

《鹿特丹規則》對國際海上貨物運輸規則統一化的推動* ——從形式統一、實質统一到統一保障

陳 石

摘 要：《鹿特丹規則》作為國際海上貨物運輸規則統一化的最新成果，可以從形式統一、實質統一和統一保障三個角度出發去分析其對規則統一化的推動。形式統一包括了文本的全面性與實用性及其立法的傳承性與現代化。實質統一的核心是平衡船貨雙方的責任基礎及構建貨物交付體系來適應電子商務的發展。統一保障則主要體現在條約適用與解釋。

關鍵詞：《鹿特丹規則》 規則統一 形式統一 實質統一 統一保障

The Role of *Rotterdam Rules* in Promoting the Unification of Rules on International Sales of Goods by Sea: From the Unification of Form and Substance to Unification of Guarantee

CHEN Shi

(School of Law/Southern Laboratory of Ocean Science and Engineering, Sun Yat-Sen University)

Abstract: The *Rotterdam Rules*, being the latest achievement on the unification of rules on international sales of goods by sea, can analyze its promotion of the unification of rules from the perspectives of unity of form, substance and guarantee. The unification of form contains the comprehensiveness and practicability of the text and the continuity and modernization of its legislation. The core of the substantial unification is to balance the obligations incumbent upon both the ship-owner and consigner and to construct a cargo delivery system in order to keep pace with the development of e-commerce. Unification of guarantee is mainly reflected in the application and interpretation of treaties.

Keyword: *Rotterdam Rules*, unification of law, unification of form, unification of substance, unification of guarantee

* 中國博士後科學基金第66批面上資助項目《粵港澳大灣區海上貨物運輸承運人責任法律的衝突與協調》（項目編號：2019M663333）

收稿日期：2019年9月19日

作者簡介：陳石，法學博士，中山大學法學院/南方海洋科學與工程廣東省實驗室（珠海）特聘副研究員、博士後

一、前言

《鹿特丹規則》作為國際海上貨物運輸規則統一化的最新成果，從通過至今已有11年時間，符合國際海上貨物運輸公約生效時間之逐漸耗時長久之規律。相比於此前已生效的三個國際海上貨物運輸公約而言，該公約從船貨雙方責任基礎平衡的角度使得託運人和承運人的權利義務進一步趨於平衡，這是經濟貿易發展的現實需求。若是缺乏利益平衡的公約規則，則不利於船貨雙方去直接接受規則，而是各方通過對市場行情的瞭解及其自身實力的判斷就海上貨物運輸合同的達成進行個案磋商和談判，將消耗大量的時間、精力和費用，也顯然這不利於成本控制及其經濟一體化的發展。

《鹿特丹規則》通過引入電子運輸紀錄的概念、創設貨物控制權制度及其引入單證託運人的概念來構建貨物交付體系完全能適應“一帶一路”下電子商務的發展給國際海運帶來的變化及其為電子商務的發展留下了空間。換言之，《鹿特丹規則》作為國際海上貨物運輸公約中惟一一個引入電子運輸紀錄等概念，就是考慮到電子商務的發展趨勢，這恰好也迎合了“一帶一路”下電子商務發展的現實需求。在粵港澳大灣區融入國家“一帶一路”倡議發展之趨勢下，從宏觀層面評價和研究《鹿特丹規則》確有必要。

“無單放貨”一直是困擾國際海運的一大難題，憑單放貨是基於交易安全的考慮，而無單放貨則是出於交易便利的需要，從本質上說兩者的衝突實際上也是交易安全和交易便利的衝突。《鹿特丹規則》並沒有將“憑單放貨”作為承運人任何情況下都要遵守的強制義務，而是在法定情形下，承運人可聽從託運人或單證託運人的指示放貨，從而創設了“無單放貨”的解決路徑。¹ 從“一帶一路”下“海鐵聯運”等多式聯運模式的發展對多式聯運規則的需求來看，《鹿特丹規則》作為國際海上貨物運輸公約構建了涉及到海運的“海運+其他”模式多式聯運規則體系。相比於傳統國際海上貨物運輸公約，《鹿特丹規則》擴大了調整範圍至“門到門”，確立最小網狀責任制追求兼顧效率和公平的目標，引入了海運履約方的概念對承運人和履行了海運段義務的海運履約方的權利義務進行了統一規定，對於非海運履約方作了不同的制度安排。² 換言之，《鹿特丹規則》所構建的“海運+其他”模式多式聯運規則體系能夠解決“一帶一路”下發展“鐵海聯運”等多式聯運模式的現實緊迫需求，從而適應集裝箱時代下國際海運實踐的新發展。國內學者對《鹿特丹規則》的研究和評價主要集中於某一項規則，鮮有規則從形式到內容再到規則協調的視角進行宏觀評判，但作為妥協的產物，對《鹿特丹規則》的評價必須是整體性的評價，而不能對規則進行切割化評價。

國際條約在締約國的適用需要通過直接適用或間接適用的方式讓條約具體化，從而將其規則在實踐中予以落實。而規則在實踐中的運用則需要由法院和仲裁機構來解釋，若“一帶一路”沿綫國這些具有不同法律背景和法律傳統的法官、仲裁員都以本國法的知識體系、思維方式、法律理念和解釋技巧去理解、解釋《鹿特丹規則》的話，那麼該公約試圖實現的法律統一化效果也將大打折扣。故而《鹿特丹規則》在制度設計中就考慮到了對統一化的保障即規則解釋路徑，要考慮到國際性、促進統一和貿易誠信這三個方面，從而也要遵守《維也納條約法公約》的解釋原則和方法。總而言之，一項國際海上貨物運輸公約想要在國際海上貨物貿易中被普遍認可和廣泛適用除了要符合

¹ 姚瑩：《〈鹿特丹規則〉對承運人“憑單交貨”義務重大變革之反思——交易便利與交易安全的對弈》，《當代法學》2009年第6期，第124頁。

² 聞銀玲：《論鹿特丹規則對國際多式聯運法律的統一》，《中國水運》2012年第12卷第8期，第25頁。

國際貿易和航運實踐的發展需求外，還必然要求按照該公約的原則規則能得到結果上的公平正義，否則即便是一方當事人因一時之交易地位差異而妥協適用，該公約也總有一天會被摒棄。這一點與“一帶一路”合作發展的共建原則也是相通的，只有兼顧到各方利益，在尋求利益契合點的同時爭取最大限度的合作才能實現互利共贏。

