

# 海运货物包装规范及其相关法律问题研究

doi:10.3969/j.issn.1674-7100.2018.03.011

王礼银 黎厚斌

武汉大学

印刷与包装系

湖北 武汉 430079

**摘要:**我国海上货物运输包装的相关法律法规不完善,外贸企业包装意识薄弱,导致国际海运货物因包装不当致损而引发的索赔案件时有发生,为此需要完善法律体系及海上货物运输包装制度,加强行政监督,从根本上解决海上货物运输包装不当致损的问题,以促进我国对外贸易的繁荣发展。

**关键词:**海上货物运输;包装不当;法律纠纷

**中图分类号:** U294.29; DF961.9

**文献标志码:** A

**文章编号:** 1674-7100(2018)03-0070-14

## 1 概述

我国作为海上运输(简称海运)大国,海运贸易市场繁荣,超过九成的外贸活动是通过海运方式完成的<sup>[1]</sup>。特别是随着“一带一路”国家倡议的提出,我国加强了海上贸易的互联互通,拉紧了与各国相互利益的纽带,促进了与沿线各区域的经济合作<sup>[2-3]</sup>。包装作为货物安全的重要保障,在海运中发挥着不可或缺的作用,然而有不少海上货物运输贸易纠纷是由包装问题引发的。纵观我国法律,鲜有涉及海上货物运输包装以及相关海运问题的法律规范,这与我国快速发展的海运贸易不协调。

据中国航贸网报道,2017年9月全球集装箱港口吞吐量指数达125.2,同比2016年吞吐量增速位于前三位的地区和国家分别为:北美(上涨12.6%)、拉丁美洲(上涨11.1%)、中国(上涨10.3%),欧洲增速最慢(仅上涨4.4%)(数据来源: <http://www.snet.com.cn/67/204518.html>)。从港口的吞吐量情况来看,中国海运货物贸易不断拓展,并在国际海运贸易中发挥着举足轻重的作用。因此,《中华人民共和国海商法》(简称《海商法》)第一章第二条对

其作了明确规定:海上运输指海上货物运输和海上旅客运输,包括海江之间、江海之间的直达运输。海上货物运输是根据运输合同,承运人从托运人处接受货物,利用船舶等工具进行运输,在目的地向收货人交付的过程。与陆运、空运相比,海运速度慢、周期长,但由于其运量大、运输费用低,因此在运输石油、矿物、粮食、机械等大宗货物时,一般采用海运方式,以大幅度降低物流成本,提高经济效益<sup>[4-5]</sup>。但运输过程中因包装瑕疵导致的货物损毁问题却时有发生。因此包装问题的相关研究在国际货物贸易中有着重要的现实意义<sup>[6]</sup>。

合格包装应能够保证货物运输安全,且符合国家规定标准<sup>[7]</sup>。包装不当,也称“包装不固”或“包装不良”<sup>[8]</sup>,是指货物包装选用了不恰当的包装材料、包装方式、包装规格、包装图文说明。包装不当会造成货物受损;有些货物由于包装不符合目的地国家标准而被收货方国家海关拒收,导致国际贸易纠纷、索赔,甚至取消合同<sup>[9]</sup>,这给我国企业造成了重大经济损失。因此本文将对海运贸易中因海运货物包装不当发生货损或违反了输入国法律和国际公约相关规

收稿日期:2018-04-02

作者简介:王礼银(1994-),女,湖南长沙人,武汉大学硕士生,主要研究方向为绿色包装,功能性包装材料,包装结构设计, E-mail: 602587260@qq.com

