



Rotterdam Rules: Consequences and Countermeasures

《鹿特丹规则》 影响与对策研究

胡正良 於世成 郑丙贵 等著



Rotterdam Rules: Consequences and Countermeasures

《鹿特丹规则》

影响与对策研究

胡正良 於世成 郑丙贵 等著



北京大学出版社
PEKING UNIVERSITY PRESS

图书在版编目(CIP)数据

《鹿特丹规则》影响与对策研究/胡正良,於世成,郑丙贵等著. —北京:北京大学出版社,2014.10

ISBN 978-7-301-23592-8

I. ①鹿… II. ①胡… ②於… ③郑… III. ①海上运输—国际运输—货物运输—国际公约—研究 IV. ①D993.5

中国版本图书馆 CIP 数据核字(2013)第 299713 号

书 名:《鹿特丹规则》影响与对策研究

著作责任者:胡正良 於世成 郑丙贵 等著

责任编辑:王建君

标准书号:ISBN 978-7-301-23592-8/D·3479

出版发行:北京大学出版社

地 址:北京市海淀区成府路 205 号 100871

网 址:<http://www.yandayuanzhao.com>

新浪微博:@北京大学出版社 @北大出版社燕大元照法律图书

电子信箱:yandayuanzhao@163.com

电 话:邮购部 62752015 发行部 62750672 编辑部 62117788

出版部 62754962

印 刷 者:北京鑫海金澳胶印有限公司

经 销 者:新华书店

730 毫米×1020 毫米 16 开本 36 印张 685 千字

2014 年 10 月第 1 版 2014 年 10 月第 1 次印刷

定 价:88.00 元



未经许可,不得以任何方式复制或抄袭本书之部分或全部内容。

版权所有,侵权必究

举报电话:010-62752024 电子信箱:fd@pup.pku.edu.cn

前 言

一、研究背景

本书是在上海海事大学承担的交通运输部软科学项目“《联合国统一运输法公约》的制定对我国的影响与我国应采取的对策研究”(合同编号:2007-352-810-300)的研究成果基础上,经修改完善而成。胡正良教授是该项目负责人,承担组织、协调、统稿、定稿等工作,参与研究的其他人员有於世成教授(第十五章)、郑丙贵(第一章、第五章、第六章及统稿)、过仕宁(第二章、第三章、第四章)、陈伦伦(第七章、第九章、第十章、第十一章)、李文湘(第十二章、第十三章)、黄贞凤(第八章、第十五章)、张江艳(第十四章、第十六章、第十七章、第十八章)、王文(第十六章、第十七章、第十八章)、黄晶(第二章、第十八章)等老师。刘畅、林青涛、康晨怡、张运鑫、王静、辛行、汪莉娜、王博、包文卿、程尧等研究生参与了项目研究。

联合国国际贸易法委员会(UNCITRAL)于2001年成立第三工作组(运输法)[Working Group III (Transport Law)],制定新的国际海上货物运输公约。2007年,在公约草案接近完成之际,为研究公约将对我国国际航运、国际贸易及其他相关利益可能产生的影响及我国应采取的对策,交通运输部将“《联合国统一运输法公约》的制定对我国的影响与我国应采取的对策研究”列为2007年度软科学基金项目。

2008年12月,联合国第六十三届大会第六十七次全体会议审议通过了《联合国全程或部分海上国际货物运输合同公约》(United Nations Convention on Contracts for the International Carriage of Goods Wholly or Partly by Sea)。大会授权于2009年9月23日在荷兰鹿特丹举行公约签署仪式,该规则被称为《鹿特丹规则》(Rotterdam Rules)。截至2013年7月底,有24个国家签署了《鹿特丹规则》,其中两个国家(西班牙与多哥)批准了《鹿特丹规则》。我国没有签署《鹿特丹规则》。

《鹿特丹规则》的制定主要是为了适应当前和今后相当长一段时期内国际海上货物(尤其是集装箱货物)多式联运(包括“门到门”运输)方式的变革,适应国际海上货物运输单证电子化的要求,解决国际海上货物运输法律实践中存在的带有普遍性的问题,平衡船货双方的权利和义务,针对当今国际海上货物运输法律不统一的现状,试图建立一套科学、合理地分配船货双方利益和风险的调整国际海上货物运输和包括国际海上运输方式的国际货物运输的法律规则,实现国际海上货物