二、形式統一：公約文本及立法技術

（一）文本的全面性與實用性

隨着科學技術和航運實踐的發展，現有生效的傳統國際海上貨物運輸規則未能規制現代運輸中出現的新做法，包括集裝箱化所帶來的多式聯運、門到門運輸合同和使用電子運輸單據等等。³《鹿特丹規則》在整合和更新傳統國際海上貨物運輸規則的需求下孕育而生，全文有18章共計96條，其內容要遠大於海牙—維斯堡規則體系和《漢堡規則》所構建的有關承運人和託運人之間的國際海上貨物運輸規則。《鹿特丹規則》一方面填補了傳統國際海上貨物運輸規則的空白以適應科技和貿易的發展，比如電子運輸記錄和貨物交付規則體系的構建⁴；另一方面則進一步擴大了公約的適用範圍和調整對象，包括了承運人和託運人的責任範圍。⁵而對於公約範圍的一些具體問題則留給國內法去解決，比如公約第24條規定了繞航的法律後果卻沒有就何謂繞航及其何謂合理繞航作出規定⁶，再比如公約第17條分配了索賠的舉證責任但卻沒有規定舉證的標準要達到甚麼程度。⁷換言之，公約盡可能涵蓋了當前國際航運實踐對立法的需求，但對於難以達成一致意見的具體規則則留待準據法去協調。⁸進而其所達成的大部分國家所能認可和接受的妥協方案文本即《鹿特丹規則》，能夠成功地推進運輸法律制度的統一化進程。⁹

在《鹿特丹規則》的制定過程中，為了收集關於實踐中出現的問題及其解決方案的資料和意見，聯合國國際貿易法委員會要求收集的範圍應當力求廣泛，除了各國政府外，還應包括參加海上貨物運輸的商業部門組織，包括國際海事委員會、國際商會、國際海運保險聯合會、國際運輸商協會聯合會、國際海運局和國際港埠協會等等。¹⁰從聯合國國際貿易法委員會工作組的歷屆會議參會主體來看，有政府、政府間組織和國際非政府間組織等與國際海運相關的主體作為代表或觀察員的身份參與其中，從而表明該公約的磋商和起草過程中特別注重對政治需求和商業需求的雙重滿足，特別體現在有的提議即便在邏輯上堪稱完美但只要受其影響的行業對之表示強烈反對也會導致提議

³ 參見聯合國大會第六十三屆會議決議（決議號：A/RES/63/122），2009年2月2日。

⁴ See *United Nations Convention on Contracts for the International Carriage of Goods Wholly or Partly by Sea*, Chapter 3 & 8-11.

⁵ See *United Nations Convention on Contracts for the International Carriage of Goods Wholly or Partly by Sea*, Chapter 2 & 5-7.

⁶ See *United Nations Convention on Contracts for the International Carriage of Goods Wholly or Partly by Sea*, Art. 24.

⁷ See *United Nations Convention on Contracts for the International Carriage of Goods Wholly or Partly by Sea*, Art. 17.

⁸ 司玉琢、曹興國：《海上貨物運輸法律制度的形式統一與實質統一——兼論〈鹿特丹規則〉第2條》，《社會科學輯刊》2016年第1期，第68頁。

⁹ Sturley, M. F., Fujita, T. & Van der Ziel, G. J., *The Rotterdam Rules*, London: Sweet & Maxwell, 2010, p. 4.

¹⁰ 參見《大會正式記錄，第五十五屆會議，補編第17號》，A/55/17。

無法生效。¹¹ 在這樣一個背景下，通過各個行業專家代表的重複溝通和商議，《鹿特丹規則》的公約條文不僅在理論上行得通，更是在實務中具有可操作性。一項國際公約的規則是否具有可操作性會直接影響着公約在適用過程中是否會產生爭議和困惑，而爭議和困惑有需要法律解釋，但法律解釋本身就有不同主體認知的差異性和主觀局限性，進而都會影響着公約統一規則的價值實現。比如公約第47條就可轉讓運輸單證下可以不提交單證而憑指示交付貨物適用規則作了具體規定，並沒有將“憑單放貨”作為承運人任何情況下都要遵守的強制義務。¹² 將承運人無單放貨的責任轉嫁到託運人或單證託運人的身上，改變了實踐中承運人憑收貨人的保函和副本提單交貨的習慣做法。¹³ 要想從根本上解決實踐中近乎成為行業慣例的無單放貨問題，不外乎技術革新和立法革新兩種方案，前者指的是全面使用電子提單，後者指的是對“憑單放貨”規則加以修改。¹⁴ 在現有的國際運輸尚不能做到全面使用電子提單的環境下，解決無單放貨問題最可行的方案就是對“憑單放貨”規則加以適當地修改，有條件地允許無單放貨的存在，這便是《鹿特丹規則》在交易安全和交易便利的平衡與博弈中所選擇的解決路徑。

（二）立法的傳承性與現代化

《鹿特丹規則》是以現有已生效的傳統國際海上貨物運輸公約為基礎，採用循序漸進式演化而成，諸多條文設計上保留了海牙－維斯堡規則體系下累積下來的法理，在新規則的設計上也並非無其他先例可循。¹⁵ 比如在《鹿特丹規則》制定過程中曾有人提議刪除關於“適航義務”和“管貨義務”的規定，但公約最終仍將這兩項義務做了保留，以保證在理解上的穩定性，以免有人會誤以為在《鹿特丹規則》下這兩項義務已不再是承運人的基本義務。¹⁶ 實際上，《鹿特丹規則》在立法體例和文本用詞上，都盡可能地利用了海牙－維斯堡規則體系中的現有資源，當然這應該也跟海牙－維斯堡規則體系是現有生效規則中影響力最大的公約體系有關。再比如《鹿特丹規則》第1條第1款對運輸合同的定義表明其欲調整的是“海運+其他”的運輸合同，而不一定要局限於單一的海運合同。¹⁷ 雖然說現有已生效的傳統國際海上貨物運輸公約只調整單一海運這一運輸模式，而並不能調整多式聯運之“海運+其他”，《鹿特丹規則》在多式聯運這一塊的創新也不是翻天覆地的。¹⁸ 早在1980年為了滿足發展多式聯運以滿足貿易需求，在聯合國貿易和發展會議的主持下就在日內瓦通過了《多式聯運公約》，但該公約並未生效。¹⁹ 雖然《多式聯運公約》因為蘇聯東歐國家等發達國家

¹¹ Sturley, M. F., Fujita, T., and Van der Ziel, G. J., *The Rotterdam Rules*, pp. 4-5.

¹² See *United Nations Convention on Contracts for the International Carriage of Goods Wholly or Partly by Sea*, Art. 47.

