

## “一帶一路”倡議下分散海運規則的統一化及對中國的啟示\*

陳 石

**摘 要：**“一帶一路”倡議已得到國際社會的廣泛參與，其沿線國已多達147個國家。這些國家中既有內陸國家，也有島國，還有更多的是能同時支持陸運和海運的沿海國。換言之，“一帶一路”沿線國都有可能直接或者間接地參與到國際海運中去，這便對統一的國際海運規則提出了要求。由於國際社會尚未形成國際海上貨物運輸規則的全球統一，沿線國之間分散的海運規則又將帶來擇地訴訟不利於公平公正，及其法律適用的不確定性和結果的不可預見性。中國作為“一帶一路”倡議國，兼具航運大國和貿易大國的雙重身份，有必要去主導規則的統一，這將有助於中國提升國際海運話語權。而統一的路徑諸多，如何採取最有效的方式實現中國利益和整體利益的最大化，則是需要平衡的問題。

**關鍵詞：**“一帶一路” 法律統一化 國際海運規則

### Unification of Fragmented Maritime Rules under the “Belt and Road” Initiative and its Reference for China

CHEN Shi

(Guangzhou Maritime University, Southern Marine Science and Engineering Guangdong Laboratory at Zhuhai)

**Abstract:** The “Belt and Road” Initiative has seen an intensive participation of the international community - as much as 147 countries along its land and sea silk road are involved, including inland countries, island countries and more countries where land transport and sea transport are both available. In other words, all countries of the “Belt and Road” Initiative may directly or indirectly be involved in international maritime transportation, which signifies a need for unification of international maritime rules. Due to the lack of a uniform international rule on carriage of goods by sea, the fragmentation of maritime rules of the countries of the “Belt and Road” Initiative will result in inequity by forum shopping, uncertainty of application of law and unpredictability of the results of individual cases. China, as the initiator of the “Belt and Road” Initiative and a big country in shipping and trade, should actively promote the unification of maritime rules which will enhance the influence of China in international maritime transportation. The modes for such unification are flexible, but how to choose the most effective mode for the best benefit of China and the international community remains a problem of balance between interests.

**Keywords:** “Belt and Road”, unification of law, international maritime rules

\* 廣州市哲學社科規劃2022年度課題：粵港澳大灣區海商立法協調機制研究（課題編號：2021GZGJ210）。

收稿日期：2021年8月31日

作者簡介：陳石，法學博士，廣州航海學院海商法研究中心專任教師，南方海洋科學與工程廣東省實驗室（珠海）海洋法團隊研究人員

## 一、引言

“一帶一路”倡議自2013年提出至今得到了國際社會的廣泛認同和參與，“一帶一路”倡議的核心理念陸續被聯合國等重要國際組織成果文件所採納。2018年召開的中非合作論壇再次掀起了一波參與“一帶一路”倡議的非洲國家共建熱潮，中國已陸續同各國家及國際組織共建簽署合作文件。截止日前，根據“中國一帶一路網”的官方數據顯示，繼意大利作為首個G7國家加入了“一帶一路”合作，牙買加和盧森堡等國也相繼加入，沿線國數量已從最初的69個擴大至147個，從最初橫跨亞非歐至如今覆蓋了除沒有國家的南極洲外的剩餘六大洲。“一帶一路”沿線國本就是個合作群的開放概念，各國出於國家利益的整體考量會決定是否加入其中，而中國作為該倡議的發起國則要考慮如何實現國家利益和整體利益的最大化，促進合作共贏。國際貨物貿易約九成是通過海運完成的，國際海運的優勢及其對國際貨物運輸的重要性已毋須多言。“一帶一路”沿線國中既有只能通過陸運的內陸國家，也有只能通過海運的少數島國，但主要的還是能同時陸運和海運的沿海國家。但國際海上貨物運輸早已從單一的運輸模式轉換成包含兩種或兩種以上運輸方式的多式聯運模式，特別是鐵海聯運等“海運+其他”模式的多式聯運方式在“一帶一路”航運實踐中已廣泛適用。換言之，只要在陸地和港口之間合理銜接，“一帶一路”沿線國都有可能直接或者間接地參與到國際海運中，多式聯運能提升物流效率也將進一步促進航運貿易的增長。