运输制度的统一和现代化。

从《鹿特丹规则》的起草过程、联合国大会通过至开放签署阶段,以及从签署到目前阶段,各国官方机构、政府间和非政府间国际或地区性组织、海商法理论界、国际航运与国际贸易界以及其他相关行业等,对该规则整体或具体规则发表了大量不同意见,对该规则的立场和观点不一,尤其对于该规则确立的新制度可能产生的利弊影响众说纷纭。在我国,理论界对《鹿特丹规则》的评价也是观点不一、众说纷纭。

《鹿特丹规则》具有时代性、先进性和前瞻性等特点,但对于一个国家来说是否“合适”,是否批准或加入该规则,从根本上讲是一个利弊权衡的问题。本项目系统研究《鹿特丹规则》本体以及如果该规则得以实施,其将对我国国际航运、国际贸易以及其他相关行业乃至我国整体经济利益可能产生的全方位影响,并提出我国政府主管部门,国际航运、国际贸易和其他相关行业,以及立法层面应当采取的对策,为我国航运主管部门及其他相关政府主管部门在作出有关决策时提供理论支撑。

二、研究内容

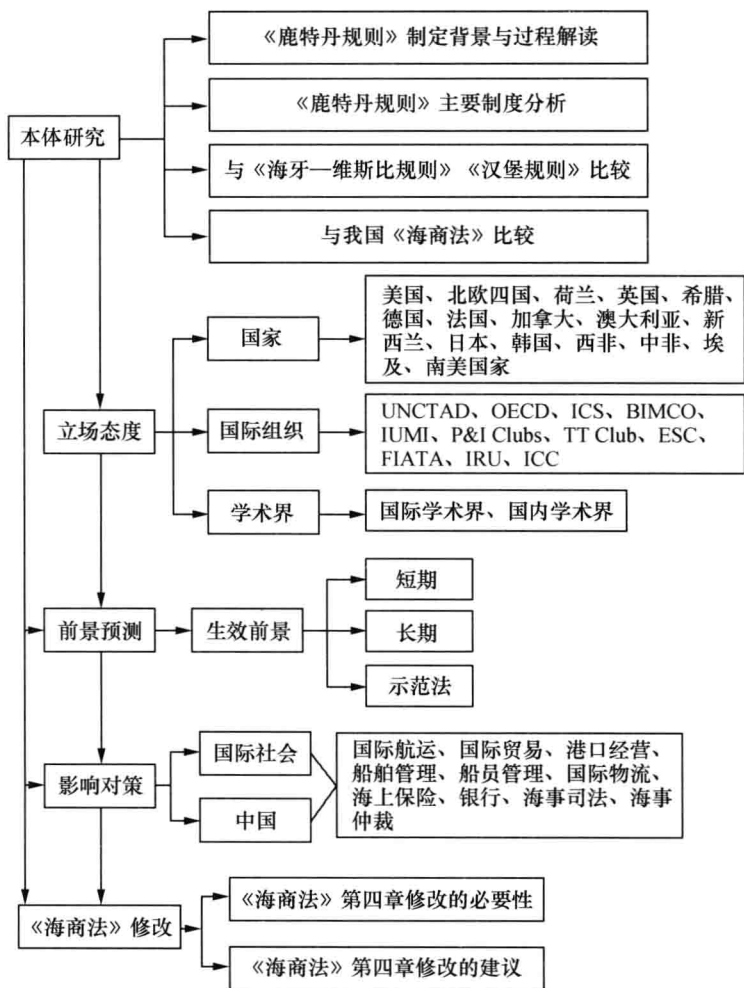
本项目主要研究内容可分为五大方面(见下页图):

第一,《鹿特丹规则》本体研究。通过分析该规则的制定背景与过程、主要制度及与现行三大国际海上货物运输公约、我国《海商法》第四章“海上货物运输合同”规定的比较,全面分析和正确认识该规则,为分析和研究该规则的前途和命运、该规则如果得以实施将对我国的影响以及我国应采取的对策奠定基础。

第二,分析和研究国际社会,包括主要航运国家与主要贸易国家、相关政府间和非政府间国际和地区性组织对《鹿特丹规则》的立场与态度。世界各国,尤其是主要航运国家与主要贸易国家对于《鹿特丹规则》的认识、利弊判断的标准与尺度以及利弊影响的预判结果等因素,将影响和决定各国对待该规则的立场与态度,进而决定是否签署或批准、加入该规则。具有影响力的相关政府间和非政府间国际和地区性组织对待该规则的立场与态度、理论界对该规则的认识和观点,会直接或间接影响有关国家的立场与态度,是影响该规则前途和命运的一个不可忽视的因素。