通信作者:黎厚斌(1963-),男,湖北荆门人,武汉大学教授,主要从事包装材料,智能包装方面的教学与研究,

E-mail: lhb@whu.edu.cn

定产生的法律纠纷和索赔案件进行简要阐述,从企业和法律的角度分析海运包装不当现象产生的原因,并提出相关建议。

## 2 我国海运包装相关问题探究

我国海运货物贸易中由于包装问题引发的纠纷大致可以从企业自身和法律两个方面进行分析。

### 2.1 企业方面

#### 2.1.1 不注重包装质量

山东省高级人民法院审理的(2009)鲁民四终字第84号宜兴新威利成稀土有限公司(简称新威利成)与丹东联运有限公司(简称丹东联运)海上货物运输侵权纠纷上诉案中,新威利成需将货物从烟台发往大连,委托丹东联运承运,运输途中载货船发生火灾,使船舶、货物受损。本案中新威利成出具了上海化工研究院对货物运输条件以及包装要求的规定:内包装为编织袋/塑料袋,外包装为纸板箱/纸板桶或铁桶,满足防雨防潮要求。但涉案货物的外包装仅为单层防水塑料袋,新威利成在交运该批货物时未按照上述包装要求进行妥善包装,导致其托运的氧化钕与其他物质发生接触并产生反应引起火灾,造成丹东联运的经济损失。法院判决:新威利成赔偿丹东联运经济损失,共计人民币596324.6元。

山东省高级人民法院审理的(2016)鲁民终613号青岛世新国际货运代理有限公司(简称世新货代)与青岛前湾西港联合码头有限责任公司(简称前湾西港)港口作业纠纷案中,世新货代将涉案货物堆存于前湾西港的码头堆场,提货时发现木浆发生严重水湿和污染的现象,货损达428.3929t,价值合人民币171357.16元。本案中双方都应知晓涉案货物木浆的存放、保管须注意防水,但对于前湾西港是否未尽到保管人应尽的义务,双方存有争议。根据所签订的《港口作业合同》第二条第4项的约定,世新货代作为货物提供方,应按照国家规定的标准或足以保证货物质量的方式对货物进行包装,所以由包装不当造成的货物损失,应由世新货代承担。世新货代在履行该合同过程中,仅以纸张样物品对木浆进行了简单包裹,该包装不具有防水性,世新货代未履行合同约定的适当包装义务。前湾西港收到世新货代交付的木浆后,在明知木浆包装状态不符合要求的情况下,未向世新货代提出其存在包装不当问题,仅简单以苫布覆盖,采用单层类似砖块样大小的物品在木浆底部垫高存

放。上述保管措施并不足以保证木浆堆的上部、底部、侧面不受水湿,无法保证木浆完好。前湾西港作为保管人,未尽到《合同法》中规定的妥善保管义务(《合同法》第三百七十四条规定:保管期间,因保管人保管不善造成保管物毁损、灭失的,保管人应当承担赔偿责任,但保管是无偿的,保管人证明自己没有重大过失的,不承担赔偿责任)。因此,双方当事人均未适当履行《港口作业合同》中相关义务,造成了涉案货物的水湿和污染损害,其经济损失由双方共同承担。

宁波海事法院审理的(2012)甬海法商初字第270号中华联合财产保险股份有限公司某中心支公司与嘉兴市某化工有限公司保险合同纠纷案中,嘉兴市某化工有限公司所属货物由中华联合财产保险股份有限公司某中心支公司承保从上海运送至德国汉堡,途中,由于包装材料不足,包装方式不当,包装承重性能差,导致部分托盘上桶的顶部或底部发生凹凸变形,嘉兴市某化工有限公司以需购买包装材料重新对货物进行包装为由,向中华联合财产保险股份有限公司某中心支公司提出不超过2000欧元的索赔,遭到拒绝。本案中,货物由嘉兴市某化工有限公司自行负责装箱,货物包装破损是由包装不当导致的,而非运输途中其他外来原因引起,故中华联合财产保险股份有限公司某中心支公司不应承担赔偿责任,嘉兴市某化工有限公司应自行承担包装不当带来货损,被告抗辩有理,法院予以采信。

