

《国际货物运输统一法(草案)》的 履约方制度

——开启国际货运立法统一之门的金钥匙

侯佳洁

(厦门大学 法学院, 福建 厦门 361005)

【摘要】 为深入认识《国际货物运输统一法(草案)》(以下简称《草案》)中独具特色的履约方制度,解读国际货物运输最新立法趋势,通过分析《草案》中履约方制度的内容及立法背景,认为履约方概念是应《草案》门到门运输适用范围而设立的,旨在统一调整所有门到门运输参与方的权责,其本身制度的构建折射出国际货物运输立法走向统一的必然趋势。海运履约方概念的设立仅将《草案》的责任体制强制适用于港至港区段,是《草案》迈向最终统一化的过渡性方案,从而实现门到门运输中货运主体的统一调整,是开启国际货物运输立法统一之门的金钥匙。

【关键词】 UNCITRAL;履约方;门到门;货运立法

在经济全球化浪潮的推动下,国际贸易活动不断扩大,国际海运迅速发展,海上运输已经从港到港扩展到门到门,涉及的主体越来越复杂。而目前《海牙规则》、《海牙—维斯比规则》、《汉堡规则》三大国际公约并存,再加上各不相同的国内法,国际海上货物运输法律混乱不统一。为了改变这一局面,联合国国际贸易法委员会(UNCITRAL)正在制定一部国际通用的多边规则——《国际货物运输统一法(草案)》(以下简称《草案》),目的是起草一个新的多边协议来替代《海牙规则》、《海牙—维斯比规则》和《汉堡规则》,从而统一国际海上货物运输法律制度。^[1] UNCITRAL第3工作组(以下简称第3工作组)以国际海事委员会(CMI)起草的《统一运输法框架文件草案》为基础,在经历多方不断的讨论与修订后,已于2008年1月发布了最新文

本。《草案》将适用范围扩大到门到门运输。为配合门到门的责任期间,《草案》提出了履约方(performing party)的概念,它是在实际承运人的基础上,借鉴美国COGSA(草案)履约承运人^[2]的概念演变而来的。作为独具特色的一个新的海运主体概念,《草案》为其建构了一套自成体系的制度,代表了国际货运主体方面的最新立法趋势。

1 《草案》履约方制度的独特内容

1.1 履约方定义界定

在《草案》成文过程中,对于履约方的定义一直存在不同的观点,履约方的定义也一变再变,处于不明确状态。经UNCITRAL不断讨论和修改,2008年1月发

收稿日期:2008-02-27

作者简介:侯佳洁(1985—),女,硕士研究生,研究方向为海商法。

本文引用的所有UNCITRAL草案条文,见2008年1月联合国国际贸易法委员会第3工作组(运输法)第21届会议《运输法[全程或部分][海上]货物运输公约草案》A/CN.9/WG.III/WP.101,网址 <http://www.uncitral.org>。

布的最新《草案》文本将履约方定义为承运人以外的,履行或者承诺履行承运人在运输合同下有关货物接收、装载、操作、积载、运输、照料、卸载或交付的任何义务的人,以该人直接或间接地在承运人的要求、监督或控制下行事为限。分析履约方的定义,其界定特征如下:

(1)主体特征 1)没有与托运人直接订立运输合同,并非承运人本人。2)只听从承运人的指示、控制。《草案》采用的措辞是“直接或间接地在承运人的要求、监督或控制下”,即履约方与承运人之间直接或间接地存在特定的商业合同关系或委托关系。3)货方直接或者间接委托的任何人都不在履约方的范围内。4)履约方包括履约方的受雇人、代理人及分合同人。

(2)履行特征 1)履行的义务内容是运输合同下承运人一切与货物有关的义务,并不局限于运输,还包括接收、装载、操作、积载、照料、卸载或交付货物等任何义务。2)这种对承运人义务的履行不仅包括实际履行,还包括承诺履行。3)履行的地域区间不仅局限于海上阶段,还延伸到陆地阶段,范围贯穿门到门运输全程。这样就将海运实际承运人、内陆承运人、装卸人、港口经营人等都包括在内。

