

《鹿特丹規則》的前景預測：以各主要利益方態度為視角*

陳 石

摘 要：《鹿特丹規則》自2008年通過至今已有十餘年時間，目前尚未生效。國際貿易和國際航運因素是影響《鹿特丹規則》生效最主要的因素，通過對公約簽署國在國際貿易和國際航運中的影響力分析，有助於推測《鹿特丹規則》的前景。而兼具貿易大國和航運大國雙重身份的美國和中國對《鹿特丹規則》的態度，對公約能否生效極為關鍵，有關國際組織的態度也在一定程度上會影響公約的前景。

關鍵詞：法律統一化 《鹿特丹規則》 公約生效

Prospects for the *Rotterdam Rules*: from the Perspective of Attitudes of Major Stakeholders

CHEN Shi

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

Abstract: The *Rotterdam Rules* have yet to come into force, while it has been more than a decade since it was adopted in 2008. International trade and international shipping are among the most principal factors affecting its entry into force. Analyses on the impact of signatories in the field of international trade and international shipping will help to speculate on the prospect of the *Rotterdam Rules*. Attitudes of USA and China, both dominant in trade and shipping, play a key role in deciding when the Convention will take effect. It is for sure that other international organizations will, to some extent, also affect the Convention's fate.

Keywords: unification of laws, *Rotterdam Rules*, the Convention coming into force

* 本文係2019年中央高校基本科研業務費中山大學重大培育項目：粵港澳大灣區海事法律衝突與協調研究（項目批准號：19wkjc01）。

收稿日期：2020年4月13日

作者簡介：陳石，法學博士，廣州航海學院講師，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、緒論

與傳統已生效的三大國際海上貨物運輸公約不同，《鹿特丹規則》是中國首次派代表團參與公約起草的國際海上貨物運輸公約。該公約自2008年12月11日獲得聯合國大會通過至今，與《鹿特丹規則》相關研究都是海商法學界關注的重點，也是中國海商法修改當下必須參考的內容。實際上，在2019年底交通運輸部審議的《中華人民共和國海商法（修改送審稿）》文本中已體現《鹿特丹規則》中諸如控制權制度等已被國內立法所吸收採納。

《鹿特丹規則》在通過的三、四年間也一度是學術研討會的熱議議題及海商法學者的關注熱點，但自2011年集中性熱議後，近幾年稍顯冷淡，然而這並不能否認該公約的重要性及研究的必要性。在公約誕生後的幾年時間裏，《鹿特丹規則》是碩博學位論文的研究熱點，其中包括武漢大學聞銀玲、華東政法大學的呂鳴和章博、大連海事大學的王琦苓和王威、復旦大學余筱蘭等人的博士論文都是以此為題進行的研究，並有在此基礎上出版了專著。¹更有司玉琢、韓立新、胡正良、于世成、張麗英、朱曾傑、吳煥寧、王肖卿、胡長勝等專家就《鹿特丹規則》相關問題出版了著作。²其中，張麗英教授的著作《〈鹿特丹規則〉對進出口的影響》就是受商務部委託調研的基礎上就《鹿特丹規則》對中國國際貿易影響進行研究評估，並提出應對公約適用的政策措施建議。而胡正良教授的著作《〈鹿特丹規則〉影響與對策研究》也是受中國海商法協會的委託向航運業調研的基礎上形成的。除了學者調研以外，還有一些作者依靠自身的視野和經驗撰文發聲。³在無單放貨、承運人責任、控制權轉移、港口責任、法院或仲裁庭選擇、法律選擇等問題上國內外學者已有了較多的分析，而何志鵬教授在2011年也撰文對相關文獻進行過梳理。⁴就國內學者對中國是否應批准加入《鹿特丹規則》的態度上，主要可以分為支持加入派、謹慎保守派和反對派這三類。

第一類是以王祖溫、李海、司玉琢、莫世健等教授為代表的支持加入派。全國人大代表、大連海事大學原校長王祖溫教授曾在2011年“全國兩會”期間提出中國加入《鹿特丹規則》利大於弊，應早日加入公約。⁵作為中國政府代表團成員的李海教授認為《鹿特丹規則》較好地平衡在現今條件下的船貨雙方利益，是一個值得珍惜的統一國際海上貨物運輸合同法律的機會。⁶司玉琢教授對《鹿特丹規則》的先進性概括為“平衡利益、尋求統一、順應時代、促進發展”這16個字，從總體上對

¹ 聞銀玲：《海運履約方法律制度研究》，北京：法律出版社，2010年；呂鳴：《〈鹿特丹規則〉與相關貨物運輸公約的衝突及其協調》，上海：上海人民出版社，2013年；王威：《國際航運發展之〈鹿特丹規則〉中海運履約方法律制度》，北京：法律出版社，2013年；余筱蘭：《〈鹿特丹規則〉承運人制度研究：兼論對中國相關法律制度的影響》，北京：中國政法大學出版社，2015年。

² 司玉琢、韓立新：《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；胡正良、于世成、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；吳煥寧主編：《鹿特丹規則釋義》，北京：中國商務出版社，2011年；王肖卿：《運輸單證與運輸責任——鹿特丹規則的影響》，廈門：廈門大學出版社，2014年；胡長勝：《〈鹿特丹規則〉下的強制性體制研究——基於規範效力的一種分析》，廈門：廈門大學出版社，2013年；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。

³ 孫勇志、郭春風：《〈鹿特丹規則〉“適用範圍”的比較研究》，《青島遠洋船員學院學報》2010年第3期，第1-6頁。

⁴ 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。

⁵ 王祖溫：《我國應早日加入〈鹿特丹規則〉》，《現代物流報》2011年3月15日，第A8版。

⁶ 李海：《〈鹿特丹規則〉：一個值得珍惜的統一法律的機會》，《中國海商法年刊》2010年第1期，第11-14頁。

公約持有肯定態度並認為對中國而言是大有益處的。⁷ 從司玉琢教授以《鹿特丹規則》為主題所作的幾次講座發言來講，中國有關部門在公約剛出台之時組織有關單位對其進行評估，但意見不一，由他負責的法律組的意見當然是予以正面評價並支持，但近期也會組織第二次評論。莫世健教授作為《鹿特丹規則》堅定不移的支持者，曾多次撰文表達了對公約的支持⁸，更在2012年發表了《〈鹿特丹規則〉是非論》對反對派提出的觀點旗幟鮮明地進行辯駁，從創新與守舊的是與非、追求完美與追求現實的是與非以及價值判斷和判斷價值的是與非這三個方面表達了上述立場選擇的不同直接導致的對公約的態度和解讀的不同。⁹ 實際上，作為支持派的學者也有承認《鹿特丹規則》存在一定的不完美，正如蔣躍川和朱作賢教授從《鹿特丹規則》的立法特點出發指出其制度雖存在不完善之處，但總體上是先進的，希望國際社會能盡早接受該公約。¹⁰ 類似的觀點也可以參考王肖卿教授的《務實考慮加入〈鹿特丹規則〉》一文。¹¹