航運業的國際性要求海運規則的國際統一性，因此國際社會一直致力於國際海上貨物運輸規則的統一，其中2008年通過的《鹿特丹規則》便是國際海運規則統一化的最新成果，但該公約尚未生效。目前國際上已經生效的國際海運公約便是1924年《海牙規則》、1968年《維斯比規則》和1978年《漢堡規則》這三大公約，但這三個公約並不是替代性關係，而是並行存在的“三足鼎立”之關係。如果說第一個公約的出現在一定程度上實現了國際海上貨物運輸規則的統一，至少是局部或者部分的統一，而第二個和第三個並行存在的公約之出現則導致了又一個不統一的格局，特別是這些公約的締約國還不盡相同，更直接地說這些公約各自的局部或者部分統一實際上就是缺乏全球統一性。正是由於國際海上貨物運輸法律不統一的現狀，加之傳統已生效的規則也不能滿足國際貿易和航運實踐發展的需求，特別是集裝箱化下“門到門”運輸、電子提單和多式聯運的發展對新規則提出了迫切需求，這都不利於國際海上貨物運輸和國際貿易的開展，國際社會經過反覆討論才最終決定制定新公約以尋求真正的統一。<sup>1</sup>“一帶一路”區域經濟一體化的形成則對法律統一化提出了要求，但“一帶一路”沿線國之間卻缺乏一套統一的國際海上貨物運輸規則，統一規則的缺失將反作用於經濟，從而限制或者制約國際海運及國際貿易的發展。

## 二、“一帶一路”沿線國分散海運規則現狀

就“中國一帶一路網”所列舉的包含中國在內的“一帶一路”這147個沿線國而言，以法系作為劃分標準，主要可以區分為大陸法系（如中國）、英美法系（如印度）、伊斯蘭法系（如阿富汗）和混合法系（如南非）等國家。法系是法律認知、理解和把握世界法律總體格局的主要理論工具，有關法系的定義及其分類標準一直處於爭論不休的狀態，但可以達成共識的是不同法系之間存在着

<sup>1</sup> 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。

法律淵源、論證方法、審判模式等諸多不同。<sup>2</sup> 而就目前已經生效三大國家海運公約而言，“一帶一路”這147個沿線國中有50個國家加入了《海牙規則》，有15個國家加入了《維斯比規則》，還有29個國家加入了《漢堡規則》。就公約狀況而言，1924年《海牙規則》全球先後有89個國家或地區批准或加入，是目前適用範圍最廣且影響力最大的國際海運公約。1968年《維斯比規則》作為《海牙規則》修改的產物，全球僅有30個國家或地區批准或加入，其中有部分《海牙規則》締約國如美國、日本和西班牙等並沒有批准加入修改後的公約。1978年《漢堡規則》作為政治妥協的產物，全球雖有35個締約方先後批准或加入該公約，但這些締約國主要是航運不發達的國家，甚至有十餘個是內陸國家。特別需要指出的是，作為兼具航運大國和貿易大國雙重身份的中國，並沒有加入上述任何一個國際海運公約，其適用的依然是國內法規則，而中國海商法在起草和制定中則參考了上述三個公約的內容，或者說在中國海商法的規則中可以尋到上述三個公約的規則原則的影子。

