

海牙规则 维斯比规则 汉堡规则

国际海上运输三公约释义

吴焕宁 主编

朱曾杰 吴焕宁 张永坚 郭瑜 编著



中国商务出版社
CHINA COMMERCE AND TRADE PRESS



◎ 海牙规则 ◎ 维斯比规则 ◎ 汉堡规则

国际海上运输三公约释义

	吴焕宁	主编
朱曾杰	吴焕宁	编著
张永坚	郭瑜	

中国商务出版社

图书在版编目 (CIP) 数据

· 国际海上运输三公约释义/吴焕宁主编. —北京: 中国
商务出版社, 2007.10

ISBN 978-7-80181-797-6

I. 国… II. 吴… III. 国际航运公约—注释 IV. D993.5

中国版本图书馆 CIP 数据核字 (2007) 第 164811 号

国际海上运输三公约释义

吴焕宁 主编

朱曾杰 吴焕宁 张永坚 郭瑜 编著

中国商务出版社出版

(北京市东城区安定门外大街东后巷 28 号)

邮政编码: 100710

电话: 010—64269744 (编辑室)

010—64295501 (发行部)

010—64266119 (发行部)

零售、邮购: 010—64263201

网址: www.cctpress.com

Email: cctp@cctpress.com

北京中商图出版物发行有限责任
公司发行

北京密兴印刷厂印刷

787 毫米 × 980 毫米 16 开本

26.25 印张 470 千字

2007 年 10 月 第 1 版

2007 年 10 月 第 1 次印刷

印数: 4000 册

ISBN 978-7-80181-797-6

D·117

定价: 40.00 元

版权专有 侵权必究

举报电话: (010) 64212247



作者合影

左起：郭 瑜 朱曾杰 吴焕宁 张永坚

作者简介

吴焕宁

中国政法大学教授，国际经济法学科博士生导师，中国国际经济贸易仲裁委员会和中国海事仲裁委员会仲裁员，大连海事大学、厦门大学等校兼职教授，中国国际经济法学会副会长。主要教研领域为国际经济法、国际私法、国际贸易法、海商法、仲裁法。主要著述有《海商法学》、《海商法教程》、《中国海商法律与实践》、《我国仲裁法浅议》、《我国海商法的昨天、今天和明天》等。

朱曾杰

中国海事仲裁委员会顾问、仲裁员，中国经贸仲裁委员会仲裁员，原中远集团总公司顾问、海商法起草委员会办公室副主任，现任上海和大连两所海事大学兼职教授，主要研究领域为海商法、海运经济管理，发表论文和评述文章数十篇。

张永坚

中国远洋控股公司董事会秘书，北京大学法学院校外导师，大连海事大学兼职教授、北京大学和中国政法大学海商法研究中心客座研究员、北京大学《海商法研究》编委、中国海事仲裁委员会仲裁员，发表过著作、译著十部及论文、文章百余篇。

郭瑜

法学博士，北京大学法学院副教授，《海商法研究》执行编辑，中国海事仲裁委员会仲裁员。主要研究领域为海商法与国际商法。主要著述有《海商法的精神——中国的法律与实践》、《提单法律制度研究》、《国际货物买卖法》等。

序

海上货物运输的法律是海商法的核心。国际上调整海上货物运输关系的三个著名国际公约，即《海牙规则》、《维斯比规则》和《汉堡规则》，是各国海商法立法的主要依据或参考资料，也是国际贸易界、航运界和海上保险界分别选择适用的重要法律。我国《海商法》第四章就是在借鉴海牙—维斯比规则体系的基础上吸收了《汉堡规则》的某些原则而制定的。