第二類是以朱曾傑、張永堅、胡正良、張麗英等教授為代表的謹慎保守派，其觀點主要是認為《鹿特丹規則》的創新需要接受評估檢驗，特別是需要考慮國家利益而得謹慎對待。朱曾傑教授認為要等到中國的主要經貿關係國家成為締約國時中國才批准或加入，在對公約表示消極評估的同時也肯定了其特色和創新。¹² 張永堅教授認為司玉琢教授所提出來的《鹿特丹規則》的“平衡利益、尋求統一、順應時代、促進發展”這些特徵是屬於各公約均應具有的共性特徵，不足以代表或反映某一具體公約的獨有特點，不具備作為對特定公約態度選擇的依據，認為中國現在不應參加這個公約。¹³ 胡正良教授認為中國暫不宜批准或加入《鹿特丹規則》主要是受目前和今後一個時期中國國際航運、國際貿易和其他相關行業生產力發展總體水平和總體國際競爭力的制約，但必須看到該公約的先進性和前瞻性及其所代表的國際海上貨物運輸法律的發展方向。¹⁴ 而張麗英教授從貨方視角看認為《鹿特丹規則》使貨方舉證責任提高，涉及貨方責任的內容增多，使貨方很難真正從中獲益，從而質疑船貨雙方的利益是否能達到真正的平衡？但她並不否認《鹿特丹規則》使得船方與貨方的關係在法律規定上看起來是平衡的，或者說她也承認公約文本在制度設計上平衡了各方利益。¹⁵ 在國內各相關利益方對新公約尚未充分認識以及各相關行業權衡結果尚未明確之前，應以審慎決策的態度對待《鹿特丹規則》。¹⁶

⁷ 司玉琢：《〈鹿特丹規則〉的評價與展望》，《中國海商法年刊》2009年第1-2期，第1-8頁。

⁸ Mo, S., “Future Development of China’s Maritime Law in Light of the New UN Convention on the Carriage of Goods,” *Asian Business Lawyer*, vol. 3, 2009, pp. 31-54; Mo, S., “Determination of Performing Party’s Liability under the Rotterdam Rules,” *Asia Pacific Law Review*, vol. 18, 2010, pp. 243-258; 莫世健：《中國在“鹿特丹時代”國際海運秩序角色的理性思考》，《中國海商法年刊》2011年第1期，第34-42頁。

⁹ 莫世健：《〈鹿特丹規則〉是非論》，《國際經濟法學刊》2012年第2期，第228-255頁。

¹⁰ 蔣躍川、朱作賢：《〈鹿特丹規則〉的立法特點及對其中涉及重大利益的幾個問題的分析》，《中國海商法年刊》2010年第1期，第26-35頁。

¹¹ 王肖卿：《務實考慮加入〈鹿特丹規則〉》，《中國海商法年刊》2011年第4期，第1-10頁。

¹² 朱曾傑：《初評〈鹿特丹規則〉》，《中國海商法年刊》2009年第1-2期，第9-15頁；朱曾傑：《再評〈鹿特丹規則〉》，《中國海商法研究》2012年第1期，第7-10頁。

¹³ 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。

¹⁴ 胡正良、于世成、郝丙貴等：《〈鹿特丹規則〉影響與對策研究》，第451頁。

¹⁵ 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。

¹⁶ 張麗英等：《〈鹿特丹規則〉對進出口的影響》，第211頁。

第三類是以吳煥寧、郭瑜等教授為代表的反對派。其中態度最激烈是吳煥寧教授在《對〈鹿特丹規則〉性質的質疑》一文中態度堅決表示反對《鹿特丹規則》，希望公約永遠不要生效。在該文的論證中吳煥寧教授基本否定了《鹿特丹規則》是海上貨物運輸法公約，不可歸納為合同法，不是關於提單或運輸單證的公約，不是一項多式聯運公約，也不是法律適用法性質的公約，故從這五個方面分析認為《鹿特丹規則》名實不符，既不屬於此也不屬於彼，恍如中國古代靈獸“四不像”。但並不否認公約看似左右逢源，兼顧各方利益，且包含多種公約的規定。¹⁷ 吳煥寧教授對《鹿特丹規則》是強烈反對的態度，不論是否考慮國家利益。郭瑜教授撰文認為中國不應該加入《鹿特丹規則》，並在《中國不應加入〈鹿特丹規則〉的若干理由》一文中從司法管轄權和法律適用範圍受到不對等限制，船、港、貨三方利益受到不同程度的損害，公約本身的統一性、先進性不具充分說服力，不會被動適用公約等九個方面認為中國急於簽署或參加《鹿特丹規則》可能是草率甚至有害的。¹⁸

實際上影響一個公約是否生效的因素諸多，而一個國家在決定是否加入新公約所在考慮的國家利益也涉及相關各個行業的利益等，故而在《鹿特丹規則》的問題上不同的出發點或者說立場選擇多導致的結論必然是不同的。就國內學術界而言，普遍可以達成共識的是認為《鹿特丹規則》至少有值得借鑒和吸收的合理內容或先進之處。中國海商法出台至今已有二十餘年，那麼在當前修改海商法之際確有必要在一定程度上採納公約的內容。袁發強教授就提出以《鹿特丹規則》作為示範法是明智的選擇，可以借此為契機推動中國海商法的修改。¹⁹ 就借鑒《鹿特丹規則》修改國內立法的觀點，散見於各個學者的文章中。²⁰

二、《鹿特丹規則》簽署國狀況

（一）簽署國狀況

截至當前，已有西班牙、多哥、剛果、喀麥隆和貝南5個國家批准加入《鹿特丹規則》，另有21個主權國家簽署了《鹿特丹規則》但尚未完成國內批准程序而尚未加入公約。²¹ 從這26個國家的地理位置分佈來看，除了美國處於北美洲及亞美尼亞是位於亞歐交界線可算是亞洲國家外，剩下的24個國家分別是14個非洲國家（貝南、喀麥隆、剛果、剛果民主共和國、加蓬、迦納、幾內亞、幾內亞比索、馬達加斯加、馬里、尼日爾、奈及利亞、塞內加爾、多哥）和10個歐洲國家（丹麥、法國、希臘、盧森堡、荷蘭、挪威、波蘭、西班牙、瑞典、瑞士），其中這10個歐洲國家中除了挪威和瑞士外都屬於歐盟國家。也就是說七大洲中除去沒人居住的南極洲外，南美洲、大洋洲也沒有任何國家簽署《鹿特丹規則》，亞洲國家中的亞美尼亞並不屬於航運大國或貿易大國，而亞洲國家中

¹⁷ 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。

¹⁸ 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。

¹⁹ 袁發強：《謹慎邁進——中國對待〈鹿特丹規則〉的應有態度》，《當代法學》2013年第4期，第139-145頁。

²⁰ 郭萍、張文廣：《〈鹿特丹規則〉述評》，《環球法律評論》2009年第3期，第133-144頁。

²¹ “Status: *United Nations Convention on Contracts for the International Carriage of Goods Wholly or Partly by Sea* (New York, 2008)”, https://uncitral.un.org/en/texts/transportgoods/conventions/rotterdam_rules/status, retrieved on 30th August 2020.

