

《鹿特丹规则》对进出口的 影响

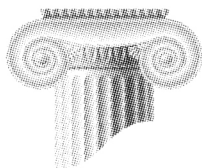


THE INFLUENCE
OF THE ROTTERDAM RULES
ON CHINA'S IMPORT AND EXPORT

张丽英 等著

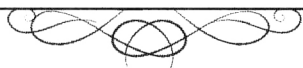


中国政法大学出版社



《鹿特丹规则》对进出口的 影响

THE INFLUENCE
OF THE ROTTERDAM RULES
ON CHINA'S IMPORT AND EXPORT



张丽英 等著



中国政法大学出版社

2013 · 北京

图书在版编目(CIP)数据

《鹿特丹规则》对进出口的影响 / 张丽英等著. —北京: 中国政法大学出版社, 2013. 8

ISBN 978-7-5620-4887-9

I. ①鹿… II. ①张… 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190498号



- 书 名 《鹿特丹规则》对进出口的影响
LUTEDAN GUIZE DUI JINCHUKOU DE YINGXIANG
- 出版发行 中国政法大学出版社(北京市海淀区西土城路25号)
北京100088 信箱8034 分箱 邮编100088
<http://www.cuplpress.com> (网络实名: 中国政法大学出版社)
010-58908285(总编室) 58908334(邮购部)
- 承 印 固安华明印刷厂
- 规 格 720mm×960mm 16开本 13.75印张 225千字
- 版 本 2013年8月第1版 2013年8月第1次印刷
- 书 号 ISBN 978-7-5620-4887-9/D·4847
- 定 价 39.00元

- 声 明
1. 版权所有, 侵权必究。
 2. 如有缺页、倒装问题, 由出版社负责退换。

序

1996年,联合国国际贸易法委员会(UNCITRAL)委托国际海事委员会(CMI)制定一部新的国际运输法,以便对国际海上货物运输领域的国际公约与法律进行梳理,并实现更大范围和程度上的航运规则统一。至2001年底,国际海事委员会一直负责条约的起草工作,并将最后的框架文本提交联合国国际贸易法委员会运输法工作组(即第三工作组)审阅。条约起草期间,相关国际组织也积极参与并提出了许多修改建议。2008年1月运输法工作组完成了条约草案,并交由联合国国际贸易法委员会与各国政府进一步协商讨论。2008年7月3日,在纽约召开的联合国国际贸易法委员会第41届会议上,经过修订的草案获得通过并定名为《联合国全程或部分海上国际货物运输合同公约》(Convention on Contracts for the International Carriage of Goods Wholly or Partly by Sea)。随后,该公约又在联合国大会(UN General Assembly)第63届会议上获得通过,并于2009年9月21~23日在荷兰鹿特丹举办了签字仪式。因此,该公约简称为《鹿特丹规则》。

在《鹿特丹规则》制定通过之前,航运领域已经存在调整海上货物运输合同关系的三个国际公约,即《海牙规则》、《海牙—维斯比规则》和《汉堡规则》。世界各国依据自身情况选择加入了不同的公约,或者以公约为基础制定了国内法,导致海上货物运输领域长期缺乏统一的国际规则。《鹿特丹规则》正是代表了联合国国际贸易法委员会促进国际航运领域法律一致性的努力。实际上,《鹿特丹规则》第89条要求已经加入上述三个公约的国家,在批准、接受或加入《鹿特丹规则》的同时必须退出上述三个公约,即以新的公约取代过去并存的三个公约,从而实现国际航运规则的统一。不仅如此,《鹿特丹规则》生效后还将对海上国际货物运输模式产生重大影响。过去的三个公约仅适用于“钩至钩”或“港至港”模式下的海上货物运输,与近代兴

起的“门到门”运输模式极不协调，而《鹿特丹规则》的调整范围涵盖了全部或部分海上国际货物运输。依据运输合同条款的不同规定，《鹿特丹规则》适用于海上国际货物运输，或者包含至少一段海上运输的国际多式联运。

