

影響《鹿特丹規則》生效的主要因素分析

陳 石

摘 要：《鹿特丹規則》作為國際海上貨物運輸規則統一化進程的最新成果，能反映時代特徵和當下的航運需求，表明了國際海上貨物運輸法律制度的發展方向。已生效的國際海上貨物運輸規則從通過到生效均耗時久，《鹿特丹規則》從通過至今已十一年有餘。分析影響《鹿特丹規則》生效的主要因素，有助於把握公約動態。基於海商立法的國際性，在《中國海商法》修改之際，亦有必要加強對國際公約的研究。

關鍵詞：法律統一化 《鹿特丹規則》 生效因素

Analysis on Factors Affecting the Entering into Force of the *Rotterdam Rules*

CHEN Shi

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

Abstract: The *Rotterdam Rules*, being the newest achievement on the unification of the rules on international carriage of goods by sea, is a reflection of the features and needs of the maritime shipping and an indication of how the legal system of carriage of goods by sea has developed. It has taken long for all those other existing effective rules on international carriage of goods by sea to have come into effect. Unexceptionally, it has already been 11 years since the adoption of the *Rotterdam Rules*. A thorough analysis on the main factors affecting the entering into force of the *Rotterdam Rules* will contribute to further research and update of the *Rotterdam Rules*. In view of the feature of internationalization of the legislation on maritime law, it is crucial to deepen the research of such international conventions as the amendment of *Maritime Law of the PRC* has been put on the agenda.

Keywords: unification of laws, *Rotterdam Rules*, affecting factors

* 本文係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）、2019年中央高校基本科研業務費中山大學青年教師培育項目《內地和香港國際海上貨物運輸承運人責任法律的衝突與協調》（項目批准號：19wkpy11）的階段性成果。

收稿日期：2020年1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

作為國際海上貨物運輸規則統一化的最新成果，《鹿特丹規則》（*Rotterdam Rules*）於2008年12月11日獲得聯合國大會通過，該公約全稱為《聯合國全程或部分海上國際貨物運輸合同公約》（*United Nations Convention on Contracts for the International Carriage of Goods Wholly or Partly by Sea*），其確立了管轄託運人、承運人和發貨人在含有國際海上運程的門到門運輸合同下所享權利和所承擔義務的統一現代法律制度。¹《鹿特丹規則》的立法進程可以追溯到1996年聯合國國際貿易法委員會第二十九屆會議審議一項有關審查國際海上貨物運輸領域有無必要制定一項比現有法律更為統一的規則之建議。²本着促進規則協調和統一的目的，《鹿特丹規則》在起草過程中除了有各國政府參與外，還向與國際海上貨物運輸相關的國家協會和國際組織等收集資料和意見，共完成“三讀”才形成了公約的正式文本。³

截至2019年底，目前已有26個國家簽署了《鹿特丹規則》，其中西班牙（加入時間為2011年1月19日）、多哥（加入時間為2012年7月17日）、剛果（加入時間為2014年1月28日）、喀麥隆（加入時間為2017年10月11日）和貝寧（加入時間為2019年11月7日）這5個國家已經完成了公約的國內批准程序而遞交了批准書⁴，但依照《鹿特丹規則》第94條之生效條件，至少要有20個國家批准加入公約才能生效⁵，目前《鹿特丹規則》尚未生效。在《鹿特丹規則》的26個簽署國中，丹麥、法國、希臘、荷蘭、挪威、西班牙和美國可被視為貿易大國或航運大國或兼具貿易大國和航運大國的雙重身份，而在西班牙、多哥、剛果、喀麥隆和貝寧5個完成了公約國內批准程序的國家中，只有西班牙可被視為在國際航運市場中擁有重要的地位。《鹿特丹規則》是否能夠成功或很快產生實質性影響，與世界主要貿易大國對它的態度相關；同樣，簽署國的國際航運地位對該規則的成功與否以及發展方向會產生決定性的影響。⁶換言之，國際經貿因素和國際航運因素是決定《鹿特丹規則》能否生效的主要原因，這一點與經濟全球化是法律統一化的根本原因如出一轍。在經濟全球化下，政治因素相比上述因素而言次之，政治上的對立會阻礙法律統一化的進程。而公約文本因素和一國國內法因素，同樣也會在一定程度上影響着公約的生效。

不管《鹿特丹規則》生效與否，公約中的原則和規則在一定程度上都能反映時代特徵和當下的航運需求，表明國際海上貨物運輸法律制度的發展方向。自該規則於2008年通過至今，它一直是海商法學界關注的焦點。例如，從中國知網檢索國內學術期刊所見的直接相關文章就有三百多篇。考慮到海商法這一學科在中國法學界的“小眾研究”位置，不得不說它已引起了相關廣泛的關注。⁷

¹ United Nations Commission on International Trade Law, *United Nations Convention on Contracts for the International Carriage of Goods Wholly or Partly by Sea*, Vienna: United Nation, 2009.

