

SMU LAW REVIEW 2008



海大 法律评论 2008

上海海事大学海商法研究中心 编



YZLI0890123621



上海社会科学院出版社

海大 法律评论 2008



上海海事大学海商法研究中心 编



YZLI0890123621



上海社会科学院出版社

图书在版编目(CIP)数据

海大法律评论 2008/上海海事大学海商法研究中心
编. —上海: 上海社会科学院出版社, 2009
ISBN 978-7-80745-607-0
I. 海… II. 上… III. 海商法-文集 IV. D996.19-53
中国版本图书馆 CIP 数据核字(2009)第 209265 号

海大法律评论 2008

编 者: 上海海事大学海商法研究中心
特约编辑: 田国忠
责任编辑: 张晓栋
封面设计: 钱自成
出版发行: 上海社会科学院出版社
上海淮海中路 622 弄 7 号 电话 63875741 邮编 200020
<http://www.sassp.com> E-mail: sassp@sass.org.cn
经 销: 新华书店
照 排: 南京展望文化发展有限公司
印 刷: 上海商务联西印刷有限公司
开 本: 787×960 1/16
印 张: 32.25
插 页: 3
字 数: 600 千字
版 次: 2009 年 12 月第 1 版 2009 年 12 月第 1 次印刷

ISBN 978-7-80745-607-0/D. 108

定价: 60.00 元

版权所有 翻印必究

序

《海大法律评论》创办的宗旨,是为了丰富上海海事大学和我国海商法、航运法和相关领域法律的学术研究,为学界提供一个学术交流和分享学术成果的平台,促进我校和我国海商法、航运法和相关领域法律的研究。

上海海事大学的法学教育始于20世纪60年代初。我国已故海商法泰斗魏文翰、魏文达教授在我校开创了我国海商法的教学与研究。我校于1979年取得了改革开放后第一批法学硕士学位授权资格,现有国际法、民商法和经济法等三个法学硕士点。经过几代学人的不懈努力,获得了比较丰硕的法学教学和研究成果,尤其是在海商法和航运法领域,我校教授直接参加了我国《海商法》、《港口法》、《航运法》(起草之中)等的起草,一系列航运法规、规章的起草和修改,国家重大航运政策的论证与制定,完成了多项重大研究课题,在国内外公开出版了一批学术著作和教科书,发表了许多有价值的学术论文。目前,我校的法学教学与研究以法理学、民商法、经济法、国际经济法、国际公法、国际私法、行政法、诉讼法等为基础,以海商法、航运法及海洋法为重点,学术梯队健全,师资结构合理,学术思想新颖,学术资料丰富,正在向着更高的目标迈进。

出版物以《海大法律评论》命名。“海大”是上海海事大学的简称,在“法律评论”之前冠以“海大”两字,显示出“法律评论”具有以海商法和航运法为主要内容的我校法律研究和教学“海”的特色,并区别于国内直接以“法律评论”为名的出版物。

《海大法律评论》以海商法和航运法的研究为主,兼顾海洋法、民商法、经济法等其他法律领域的研究,力求学术成果具有前沿性、理论性

和实践性,包括学术论文和专题研究报告、国际国内最新立法与动态的分析和研究、典型案例评析、学术动态、学术书评等。每一卷的栏目名称根据当年海商法、航运法和相关法律领域的重点、热点问题和稿件情况作适当调整。

《海大法律评论》将坚持学术自主、自律的原则,秉承严谨、开拓、求真、务实的精神。《海大法律评论》作为连续性法学类出版物,将按照法学学术期刊的要求,每年公开出版一卷。

连续出版物的价值在于延续持久并不断创新。我们将不断努力,力争将《海大法律评论》办成一份具有鲜明的海商法和航运法特色并兼顾其他相关法律领域、有影响力的连续性法学类学术出版物。同时,我们期望不断得到同行的支持和批评,使《海大法律评论》成为提高我校法学教学水平和研究能力的载体,为繁荣我国海商法、航运法和相关领域法律的学术研究作出贡献。

上海海事大学校长 於世成教授

2009年9月1日

前言

本卷保持学术自主、自律的原则,秉承严谨、开拓、求真、务实的精神,以《鹿特丹规则》专题研究、海商法和航运法栏目为特色和重点,并设有海事程序法和相关法域栏目,力求反映这些领域中具有前沿性、理论性和实践性的学术成果。