第三,基于《鹿特丹规则》本身内容与国际社会主流立场与态度,分析并预测该规则能否生效以及什么时候生效等问题。随着国际航运、国际贸易和其他相关行业的发展,对该规则本身认识的加深,以及对该规则可能对国际航运、国际贸易和其他相关行业影响评估的变化,对规则未来的预测具有局限性,需要不断修正。

第四,从我国国际航运、国际贸易和其他相关行业的现状和发展趋势,以及在



研究内容示意图

国际航运市场和其他相关市场中的竞争力出发,分析如果《鹿特丹规则》得以实施,该规则将对我国国际航运、国际贸易、港口经营、船舶管理、船员管理、国际物流、海上保险、银行、海事司法和海事仲裁产生的影响,并归纳出该规则将对我国整体经济利益的影响,以及基于这种影响,提出我国以及政府主管部门、相关行业和立法层面应当积极采取的对策。并且,基于这种影响和国际社会对该规则的立场和态度,提出我国对该规则应持的基本立场和态度,得出我国暂不宜批准该规则的结论。本部分是本项目研究的重点内容之一。

第五,针对我国《海商法》第四章规定存在的问题,分析我国《海商法》第四章修改的必要性,并提出借鉴《鹿特丹规则》中具有先进性、合理成熟的制度和规定,

修改我国《海商法》第四章的具体建议。

三、研究结论

课题研究报告中得出了以下几方面的结论:

第一,《鹿特丹规则》本体。

通过对《鹿特丹规则》的适用范围、承运人责任制度、运输单证和电子运输记录制度、批量合同制度、托运人与单证托运人制度、履约方制度、控制权与权利转让制度、诉讼与仲裁制度等制度本身的研究,以及与《海牙规则》《海牙—维斯比规则》和《汉堡规则》的全面比较研究,我们认为:《鹿特丹规则》为适应国际海上货物(尤其是集装箱货物)多式联运(包括“门到门”运输)方式的变革,适应国际海上货物运输单证电子化的要求,解决国际海上货物运输法律实践中存在的带有普遍性的问题,平衡船货双方的权利和义务,试图建立一套科学、合理地分配船货双方利益和风险的调整国际海上货物运输和包括国际海上运输方式的国际货物运输法律规则,实现国际海上货物运输制度的统一和现代化,作出了重要努力;《鹿特丹规则》具有平衡性、系统性、创新性、复杂性、妥协性、不确定性等特点。

第二,国际社会关于《鹿特丹规则》的立场与态度。

《海牙规则》《海牙—维斯比规则》和《汉堡规则》缔约国分布情况表明,一个国家的国际航运与国际贸易的发展水平,以及某个规则对该国整体经济利益的影响,是该国是否批准或加入该规则的决定性因素。各国目前对待《鹿特丹规则》的立场与态度也是如此。

各国普遍认为现行国际海上货物运输三大规则共存的局面既不利于国际海上货物运输法律的统一,不利于降低运输成本,也不能反映时代发展的要求,从而不利于国际海上贸易运输的发展。

但是,由于《鹿特丹规则》加重承运人的责任、适用范围扩大到包括“门到门”运输的国际货物多式联运、采用批量合同制度,以及该规则本身的复杂性等因素,不少航运国家对该规则持消极态度。在国际航运市场长期低迷并且今后几年前景不容乐观的背景下,大大增加承运人责任的法律制度很难被大多数主要航运国家所接受,只有极少数具有很强市场竞争力的国际航运企业,如国际集装箱运输巨头丹麦马士基公司,凭借自己的市场竞争力,试图借助国际上实行增加承运人责任的法律制度而扩大自己的市场份额。从某种意义上说,《鹿特丹规则》是“生不逢时”。《鹿特丹规则》提高了对货方利益的保护,有利于保护国际贸易运输中货方的利益,但由于该规则的适用范围扩大到包括“门到门”运输的国际货物多式联运、采用的批量合同制度和货物索赔举证规则,以及该规则本身的复杂性等因素,导致不少国际贸易国家对该规则持保留态度。尤其是除美国、荷兰、挪威等少数航