(3)履约方区别于以前任何一个海运主体概念 1)履约方几乎囊括了协助承运人履行其责任的所有人,范围非常之广。相比之下,《汉堡规则》和我国《海商法》中的实际承运人概念范围则狭窄得多,仅指实际履行承运人海上运输义务的人,属于履约方大家庭中的一分子。2)扮演代理人角色的货代企业,则被排除在履约方之外,因为货运代理人是货方所雇佣的人。3)在我国《海商法》下享受承运人地位的无船承运人,在该草案下则要依据其是否为承托双方货物运输合同的当事人而分属于承运人和履约方,分别受这两种制度的约束。

我国《海商法》中实际承运人制度是借鉴《汉堡规则》而引入的,其概念与《汉堡规则》基本相同,应具备3个条件:一是实际承运人不是承托双方货物运输合同的当事人;二是接受承运人的委托或其受托人的转委托,即与承运人间存在委托或转委托关系;三是实际从事了货物运输或部分运输。关于实际承运人定义中的“运输”是否仅指“海上运输”,学界有争议。大多数学者主张作狭义理解,仅指海上运输,笔者赞同此观点,也有学者主张作广义理解,即扩展到航行前后的辅助工作。

货代企业在国际货物运输中扮演着代理人 and 独立经营人两种角色,扮演独立经营人时即为无船承运人。据我国《国际海运条例》及我国几个有代表性的航运术语词典的解释与说明,我国的无船承运人,是指自己不拥有船舶或不经营船舶,但能以承运人的身份接受托运人提供的货载,签发自己的提单或者相应的运输单证,收取运费,通过国际船舶运输经营者完成国际海上货物运输,承担承运人责任的国际海上运输经营者。

参见《联合国国际贸易法委员会第3工作组(运输法)第19届会议工作报告》A/CN.9/621,网址 <http://www.uncitral.org>。

参见联合国国际贸易法委员会第3工作组(运输法)第19届会议《美利坚合众国关于海运履约方定义的建议》A/CN.9/WG.III/WP.84,网址 <http://www.uncitral.org>。

《草案》对于承运人责任体制采用“承运人全程运输网状责任制”,即在海运阶段,强制适用《草案》,而在装船前和卸船后的阶段,如果另有强制性的国际文书,则该国际文书应优先于《草案》适用。具体见《草案》第27条“海上运输之前或者之后的运输”之规定。

1.2 履约方划分——海运履约方和非海运履约方

《草案》以港口为界线,将履约方分解成海运履约方和非海运履约方两类,在港到港区段的履约方为海运履约方,在其他区段的为非海运履约方,二者适用不同的制度。《草案》第1.7条规定:海运履约方是指在货物到达船舶装货港至离开船舶卸货港期间履行或者承诺履行承运人任何义务的履约方。该定义引发了一些值得注意的问题。

海运履约方的范围从海上区段扩展上岸,包括港口区段,包括海运实际承运人,还包括支线承运人、港区作业装卸公司和海运港站经营人,表明《草案》已经将海运规则延伸上岸,强制延伸到了港口作业范围。

由于各国对港口概念界定不统一,这就产生了是否以港口为划定海上履约方标准的问题。第3工作组已经肯定仍以港口为标准,商定将如何确定港口范围的问题留给当地机关和司法部门解决,由于地理条件的关系,在这一问题上各地观点差别很大。

《草案》在海运履约方的定义后补充规定:“内陆承运人仅在履行或者承诺履行其完全在港区范围内的服务时方为海运履约方”。此规定采纳了美国把仅将货物从港口运进或运出的内陆承运人(铁路、公路、内陆水道运输承运人)排除在海运履约方之外的观点,解决了内陆承运人在港口区提供服务时可能会无意中被视为海运履约方的问题。但是仍有一些横跨港区和港区之外作业的定性问题解决不了。例如,在港口经营人的拖车从港区外将货物拖到港区内的情况下,判断其究竟是海运履约方还是非海运履约方较为困难。^[9]

