

# 法律简报

2009年9月

鹿特丹规则

## 鹿特丹规则将会对你的责任产生什么影响呢？



# 关于我们

本简报是一系列旨在与我们的协会会员分享法律专业知识的刊物之一。

在遍布世界各地的协会管理人办事处里，绝大部分的专业人才是律师，他们能为会员在保赔事务相关的法律、合同和文件方面的问题上提供咨询意见。

在我们的法律事务董事（Legal Director）吴超的领导下，这些律师以虚拟团队的形式参与并针对相关的时下热点法律问题撰写文章。

作为托马斯米勒的一份子，该虚拟团队可以联络为联合王国抗辩和诉讼协会提供服务的理赔主任（Executive），并可以利用其具有的为全世界最大的抗辩和诉讼协会（拥有 3,500 多艘自有的和期租的入会船舶）服务的经验和专业知识。

如你对本简报报道的事宜有任何的疑问，敬请通过吴超联系该团队，我们将竭诚给你答复。该团队也欢迎会员就与保赔事务相关的法律问题提出建议，我们将会针对这些建议所涉的问题在简报中给予解答。

吴超  
法律事务董事



吴超拥有法学博士学位，在伦敦办事处任法律事务董事职务。她负责提供总体性法律意见，包括有关保赔协会文件的法务指导和有关会员在承保合同范围方面的法务指导。她在国际保赔协会组织（International Group of P & I Clubs）的各种小组委员会和工作小组中担任本协会的代表。吴超会普通话、法语和上海话。

直线电话：+44 207 204 2157  
电子邮件：  
[chao.wu@thomasmiller.com](mailto:chao.wu@thomasmiller.com)

## 作者

玛雅·琳基诺斯卡 (Maya Linkinoska)  
理赔主任 (Claims executive)



玛雅于 2008 年加入托马斯米勒，现是一名为本协会日本会员服务的全职理赔主管。她之前曾在一家大型航运公司的理赔部门工作，工作地点主要在新西兰和澳大利亚。玛雅拥有伦敦一所大学的海商法硕士学位（LLM）。

直线电话：+44 20 7204 2212  
电子邮件：  
[maya.linkinoska@thomasmiller.com](mailto:maya.linkinoska@thomasmiller.com)

马克·达可 (Marc Duck)  
理赔主任 (Claims executive)



马克于 2005 年 4 月加入托马斯米勒。他之前在另一家保赔协会为欧洲和美洲的会员处理理赔事务。马克拥有法学学士学位，现正在攻读国际货物运输和海商法硕士学位（LLM）。

直线电话：+44 20 7204 2110  
电子邮件：  
[marc.duck@thomasmiller.com](mailto:marc.duck@thomasmiller.com)

# 鹿特丹规则

2008年12月，联合国大会审议通过了《联合国全程或部分海上国际货物运输合同公约》，这将会对你的责任产生什么影响呢？

《联合国全程或部分海上国际货物运输合同公约》（又称《鹿特丹规则》）于2008年12月由联合国大会审议通过。从2009年9月21日至23日，该公约将在鹿特丹举行签署仪式，因此，该公约又称《鹿特丹规则》。该公约将于至少20个国家签署后起的12个月后生效。

该公约旨在既为海上国际货物运输立法，也为含有海运的国际多式联运立法。因此，它也经常被称为“海运加（Maritime Plus）”规则。这种广泛的适用范围体现为该公约中出现的新的术语，比如，之前所用的“提单”和“海运单”变为了更为概括性的“运输单证”。

如该公约生效，船东和海运承运人在货物运输上的责任将会大大加重。长期建立起的驾驶船舶、管理船舶或引航过失的免责将会不复存在。有关船舶适航的恪尽职守义务将会延展至航行期间，而不仅仅是《海牙—维斯比规则》规定的开航前和开航时。每件或每重量单位的赔偿责任限额将超过《海牙—维斯比规则》和《汉堡规则》规定的限额。船东和其他海运承运人将会因所谓的“海运履约方”的过失而承担责任，海运履约方包括有分约人（Sub-contracted Sea Carriers）、装卸方和码头方。这些陌生概念和术语的使用必将导致法律上的不确定性—这无疑将使律师们变得繁忙。