运和贸易发达国家外,目前绝大多数主要航运国家和主要贸易国家对《鹿特丹规则》并不持赞同的态度。

第三,《鹿特丹规则》的前景。

首先,《鹿特丹规则》在短时期内生效的可能性不大,在短时期内得到大多数主要航运国家和主要贸易国家批准或加入的可能性并不存在。这主要是因为:一是该规则是国际社会妥协的产物,在该规则制定过程中,具有不同经济利益的国家 and 代表不同利益集团的国际组织,并没有也不可能对该规则的所有内容达成一致意见;二是该规则涵盖面广、体系庞大、内容复杂而不容易被国际社会广泛接受;三是《鹿特丹规则》采用的批量合同制度允许在一定条件下当事人通过约定背离该规则中的大部分条款,颠覆了传统的海上货物运输法律的强制性,从而增加了被国际社会接受的难度;四是统一的国际规则在当今多元化、多极化时代被广泛认可更为艰难;五是航运市场不景气使得国际航运界很难接受承运人责任的大幅度增加。但是,不排除一种小概率情况的出现,即美国批准《鹿特丹规则》,加拿大等国家跟进批准或加入《鹿特丹规则》,则该规则生效时间将大大缩短。

其次,尽管有种种理由对《鹿特丹规则》的前途表示堪忧,但该规则具有时代性、先进性和前瞻性等特点,符合国际海上货物运输立法的发展趋势,从而仍有理由对《鹿特丹规则》的远景持比较乐观的态度。

再次,在《鹿特丹规则》生效之前,或者大多数主要航运国家和主要贸易国家批准或加入之前,该规则有可能发挥示范法的作用。其先进、合理和成熟的制度和规则,如运输单证和电子运输记录制度、控制权和权利转让制度、货物交付规则等,被一些国家的海商法所借鉴、吸收甚至移植,进而通过国内法的实践为该规则在全球的实施奠定基础。

第四,《鹿特丹规则》对我国的影响。

一旦《鹿特丹规则》在国际上得以广泛实施,尤其是在我国主要国际海上贸易伙伴国家实施,特别是我国批准或加入该规则,该规则将对我国国际航运、国际贸易、港口经营、船舶管理、船员管理、国际物流、海上保险、银行以及海事诉讼和仲裁等领域,都将产生影响。具体而言:一是每一领域都将受到有利的影响,也将受到不利的影响;二是国际航运、国际贸易、港口经营和国际物流将受到直接的影响,并且影响的程度较大;船舶管理、船员管理、国际物流、海上保险、银行以及海事诉讼和海事仲裁将受到间接的影响,并且影响的程度较小;三是就不利影响程度而言,国际航运将受到最大的不利影响,国际贸易其次;四是在同一行业中,在国际市场中竞争力强的企业将因《鹿特丹规则》带来利益,不会受到不利影响或者明显的不利影响,但该规则将给在国际市场中竞争力弱的企业带来不利影响,甚至明显的不利影响。如果目前《鹿特丹规则》得以实施,上述利益影响十分明显;如果该规则

在今后一个时期得以实施,由于各领域的现状不可能得到迅速改变,因而上述利益影响依然存在。

由此可以得出结论:目前和今后一个时期《鹿特丹规则》的实施对我国整体经济利益将是利少弊多。这一结果的根本原因是由我国相关行业的国情所决定的。这些相关行业有两个共同的特征:一是所有行业均大而不强,即我国是世界航运大国、贸易大国、港口大国、船员大国、物流大国、海上保险大国,但总体上均不是强国,与世界发达国家先进水平存在一定的或者较大的差距;二是同一行业中强的强、弱的弱、强少弱多,即有的企业在国际市场中的竞争力强,有的企业在国际市场中的竞争力弱,但国际竞争力强的企业数量很少,只有少数国有或国有控股企业,而大量的国际竞争力弱的中小企业。虽然这种格局是在不断变化过程中,但要根本性改变这种格局,使得具有较强国际竞争力的企业数量有大幅度上升,需要一个很长的时期。因此,目前和今后一段时期我国国际航运、国际贸易和其他相关行业生产力的整体发展水平还无法满足《鹿特丹规则》所要求的较高水平。

第五,我国的对策。

我们就国际航运、国际贸易、港口经营、船舶管理、船员管理、国际物流、海上保险、银行、海事司法和海事仲裁这十个领域,从企业、政府管理、立法等层次分别提出了应对策略。

我们认为,虽然《鹿特丹规则》在短时期内生效的可能性不大,尤其是在短时期内得到大多数主要航运国家和主要贸易国家批准或加入的可能性并不存在,但必须看到《鹿特丹规则》的先进性和前瞻性。它代表了国际海上货物运输法律的发展方向,并与我国航运、国际贸易等相关行业强国发展战略基本契合。因此,我国应当以发展国际航运和国际贸易以及其他相关行业生产力、提升国际竞争力、实现强国战略为目标,从国际航运企业、国际贸易企业和其他行业的企业层面、政府管理层面和国家立法层面,从我国国情和在全球经济一体化大背景下的发展需要出发,针对不同行业和国际市场的特点,积极采取应对措施,努力促使其尽快提升国际竞争力,以尽快适应《鹿特丹规则》对国际航运、国际贸易等行业生产力发展水平的更高要求。