² 《大會正式記錄，第五十五屆會議，補編第17號》，A/55/17。

³ “三讀”即第十九屆、第二十屆和第二十一屆三次會議，參見司玉琢、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1-19頁。

⁴ Status: United Nations Convention on Contracts for the International Carriage of Goods Wholly or Partly by Sea (New York, 2008) (the “Rotterdam Rules”), https://uncitral.un.org/en/texts/transportgoods/conventions/rotterdam_rules/status, retrieved on 15th January 2020.

⁵ See *United Nations Convention on Contracts for the International Carriage of Goods Wholly or Partly by Sea*, Art.94.1.

⁶ 莫世健：《中國在“鹿特丹時代”國際海運秩序構建中角色的理性思考》，《中國海商法年刊》2011年第1期，第38頁。

⁷ 何志鵬：《〈鹿特丹規則〉的中國立場》，《中國海商法年刊》2011年第2期，第26頁。

自《鹿特丹規則》規則面世以來，它所引發的熱議不斷，特別是質疑聲由小變大。例如，在2011年11月29日舉行的中國國際經濟法學會年會上，學者們遞交的相關論文就有14篇。而《國際經濟法學刊》在2011年第18卷第4期出版了海商法論文專輯，更有6篇文章在不同程度上對其提出了質疑。⁸ 此後時隔數年，《鹿特丹規則》便漸漸淡出學界討論的議題，但確有必要再度對該問題發起討論。特別是從2018年11月發佈的《中華人民共和國海商法（修改徵求意見稿）》中亦可看出，《鹿特丹規則》所創設的控制權制度等已被國內修法進行吸收借鑒。⁹ 海商立法國際性的重要表現形式，便是與國際公約接軌。此次恰逢海商法修改，2019年12月18日召開的交通運輸部部務會上已在審議《中華人民共和國海商法（修改送審稿）》，據此可見加強對《鹿特丹規則》的研究就顯得尤為重要。

一、國際經貿因素

國際海上貨物運輸作為國際貿易的衍生環節，其根本宗旨在於服務全球經濟貿易往來，而《鹿特丹規則》作為目前國際海上貨物運輸領域法律體系的重大變革，不論其最終是否生效，都會對國際貿易乃至各國的經濟佈局產生深遠的影響。¹⁰ 法律規則能作用於國際經濟貿易，同樣的國際經濟貿易也影響着法律規則，這裏的影響包括了國際經濟貿易中出現的新型的法律關係對於新規則的需求。比如集裝箱時代下國際經濟貿易的發展促進了“門到門”多式聯運這種新型的運輸方式，那麼就需要一項能夠調整這類運輸方式的法律規則，而新規則的產生又會進一步促進這種運輸方式的發展，從而反作用於國際經濟貿易的發展。再比如國際經濟貿易領域中電子商務的應用會滲透到國際海上貨物運輸領域，電子單證在一定程度上能解決紙質單證流轉速度慢到導致無單放貨等問題，那麼如何應對電子商務在國際海上貨物運輸的發展及其更好地銜接運輸法和貿易法規，則在國家海上貨物運輸法律制度中需要新的規則加以填補目前的立法空白。商業領域的發展日異月新，特別是隨着科技的進步會翻天覆地，具體到國際海上貨物運輸領域，則需要一項滿足國際經濟貿易和航運實踐雙重需求的國際公約，且只有滿足雙重需求的國際海上貨物運輸公約，才會被國際社會所普遍認可。《鹿特丹規則》正是基於關注到了海上貨物運輸法律的制度缺乏統一，未能充分考慮到現代商業和運輸做法中的集裝箱化、門到門運輸合同和適用電子運輸單據等問題，從而創設一套新的規則對其進行規範，以促進法律確定性和提高國際貨物運輸效率。

國際航運業的興衰與否，則與國際經濟貿易的發展程度息息相關，正如國際貿易中跨境運輸八九成都是靠國際海運來完成，所以只要國際經貿發展處於持續增長狀態，國際航運業必然會興盛。經濟增長影響着跨國貿易，從而影響着國際海運市場，這幾方面都是相互影響的，所以說國際經濟