作为航运和贸易大国，中国是否签署《鹿特丹规则》一直备受关注。2011年商务部条法司就《鹿特丹规则》对我国进出口贸易的影响开展专题研究，设立了“《鹿特丹规则》对我国进出口贸易影响”科研项目，并委托中国政法大学海商法研究中心具体承担调查研究工作。本书即是此项目研究成果之一。

本书通过比较《鹿特丹规则》与现有国际运输公约的异同，对公约包含的各项制度进行了评估。以项目组电话问询、走访国内货主与货代企业的调查结果为基础，本书重点分析了《鹿特丹规则》对国际贸易，尤其是我国参与国际贸易的企业所可能产生的影响。

吴焕宁

2013年5月

于中关村

前 言

本书是在商务部“《鹿特丹规则》对我国进出口贸易影响”科研项目的基础上完成的,重点突出《鹿特丹规则》对货方的影响,因此,可能在理论的展开方面有一些欠缺。在项目的进行过程中,中国政法大学海商法研究中心在商务部条法司、中国货主协会、相关贸易公司、中国人民保险公司、中国商事仲裁委员会、相关航运公司、相关银行等的协助下组织了问卷调查,在问卷调查的基础上又进行了面对面的研讨会,并请相关专家进行了评估会。在该项目的基础上,本书又在条约的生效、法律适用、争议的解决等几个部分进行了较深入的研究,以使内容的覆盖面的深入性有所加强。

本书共十章,第一章结合国际贸易与航运业的发展现状分析了《鹿特丹规则》生效后的可能影响,不仅比较了海上货物运输领域现有的三个国际公约,还解读分析了各个国际组织对待新公约的不同态度。第二章从主体和期间两个视角分析了《鹿特丹规则》的适用范围及其对中国涉外货物运输的影响。第三章至第五章主要围绕《鹿特丹规则》对承运人权利义务的各项规定展开研究,包括承运人责任与免责制度、责任期间以及适航义务。第六章梳理了公约关于托运人义务的规定并详细分析了货方作为运输合同托运人时所承担的义务。第七章和第八章对《鹿特丹规则》新设置的法律制度进行了研究并着重分析了该制度对货方的影响,包括控制权、批量合同、海运履约方、单证托运人、电子运输记录等。第九章对《鹿特丹规则》关于诉讼与仲裁的规定进行了逐条解读,并评估了公约生效后对中国对外贸易运输的影响。第十章单独分析了《鹿特丹规则》对全球航运保险业所可能产生的影响以及我国的应对策略。最后第十一章对前面各章节所讨论的焦点问题整理,总结《鹿特丹规则》对我国进出口贸易的可能影响,并再次阐明了本书对中国政府是否应加入《鹿特丹规则》的态度与建议。

参加本书撰写工作的有：第一章第一至三节：张丽英、胡晓雨；第四至五节：祁欢、曾铭生；第六至七节：范晓波、孔令伟；第二章：鲁洋；第三章：梁文琼、孙晓杰；第四、五章：阎冠竹；第六章：张丽英、胡楠；第七章：焦杰、李柏轩；第八章第一至二节：张丽英、孙叶平；第三至四节：王暖暖；第九章第一至二节：范瑶；第三节：鲁洋；第十章：胡晓雨；第十一章：张丽英。