海运三公约在国际上影响极大，然而，我国国内对其进行专门研究的著作却寥寥无几。应中国商务出版社之邀，吴焕宁、朱曾杰、张永坚、郭瑜相互合作，共同创作了《国际海上运输三公约释义》一书。他们四位作者都是对海商法特别是其中的海上运输法有深入的研究和造诣的，朱曾杰和吴焕宁更是参与了我国《海商法》的立法工作。他们四位作者也都是中国海事仲裁委员会的仲裁员。作者们深入的研究结合充分的实践，使得这本书不是简单地就条文解释条文，而是结合实际案例，对三公约逐条进行了全面、深入、细致的解释。中国社会科学院的魏家驹教授在书中为《海牙规则》作了题为《海牙规则制定过程的前前后后》的精彩介绍。吴焕宁教授还为本书作了一个提纲挈领的绪论，让我们对三公约的过去、现在和未来有了纵向的全面了解，对拟制中联合国统一运输法有一个现实的认识。

这本书的问世，不仅有助于读者加深对三公约本身的理解，也有助于读者对国际海商法领域的问题进行前瞻性思考，并有助于进一步认识我国《海商法》的立法基础和今后修订海商法的原则和态度。

我十分乐意向广大读者推荐这本国际海上运输法律的精品力作。

A large, stylized handwritten signature in black ink, consisting of a series of fluid, connected strokes that form a character resembling '江' (Jiang).

中国政法大学终身教授、博士生导师

2007 年中秋

前 言

我国是一个贸易大国，也是一个航运大国。近年来，国际贸易和海上运输迅猛发展，海商法也在发展变化中。海上货物运输的法律是海商法的核心。《统一提单若干法律规定的国际公约》、《关于修订统一提单若干法律规定的国际公约的议定书》和《1978年联合国海上货物运输公约》，即《海牙规则》、《维斯比规则》和《汉堡规则》是国际上调整海上货物运输关系的三个著名国际公约，可以说，这三个公约是构筑国际海商法的核心。

鉴于国内专门阐释三公约的专著寥寥无几，已有的著述也良莠不齐，2005年中国商务出版社邀请我们四位作者对这三个公约作一个逐条释义。我们也觉得这是一个很好的创意，便欣然允诺。然而，在策划写作过程中，这本著述却颇费周折。这一期间，联合国贸易法律委员会（UNCITRAL）运输法工作组第十六届会议于2005年11月、第十七届会议于2006年4月召开，在承运人的赔偿责任基础、公约适用范围等诸多重要问题上取得了进展。对联合国统一运输法持乐观态度的人对我们这本书不断提出质疑，以致我们对这本书的写作出版一度产生了犹疑。在作者们多次讨论，并与出版社责任编辑赵桂茹多次交流后，作者和编辑达成共识，一致决定继续这本书的写作与出版。联合国贸易法律委员会1996年将统一航运公约的任务交给国际海事委员会

(CMI), 2001年12月UNCITRAL成立运输法工作组, 时间已经过去十年了, 统一国际运输法律的道路任重而道远。鉴于国际航运界的复杂现状, 鉴于统一法的庞杂宽泛和制定中的不足, 以及鉴于《汉堡规则》从制定到生效和《汉堡规则》目前的影响力, 联合国的国际统一运输法草案的前景仍是不容乐观的。

随着时间的推移, 大家对国际海运法律的现状认识越来越清晰一致, 2007年4月初, 作者和出版社责任编辑召开了关于本书的第四次会议, 决定快马加鞭、分工合作继续完成我们的写作和出版工作。

这本书包括绪论, 《海牙规则》、《维斯比规则》和《汉堡规则》的介绍和条文释义。写作分工如下:

绪论: 吴焕宁;

《维斯比规则》和《汉堡规则》介绍: 朱曾杰;

《海牙规则》、《维斯比规则》条文释义: 郭瑜;

《汉堡规则》第一条到第十条条文释义: 张永坚;

《汉堡规则》第十一条到第二十条条文释义: 朱曾杰;