该公约也带来积极的一面。虽然该新公约将加重船东的责任，但是，这也为全世界范围统一海上货物运输法律提供了最好的前景。区域性的法律修订一定涉及到同样（或更糟）的有关责任加重和法律不确定性的问题，而且还伴有法律冲突和重叠的问题。尽管责任加重，但是，与国际保赔协会组织中的其它协会一样，本协会支持《鹿特丹规则》的到来。

考虑到会员有兴趣了解和比较《鹿特丹规则》与现有规则之间的差异，我们在以下表格中简单罗列了有关抗辩和赔偿责任限制方面的不同点。然而，需注意的是，为满足协会承保和再保（Pooling）要求，运输合同的标准条款现在依然适用《海牙—维斯比规则》。我们将于新公约开放签署后，根据对新公约的支持情况，对此重新进行评估。

## 你和你的保险责任范围

自愿把这些规定并入你的合同中可能增加传统保险安排中不涵盖的责任和风险。增加的责任需要额外的保险承保。

协会规则第2条第17部分的但书（a）对自愿加重潜在责任的后果作了规定。

如你对可能增加的货物责任的保险安排存有任何疑问，敬请于合同达成之前联系你的通常的承保联络人。

# 有关货物运输公约的主要规定

	海牙规则 1924	海牙-维斯比规则 1968	美国海上货物运输法 1936	汉堡规则 1978
适用范围	在缔约国所签发的提单。	<ul style="list-style-type: none"> <li>在缔约国所签发的提单</li> <li>从缔约国港口起运的运输</li> <li>并入本规则的运输合同</li> </ul>	国际贸易中，从美国起运或运抵美国的运输。	<ul style="list-style-type: none"> <li>在缔约国所签发的提单</li> <li>从缔约国起运或运抵缔约国的运输</li> <li>提单约定适用本规则</li> </ul>
责任期间	自货物装上船舶开始至卸离船舶为止的期间。			在装货港、运输途中和卸货港由承运人掌管货物的期间，即通常是从承运人从托运人接管货物时起至货物交付给收货人为止。
适用哪些合同？	以提单或任何其它类似的物权凭证的形式表现的运输合同，或着，对于在租船合同下或依据租船合同所签发的提单或物权凭证，则自此种物权凭证开始调整承运人与凭证持有人之间的关系时起。			<p>“承运人因收取运费而负责将货物从一港运至另一港的任何海上运输合同”。不必是提单或物权凭证</p> <p>不适用于租船合同（除非本规则被并入）。</p>
哪些是承运人？	“与托运人订立运输合同的”船东或承租人。			“由其本人或以其名义与托运人订立海上货物运输合同的任何人”。包括“实际”和“合同”承运人。
舱面货物	<p>如提单正面写明货物载于舱面上，则本规则不适用。</p> <p>未在提单载明的舱面运输可能影响到承运人的免责抗辩的丧失，但承运人依然可能享有单位赔偿责任限制。</p>	本规则不适用—除非提单载明货物载于舱面上，且实际载于舱面上。		<p>本规则未明确规定排除适用舱面货物。如承运人与托运人达成协议或根据特定贸易的习惯，且在提单上写明舱面货物，承运人可将货物装于舱面运输。</p> <p>如舱面运输违反明确约定，承运人将负有未经授权舱面运输责任，且丧失援引免责和赔偿责任限制的权利。</p>
货物交付	本规则未作规定—承运人无明示义务在卸货港以外的地点进行交付，但是，承运人可以对此另行约定。			承运人的责任期间直至货物交付给收货人为止。
法律和管辖权/仲裁	未作明确规定。			<p>原告可以选择在以下地点提起司法程序：</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>被告的主要营业所在地</li> <li>合同的签订地</li> <li>装货港</li> <li>卸货港</li> <li>仲裁条款约定的地点</li> </ul> <p>可达成仲裁协议。如欲并入租约中的仲裁条款，则提单必须明确表明该仲裁条款被并入到提单中。</p>
诉讼时效	12个月	12个月 追偿诉讼可在这一年后提出，参见第3条第6 bis款。	12个月	2年，除非诉讼、仲裁程序已经被提起。