全书由张丽英、胡晓雨、梁文琼统稿，张丽英、祁欢、范晓波、焦杰审定。

感谢中国政法大学出版社李传敢社长对本书出版的大力支持。中国政法大学出版社的编辑为本书的出版付出了细致认真的工作，我们再次致以谢意。

本书不当之处，敬请读者批评指正。

张丽英

2013年5月

于英国班戈

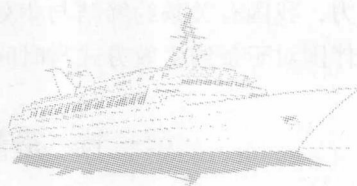
目 录

CONTENTS

序	(1)
前 言	(3)
第一章 《鹿特丹规则》涉及的条约法问题	(1)
第一节 签署《鹿特丹规则》的法律意义	(2)
第二节 中国有关条约缔结与生效的规定	(6)
第三节 他国涉及条约生效的国内法	(7)
第四节 《鹿特丹规则》签署现状 ——对国际航运及贸易的影响	(12)
第五节 签署国之外各方的态度 ——主要的国际组织与未签署国	(19)
第六节 国际海上货物运输公约体系之现状 ——《鹿特丹规则》之前的海运三公约的比较 分析及启示	(29)
第七节 国际货物多式联运领域公约统一化的失败原因及分析 ——《鹿特丹规则》之前的尝试	(36)
第二章 对《鹿特丹规则》适用问题的分析评估	(44)
第一节 《鹿特丹规则》的直接适用	(44)
第二节 《鹿特丹规则》的间接适用	(59)
第三节 《鹿特丹规则》适用问题与中国	(77)

第三章 对《鹿特丹规则》中承运人责任及免责制度的分析评估	(85)
第一节 《鹿特丹规则》中的承运人	(85)
第二节 《鹿特丹规则》的相关规定	(86)
第三节 归责原则	(88)
第四节 免责条款	(91)
第五节 举证责任	(92)
第六节 货方对《鹿特丹规则》中承运人责任及 免责制度的态度	(96)
第四章 对《鹿特丹规则》中承运人责任期间的分析评估	(97)
第一节 立法现状	(97)
第二节 《鹿特丹规则》承运人责任期间介评	(100)
第三节 货方对《鹿特丹规则》中承运人责任期间的态度	(101)
第四节 《鹿特丹规则》中承运人责任期间的 规定对货方的影响	(102)
第五章 对《鹿特丹规则》中承运人适航义务的分析评估	(104)
第一节 立法现状	(104)
第二节 《鹿特丹规则》有关适航义务的规定	(105)
第三节 《鹿特丹规则》中适航义务的规定对货方的影响	(106)
第六章 对《鹿特丹规则》托运人义务制度的分析评估	(108)
第一节 三大公约与《鹿特丹规则》托运人义务部分综述	(108)
第二节 《鹿特丹规则》加重了托运人的交货义务	(109)
第三节 《鹿特丹规则》较《海商法》减轻了 托运人提供信息、文件或指示的义务	(111)
第四节 《鹿特丹规则》加重了托运人的保证义务	(112)
第五节 《鹿特丹规则》加重了货方对于危险物品的特殊义务	(114)
第六节 《鹿特丹规则》增设了承托双方提供信息和 指示方面的合作义务	(117)

第七节 《鹿特丹规则》放宽了托运人的归责原则	(118)
第七章 对《鹿特丹规则》新增制度的分析评估	
——控制权制度	(121)
第一节 控制权制度的现状	(121)
第二节 《鹿特丹规则》关于控制权的规定	(126)
第三节 《鹿特丹规则》的控制权制度对货方的影响	(129)
第八章 对《鹿特丹规则》新增制度的分析评估	
——批量合同、海运履约方、单证托运人与电子运输记录 ...	(135)
第一节 对《鹿特丹规则》批量合同制度的分析评估	(135)
第二节 对《鹿特丹规则》海运履约方制度的分析评估	(143)
第三节 对《鹿特丹规则》单证托运人制度的分析评估	(149)
第四节 对《鹿特丹规则》电子运输记录制度的分析评估	(157)
第九章 对《鹿特丹规则》诉讼与仲裁制度的分析评估	(164)
第一节 对《鹿特丹规则》时效规则的分析评估	(164)
第二节 对《鹿特丹规则》仲裁规则的分析评估	(166)
第三节 对《鹿特丹规则》诉讼管辖权的分析评估	(175)
第十章 保险业问卷调查报告	
——《鹿特丹规则》对海上保险业的影响	(181)
第十一章 焦点问题和结论	(196)
第一节 涉及货方的焦点问题	(196)
第二节 结 论	(208)



