

## 莱茵河航运中的合同与责任

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

莱茵河上的货物运输受国际公约、国内法和标准条款共同调整。

《布达佩斯内河货物运输合同公约》（CMNI）于 2001 年在莱茵河航运中央委员会（CCNR）、多瑙河委员会和联合国欧洲经济委员会的主持下缔结，并于 2005 年生效。该公约规定了承运人和托运人的权利与义务、运输单证，以及承运人对货物灭失或损坏的责任，并按每件或每公斤设定责任限额。<sup>1</sup>除莱茵河主要沿岸国家外，瑞士也已成为缔约国，因此 CMNI 适用于往返巴塞尔的大多数莱茵河国际运输。进展有待核实。

在 CMNI 不适用的情况下，适用瑞士国内法。《瑞士债务法》

（CO）第 440 条及以下各条规定了运输合同，第 439 条规定了货运代理合同，同时适用有关代理的一般规则。在实践中，瑞士货运代理协会 SPEDLOGSWISS 的一般条款构成瑞士货运代理商所订立的大多数合同的基础，并将其责任限定在远低于药品等高价值货物价值的金额。<sup>2</sup>因此，贵重货物的托运人会另行投保，或协商更高的责任限额。

船舶所有人对河上碰撞及其他事故的责任，可依据 1988 年缔结、2012 年修订的《斯特拉斯堡内河航运责任限制公约》（CLNI）予以限制。修订后的公约提高了责任限额，并将其扩展适用于危险货物运输，这对往返巴塞尔的油轮运输而言是一项重大变化。<sup>3</sup>莱

## 莱茵河航运中的合同与责任

茵河上的碰撞还受 1960 年《关于统一内河航运碰撞若干规则的日内瓦公约》调整，而相关索赔可向前文所述的莱茵河航运法院提出。

港口内部的责任遵循一般法律和具体的港口规章。瑞士莱茵河港口作为出租方，负责维护码头和航道，而码头运营商则依据其合同以及侵权法的一般规定对货物装卸承担责任。公共机构对其机关所造成损害的责任，受州一级的国家责任法调整。对于河流污染，适用《环境保护法》和《水体保护法》的严格责任规则；自施魏策尔哈勒（Schweizerhalle）事件以来，这些规则一直是每一家处理危险物质的经营者进行风险评估的重要要素。<sup>4</sup>

### 1 注释

1. 2001 年 6 月 22 日《布达佩斯内河货物运输合同公约》（CMNI），自 2005 年 4 月 1 日起生效；关于瑞士的批准情况及瑞士文本（SR 0.747.206.1 或类似编号），参见《联邦法律系统汇编》。瑞士的状况及 SR 编号有待核实。
2. 关于运输合同（CO 第 440-457 条）和货运代理合同（CO 第 439 条）以及 SPEDLOGSWISS（瑞士货运代理与物流企业协会）的一般条款，参见《瑞士债务法》的评注以及一般条款的现行版本。有待核实。
3. 1988 年 11 月 4 日《斯特拉斯堡内河航运责任限制公约》（CLNI），经 2012 年 9 月 27 日 CLNI 2012 修订，自 2019 年 7 月 1 日起生效；关于瑞士的状况，参见《联邦法律系统汇编》。瑞士的状况有待核实。

4. 关于具有特殊环境风险之设施经营者的严格责任（《环境保护法》第 59a 条，SR 814.01）、依据 1991 年 1 月 24 日《水体保护法》（SR 814.20）的水污染责任以及州一级国家责任法，参见相关评注。有待核实。

---

仅供一般参考。本文不构成法律或税务意见，不能替代针对个案的专业意见，亦不建立律师与客户关系。本文反映截至 2026 年 9 月的法律状况。

在线版本: [cn.helveticaregister.com/basel-contracts-and-liability-on-the-river](https://cn.helveticaregister.com/basel-contracts-and-liability-on-the-river)