¹³ 祁歡：《〈鹿特丹規則〉對無單放貨承運人責任制度的影響》，《北京工商大學學報（社會科學版）》2010年第25卷第6期，第59頁。

¹⁴ 張湘蘭、向力：《〈鹿特丹規則〉貨物交付制度探析》，《華東政法大學學報》2010年第6期，第112頁。

¹⁵ Sturley, M. F., Fujita, T. & Van der Ziel, G. J., *The Rotterdam Rules*, pp. 7-8.

¹⁶ 司玉琢、蔣躍川：《國際貨物運輸的世紀條約——再評〈鹿特丹規則〉》，《法學雜誌》2016年第6期，第29頁。

¹⁷ See *United Nations Convention on Contracts for the International Carriage of Goods Wholly or Partly by Sea*, Art. 1. 1.

¹⁸ 陳石：《論〈鹿特丹規則〉對“一帶一路”重要性》，《中國海商法研究》2016年第1期，第10頁。

¹⁹ 智利、墨西哥、布隆迪、摩洛哥、塞內加爾、尚比亞、盧旺達、格魯吉亞、黎巴嫩、賴比瑞亞、馬拉威這11個國家加入了公約，https://treaties.un.org/Pages/ViewDetails.aspx?src=TREATY&mtdsg_no=XI-E-1&chapter=11&lang=en，2019年11月30日訪問。

的不滿及其沒有得到商業團體的支援等原因而不能生效，但至少說明多式聯運這個問題已經引起了國際社會的關注，並且卻已有立法規制的必要，如今《鹿特丹規則》作為國際海上貨物運輸規則，試圖將其調整範圍拓展到多式聯運中的“海運+其他”模式，也是順應時代的發展潮流。

雖然說《漢堡規則》的制定過程中已經注意到集裝箱運輸給航運帶來的變化從而有限地涉及到了相對應的規則修改，但《鹿特丹規則》作為一項在2008年制定通過的公約，其規則內容能全面適應集裝箱運輸的要求。²⁰ 而在電子商務方面，現有已生效的傳統國際海上貨物運輸公約並未涉及，而《鹿特丹規則》第三章專章對電子運輸紀錄的使用效力、使用程序和替換等作出規定，從而適應現代貿易和航運實踐的發展。²¹ 與之對應的，《鹿特丹規則》在貨物交付體系和控制方的權利及其轉讓問題的設計上也作出了相應的調整，為電子運輸單據的使用留下了制度空間。²² 實際上，公約所擴大的適用範圍和新增主題是符合現代航運實踐和電子商務的發展需求的，即着眼於當下，又未雨綢繆，從而在規則上為國際航運貿易的發展提供指引。

三、實質統一：承託雙方責任基礎的平衡

(一) 承運人的責任基礎

《鹿特丹規則》第17條共6款確定了承運人賠償責任的基礎是完全過錯責任，包括歸責原則、免責事由和舉證責任等方面的內容。²³ 承運人責任條款作為運輸公約的核心條款，該條第1款就確定承運人賠償責任的基礎是基於完全過錯，此時索賠人只要證明貨物滅失、損壞或者遲延交付是在承運人的責任期間內發生的，就推定承運人具有過錯，要承擔賠償責任。²⁴ 《鹿特丹規則》所構建的承運人歸責原則是以《漢堡規則》為藍本，即實行完全過錯責任，但又通過舉證責任的分配規定混合參照了海牙—維斯堡規則體系，從而試圖構建一個相對公正平衡和實務的承運人規則原則。²⁵ 公約第2款和第3款允許承運人舉證證明承運人一方沒有過錯或者存在法定的免責事由時，可免除其全部或者部分賠償責任。²⁶ 其中公約第17條第3款所涉15項免責事由跟現有已生效的國際海上貨物運輸規則相差較大，相比於海牙—維斯堡規則體系而言，有如天災等免責事由完全繼承，也有如航海過失免責予以刪除，再有避免或試圖避免對環境造成危害的合理措施等新增事由等等。在免責事由的設計上，即拋棄了貨主國家強烈要求的航海過失免責，加重了承運人的負擔，但也順應時代發展新增了如海洋環境保護等方面免責事由加以適當平衡。公約第4款則對索賠人的舉證責任進行了具體分配，

²⁰ Sturley, M. F., Fujita, T. & Van der Ziel, G. J., *The Rotterdam Rules*, p. 6.

²¹ See *United Nations Convention on Contracts for the International Carriage of Goods Wholly or Partly by Sea*, Chapter 3.

²² See *United Nations Convention on Contracts for the International Carriage of Goods Wholly or Partly by Sea*, Chapter 9-10.

²³ See *United Nations Convention on Contracts for the International Carriage of Goods Wholly or Partly by Sea*, Art. 17.

²⁴ See *United Nations Convention on Contracts for the International Carriage of Goods Wholly or Partly by Sea*, Art. 17. 1.

²⁵ 李璐玲：《〈鹿特丹規則〉對承運人責任的權衡：一個得失兼具的體系》，《中國海洋大學學報（社會科學版）》2013年第2期，第27頁。

²⁶ See *United Nations Convention on Contracts for the International Carriage of Goods Wholly or Partly by Sea*, Art. 17. 2 & 17. 3.

從而索賠人可以推翻承運人基於公約第2款和第3款所要求的免除賠償責任。²⁷ 有關適航義務，公約第17條第5款要求有索賠人要先證明船舶不適航，再由承運人就船舶適航加以證明，從而明確此時的舉證責任順序。²⁸ 但相比於傳統海運公約而言，《鹿特丹規則》第14條對承運人的適航義務之期限要求從開航前和開航當時延伸至整個海上航程，且在內容上要求載貨集裝箱保持適於且能安全接收、運輸和保管貨物的狀態。²⁹ 也就是說，《鹿特丹規則》一方面提高了承運人在適航義務方面的要求，另一方面又通過舉證責任的分配讓託運人先去證明船舶不適航，從而對雙方的利益加以平衡。公約第17條第6款則就多種原因下導致的索賠進行責任分配，不再適用“瓦里斯庫拉原則”即承運人不能舉證兩種原因造成的貨損各自比例時就要承擔全部責任，而是加以分擔。³⁰ 公約在歸責原則上採用《漢堡規則》所確立的完全過錯責任，相比於海牙—維斯堡規則體系加重了承運人的責任，但又通過舉證責任的分配加重了索賠人的舉證責任，比如索賠人要就船舶不適航先承擔舉證責任等，從而加以平衡了承託雙方的利益。

