

《鹿特丹规则》对国际货运的发展——聚焦承运人责任制度

雷 斯

华东政法大学国际法学院，上海

收稿日期：2023年10月22日；录用日期：2023年11月19日；发布日期：2023年11月29日

摘 要

《鹿特丹规则》相较于其先前的《海牙规则》《维斯比规则》《汉堡规则》更好地回应了新时代的需求，作出了许多改变，其中最为重要的即是有关承运人责任制度的变化。在《鹿特丹规则》中，承运人的责任再次被加强，对承运人提出了更高的要求，进一步保护了货方的利益。《鹿特丹规则》结合实际发展，对相关的概念作出了新的界定，有利于实践中的认定。本文结合实践背景阐述了承运人责任制度的历史发展和变革，以理解《鹿特丹规则》及其先前规则条文规定的价值取向，同时《鹿特丹规则》中承运人责任制度在不同方面具有新发展。针对这些新发展对实践中各方带来的影响，从不同当事人的视角出发可以更全面地了解制度的变化。《鹿特丹规则》尚存在着不足，但能对我国《海商法》的完善提供一定的指引和完善方向。

关键词

《鹿特丹规则》，承运人责任，赔偿责任

Development of International Freight under “Rotterdam Rules”—Focusing on Carrier Liability System

Si Lei

Faculty of International Law, East China University of Political Science and Law, Shanghai

Received: Oct. 22nd, 2023; accepted: Nov. 19th, 2023; published: Nov. 29th, 2023

Abstract

Compared with the previous “Hague Rules”, “Visby Rules” and “Hamburg Rules”, the “Rotterdam

Rules” better respond to the needs of the new era and have made many changes, the most important of which is the change in carrier liability systems. In the “Rotterdam Rules”, the responsibility of the carrier has been strengthened again, placing higher requirements on the carrier and further protecting the interests of the cargo party. The “Rotterdam Rules” combine practical development with new definitions of relevant concepts, which is conducive to identification in practice. This article explains the historical development and changes of the carrier’s liability system based on the practical background, in order to understand the value orientation stipulated in the “Rotterdam Rules” and its previous rule provisions. At the same time, the carrier’s liability system in the “Rotterdam Rules” has new developments in different aspects. Regarding the impact of these new developments on all parties in practice, a more comprehensive understanding of institutional changes can be obtained from the perspectives of different parties. The “Rotterdam Rules” still have shortcomings, but they can provide certain guidance and improvement direction for the improvement of China’s “Maritime Law”.

Keywords

“Rotterdam Rules”, Carrier Liability, Liability for Compensation

Copyright © 2023 by author(s) and Hans Publishers Inc.

This work is licensed under the Creative Commons Attribution International License (CC BY 4.0).

<http://creativecommons.org/licenses/by/4.0/>



Open Access

1. 引言

在国际货物贸易中，海运是不可替代、至关重要的运输途径，选择海洋运输的货物商品总量占到了运输商品总量的绝大部分比例。因此，涉及调整海上货物运输的法律关乎各国的利益。随着国际航运的发展，新型的海运模式出现，航运中各方实力和利益考量发生倾斜，以往的公约条文需要更新和调整。在《鹿特丹规则》之前有《海牙规则》《维斯比规则》和《汉堡规则》，这三个公约在相当长的时期内规范了国际海运的法律关系，但由于不可避免的局限性和滞后性，在当今逐渐暴露出不能满足新时代国际海运的需要的缺陷。《鹿特丹规则》应运而生。

与之前三个公约相比，《鹿特丹规则》中变化最大的是承运人责任制度。总体而言，从《海牙规则》到《鹿特丹规则》，对承运人责任的要求是越来越重的趋势。具体而言，《鹿特丹规则》中，承运人主体范围进一步扩大，责任期间延长，免责事由发生变化。这些变更从不同方面对承运人责任进行规制，对货方和船方的利益平衡进行调整，贴合了海运模式不断成熟、航运技术不断发展的现实背景。