⁸ 參見吳煥寧：《對〈鹿特丹規則〉性質的質疑》，《國際經濟法學刊》2011年第4期，第1-14頁。張永堅：《對〈鹿特丹規則〉的態度選擇》，《國際經濟法學刊》2011年第4期，第15-34頁。張麗英：《從貨方視角看〈鹿特丹規則〉》，《國際經濟法學刊》2011年第4期，第35-49頁。郭瑜：《中國不應加入〈鹿特丹規則〉的若干理由》，《國際經濟法學刊》2011年第4期，第50-70頁。Jose M. Alcantara 等：《〈鹿特丹規則〉引發的憂慮》（李俊譯），《國際經濟法學刊》2011年第4期，第71-88頁。何立新、陳永燦、程閔：《海上貨物運輸國際公約：四分格局還是一統天下——〈鹿特丹規則〉生效要件說起》，《國際經濟法學刊》2011年第4期，第89-105頁。

⁹ 陳石：《國際海運規則統一化的成因及對中國的啟示——紀念改革開放四十週年》，《中國海商法研究》2019年第1期，第72頁。

¹⁰ 張麗英等：《〈鹿特丹規則〉對進出口的影響》，北京：中國政法大學出版社，2013年，第210頁。

貿易的發展對《鹿特丹規則》的生效也有着一定的影響。除此之外，正如國際航運因素中的國際航運大國的態度一般，國際經貿因素中國際貿易大國的態度對於《鹿特丹規則》的生效與否也有着重要的影響力。國際貿易大國主要考慮的是貨方利益，即進出口人的利益，即《鹿特丹規則》相比於其他已生效的國際海上貨物運輸公約而言，是否更有利於保護貨方的利益。《漢堡規則》相比《海牙規則》或《海牙—維斯比規則》而言，在託運人和承運人的利益平衡中，肯定是往託運人一方傾斜，即加大了對貨方利益的保護，但該公約的影響力並不大，並沒有得到普遍適用。《鹿特丹規則》在增加承運人義務和責任的同時，對託運人一方也提出了相應的要求，但從新規則對貨方利益即進出口人的利益保護這一方面而言，明顯要高於《海牙規則》等已生效的任何一個國際海上貨物運輸公約。從這一點上來說，《鹿特丹規則》應該是能取得貨方利益團體的支持，但同時必須指出的是不少貿易大國同時也是航運大國，在對公約對本國影響的判斷分析中必然要綜合考慮各方利益。

二、國際航運因素

從《海牙規則》《海牙—維斯比規則》和《漢堡規則》這幾個已生效的國際公約的性質和出台背景就可以得知，國際航運因素對國際海上貨物運輸公約的生效及其發展方向有着重要的影響力。同樣的，國際航運因素對《鹿特丹規則》的生效與否及其發展方向必然也有着重要的影響，這裏的因素包括國際航運業的興衰和航運大國及其國際海上貨物運輸承運人的態度。假設國際航運業處於興旺的持續發展市場狀態，必然導致國際海上貨物運輸業務量的增加，可以預測隨之而來的便是交易各方爭議的增多，那麼在這種情況下對於可適用規則的需求便變得尤為緊迫，則有助於《鹿特丹規則》的生效。反之，若是國際航運業處於低迷的市場狀態，則不利於國際海上貨物運輸承運人的生存和發展，那麼在這種情況下若是還要增加承運人的義務和責任，《鹿特丹規則》或許會遭致承運人一方利益團體的抵制。現行已生效的國際海上貨物運輸公約中影響力最大、適用範圍最廣的便是最早出台的《海牙規則》，而從《海牙規則》到《鹿特丹規則》這幾個國際公約的發展方向來看，趨勢是向着增加承運人義務和責任，從而加強對託運人的保護以平衡託運人和承運人的利益。至於國際公約呈現如此的發展趨勢，則跟科學技術的進步和市場主體地位的變化都有關係，但若國際航運業受國際金融危機的影響低迷到威脅國際承運人的基本生存，特別是出現各大國際航運企業都出現破產之時，則新的《鹿特丹規則》便是生不逢時以至於難以生效。

航運大國對《鹿特丹規則》的生效及其發展方向的影響在於：其一，若是航運大國加入公約，不僅增加了締約國數量加快公約生效，且會帶動其他國家批准加入新公約；其二，一項國際海上貨物運輸公約的影響力在於其廣泛的適用程度，只有航運大國支持該公約才能促成《鹿特丹規則》在航運實踐中廣泛加以應用。航運大國對於是否加入或批准國際海上貨物運輸公約，很大程度上取決於該公約對其本國國際航運業的影響，或者說一國在判斷是否加入一項私法性質的國際公約時必然要考慮本國利益。這裏的利益考量則是一種分析預判，通常會去徵求本國國際海運相關市場主體或利益團體的意見，而後在對比《鹿特丹規則》與《海牙規則》等已生效的國際公約從而預測批准加