(二) 託運人的責任基礎

傳統國際海上貨物運輸公約中託運人責任體系規範缺乏，其義務和責任並未得到重點關注，但這與日益複雜的運輸業務不相符合。³¹ 《鹿特丹規則》對託運人責任進行了全面規範，第30條第1款確定託運人對承運人賠償責任的基礎原則上為過錯責任，且該舉證責任分配給承運人承擔，要求承運人證明其所遭受的滅失或損壞是由於託運人違反公約規定的義務時，託運人才對其行為承擔賠償責任。³² 但是，若託運人違反本公約第30條第2款託運人對擬定合同事項所需要的貨物準確性保證義務³³，和第32條危險貨物特別規則之時³⁴，不能因為託運人沒有過錯而免除其賠償責任³⁵，即此時託運人的責任構成要件不以其是否具有過錯為要件，而要承擔嚴格責任。否則，託運人僅就託運人及其受僱人、代理人和分合同在內的履行託運人義務的任何一方之過失部分承擔賠償責任，但此時舉證責任倒置，託運人要就自己沒有過失的部分加以舉證。³⁶ 相比於海牙—維斯堡規則體系或《漢堡規則》而言，《鹿特丹規則》進一步強化了託運人的義務，確立了託運人的責任基礎應與承運人的責任基礎一致，為過錯責任原則，但託運人在例外情況下承擔嚴格責任。³⁷ 對比《鹿特丹規則》第30條之託運人的歸責原則條款和第17條之承運人的歸責原則條款，兩者具有一定的對稱性，即第30條第1款對應第17條第1款的歸責原則，第30條第2款對應第17條第2款的舉證責任，第30條第3款對應第17條第6款的

²⁷ See *United Nations Convention on Contracts for the International Carriage of Goods Wholly or Partly by Sea*, Art. 17. 4.

²⁸ See *United Nations Convention on Contracts for the International Carriage of Goods Wholly or Partly by Sea*, Art. 17. 5.

²⁹ See *United Nations Convention on Contracts for the International Carriage of Goods Wholly or Partly by Sea*, Art. 14.

³⁰ 司玉琢、韓立新主編：《〈鹿特丹規則〉研究》，大連：大連海事大學出版社，2009年，第157頁。

³¹ 蔣正雄：《〈鹿特丹規則〉：海商法發展史上的重要里程碑》，《華東政法大學學報》2010年第6期，第90頁。

³² See *United Nations Convention on Contracts for the International Carriage of Goods Wholly or Partly by Sea*, Art. 30. 1.

³³ See *United Nations Convention on Contracts for the International Carriage of Goods Wholly or Partly by Sea*, Art. 31. 2.

³⁴ See *United Nations Convention on Contracts for the International Carriage of Goods Wholly or Partly by Sea*, Art. 32.

³⁵ See *United Nations Convention on Contracts for the International Carriage of Goods Wholly or Partly by Sea*, Art. 30. 2.

³⁶ See *United Nations Convention on Contracts for the International Carriage of Goods Wholly or Partly by Sea*, Art. 30. 3.

³⁷ 司玉琢、韓立新主編：《〈鹿特丹規則〉研究》，第245頁。

重疊原因下的賠償責任。³⁸ 將《鹿特丹規則》的歸責原則和舉證責任聯繫在一起解讀，似乎可理解為《鹿特丹規則》通過廢除承運人的過錯免責加重了承運人的責任，但同時也通過適用推定過錯制度，即託運人要就自己沒有過錯承擔舉證責任，從而使託運人和承運人雙方的權利義務再次趨於平衡。³⁹

四、實質統一：貨物交付體系

（一）以電子運輸記錄來促進電子商務的發展

隨着電子商務在國際海運領域的推廣和應用，使用電子運輸單據不僅可以節約成本和提高效率從而促進交易便利，亦有助於避免貨物比運輸單證先到港而滋生的無單放貨現象。⁴⁰《鹿特丹規則》通過時的大會決議中就有說明現有海上國際貨物運輸的法律制度缺乏統一，未能考慮到使用電子運輸單據等情況，從而有必要制定一項新的國際海上貨物運輸公約，換言之促進電子商務是新公約的一項主要目標。⁴¹ 在技術層面，使用電子運輸單證替代傳統的紙質運輸單證並無障礙，但從法律層面而言，就面臨着如何適用電子運輸單證來實現傳統的紙質運輸單證的功能問題。⁴² 為了使新公約能掃除電子交易的障礙，又能適用於各種類型的運輸合同以擴大其適用範圍，當然也包括通過電子方式達成的合同，這就需要相關規則在媒介和技術層面都保持中性。⁴³

《鹿特丹規則》第8條至第10條共三個條文規定電子運輸記錄的使用和效力、使用程序及其替換等內容。⁴⁴ 其中《鹿特丹規則》第8條的法律基礎是電子單證與紙質單證功能等價的等同方法⁴⁵，只要承運人和託運人同意簽發和使用，凡是應在運輸單證上記載的內容均可在電子運輸記錄中加以記載，且電子運輸記錄的簽發、排他性控制或者轉讓都與運輸單證的簽發、佔有或者轉讓具有同等效力。⁴⁶ 即通過排他性控制來替代紙質運輸單證的實際佔有，換言之，隨後討論的貨物控制權制度的引入很大程度上也是為了促進電子商務的發展。《鹿特丹規則》第9條規定可轉讓電子運輸記錄的使用程序，實際上是將第8條功能等價的等同方法加以貫徹實踐，在承運人和託運人同意的基礎上，可轉讓電子運輸記錄的使用程序應包括向預期持有人簽發和轉讓可轉讓電子運輸記錄的方法、保證可轉讓電子運輸記錄保持完整性、持有人能夠證明其持有人身份的方式、已向持有人交付貨物的確認方式或可轉讓電子運輸記錄已失去效力的確認方式。⁴⁷ 通過使用註冊系統來實現控制權權利轉讓，就能滿足電子通訊中的安全要求，且該系統在實踐中亦已有運行，隨着科技的發展，或許會有新的

³⁸ 吳煥寧主編：《鹿特丹規則釋義》，北京：中國商務出版社，2011年，第153頁。

³⁹ 司玉琢、韓立新主編：《〈鹿特丹規則〉研究》，第246頁。

⁴⁰ 吳煥寧主編：《鹿特丹規則釋義》，第35頁。

⁴¹ 參見聯合國大會第六十三屆會議決議（決議號：A/RES/63/122），2009年2月2日。

⁴² 向在勝：《電子提單法律關係問題研究》，北京：中國方正出版社，2007年，第21-28頁。

⁴³ 司玉琢、韓立新主編：《〈鹿特丹規則〉研究》，第86頁。

⁴⁴ See *United Nations Convention on Contracts for the International Carriage of Goods Wholly or Partly by Sea*, Art. 8-10.

⁴⁵ Sturley, M. F., Fujita, T. & Van der Ziel, G. J. *The Rotterdam Rules*, p. 49.