我国《海商法》于 1993 年颁布，至今已有 30 年的时间，其中很多条文已经脱离了实际情况。对于《鹿特丹规则》的研究有利于我国《海商法》的完善，推动国内海运新发展，提高我国在国际上的航运地位。

2. 《鹿特丹规则》中承运人责任制度新发展

2.1. 《鹿特丹规则》中承运人责任制度新发展

在 19 世纪中期，英国在国际航运业拥有着霸主地位，最先建立起了较为系统、完备的承运人责任制度。英国产生了“公共承运人”的概念，也即从事海上件杂货运输的所有人，同时规定公共承运人除免责事由外，在责任期间内应当对货物的毁损灭失承担责任。这是承运人责任制度的雏形框架。但在当时由于“契约自由原则”盛行，实践中船货双方会私下达成一些减轻承运人责任的协议，对承运人的约束

无法切实落实。

20 世纪初,有关国际海运的国际公约开始制定,航运大国们为了能在公约中巩固自己的有利地位,纷纷积极投入到公约的制定中。1921 年《海牙规则》制定,其中对于承运人利益的保护非常明显。在早期,由于航海技术不发达,航运的风险确实巨大,对承运人进行保护也是为了促进全球贸易的发展。随着科技的进步,《海牙规则》中对承运人的过低要求造成船货双方有了实质上的不平等。《维斯比规则》在《海牙规则》的基础上作出了一定程度的修改,但在总体考量上仍然偏向承运人。《汉堡规则》与前两个公约相比发生较大的改变,其成员国基本上为发展中国家,主要都是货主国。对承运人的严格要求使得船方大国们少有加入,未承认《汉堡规则》的国家外贸船吨数占全球的 90%,因此事实上《汉堡规则》陷入了形同虚设的尴尬局面。

调整船货各方之间法律关系是关乎重大利益和国际贸易、国际航运未来发展的博弈,要考虑船方实力的、航运安全保障、损失赔偿、是否有利于交易方选择航运作为运输方式、现实可操作性等等。不过由于今时不同往日,承运人在航运过程中抵御各种风险的能力已大大增加,在大方向上,对于承运人责任的加重是必然的。

2.2. 《鹿特丹规则》中承运人责任制度的发展

2.2.1. 承运人的主体范围扩大

承运人作为国际海运的主体,其定义和范围是至关重要的。《海牙规则》第 1 条规定:“承运人包括与托运人订立货物运输合同的船东或承租人。”¹《维斯比规则》与《海牙规则》的规定相同。而《汉堡规则》第 1 条规定:“承运人是指本人或委托他人以本人名义与托运人订立海上货物运输合同的人。”²可以看出,《汉堡规则》在实际承运人的基础上还对委托缔约承运人作出认可,扩大了承运人的主体范围。

《鹿特丹规则》则在第 1 条第 6、7 款新加入了“履约方”、“海运履约方”的概念。履约方可以视为承运人的辅助人,在运输过程中履行或者承诺履行承运人在运输合同下有关货物的一系列义务。海运履约方需要满足以下的要素:第一,须在货物到达船舶装货港至货物离开船舶卸货港这一期间范围内;第二,须履行或者承诺履行承运人的义务,该义务是承运人与托运人之间约定的,以此为基础又形成了海运履约方与承运人的辅助关系[1]。

在日益细化和复杂的海上运输业务中,引入海运履约方的概念有益于确定事实上辅助了承运人履行相关义务的主体的法律地位及权利义务。

2.2.2. 承运人责任期间扩展

《海牙规则》对承运人责任期间的规定为“钩到钩”,即“从货物挂上起重机的钩时起,到卸下船脱钩时止”。《汉堡规则》进行了期间的延展,扩大未“港到港”,将货物到装货港至起重机的钩以及卸下船钩至卸货港的时间也囊括在内。