《汉堡规则》第二十一条到第三十四条条文释义: 吴焕宁。

在此, 特别感谢中国社会科学院的魏家驹教授。作为特邀撰稿人, 他为我们这本书中的《海牙规则》作了一篇题为《海牙规则制定过程的前前后后》的精彩介绍。

此外, 在附录中, 我们收集了三公约的文本。《海牙规则》正式文本是法文文本, 英文文本是由法文文本翻译来的。《维斯比规则》的正式文本是法文文本和英文文本。两个规则的中文通用文本都是根据英文文本翻译来的。为了便于读者使用, 我们附录了两个规则的法文、英文和中文三个文本。其中修订《海牙—维斯比规则》1979年议定书

的中文本由吴焕宁教授重新作了翻译和审校。

《汉堡规则》的中文文本和英文文本都是联合国的正式文本，我们列在附录中供读者查阅。由于联合国中文文本主要是由台湾学者编写而成，所以用语上和大陆有很多不一样的地方，同时，国内对《汉堡规则》的中文译本也有众多版本，难以选择适用，所以我们在这本书中推出了一个新的中文文本，由张永坚、朱曾杰和吴焕宁在联合国中文文本的基础上，参照《汉堡规则》的英文文本进行，力求符合“信达雅”的标准。本书对《汉堡规则》的条文释义也是在作者推荐的中文文本基础上注释的。为了全书的统一，《海牙规则》和《维斯比规则》条文释义也是在中文文本上的注释。

我们还附录了三公约参加国家和地区的名单《汉堡规则》缔约方最新资料来源于联合国贸法会的网站。《海牙规则》和《维斯比规则》的成员方资料来自两规则的保管人——比利时政府的外交部网站，时间截至2003年12月2日。整理《海牙规则》体系的成员方名单耗费了我们很多时间和精力。过去，常有一种认识，认为把《海牙规则》和《维斯比规则》的成员方的数字相加就是《海牙规则》体系的成员方总数，但这是错误的。在理顺《海牙规则》、《维斯比规则》和修改《海牙—维斯比规则》1979年议定书三个法律文件的关系，以及退出和加入三个法律文件的关系的基础上，我们对各种成员方版本进行清理，确定了附录中的最后名单，并且我们在附录中对统计方法作了详细的说明，以帮助读者理解。

全书由吴焕宁统稿，定稿。

本书是国内首次全面、系统、深入研究海运三公约的著作，可供法律院校的师生教学、研究之用，也可作为从事海事审判与仲裁以及

与国际海运相关的实务界的参考用书。

在本书的写作过程中，得到了许多人的帮助，中国商务出版社的李学新主任对这本书的出版给予了大力支持，白常福、杨彩霞为这本书的附录收集了部分资料。在此一并致谢！

本书疏漏纰缪之处，敬请读者指正。

作者

2007 年中秋

目 录

绪 论/1	吴焕宁
-------------	-----

第一部分 统一提单的若干法律规则的国际公约（海牙规则）

一、《海牙规则》制定过程的前前后后/17	魏家驹
二、统一提单的若干法律规则的国际公约（海牙规则）条文释义/31	郭 瑜

第二部分 关于修订统一提单若干法律规则的国际公约议定书（维斯比规则）

一、《维斯比规则》的制定及其对中国《海商法》的影响/69	朱曾杰
二、关于修订统一提单若干法律规则的国际公约议定书（维斯比规则） 条文释义/72	郭 瑜

第三部分 1978 年联合国海上货物运输公约（汉堡规则）

一、《汉堡规则》的制定和发展/89	朱曾杰
二、1978 年联合国海上货物运输公约（汉堡规则）条文释义/97	张永坚 朱曾杰 吴焕宁

附 录

附录一 三公约文本

1. 《海牙规则》法文本/251
2. 《海牙规则》英文本/263
3. 《海牙规则》中文本/275
4. 《维斯比规则》法文本/283

5. 《维斯比规则》英文本/292
6. 《维斯比规则》中文本/301
7. 修订《海牙—维斯比规则》1979年议定书法文本/307
8. 修订《海牙—维斯比规则》1979年议定书英文本/313
9. 修订《海牙—维斯比规则》1979年议定书中文本/319
10. 《汉堡规则》联合国英文本/323
11. 《汉堡规则》联合国中文本/351
12. 《汉堡规则》推荐中译本/368