《海牙規則》作為一項有關提單的國際實體私法條約，乃是當時地位完全不對等的船貨雙方利益妥協的產物，其在限制承運人締約自由的濫用之同時，設定了強制性規範，從而給予貨方最低的權利保障。也正因為承運人的絕對優勢地位，船貨雙方的談判是不可能完全對等或趨於對等的，而《海牙規則》能達成的統一則是極為有限的，其最大意義便是核心條款即第3條和第4條有關承運人的義務和責任，可以說該公約的實質是承運人海上貨物運輸合同責任的公約。而《維斯比規則》在一定程度上修改了《海牙規則》而使得新公約能更加適應集裝箱時代的航運實踐發展需求及其維護船貨雙方的利益平衡，但《維斯比規則》並未徹底改變《海牙規則》在條文設計中嚴重偏向承運人利益的局面，特別是新公約對承運人免責事由沒有任何的修訂。《海牙規則》的部分締約國如德國、法國、英國、意大利、荷蘭、比利時、新加坡等貿易大國或航運大國，但也有部分《海牙規則》締約國如美國、日本、西班牙等並沒有批准或加入新公約。《海牙規則》和《維斯比規則》的共存已然是兩套並行的國際海上貨物運輸規則體系。而發展中國家仍要求對《海牙規則》進行實質性的修改，隨着第二次世界大戰後，發展中國家在國際事務的作用逐步提高，《漢堡規則》正是在發展中國家為國際航運領域爭取新的國際經濟秩序的鬥爭中產生的。<sup>3</sup>《漢堡規則》對《海牙規則》進行了實質性修改，主要體現在加重了承運人的責任，在責任基礎上採取了過失責任制，取消了航海過失免責和火災過失免責。<sup>4</sup> 但《漢堡規則》過於單方面，大大加重了承運人的責任，故而在規則設計上難以讓航運大國接受，從公約最後的締約情況即30餘個締約方主要是航運不發達國家、甚至有十餘個是內陸國家，就可以得知《漢堡規則》對國際航運的影響力很小，在航運實踐中根本無法取代海牙—維斯比規則體系，故而發揮不了多大的作用。還有如中國一樣尚未加入任何一個國際海運公約的國家，其解決國際海上貨物運輸糾紛依靠的主要還是國內法規則，而各國不統一的國內法規則又會導致一定的衝突。

在這些國際海運公約的締約國中，“一帶一路”這147個沿線國中只有埃及和黎巴嫩這2個國家是同時加入了3個已生效的國際海運公約，新加坡、斯里蘭卡、敘利亞、波蘭、克羅地亞、希臘、意大

<sup>2</sup> 黃文藝：《重構還是終結——對法系理論的梳理和反思》，《政法論壇》2011年第3期，第35頁。

<sup>3</sup> 莫世健主編：《國際經濟法》（第2版），北京：中國政法大學出版社，2014年。

<sup>4</sup> 焦傑、居伊—勒菲佛爾：《鹿特丹規則中海上貨物承運人的責任——法律迷宮？》，《比較法研究》2011年第4期，第112頁。

利、湯加和厄瓜多爾這9個國家只同時加入了《海牙規則》和《維斯比規則》，羅馬尼亞、匈牙利、塞內加爾、岡比亞、坦桑尼亞、尼日利亞、肯尼亞、喀麥隆、塞拉利昂、巴巴多斯和多米尼加這11個國家只同時加入了《海牙規則》和《漢堡規則》，又有格魯吉亞這一個國家只同時加入了《維斯比規則》和《漢堡規則》。除了同時加入幾個國際海運公約的國家外，還有馬來西亞等28個國家只加入了《海牙規則》，俄羅斯等3個國家只加入《維斯比規則》，約旦等15個國家只加入《漢堡規則》，以及剩下還有78個沿線國未加入任何一個已生效的國際海運公約。國際公約規則本身又存在一定的衝突需要協調，加上這147個沿線國的國內法，使得“一帶一路”沿線國的海運規則無疑是分散而複雜的。《海牙規則》的弊端在於過於偏袒承運人利益，即便是修改後的《維斯比規則》也無法徹底改變利益嚴重失衡的局面，然而在當時承運人處於絕對優勢地位的航運局勢下，因該公約的存在至少保障了貨方的最低權利，可以說是以有勝於無。而《漢堡規則》跟先前已生效的國際海運公約相比，單方面大大加重承運人的責任，這在承運人佔優勢地位的航運局勢下，是必然無法獲得航運大國的支持，以至於其難以發揮作用，更別提取代海牙—維斯比規則體系。加上貿易實踐和航運實踐的發展，特別是海上貨物運輸集裝箱化及其“門到門”運輸的普及，再加上電子商務的興起，現實所需以至於對上述領域國際統一立法有緊迫性，無法可依是法律的消極衝突，跟法律的積極衝突即同一法律關係可適用多個法律規則一樣，都不利於國際民商事交易。