第一章

《鹿特丹规则》涉及的条约法问题

《联合国全程或部分海上国际货物运输合同公约》于2008年12月11日，由第63届联合国大会第67次会议审议通过，并于2009年9月23日在荷兰鹿特丹举行签字仪式，因此又称《鹿特丹规则》（以下简称《规则》）。目前已有法国、美国、瑞典、荷兰、波兰等24个国家签署该公约，但至今只有西班牙和多哥完成了公约的国内批准程序^{〔1〕}，另外一些世界主要贸易、航运国家或地区，如英国、德国、日本、中国等仍在考量和评估《鹿特丹规则》，暂时没有签字^{〔2〕}。当前有学者对《规则》的最终生效持乐观态度，认为其即将取代国际航运体系中现存的三个国际公约，成为国际航运规则的终极统一者^{〔3〕}。那么，《鹿特丹规则》这一国际航运界的立法新尝试目前处于怎样的效力状态，前途又将如何？

《鹿特丹规则》的效力分析涉及条约生效的方式与时间。本章将对签署

〔1〕 数据源于联合国国际贸易法委员会（UNCITRAL）的统计表格，其中瑞典于2011年7月20日成为最新签署国，而西班牙于2011年1月19日完成国内批准程序并成为公约第一个成员国，详见下述贸易法委员会官方网站。The data is collected from the official website of UNCITRAL (United Nations Commission on International Trade Law) — Status of the Convention—the “Rotterdam Rules”, available at http://www.uncitral.org/uncitral/en/uncitral_texts/transport_goods/rotterdam_status.html.

〔2〕 Mahin Faghfour, 《鹿特丹规则需要完善与沟通》，载 <http://info.shippingchina.com/commentary/index/detail/id/352.html>，最后访问时间：2010年11月。

〔3〕 黄晶、胡荣山：“国际海上货运或将迎来‘鹿特丹时代’”，载《中国水运报》数字报，http://epaper.zgsyb.com/html/2009-07/10/content_1210.htm，最后访问时间：2010年11月。

《鹿特丹规则》的法律意义、“批准”、“接受”、“核准”、“加入”的法律效力,我国有关条约缔结与生效的法律规定以及主要签署国、我国主要贸易伙伴国对于条约生效方式与时间的国内法规定进行阐述。

第一节 签署《鹿特丹规则》的法律意义

正如上文所述,目前签署《规则》的国家已达到24个,还有两国已经通过国内程序批准了《规则》,那么,“签署”、“批准”这些概念在国际法中有着怎样的含义呢?《规则》对于其自身的生效时间和方式又有着怎样的规定呢?下文将结合国际法基础理论分析该公约当前的效力及其未来生效所需之条件。

一、签署 (Signature)

对于自身的生效问题,《鹿特丹规则》的相关条文规定主要体现在第88条“签署、批准、接受、核准或者加入”和第94条“生效”。在此条文中涉及的名词有怎样的法律意义,下面我们将逐一予以分析。

首先是“签署”,《规则》第88条第1款如此规定:“本公约2009年9月23日在荷兰鹿特丹开放供各国签署,随后在纽约联合国总部开放供各国签署。”在国际法的概念中,条约的签署是指缔约国的代表根据本国政府的授权在条约正式文本上签署姓名的行为^[1]。签署在条约法上可以具有三种不同的含义:其一,签署仅表示认证条约之约文;其二,除认证条约之约文外,签署还意味着该国已确定同意缔结条约并受其拘束;其三,在表示认证条约之约文的同时,意指签署国已经初步同意缔结条约,但尚需经过批准或核准才能受条约的拘束^[2]。因此,特定场合下签署所表征的意义依具体情况不同而不同,其产生的法律效力也存在着差异。

上述第二种含义下的签署也可称为“最后签署”(definitive signature)^[3],即在特定情境下国家可基于签署表明其同意承受条约拘束之意。按照《维也