《鹿特丹规则》采用了更为广泛的“门到门”,在第 12 条第 1 款规定:“承运人根据本公约对货物的责任期间,自承运人或者履约方为运输而接收货物时开始,至货物交付时终止。”³该规定不再以船钩或者港口这种具体地点作为责任期间的起始终止标志,而是更强调承运人对于货物的实际掌管,要求货物从被接收开始,承运人或者履约方就要对其负责。

同时,《鹿特丹规则》在第 12 条第 3 款同意当事人意思自治约定接收和交付货物的时间和地点,先

¹《海牙规则》第 1 条(a)项。

²《汉堡规则》第 1 条第 1 款。

³《鹿特丹规则》第 12 条第 1 款。

前公约中的“钩到钩”、“港到港”仍然可以适用。但整个责任期间的起始点不得晚于装货、终止点不得早于卸货，否则该约定无效。这种软性规定给了当事人一个缓冲，对承运人或履约方的责任加强有循序渐进的过程，也更能被各国所接纳。

2.2.3. 承运人免责事由变化

《鹿特丹规则》关于承运人免责事由的规定集中在第 17 条，共列举了 15 项免责事由。与之前的公约相比，这些事由部分没有改动，部分做了修正，还新增了一部分。

《鹿特丹规则》第 17 条第 3 款中，“(c)战争、敌对行动、武装冲突、海盗、恐怖活动、暴乱和民变”首先将《海牙规则》第 4 条第 2 款(e)和(f)项的战争行为和公敌行为整合在一起，再新增规定了海盗行为和恐怖活动行为，这是由于海盗猖獗，且区域武装冲突、恐怖活动频频发生。

“(d)检疫限制：政府、公共当局、统治者或者人民的干涉或者造成的障碍，包括非由承运人或者第 18 条述及的任何人所造成的滞留、扣留或者扣押”对《海牙规则》中第 4 条第 2 款(h)项进行了详细的规定和列举。先前公约中仅是简单规制了“检疫限制”，而经历过疫情的背景，这项免责事由在实践中的重要性大大提高，有必要对相关的主体和行为细化。

“(f)船上发生的火灾”，可以看出《鹿特丹规则》将涉及到的火灾限制发生在船上，这与承运人责任期限扩展有关。之前的公约中承运人责任期限为“钩到钩”、“港到港”，因此即使免责事由中没有限定火灾的发生场所，火灾也无疑只发生在在船上或者在港口的这段时间内。但《鹿特丹规则》对承运人的责任期限扩大到了“门到门”，如果不限定免责事由中火灾发生在船上，那么非海运运输的航运或者陆运发生火灾的话都可以援引这一条款，承运人的责任被大大削减，货方的风险陡增，对货方显著不合理。

“(h)托运人、单证托运人、控制方或者根据第 33 条或者第 34 条托运人或者单证托运人对其行为承担责任的其他任何人的作为或者不作为”增加了单证托运人、控制方以及两者须对其行为负责的其他人，对于非承运人一方在运输中各个环节的疏忽或者行为有了更广泛的涵盖^[1]。

“(n)避免或者试图避免对环境造成危害的合理措施”是《鹿特丹规则》新增的免责事由中最有特点，也是最重要的一项。环境保护是现在世界各国都热切关注的领域，承运人如果是为了保护环境造成货物的迟延交付或者损失，可以免除责任。《鹿特丹规则》在条文中顺应了国际环境保护的趋势，具有相当的先进性。

《鹿特丹规则》中还删去了航海过失免责。航海过失免责是先前公约中十分重要的一项免责条款，其主要设置目的是为了鼓励承运人开展海上运输，从而带动经济发展。在早期，航海技术不发达，每次出行对于承运人而言都有着莫大的风险，因此公约向承运人设置了有利条件，即在航行或管理船舶中的行为、疏忽或不作为。这种倾向承运人利益的妥协需要被废除，时代背景已经发生了巨大变化，现在船舶构造和配备科学、船员专业素养高、海上探测以及海上通讯发达，如果继续推行航海过失免责，不但会对货方造成不平衡，还可能会使承运人产生怠惰心理，对航海安全有负面作用。