### 三、“一帶一路”沿線國分散海運規則存在的主要問題

#### (一)擇地訴訟不利於公平公正

現有的國際海上貨物運輸公約，和各國國內法在託運人和承運人的權利和義務方面、特別是有關承運人的義務和責任方面規定差異很大。若是缺乏統一的國際海上貨物運輸規則，一旦出現國際海運糾紛時，則必然要適用衝突法規則來確定準據法和管轄權及其外國判決的承認和執行等問題。選擇不同的國家或地區進行訴訟，則可能適用完全不一樣的法律規則，那麼將產生完全不同的結果。從承運人單位責任限制為例，《海牙規則》規定的承運人單位責任限制是100英鎊，而《維斯比規則》將承運人的單位責任限制大幅度提高至10,000法郎（1968年時的10,000法郎約等於430英鎊），二者之間的差異則會體現在公約轉化為國內法後該國國內法在承運人單位責任限制上的差異。具體到“一帶一路”沿線國，馬來西亞等28個國家只加入了《海牙規則》，那麼依照締約國的公約義務，這28個國家的海商立法需將本國的承運人單位責任限制以《海牙規則》為基礎確定在不低於100英鎊的標準。但是新加坡等9個國家因為同時加入了《海牙規則》和《維斯比規則》，故而在《維斯比規則》生效後，對於這些國家而言，若是本國的承運人單位責任限制僅符合了《海牙規則》的基礎標準，而未達到《維斯比規則》的基礎標準的，則要依照締約國的公約義務，將本國的承運人單位責任限制以《維斯比規則》為基礎確定在不低於10,000法郎的標準。再以馬來西亞和新加坡為例，馬來西亞作為《海牙規則》的締約國，1950年《馬來西亞海上貨物運輸法》（*Carriage of Goods by Sea Act 1950, Ord. No. 13 of 1950*）將承運人的單位責任限制確立在100英鎊到如今尚未有過修改。而新加坡在加入《維斯比規則》之後制定的1972年《新加坡海上貨物運輸法》，將承運人的單位責任限制提高至10,000法郎的標準。從託運人利益角度出發，就1972年之後發生在馬來西亞和新加坡之間的海上貨物運輸法律關係而言，託運人當然喜歡去新加坡訴訟以期獲得更好的賠償數額。實際上在英國和美

國這兩個國家之間亦是如此，在英國適用《維斯比規則》之前依照美國法標準比英國法標準的單位責任限制能高300多美金，而在英國適用《維斯比規則》在1971年提高單位責任限制後則又比美國法標準多出約300美金，這也導致了在英美國家海上貨物運輸當事人擇地行訴之風盛行。<sup>5</sup> 在“一帶一路”沿線國中還有29個國家加入了1978年《漢堡規則》，該公約將承運人單位責任限制提高至835個特別提款權，比1979年修訂《維斯比規則》議定書所分別確定的標準提高了約25%。那麼就單一的《海牙規則》締約國例如馬來西亞，其國內立法所確定的100英鎊的承運人單位責任限制，跟《漢堡規則》的締約國所適用的不低於835個特別提款權的標準相比相差甚遠，這必然會導致託運人擇地行訴。再以中國這類未加入任何一個國際海運公約的國家為例，中國《海商法》第56條所確立的承運人單位責任限制666.67特別提款權標準，就是參照《維斯比規則》標準，該標準相比於馬來西亞等國則要高很多，而相比於捷克等國則要低很多。採用何種標準確立賠償額，對於海上貨物運輸當事人來說至關重要，特別是某一項國際海上貨物運輸同時涉及到3個或3個以上國家，當這些國家分別採用不同標準的單位責任限制時，託運人在貨物存在貨損時，必然會選擇最有利於自身利益的國家或地區進行訴訟或仲裁解決海上貨物運輸糾紛。

