相关法律适用规则的完善

现有铁路提单的创新均是基于当我国作为进口国（即运输目的地）时的情况，没有讨论铁路提单的相关冲突法规则问题，而是认为通过合同中准据法的选择、有价证券以及权利质押相关冲突法规则已能够确保我国法律得到适用。但需要引起重视的是铁路提单的物权凭证效力不同于早已受到国际广泛认可的海运提单，其法律冲突是不容忽视的客观存在，在解决国际铁路运输中铁路提单纠纷时，对铁路提单相关冲突法规则的检视是不可回避的。结合我国《涉外民事关系法律适用法》（以下简称《法律适用法》）的规定，关于铁路提单的冲突法规则至少有以下问题值得关注 and 进一步探讨：一是我国《法律适用法》并未明确规定作为物权凭证和债权凭证合一的提单法律适用规则，与提单有关的法律适用规则散见于《法律适用法》之中，实践中出现法律适用条款混淆的可能性较大。二是《法律适用法》赋予了债权、动产物权当事方宽泛的法律选择权，却未赋予作为债权凭证和物权凭证合一的提单当事方法律选择权，其内在的法律逻辑是否自洽？三是当货物的占有人与提单权利持有人发生纠纷时，其法律适用规则为何？因此，即使在国内实体法中或者以指导案例形式确认了铁路提单的物权凭证效力，也需要相应的冲突法规则进行配套完善，才能保证铁路提单规则在实践中顺利适用。

（一）铁路提单的法律适用规则现状

1. 铁路提单应适用有价证券的冲突规范

由于《法律适用法》未直接明确提单的冲突规范，只能在该法中寻找其他包含提单的冲突规范。首先，提单并不是货物本身，不应适用关于动产物权变动的法律适用条款。其次，《法律适用法》第39条笼统地规定了有价证券的法律适用，根据相关概念分析，提单应属于有价证券的范畴。虽然在我国现行立法中不存在明确的“有价证券”概念及其范围界定，但根据多数学者的看法，广义的“有价证券”是指一种表示民事权利的证券，行使民事权利以持有该证券为必要。^②而提单是对其项下货物物权的象征，并且提单持有人必须持单提货，提单项下商品上的物权变动是因提单的指引，与占有移转这种要件完全脱离，只依提单移转为中心而发生^③，符合有价证券的特征，属于广义的有价证券，应纳入《法律适用法》第39条的规范范畴。根据该第39条规定，铁路提单将适用“权利实现地法”或其他与提单“最密切联系的法律”。

2. 铁路提单质押应适用权利质押的冲突规范

《法律适用法》第40条笼统地规定了权利质押应适用质权设立地法律，没有界定所调整的权利的范围。而根据我国《物权法》第223条、《担保法》第75条规定，提单被纳入了可以质押的权利的范围，故在我国的法律框架内，铁路提单质押是权利质押的一种，其法律适用当然也应适用该条冲突规范^④，即质权设立地法。

（二）当前铁路提单法律适用规则存在的问题

1. 忽略提单特殊的物权凭证属性

国内已有学者提出由于我国现行立法中并没有“有价证券”概念，在《法律适用法》中统一规定有价证券的法律适用，却不考虑各类有价证券的重大区别确有不妥，建议将票据、提单、证券等分别明确相关法律适用规定。^⑤这是因为根据有价证券类型的不同，其表征的权利类型存在较大区别：例如，票据表征的权利为债权，具体为支付金钱的请求权；又例如，股票为表征社员权的有价证券。而提单则是表征物权和债权的凭证。另外，有价证券与其表征的权利能否分离也是提单和其他有价证券的重要区别。提单的物权凭证功能使得提单在交付时即产生交付提单所载动产本身同样的法律效力，而无需交付物品本身^⑥；同时在承运人无正本提单交付货物的情况下，提单项下货物（动产）的交付也可能脱离提单的指

示。可见提单与提单项下的货物虽然紧密相连，却在物理上处于分离状态。其他有价证券表征的权利则与有价证券无法分割，其表征的权利转让必须依附于有价证券本身的转让，例如股票作为有价证券表征的社员权，无法脱离股票完成单独转让。鉴于提单与提单项下货物的物权既紧密相联却又可分离的特殊性，提单的法律适用规则应当考虑其与动产物权法律适用规则的关系，简单地统一适用《法律适用法》第39条的“权利实现地法”或“其他与该有价证券有最密切联系的法律”并不完全合适。