第六,我国对《鹿特丹规则》应持有的立场与态度。

根据立足国情、利弊权衡、循序渐进原则,以《鹿特丹规则》如果在我国得以实施将对我国国际航运、国际贸易以及其他相关行业的利弊影响,从而对我国整体经济利益的影响为根本衡量标准,鉴于目前我国国际航运、国际贸易等相关行业中存在大量国际竞争力弱的中小企业,刚开始从大国到强国的转型过程中,总体发展水平和国际竞争力并不高,《鹿特丹规则》如果在我国得以实施,对我国整体经济利益的影响将是弊大于利,以及考虑到在短时期内大多数主要航运国家和主要贸易

国家批准或加入《鹿特丹规则》的可能性几乎不存在,我国暂不宜批准或加入《鹿特丹规则》。

如果《鹿特丹规则》近期在我国得以实施,不但无助于提升我国国际航运、国际贸易和其他相关行业的整体国际竞争力,反而会削弱整体国际竞争力,很多国际竞争力弱的中小企业在国际市场激烈的竞争中会遭到淘汰,从而影响我国国际航运、国际贸易和其他相关市场的安全、稳定和健康发展。但是,我国暂不宜批准或加入《鹿特丹规则》并不是保护国际航运、国际贸易和其他相关行业落后的生产力,而是应当根据循序渐进原则,从维护国际航运、国际贸易和其他相关市场的安全、稳定和健康发展出发,采取积极的应对措施。

第七,《鹿特丹规则》与我国《海商法》第四章的修改。

我国《海商法》实施 20 年来,对于调整海上运输关系、船舶关系,维护当事人各方的合法权益,促进海上运输和经贸的发展,发挥了巨大作用。但是,《海商法》第四章存在一些明显的不足与问题,使得《海商法》的修改成为必要。《海商法》第四章的修改可以并且应当借鉴、吸收甚至移植《鹿特丹规则》中先进、合理和成熟的制度和规则。

《海商法》第四章修改的重点包括:一是扩大《海商法》第四章的适用范围,将水路货物运输合同纳入适用范围,规定《海商法》第四章对我国进出口货物运输的强制适用,并将批量合同纳入适用范围,但不规定批量合同可以背离强制性规则;二是完善承运人责任制度,扩大承运人责任期间,采纳海运履约方制度;三是完善运输单证规则制度,增加海运单与电子运输单证规定;四是完善托运人制度,区别两种托运人的权利义务;五是完善货物交付规则;六是引入控制权与权利转让制度。

目 录

第一章 《鹿特丹规则》制定的背景、过程和特点	(1)
第一节 《鹿特丹规则》制定的背景	(1)
第二节 《鹿特丹规则》制定的过程	(16)
第三节 《鹿特丹规则》的特点	(22)
第二章 《鹿特丹规则》的主要制度	(29)
第一节 《鹿特丹规则》的适用范围	(29)
第二节 承运人责任制度	(35)
第三节 运输单证和电子运输记录制度	(52)
第四节 批量合同制度	(70)
第五节 托运人与单证托运人制度	(77)
第六节 履约方制度	(88)
第七节 控制权制度	(94)
第八节 诉讼与仲裁制度	(103)
第三章 《鹿特丹规则》与《海牙—维斯比规则》比较	(119)
第一节 概述	(119)
第二节 承运人责任制度比较	(120)
第三节 运输单证制度比较	(124)
第四节 托运人制度比较	(128)
第五节 时效、管辖权与仲裁制度比较	(129)
第四章 《鹿特丹规则》与《汉堡规则》比较	(132)
第一节 概述	(132)
第二节 承运人责任制度比较	(133)
第三节 运输单证制度比较	(136)
第四节 海运履约方与实际承运人制度比较	(140)
第五节 托运人制度比较	(142)
第六节 诉讼与仲裁制度比较	(144)
第五章 国际社会关于《鹿特丹规则》的立场和态度	(149)
第一节 现行三大公约缔约国家(或地区)现状分析	(149)