衝突法規則在解決國際民商事爭議時，其追求的是法律適用的可預見性、判決結果的一致性和穩定性，其經濟目標在於確保每個涉外法律爭議都按照與爭議有最“適當”聯繫的國家的法律來解決，而且這種“適當性”不是依據法律的內容或法律爭議解決的結果來判斷，而是空間或地理意義上的“適當”。<sup>6</sup> 在這種情況下，通過衝突法規則來解決的糾紛實際效果並不一定能達到公正，或者說程序上的公正未必能實現實體公正，這邊是擇地訴訟最大的問題所在。也正是因為根據國際私法的衝突法規則可能會有多個國家或地區的法院可以選擇訴訟，那麼當事人為了尋求自身利益的最大化，就可能搶先選擇一個最有利於自身利益的國家進行訴訟。同樣的法律事實，只是因為當事人的選擇或訴訟策略，而在不同的國家進行訴訟，而適用不同的法律，從而導致當事人的利益差，這並不公平。而這種不公平也會導致當事人在訴訟時就管轄權和法律適用問題提出異議，從而為自身利益據理力爭。而一國的法院在處理本國和外國當事人之間的海上貨物運輸合同糾紛時，有可能會考慮本國利益等因素，從而不利於保證具體案件的公正審理。各國分散的海運規則，使得同一個法律關係中的當事人在不同的國家處理糾紛能得到的利益是不一樣的，從而就形成了法律適用不同而導致託運人和承運人之間的實際利益差或者可預期利益之差，而相對公平合理的交易規則才能促進社會價值目標的實現。在國際海上貨物運輸的利益差異，進而使得國際航運市場不公平競爭的產生。統一的國際海上貨物運輸規則，能保證託運人和承運人最基本的權利、義務和責任的相對統一，這也為承運人收取相對統一的運費標準領域實現法律的統一，實際上也是追求國際航運市場公平有序的競爭環境，在確定最低限度的義務下實現契約自由和契約正義。契約正義是指契約法應保障訂約當事人在平等自願的基礎上訂約和履行，並使合同的內容體現公正、平等和誠實信用的要

<sup>5</sup> 司玉琢主編：《國際貨物運輸法律統一研究》。

<sup>6</sup> 吳思穎：《國際商事合同法統一化：原理、目標和路徑》，北京：法律出版社，2011年；鄒國勇：《國際私法的價值取向——利益協調》，《南京社會科學》2004年第5期，第67頁。

求，合同當事人一方不能濫用其經濟實力和權利而損害另一方利益。<sup>7</sup> 傳統已生效的國際海運規則是在託運人和承運人地位極度不平等的背景下產生的，隨着國際航運業的發展，託運人和承運人的地位趨近平衡，追求交易公平和正義不僅是託運人的追求，也是承運人所能接受的發展方向。既然各國分散的國際海運規則不利於構建國際航運業公平有序的競爭環境，那麼追求統一的國際海上貨物運輸規則就成了整個國際航運業追求公平和正義的重要組成部分，或者說是實現公平和正義的法律價值目標所必要的舉措。

## (二) 法律適用的不確定性和結果的不可預見性

上文對擇地行訴的說明也可論證：該分散規則體系可能導致的另一弊端，就是法律適用的不確定性和結果的不可預見性。“一帶一路”沿線國共有147個國家，其中有54個國家加入了海牙一維斯比規則體系，有29個國家加入了漢堡規則體系，而又有一部分國家沒有加入任何已經生效的國際海上貨物運輸公約。已加入國際公約的締約國需要通過國內法來落實公約義務，使其國內法符合國際公約的規則要求。而沒有加入國際公約的國家雖也可能吸收借鑒已有國際公約的內容來制定其國內海上貨物運輸立法，但有一點可以確定的是，在“一帶一路”沿線國間開展國際海上貨物運輸，可能會面臨着法律適用的不確定性，若是當事人沒有在合同中選擇法律適用，則不同國家的當事人在一個國際海上貨物運輸法律關係中，將不知道該適用哪一個國家的法律或者規則來調整或解決有關爭議。法律的指引作用要求法律本身具有確定性，對於國際海上貨物運輸的各方當事人而言，若是無法得知其行為規範將受哪個規則約束和調整，那就會帶來諸多的不確定性因素，甚至無法確定具體的交易方在國際海上貨物運輸法律關係中處於何種地位。而法律適用的不確定性將導致的直接後果，就是結果的不可預見性，即當事人無法預見自己行為的後果。即便是通過衝突法規則最後確定了準據法來解決糾紛，實際上各個國家不統一的國際海運規則是無法給當事人一個明確的指引從而在以後的交易中得以遵循，而只能是根據個案加以判斷總結。