1.3 履约方的权责

1.3.1 海运履约方和非海运履约方适用不同制度

与《草案》采纳的网状责任制的承运人责任体制

相对应,《草案》规定:海运履约方的赔偿责任强制适用《草案》,而非海运履约方的赔偿责任仍适用其所在区段的强制性国际文书,被排除在《草案》的赔偿责任制度范围之外。《草案》有关承运人对履约方行为负责的规定适用两类履约方,而有关履约方义务和责任的规定只适用海运履约方,有关“喜马拉雅条款”的规定也只适用于海运履约方。^[3]

1.3.2 海运履约方的赔偿责任

(1) 起诉 《草案》赋予货主直接起诉海运履约方的权利。此起诉权为货主的一种法定权利,货主不受制于合同即可向海运履约方索赔,获得将任何海上运输参与者作为海运履约方直接起诉的权利,解决了海运诉讼中责任主体识别的难题,货方的利益得到了更有力的保护。在发生毁损时货物在哪一方的看护和保管辖区这个问题已明确解决的情况下,可以避免不必要地将当事各方拖入诉讼过程,从而节省诉讼费用,并有可能加快整个索赔过程。

(2) 责任期间 《草案》并未直接规定海运履约方的责任期间,而是在第20条规定了海运履约方应承担承运人义务和赔偿责任及享受承运人抗辩和责任限制的时间区段:货物到达船舶装货港至离开船舶卸货港的期间;货物在其掌管期间,或者其参与履行运输合同所涉及任何活动的其他任何时间。这可以视为海运履约方的责任期间。

(3) 责任基础 海运履约方承担责任的性质是一种法定责任而非合同责任。关于归责原则,由于《草案》采取与承运人一样的过错推定原则,只要索赔人证明货物发生灭失、损坏或迟延交付以及该损害发生在海运履约方的责任期间内,海运履约方就要承担责任。

(4) 抗辩和赔偿责任限制 《草案》赋予海运履约方在履行承运人责任期间享有与承运人相同的抗辩和赔偿责任限制,无论是以合同、侵权行为或者其他理由为依据被起诉。这其实是《草案》规定的一种自动的法定喜马拉雅条款保护,实质是将喜马拉雅条款的适用扩大到独立合同人,而不仅限于受雇人和代理人。^[4]装卸公司和港口经营人等独立合同人都作为海运履约

方首次享有同承运人一样的抗辩和赔偿责任限制的权利。

(5) 与承运人的责任关系 《草案》规定承运人对货运全程都要负责,对所有履约方违反《草案》规定的作为或不作为承担赔偿责任。对于货物灭失、损坏或者迟延交付的,承运人和一个或者数个海运履约方均负有赔偿责任的,其赔偿责任为连带责任,但仅限于《草案》所规定的限额。承运人约定在本公约对其规定的义务范围之外承担义务的,或者约定其赔偿责任限额高于《草案》所指明限额的,海运履约方不受该约定的约束,除非海运履约方明确约定接受该义务或者更高的限额。

(6) 受雇人的赔偿责任 《草案》不要求承运人的受雇人或者海运履约方的受雇人负赔偿责任。该特别规定写于第20条第4款中,体现了第3工作组的政策决定,即根据《草案》不得对承运人或海运履约方的受雇人追究个人赔偿责任。因为海运履约方根据运输合同承担的任何合同责任都可能被直接强加给受雇人,这样则违反了民法理论中受雇人的行为由雇主负责而非自行负责的原理。

2 履约方制度折射出《草案》的制定目标

履约方制度的构建是《草案》为统一各种运输法所作努力的有力见证,对履约方的处理是解决《草案》适用范围的一种手段,也是《草案》网状责任体制的一种体现。^[5]履约方制度本身是应门到门运输范围而设立的,已突破海运法律的限制而扩展到对陆运方的调整和适用,达到统一调整所有门到门运输责任主体的目的。而海运履约方概念的采用,则是在各种运输法复杂多变及海商法本身特性限制的现状下作出过渡性选择的解决方案,即仅将海运责任扩展到港口,而不再往内陆延伸。