2 《鹿特丹规则》影响与对策研究

第二节	主要国家在公约制定过程中和通过后的观点和立场·····	(174)
第三节	国际组织的立场与态度·····	(197)
第四节	国际、国内学术界的观点分歧·····	(212)
第五节	结论·····	(214)
第六章	《鹿特丹规则》生效前景·····	(218)
第一节	影响《鹿特丹规则》生效的因素·····	(218)
第二节	国际社会批准或加入《鹿特丹规则》的可能性分析·····	(236)
第三节	《鹿特丹规则》未来展望·····	(246)
第七章	《鹿特丹规则》对国际航运的影响与对策·····	(253)
第一节	《鹿特丹规则》中影响国际航运的主要规则·····	(253)
第二节	我国国际航运发展现状与问题·····	(255)
第三节	《鹿特丹规则》对我国国际航运的影响·····	(265)
第四节	国际航运企业的对策·····	(278)
第五节	国际航运政府管理的对策·····	(280)
第八章	《鹿特丹规则》对国际贸易的影响与对策·····	(284)
第一节	国际海运与国际贸易之间的关系·····	(284)
第二节	《鹿特丹规则》对我国国际贸易的影响·····	(289)
第三节	我国应采取的相应对策·····	(310)
第九章	《鹿特丹规则》对港口经营的影响与对策·····	(317)
第一节	《鹿特丹规则》与港口经营人·····	(317)
第二节	《鹿特丹规则》对我国港口经营的影响·····	(323)
第三节	我国应采取的相应对策·····	(330)
第十章	《鹿特丹规则》对船舶管理与船员管理的影响与对策·····	(333)
第一节	《鹿特丹规则》中对我国船舶管理与船员管理有潜在影响的 规则·····	(333)
第二节	《鹿特丹规则》对我国船舶管理的影响与对策·····	(334)
第三节	《鹿特丹规则》对我国船员管理的影响与对策·····	(346)
第十一章	《鹿特丹规则》对国际物流的影响与对策·····	(355)
第一节	我国国际物流的现状·····	(355)
第二节	《鹿特丹规则》对我国国际物流的影响与对策·····	(368)
第十二章	《鹿特丹规则》对海上保险的影响与对策·····	(380)
第一节	海上保险概论·····	(380)
第二节	我国海上保险发展现状·····	(383)
第三节	《鹿特丹规则》对海上保险的影响·····	(392)

第四节	我国保险业的对策·····	(395)
第十三章	《鹿特丹规则》对银行业的影响与对策 ·····	(399)
第一节	海上运输规则与银行业·····	(399)
第二节	《鹿特丹规则》对银行业的影响 ·····	(402)
第三节	我国银行业的对策措施·····	(410)
第十四章	《鹿特丹规则》对海事司法和海事仲裁的影响与对策 ·····	(413)
第一节	《鹿特丹规则》关于时效、管辖和仲裁的规定 ·····	(413)
第二节	《鹿特丹规则》对我国海事司法、海事仲裁的影响 ·····	(427)
第三节	我国海事司法、海事仲裁的对策 ·····	(435)
第十五章	我国是否批准或加入《鹿特丹规则》问题研究 ·····	(441)
第一节	批准或加入《鹿特丹规则》应遵循的基本原则 ·····	(441)
第二节	我国暂不宜批准或加入《鹿特丹规则》 ·····	(445)
第十六章	《鹿特丹规则》与我国《海商法》第四章的比较 ·····	(452)
第一节	适用范围·····	(452)
第二节	运输单证和电子运输记录·····	(453)
第三节	承运人的义务与责任·····	(456)
第四节	托运人的义务与责任·····	(466)
第五节	货物交付·····	(469)
第十七章	我国《海商法》第四章修改的必要性 ·····	(473)
第一节	我国《海商法》第四章存在的问题 ·····	(473)
第二节	《鹿特丹规则》对我国《海商法》第四章修改的借鉴意义 ·····	(478)
第三节	《海商法》第四章修改的必要性 ·····	(484)
第十八章	我国《海商法》第四章修改建议 ·····	(486)
第一节	《海商法》第四章修改应遵循的原则 ·····	(486)
第二节	《海商法》第四章修改建议 ·····	(493)
附录	《海商法》《海牙—维斯比规则》《汉堡规则》和《鹿特丹规则》 比较表 ·····	(499)
附录一	《鹿特丹规则》与《海牙—维斯比规则》在承运人责任制度 上的条文对比·····	(499)
附录二	《鹿特丹规则》与《海牙—维斯比规则》在运输单证制度 上的条文对比·····	(504)
附录三	《鹿特丹规则》与《海牙—维斯比规则》在托运人义务和责任 制度上的条文对比·····	(508)