從承運人的免責事項這個角度加以分析，由於海牙一維斯比規則體系所確定的承運人免責事項要遠多於《漢堡規則》所規定的承運人免責事項，換言之，就承運人的免責事項而言，《漢堡規則》下的承運人責任要重於海牙一維斯比規則體系下的承運人責任。而“一帶一路”沿線國中還有78個完全沒有加入任何公約的國家，如中國，其國內海商立法對承運人的免責規定是採用了海牙一維斯比規則體系，但舉證責任又按照《漢堡規則》的分配方式，換言之，中國法是採用了混合模式，借鑒了幾個公約的規定後制定的本國海商法。<sup>8</sup> 這類國家的國內法對承運人的免責事項範圍，是多於海牙一維斯比規則體系，還是少於《漢堡規則》，亦或介於二者之間，換言之，各國的國內法在承運人免責這個角度看，其承運人責任是重於《漢堡規則》，還是輕於海牙一維斯比規則體系，還是介於二者之間，則要個案分析。這對於從事國際貿易的託運人來說便是一件複雜的事情，託運人得根據具體交易去分析承運人可能承擔的責任，這不利於法的秩序和效率價值的實現，這可能導致法律適用的不確定性和結果不可預見性，從而無法實現法的預測作用。

<sup>7</sup> 段啟俊、蔡學恩、邱啟雄：《論合同正義性》，《武漢大學學報（人文社會科學版）》2000年第5期，第637-638頁；韋經建：《論海上貨物運輸法的強制締約義務的適用及其規範的制度價值》，《法制與社會發展》2007年第2期，第88頁。

<sup>8</sup> 司玉琢：《海商法專論》（第2版），北京：中國人民大學出版社，2010年。

不統一的國際海上貨物運輸規則，導致各方當事人無法確定一旦產生爭議後該適用何種規則來解決糾紛，但可以肯定的是，不同的規則解決糾紛的結果肯定不一樣，換言之，當事人適用不同的法律規則來解決同一個國際海上貨物運輸糾紛，可能會得到完全不一樣的兩個結果，而這個結果對於交易各方當事人而言會導致利益差異懸殊。若國際海上貨物運輸法律關係的各方當事人明確該法律關係受何種法律規則約束和調整，就可以預測到其行為的後果，基於對其行為後果的預測，則可以對自己的行為作出相對應的調整。舉個簡單的例子，若是託運人和承運人一方明知其行為違約成本遠大於守約的成本，那麼從商人追求利益的本性來看，則必然會選擇守約；但若是守約成本遠大於違約成本，則作為商人可能會選擇違約的商業策略。在這種情況下，當事人必然是根據已確定的法律規則來預測其行為後果，但若是當事人已然基於作為或不作為要承擔一項責任時，當事人可能會去對比存在差異性的不同法律在這種情況下需要其承擔的責任大小，從而將盡量使得該法律關係受對其最有利的一項法律規則來調整，從而引發了當事人選擇規避法律或者通過法律選擇進行擇地訴訟的問題。法律適用的不確定性和結果的不可預見性，都不利於公平和正義的法律價值的實現。

#### 四、法律統一化對中國的啟示

進入20世紀以來，世界各國的有識之士都認識到，要發展和促進國際貿易和海上運輸事業，就必須逐漸減少法律衝突，實現國際海商立法的統一化。<sup>9</sup> 在海上私法領域，國際海事委員會、國際海事組織以及聯合國貿易法委員會等國際組織在涉及海上貨物運輸的各個領域都推動出台了一系列國際公約。這些公約的出台都有一定的時代特徵，並盡可能地擴大其適用範圍從而達到尋求統一的目的。國際海運規則的統一趨勢之一，就是順應時代發展以謀求國際統一。在海上貨物運輸領域，《漢堡規則》相比於海牙—維斯比規則體系而言，將其調整的國際貨物運輸的對象擴大至活動物和艙面貨，這也與科技發展和運輸方式變革的有關。特別是集裝箱運輸時代的到來，多式聯運的發展和電子商務在國際海運實踐中的應用，這就需要新的規則加以調整各方當事人的法律關係。