入新公約對本國國際航運業及其相關經營主體可能產生的各方面影響。¹¹ 這裏所涉及的本國國際海運相關市場主體，既包括最直接的船公司，也包括整個運輸環節中可能涉及到的國際海運輔助業務主體，即《鹿特丹規則》下海運履約方中的港站經營人、國際海運貨物裝卸公司等。從長遠的角度來看，隨着科技的進一步發展和船貨雙方市場地位的進一步平衡，基於對已過時的內容的摒棄和新現象對新規則的需求，《鹿特丹規則》所創設的原則和規則既然是符合航運市場實踐的發展需求，也符合理法上公平和正義的需求，那麼就代表了國際海上貨物運輸法律制度的一個發展方向，國際承運人遲早也要接受這樣一項新的原則規則。總體來說，航運大國和貿易大國的態度對於《鹿特丹規則》的生效與否及其發展方向的影響是最大的。

三、政治因素

一項國際公約的生效與否，很大程度上取決於主權國家的利益平衡，或者說一個國家在決定是否加入一項國際公約的時候，主要的衡量標準便是國家利益。對於國際海上貨物運輸公約而言，一國的國家利益主要是衡量船方利益與貨方利益，由於利益衝突的船方利益團體和貨方利益團體會通過各種形式向政府表態或施加壓力從而試圖尋求自身利益。在一國國內，經濟團體又能作用於政治團體，故而間接影響着一國在經濟事務上的決策，且一國在經濟事務上的決策必然要徵求相關利益團體的意見。由於一國國內不同利益團體的鬥爭壓力，一國在加入一項私法性質的國際公約時，可能就會出現審慎決策的觀察態度，甚至在利益團體鬥爭過於激烈的情況下，一國基於維護穩定的需求則對該國際公約的生效態度則可能會為消極。實際上，《漢堡規則》的出台便是為了滿足發展中國家貨方利益團體需求的政治化產物，雖然該公約整體上平衡了船貨雙方的利益，但許多規定與當時的航運實踐不一致，因此許多條款的實施條件不夠成熟，以至於政治化的產物《漢堡規則》無法獲得國際社會廣發認可。¹² 換言之，一項新的國際海上貨物運輸公約想要獲得更廣泛的支持，則必須要獲得船貨雙方利益團體的支持，否則難以取代《海牙—維斯比規則》體系下的國際海上貨物運輸法律制度。單一的航運大國當然更多的是考慮《鹿特丹規則》對本國船方利益團體的影響，而單一的貿易大國當然更多的是考慮《鹿特丹規則》對本國貨方利益團體的影響，這時候兼具航運大國和貿易大國雙重身份的國家態度則對《鹿特丹規則》的生效與否顯得至關重要，而此類國家對該公約的態度必然會考慮本國船貨雙方利益團體的態度或者說壓力。

除了一國國內的利益團體鬥爭會對一國是否批准加入一項私法性質的國際公約產生影響外，一國在國家社會上與其他國家的政治關係也會影響着其對某一國際公約的態度。正如在《亞洲基礎設施投資銀行協定》（以下簡稱《AIIB協定》）的生效過程中，菲律賓遲遲不簽約的原因想必最重要的就是考慮政治因素，即菲律賓和中國在南海問題上存在分歧而當時正處於南海仲裁案期間，而亞洲基礎建設投資銀行是美國領導的世界銀行和日本領導的亞洲開發銀行的強力對手，菲律賓會顧及世界政治經濟形勢而遲遲不簽約，但又想最大限度地從亞洲基礎建設投資銀行中獲取經濟利益，即