在《鹿特丹规则》专题研究栏目刊登了8篇论文,深层次探讨了由联合国国际贸易法律委员会(UNCITRAL)第三工作组(运输法)(下称“工作组”)起草的、2008年12月11日联合国第63届大会上通过的《联合国全程或部分海上国际货物运输合同公约》(简称《鹿特丹规则》: *Rotterdam Rules*)的原则、重要制度、对船货双方利益的影响以及该规则的前景。

工作组中国政府代表团成员司玉琢教授的《〈鹿特丹规则〉的评价与展望》,分析了该规则的先进性和存在的瑕疵,指出航运大国的态度决定该规则的生效进程,并就中国政府对该规则的态度提出了建议。

工作组荷兰政府代表团成员 Gertjan van der Ziel 教授的《*The Rotterdam Rules: the Underlying Principles and Expectations*》,分析了该规则的原则,并展望该规则将促进海上货物运输法律的全球统一。

工作组韩国政府代表团成员 In Hyeon Kim 副教授的《*The Scope of Application of the Rotterdam Rules*》,从地理范围、各种运输合同和履约方的角度,分析了该规则的适用范围。

工作组中国政府代表团成员胡正良教授的《〈鹿特丹规则〉对我国

国际海上货物运输业的影响》，从承运人责任制度、海运履约方制度、多式联运制度、运输单证与电子运输记录制度、总量合同制度，分析了该规则生效实施将对我国国际海上货物运输业可能带来的正反两方面影响。

陈伦伦的《论〈鹿特丹规则〉对货方权益的影响》，从批量合同、控制方权利、货物交付、单证托运人以及权利转让，分析了该规则生效实施将对货方权益的影响。

Marc A. Huybrechts 教授的《*Package Limitation as an Essential Feature of the Modern maritime Transport Treaties: a Critical Analysis*》，通过比较现行海上货物运输公约，分析了该规则中责任限制的规定。

Richard Williams 教授的《*Transport Documents and Electronic Transport Records under the Rotterdam Rules*》，分析了该规则采用的运输单证和电子运输记录制度及其对国际海上货物运输领域将产生的影响。

章博博士的《航海过失免责的取消：〈鹿特丹规则〉的取舍》，对该规则取消承运人的航海过失免责作了评价。

在海商法栏目刊登了 10 篇论文。

於世成教授和郑丙贵副教授的《我国船舶国籍登记制度改革探讨》，提出了国际船舶登记制度、相对开放登记制度和特案免税登记制度是我国严格登记制度改革的方向。

姚洪秀教授和凌吕华的《论〈物权法〉预备登记制度对在建船舶抵押的影响》，提出将我国《物权法》设立的预备登记制度运用到在建船舶

抵押登记。

蒋正雄教授的《论船舶适航的认定及其法律规定》，阐述了海上货物运输法律关于承运人使船舶适航义务的规定与解释，应该注意《海牙规则》规定的缺陷及与属于公法的管理法，特别是《ISM 规则》相结合。

陈芳副教授的《提单法律性质诸论评析》，评析了提单法律性质的各种观点，认为将提单法律性质界定为有价证券最能促进提单经济功能、合乎提单本质。

姚洪秀教授和刘亚蕾的《全球金融危机下定期租船合同中出租人对租金和撤船的法律风险控制》，分析了全球金融危机影响下定期租船合同中船舶承租人违约的法律后果，以及船舶出租人针对市场风险应采取的对策。

邹盈颖副教授的《违反定期租船合同的行为及损害赔偿的确定》，分析了全球金融危机影响下，根据中国法律的基本制度和原理如何确定定期租船合同当事人的权利以及如何确定违约损害赔偿范围。

傅志军的《海难救助价值目标发展的研究》，分析了海难救助制度从最初注重海上遇难财产的救助，到注重对海上遇难人命救助，再到重视对海上污染环境救助这一价值目标的发展历程。

胡正良教授、郑丙贵副教授、过仕宁、吴亚男、黄晶的《中国加入〈海事赔偿责任限制公约〉问题研究》，提出我国大陆应适用《1976 年海事赔偿责任限制公约》，并提出了完善我国海事赔偿责任限制制度的建议。