新興的國際航運大國中日本、韓國和中國的缺席也顯得該公約尚未引起亞洲國家的普遍興趣。換言之，《鹿特丹規則》的現有簽署國在全球的地理位置分佈上是不均衡的，主要集中在非洲國家和歐洲國家。

（二）簽署國對國際貿易的影響力

國際經貿因素是影響《鹿特丹規則》能否生效及其發展方向的重要因素，那麼貿易大國對於該公約的態度則顯得尤為重要，而去分析《鹿特丹規則》現有簽署國在全球貨物貿易的影響力有助於預判該公約的生效前景。世界貿易資料每一年雖有變動，但是各國整體的排名變化基本趨於穩定。從筆者收集到的資料看，在世界貿易組織（WTO）發佈的《2016年世界貿易統計年鑒》中所附圖表A6所示的2015年全球貨物貿易各國進出口額排名列明了2015年全球前50名的貨物出口國和進口國的名單。根據WTO秘書處估算提供的統計資料（其中國家的進口貿易是以FOB價格計算），在《鹿特丹規則》現有的26個簽署國中，美國、荷蘭、法國、瑞士、西班牙、波蘭、瑞典、挪威、丹麥、奈及利亞等十國進出口貿易均能列為全球前50位，進出口貿易佔全球貨物貿易比例均能超過0.3%，在國際貿易中具有一定的影響力。特別是美國、法國和荷蘭這三個國家在全球進口國貿易排名中均能位列前十，可謂是全球貿易大國。

筆者根據WTO秘書處所提供的資料進一步統計，可以得知《鹿特丹規則》上述十個在世界貨物進出口排名進前十位的簽署國作為出口國在2015年的全球出口貨物貿易總額之和約為3,736億美元，佔全球貨物出口貿易約為22.6%，而這十個國家作為進口國在2015年的全球進口貨物貿易總額之和為4,389億美元，佔全球貨物進口貿易26.8%。這說明至少到目前為止能夠影響全球約四分之一進出口貿易的國家已經對《鹿特丹規則》表示了強烈的興趣和肯定態度，如若是這些簽署國能決定批准加入該公約的話，《鹿特丹規則》必然對全球貨物貿易產生廣泛而實質的影響。²²

（三）簽署國對國際航運的影響力

同樣的，國際航運因素是影響《鹿特丹規則》能否生效及其發展方向的重要因素，那麼航運大國對於該公約的態度則更為重要，分析《鹿特丹規則》現有簽署國對國際航運的影響力乃是預判該公約生效前景的關鍵性因素。聯合國貿易及發展會議（以下簡稱“UNCTAD”）根據截止於2019年1月的資料最新發佈的《世界海運發展評述2019年報告》，其中第37頁所列圖示2.6中列明了全球前35位船東大國排名資料。《鹿特丹規則》的簽署國之一希臘以4,536艘船舶總數及其總計運力3.49億載重噸位，佔世界海運商船運力的17.79%高居全球船東大國的榜首。

再看《鹿特丹規則》現有的共26個簽署國除希臘外，還有挪威（排名第8，佔世界海運商船運力的3.11%）、美國（排名第9，佔世界海運商船運力的2.97%）、丹麥（排名第13，佔世界海運商船運力的2.19%）、瑞士（排名第18，佔世界海運商船運力的1.26%）、荷蘭（排名第21，佔世界海運商船運力的0.92%），法國（排名第27，佔世界海運商船運力的0.67%），據統計，這七個國家的海運商船載重噸位佔世界海運商船運力的28.91%。這說明至少到目前為止能夠影響全球超過四分之一海運商船運力的國家已經對《鹿特丹規則》表示了強烈的興趣和肯定態度，如果這七個航運大國可以最終批准加入《鹿特丹規則》，且在七個國家中有美國、挪威、丹麥、瑞士、荷蘭和法國這六個國

²² 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38頁。

家還兼具貿易大國的身份，以這些國家在國際航運業的影響力則能為該公約的廣泛適用和成功奠定基礎。

這些航運大國對《鹿特丹規則》所持有的肯定態度，特別是希臘作為單一的傳統海運強國而非貿易大國，能夠說明雖然新公約跟傳統已生效的三大國際海運公約相比是大大增加了承運人的責任和義務，但是《鹿特丹規則》所體現的船方和貨方利益的平衡並不導致對船方利益的不公，否則作為航運大國在對國際公約的態度上必然是要考慮本國船方利益而拒絕對船方利益不公的新公約的。²³

三、關鍵國家的態度

(一) 選取理由

根據WTO發佈的《2016年世界貿易統計年鑒》所附圖表所示的2015年全球貨物貿易各國進出口額排名之2015年全球前50名的貨物出口國和進口國的名單，美國作為出口國出口貿易總額1,505億美元，所佔全球出口貿易總額的9.1%，在全球貿易出口國中僅次於中國名列第2位，而美國作為進口國進口貿易總額2,208億美元，所佔全球進口貿易總額的13.8%，在全球貿易進口國中名列首位。而中國作為出口國出口貿易總額2,275億美元，所佔全球出口貿易總額的13.8%，在全球貿易出口國中名列首位，且中國作為進口國進口貿易總額1,682億美元，所佔全球進口貿易總額的10.1%，在全球貿易進口國中僅次於美國名列第2位。

相比於在進出口國排分別排名都是第3位的德國（作為出口國出口貿易總額1,329億美元，所佔全球出口貿易總額的8.1%，在全球貿易出口國中名列第3位，而德國作為進口國進口貿易總額1,050億美元，所佔全球進口貿易總額的6.3%，在全球貿易進口國中名列第3位）和第4位的日本（作為出口國出口貿易總額625億美元，所佔全球出口貿易總額的3.8%，在全球貿易出口國中名列第4位，而日本作為進口國進口貿易總額648億美元，所佔全球進口貿易總額的3.9%，在全球貿易進口國中名列第4位）這兩個國家而言，中國和美國單個國家的進出口貿易總額可以抵得上德國和日本這兩個國家之和，換言之中國和美國這兩個國家相比於其他各國而言在進出口貿易總額中擁有絕對的優勢，相比於排名第4位的日本而言，中國和美國單個國家的進出口貿易總額相當於是其3倍左右，二者可謂是全球貿易中最有貿易話語權的兩個國家。那麼，從貿易大國對《鹿特丹規則》生效的影響而言，美國和中國的態度則顯得尤為重要。