¹¹ 胡正良、於世成、郝丙貴等：《〈鹿特丹規則〉影響與對策研究》，北京：北京大學出版社，2014年，第221頁。

¹² 胡正良、於世成、郝丙貴等：《〈鹿特丹規則〉影響與對策研究》，第227頁。

綜合考慮本國經濟利益後，還是在《AIIB協定》生效之後又卡在截止日期前的最後一天簽約。¹³ 換言之，菲律賓在簽署《AIIB協定》時，一方面因為政治因素不願意去推動該公約的生效進程，但由於本國經濟利益的考慮又選擇了在《AIIB公約》已然生效之後卡在截止日期前的最後一天簽約去簽約，從而能以意向創始成員國的身份去獲取最大限度的政策優惠與經濟利益。不少國家因為在政治上與美國站邊，以至於在批准加入公約的態度上也與美國保持一致，這是國際政治經濟形勢的現狀，而美國的態度及其美國對《鹿特丹規則》的推動影響，也是各國所必須接受和應對的國際現實。¹⁴ 換言之，若是美國能批准加入《鹿特丹規則》，筆者預測會有不少國家相繼跟隨美國的腳步成為該公約的締約國。這種情況以史為鑒，在《海牙規則》於1924年制定通過後的十年間，即便是最早受到當時的航運大國英國的認可和推動，但也並沒有取得國際社會的廣泛認可，而在美國於1937年6月29日批准加入該公約後，《海牙規則》所創設的國際海上貨物運輸法律制度才得以普遍使用。¹⁵ 但當前中美貿易戰等客觀現狀又給公約的生效蒙上了一層霧霾，而經濟全球化又能在很大程度上緩解不同意識的對立，全球經濟與政治本身就不可分。美國財政部於2020年1月13日發佈報告，取消了其於2019年8月對中國列為滙率操作國的認定，該消息背後折射出來的信息亦是中美關係的變化。

除了各個主權國家的政治因素對國際公約的生效及其生效後的影響產生影響力外，國際組織對公約的影響力也不可小覷。幾乎所有重大海事公約都由國際海事委員會、國際海事組織、聯合國國際貿易法委員會、聯合國貿易和發展會議、國際勞工組織等國際組織參與起草並制定，對國際海事立法的統一起着非常重要的作用。¹⁶ 由於國際組織對其成員國過有着一定的影響力，那麼作為國際海上貨物運輸公約而言，與之密切相關的國際貨運代理協會聯合會、船東互保協會國際集團、世界航運協會、歐洲船東聯合會、波羅的海國際航運公會、美國託運人協會、美國國家行業運輸聯盟、歐洲託運人理事會、亞洲託運人理事會、歐洲貨代運輸與清關協會等國際組織的態度也顯得尤為重要。當然，代表船方或貨方某一方利益團體的國際組織或許在公約的生效態度上會傾向於有利於自己利益團體一方的選擇。國際組織的分類，除了以性質和職能進行劃分外，還有以地址位置為標準進行劃分，於是就有了全球性國際組織和區域性國際組織之區別。區域性國際組織包括美洲國家組織、非洲國家組織、阿拉伯國家聯盟、東南亞國家聯盟和歐洲聯盟等，其中歐洲聯盟即歐盟，其前身歐洲共同體，是目前一體化程度最高的區域組織，其對成員國的影響力也最大，或者說該組織具有一定的超國家性，甚至會以歐盟整個單位一同加入某一項國際公約。¹⁷ 故而，歐盟國家間所達成的對外表態，也會對國際條約的生效及此後發展方向起着一定的影響作用。

¹³ 莫世健、陳石：《AIIB協定下國家豁免原則與中國法的衝突與協調》，《政法論叢》2016年第1期，第30頁。

¹⁴ 莫世健：《中國在“鹿特丹時代”國際海運秩序構建中角色的理性思考》，第41頁。

¹⁵ Faria, J. A. E., “Uniform Law for International Transport at UNCITRAL: New Times, New Players, and New Rules,” *Texas International Law Journal*, vol. 44, 2009, pp. 286-287.

¹⁶ 胡正良、於世成、郝丙貴等：《〈鹿特丹規則〉影響與對策研究》第227頁。

¹⁷ 邵津主編：《國際法》（第五版），北京：北京大學出版社，2014年，第311-313頁。

四、公約文本因素

《鹿特丹規則》第94條第1款規定了本公約於第二十份批准書、接受書、核准書或加入書交存之日起一年期滿後的下一個月第一日生效，換言之，其實質生效要件即至少有20個國家批准加入該公約。¹⁸《鹿特丹規則》所規定的生效要件僅要求締約國的數量達到一定數量，而並不對締約國的航運實力如船舶規模等內容有所要求，這與《漢堡規則》第30條第1款所規定的生效要件完全相同。¹⁹但不同於《海牙—維斯比規則》第13條第1款所規定生效要件，一方面要求締約國的數量要達到至少有十個國家批准加入該議定書，另一方面還要求這十個國家中至少應有五個交存批准書的國家是各擁有相當於或超過100萬總噸船舶的國家。²⁰以總噸為計量單位，而不是以噸為計量單位，這與採用體積或重量算法有關，亦是中國《海商法》對其所調整的海船要求是20總噸以上所採用的計量單位是一樣的。《海牙—維斯比規則》所規定的實質生效要件，則不僅要求締約國的數量達到一定的數額要求，還要求締約國的船舶總噸位達到一定的標準，即除了要求締約國數量外，還要求締約國本身的航運實力，這也跟公約的性質屬於國際海上貨物運輸公約有關。正如《AIIB協定》第59條規定該協定生效要件除了要至少有10個締約國之外，且要求所有締約國本協定附件一列出初始認繳股本的加總數額不少於認繳股本總額的50%，即除了要求締約國數量外，還要求締約國本身的經濟實力。²¹