2.1 国际货运实践要求《草案》的适用范围从港到港扩大到门到门

UNCITRAL 原意是起草一个新的多边协议来替代《海牙规则》《海牙—维斯比规则》和《汉堡规则》,从

《草案》第71条“对海运履约方的诉讼”规定:原告有权根据本公约在对下列地点之一拥有管辖权的管辖法院对海运履约方提起司法程序:(a) 海运履约方的住所;或(b) 海运履约方最初接收货物的港口或者海运履约方最终交付货物的港口,或者海运履约方履行与货物有关的所有活动的港口。

《草案》第4条“抗辩和赔偿责任限制的适用”规定:本公约的规定,凡可为承运人提供抗辩或者限制其赔偿责任的,适用于就运输合同所涉货物的灭失、损坏或者迟延交付,或者就违反本公约规定的其他任何义务,对下列人提起的任何司法程序或者仲裁程序:(a) 承运人或者海运履约方,(b) 船长、船员或者在船上履行服务的其他任何人;或者(c) 承运人或者海运履约方的受雇人。

而统一国际海上货物运输法律制度。从 CMI 为统一立法作准备到第 3 工作组召开第 11 届会议这一段时间里,该《草案》的名称一直为《海上货物运输法草案》。在维也纳召开的第 12 届会议上,在第 3 工作组的会议报告中却变成了《[全程或部分][海上]货物运输公约草案》,这意味着在某种程度上以门到门运输为基础(不同于早先的钩到钩和港到港制度)管理海上多式合同,将《草案》的适用范围从海运扩展到了陆地。

之所以会出现这样的变化,是由于第 3 工作组在《草案》审议过程中发现,拟订一项新的只包含港至港运输的海运公约意义不大,只不过在现有公约中又增加一项海运公约而已,对门到门运输的法律制度进行统一才是国际货物运输的实际需要。随着世界经济日益全球化,经济贸易和航运市场迅速发展,国际货物运输早已扩展到门到门形式,海运与陆路运输紧密联系着。如今大多数海运合同都包括门到门运输,用订立门到门合同的方式承办运输业务(特别是集装箱货物运输)的实际做法相当多,而且还在不断增加。因此,仅仅针对海运来制定一个公约不仅不符合运输业发展现状,也不能完成其试图统一国际海上运输法的宏愿。要想统一海上运输法,就不可能局限在海上这一阶段,必须考虑调整与之相关联的陆路运输。第 3 工作组经过对《草案》一并处理门到门运输业务的可取性和可行性进行调查审议之后,最终得出结论:在第 3 工作组的讨论中一并包括门到门业务是可取的,而且有必要通过制定某种制度来处理这些业务,当海上运输由一段或多段陆路运输加以补充时,这种制度可以解决《草案》与管辖陆路运输规定之间发生的任何冲突。

2.2 履约方概念应《草案》确立的门到门适用范围而设立

《草案》将适用范围扩大到门到门运输后,就产生了如何澄清门到门国际货物运输法律关系中的责任主

体、如何确定履行承运人义务参与方的责任等问题。因为实行门到门运输,承担承运人责任的货运主体就要复杂得多,涉及商品检验、装箱、封箱、公路、铁路、航空运输、货物报关、办理进出口手续、保管、仓储以及安全保卫等人员,这些人都是在履行门到门运输合同项下承运人的责任。^[6]

为了解决如何调整除承运人以外的众多责任主体的问题,《草案》借鉴美国《COGSA 1999》(草案)的履约承运人概念,提出履约方概念,成为货运主体最新的责任主体概念,旨在统一调整所有门到门运输参与方的责任。