⁴⁶ See *United Nations Convention on Contracts for the International Carriage of Goods Wholly or Partly by Sea*, Art. 8.

⁴⁷ See *United Nations Convention on Contracts for the International Carriage of Goods Wholly or Partly by Sea*, Art. 9.

技術革新，只要能滿足排他性控制的要求，那麼承運人和託運人可協商決定所要使用的程序即可。⁴⁸ 一套新的規則出現需要過渡和適應期，《鹿特丹規則》第10條允許可轉讓運輸單證和可轉讓運輸電子紀錄之間實現相互提單，當然這也意味着兩者不能並存，一旦完成提單，被替換的運輸單證隨即失去效力。⁴⁹ 該規則也為紙質運輸單證的退出提供另一解決路徑，通過替換的形式實現電子商務。

(二) 引入貨物控制權制度

《鹿特丹規則》第1條第12款將貨物控制權定義為根據第十章在運輸合同下向承運人發出有關貨物的指示的權利⁵⁰，而行使該權利的主體即控制方。⁵¹ 第十章第50條至第56條則具體規定了控制方的權利內容，包括控制權的行使、範圍和轉讓等等⁵²，而第九章第47條則也涉及控制方在貨物抵達目的地後未能交付貨物或無法交付貨物時的處置權。⁵³ 簡而言之，貨物控制權主要包括中止運輸的權利、變更交付地的權利、變更收貨人的權利、下達與貨物有關的不構成修改合同的指示的權利、及其與承運人協商修改合同的權利。⁵⁴ 貨物控制權與合同變更有着密切的聯繫，其性質可被歸為合同請求權。⁵⁵ 由於缺乏法律規範，現行國際海運實踐中上述權利的行使是在慣例和協商基礎上運行的，通常受到公共關係制約，規範並不穩定。⁵⁶

在國際海上貨物運輸公約中引入貨物控制權制度主要有以下幾個方面的原因：第一，與公路、內河、航空運輸等非海運運輸方式的國際公約中類似規定相協調，其中就包括《國際公路貨物運輸合同公約》（CMR）第12條，《內河貨物運輸合同公約》（CMNI）第14條、《統一國際航空運輸某些規則的公約》（即《華沙公約》）第14條等。⁵⁷ 第二，與貿易法中所規定的貨物賣方享有的中途停運權相適應，從而實現在買方明顯不能或者拒絕履行其在買賣合同下的有關義務時，未獲支付的賣方可以要求承運人停止運輸或不向指定的收貨人或提單持有人交付貨物。⁵⁸ 若是運輸法中沒有與貿易法相適應的制度，則會導致中途停運權無法得以實現，同時該制度對於承運人而言也有積極意義，明確了承運人可因此有合法的理由去執行貨物賣方的指示或抗辯收貨人要求交貨或賠償的主張。⁵⁹ 第三，與擔保法中貨物擔保權益制度相匹配，擔保權是銀行接受融資的基礎，提供融資的銀行對貨物具有擔保權益，而權益的有效性在很大程度上會要求其取得對貨物的控制，所以也需要確定統一的法律規則來明確各方當事人的法律地位。⁶⁰ 第四，為電子商務的發展留下空間，傳統的控

⁴⁸ Sturley, M. F., Fujita, T., and Van der Ziel, G. J., *The Rotterdam Rules*, pp. 48-49.

⁴⁹ See *United Nations Convention on Contracts for the International Carriage of Goods Wholly or Partly by Sea*, Art. 10.

⁵⁰ See *United Nations Convention on Contracts for the International Carriage of Goods Wholly or Partly by Sea*, Art. 1. 12.

⁵¹ See *United Nations Convention on Contracts for the International Carriage of Goods Wholly or Partly by Sea*, Art. 1. 13.

⁵² See *United Nations Convention on Contracts for the International Carriage of Goods Wholly or Partly by Sea*, Chapter 10.

⁵³ See *United Nations Convention on Contracts for the International Carriage of Goods Wholly or Partly by Sea*, Art. 47.

⁵⁴ 司玉琢、韓立新主編：《〈鹿特丹規則〉研究》，第251-252頁。

⁵⁵ 胡長勝：《〈鹿特丹規則〉下貨物控制權若干問題淺析》，《中國海商法年刊》2011年第22卷第4期，第15頁。

⁵⁶ 蔣正雄：《〈鹿特丹規則〉：海商法發展史上的重要里程碑》，第92頁。

⁵⁷ 吳煥寧主編：《鹿特丹規則釋義》，第208頁。

⁵⁸ 司玉琢、韓立新主編：《〈鹿特丹規則〉研究》，第317頁。

⁵⁹ 司玉琢主編：《國際貨物運輸法律統一研究》，北京：北京師範大學出版社，2012年，第260頁。

⁶⁰ Sturley, M. F., Fujita, T., and Van der Ziel, G. J., *The Rotterdam Rules*, pp. 275-276.

制權行使要求實際佔有某種運輸單證，而不管將來國際貿易和國際海運採用何種電子商務模式，在沒有紙質運輸單證的情況下，無形的對貨物控制必然要求一套與之相匹配的控制權規則，從而適應未來電子商務的發展需求。⁶¹ 第五，將控制方引入到合同作為承運人的相對方，因為在國際海運中貨方與承運人需要溝通對運輸合同進行一定的修改或者下達不構成合同的修改的指示之情況時有發生，但承運人會因此而困惑該權利的行使主體為何？那麼控制權制度明確控制方是惟一有權主體有助於明確各方當事人的權利義務以解決實踐之需。⁶² 總體來說，貨物控制權制度有助於保障交易安全，特別是維護賣方的正當權益，有助於運輸法和其他法律的銜接，解決了當下國際海運實踐中因託運人對貨物控制權缺失而引起的問題，又着眼於未來電子商務之需，可謂是本公約的一大亮點。⁶³