以多式聯運為例，為了滿足國際貿易對多式聯運的需求，聯合國貿易和發展會議曾於1980年主持通過了《聯合國國際貨物多式聯運公約》（以下簡稱《多式聯運公約》）。截止日前只有11個國家加入了該公約，而挪威和委內瑞拉只簽署公約並未加入或批准，距離公約要求的30個國家批准加入這一生效要件還相差較遠。公約對多式聯運經營人的責任形式採用經修正的統一責任制，即原則上多式聯運經營人應按照公約所規定的責任基礎和責任限制承擔賠償責任，但第19條同時規定一定條件的賠償限額適用高於本公約的國際公約或強制性國內法規定。<sup>10</sup> 但蘇聯東歐國家等發達國家在公約制定過程中就標榜自由放任原則，堅決主張不要國家干預，實行網狀責任制，使聯運變成一種鬆散的框架，故而對最終的公約文本採取統一責任制且具有強制力而表示不滿。<sup>11</sup> 《多式聯運公約》至今無法獲得國際社會的認可而未能生效。在吸收《多式聯運公約》失敗教訓的基礎上，2008年出台的《鹿特丹規則》的創新點之一，就在於創設了“海運+其他”模式的多式聯運規則，將傳統國際海運規則的適用範圍由單純的海運變成了“海運+其他”，從而又進一步地擴大了公約的適用範圍，

<sup>9</sup> 傅廷中：《海商法論》，北京：法律出版社，2006年，第21頁。

<sup>10</sup> 司玉琢主編：《國際貨物運輸法律統一研究》。

<sup>11</sup> 魏家駒：《略論聯合國國際貨物多式聯運公約》，《法學研究》1981年第6期，第46頁。

使公約具有更廣泛的實施基礎。且不論《鹿特丹規則》能否被國際社會所普遍接受和適用，其出台背景至少可以說明國際社會對於海上貨物運輸規則統一的訴求，而從起草過程的文件中也可以窺探出各國對於統一規則的立場和價值取向。

現有國家海運規則中影響力較大的海牙—維斯比規則體系，是在承運人處於絕對優勢地位的背景下制定的，其原則和規則當然是有利於承運人一方，而託運人一方得以保護的利益是極為有限的。《漢堡規則》出台之時的託運人和承運人地位之不平等現象雖有所減輕，但《漢堡規則》大大加重了承運人一方的責任和義務，並沒有很好地協調和平衡雙方的權利義務，故而締約國不多且影響力不大。直到《鹿特丹規則》出台時，託運人和承運人的地位就更加趨於平等，那麼新公約相比於原有的國際海運規則而言，肯定在一定程度上加重了承運人的責任和義務，但是為了平衡承託雙方的權利和義務，新公約也賦予了託運人更多和更為嚴格的責任。隨着國際貿易和海上貨物運輸領域中託運人和承運人地位趨於平衡，在國際海運規則中託承雙方的利益也將趨於平衡，故而承託雙方責任和義務的平衡必然是國際海運規則的發展趨勢。縱觀國際海運規則的發展歷史，公平和合理地分擔海上風險，平衡託運人和承運人的利益具有歷史的必然性和法律上的合理性。<sup>12</sup> 經濟全球化是法律統一化的根本原因，“一帶一路”倡議的發展和落實加劇了構建區域性乃至全球性統一海運規則的緊迫需求。中國所佔有的國際海運話語權與其航運實力不相符合，“一帶一路”倡議亦給中國提升國際海運話語權提供了契機。中國作為倡議發起國兼具航運大國和貿易大國的身份，應該把握這個機會積極主導，而不僅僅是參與“一帶一路”統一海運規則的構建。