不難發現，國際公約的生效要件一般都有締約國數量的限制，除此之外的其他要求則可能根據公約的性質和目的不同而略有差異，但通常來說是為了促進公約有更大的影響力；但若規則設置更多的生效要件要求，則意味着提高了公約實際生效的門檻。故而，《鹿特丹規則》所採取的公約生效要件相對來說門檻較低，僅要求締約國的數量，這有助於公約盡快生效。《鹿特丹規則》的生效要件條款設定與承運人賠償責任限制、海運之前之後的運輸區段等規則內容有關，是各方達成的一攬子妥協的結果，基本思路是該規則的生效要件既不能太高，也不能太低，即應該從該規則整體平衡的角度來考慮。²²僅就公約締約國數量這方面的要求而言，筆者持積極的態度，因為該公約本身就是利益平衡的妥協產物，只要妥協各方支持該公約，加上航運大國和貿易大國中出現帶頭批准加入的，想必不少對新公約處於謹慎觀望態度的國家會隨之陸續加入《鹿特丹規則》的。特別是2019年11月7日貝寧的批准加入，表明了《鹿特丹規則》亦處於他國的關注之中。

就公約本身而言，影響《鹿特丹規則》生效因素除了公約文本所設置的生效要件即生效難度外，還有公約實質性內容的合理性。這裏的合理性既包括該公約所創設的規則是否能解決現行國際貿易在國際海上貨物運輸領域所發展的電子商務及其國際航運實踐中蓬勃發展的多式聯運等新問題，還要考慮該公約對託運人和承運人各方利益的平衡，特別是隨着承託雙方地位的變化，一項妥協的私法性質的國際公約必然是利益協調的產物，能否被妥協各方所接受則會影響着公約的實際生

¹⁸ See *United Nations Convention on Contracts for the International Carriage of Goods Wholly or Partly by Sea*, Art. 94.1.

¹⁹ See *United Nations Convention on Contracts for the International Carriage of Goods Wholly or Partly by Sea*, Art. 30.1.

²⁰ See *Protocol to Amend the International Convention for the Unification of Certain Rules of Law Relating to Bills of Lading*, Art. 13.1.

²¹ See *Articles of Agreement of the Asian Infrastructure Investment Bank*, Art. 59.

²² 胡正良、於世成、郝丙貴等：《〈鹿特丹規則〉影響與對策研究》，第219頁。

效與否及其影響力。

總而言之，一項國際海上貨物運輸公約想要被國際社會所接受，其公約本文必然要為其服務的國際海運提供一套可適用的規則。若是新的國際海運公約不能針對國際貿易中電子商務和航運實踐中多式聯運等發展創設新的規則，亦或不能滿足船貨雙方對利益平衡的新需求，則難以改變目前國際海上貨物運輸領域已生效公約“三足鼎立”的分化局面，甚至有可能會出現“四足鼎立”，那麼在國際海上貨物運輸領域想要實現法律統一的目的就無法實現。

《鹿特丹規則》全文共96條，起草過程長達12餘年，且參與起草的主體不僅包括主權國家，還包括與之相關的國際組織等，既考慮了各方利益的平衡，又對商業或航運實踐中的新問題作出了規制，明確了參與主體的法律地位，從這一點來看它具有時代特徵，且富有實用性。相比公約文本的實質性內容而言，公約文本的行文結構和措辭用語等文字表述會影響參與國際海上貨物運輸的各方主體對於規則實質性內容的理解，故而在一定程度上也會影響公約的生效。對於傳統已生效的國際海運公約而言，隨着規則在國際航運中的適用，每一個法律用詞可能都會有其固定的解釋或相一致的解讀，那麼《鹿特丹規則》在對傳統已生效的國際海運公約進行變革時，能將目前影響力最大的《海牙—維斯比規則》體系中合理的部分繼承下來，這對於保持國際海上貨物運輸領域規則的穩定性和減少法律爭議是大有裨益的。²³ 故而從公約本文角度來看，《鹿特丹規則》可謂是一部具有先進性的國際公約，其制度設計能順應時代發展的需求，具有一定的合理性，且規則本身是向着實質正義發展的，符合國際海運市場公平有序發展的需求。