結合聯合國貿易及發展會議發佈的《世界海運發展評述2019年報告》列明的全球前35位船東大國排名資料，中國以6,125艘船舶總數（船舶總數排名世界第1位）及其總計運力約2.06億載重噸位，佔世界海運商船運力的10.51%位列全球船東大國第3位。若是中國的資料加上中國香港地區，則船舶總數能達7,753艘及其總計運力總和約3.04億載重噸位，總佔世界海運商船運力的15.51%，將僅次於希臘。在尚未簽署《鹿特丹規則》的國家之中，結合貿易資料和航運資料，中國當然是影響其是否生效和生效後的影響力之關鍵國家。“一帶一路”有助於推動全球航運發展，而中國作為“一帶一路”的發起國，結合所有“一帶一路”沿線國的貿易資料和航運資料，中國對《鹿特丹規則》的態度則是“一帶一路”所有沿線國最為重要的，或者說身兼貿易大國和航運大國的中國對《鹿特丹規

²³ 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39頁。

則》的發展方向將起着決定性的作用。而在《鹿特丹規則》的簽署國中，由於作為航運大國的希臘並不具有貿易大國的身份，且在國際社會的影響力及話語權遠不及美國，而美國以1,975艘船舶總數及其總計運力約0.58億載重噸位，佔世界海運商船運力的2.97%位列全球船東大國第9位，是剩餘的《鹿特丹規則》簽署國中國際航運實力最強的。

正如前文所述，以史為鑒，美國對國際海上貨物運輸法律制度的態度直接影響着其在航運實踐中的適用及其影響力，而美國的態度和美國對《鹿特丹規則》的推動影響更是各國所要接受的國際現實，故而美國作為身兼貿易大國和航運大國雙重身份的世界強國對《鹿特丹規則》的生效與否及其發展方向也起着決定性的作用。故而，中國和美國的態度將直接影響着《鹿特丹規則》能否生效及其發展方向，若是中國和美國都批准加入該公約，必然會加快《鹿特丹規則》的生效步伐且該公約會在航運實踐中會廣泛適用。

（二）美國

通過前文對美國在全球的進出口貿易總額和美國所佔有的全球商船運力資料可以得知，美國屬於兼具貿易大國和航運大國雙重身份的國家，但總體來說其貿易利益會重於航運利益。但不管是美國的貿易利益團體、航運利益團體還是其他主要利益團體，都會影響到美國國會對《鹿特丹規則》的批准，美國國務院國際私法法律諮詢辦公室帶頭參與該公約的制定便是受美國國內利益團體的考驗，故而美國代表團也廣泛聽取相關利益團體的意見，從而將美國國內利益團體妥協後的基本立場和觀點反映在公約的制定過程中。²⁴

《鹿特丹規則》於2008年底通過之後，美國於2009年9月23日便簽署了該公約，之後美國國內的各方利益團體對該公約紛紛表示支持態度也是跟該公約的起草過程中已經吸納了美國一方的主要主張有關。美國國家行業運輸聯盟（National Industrial Transportation League, NITL）和國際船運協會（World Shipping Council, WSC）作為美國託運人一方利益團體代表和承運人一方利益團體代表曾於2009年6月1日發表聯合聲明，表示認同國際商會對《鹿特丹規則》的支持態度。²⁵ 美國國家行業運輸聯盟更是針對歐洲託運人理事會於2009年3月針對《鹿特丹規則》的立場一文發表了一項決議指出新公約對全球貨主的好處從而呼籲各貿易國能夠接受批准《鹿特丹規則》。而作為法律方面的代表，美國律師協會對《鹿特丹規則》也表示了積極肯定的態度，並於2010年向議會提交報告認為現有的國際海上貨物運輸法律制度已經不合時宜，無法應對集裝箱時代下的多式聯運和電子商務的發展，而《鹿特丹規則》重點解決了上述問題並能平衡各方利益從而提供了一套具有高效、統一、可預測的國際海運規則，故而美國律師協會建議並催促美國議會能夠盡快批准該公約。²⁶

正如聯合國國際貿易法委員會第三工作組美國代表團團長即美國國務院國際私法法律諮詢辦公室高級顧問Mary Helen Carlson在公約起草過程中於2006年3月22日就發表過陳述在結論部分時所言，

²⁴ 胡正良、于世成、郝丙貴等：《〈鹿特丹規則〉影響與對策研究》，第236頁。

²⁵ “NITL and WSC Welcome ICC Statement on *Rotterdam Rules*,” http://www.worldshipping.org/pdf/icc_press_release.pdf, retrieved on 13th April 2020.

²⁶ “American Bar Association Report to the House of Delegates,” Maritime Law Association of the United States Tort Trial and Insurance Practice Section of International Law, https://www.americanbar.org/content/dam/aba/migrated/UN_Rotterdam_Rules_2.authcheckdam.pdf, retrieved on 13th April 2020.

公約草案與美國的主要目標相一致，或者說公約草案基本符合美國的利益需求，其對美國相關行業希望美國加入該公約持有樂觀態度。在公約正式通過後，她又針對《鹿特丹規則》發文表達了該公約對美國的重要性，認為該公約已經能夠反映美國主要利益團體的訴求，其所在的國務院國際私法法律諮詢辦公室會支持國會批准該公約，而美國的利益主要是考慮美國業界相關利益團體的利益，若想要美國盡快批准《鹿特丹規則》的話則需要美國業界主要利益團體的持續表態支持。²⁷

美國國務院及其託運人和承運人等各方利益團體對《鹿特丹規則》可謂是持有積極肯定態度。美國在公約談判中始終處於主導地位，美國代表團的觀點獲得了美國行業代表大力支持，且《鹿特丹規則》中的諸多規定都體現了美國利益，故而國際社會都傾向於認為美國會批准該公約，其他航運國家依然在等待美國的實際行動。²⁸ 目前美國對《鹿特丹規則》的批准程序已經在進行中，但由於作為《鹿特丹規則》談判監督人的國務院律師Mary Helen Carlson在2009年9月退休以至於接任者需要投入大量的時間來熟悉該公約，且美國公有化港口經營人對公約尚有異議，以至於美國國務院還需要在《鹿特丹規則》審查文件傳送包送往參議院之前採取措施，確保查爾斯頓港和休斯頓港能接受該公約。這些困難在一定程度上阻礙了《鹿特丹規則》被美國批准的進度，以至於美國是否會最終批准該公約及其何時會批准該公約也不得而知，雖然這也符合美國一貫以來的作風，但至少可以肯定的是美國不管在《鹿特丹規則》的起草過程中主動參與，還是通過後其國內的主要利益團體代表的態度上都是積極肯定的。美國學者詹姆斯·F·斯維尼也曾撰文肯定《鹿特丹規則》在美國支持度很高的事實，且不存在根本性的反對意見，因此美國學者和評論家對於國會批准和通過《鹿特丹規則》持有謹慎而樂觀的態度，而美國海運業依然認為批准過程有希望在幾年內完成。²⁹

（三）中國

在《海牙規則》《維斯堡規則》和《漢堡規則》的起草過程中，中國都沒有積極參與規則的制定，也沒有加入上述任何一個國際海運公約，但從中國海商法的條文中可看出其吸收借鑒了上述國際公約的原則和規則。而回顧此次《鹿特丹規則》的起草過程，中國海商法協會在國際海事委員會（CMI）起草公約框架本文階段就派專家參加“運輸法專家小組”，再到聯合國國際貿易法委員會運輸法第三工作小組，中國也派出了僅次於美國的第二大代表團積極參與規則的制定和討論直至公約獲得通過。³⁰ 在整個制定過程中，中國代表團提出的書面提案數量在所有國家中位居第3位，積極表達了中國一方的態度。³¹ 1993年中國海商法起草人之一的大連海事大學司玉琢教授作為中國代表團團長參與了公約的整個起草討論過程，其對《鹿特丹規則》的基本評價為“平衡利益”“尋求統一”“順應時代”和“促進發展”這12個字的積極概括。³² 司玉琢教授在近年來也受邀開展以《鹿

²⁷ Carlson, M. H., “U.S. Participation in Private International Law Negotiations: Why the UNCITRAL *Convention on Contracts for the International Carriage of Goods Wholly or Partly by Sea* Is Important to the United States,” *Texas International Law Journal*, vol. 44, 2009, p. 269.