2.2.4. 承运人赔偿责任限制变化

《鹿特丹规则》相较于之前的公约进一步提高了在单位限制赔偿责任方面的责任限额水平，更有力地保护货方的利益。在责任限制地丧失条件方面与其他公约相一致。

3. 承运人责任制度新发展在实践中的影响

3.1. 对托运人的影响

总体而言，《鹿特丹规则》中出现了有利于托运人的制度设计。就具体的责任承担和索赔方面可以

更直观地看出对托运人的影响。

首先，由于多式联运运输模式地出现，《鹿特丹公约》规定了“门到门”的承运人责任期间，那么对托运人而言其承担责任的风险大大降低了[2]。其次，承运人承担的是完全过失责任，这一点与《汉堡规则》保持一致。相较于不完全过失责任制，过失责任制使得托运人更有可能获得赔偿。最后，因为公约新增加了“海运履约方”的概念，托运人在索赔时也可以向海运履约方主张，承担责任的主体范围扩大，对于托运人而言索赔成功的概率和保障变大。

3.2. 对承运人的影响

如上所分析，现实条件的变化使得新公约在立法精神和目的上要减少对承运人的倾斜，承运人在目前已经不再是弱势或者需要特别保护的那一方。

承运人承担的是严格的过错责任，责任期间被延长，航海过失免责事由也被删除，对承运人赔偿责任限额也有所提高。从这些方面来看，承运人需要更审慎地履行自己的义务。

但是《鹿特丹规则》有张有弛，并非一味地对承运人进行限制。首先，在免责事由方面虽然删除了航海过失免责，但也新增了如环保免责的事项。其次，对于责任期间允许当事人自行约定接收和交付货物的时间和地点，是富有弹性的规定。《汉堡规则》正是由于在先前公约的基础上一下子削弱了太多承运人的利益，导致航运大国们不愿加入。想要公约能得到尽可能多的国家的加入和支持，必须循序渐进，没有国家愿意在能维持自身莫大利益现状的时候作出改变。如何平衡托运人、承运人之间的关系，如何调节公约对承运人的影响是决定《鹿特丹规则》能否成为有力的国际海上货物运输规则的关键。

3.3. 对航运港口的影响

公约新引入的“履约方”概念将港口经营者纳入到了公约的调整范围之内，明确了其法律地位和具体权利义务。在公约中规定了承运人和海运履约方的连带赔偿责任，即如果货物毁损灭失且无免责事由，货方可以向承运人以及任何一个海运履约方主张货物的损害赔偿。港口经营者拥有固定的港口经营住所，被主张索赔的话有更大几率成功，但这意味着港口经营者分担了很大一部分原本属于承运人的风险[3]。

《鹿特丹规则》在当今新时代的意义还在于引入了电子运输、国际集装箱多式联运等体现现代航运要求的新规则，有利于海上运输行业的多样化发展。对于航运港口经营者而言，需要提升匹配新模式的能力，发展适应新时代的港口物流业务。

4. 《鹿特丹规则》对完善我国《海商法》的启示

4.1. 我国《海商法》中承运人责任制度的不足

从我国《海商法》颁布至今已有三十年的时间，其已暴露出一定的不足。《海商法》存在规定不明确的情况，有些法律移植也与我国航运的现实不相吻合，造成法律条文和实际情况有些脱轨。随着我国海上贸易的发展，逐渐出现了例如无船承运人的法律地位及其法律责任的确定等问题，对此我国《海商法》也没有做出规定。因此，我国《海商法》需要进行更新和修改才能不落后于实践和国际。