[1] 朱曾杰、吴焕宁、张永坚、郭瑜编著:《国际海上运输法三公约释义》,中国商务出版社2007年版,第231页。

[2] 李浩培:《条约法概论》,法律出版社2003年版,第63页。

[3] 朱文奇、李强:《国际条约法》,中国人民大学出版社2006年版,第86页。

纳条约法公约》(Vienna Convention on the Law of Treaties, 1969)的规定^[1], 具有此类意义的签署既可以源于缔约各方的约定, 也可基于签署国单方面的意思表示。但在实践中, 由于省略国内相关机构对国际条约的审查批准环节可能会导致此后国内各部门在法律适用等方面的意见纠纷以及由此产生的繁琐的法律修改程序, “最后签署”这种方式很少被用于多边条约或规定重要事项的双边条约^[2]。

在第三种含义下的签署除具有认证约文的含义外, 仅表示一国初步同意承受条约拘束之意, 也称为“简单签署”, 即各国在签署该条约后并不享有、承担条约规定的直接权利和义务, 但它表明签署方将采取一定措施同意在此后某时接受条约的拘束^[3]。事实上, 晚近国际条约的签署多采取第三种含义。在此含义下, 签署只构成缔结条约的一个环节, 签署后的条约尚需经过批准、接受或核准程序方可产生拘束效力, 正如《规则》第88条第2款的规定“本公约须经签署国批准、接受或者核准”。需要注意的是, 在简单签署后批准前或条约生效前, 签署国虽不受条约之拘束, 却仍需依善意原则而为自己行动的自由施加某些限制^[4]。1969年《维也纳条约法公约》第18条将其表述为“一国负有义务不得采取任何足以妨碍条约目的及宗旨之行动”。

在第一次世界大战之前的条约签署多依传统方式, 由全体谈判国的代表于约文议定后的某一指定日期同时签署完成。但随着时代的发展, 谈判方因不满个别条款而暂不签署的情况也逐日增多, 由此形成了“展期签署”制度(deferred signature), 依此制度安排, 各谈判国代表在条约中规定一个特定期间, 在这一期间内各谈判国和被邀请签署的其他国家都可以进行签署, 而在这一期间内未签署的国家须在公约生效后才可加入^[5]。有时, 条约中既规定一个集体签署的日期和地点, 也规定一个展期签署的期间, 以使未在集体签

[1] 1969年《维也纳条约法公约》第12条:“遇有下述情形之一则意指国家以签署表示承受条约拘束之意:(甲)条约规定签署有此效果;(乙)另经确定谈判国协议签署有此效果;或(丙)该国使签署有此效果之意思可见诸其代表所奉全权证书或已于谈判时有此表示。”

[2] Olivier Corten & Pierre Klein eds., *The Vienna Conventions on the Law of Treaties: A Commentary*, Volume I, Oxford University Press, 2011, p. 241.

[3] 朱文奇、李强:《国际条约法》, 中国人民大学出版社2006年版, 第87页。

[4] Lord McNair, *The Law of Treaties*, Clarendon Press, 1961, p. 199.

[5] 李浩培:《条约法概论》, 法律出版社2003年版, 第105页。

署日进行签署的国家仍能在这期间签署^[1]。可见,《规则》第88条第1款所体现的签署方式与此展期签署制度相似。

二、批准(Ratification)、接受(Acceptance)与核准(Approval)

公约第88条第2款规定“本公约须经签署国批准、接受或者核准”,正如上文所述,签署《规则》并不意味着该国就此承认了公约对其具有法律上的约束力,签字国仍需践行批准、接受等程序^[2]。

按照1969年《维也纳条约法公约》第2条第1款的规定,批准的本意是“一国据以在国际上确定其同意受条约拘束之国际行为”,通常包括两层含义,国内法意义上的批准和国际法意义上的批准。前者是指立法机关依国内法规定对条约予以认可;后者则是指条约经国内立法机关认可后,行政机关将确定同意承受拘束的意思通知给其他缔约方或条约保管机关,而唯有这一层含义才是国际法意义上的“批准”。因此,虽然条约已得到国内立法机关认可,但此意思表示未被通知至各缔约方或条约保管机关,则不会产生批准的效力。