韩晓宇的《论我国海事赔偿责任限制制度中抵消的适用》，针对索赔与反索赔共存的海事索赔案件，分析了我国海事赔偿责任限制制度

中“先抵消,后限制”原则的适用条件和方法。

吕鸣的《我国船舶油污损害赔偿立法的不足与完善》,针对我国有关船舶油污损害赔偿立法的不足,提出了完善我国船舶油污损害赔偿机制的路径选择和具体建议。

在航运法栏目刊登了3篇论文。

王文的《论上海建设国际航运中心发展邮轮产业若干法律问题》,针对我国邮轮产业发展的立法空白,分析邮轮产业经营主体、邮轮航线、海上旅客运输、邮轮建造、邮轮旅客的通关等领域法律问题,并提出了相关对策。

郑丙贵副教授的《运营协议基本问题研究》,分析了运营协议的概念、历史、分类、管制现状、内容、反垄断问题,提出了完善我国运营协议管制制度的有关对策。

庄炜的《索马里海盗的国际法探究》,针对索马里海盗的新特点,分析了应对方法和综合措施。

在海事程序法栏目刊登了3篇论文。

吴勇奇高级法官的《索赔权任意转让之否定》,提出索赔权是合同主权利的从权利而不得单独转让,索赔权的转让实质上是程序意义上的诉权的转让,转让获得的诉权因不符合诉讼行为的程序性要求而不产生法律效力。

Philip Yang Liang-yee 的《*Arbitration of Maritime Disputes in Hong Kong*》,分析了香港海事仲裁的范围、仲裁庭的组成、谁可以代表当事人以及香港仲裁的优点。

Lee Fook Choon 的《*Arbitration of Charterparty Disputes in*

Singapore》，分析了在新加坡租船合同纠纷仲裁的类型、机构仲裁与特别仲裁以及仲裁裁决的执行。

在相关法域栏目刊登了4篇论文。

吴俐副教授和王琴的《我国建立民事公诉制度问题研究》，分析了检察机关提起民事公诉的必要性和可行性，并提出了具体操作程序的建议。

张晏玲副教授的《国际贸易自由之市场准入机制与鱼及鱼产品贸易》，提出国际贸易自由主义中的诸多原则和市场准入机制可以适用于鱼及鱼产品贸易，世界贸易组织会员以高关税保护其领域内之鱼及鱼产品生产的现象在乌拉圭回合谈判后将逐渐消弭。

沈禹钧教授和杨心忠的《股权转让主体法律问题研究》，分析和探讨了人力资本股东股权转让、隐名出资人股权转让、公司设立后投资人股权转让、原股权受让人将未实际取得股权再转让等几种情况下如何认定股权转让的效力并给出相应结论。

王铁雄的《格劳秀斯的自然财产权理论》，分析了格劳秀斯的自然财产权理论，包括个人自然权利理论、同意(Consent-Based)理论、财产权排他与综合理论。

上海海事大学海商法研究中心主任 胡正良教授

2009年9月1日

目 录

序	於世成	1
前言	胡正良	1

《鹿特丹规则》专题研究

《鹿特丹规则》的评价与展望	司玉琢	1
The Rotterdam Rules: the Underlying Principles and Expectations	Gertjan van der Ziel	12
The Scope of Application of the Rotterdam Rules	In Hyeon Kim	33
《鹿特丹规则》对我国国际海上货物运输业的影响	胡正良	49
论《鹿特丹规则》对货方权益的影响	陈伦伦	72
Package Limitation as an Essential Feature of the Modern Maritime Transport Treaties: a Critical Analysis	Marc A. Huybrechts	89
Transport Documents and Electronic Transport Records under the Rotterdam Rules	Richard Williams	113
航海过失免责的取消:《鹿特丹规则》的取舍	章 博	150

海商法

我国船舶国籍登记制度改革探讨	於世成 郑丙贵	181
论《物权法》预备登记制度对在建船舶抵押的影响	姚洪秀 凌吕华	200
论船舶适航的认定及其法律规定	蒋正雄	213
提单法律性质诸论评析	陈 芳	224
全球金融危机下定期租船合同中出租人对租金和撤船的法律风险		