(三) 引入單證託運人的概念：對FOB項下的交貨託運人之保護

《鹿特丹規則》第1條第9款首次在國際海上貨物運輸公約中引入了單證託運人的概念，是指除託運人外，同意在運輸單證或者電子運輸記錄中記名為託運人的人。⁶⁴ 在國際貿易中，若是在CIF出口時運輸合同和運輸單證的託運人是同一個人即賣方，但若是在FOB出口時則買方是承擔運費負責與承運人訂立運輸合同的託運人，而賣方是實際將貨物交給承運人的託運人。⁶⁵ 對於前者CIF的情況而言，承運人只會是將提單簽發給賣方，而對於後者FOB的情況而言，承運人在傳統國際海上貨物運輸公約下是可以將提單簽發給買賣雙方的任何一人，若將提單簽發給與承運人訂立運輸合同的託運人即買方，此時賣方將完全喪失對提單的控制，從而導致信用證變成廢紙以至於賣方貨款得不到任何保障。⁶⁶ 但在《鹿特丹規則》下，FOB出口時買方作為與承運人訂立運輸合同的相對方是託運人⁶⁷，而賣方就是條款所指的“單證託運人”，從而旨在使FOB買賣合同下的賣方成為紙質或電子運輸單證中的託運人，以保護FOB賣方的合法權益。⁶⁸ 在確定了FOB下賣方的法律地位為單證託運人後，《鹿特丹規則》第33條又規定單證託運人僅承擔的是第七章和第55條所規定的託運人應承擔的義務和責任，並同時享有第七章和第十三章規定的託運人享有的權利和抗辯，從而避免了承運人將提單交給買方託運人後賣方無法保障自身權益的困境。⁶⁹ 但單證託運人的義務和責任並非託運人的義務和責任之替代品，承運人一方面不能要求單證託運人履行託運人的其他義務，也不能因為單證託運人承擔賠償責任後託運人就因此免責。⁷⁰

《鹿特丹規則》引入單證託運人的概念之初衷就是想保護FOB項下賣方託運人的利益，從而保

⁶¹ 司玉琢主編：《國際貨物運輸法律統一研究》，第260-261頁。

⁶² 司玉琢、韓立新主編：《〈鹿特丹規則〉研究》，第317頁。

⁶³ 袁發強、馬之遙：《平衡抑或完善——評〈鹿特丹規則〉對海運雙方當事人權利與義務的規制》，《中國海商法年刊》2009年第20卷第4期，第21頁。

⁶⁴ See *United Nations Convention on Contracts for the International Carriage of Goods Wholly or Partly by Sea*, Art. 1. 9.

⁶⁵ See *Incoterms 2000*.

⁶⁶ 蔣正雄：《論發貨人的法律地位》，《集裝箱化》2003年第3期，第17-18頁。

⁶⁷ See *United Nations Convention on Contracts for the International Carriage of Goods Wholly or Partly by Sea*, Art. 1. 8.

⁶⁸ 吳煥寧主編：《鹿特丹規則釋義》，第16頁。

⁶⁹ See *United Nations Convention on Contracts for the International Carriage of Goods Wholly or Partly by Sea*, Art. 33.

⁷⁰ Sturley, M. F., Fujita, T., & Van der Ziel, G. J., *The Rotterdam Rules*, p. 199.

護交易安全，這是單證託運人制度設定的重要任務。⁷¹ 又因為《鹿特丹規則》並沒有規定單證託運人必須是向承運人交付貨物的賣方，其範圍遠大於賣方的範圍，根據其定義可以推出其還可能是買賣合同之外的第三人，包括發貨人等，從而該規則的設計實際上也為發貨人保護自身權益提供了很好的路徑。⁷² 但單證託運人的定義中“同意”二字則可能導致識別單證託運人的標準存在一定的模糊，該同意是否要求明示或書面？在未來的司法實踐中勢必會引發爭論。⁷³ 但至少可以肯定的是，只要買賣雙方在買賣合同明確寫明賣方作為單證託運人，那麼就足以表明此時賣方是同意成為單證託運人，從而介入買方和承運人之間的運輸合同，並能援引相關規定來保護自身權益。《鹿特丹規則》所創設的單證託運人制度對客觀貿易實踐的總結和法律化，從而填補了傳統國際海上貨物運輸公約存在的不足，確實能夠為FOB項下的賣方提供獲取提單的權利和權益保護路徑。⁷⁴

五、統一保障：條約適用與解釋

（一）《鹿特丹規則》在締約國的適用路徑⁷⁵

從國際條約法的理論和各國實踐來看，如果要在某一國國內執行一個根據國際法對該國已生效的國際條約，特別是要在該國法院適用該條約的規定裁判案件，需要通過該國國內法把該條約併入該國法律體系。⁷⁶ 而條約在締約國國內的適用問題，則涉及到國際法與國內法的關係問題，具體來說就是締約國為了履行條約義務，不能沒有在國內執行條約的相關措施，不過這項執行措施究竟採取何種方式則屬於國內法範疇。⁷⁷ 有關國際法和國內法的關係理論通常表現為一元論或二元論，即在一個共同領域中，國際法和國內法規則同時有效，問題是哪一個居主導作用？⁷⁸ 但現在越來越多的法學家希望避開一元論和二元論的對立，認為這兩種理論的邏輯結果都與國際、國內機構及其法院的行為方式相衝突，故而更表明側重於實踐而非理論的觀點。⁷⁹ 一項生效的條約自締約國符合條約規定的生效要件之日起對該國具有效力，即該國要受其條約義務的約束，條約當然要適用於該締約國。但條約如何在該締約國適用？或者說，條約在該締約國內的執行，又是各國在國際法層面需要解決的問題，即如何履行其作為締約國的條約義務？

在實踐中各國在國內推行國際法，通常有自動納入和立法轉化兩種做法：兩者的區別在於：生

⁷¹ 姚瑩：《對〈鹿特丹規則〉“平衡之道”的再認識——兼論中國的現實選擇》，《中國海商法年刊》2011年第22卷第2期，第42頁。

⁷² 袁發強、馬之遙：《平衡抑或完善——評〈鹿特丹規則〉對海運雙方當事人權利與義務的規制》，第21頁。

⁷³ 司玉琢、韓立新主編：《〈鹿特丹規則〉研究》，第41頁。

⁷⁴ 張玉卿：《〈鹿特丹規則〉的“單證託運人”之規定——兼與FOB賣方權益零保護觀點之磋商》，《中國海商法研究》2012年第23卷第2期，第10頁。

⁷⁵ 參見莫世健、陳石：《中國加入〈TIR公約〉對中韓貿易的影響》，“一帶一路戰略意義和法律課題”國際學術研討會會議論文，韓國海洋科技研究院海洋政策研究所，2016年。