2.3 海运履约方的设定是《草案》迈向统一的过渡性选择

《草案》的原意是统一所有门到门运输参与方的责任,但是为何最后采用海运履约方的概念,仅将《草案》的责任体制适用于港至港区段,其余区段仍原则上适用各区段的国际公约呢?原因在于内陆运输存在着不同运输方式的国际公约(公路、铁路、航空、内河等国际公约)以及国内法。由于各运输区段都有其特殊性,且相关规则已趋成熟并且差异非常大,各国家各行业之间的矛盾斗争非常激烈,因此要适用统一责任制统一各运输区段法律的难度非常大。此外,参与《草案》起草讨论的大多是海运业的专家,因此《草案》仅有能力统一海上运输规则。第 3 工作组既无法将有着许多特殊制度的海运规则上岸适用于内陆运输,也没有办法将包括海运在内的所有运输方式的法律调和统一,形成全新统一的国际货物运输法。

为了避免与其他运输方式的国际公约(公路、铁路、航空、内河等国际公约)或国内法相冲突,使《草案》最终能获得通过并应用于运输实践,第 3 工作组不得不放弃统一责任制,选择了折中方式,采用网状责任制,仅将《草案》的责任体制强制适用于港至港区段,对

参见联合国国际贸易法委员会第 3 工作组(运输法)第 12 届会议:荷兰关于该文书适用于门到门运输的提案, A/CN.9/WG.III/WP.33, 网址 <http://www.uncitral.org>。

参见联合国国际贸易法委员会第 3 工作组(运输法)第 21 届会议《临时议程说明》, A/CN.9/WG.III/WP.100, 网址 <http://www.uncitral.org>。
美国 1999 年《海上货物运输法》草案(COGSA 草案)将承运人分为 3 类:契约承运人、履约承运人和海运承运人 3 种,其中履约承运人是指“履行、承诺履行或组织履行运输合同项下契约承运人的任何义务的人”,但是,这些人必须“直接或间接地应契约承运人的要求或受其监督或受其控制而行为,不论该人是否为该运输合同的一方,或是否被列明于该运输合同中,或是否负有该运输合同项下的法定义务”,而且,“不包括以下的任何人(契约承运人除外) 托运人或收货人雇佣的人,或托运人或收货人雇佣的人的受雇人、工作人员、代理人、承包商或分包商”。由于涉及船货双方利益冲突太大,该草案至今未能通过。相较而言,《草案》履约方的概念范围明显要窄。
铁路区段有《国际铁路运输公约》(CIM),公路区段有《国际公路货物运输公约》(CMR),航空区段有《华沙航空货运公约》等。这些公约关于自己区段承运人的义务、责任期间以及责任限额的规定都有很大差别,与海运规则都不同。

于海运以外的运输区段,强制性的国际公约优先于《草案》适用,从而使《草案》成为介乎纯粹海运公约和国际统一货物运输公约之间的一个过渡性公约。

采用网状责任制后,相应地,各运输阶段的履约方就不能适用相同的责任制度,第3工作组决定改变对履约方所作的处理,以便使《草案》仅约束纯粹海运规则一般所涵盖的港至港之间的履约方。因此将履约方分为海运履约方和非海运履约方,仅将《草案》的赔偿责任制度适用于海运履约方,“喜马拉雅条款”的自动保护也仅适用于海运履约方。由此可见,海运履约方概念的采用是《草案》作出过渡性选择的解决方案。

把海运履约方的适用范围限定在与国际海上货物运输紧密相连的装卸两港的港区范围之内,既增加了《草案》的可操作性,又解决了《草案》与其他国际公约之间的冲突问题,不能不说是《草案》在统一门到门运输法道路上作出过渡性选择的可取折中方案。

3 履约方制度是开启国际货运立法统一之门的金钥匙

3.1 国际货物运输法逐步走向统一

3.1.1 统一的必然性与必要性

在当今国际货物运输领域,集装箱运输、门到门运输、现代国际物流等均已蓬勃开展,国际货物运输更多和更明显地表现为综合若干种运输方式共同为一项运送服务而组成一条完整的运输链。一张运输合同的履行完成,已经由传统单一的运输方式,变为几种运输方式的组合,这种用订立门到门的合同方式承办运输业务(特别是集装箱货物的运输)的实际做法相当多,而且还在不断增加。