我国《海商法》的规定基本与《海牙规则》一致。对于前述分析的《鹿特丹规则》中的新发展，正是基于和如《海牙规则》中的制度对比而得出。在承运人主体方面，《海商法》提出了实际承运人的概念，对承运人进行了分类，但与《鹿特丹规则》相比没有给予辅助承运人的主体相应的法律地位。在承运人免责事由方面，规定了航海过失免责和火灾过失免责，这在现在承运人实力显著提升的条件下不再适宜。在赔偿责任限制方面，《海商法》的规定也较低。

自从海商法颁布以来，国际公约以及串货各方的利益平衡都发生了巨大的变化。《鹿特丹规则》的

颁布为我国《海商法》的修正提供了契机[4]。《鹿特丹规则》是国际贸易以及海运业相关领域权威学者和专家制定的，充分考虑到国际海运行业目前的发展状况，在公约的具体内容中也引入了诸多先进的立法理念，构建科学合理的体系规定。我国若想要在海运行业实现可持续发展，必须要有一套可以与当代发展相配的法律制度[5]。

4.2. 完善我国《海商法》的建议

第一，我国《海商法》应当考虑引入“海运履约方”或者“海运辅助人”制度。这项制度将扩大承运人的主体范围，不仅对于保护货方利益更加有利，还能将港口经营者纳入海运履约方或者海运辅助人的范围，使其能够享有承运人的免责抗辩等权利，给予其合适的法律地位[6]。

第二，我国《海商法》应当适当延长承运人的责任期间。根据《海商法》第46条的规定，承运人的责任期间按照运输方式的不同分为：集装箱货物的运输责任期间为“港到港”；非集装箱货物的运输责任期间为“钩到钩”。除此之外，还免除了承运人使用非集装箱运输时货物装卸前后这段期间内的责任。《海商法》应当取消这一规定，并且适当延长承运人责任期间。

第三，我国《海商法》需要调整承运人的责任基础。在制定《海商法》时，我国航运产业刚起步不久，为了促进我国航运产业的发展，鼓励我国承运人参与到国际竞争中去，《海商法》更重视保护船方的利益，规定了12项免责事由。应当取消航海过失免责，这有助于督促和刺激国内航运公司提高自我竞争能力和抗风险能力，更为审慎地履行合同项下的义务。《鹿特丹规则》中新增加了恐怖活动、海盗行为免责，在《海商法》中加入这些事项会更符合国际环境的需要。在《海商法》中纳入对海上救助的行为必须是合理措施的规定，将有利于在共同海损方面均衡船舶及货物双方的利益。加入《鹿特丹规则》对于环境保护的新免责也会体现出我国对环境保护的重视。

第四，我国《海商法》需要适度提高承运人的赔偿责任限额。但是《鹿特丹规则》中的赔偿限额过高，不符合我国国内的情况。应当综合评估我国国内航运情况、船方规模、运输货物性质价值等来制定一个有所提高的限额水平。这样既能加大对于货方的保护，又不至于对船方造成过重甚至毁灭性的负累。

参考文献

- [1] 向力. 国际海运业承运人责任体制的传承与发展——《鹿特丹规则》承运人责任规定介评[J]. 中国海商法年刊, 2009, 20(4): 10-16.
- [2] 石现明. 《鹿特丹规则》: 托运人的义务与责任评析[J]. 商业研究, 2012, 14(4): 12-13.
- [3] 于沛海. 履约方概念在《鹿特丹规则》中的确立[J]. 人民司法, 2017, 5(19): 90-95.
- [4] 韦经建. 《鹿特丹规则》对于国际多式联运合同的适用[J]. 中国海商法年刊, 2011, 22(3): 61.
- [5] 户亚然. 《鹿特丹规则》中承运人责任基础研究[D]: [硕士学位论文]. 济南: 山东财经大学, 2018.
- [6] 司玉琢, 蒋跃川. 国际货物运输的世纪条约——再评《鹿特丹规则》[J]. 法学杂志, 2012, 33(6): 27-34.