<b>鹿特丹规则 2009</b>	
以下任一地点位于缔约国的运输合同：	
<ul style="list-style-type: none"> <li>• 收货地</li> <li>• 装货港</li> <li>• 交货地</li> <li>• 卸货港</li> </ul>	
除海运段运输外，还包括：	
<ul style="list-style-type: none"> <li>• 装卸/码头仓储服务</li> <li>• 货运代理服务</li> <li>• 国内公路和铁路运输</li> <li>• 国内水路运输</li> <li>• 国际公路和铁路</li> </ul>	} 如无其它公约适用
收取运费的海上货物运输合同，可能包括海运以外其它运输方式。	
适用于“运输单证”和“电子运输记录”。	
不适用于租船合同（除非本规则被并入）。	
与托运人订立运输合同的人。 包括“履约方”和“海运履约方”。	
以下情况可以在船舶舱面上载运货物：	
<ul style="list-style-type: none"> <li>• 根据法律的要求进行此种运输</li> <li>• 货物载于适合舱面运输的集装箱内或车辆内，而舱面专门适于载运此类集装箱或车辆</li> <li>• 舱面运输符合运输合同，相关行业的习惯/惯例和做法</li> </ul>	
注：如舱面载货不属于以上所准许的情形，那么，对于完全由舱面载运货物所造成的货物损坏/灭失，承运人无权享有免责抗辩。	
如承运人同意货物将载于舱内而却将货物实际载于舱面，对此造成的损坏/灭失，承运人无权享有赔偿责任限制。	
承运人的义务直至货物交付结束。	
原告可以选择在以下地点提起司法程序：	
<ul style="list-style-type: none"> <li>• 承运人的住所</li> <li>• 收货地</li> <li>• 交货地</li> <li>• 最初装船港或最终卸船港</li> <li>• 非排他性管辖条款指定的任一法院</li> </ul>	
当事人亦可在纠纷产生后订立仲裁协议。	
2 年，从货物交付或货物应当交付之日起算。（货主或承运人提起的索赔）。	
追偿诉讼可在此后提出（不少于 90 天，从向承运人起诉开始之日起算）。	

## 《鹿特丹规则》中的新增规定

**合同自由原则** 《鹿特丹规则》中有关“批量合同”的规定体现了合同自由原则。批量合同是指：“在约定期间内分批装运特定数量货物的运输合同”。就批量合同，承运人和托运人可以约定增加或减少合同当事人的义务或赔偿责任限制（受限于规则中规定一些限制条件）。但是，承运人须恪尽职守使船舶处于适航状态和妥善配备船员、装备船舶和配备供应品的基本义务不得被免除。

**控制方的权利和控制权的转让** 该新规则规定了控制权的行使和范围。托运人是控制方，除非其指定他人为控制方或当其将物权转让给他。控制权的转让会因运输单证是可转让、不可转让还是电子运输记录而有所不同。只有当单证正本被提交后，控制权的转让才可实现。

**货物交付** 在《鹿特丹规则》中，承运人的义务是直至交付为止，作为最低要求，责任期间不得短于由接收货物的最初装港至货物的最后卸港。除承运人交付货物的义务外，收货人同样也有接受交货和确认收到的义务。不可转让单证（需要提交与否视具体情况而定）和可转让单证下的交付会存在一定的区别。该规则也对货物未交付的情况作出了规定。

**“海运履约方”** 新概念“海运履约方”将与《鹿特丹规则》下的承运人具有同样的权利和义务。“海运履约方”包括装卸方、港口方、码头方、货运代理人、代理人和无船承运人等等。任何人在缔约国根据《鹿特丹规则》定义下的多式联运合同从事相关活动，即为该规则下的“履约方”。