²⁸ [美] 詹姆斯·F·斯維尼、卡羅爾·羅菲：《〈鹿特丹規則〉：過去與未來》，《中國海商法研究》2016年第1期，第8頁。

²⁹ [美] 詹姆斯·F·斯維尼、卡羅爾·羅菲：《〈鹿特丹規則〉：過去與未來》，第5頁。

³⁰ 李廣輝：《海上貨物運輸公約的新發展——〈鹿特丹規則〉之評析》，《比較法研究》2012年第3期，第121頁。

³¹ [奧] 凱特·蘭納：《〈鹿特丹規則〉的構建》，《中國海商法年刊》2009年第4期，第5頁。

³² 司玉琢：《〈鹿特丹規則〉的評價與展望》，第1-5頁。

特丹規則》為主題的多次講座，筆者有幸在2012年作為香港中文大學的碩士研究生受香港政府資助前往大連海事大學參加暑期課程聆聽了司玉琢教授對《鹿特丹規則》的分析及其公約通過後中國隨即開展的行業評估，由司玉琢教授負責的法律界評估報告對該公約持有積極的肯定態度，認為公約符合中國建設航運強國和貿易強國之需求。在其主編的2012年《國際貨物運輸法律統一研究》一文中對公約的評價結論有三點，分別是《鹿特丹規則》的規定符合現代航海技術的新發展，也順應了現代航運業與國際貿易的新要求；公約的多數制度構建內容以及具備相當的合理性與可操作性；公約內容豐富在客觀上增加了國際社會接受的難度，但一旦被廣泛接受則能使海上貨物運輸領域出現前所未有的統一局面，有利於國際貿易的發展。³³但在交通運輸部於《鹿特丹規則》通過後組織的行業評估中，除了內地港口方面全面表達贊成《鹿特丹規則》外，其他行業代表還是偏向於反對者多，司玉琢教授最近告知自2015年夏開始，中國海商法協會又組織人馬重新評估《鹿特丹規則》，此項工作現在進行中，尚未完成，但估計結果會客觀些。³⁴

考慮到《鹿特丹規則》利弊影響的評估有待全面展開，中國尚未簽署該公約，商務部於2010年專門設立“《鹿特丹規則》對中國進出口貿易影響”研究課題，委託中國政法大學國際法學院海商法研究中心就公約對中國國際貿易影響進行研究評估，並提出應對公約適用的政策措施建議。³⁵課題組於2010年7-9月間通過商務部向全國各省市多家貨主和貨運代理企業發放了調查問卷，加上電話問詢、走訪和座談研討等形式的調研，課題組在綜合研究後發現《鹿特丹規則》的新變化對於進出口貨方來說應有利有弊，多數貨主從整體上對新規則持積極態度，但要從涉及利益方的角度客觀全面分析，以審慎決策的態度對待《鹿特丹規則》。³⁶為瞭解港航企業對《鹿特丹規則》的態度，上海海事大學海商法研究中心受中國海商法協會的委託於2015年下半年向長江以南的多家港航運業發出調研問卷，聯合國國際貿易法委員會運輸法第三工作小組中國代表團成員之一的上海海事大學胡正良教授得出兩個結論：“第一，就公約本體而言，航運企業間有不同意見，即由認為規則存在結構和內容過於複雜且操作性不強的反對意見，也有認為該公約內容雖複雜但卻含有內在邏輯及具有一定的可操作性，且在不管發展該公約的案例體系前提下其操作性會不斷增強；第二，絕大多數港航企業認為中國暫時不宜參加該公約，應當觀望國際上主要航運及貿易國家的態度，但也有個別航運企業持不同意見認為應當根據航運業週期在運費上漲時期加入該規則。”³⁷以美國為代表的發達國家推動《鹿特丹規則》的態度非常積極，廣大發展中國家尚未表態，這也包括了中國，亦有觀點認為這個公約未來命運取決於中國、美國、歐盟國家和日本的態度，但總體來說中國的主要交易夥伴對該公約的前景持比較樂觀的態度，於這一點而言中國應積極應對“鹿特丹時代”的可能來臨。³⁸

³³ 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338頁。

³⁴ 王肖卿：《就“國際社會對鹿特丹規則的態度分析”文論新修海商法貨物運送章應參考鹿特丹規則》，<http://www.cdns.com.tw/article/160111.htm>，2020年8月30日訪問。

³⁵ 中華人民共和國商務部條約法律司：《商務部就〈聯合國全程或部分海上國際貨物運輸合同公約〉對我進出口的影響開展專題研究》，2010年7月13日，<http://tfs.mofcom.gov.cn/article/bc/201007/20100707009933.shtml>，2020年8月30日訪問。

³⁶ 張麗英等：《〈鹿特丹規則〉對進出口的影響》，第210頁。

³⁷ 胡正良：《行業大調查：港航企業對〈鹿特丹規則〉普遍持不支持態度》，http://www.ship.sh/column_article.php?id=1752，2020年8月30日訪問。

³⁸ 司玉琢主編：《國際貨物運輸法律統一研究》，第338頁。

四、主要國際組織的態度

(一) 利益中立的主要國際組織態度

跟《鹿特丹規則》這項國際海上貨物公約相關的利益中立主要國際組織有國際海事委員會（Comité Maritime International, CMI）、聯合國國際貿易法委員會（United Nations Commission on International Trade Law, UNCITRAL）、國際商會（The International Chamber of Commerce, ICC）等。國際海事委員會是於1897年創立於比利時安特衛普的一個促進海商法統一的非政府間國際組織。³⁹ 其實早在1992年《漢堡規則》生效後，因其未達到國際統一的目的，國際海事委員會就開始啟動了海上貨物運輸法律法規的新一輪國際統一活動，其受聯合國國際貿易法委員會的委託開始擬制新的公約草案。⁴⁰ 換言之，《鹿特丹規則》草案的框架雛形出自於國際海事委員會之手，實際上《維斯堡規則》《約克·安特衛普規則》等國際公約也都是由國際海事委員會草擬的。國際海事委員會於2008年10月在希臘雅典召開的第39屆大會作出決議認為《鹿特丹規則》能夠成功平衡海上貨物運輸各方當事人的利益，提供了一個在全球範圍內統一和更新海商法的獨特機會，故而明確表態支持該公約。⁴¹