附录四 《鹿特丹规则》与《海牙—维斯比规则》在时效制度上的 条文对比·····	(511)
附录五 《鹿特丹规则》与《汉堡规则》在承运人制度上的条文对比 ·····	(512)
附录六 《鹿特丹规则》与《汉堡规则》在运输单证制度上的条文对比 ·····	(518)
附录七 《鹿特丹规则》与《汉堡规则》在海运履约方与实际承运人 制度上的条文对比·····	(522)
附录八 《鹿特丹规则》与《汉堡规则》在托运人义务和赔偿责任 制度上的条文对比·····	(524)
附录九 《鹿特丹规则》与《汉堡规则》在诉讼与仲裁制度上的条文 对比·····	(527)
附录十 我国《海商法》第四章与《鹿特丹规则》在适用范围上的条文 对比·····	(532)
附录十一 我国《海商法》第四章与《鹿特丹规则》在运输单证制度 上的条文对比·····	(534)
附录十二 我国《海商法》第四章与《鹿特丹规则》在承运人制度上的 条文对比·····	(539)
附录十三 我国《海商法》第四章与《鹿特丹规则》在托运人制度上的 条文对比·····	(553)
附录十四 我国《海商法》第四章与《鹿特丹规则》在货物交付制度上的 条文对比·····	(557)

第一章 《鹿特丹规则》制定的背景、过程和特点

第一节 《鹿特丹规则》制定的背景

一、国际海上货物运输立法不统一

(一)《海牙规则》《海牙—维斯比规则》和《汉堡规则》并存

从 19 世纪末 20 世纪初开始,国际社会开始了海上货物运输法律统一的进程。但是,经过一个世纪的努力,在国际海上货物运输法律制度方面的统一目标并未实现,突出表现在国际上存在三个海上货物运输公约,分别是:《1924 年统一提单若干法律规定的国际公约》^[1],简称《海牙规则》(Hague Rules);经《1968 年修订统一提单若干法律规定的国际公约议定书》^[2][简称《维斯比规则》(Visby Rules)]修订后的《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》(Hague-Visby Rules);《1978 年联合国海上货物运输公约》^[3],简称《汉堡规则》(Hamburg Rules)。

1897 年,国际海事委员会(Comité Maritime International, CMI)在比利时安特卫普成立。国际海事委员会是非政府间的国际组织,成员为各国或地区的海商法协会,其宗旨是通过各种方式寻求海商法的国际统一。从 20 世纪初开始,国际海事委员会陆续起草了海商法方面的众多国际公约,除《海牙规则》和《维斯比规则》外,还包括有关船舶碰撞、海难救助、海事赔偿责任限制、船舶优先权与抵押权、船舶扣押、海事管辖权等方面的国际公约。其中,《海牙规则》的制定具有重大的历史意义,是国际社会统一国际海上货物运输法律的第一次尝试。《海牙规则》制定后被国际社会广泛接受,其确立的海上货物运输法律制度为全球多数国家和地区直接或间接所采用。

随后,国际航运事业不断发展,《海牙规则》的部分规定不适合当时国际海上

[1] “International Convention for the Unification of Certain Rules of Law Relating to Bills of Lading”, signed at Brussels, August 25, 1924 and in force as of June 2, 1931.

[2] “Protocol to Amend the International Convention for the Unification of Certain Rules of Law Relating to Bills of Lading”, adopted at Brussels, February 23, 1968, and in force as of June 23, 1977.

[3] “United Nations Convention on the Carriage of Goods by Sea”, signed at Hamburg on March 31, 1978, and in force as of November 1, 1992.

贸易的需要,尤其是承运人对货物灭失或者损坏的赔偿责任限额远远低于当时灭失或者损坏的货物价值,不利于保护货主的利益。因此,在1963年国际海事委员会大会上开始讨论修订《海牙规则》相关事宜。1968年2月23日在比利时布鲁塞尔召开的外交大会上,通过了修改《海牙规则》的议定书,即《维斯比规则》。经《维斯比规则》修订后的《海牙规则》称为《海牙—维斯比规则》。《维斯比规则》对《海牙规则》的修改主要表现在:承运人责任限制、提单的证据效力、非合同之诉讼、承运人的受雇人或者代理人的法律地位、诉讼时效、规则的适用范围。《维斯比规则》于1977年6月23日生效。

1969年国际货币基金组织(IMF)创设“特别提款权”(Special Drawing Right, SDR)作为货币记账单位。1979年12月31日在布鲁塞尔召开的外交大会上,通过了修订《海牙—维斯比规则》的议定书,全称为《修订(经1968年议定书修订的)统一提单若干法律规定的国际公约的议定书》[Protocol to Amend the International Convention for the Unification of Certain Rules of Law Relating to Bills of Lading (as Amended by the Protocol of 1968)]。经该议定书修订的《海牙—维斯比规则》仍称为《海牙—维斯比规则》。该议定书于1984年4月生效。该议定书将《海牙—维斯比规则》中的承运人赔偿责任限额单位“金法郎”修改为“特别提款权”(SDR)。以下所称《海牙—维斯比规则》均指经1979年议定书修订的《海牙—维斯比规则》。