依据《维也纳条约法公约》的规定^[3],接受和核准均为使国家成为条约缔约方的另一种方式,其与批准之区别主要体现在名称上,而在法律效果上两者并无二致^[4]。只是在国内程序上略有差别,批准通常由立法机关作出,而接受和核准则由签署国的政府作出,避开了立法机关参与所可能导致的迟延,使同意受条约拘束的意思表达更为简易。

在欧洲的封建社会时代,各国君主授予其谈判代表完全的缔约能力,代表的签署即意味着该国的缔约承诺,批准只是对未越权的追认。而在现代国际法意义下,批准成为立法机关对行政机关缔约权的控制手段,国家可以根据本国利益自由裁酌是否批准已签署的条约。谈判阶段的外交处理及妥协让

[1] S. K. Verma, *An Introduction to Public International Law*, PHI Learning, 2004, p. 267.

[2] 这一点在联合国国际贸易法委员会(UNCITRAL)关于《鹿特丹规则》的状态统计表中体现的清楚无疑,该表将“签字日期”与“批准、加入、核准、接受或继承”列为两栏分别记录。详见, http://www.uncitral.org/uncitral/zh/uncitral_texts/transport_goods/rotterdam_status.html, 最后访问时间:2012年6月。

[3] 1969年《维也纳条约法公约》第14条第2款规定:“一国承受条约拘束之同意以接受或其他方式表示者,其条件与适用于批准者同”。

[4] 周鲠生:《国际法》(下册),武汉大学出版社2007年版,第540页。

步会影响各国缔约初衷在条约草案中的体现,签署后批准前的这段期间使得缔约国政府的有关部门可以对条约进行全面细致的研究,从本国利益出发作出谨慎的决定^[1]。

三、加入 (Accession)

加入是指未签署条约的国家表示同意接受条约拘束的一种方式,通常适用于多边条约。在当前的条约法领域,“加入”与“批准”具有相同的法律效力,其实质都是确定同意受条约约束的意思表示^[2]。一国通过加入或是批准成为条约一方,其享有的权利和承担的义务之法律效果都是相同的^[3]。

19 世纪末 20 世纪初的国际法理论认为加入只能针对已经生效的条约,即条约生效是非签字国加入条约的先决条件,一国参与条约的方式只能在签署与加入之间选择一种,对于未参加国际会议,或是虽然参加会议但未在条约规定的期限内签署的国家,其成为缔约国的唯一方式就是加入。此后,加入制度进一步演进为:条约规定各国在某特定期间内进行签署并经批准成为条约当事国,在此期间过后其他国家通过加入程序参与条约,但是,在确定条约生效时,批准书和加入书均可计入数目^[4]。实际上,《鹿特丹规则》正是采用了这一方式,其第 88 条第 3 款规定“本公约自开放供签署之日起对所有未签署国开放供加入”,而第 94 条第 1 款又规定“本公约于第二十份批准书、接受书、核准书或者加入书交存之日起 1 年期满后的下一个月第一日生效”。

四、小结

依据《鹿特丹规则》第 88 条的规定,各国参与公约的方式有两种,一是签署加批准,另一种即加入,两者在表达一国确定地同意受公约拘束方面具有同等的效力。一国签署《规则》除具有认证公约约文的意义外,只表明该

[1] Jeffrey S. Lantis, *The Life and Death of International Treaties: Double-edged Diplomacy and the Politics of Ratification in Comparative Perspective*, Oxford University Press, 2009, p. 2.

[2] Anthony Aust, *Handbook of International Law*, Cambridge University Press, 2010, p. 61.

[3] 朱曾杰、吴焕宁、张永坚、郭瑜编著:《国际海上运输法三公约释义》,中国商务出版社 2007 年版,第 233~234 页。

[4] 李浩培:《条约法概论》,法律出版社 2003 年版,第 107 页。

国初步同意受公约拘束,即签署仅表达一国之意向,并不构成该国承担公约义务与享有公约权利之必然。而依第94条的规定,“本公约于第二十份批准书、接受书、核准书或者加入书交存之日起1年期满后的下一个月第一日生效”,当前虽已有24国签署并有一国批准《规则》,但尚不能满足其自身规定的生效条件。^[1]