	海牙规则 1924	海牙-维斯比规则 1968	美国海上货物运输法 1936	汉堡规则 1978
承运人总的注意义务 (Duty of Care)	承运人在开航前和开航时, 应当恪尽职守, <ul style="list-style-type: none"> <li>• 使船舶处于适航状态</li> <li>• 妥善配备船员、装备船舶和配备供应品</li> <li>• 使货舱等处所适于并能安全收受、载运和保管货物</li> </ul> 承运人应当妥善地、谨慎地装载、搬移、积载、运输、保管、照料和卸载货物。			承运人、其受雇人和代理人应当采取一切所能合理要求的措施以避免事故的发生及其后果。
承运人的免责抗辩	<ul style="list-style-type: none"> <li>• 船长、船员、引航员或承运人的其他受雇人在驾驶船舶或管理船舶中的行为、疏忽或不作为</li> <li>• 火灾, 但是由于承运人本人实际过失或私谋所造成的除外</li> <li>• 海上或其它可航水域的风险、危险和意外事故</li> <li>• 天灾</li> <li>• 战争</li> <li>• 敌对行动</li> <li>• 君主、统治者或人民的扣留、拘禁, 或司法扣押</li> <li>• 检疫限制</li> <li>• 托运人或货主、其代理人或代表的行为或不行为</li> <li>• 任何原因引起的罢工或关闭, 或停工或劳动受限制</li> <li>• 暴乱和内乱</li> <li>• 救助或试图救助人命</li> <li>• 由于货物的固有瑕疵、性质或缺陷所造成的体积或重量的损失, 或任何其它灭失或损坏</li> <li>• 包装不当</li> <li>• 标志欠缺或不清</li> <li>• 虽恪尽职守仍无法发现的潜在缺陷</li> <li>• 不是由于承运人的实际过失或私谋所造成的任何其它原因</li> </ul>			对免责事由未作明确罗列。  承运人应当证明其自己、其受雇人或代理人已为避免事故的发生及其后果采取了一切所能合理要求的措施。
损害通知	灭失或损坏的通知应当在交付之前或当时以书面形式提交给承运人; 如损坏非显而易见, 则应当在 3 天之内提交此种通知。			通知应以书面形式 <ul style="list-style-type: none"> <li>• 货物交付之后的下一个工作日提交</li> <li>• 如损害非显而易见, 在交付后的 15 日内提交</li> </ul> 迟延交付的通知应在交付后的 60 日内提交。
赔偿责任限制	每件或每单位 100 英镑	每公斤 2 个特别提款权 / 或每件 666.67 个特别提款权—以较高者为准	每件或每常用运费单位 500 美元	每公斤 2.5 个特别提款权或每件或每一货运单位 835 个特别提款权—以较高者为准。
迟延交付的责任	未作规定			以所迟延交付的货物应付运费的 2.5 倍为限, 但不超过所有货物应付运费的总额; 最终不超过货物在损坏灭失时应承担的赔偿责任限额。
赔偿责任限制的丧失	未作特别规定	由于承运人的故意或明知可能造成损失而轻率地作为或不作为造成的损失, 承运人不得援用赔偿责任限制。	只有由于承运人的故意或明知可能造成灭失/损坏而轻率地作为或不作为造成的损失, 承运人才不得援用赔偿责任限制。	由于承运人的故意或明知可能造成损害而轻率地作为或不作为造成的损害, 承运人不得援用赔偿责任限制。违反舱内载货的明确约定而在舱面载货时, 承运人亦不得援用赔偿责任限制。
举证责任	托运人必须证明货物交由承运人时处于良好状态, 而货物在目的地收取时存在损害。清洁提单是证明货损的初步证据。在英国法下, 索赔人必须对违反适航义务或未能妥当谨慎地运输货物进行举证。一旦这些被证实, 举证责任将转移至承运人, 其需证明的是其已恪尽职守或符合任一免责抗辩适用。			除非损害是由火灾引起, 承运人必须证明其已采取合理措施以避免损害发生。