附录二 三公约成员方名单

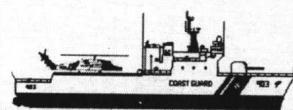
1. 1924年《海牙规则》成员方名单/386
2. 1968年《维斯比规则》成员方名单/392
3. 修订《海牙—维斯比规则》1979年议定书成员方名单/394
4. 关于《海牙规则》体系成员方统计数字的几点说明/396
5. 1978年《汉堡规则》缔约方名单/398

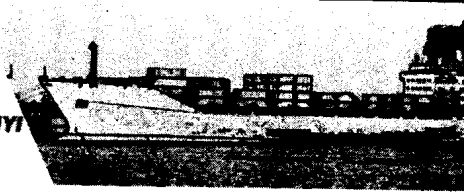
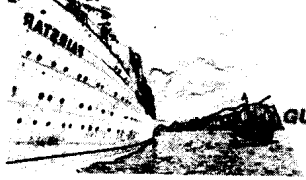
附录三 国际机构（CMI、IMO 和 UNCITRAL）简介

1. 国际海事委员会（CMI）/401
2. 国际海事组织（IMO）/402
3. 联合国国际贸易法（律）委员会（UNCITRAL）/404

参考资料/405

绪 论





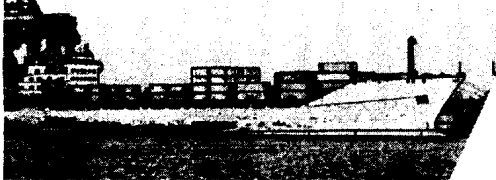
一、引言

二、三公约的制定与现状

三、三公约对我国《海商法》的影响

四、三公约与国际统一运输法草案的关系与展望

五、结论



《统一提单的若干法律规则的国际公约》(简称《海牙规则》)、《关于修订统一提单的若干法律规则的国际公约的议定书》(简称《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》)是国际上调整海上货物运输关系的三个著名国际公约。如果说海上货物运输的法律是海商法的核心,那么《海牙规则》、《维斯比规则》、《汉堡规则》三公约则是构筑这一核心的基石。

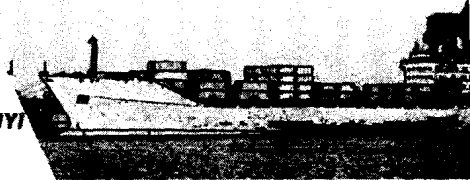
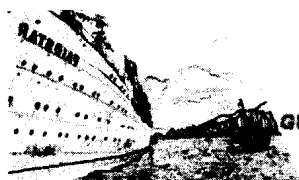
这三个著名国际公约对世界各国海运立法和航运实践的影响很大,是各国海商法立法的主要依据或参考资料,也是当今世界国际贸易界、航运界和海上保险业界分别选择适用的重要法律。我国《海商法》的第四章就是在借鉴了《海牙规则》和《维斯比规则》并吸收了《汉堡规则》的某些制度或原则而制定的。因此可以说,正确的理解这些规则是打开海商法宝库的钥匙。

一、引言

《海牙规则》诞生于1924年,距今83年了;《维斯比规则》于1968年成立,到现在已近40年;《汉堡规则》于1978年通过,也已几乎是30年前的事了。如今的时代已与当年大不相同,国际海洋运输业高度发达,我国的海运业也在迅猛发展。