2. 完全排除当事人意思自治

与当事人可协议选择动产物权法律适用规则的规定不同，《法律适用法》第39条排除了当事人意思自治选择法律的可能，仅能适用有价证券权利实现地法律，或者适用其他与该有价证券有最密切联系的法律。这是由于大部分有价证券，例如票据、债券、股票等均受国内票据法、证券法等调整。特别是在某国公开发行的各类有价证券，基本不存在选择适用其他国家法律的可能。而提单与前述有价证券不同，无论是提单本身或是提单表征的动产物权所涉及的当事方绝大部分情况下仅仅是国际买卖合同、国际运输合同的当事方，其应当具备选择法律的权利。

3. 相关法律适用条款的繁杂性和连结点的不确定性

在《法律适用法》中，铁路提单、铁路提单质押、铁路提单项下动产物权、铁路提单项下运输中的动产物权、铁路提单相关运输合同等均有不同的法律适用条款，各条的界限较为模糊。并且，与铁路提单关联最密切的《法律适用法》第39条中的连结点即“权利实现地”也不够明确。虽然实践中提单的权利实现地往往是货物运输的目的地，但在当货物丢失、被侵占等情况下，权利的实现地又可能是货物所在地、侵权行为发生地或者法院地，权利实现地的范围过大。

（三）铁路提单法律适用规则的完善

为了更好地配合国内关于铁路提单创新的实践，并解决当前提单法律适用规则存在的上述问题，建议对提单的法律适用规则进行完善。鉴于铁路提单债权凭证和物权凭证属性合一的特殊性，建议单独明确包括铁路提单在内的提单法律适用条款，以保障铁路提单相关纠纷法律适用规则的统一性。

首先，在法律选择的范围上，提单作为商事交易的对象，应当给予商事交易当事人对于提单

准据法较为充分的意思自治下的选择权，不当将提单适用的法律限定为物之所在地或有价证券的权利实现地法。国际私法上的意思自治首先是由法国法学家杜摩兰（Dumoulin）在夫妻财产制问题中提出，后荷兰法学家胡伯（Huber）将其引入合同领域，而现代国际私法中的意思自治原则作为确定准据法的方法已经扩展到了婚姻家庭关系、侵权、物权、不当得利等领域。我国《法律适用法》中对合同关系、动产物权关系都赋予了当事人宽裕的法律选择权，并未对法律选择的范围加以限制。由于提单是债权凭证与物权凭证的结合，赋予当事人对提单关系的法律选择权也没有超越《法律适用法》规定的债权和动产物权当事人享有的宽泛的选择适用法律的权利范围。特别是在当前仅国内开展认可铁路提单物权凭证属性的情况下，明确允许当事方通过意思自治选择提单准据法将有效提升法律适用的确定性。

其次，在当事人没有选择的情况下，应当适用“货物所在地法”“运输目的地法”或其他与提单关系有密切联系的法律，而不应直接规定适用最密切联系地法。纵观我国《法律适用法》的条文，大部分法律适用条文均指明了法律适用的范围。单独以“最密切联系”为连结点的条款仅有两条，即调整区际法律冲突的第6条以及在当事人具有多重国籍且在所有国籍国无经常住所的情况下确定其国籍国法律的第19条。更加确定和统一的法律适用结果是我国《法律适用法》所追求的重要价值之一。即使是在意思自治主导的合同法律适用条款中，《法律适用法》也将“最密切联系的法律”与“履行义务最能体现该合同特征的一方当事人经常居所地法”的连结点并列列明。因此，在当事人没有就提单法律进行选择时，建议就所适用的法律范围进行列举，即货物所在地法、运输目的地法或其他与提单有最密切联系的法律。之所以舍弃《法律适用法》第39条中将“权利实现地”作为连结点的表述，是因为“权利实现地”主要是与表征债权和社员权的有价证券相对应，而表征物权的提单的权利实现地在现实情况下主要是货物所在地、运输目的地或者法院地。

最后，提单持有人与货物作为动产的权利人

之间就货物权利产生的纠纷应适用动产所在地法。由于货物作为动产其与提单在物理上处于分离的状态，在非提单交易当事方之间可能会出现动产物权纠纷，例如承运人的留置权与提单持有人的所有权、质押权等的冲突，善意第三人与提单持有人之间的纠纷等。在承认铁路提单物权凭证效力的情况下，此类纠纷的数量预计将呈现上升趋势。由于动产物权关系因实质占有的公示效力外观比提单拟制占有的公示效力外观更加明显，因此，此类纠纷中适用物之所在地法更为合理。