<p><b>鹿特丹规则</b> <b>2009</b></p>
<p>与《海牙-维斯比规则》相同，但是，承运人在船舶适航方面的谨慎处理义务被延展至整个航行期间。现表述为“使船舶处于且保持适航状态”。</p> <p>本规则亦规定了“交付”货物的义务。</p>
<p>除《海牙-维斯比规则》罗列的免责事由外，还包括：</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• 战争、敌对行为、武装冲突、海盗、恐怖活动</li> <li>• 货物装载、操作、积载或卸载，除非承运人或履约方代表托运人或收货人实施此项活动</li> <li>• 海上救助或试图救助财产的合理措施</li> <li>• 避免或试图避免对环境造成危害的合理措施</li> <li>• 承运人根据第 15 条和第 16 条所赋权利的作为（涉及形成危险的货物和需要为共同安全牺牲的货物）</li> </ul> <p>“航行过失”免责抗辩和“任何其它原因”免责抗辩被删除。</p>
<p>灭失的通知应当在交付时提交；当灭失/损坏不显而易见时，7 个工作日内提交通知。就联合检验所查明的灭失/损坏无须提交此类通知。</p> <p>未提交通知不影响索赔权利，也不影响举证责任分配。除非在交付后 21 日内向承运人提交迟延交付的通知，否则承运人无须就迟延支付任何赔偿金。</p>
<p>每公斤 3 个特别提款权或每件或每一货运单位 875 个特别提款权—以较高者为准。</p>
<p>对迟延造成经济损失的赔偿责任限额是相当于迟交货物应付运费 2.5 倍的数额。赔付总额不超过所涉货物全损时所应赔付的限额。</p>
<p>如索赔人证明承运人违约所造成的损失是由于“有权限制赔偿责任的人本人故意造成此种损失的作为或不作为所导致的，或是明知可能产生此种损失而轻率地作为或不作为所导致的”，则承运人不得援用赔偿责任限制。</p> <p>同样适用于迟延交付造成的损坏/灭失。</p>
<p>举证责任如何运作的具体措辞：</p> <p>如索赔人证明灭失、损坏、迟延交付或事件（对灭失、损坏或迟延交付的造成存在因果关系）是在承运人责任期间内发生的，则承运人应对货物灭失、损坏和迟延交付负赔偿责任。</p> <p>如索赔人证明造成货物灭失、损坏或迟延交付的原因是：</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1.船舶不适航；</li> <li>2.配备船员、装备船舶和补给供应品不当；</li> <li>3.货舱或船舶其他载货处所（包括集装箱）不适于且不能安全接收、运输和保管货物，则承运人应负赔偿责任。</li> </ol> <p>如承运人能证明灭失、损坏或迟延交付的原因或原因之一不能归责于承运人本人的过失或承运人的分约人（Subcontractors）、代理人或受雇人的过失，则可免除全部或部分承运人的赔偿责任。除证明无过失外，承运人亦可通过证明损害是由于免责抗辩事由之一造成以免除全部或部分赔偿责任。</p>

## 其它阅读/参考信息

有关《鹿特丹规则》和其它影响货物运输责任的公约的更多信息可在本协会网站

（[www.ukpandi.com](http://www.ukpandi.com)）上的会员专区（Members Areas）里的百科全书栏目（Encyclopaedia）中查询到。

在以下刊物中也可查询到相关实用信息：

希尔·狄更生（Hill Dickinson），《航运浏览指南 1》之“货物公约：海牙规则、海牙—维斯比规则、汉堡规则和鹿特丹规则之比较”

（Shipping At a Glance Guide No.1 “Cargo Conventions: Comparing Hague, Hague-Visby, Hamburg and Rotterdam Rules”），出处：  
[www.hilldickinson.com](http://www.hilldickinson.com)（参见海商、贸易和能源领域）

《鹿特丹规则》，雷迪恩·托马斯（D. Rhidian Thomas）

国际海商法期刊（JIML）的评论文章，（2008）14 JIML

《鹿特丹规则》，迈克·斯特利教授（Michael Sturley）；藤田友敬教授（Tomotaka Fujita）；G. J. 范德泽教授（G. J. van der Ziel），斯威特·麦克斯威尔（Sweet & Maxwell）出版—ISBN：9781847037343

**UK P&I CLUB** 

**UKDC**  
**UK DEFENCE CLUB**

---

托马斯米勒保赔有限公司 — 伦敦  
电话: +44 20 7283 4646 传真: +44 20 7283 5614

托马斯米勒(美洲)有限公司 — 新泽西  
电话: +1 201 557 7300 传真: +1 201 946 0167

托马斯米勒(希腊)有限公司 — 比雷埃夫斯 H1  
电话: +30 210 42 91 200 传真: +30 210 42 91 207/8

托马斯米勒(香港)有限公司 — 香港  
电话: + 852 2832 9301 传真: + 852 2574 5025

[www.ukpandi.com](http://www.ukpandi.com) / [www.ukdefence.com](http://www.ukdefence.com)