然而,国际运输立法却远远滞后于国际货物运输实践的发展,目前并没有系统的运输法律与之相适应。现有的所有关于国际货物运输的法律,基本都是单独对某一种运输方式进行规范,不仅所涉及的单个运输领域的法律体系非常复杂且并不统一,各种运输方式的国际公约之间亦存在着复杂繁多的矛盾甚至冲突。各种货物运输方式的国际公约无论在体例形式、章节安排、条款数量方面,还是在具体内容和用语上,都各不相同。^[7]唯一的《多式联运公约》不仅范围有限,而且还迟迟不能生效。这种状况使得国际运输实践缺少系统的法律依据,给其发展造成了很多困难甚至阻碍,亟

待改变。因此统一的法律框架与体系已经成为客观的需要,是国际货物运输法发展的必然趋势。

3.1.2 统一的方式

从《草案》的制定过程中可以看出,在现阶段,国际货物运输法的统一还不具备充分的物质基础和制度准备。各种运输方式的复杂性和矛盾性以及国家、行业之间利益的激烈斗争,将会使国际货物运输法的统一之路艰难而漫长。笔者认为,通过海商法上岸,以海运法为主导整合其他各种运输方式从而统一国际货物运输法是比较可行的一种选择。(1)在国际货物运输中,海运比重最大,在国际货物多式联运中,海运常为主要方式。(2)由于海商法与生俱来的国际性,在各种国际货物运输方式法律中,海上货物运输法在国际化道路上走得最快,也是国际统一化程度最高和最活跃的部门法。海商法所体现的国际性、包容性、平和性、自由性、效率性、机动灵活性也许正代表了将来全部运输法律的发展方向。^[8](3)虽然近年海运风险已经降低很多,但是无论将来航海技术多么发达,船舶多么坚固,都无法彻底消灭海运的巨大风险,船舶还是时时面临死神的威胁。因此,海商法的很多独特制度都植根于海上的特殊风险,其被岸上的其他运输法同化是不可能的。所以,最有可能的是海商法上岸同化其他运输方式,正如郭瑜教授^[8]所预测的:“也许是所有运输法律因为融入了国际物流大循环而全部向已经实现国际化的海商法靠拢”。

3.2 履约方制度是国际货物运输统一立法中的重要主体制度

由于各种单行运输法的国际公约和国内法所规定货运主体的定义及其权责差异都很大,国际货物运输立法统一时,首先遇到的一大问题就是如何统一这些主体以求进一步进行货运立法具体制度的统一工作,《草案》构建的履约方制度则为解开这个问题提供了一把最佳的钥匙。

3.2.1 总体框架

法律关系包括主体、客体和内容,其中主体是最重要的要素,若无法确定主体,也就无法调整整个法律关系。要统一调整国际货物运输法律关系,首先要理清在国际货物运输中涉及到的各种主体,从而厘清整个法律关系。而在多式联运中,一份运输合同从缔约到

履行完毕可能会有许多当事方直接或间接参与其中。这些主体多而复杂,而调整这些主体原本所属的法律却各不相同,因此亟需一个统一的概念明确其身份及权责。

履约方给这些所有非承运人的货物运输参与方提供了一个总概念,并以此为基础构架了一套自成体系的制度。《草案》履约方制度的设置正是针对先进运输活动的复杂性而产生的。在以后国际货物运输立法统一的过程中,采用履约方这一包容性极强的货运主体概念,能够使得更多运输行为的参与方都纳入国际货物运输统一立法的责任义务框架下,对澄清门到门运输中复杂的责任主体及其责任的确定具有重要意义。正是因为履约方的责任主体范围扩大,对于货方而言,当货损发生后,不论其索赔对象如何,都更加便于找到责任方并要求承运人承担连带责任,也更加便于索赔和诉讼。此外,由于履约方的定义宽泛,能够避免有关“喜马拉雅条款”判例中曾经出现的契约双方的关系问题,这种关系使得只能对分合同人而不能对合同链中更远的其他人提供“喜马拉雅条款”所规定的此类保护,因此通过履约方定义实施法定“喜马拉雅条款”保护的做法远优于合同约定的“喜马拉雅条款”。