五、國內法因素

從國際社會統一立法的角度，國家主義和民族主義仍成為統一國際立法的障礙，許多國家並不願意放棄涉及本國重大利益事項的立法權，或者不參加有關國際公約，或者在公約允許的範圍內予以保留，或者對公約在適用時加以修改。²⁴ 這是因為依照《維也納條約法公約》第26條的規定，凡有效之條約對各當事國有拘束力，必須由各國善意履行。²⁵ 國際條約作為國際法的主要淵源之一，《維也納條約法公約》上述條款所確立的條約必須信守原則已經被國際社會所廣泛接受，對於已經生效的國際公約，各締約國有着善意履行公約的義務。換言之，國際公約的締約國要通過國內法程序完成公約在國內的適用和實施，以免國內法與國際公約出現衝突；至於締約國要用甚麼樣的方式和程序完成公約在國內的適用和實施問題，則留待各國國內法去解決。這就會導致一國在批准加入公約時會考慮該公約在本國的適用問題，或者說與本國現行國內法的衝突與協調問題。而公約在一國的批准加入和適用實施都會對該國產生一定的成本，這裏的主要成本便是守約成本，即當事國因為批准公約而改變行為所造成的成本損失，那麼國內立法與司法實踐與公約要求差別越大，則守約成本越高。²⁶ 特別是當國際公約與一國的重大利益事項存在立法衝突時，則該國批准加入該公約的可能性就變得相對較低，除非公約本身允許對相關衝突條款的保留。

²³ 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337頁。

²⁴ 胡正良、於世成、郝丙貴等：《〈鹿特丹規則〉影響與對策研究》，第228頁。

²⁵ See *Vienna Convention on the Law of Treaty*, Art. 26.

²⁶ 王曉榮：《國際童工公約的批准影響因素研究》，《中國青年政治學院學報》2013年第4期，第19頁。

在國際公約中設置保留條款，在一定程度上有助於公約取得更多國家的接受，因為即便特定國家對公約的個別條款難以接受，也可以對該條款予以保留而只接受公約的其他條款，但是公約的條款保留本身是不利於法律統一的，且會影響到公約的適用範圍，使公約目的變得無法實現或實現效果大打折扣。《鹿特丹規則》第90條明確規定了不准許對本公約作出保留，這當然有助於公約生效後達到其更廣泛的統一之目的，但卻給各國國內法與條約的衝突方面減少了一個緩衝協調的空間。²⁷換言之，在不允許作出公約保留的情況下，若是一國國內法所確立的國際海上貨物運輸法律制度本身跟《鹿特丹規則》的原則和規則相近或者說衝突越少，則該國批准加入《鹿特丹規則》的可能性就相對要大一些。從本質上來說，國內法因素對《鹿特丹規則》生效實施的影響，實際上主要還是由該規則對特定國際的國際航運和國際貿易等方面的影響。²⁸《鹿特丹規則》作為一項私法性質的國際公約，若是規則本身有利於主權國家的航運貿易，則即便出現立法衝突，該國也會選擇修改國內法而去適用新公約；但若規則本身對主權國家的航運貿易甚至航運安全等都會產生重大不利影響的話，則該主權國家會因為守約成本過高，而只能選擇不參加相關的國際公約。

六、代結語

《鹿特丹規則》的生效與否取決於多個方面的要素，而不是簡單的根據法律邏輯去判斷公約本文所體現的原則和規則是否解決了現有航運實踐中的問題。誠然，公約本文的先進性有助於獲得國際社會的認可，但各主權國家針對私法性質的國際公約是否加入和批准的態度上，主要考慮的會是本國利益。換言之，不同的國家因為自身狀況不同，即便同樣是貿易大國，有些國家以出口高科技產品為主而對海運的依賴度不高，而有些國家以出口傳統貨物為主則嚴重依賴國家海運，所以各國在《鹿特丹規則》的加入和批准的問題上，主要取決於其本國的行業利益團體，而不同利益團體之間的妥協則需要時間。以史為鑒，反觀傳統的三大國際海運公約之《海牙規則》《維斯比規則》和《漢堡規則》的生效進度，《海牙規則》於1924年8月25日簽署通過至1931年6月2日生效耗時近7年的時間²⁹，《維斯比規則》於1968年2月23日簽署通過至1977年6月23日生效耗時超9年的時間³⁰，而《漢堡規則》於1978年3月31日簽署通過至1992年11月1日生效耗時超14年的時間。³¹可見一項新的國際海上貨物運輸公約的生效時間要越來越長，《海牙規則》作為第一部國際海運公約，在制度空白的情況下統一規則的緊迫性尤為突出，亦需要7年的時間才能使之生效。而作為《海牙規則》的修訂，《維斯比規則》亦消耗了9年多的時間才完成生效手續；更別提已生效公約中最近的《漢堡規則》，更是需要長達14年多的時間才得以生效。於2008年底通過的《鹿特丹規則》又恰逢航運低谷屬於生不逢時，其生效亦需要更長一段時間。但美國在加入《鹿特丹規則》後，其國內保持積極推進的態度，而中國是持審慎觀望的態度，但也在對公約進行新一輪的評估。筆者預測《鹿特丹規