控制	姚洪秀 刘亚蕾	259
违反定期租船合同的行为及损害赔偿的确定——兼谈全球金融 危机所带来的新问题	邹盈颖	270
海难救助价值目标发展的研究	傅志军	282
中国加入《海事赔偿责任限制公约》问题研究	胡正良 郑丙贵 过仕宁 吴亚男 黄 晶	301
论我国海事赔偿责任限制制度中抵消的适用	韩晓宇	334
我国船舶油污损害赔偿立法的不足与完善	吕 鸣	343
航运法		
论上海建设国际航运中心发展邮轮产业的若干法律问题	王 文	363
运营协议基本问题研究	郑丙贵	375
索马里海盗的国际法探究	庄 炜	402
海事程序法		
索赔权任意转让之否定	吴勇奇	416
Arbitration of Maritime Disputes in Hong Kong	Philip Yang Liang-yee	427
Arbitration of Charterparty Disputes in Singapore	Lee Fook Choon	435
相关法域		
我国建立民事公诉制度问题研究	吴 俐 王 琴	445
国际贸易自由之市场准入机制与鱼及鱼产品贸易	张晏玲	458
股权转让主体法律问题研究	沈禹钧 杨心忠	473
格劳秀斯的自然财产权理论	王铁雄	487

《鹿特丹规则》专题研究

《鹿特丹规则》的评价与展望

司玉琢

[摘要] 《鹿特丹规则》的先进性特点使其具有较强的生命力,其瑕疵影响某些国家对公约的接受度,航运大国的态度决定《鹿特丹规则》的生效进程。

[关键词] 《鹿特丹规则》 评价 展望

一、引言

2008年12月11日,联合国第63届联合国大会第67次会议审议通过了联合国贸法会(UNCITRAL)提交的《联合国全程或部分海上国际货物运输合同公约》(UN Convention on the Contracts of International Carriage of Goods Wholly or Partly by Sea),并定于2009年9月23日在荷兰鹿特丹举行签字仪式,将公约定名为《鹿特丹规则》。如果《鹿特丹规则》获得主要航运国家的认可并使之生效,将预示着调整国际货物运输的国际立法,结束“海牙时代”,开启一个新的“鹿特丹时代”。

如何评价《鹿特丹规则》,它的前景又将如何?这是当前各国政府和航运界、贸易界普遍关心的问题。

二、《鹿特丹规则》先进性特点 使其具有较强的生命力

进入21世纪的国际贸易和航运,与20世纪初《海牙规则》所产生的时代相比较,不论是船货各方的力量对比,还是国际货物的运输方式,都要求产生新的国际

公约,以适应这种新的形势。《鹿特丹规则》正是在这样的背景下产生的,新公约先进性的特点,决定了其具有较强的生命力。先进性的具体表现概括起来就是:“平衡利益”、“寻求统一”、“顺应时代”、“促进发展”。

(一) 平衡利益

任何一个国际条约都是利益平衡的产物,就私法性质的国际条约而言,主要体现在经济利益的平衡。20 世纪后期,国际航运业和航运科学技术的飞速发展,使得《海牙规则》在调整船货双方利益的制度设计上,显得过于偏袒承运人,早已失去了平衡。为了寻求船货各方利益在新形势下的平衡点,《鹿特丹规则》必然要加重承运人的责任。因此,新规制取消航海过失免责(第 17 条第 3 款);取消承运人的受雇人或代理人过失致火灾的免责(第 17 条第 3 款)(以下简称“火灾免责”);承运人的适航义务贯穿航次始终(第 14 条);承运人的赔偿责任限额比《汉堡规则》每件提高 5%,每公斤提高 20%(第 59 条);在符合一定条件下,承运人执行控制方指示的义务(第 52 条);在无人提货的情况下,承运人有通知托运人或单证托运人请其发出交付货物指示的义务(第 45—47 条);除批量合同外,索赔方有权在公约规定的范围内,选择法庭地和仲裁地,且运输合同中的管辖或仲裁地点,仅作为索赔方选择法庭或仲裁地点之一(第 66、67、75、76 条)。

《鹿特丹规则》在加重承运人的责任的同时,重新构建了承运人的责任基础,原则上实行完全过失责任制,且由承运人负责举证,证明自己没有管货过失,举证不能将承担赔偿责任;但在规定的免责范围内,则由索赔方负责举证,证明承运人有过失,举证不能,便推定承运人无过失,可援引免责条款,免除赔偿责任。关于承运人的适航义务,索赔方完成初步举证后,承运人承担已尽“谨慎处理”使船舶适航,或者货物灭失或损害与不适航不存在因果关系的举证责任。这一责任基础,在一定程度上平衡了上述条款对承运人责任的加重,缓解了《汉堡规则》苛刻的“推定过失”责任制,并且增加了公约的可操作性(第 17 条)。对于“迟延交付”,也仅仅规定“有约定”才有迟延交付,没有约定就没有迟延交付(第 21 条),相对《汉堡规则》,对承运人有所缓解。^[1]

