

萊茵河航運中的合同與責任

Dr Alexander Ressos, TEP
Attorney-at-Law (Switzerland), Solicitor (Hong Kong),
Solicitor (England & Wales)

萊茵河上的貨物運輸受國際公約、國內法和標準條款共同調整。《布達佩斯內河貨物運輸合同公約》（CMNI）於 2001 年在萊茵河航運中央委員會（CCNR）、多瑙河委員會和聯合國歐洲經濟委員會的主持下締結，並於 2005 年生效。該公約規定了承運人和託運人的權利與義務、運輸單證，以及承運人對貨物滅失或損壞的責任，並按每件或每公斤設定責任限額。¹除萊茵河主要沿岸國家外，瑞士也已成爲締約國，因此 CMNI 適用於往返巴塞爾的大多數萊茵河國際運輸。進展有待核實。

在 CMNI 不適用的情況下，適用瑞士國內法。《瑞士債務法》（CO）第 440 條及以下各條規定了運輸合同，第 439 條規定了貨運代理合同，同時適用有關代理的一般規則。在實踐中，瑞士貨運代理協會 SPEDLOGSWISS 的一般條款構成瑞士貨運代理商所訂立的大多數合同的基礎，並將其責任限定在遠低於藥品等高價值貨物價值的金額。²因此，貴重貨物的託運人會另行投保，或協商更高的責任限額。

船舶所有人對河上碰撞及其他事故的責任，可依據 1988 年締結、2012 年修訂的《斯特拉斯堡內河航運責任限制公約》（CLNI）予以限制。修訂後的公約提高了責任限額，並將其擴展適用於危險貨物運輸，這對往返巴塞爾的油輪運輸而言是一項重大變化。³萊

萊茵河航運中的合同與責任

茵河上的碰撞還受 1960 年《關於統一內河航運碰撞若干規則的日內瓦公約》調整，而相關索賠可向前文所述的萊茵河航運法院提出。

港口內部的責任遵循一般法律和具體的港口規章。瑞士萊茵河港口作為出租方，負責維護碼頭和航道，而碼頭運營商則依據其合同以及侵權法的一般規定對貨物裝卸承擔責任。公共機構對其機關所造成損害的責任，受州一級的國家責任法調整。對於河流污染，適用《環境保護法》和《水體保護法》的嚴格責任規則；自施魏策爾哈勒（Schweizerhalle）事件以來，這些規則一直是每一家處理危險物質的經營者進行風險評估的重要要素。⁴

1 註釋

1. 2001 年 6 月 22 日《布達佩斯內河貨物運輸合同公約》（CMNI），自 2005 年 4 月 1 日起生效；關於瑞士的批准情況及瑞士文本（SR 0.747.206.1 或類似編號），參見《聯邦法律系統彙編》。瑞士的狀況及 SR 編號有待核實。
2. 關於運輸合同（CO 第 440–457 條）和貨運代理合同（CO 第 439 條）以及 SPEDLOGSWISS（瑞士貨運代理與物流企業協會）的一般條款，參見《瑞士債務法》的評註以及一般條款的現行版本。有待核實。
3. 1988 年 11 月 4 日《斯特拉斯堡內河航運責任限制公約》（CLNI），經 2012 年 9 月 27 日 CLNI 2012 修訂，自 2019 年 7 月 1 日起生效；關於瑞士的狀況，參見《聯邦法律系統彙編》。瑞士的狀況有待核實。

4. 關於具有特殊環境風險之設施經營者的嚴格責任（《環境保護法》第 59a 條，SR 814.01）、依據 1991 年 1 月 24 日《水體保護法》（SR 814.20）的水污染責任以及州一級國家責任法，參見相關評註。有待核實。

僅供一般參考。本文不構成法律或稅務意見，不能取代針對個別情況的專業意見，亦不建立律師與客戶關係。本文反映截至 2026 年 9 月的法律狀況。

網上版本：hk.helveticaregister.com/basel-contracts-and-liability-on-the-river