聯合國國際貿易法委員會於2002年初成立了運輸法第三工作小組，專門用來審議國際海事委員會遞交上來的《鹿特丹規則》草案，於2002年至2008年間經過反覆討論、修改、協商和妥協，在聯合國國際貿易法委員會的主持下，終於形成了正式的公約文本，並於2008年12月在聯合國大會上獲得通過，作為一項致力於國際海上貨物運輸法律制度統一的新成果確實來之不易。⁴² 聯合國國際貿易法委員會自1966年12月17日第2205（XXI）號決議設立以來的四十餘年時間裏被視為聯合國系統在國際貿易法領域的核心法律機構，其業務時協調各種國際商法規則並使之現代化，從而促進商業交易的公平和規則的協調統一。⁴³ 聯合國大會第63屆會議所作出大會決議（根據第六委員會的報告〈A/63/438〉通過）亦是讚揚聯合國國際貿易法委員會所草擬的《鹿特丹規則》本文，對現有國際海上貨物運輸的法律制度予以檢討和反思，深信採用統一規則將增強法律確定性、提高國際貨物運輸效率和商業可預測性，減少所有國家之間國際貿易流通的法律障礙。⁴⁴ 作為由聯合國國際貿易法委員會主持草擬，在聯合國大會獲得通過的國際公約之《鹿特丹規則》，其能考慮到現代運輸中的集裝箱化、門到門運輸合同和適用電子運輸單據，平衡託運人和承運人的利益從而形成有約束力和普遍性的法律制度來支持涉及各種運輸方式的運輸合同的運作，當然會取得聯合國國際貿易法委員會的大力支持。⁴⁵

除了與《鹿特丹規則》本文起草有關的國際海事委員會和聯合國國際貿易法委員會外，國際商

³⁹ 參見國際海事委員會網站<http://comitemaritime.org>，2020年8月30日訪問。

⁴⁰ 吳煥寧主編：《鹿特丹規則釋義》，第1頁。

⁴¹ “Resolution adopted by the 39th CMI Conference on the UNCITRAL Draft Convention on Contracts for the International Carriage of Goods Wholly or Partly by Sea in Athens 17 October 2008,” http://www.uncitral.org/pdf/english/texts/transport/rotterdam_rules/CMI_endorsement_17October2008.pdf, retrieved on 13th April 2020.

⁴² 吳煥寧主編：《鹿特丹規則釋義》，第2頁。

⁴³ 參見聯合國國際貿易法委員會網站<http://www.uncitral.org/>，2020年8月30日訪問。

⁴⁴ 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。

⁴⁵ 李若曦：《論我國〈海商法〉第四章的修改》，吉林大學博士論文，2016年。

會作為一個全球商事國際組織，其已經意識到建立一套統一利益平衡且規則健全的國際海上貨物運輸體系之重要性。國際商會認為，國際海上貨物運輸法律制度的構建應該考慮新型發展下的運輸集裝箱化、多式聯運和電子商務等，由於《鹿特丹規則》將有助於國際商務往來的發展，故而國際商會呼籲全球政府能夠考慮批准《鹿特丹規則》。⁴⁶ 在國際商會於2009年5月27日發佈的對《鹿特丹規則》的評論中，同時建議政府在考慮批准《鹿特丹規則》之時要徵求國際貿易各方當事人的意見，包括貨方、船方、報關人和保險人等等⁴⁷；並指出各國政府在評價《鹿特丹規則》時要考慮以下幾個方面的問題：第一，統一的海上貨物運輸及其門到門運輸責任制度之重要性和應避免地方保護主義；第二，明確的當事人舉證責任分配和承運人或中間人對索賠的抗辯事由；第三，糾紛解決程序的穩定性以減少多重訴訟給國際貿易帶來的負擔；第四，國際海上貨物運輸合同各方當事人應該有締約自由能夠通過合同約定排除適用國際海上貨物運輸法律制度中責任要求；第五，船貨雙方之間的利益和風險分配應該得以平衡；第六，《鹿特丹規則》對法律確定性的整體影響。⁴⁸ 國際商會對《鹿特丹規則》持有明確的支持態度，並期待該公約能夠實現該領域在國際上的法律統一。除了上述在船貨雙方利益上屬於中立的國際組織對《鹿特丹規則》持有明確的支持態度外，阿拉伯科學技術和海洋研究院也於2010年2月3日發表宣言，建議阿拉伯國家聯盟（League of Arab States）盡快批准《鹿特丹規則》以實現該公約的生效施行。⁴⁹

（二）船方利益的主要國際組織態度

國際船運商會（International Chamber of Shipping, ICS）、歐共體船東協會（European Community Shipowners' Associations, ECSA）、波羅的海海事組織（Baltic and International Maritime Conference, BIMCO）和國際船運協會（World Shipping Council, WSC）作為國際貿易組織能代表全球九成航運企業，這四個國際組織於2009年9月23日發表聯合聲明廣泛支持《鹿特丹規則》，建議全球各國盡快簽署、批准和執行新公約，從而實現21世紀海上貨物運輸領域的法律統一。⁵⁰ 在該聯合聲明中，上述國際組織列了如下支持《鹿特丹規則》的理由：第一，全球約有90%的世界貿易是通過海運的方式運輸進行，海運作為真正的全球性行業需要一項被廣泛接受的國際規則進行規制，《鹿特丹規則》能為國際海運和“海運+其他”運輸提供確定而統一的法律規則；第二，《鹿特丹規則》所創設的新的責任體系更適應當下的國際海運；第三，《鹿特丹規則》涵蓋了“海運+其他”運輸方式的多式聯運，在協調現有單一運輸方式的國際公約同時也在一定程度上規範了多式聯運；第四，《鹿特丹規則》填補了目前的法律空白，包括引入促進電子商務的重要規定；第五，《鹿特丹

⁴⁶ 參見國際商會網站<https://iccwbo.org/media-wall/news-speeches/icc-provides-business-views-on-un-transport-treaty/>，2020年8月30日訪問。

⁴⁷ ICC Commission on Transport and Logistics, “Comments on the UN Convention on Contracts for the International Carriage of Goods Wholly or Partly by Sea (the ‘Rotterdam Rules’),” http://www.uncitral.org/pdf/english/texts/transport/rotterdam_rules/ICC_statement_27May2009.pdf, p. 1, retrieved on 30th August 2020.

⁴⁸ *Ibid*, pp.1-2.

⁴⁹ “Alexandria Declaration 2010, Released on Recommendations to Arab League Countries to Jointly Sign United Nations Contracts for the International Carriage of Goods Wholly or Partly by Sea (‘The Rotterdam Rules 2008’),” <http://www.uncitral.org/pdf/english/news/ArabPressReleaseRR.pdf>, retrieved on 30th August 2020.