我国进出口货物的海运量增加得很快,中国大陆港口外贸货物和集装箱吞吐量位居世界首位。我国从事国际海运服务的船公司已发展到近300家。其中远洋船队的运力突破3,500万载重吨的中远运输集团总公司和超过1,500万载重吨的中海集团总公司已进入世界班轮公司排名前十名(中国船东协会的资料显示,中远集团旗下的干散货船队规模占全球第一,运力占全球干散货船队的8%;中海集团总公司2006年成为集装箱运输业世界三大明星企业之一);全国造船完工量2005年首次突破1,000万载重吨,占国际市场份额18%以上,稳居世界第三造船大国。中国海运在国际上的影响力不断增强,已成为繁荣全球海运的重要因素。以上情况说明,我国已从航运大国向航运强国的目标前进。此外,自1993年我国《海商法》实施以来,司法界、仲裁业界和律师界也已积累了丰富的法律实践经验。

在国际国内海运业高度发达和国际法律环境十分混乱的今天,重新回顾三个著名的海运公约,大有必要,可以起到温故知新的作用。所以,对这三公约展开全面、深入和细致的研究和分析,无论在理论上还是在实践上,无论对中国还是对世界,无论对过去、现在还是将来,都具有重大理论意义和实践价值。



二、三公约的制定与现状

任何国际条约，都是特定历史条件下各相关利益方彼此妥协的产物，此三公约也莫能例外。由于三公约产生的时代背景不同，所代表的利益方不同，所以有许多不同的、甚至相互抵触的规定。

19 世纪，在世界上第一部关于海运提单的公约《海牙规则》问世前，由于当时海上运输供需关系的原因，海上货物运输的承运人在高举“契约自由”的大旗下，除了享受收取运费的权利外，几乎不承担任何责任。那时候，美国的海上运力不足，对外贸易较多地依靠他国（特别是英国）的船队运输进出口货物。这就决定了美国当时比较重视保护货主利益。1893 年美国颁布了《哈特法》。《哈特法》明确规定，在船长、船员管理货物有过失的情况下，协议或单方免除承运人责任的条款无效；减轻或免除承运人谨慎处理使船舶适航和谨慎装载、交付货物义务的条款无效。这意味着，承运人至少应承担谨慎处理使船舶适航和管货的最低义务。澳大利亚、新西兰、加拿大等国追随《哈特法》制定了自己的法律，调整了提单条款的内容。1924 年的《海牙规则》参照《哈特法》的精神，规定了承运人的最低责任和义务，改变了此前承运人滥用免责条款的情况，在一定程度上减缓了承托双方的利益冲突。但《海牙规则》同时又规定，承运人在做到了谨慎处理使船舶适航后，如因驾驶船舶和管理船舶过失导致货损发生时，承运人可以免责，俗称“航行过失免责”。相对于 19 世纪末 20 世纪初期，即《海牙规则》前的海运责任制度而言，《海牙规则》在一定程度上阻止了承运人滥用免责条款的现象，但它同时也奠定了承运人驾驶和管理船舶有过失也不承担赔偿责任的基础，即原则上承认“有过失就承担责任”，实际上又规定了 17 项“有过失却不承担责任”的特例，因此被称为“不完全过失责任制”。这种偏袒船方，使货方承担绝大部分海上风险的制度虽然被普遍接受和采纳，但随着航运技术的进步和国际贸易事业的发展逐渐暴露出了诸多问题（参见本书“制定《维斯比规则》的背景”一文）。负责统一国际海事法规工作的国际组织——国际海事委员会（CMI）决定对《海牙规则》进行修订，并于 1968 年通过了《关于修订统一提单的若干法律规则的国际公约的议定书》（简称《维斯比规则》）。

《维斯比规则》对《海牙规则》作了一些有益的修改，提高了单件货物损失的赔偿限额，把《海牙规则》规定的 100 英镑改为每件或每单位 10,000 金法郎，另规定货物毛重每公斤赔偿 30 金法郎。自此，承运人的赔偿限额采用了每件和