取消国内法的适用,总体来说对承运人有利。一方面,国内法的规定通常要严于本公约的规定,取消国内法的适用,增加了承运人适用本公约的机会;另一方面,增加了承运人对非海运区段法律适用的可预见性。

[1] 《汉堡规则》规定,除约定外,货物未在“合理时间内到达”也是迟延交付(第 5 条第 2 款)。

(二) 寻求统一

目前,海运、航空、铁路等运输方式,都有多个国际公约同时在生效。仅就海上货物运输领域,就有三个生效的国际公约同时并存,^[1]没有参加国际公约的国家,国内立法更是多种体制。因此,目前的国际货物运输法律出现从未有过的不统一。这种现状在一定程度上影响着国际贸易和国际货物运输的发展。集装箱运输兴起之后,多式联运发展很快,但至今尚没有一个生效的调整国际多式联运的国际公约。正因为如此,联合国贸法会于1996年决定,着手制定新的“运输法公约”或者“示范法”。^[2]经过贸法会第三工作组7年多(2002—2008)的工作,该公约终于获得联合国第63届大会通过。公约规定,参加本公约,必须同时退出已参加的《海牙规则》、《海牙-维斯比规则》,或者《汉堡规则》(第89条);公约采取了最大限度地扩大适用范围(第5、7、82条),最小限度的网状责任制,装前卸后的陆运区段,除有强制性国际公约适用外,均适用本公约(第26条);公约除管辖权和仲裁两章及第92条(对本国领土单位的效力)允许声明保留外,其余各章均是强制适用。这样规定的目的,就是为了最大限度地发挥该国际公约的效能,使得80%以上的国际海上货物运输或包含国际海上货物运输在内的国际货物多式联运实现实体法的统一。

(三) 顺应时代

集装箱问世以后,使国际货物运输发生了一场革命。单一的海上运输方式为多联运所替代。调整单一运输方式的国际货物运输公约,已经不再适应这种运输方式,《1980年联合国国际货物多式联运公约》迄今未生效,^[3]《鹿特丹规则》顺应形势的要求,变“钩到钩”(《海牙规则》)或“港到港”(《汉堡规则》)运输为“门到门”运输,并将国际集装箱运输班轮公司普遍采用的、国际商会推荐的多式联运经营人的网状责任制(network liability system)法定化。公约第5条规定:“本公约适用

[1] 即《1924年统一提单若干法律规定的国际公约》(简称《海牙规则》)、《经1968年议定书修正的1924年统一提单若干法律规定的国际公约》(简称《海牙-维斯比规则》)和《1978年联合国海上货物运输公约》(简称《汉堡规则》)。

[2] 1996年,联合国贸法会(UNCITRAL)委托国际海事委员会(CMI)进行调研;1999—2001 CMI成立运输法国际分委员会(ISC),先后召开6次专家小组会议,完成“运输法框架文件”;2001年底“框架文件”提交UNCITRAL;2002年4月、2008年4月,UNCITRAL第三工作组分别在纽约和维也纳召开14届会议,对“运输法草案”完成了三读,UNCITRAL于2008年7月3日通过该草案,并提交联合国大会,2008年12月12日,联合国第63届大会在维也纳召开,通过了《鹿特丹规则》。

[3] 公约规定了多式联运经营人的统一责任制,即不论货损所发生的运输区段,多式联运经营人都承担同一的责任,使该公约的效力优于其他国际公约的效力,理论上不被认同,这是该公约不能生效的主要原因。

于收货地和交货地位于不同国家,并且海上运输装货港和同一海上运输的卸货港位于不同国家的运输合同。”公约第 26 条同时规定:“当货物的灭失、损坏或者造成迟延交付的事件或者情形发生在承运人的责任期间内,但发生的时间仅在货物装上船舶之前或者仅在货物卸离船舶之后,在此种灭失、损坏或者造成迟延交付的事件或者情形发生时,本公约的规定不得优先于其他国际文书。”这种规定表明:第一,本公约调整的是国际海运或包括国际海运在内的国际多式联运货物运输合同;第二,公约实行的是网状责任制。第三,公约排除了国内法的适用,使公约成为最小限度的网状责任制。

随着电子商务在运输领域的应用,传统的提单、海运单等纸面运输单证开始为电子运输单证所取代,电子运输单证的出现,需要有法律、公约赋予其法律效力,确立电子运输规则,为了满足这一需求,公约专门规定了“电子运输记录”一章(第三章)。