⁵⁰ “The Rotterdam Rules Wide Support by States at Signing Ceremony in Rotterdam,” http://www.uncitral.org/pdf/english/news/ICS_ECSA_BIMCO_WSC_press_release.pdf, retrieved on 30th August 2020.

規則》在船貨雙方利益之間取得了平衡，新公約的利益平衡這個特徵以及被船東和貨主所承認，包括絕大多數的歐洲貨主在內。⁵¹

國際海事局（International Maritime Bureau，IMB）於2009年5月21日也表明了對《鹿特丹規則》支持的立場，在聲明最後第六部分總結中國際海事局認為如果《鹿特丹規則》不被批准的話，現有的國際海運責任體系並不能滿足當下的貿易環境需求，特別是美國會只適用其本國法律。國際海運法律制度的區域化、不統一及其責任制度間的法律衝突都會導致法律的不確定及其因選擇管轄而產生過高的法律和行政費用等，這些都會導致國際貿易遭受消極的影響。對於參與國際貿易的各方而言，統一的國際規則有助於避免法律的區域化，而《鹿特丹規則》便是法律全球化的統一結果，其提供的許多規則有助於國際貿易的發展。

《鹿特丹規則》應被支持，國際海事局呼籲各國推廣和盡快批准《鹿特丹規則》。⁵² 傾向於代表船方利益的上述國際組織考慮到《鹿特丹規則》中一系列有利於船方或者說有助於加快船方流轉速度的規定，如電子運輸單證等，因此這一陣營的國際組織幾乎一邊倒地支持《鹿特丹規則》。⁵³

（三）貨方利益的主要國際組織態度

歐洲託運人理事會（European Shippers' Council，ESC）於2009年3月發表了有關《鹿特丹規則》的意見，認為新公約存在缺陷會給貨方帶來更大的風險，建議歐盟國家不要支持新公約。歐洲託運人理事會主要有七項反對理由，分別如下：第一，《鹿特丹規則》與其他公約有衝突；第二，船貨雙方的責任和義務不對等；第三，承運人可能會在批量合同下減輕責任限制和義務，這對貨方來說是一個風險；第四，貨方更難舉證；第五，貨方對損害賠償的索賠變得更加困難；第六，加重了貨方的責任；第七，阻礙貨方將短途海運納入到門到門物流運輸中，相對比單一運輸模式的國際公約而言，《鹿特丹規則》下的多式聯運使貨方的義務和責任限制更為不利。⁵⁴ 作為歐洲貨方利益代表的另一國際組織歐洲貨代運輸與清關協會（European Association for Forwarding, Transport, Logistic, and Customs Services，CLECAT），也於同年5月11日發表了不支持《鹿特丹規則》立場的聲明，認為新公約內容複雜，並未給貨方或貨運代理人以和承運人相類似的好處。歐洲貨代運輸與清關協會在最後的總結中認為一項可被接受的運輸公約應該符合以下要件：第一，盡可能簡單且具有普遍性；第二，只有少量且仔細權衡過的豁免；第三，為合同各方當事人服務且不損害第三方利益；第四，有關責任及其責任限制條款必須實際且考慮各方利益。⁵⁵ 雖然歐洲的貨方代表的國際組織反對《鹿特丹規則》，但必須指出來的是在新公約的問題上，歐盟就曾做出決議呼籲歐盟成員國盡快簽署、批

⁵¹ See “The Rotterdam Rules Wide Support by States at Signing Ceremony in Rotterdam”.

⁵² “The Convention on Contracts for the International Carriage of Goods Wholly or Partly by Sea (the ‘Rotterdam Rules’) - A Position Paper by the International Chamber of Shipping,” http://www.uncitral.org/pdf/english/texts/transport/rotterdam_rules/ICS_PositionPaper.pdf, retrieved on 30th August 2020.

⁵³ 張麗英等：《〈鹿特丹規則〉對進出口的影響》，第29頁。

⁵⁴ “View of the European Shippers' Council on the Convention on Contracts for the International Carriage of Goods Wholly or Partly by Sea also known as the ‘Rotterdam Rules’,” http://www.uncitral.org/pdf/english/texts/transport/rotterdam_rules/ESC_PositionPaper_March2009.pdf, retrieved on 30th August 2020.

⁵⁵ The European Voice of Freight Logistics and Customs Representatives, “RE: 2008 - United Nations Convention on Contracts for the International Carriage of Goods Wholly or Partly by Sea - the ‘Rotterdam Rules’”, http://www.uncitral.org/pdf/english/texts/transport/rotterdam_rules/CLECATpaper.pdf, retrieved on 30th August 2020.

准和執行《鹿特丹規則》，建議新的海運責任體系。⁵⁶ 雖然歐盟各國及各國際組織或許意見並不完全統一，但歐盟這個超國家的國際組織對《鹿特丹規則》整體持有積極的肯定推動態度。

美國國家行業運輸聯盟（National Industrial Transportation League, NITL）和國際船運協會（World Shipping Council, WSC）作為美國託運人和承運人代表曾於2009年6月1日發表聯合聲明，表示認同國際商會對《鹿特丹規則》的支持態度。⁵⁷ 美國國家行業運輸聯盟更是針對歐洲託運人理事會於2009年3月針對《鹿特丹規則》的立場一文發表了一項決議，指出新公約對全球貨主的好處，從而呼籲各貿易國能夠接受批准《鹿特丹規則》。在美國國家行業運輸聯盟針對歐洲託運人理事會有關《鹿特丹規則》立場的回應中，其列出了十項理由，認為新公約對包括歐洲貨主在內的全球貨主是有利的，明確反對歐洲託運人理事會所認為的新公約違背現狀的觀點，認為新公約將有助於增強全球貿易中貨主的利益。具體理由如下：第一，取消航海過失免責，航海過失免責目前常被承運人用來逃脫其疏忽航行或管理船舶過失的責任；第二，延伸承運人的恪盡職守的注意義務至整個航程中，以至於適航義務不局限於開航之前；第三，跟《海牙規則》《維斯堡規則》《漢堡規則》和美國海上貨物運輸法相比，新公約進一步提高了承運人的責任限額至每件或每個其他貨運單位875個特別提款權，或者按照索賠或者爭議所涉貨物的毛重計算每公斤3個特別提款權，以而這種較高限額為準；第四，取消了合同承運人或海運履約方因故意或過失行為造成損害的責任限制；第五，增加了遲延交付下承運人的賠償責任，貨方可向其要求承擔不超過運費2.5倍的賠償數額；第六，在批量合同中允許船貨雙方可以通過訂立運輸合同來分配責任以反映貨方的特殊商業需求，但有關船貨雙方核心責任條款禁止損抑，如承運人的適航義務和託運人對危險貨物的告知義務等；第七，允許締約國僅在聲明適用受公約管轄和仲裁條款約束的情況下才對其具有約束力，在締約國選擇適用新公約有關管轄和仲裁的條款時，該條款則允許索賠人選擇管轄法院，但所選法院是規則明確規定的與運輸合同有重大關聯的幾個可選法院之一。這在一定程度上能限制承運人通過提單來任意規定管轄權條款；第八，訴訟時效從1年延伸到2年；第九，延伸至門到門運輸；第十，制定了一系列新的規則來規範電子商務在航運交易中的廣泛適用。⁵⁸ 傾向於貨方利益的國際組織之間存在一定的立場分歧，其背後反映的則是更深層次的利益訴求差異，或者說各個利益團體在國際貿易中根據有關國家所處的地位和扮演的角色不同決定了其根本立場。⁵⁹

五、代結語：預測與展望

對《鹿特丹規則》的預測多少帶有一些運氣成分在，“一帶一路”推動國際海上貨物運輸發展

⁵⁶ “European Parliament resolution of 5 May 2010 on Strategic Goals and Recommendations for the EU’s Maritime Transport Policy until 2018 (2009/2095(INI)),” (2011/C 81 E/03), <http://eur-lex.europa.eu/legal-content/EN/TXT/?uri=celex%3A52010IP0128>, retrieved on 30th August 2020.