经过历史演变,批准不再是国家的义务。一国签署条约后拒绝予以批准虽会产生政治上或道义上的某些负面影响,但在法律意义上仍属合法^[2]。实践中拒绝批准的事例并不少见,而对方并未以此作为国际不法行为提出抗议,此即充分证明缔约国有自由裁量是否批准之权,而且这已成为国际惯例。此外,对于签署国何时批准条约,在国际法上也未规定任何期限,除条约明确规定批准期限以外,签署国可以依其认为适宜的时间对条约予以批准^[3]。

第二节 中国有关条约缔结与生效的规定

1982年《宪法》对我国缔结条约的问题作了规定。根据该宪法的规定,全国人大常委会“决定同外国缔结的条约和重要协定的批准和废除”;国家主席根据全国人大常委会的决定,“批准和废除同外国缔结的条约和重要协定”;国务院“管理对外事务,同外国缔结条约和协定”。

为了落实宪法的上述规定,1990年我国又制定了《缔结条约程序法》。该法律全面、系统地总结了我国1949年以来的缔约实践,详细规定了缔结国际条约所需要经过的国内程序,是一部指导我国对外缔约活动的基本法律。按照该法律的规定,我国以三种名义同外国缔结条约和协定:①中华人民共和国;②中华人民共和国政府;③中华人民共和国政府部门。该法详细规定了以上述三种名义谈判和签署条约、协定的决定程序以及谈判和签署条约、

[1] 联合国国际贸易法委员会(UNCITRAL)关于《鹿特丹规则》的状况统计表的下方有如此标注“缔约方:1,生效要有20项行动”,详见UNCITRAL官网网站, http://www.uncitral.org/uncitral/zh/uncitral_texts/transport_goods/rotterdam_status.html, 最后访问时间:2012年6月。

[2] Grigorii Ivanovich Tunkin, *Theory of International Law*, London: Wildy, Simmonds & Hill Publishers, 2003, p. 101.

[3] 李浩培:《条约法概论》,法律出版社2003年版,第70页。

协定的代表的委派程序。

关于多边条约的加入,《缔结条约程序法》专门规定,加入多边条约和协定,依不同情况分别由全国人大常委会或者国务院决定:加入下述六类条约或重要协定,须由国务院审核后提请全国人大常委会作出加入的决定;而加入不属于下述范围的多边条约和协定,则由外交部等部门报请国务院作出加入的决定。该法将全国人大常委会决定批准的条约和重要协定分为六类:①友好合作条约、和平条约等政治性条约;②有关领土和划定边界的条约;③有关司法协助、引渡的条约、协定;④同中华人民共和国法律有不同规定的条约、协定;⑤缔约各方议定须经批准的条约、协定;⑥其他须经批准的条约和协定。这六类条约和重要协定签署后,由外交部等部门报请国务院核准,再由国务院提请全国人大常委会决定批准,国家主席则根据全国人大常委会的决定予以批准。条约和重要协定经批准后,由外交部办理互换或交存批准书的手续。

综上所述,根据《鹿特丹规则》第88条第2款的规定,其应属于上述六类条约和重要协定的范畴。因此,倘若公约生效,即使我国已签署该公约,仍须经过全国人大常委会决定批准,并向联合国秘书长交存批准书,才能够产生受条约拘束的效力。

第三节 他国涉及条约生效的国内法

本节主要涉及《鹿特丹规则》主要签署国以及我国主要贸易伙伴国对于条约生效方式与时间的国内法规定。

一、美国

美国《宪法》第2条第2项规定^[1],美国总统有权签署和批准条约,但须经参议院提供意见并得到该院出席议员的2/3多数同意。实际上,参议院不能批准某项条约,但有权同意或拒绝关于某项条约得以批准的议案。若该

[1] Article 2, Section II of the United States Constitution provides that the president "shall have Power, by and with the Advice and Consent of the Senate, to make Treaties, provided two-thirds of the Senators present concur", available at the official website of the United State Senate: <http://www.senate.gov/artandhistory/history/common/briefing/Treaties.htm>, visited at 2012-06.