《维斯比规则》对《海牙规则》作了一些有益的修改,对维护建立在《海牙规则》基础上船货双方利益的平衡起到一定的作用,但没有触及《海牙规则》的核心——承运人的责任归责原则,因而很多第三世界国家,以及代表货主利益的发达国家如美国、加拿大、法国、澳大利亚,要求从根本上修改《海牙规则》的愿望未能得到实现。同时,《海牙—维斯比规则》存在内容不够完善,不少规定含义不够明确、清楚等不足。

有鉴于此,联合国贸易和发展会议(United Nations Conference on Trade and Development, UNCTAD)于1969年4月设立国际航运立法工作组,研究提单的法律问题。该工作组在1971年第2届会议上作出两项决议:第一,对《海牙规则》和《维斯比规则》进行修改,必要时制定新的国际公约;第二,在审议修订上述规则时,应清除规则中含义不明确之处,建立船货双方平等分担海运货物风险的制度。按照分工,上述工作后来移交给联合国国际贸易法委员会(United Nations Commission on International Trade Law, UNCITRAL)。该委员会下设的国际航运立法工作组于1976年5月完成起草工作。1978年3月6日至31日,在德国汉堡有78个国家代表参加的联合国海上货物运输会议上通过了1978年《汉堡规则》。《汉堡规则》于1992年11月生效。

至此,在国际海上货物运输领域,出现了三个国际公约并存的局面。根据国际海事委员会的统计,截至目前,有96个国家和地区加入《海牙规则》,包括我国香港和澳门特别行政区,其后又有20个国家退出,到目前批准或加入《海牙规则》的国家和地区有76个;有32个国家和地区加入《海牙—维斯比规则》,以澳大利亚、荷兰、德国、英国、法国等航运或贸易大国为主。另据联合国国际贸易法委员会的统计,截至目前,有34个国家和地区加入《汉堡规则》,但基本上是一些发展中国家,许多是非洲和其他地区的内陆国家,航运大国和贸易大国都没有加入该公约,所有参加国的商船总吨位不到世界商船总吨位的2%。

因此,目前三个国际公约中,没有一个国际公约在全球范围内为大多数航运和贸易国家或地区所参加。

(二) 国内(地区)立法和国际公约的不一致

世界各国或地区除参加上述三个国际公约之外,还存在部分国家,包括中国在内,没有参加任何一个国际公约,且在本国法中采用“混合运输制度”(hybrid carriage regimes),以一到两个国际公约为基础,增加本国特色的规定,形成本国的国际海上货物运输法律。尤其是在《汉堡规则》生效后,一些国家或地区对其国内或地区法作出修改,在《海牙规则》和《海牙—维斯比规则》的基础上,一定程度上吸收了前两个规则所欠缺而《汉堡规则》新增的先进部分,加剧了国际海上货物运输法律制度的不统一。

例如,1993年7月1日施行的《中华人民共和国海商法》(以下简称《海商法》)第四章“海上货物运输合同”第一节到第六节的规定,是以《海牙—维斯比规则》为基础,同时在形式和内容上适当吸收了《汉堡规则》的不少规定,并根据中国的国情规定了一些具有中国特色的内容。这是经过长期的慎重考虑后作出的选择。又如,1994年瑞典、挪威、丹麦和芬兰四国的海商法[简称《北欧海商法》(Nordic Maritime Code)]中有关国际海上货物运输合同的规定,与我国《海商法》第四章有很大的相似之处。再如,1998年澳大利亚《海上货物运输规则》(Carriage of Goods by Sea Regulations)、1999年《俄罗斯联邦商船航运法典》(Merchant Shipping Code of Russian Federation)第八章“海上货物运输合同”的规定,也不同程度地采用了这种方式。“混合运输制度”已成为当今国际海上货物运输法律的一大特色。

此外,一些航运国家的海上货物运输法律中具有重要的本国成分。其中,最典型的是关于承运人对货物灭失或者损坏赔偿责任限制的规定。例如,美国《1936年海上货物运输法》(Carriage of Goods by Sea Act, 1936)规定为每件或者每一习惯运输单位500美元,《德国商法典》第660条曾规定为每件或者每单位1250德国马克,《韩国商法典》第789B条曾规定为每件或者每一其他货运单位500 SDR,新加