⁵⁷ “NITL and WSC Welcome ICC Statement on *Rotterdam Rules*,” <https://www.ajot.com/news/nitl-and-wsc-welcome-icc-statement-on-rotterdam-rules>, retrieved on 13th April 2020.

⁵⁸ “Response of the National Industrial Transportation League to the European Shippers’ Council Position Paper on the *Rotterdam Rules*,” http://www.uncitral.org/pdf/english/texts/transport/rotterdam_rules/NITL_ResponsePaper.pdf, retrieved on 30th August 2020.

⁵⁹ 張麗英等：《〈鹿特丹規則〉對進出口的影響》，第29頁。

的同時，對於《鹿特丹規則》生效而言也是一個利好因素。而當下爆發的新冠肺炎疫情又給國際海上貨物運輸蒙上了重重霧霾。或許《鹿特丹規則》真如航運界戲謔那般生不逢時，在誕生之時即碰上了國際航運的低谷，而在通過十年後又要面臨一次未知。《鹿特丹規則》的可行性分為理論層面的可行性和實踐層面的可行性，在理論層面看，《鹿特丹規則》所構建的國際海運規則是順應時代發展而填補立法空白且合乎邏輯的，當然具有理論可行性。從實踐層面看，《鹿特丹規則》依長遠的角度是符合國際經貿和航運實踐發展且能將船貨雙方利益趨於平衡，終究會被國際社會接受的規則原則當然也具有實踐可行性。實際上，在傳統三大國際海運公約無法適用，而更不可能制定一項新的國際公約來調整國際海運糾紛的時候，《鹿特丹規則》就法律統一化而言是最佳選擇，也是唯一選擇。否則國際海運社會依然面臨的是法律不統一，從而導致不公平不公正現象的發生。所以筆者大膽預測，《鹿特丹規則》在短期內不能生效，但從長遠角度看是會生效的，至少以往已生效的國際海上運輸公約也呈現生效時間越來越久的趨勢，最近的《漢堡規則》從誕生到生效也消耗了十幾年時間，所以對《鹿特丹規則》的生效依然可以保有期待。

“一帶一路”合作的落實實際上是放大了國際海運對統一規則的需求，這對中國來說是一個挑戰，同時也是一個契機。中國並未參與傳統的三大國際海運公約的制定，也未曾加入過上述任何一個公約，實際上中國是被動地接受了現有的國際海運規則體系。而《鹿特丹規則》是中國第一個主動參與制定的國際海運公約，在全程參與的過程中一方面發出了中國的聲音，另一方面對公約規則的形成都有明確的認知，這對於公約在之後的適用上會有理解上的幫助。換言之，中國在國際海運規則的制定上已經從被動接受轉變為積極參與，但中國所擁有的中國國際話語權依然較為軟弱，這跟中國在國際海運中的實力是不相匹配的。“一帶一路”戰略合作在一定意義上恰好能夠為改變中國國際話語權軟弱局面提供一個良好機遇。⁶⁰ 首先，“一帶一路”的發展會增強中國的經濟貿易實力和國際航運實力，一國的實力是取得國際話語權的前提，身兼貿易大國和航運大國雙重身份的中國在沿線各國中無疑實力最強的，這就意味着中國在“一帶一路”下的國際海運規則適用和構建上會有重要一席。其次，中國作為“一帶一路”戰略合作的發起國，從“一帶一路”提出至今已引起了全球範圍內世界各國的普遍關注，不管是“一帶一路”還是中國都是當下熱議的話題，這也意味着世界各國特別是“一帶一路”沿線國願意聽一聽中國發出的聲音。再者，中國已經意識到國際話語權的重要性，並試圖建立新的國際經濟組織從而在該組織中佔有較大的投票權，這一點從中國作為發起國倡議成立亞洲基礎設施投資銀行並擁有26.06%的投票權就可以窺探一二。最後，“一帶一路”共建原則是互利共贏，在兼顧各方利益的前提下尋求利益契合點以達到合作的最大公約數，基於公平和平等基礎下的各方利益共存共榮會漸漸形成利益同盟，這將推動中國佔據話語位置。⁶¹

中國不可能會再去加入傳統已生效的大三國際海運公約，只會在是否加入《鹿特丹規則》中作出選擇。而“一帶一路”戰略是中國增強其在國際海運領域國際話語權的重要契機，這對《鹿特丹規則》來說固然會是利好的消息。若是中國加入《鹿特丹規則》，從提升國際話語權的角度則應積極推動該公約的生效並爭取主導規則的解釋，爭取在現有的規則空間範圍內作出最有利於中國利益的解釋取向。若是中國不加入《鹿特丹規則》，從提升國際話語權的角度則要去主導“一帶一路”

⁶⁰ 王江雨：《地緣政治、國際話語權與國際法上的規則制定權》，《中國法律評論》2016年第2期，第39頁。

⁶¹ 《擔當更大歷史使命 保障“一帶一路”建設》，《人民法院報》2015年7月9日，第4版。

下區域性國際海運公約的制定，那麼《鹿特丹規則》無疑是最好的範本，在這個基礎上制定的區域性國際公約多少都會有《鹿特丹規則》的影子，實際上也是讓《鹿特丹規則》所起草的國際海上貨物運輸規則真正生效並適用。綜上，筆者對《鹿特丹規則》的前景持有積極而樂觀的態度。

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*, vol. 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期。Li, L., “Liability of Carriers Weighed by *Rotterdam Rules*: A System with Both Gains and Losses,” *Journal of Ocean University of China (Social Sciences)*, vol. 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17-22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. 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. 1, 2016, pp. 9-16, 32.
- 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., (ed.), *The United Nations Convention on Contracts for the International Carriage of Goods Wholly or Partly by Sea: An Appraisal of the “Rotterdam Rules,”* 2011, London: Springer, 2014.
- Singh, M. N., *International Maritime Law Conventions (Vol. 4)*, London: Stevens & Sons, 1983.
- Sturley, M. F., Fujita, T. & Van der Ziel, G. J., *The Rotterdam Rules*, London: Sweet & Maxwell, 2010.