五、结语

海运提单的物权凭证效力是由海上运输商业习惯发展而来的规则，最初就是为满足商业效率和交易安全而生。当前国际铁路运输中的商业需求也应当得到法律的回应和支持。国际两大铁路运输公约合作情况不理想以及国际统一的铁路运输公约的缺失为我国在国内法层面进行铁路提单的创新提供了可能。将铁路运单与铁路提单叠加的协同运行模式是在国内法层面建立铁路提单制度同时尊重现有国际铁路运输公约的必然选择。由于货运代理人凭提单交货的义务与国际铁路运输中承运人的义务具有可分离性，将货运代理人凭正本提单交付货物的义务纳入我国法律框架下不会构成对国际铁路运输公约的违反。而货运代理人作为铁路提单创新中的核心角色，其资质就显得尤为重要，关系到整个交易结构的安全，因此建议在铁路提单创新机制中增加对货运代理人资质的限制。同时为配合该规则在国际铁路运输中的有效实施，在冲突法层面应当进一步明确提单的冲突法规则，赋予提单当事方一定的选法自由，在解决提单持有人和提单项下动产权利人的纠纷中应适用动产所在地法。

从长远来看，在探索、确立、完善国内法层面的铁路提单创新机制及配套规则的同时，也应当发挥“一带一路”倡议中的共商、共建、共享机制，积极向沿线各国共享铁路提单创新经验、共商完善措施、共建国际法层面上的铁路提单规则，着力与各国实现合作共赢，为国际陆上运输规则的完善、开放性世界经济格局的打造做出中国的贡献。

①《“逆”增长，中欧班列成为特殊时期的“外交官”》，2020年4月23日，<https://www.yidaiyilu.gov.cn/xwzx/gnxw/123721.htm>，2020年5月11日。

- ② Kelly T. McGowan, “The Dematerialization of the Bill of Lading,” *Hibernian Law Journal*, vol. 7, 2007, p. 68.
- ③ ①⑨ 李大朋:《论“一带一路”倡议下以铁路运输为中心的国际货运规则重构》,《武大国际法评论》2017年第4期。
- ④ ⑨ 中国人民银行成都分行营业管理部课题组:《铁路运单融资创新——国际铁路运单物权属性的需求、障碍与建议》,《中国金融》2019年第4期。
- ⑤ ⑫ Majid Reza Arab Ahmadi, Mostafa Elsan and Ibrahim Noshadi, “Comparative Study of Bill of Lading Function as Title Document,” *Journal of Politics and Law*, vol. 10, no. 1, 2017, pp. 189, 188.
- ⑥ 邓翊平:《签发具有物权凭证属性铁路提单的思考》,《金融理论与实践》2018年第6期。
- ⑦ ⑩ 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。
- ⑧ ⑳ 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。
- ⑪ 许和连、王翔宇:《融资约束对企业出口贸易模式的影响》,《湘潭大学学报》(哲学社会科学版)2018年第4期。
- ⑬ 李志文主编:《国际货物运输法律热点问题研究》,北京:法律出版社,2012年,第237页。
- ⑭ Stephen G. Wood, “Multimodal Transportation: An American Perspective on Carrier Liability and Bill of Lading,” *The American Journal of Comparative Law Supplement*, vol. 46, 1998, p. 412.
- ⑮ See Article 1 of *Uniform Commercial Code Section*, vol. 15, pp. 1 – 201.
- ⑯ 刘斌:《物权证券的法律结构与立法选择》,《法学杂志》2018年第7期。
- ⑰ 《国际铁路运输公约》中关于铁路货物运输的具体规则主要规定在其附件B,即《国际铁路货物运输合同统一规则》。以下为方便表述,将《国际铁路运输公约》及其附件B统称为“《国际货约》”。
- ⑱ 孙彬:《中欧班列国际铁路联运采用多式联运提单对策的研究》,《铁道运输与经济》2016年第4期。
- ㉑ 谢怀栻:《票据法概论》,程啸增订,北京:法律出版社,2017年,第8页。
- ㉒ 周江洪:《日本法上的提单效力问题研究》,《东方法学》2015年第1期。
- ㉓ 万鄂湘主编:《〈中华人民共和国涉外民事关系法律适用法〉条文理解与适用》,北京:中国法制出版社,2011年,第286页。
- ㉔ 杜焕芳:《论我国涉外物权法律适用的完善》,《当代法学》2013年第2期。
- ㉕ 梁慧星:《中国物权法研究》,北京:法律出版社,1998年,第211页。

(责任编辑:周中举)