⁷⁶ 李浩培：《條約法概論》，北京：法律出版社，1987年，第380頁；趙建文：《國際條約在中國法律體系中的地位》，《法學研究》2010年第6期，第191頁。

⁷⁷ 余敏友、周陽：《論從建設社會主義法治國家角度構建條約在我國的適用模式》，《武漢大學學報（人文社會科學版）》2000年第53卷第2期，第202頁。

⁷⁸ [英]伊恩·布朗利：《國際公法原理》，曾令良、余敏友等譯，北京：法律出版社，2007年，第31頁。

⁷⁹ [英]伊恩·布朗利：《國際公法原理》，第32頁。

效條約對締約國而言是可以整體直接適用而納入國內法體系，還是每次適用都要有權機構賦予具體條約的可適用性，許多國家以規則的來源為標準，交換使用這兩種方法。⁸⁰ 美國憲法將條約視為本國法的一部分，是同憲法一樣具有最高效力的法律的一種，不過在實踐中將條約區分為自動執行的條約和非自動執行的條約。⁸¹ 美國政府締約時的意圖決定一個條約是否可以在美國自動執行或者需等立法或者相應的執法、行政措施加以執行，判斷標準包括條約語言是否具有鼓動性或者不確定性及其條約是否意在創設私人權利等等。⁸² 在條約與國內法發生衝突時，如果與之衝突的是州憲法和法律，條約優先；但若與之衝突的是聯邦法律，則適用後法優於先法的原則。⁸³ 而英國就採取和美國截然不同的做法，條約在沒有轉化為英國國內法之前在英國就不具有效力，轉換後也不是具有最高效力的法律，甚至議會可以制定與之不一致的立法，至於違背條約義務而承擔國家責任則是另外一個層面的問題。⁸⁴ 英國採取立法轉換的方法與其憲政體制有關，因為英國批准條約的權力在國王，而國內立法的權力則屬於議會，條約經國王批准即完成締約程序而生效，若允許生效條約具有直接可適用性而直接在英國法院適用的話，則相當於賦予了國王立法權，侵犯了英國憲法賦予議會的立法權。⁸⁵ 故而，對英國生效的條約想要在英國法院可執行，必須經議會法案通過先將該條約轉換為英國法的一部分，從而對英國法院有直接約束力。⁸⁶ 對於條約適用，國際實踐是混合型的，但這並不意味着這一方面沒有規則，而應就具體問題具體分析。⁸⁷ 正如《鹿特丹規則》在締約國的適用問題，不僅要討論締約國在條約適用方面的立法，還要結合該公約的性質區分各國實踐中的做法。但國際條約是以語言來作為記載和表達的工具，各國語言的差異性和開放性也都會導致公約用詞在理解上的偏差，故而在條約適用層面就應考慮條約所表達的法律規範語境。⁸⁸ 其中語境就包括了語言本身構成的語境、整個法律體系構成的語境、法律的目的和價值的材料構成的語境和有關於立法者意圖構成的語境等四個方面的內容。⁸⁹

(二)《鹿特丹規則》的解釋方法

《鹿特丹規則》本文制定通過後，其規則的生命在於實踐，只有各締約國通過直接適用或間接適用的方式讓條約得以具體化，公約的目的才得以實現。在適用、實施和執行法律規範時，實際上也是法律具體化和特殊化的過程。⁹⁰ 既然《鹿特丹規則》在實踐中需要由法院和仲裁機構來解釋和適用，如果具有不同法律背景和法律傳統的法官、仲裁員都以本國法的知識體系、思維方式、法律理念和解釋技巧去理解、解釋《鹿特丹規則》，則《鹿特丹規則》統一海上貨物運輸法律制度的努

⁸⁰ 賈兵兵：《國際公法：理論與實踐》，北京：清華大學出版社，2009年，第83-84頁。

⁸¹ 周忠海主編：《國際法》，北京：中國政法大學出版社，2007年，第31頁。

⁸² 賈兵兵：《國際公法：理論與實踐》，第88-89頁。

⁸³ 周忠海主編：《國際法》，第32頁。

⁸⁴ 賈兵兵：《國際公法：理論與實踐》，第91頁。

⁸⁵ 趙建文：《國際條約在中國法律體系中的地位》，《法學研究》2010年第6期，第190頁。

⁸⁶ [英]伊恩·布朗利：《國際公法原理》，第39頁。

⁸⁷ 賈兵兵：《國際公法：理論與實踐》，第95頁。

⁸⁸ 孫希堯：《國際海事私法統一研究：條約角度》，北京：智慧財產權出版社，2014年，第123-126頁。

⁸⁹ 張志銘：《法律解釋操作分析》，北京：中國政法大學出版社，1999年，第98-100頁。

⁹⁰ [美]E·博登海默：《法理學：法律哲學與法律方法》，鄧正來譯，北京：中國政法大學出版社，1999年，第237頁。

力將付諸東流。⁹¹ 但條約在實踐中肯定需要法律解釋，如何克服解釋者的主觀局限性或者說確立一套統一的解釋方法則顯得尤為重要。《鹿特丹規則》第2條規定了本公約的解釋規則，在解釋時應當考慮到本公約的國際性，考慮到促進統一適用本公約和在國際貿易中遵守誠信的需要。⁹² 相比於《漢堡規則》第3條所規定的公約解釋規則之國際性和促進統一而言，《鹿特丹規則》增加了一項在國際貿易中遵守誠信的需要。⁹³ 換言之，《鹿特丹規則》的解釋需要遵循三個方面的因素：國際性、促進統一、貿易誠信。國際性是《鹿特丹規則》的文本內容之體現，在解釋時考慮公約的國際性可謂是文本解釋的必然要求。促進統一是《鹿特丹規則》的目標，在解釋時考慮到促進統一適用本公約可謂是目的解釋的必然指向。而貿易誠信也是為了促進交易公平正義，在解釋時考慮到在國際貿易中遵守誠信的需要也是目的解釋的必然要求。那麼，《鹿特丹規則》主要要遵循的解釋原則就應該是本文解釋和目的解釋，至於《鹿特丹規則》第2條則是指明了解釋的具體方向。就解釋原則而言，《維也納條約法公約》作為一項其原則和規則被國際社會普遍認可的公約，其第三節條約之解釋的第31條至第33條所確立的國際公約解釋原則可以作為補充。⁹⁴ 實際上，《鹿特丹規則》第2條所確立的解釋規則可以在《維也納條約法公約》第31條至第33條所確立的解釋原則中找到出處。