3.2.2 内部制度

如果说履约方概念的采用给承运人之外的货运主体提供了一个统一的名称,以此为这些主体构建了一个具体制度的框架,那么履约方的内部制度就可以根据立法过程中的具体需求随意创作和更新。

(1)履约方的包容性极强,立法时可以根据具体需求任意构建,例如可以再次细分为海运履约方、铁路履约方、公路履约方、航空履约方、水路履约方等。(2)《草案》已经具体构建了海运履约方制度的基本内容,因此只需要补充添加内陆履约方的具体制度设计并改造海运履约方制度使之相互融合,而且海运履约方制度给以后的立法提供了很多经验参考。(3)由于国际货物运输统一立法进程将会漫长而艰苦,必然会在不断的过渡中不断进行修改,履约方制度设计灵活,可塑空间很大,可以快速进行相应的变更以不断适应整个运输立法的修改需要。

4 结 语

《草案》即将提交 UNCITRAL 审议,不管《草案》能否通过,或是通过后能否生效,或是生效后会不会达不到统一海上运输法原定目标,而成为继《海牙规则》《海牙—维斯比规则》和《汉堡规则》之后的第4个国际海运公约,这些都不是最重要的,重要的是国际社会认识到统一海运立法之外的统一国际货运立法的必要性,并为此作出了实际努力,设计了对统一门到门运输中货运主体有重要意义的制度——履约方制度。目前,《草案》中的履约方制度还不够成熟和完善,许多具体细节问题还在讨论之中,因此我国暂时不需要也没有必要将其引入我国立法之中。但是,《草案》是21世纪初国际运输法界最重要的一部公约,代表了最新的国际立法趋势,毫无疑问,对作为航运大国和贸易大国的我国贸易及航运有着巨大影响,特别是其中的履约方制度将在国际货物运输立法进程中发挥至关重要的作用。因此,我国要时刻关注履约方制度的发展,并加强对国际运输法统一化的研究,以积极参与国际公约的制定,发出自己的声音,在国际货物运输统一立法进程中捍卫我国国家利益。

参考文献:

- [1] STURLEY M F. Phantom carriers and UNCITRAL's proposed transport law convention [J]. Lloyd's Maritime and Commercial Law Quarterly, 2006, 8(3).
- [2] TETLEY W. 美国新海上货物运输法草案——重大的国际影响[J]. 谢明, 张晓东, 译. 海商法研究, 2000(2).
- [3] 徐庆岳. 联合国贸易法委员会统一国际海运立法的最新努力[J]. 中国远洋航务公告, 2004(1).
- [4] 司玉琢. 论喜马拉雅条款的沿革及理论基础——兼评 UNCITRAL 《运输法草案》下的海上履约方[J]. 大连海事大学学报, 2004(2).
- [5] 卢新. 运输法草案中海运履约方及其责任问题研究[D]. 大连: 大连海事大学, 2006.
- [6] 司玉琢. UNCITRAL 运输法(草案)难点问题研究[J]. 大连海事大学学报(社会科学版), 2003(1).
- [7] 张永坚. 国际货物运输法的发展[J]. 海商法研究, 2006(12).
- [8] 郭瑜. 海商法的精神——中国的实践和理论[M]. 北京: 北京大学出版社, 2005.
- [9] 李章军. 国际海运承运人责任制度研究[M]. 北京: 法律出版社, 2006.
- [10] 尹东年, 郭瑜. 海上货物运输法[M]. 北京: 人民法院出版社, 2000.

本文所有的“承运人”均指与托运人直接订立运输合同的承运人。