²⁷ See *United Nations Convention on Contracts for the International Carriage of Goods Wholly or Partly by Sea*, Art. 90.

²⁸ 胡正良、於世成、郝丙貴等：《〈鹿特丹規則〉影響與對策研究》，第229頁。

²⁹ Singh, M. N., *International Maritime Law Conventions (Volume 4)*, London: Stevens & Sons, 1983, pp. 3037-3045.

³⁰ Singh, M. N., *International Maritime Law Conventions (Volume 4)*, pp. 3049-3050.

³¹ 參見《聯合國海上貨物運輸公約》（1978年，漢堡）（《漢堡規則》），https://uncitral.un.org/zh/texts/transportgoods/conventions/hamburg_rules，2020年1月15日訪問。

則》在未來十年，隨着國際海運的發展會被國際社會所逐漸接受而生效，並產生實質影響力。

與被強烈批評為國際社會政治鬥爭產物而忽視國際海上貨物運輸實踐作法並被證明為基本失敗的《漢堡規則》不同，《鹿特丹規則》的宗旨和制定過程都是為了適應國際集裝箱貨物多式聯運的發展需要和電子商務在國際海上貿易運輸領域的應用前景，是為了重新平衡船貨雙方的利益，以及解決國際海上貨物運輸法律領域普遍存在的問題。³²《鹿特丹規則》的出台，是國際經濟貿易發展和國際航運實踐發展的雙重需求。傳統已生效的三大國際海運公約，難以應對現代國際海上貨物運輸所產生的新的法律關係或問題。且《鹿特丹規則》的起草過程，國際社會參與度高，耗時已久，在近幾十年也不太可能會再出台一部新的國際海上貨物運輸公約，故而《鹿特丹規則》是當下的最佳選擇。《鹿特丹規則》所創設的原則規則，既着眼於當下解決現實問題如“多式聯運”“無單放貨”現象等，又能展望未來為電子商務的發展做好鋪墊，這些統一的原則和規則遲早是會被國際社會所認可的。

從長期發展的角度看，隨着國際經濟和貿易的進一步發展，科技和航海技術的進一步提升，國際航運市場則更必然要重新平衡當下船貨雙方不平衡的利益局面，《鹿特丹規則》所尋求的規則理性和統一規則終會被國際社會所接受的。對《鹿特丹規則》的理性接受，實際上就是國際社會對法律統一化的追求。因為目前任何一個國家的國內法都不可能完全被其他國家所接受，只有國際社會共同制定出來的能平衡各方利益的原則規則才會被認可。

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.
- 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.
- 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.
- 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.
- Articles of Agreement of the Asian Infrastructure Investment Bank.*

³² 胡正良、於世成、郝丙貴等：《〈鹿特丹規則〉影響與對策研究》，第251頁。

Faria, J. A. E., “Uniform Law for International Transport at UNCITRAL: New Times, New Players, and New Rules,” *Texas International Law Journal*, vol. 44, 2009, pp. 277-320.

Güner-Özbek, M. D., *The United Nations Convention on Contracts for the International Carriage of Goods Wholly or Partly by Sea: An Appraisal of the “Rotterdam Rules”*, London: Springer, 2014.

International Convention for the Unification of Certain Rules of Law Relating to Bills of Lading.

Protocol to Amend the International Convention for the Unification of Certain Rules of Law Relating to Bills of Lading.

Singh, M. N., *International Maritime Law Conventions (Volume 4)*, London: Stevens & Sons, 1983.

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

United Nations Convention on Contracts for the International Carriage of Goods Wholly or Partly by Sea.

Vienna Convention on the Law of Treaty.