在解釋《鹿特丹規則》的時候應當遵循如下三個具體解釋方法：第一，文義解釋。文義解釋作為一項最基本的解釋原則，是指從法律條文所運用的語言的含義來說明法律規定的內容。⁹⁵ 《鹿特丹規則》具體條款用語在被解釋時應按照公約文本上下文之通常意義來善意解釋之，此處的公約文本上下文還應包括全體當事國間因締結條約所訂與條約有關之任何協定和一個以上當事國因締結條約所訂並經其他當事國接受為條約有關文書之任何文書。⁹⁶ 又因《鹿特丹規則》作為一項國際公約，公約內容又決定了其規則的國際性，所以在文義解釋時應有國際視野，應參考國際慣例及具有同等性質的可類比的國際私法性質的公約之用詞，不能局限於一國的國內法之法律概念加以理解。⁹⁷ 第二，歷史解釋。歷史解釋是指通過研究有關立法的歷史資料或從新舊法律的對比中瞭解法律的含義。⁹⁸ 若依照文義解釋所導致的結果是公約用詞意義仍屬不明或難解或所獲結果顯屬荒謬或不合理時，為了確定其意義，得使用解釋之補充資料包括條約之準備工作及締約之情況在內。⁹⁹ 為了確定公約中具體的規則條款在制定時的用意，則應對該條款在整個制定形成過程中的討論情況進行梳理，從而探究公約起草者的立法原意，很有可能實踐中的理解差異也是公約制定過程中的意見分歧所在。第三，目的解釋。目的解釋是指從制定某一法律的目的來解釋法律，不僅包括原先制定該法律時的立法目的，也可以指該法律在當前條件下應包含的客觀目的。¹⁰⁰ 正如《鹿特丹規則》第2條

⁹¹ 司玉琢、曹興國：《海上貨物運輸法律制度的形式統一與實質統一——兼論〈鹿特丹規則〉第2條》，第70頁。

⁹² See *United Nations Convention on Contracts for the International Carriage of Goods Wholly or Partly by Sea*, Art. 2.

⁹³ See *United Nations Convention on the Carriage of Goods by Sea*, Art. 3.

⁹⁴ 中國於1997年5月9日加入《維也納條約法公約》，參見全國人大常委會關於我國加入《維也納條約法公約》的決定（1997年5月9日通過）。

⁹⁵ 舒國滢：《法理學導論》，北京：北京大學出版社，2006年，第236頁。

⁹⁶ See *Vienna Convention on the Law of Treaties*, Art. 31. 2.

⁹⁷ See *Vienna Convention on the Law of Treaties*, Art. 31. 3.

⁹⁸ 舒國滢：《法理學導論》，第237頁。

⁹⁹ See *Vienna Convention on the Law of Treaties*, Art. 32.

¹⁰⁰ 舒國滢：《法理學導論》，第237頁。

所確立的解釋規則之要求促進統一，這是本公約在目的解釋時應遵循的大方向，在促進統一的方向下對具體條款和用詞進行解釋。而為了適應國際貿易中遵守誠信的需要，在對《鹿特丹規則》具體條款和用詞在實踐中進行解釋時，當然應考慮交易公平和正義，作出有利於貿易誠信一方的解釋。上述解釋方法在實踐中往往是綜合運用的，從而達到公約目的和維護交易的公平正義。一項私法性質的國際公約若要在國際貿易中被普遍認可和廣泛適用，必然要求按照適用該公約的規則所能得到的結果是公平正義的，否則即便是一方當事人因一時之交易地位差異而妥協適用，該公約也總有一天會被摒棄。

參考文獻 References：

- 司玉琢、蔣躍川：《國際貨物運輸的世紀條約——再評〈鹿特丹規則〉》，《法學雜誌》2016年第6期，第27-34頁。Si, Y. & Jiang, Y., “A Century Convention for Goods Carriage By Sea - Again Comments on *Rotterdam Rules*,” *Law Science Magazine*, no. 6, 2012, pp. 27-34.
- 余敏友、周陽：《論從建設社會主義法治國家角度構建條約在我國的適用模式》，《武漢大學學報（人文社會科學版）》2000年第2期，第202-206頁。Yu, M. & Zhou, Y., “China’s Struggling for the Rule of Law and the New Model of Treaty Application in China,” *Wuhan University Journal (Humanities & Social Sciences)*, vol. 53, no. 2, 2000, pp. 202-206.
- 李璐玲：《〈鹿特丹規則〉對承運人責任的權衡：一個得失兼具的體系》，《中國海洋大學學報（社會科學版）》2013年第2期，第25-29頁。Li, L., “Liability of Carriers Weighed by *Rotterdam Rules*: A System with Both Gains and Losses,” *Journal of Ocean University of China (Social Sciences)*, no. 2, 2013, pp. 25-29.
- 祁歡：《〈鹿特丹規則〉對無單放貨承運人責任制度的影響》，《北京工商大學學報（社會科學版）》2010年第6期，第56-62頁。Qi, H., “Carrier’s Liability for Delivery of the Goods without Bills of Lading under the *Rotterdam Rules*,” *Journal of Beijing Technology and Business University (Social Science)*, vol. 25, no. 6, 2010, pp. 56-62.
- 姚瑩：《〈鹿特丹規則〉對承運人“憑單交貨”義務重大變革之反思——交易便利與交易安全的對弈》，《當代法學》2009年第6期，第120-129頁。Yao, Y., “Reflections on the Major Reform of the Carrier’s Obligation of ‘Delivery of Goods with Production of B/L’ in the *Rotterdam Rules*,” *Contemporary Law Review*, no. 6, 2009, pp. 120-129.
- 胡長勝：《〈鹿特丹規則〉下貨物控制權若干問題淺析》，《中國海商法年刊》2011年第4期，第11-16頁。Hu, C., “On Certain Issues Concerning the Right of Control in the *Rotterdam Rules*,” *Annual of China Maritime Law*, vol. 22, no. 4, 2011, pp. 11-16.
- 袁發強、馬之遙：《平衡抑或完善——評〈鹿特丹規則〉對海運雙方當事人權利與義務的規制》，《中國海商法年刊》2009年第4期，第17-12頁。Yuan, F. & Ma, Z., “Balancing or Improving - Analyze the Impact on the Rights and Liabilities of the Parties in Marine Transport Regulated in the *Rotterdam Rules*,” *Annual of China Maritime Law*, vol. 20, no. 4, 2009, pp. 17-22.

張玉卿：《〈鹿特丹規則〉的“單證託運人”之規定——兼與FOB賣方權益零保護觀點之磋商》，《中國海商法研究》2012年第2期，第3-10、16頁。Zhang, Y., “Provisions of Documentary Shipper in the *Rotterdam Rules* - Discussion of the View of FOB Seller’s Rights and Interests Have No Protection,” *Chinese Journal of Maritime Law*, vol. 23, no. 2, 2012, pp. 3-10, 16.

陳石：《論〈鹿特丹規則〉對“一帶一路”重要性》，《中國海商法研究》2016年第1期，第9-16、32頁。Chen, S., “Discussion on the Importance of *Rotterdam Rules* to One Belt and One Road,” *Chinese Journal of Maritime Law*, vol. 27, no.1, 2016, pp. 9-16, 32.

Sturley, M. F., Fujita, T., & Van der Ziel, G. J., *The Rotterdam Rules*, London: Sweet & Maxwell, 2010.