当今国际海上集装箱货物运输大部分依据船公司和托运人签订的批量合同(Volume Contract)。^[1] 据悉,中美航线 80% 以上,欧洲航线达到 60%—70% 都是签订批量合同进行运输的。“批量合同”成为《鹿特丹规则》的调整对象,且采取了“非强制适用”原则,即:赋予批量合同当事人较为充分的“合同自由”,只有批量合同中约定或没有不同约定时,本规则才会得以适用。这是对传统海运公约下承运人强制责任体制的一个突破。^[2] 这种体制的创设,不仅考虑到批量合同的普遍使用,更重要的是基于批量合同的当事方订约地位基本平等,船货双方通过协商约定各自的权利义务,以体现鼓励交易,减少公约对这种合同的强制性适用。

此外,为了解决实务中普遍关注的问题,增强公约的适用性,公约突破“合同相对性”原则,在《汉堡规则》实际承运人的基础上,重新设计了一种新型的责任主体——海运履约方(Maritime Performing Party),公约对承运人责任的规定也适用于海运履约方。^[3] 公约还增加了“控制方的权利”(第 10 章)、“权利转让”(第 11 章)、“货物交付”(第 9 章)等。所有这些规定,都反映了公约的实用性和可操作性,符合国际贸易和航运实践的需求。

(四) 促进发展

促进国际贸易和国际航运的发展,是制定本公约的最终目的。公约的序言部

[1] 批量合同是指在约定期间内分批装运特定数量货物的运输合同(第 1 条第 2 款)。

[2] 《鹿特丹规则》第 1 条(b)项、第 9 条、第 80 条。

[3] 《鹿特丹规则》第 1 条(e)(f)以及第 20 条。

分,开头就强调:“进行国际贸易法律的协调和统一,对国际贸易的顺利进行,减少或消除法律障碍,对于缔约国间基于平等和共同利益的原则进行广泛的经济合作,对造福于全人类的福祉,都有积极的贡献。”公约为了促进统一,避免与其他运输公约发生冲突,第26条规定,货物装前卸后有关货物的灭失、损坏或迟延交付优先适用公路、铁路、航空、内河等国际公约的相关规定,最大限度地避免本公约与其他公约的冲突,有利于国际贸易和航运的发展。

《鹿特丹规则》的上述特征,符合我国建设航运大国和贸易大国的需要。所以,从总体上考量,对公约的总体评价,应该是基本肯定的。

三、《鹿特丹规则》的瑕疵影响 某些国家对公约的接受度

同任何国际公约一样,《鹿特丹规则》也不是尽善尽美的,《鹿特丹规则》的瑕疵,主要表现在:规则内容庞大,条款交织复杂,增加了对公约接受的难度;公约创新制度的缺憾和不完善,增加了对公约的疑惑;有些制度的可操作性,有待实践检验。

(一) 规则内容庞大、条款交织复杂增加了对公约接受的难度

《鹿特丹规则》接受《汉堡规则》的教训,^[1]在起草时特别注意了如下几点:第一,强调公约的可操作性,这是《汉堡规则》失败的重要原因;第二,试图通过立法解决一些实务中普遍关注的问题,如“无单放货”、“承运人的识别”、“单证托运人的权利义务”、“控制权”、“权利转让”等;第三,避免隔断历史,新的公约应继承《海牙规则》中行之有效的规定。这一立法指导思想应该是可取的。但带来的问题是,使得《鹿特丹规则》体系庞大、容量满满。仅就该规则的条款而言,它的实质性条文相当于9个《海牙规则》,3.5个《汉堡规则》。^[2]一般的规律是,公约调整的范围越广,内容越多,遇到的阻力和障碍也就越大,加之公约的语言不够简练,条款交织,令人难以捕捉其真正的含义,在一定程度上有可能会影响某些国家的加入。^[3]比如,

[1] 《汉堡规则》迟迟不能生效,航运发达国家不参加该公约,主要是因为该规则的可操作性差,摒弃了《海牙规则》中行之有效的规定。

[2] 《海牙规则》及《海牙-维斯比规则》共16条,实质性的条文仅10条;《汉堡规则》共34条,实质性的条文26条;而《鹿特丹规则》共96条,实质性条文为88条。

[3] 加拿大 William Tetley 教授认为这是一部“教科书式的国际公约”。