中國若要主導“一帶一路”倡議下國際海運規則的統一，有如下幾個路徑選擇：第一，採取公約模式，選擇批准加入《鹿特丹規則》，並推動其生效和適用。由於傳統已生效的3大國際海運公約已不能適用“一帶一路”倡議下國際海運實踐發展的需求，若要在現有的國際海運公約中作一選擇，只有可能是加入《鹿特丹規則》或者是不加入任何一個現有公約。一國在決定是否批准加入一項國際公約主要基於國家利益的考量，就國際海運公約而言主要有公約文本因素、國際航運因素、國際經貿因素、政治因素和國內法因素等。在“一帶一路”倡議下對《鹿特丹規則》的取捨，還應把國家戰略發展的需求和提升國際話語權等因素納入其中，從而實現海運大國到海運強國的身份轉化。第二，採取公約模式，但不選擇批准加入《鹿特丹規則》，而是“一帶一路”沿線國共同制定一項新的國際公約。一項國際公約的出台耗時許久，從起草到通過再到各國批准加入使其生效，這個過程難度可想而知。且《鹿特丹規則》的出台本就是國際社會共同努力的結果，“一帶一路”沿線國之間能否達成新的合意或者說有更高的立法技巧和智慧，都難以判斷，但至少有一點是確定的，若採用此方案耗時過久，難以滿足當下的緊迫需求。第三，採取示範法模式。示範法是由學者、專家或由其組成的職業團體、學術團體草擬的法律文本，用以推薦給各法域在立法時予以借鑒或採納，其主要作用體現於不同法域之間的法律統一化過程中。<sup>13</sup> 相比於國際公約而言，示範法可以涉及任何國家，而不限於頒佈示範法國際組織的成員國，因其具有高度的彈性，故而採納示範法的國家可以對其作一定的修改後再採行，故而能使各國在更大程度上就其所認同的示範法條款轉

<sup>12</sup> 司玉琢主編：《國際貨物運輸法律統一研究》。

<sup>13</sup> 曾濤：《全球化視野中的示範法》，《法制與社會發展》2006年第3期，第35頁；王勇：《條約保留〈實踐指南〉論述——兼論中國的對策》，《華中師範大學學報（人文社會科學版）》2012年第2期，第31頁。

化為其國內法，從而實現有關條款的法律統一化。<sup>14</sup> 中國想要主導新規則的制定，最好的方案就是先行建議和設計一套適用於“一帶一路”沿線國的運輸規則體系，中國和沿線國可以通過簽署雙邊或者多邊協定的方式採取統一的規則體系，也可以在合意的基礎上將這些規則體系轉化為國內法。中國在主導新規則的制定過程中，亦可以吸收和借鑒國際社會在國際海運領域統一化的最新成果之《鹿特丹規則》。以該公約為示範法模板，或許是當下盡快建立統一的國際海上貨物運輸規則最為有效的途徑，筆者最建議採取此種方案。第四，採取國內法模式。恰逢中國《海商法》修改之際，修改後的中國《海商法》能否滿足“一帶一路”海上貨物運輸尚不得而知，但從草案來看相比於現行國內法而言至少會提供臨時的解決方案，比如增設了多式聯運規則。但單純採取國內法模式，依然會導致法律衝突問題，無法實現法律統一化，除非中國將修改後的新法作為模板進行推廣，從而讓沿線國採納中國模式，其難度可想而知。至於是通過簽署雙邊還是多邊協定的方式讓沿線國採納，則可以根據國家類型加以區分，比如中國同東盟或非洲聯盟的國家之間可以考慮採用多邊協定方式，而跟大洋洲的國家之間可以採用雙邊協定的方式，這取決於這些國家之間的聯繫度或者說是否已經形成了區域性同盟關係。但此種方案被接受的難度最大，對中國《海商法》修改的要求也最高，在短期內不太可能完成，故而筆者不建議這種方案。

### 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, 2016, 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.
- 陳石：《〈鹿特丹規則〉下無單放貨規則對〈海商法〉修改的啟示》，《社會科學家》2021年第10期，第137-143頁。Chen, S., “The Enlightenment from the *Rotterdam Rules* by the Delivery of Goods without Production of Original Bill of Lading on the Amendment of *Maritime Law*,” *Social Scientist*, no. 10, 2021, pp. 137-143.
- 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頁。Chen, S., “Discussion on the Importance of *Rotterdam Rules* to One Belt and One Road,” *Chinese Journal of Maritime Law*, no. 1, 2016, pp. 9-16.
- 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.
- Sturley, M. F., Fujita, T. & Van der Ziel, G. J., *The Rotterdam Rules: The U.N. Convention on Contracts for the International Carriage of Goods Wholly or Partly by Sea*, London: Sweet & Maxwell, 2010.

<sup>14</sup> 吳思穎：《國際商事合同法統一化：原理、目標和路徑》。