以上案例均是由于企业忽视合理包装的重要性引发的纠纷。合理的包装应当可保护货物安全,能经受运输途中的颠簸。我国由于货物包装质量不过关造成货物损毁的问题不断出现,究其原因大多是企业为节约成本而在货物包装上偷工减料造成的。

#### 2.1.2 企业包装图文说明标示不当

海上对外贸易中还有不少由于货物包装图文说明中标志缺漏、图文模糊不清引起的法律纠纷<sup>[10]</sup>。包装上的图文说明是为了向配送人员和消费者提供必要的货物信息,是货物的“身份证”,因而必须标示得当,且须清晰明白。如出境木质包装,许多发达国家对木质包装要求非常严格,要求木质包装不带树皮、不携带病虫害疫情,具有熏蒸处理标志与国际植物保护公约(International Plant Protection Convention,简称IPPC)标志,且标志清晰,集装箱必须清扫干净等。企业未关注或不熟悉目的地的

包装检疫标志要求, 违规出境未带 IPPC 标志的木质包装, 使出境木质包装遭到退回; 或出口食品因标签内容不符合目标国食品标签法而被海关扣留引发纠纷, 近年来类似的案列发生了多起。山东省高级人民法院审理的 (2010) 鲁民四终字第 87 号烟台环球码头有限公司与烟台冰轮股份有限公司货损纠纷案中, 双方签订的合同中明确约定: 烟台冰轮股份有限公司需根据产品特性以及不同的运输装卸要求, 在货物外包装上标示准确的国际货物运输指示标志, 如“重心”“起吊点”“正面向上”等; 而涉案货物外包装上并没有按约定打上英文的“重心”“起吊点”等标志, 使港口操作人员无法注意货物重心异常和稳性不良的问题, 导致货物在运输中失去稳性从而发生倒塌。因此烟台冰轮股份有限公司应承担货物包装必要运输标志缺漏而造成货物损失的相应责任, 烟台环球码头有限公司不需要承担赔偿责任。

包装上的图文说明是承运者与消费者了解商品信息的窗口, 企业在进行图文说明标示时, 需考虑到其包装材料的适印性、图文标志的耐久性及对包装强度的影响, 并充分说明此包装的适运状态。对于海运这类运输包装, 应清楚标示货物名称、性质、尺寸、重量、操作注意事项、原产国信息, 以便区分货物, 引导工作人员正确操作, 以保护操作人员、货物及运输工具的安全<sup>[11]</sup>。海运货物包装若缺少禁止倒置、易碎品、防湿等运输标志时, 容易造成操作人员的不规范操作从而导致货物受损, 甚至引发人身安全事故。海运货物包装若标志运用不当或标示模糊, 承运人无法辨认货物, 容易造成错交、错卸、混票等, 尤其是危险物包装上的标志, 应保证在海水中至少浸泡 3 个月仍能清晰可辨<sup>[12]</sup>。

### 2.1.3 企业选用的包装装载加固方式不当

某案例中所运输货物箱外观虽完好无损, 但箱内主机与附件因包装与装载不当而破损变形, 且无法修复; 经检验证明, 货物的损坏完全系卖方包装和装载不当所致, 按照《联合国国际货物销售合同公约》第三十五条第 (1) 款规定: 卖方交付的货物必须与合同所规定的数量、质量和规格相符, 并须按照合同所规定的方式装箱或包装。因此, 托运方应承担包装方式不当所产生的法律责任<sup>[13]</sup>。

天津市高级人民法院审理的 (2014) 津高民四终字第 14 号都邦财产保险股份有限公司天津分公司 (简称都邦天津公司) 与天津港国际物流发展有限公司

(简称天津港物流公司) 港口作业损害责任纠纷案中, 由收货方 (即案外人天津天安机电设备安装工程有限公司, 简称天安机电公司) 对货物进行装箱加固, 货物由阿曼马斯喀特市运回中国天津新港后, 从码头提至验放中心运输途中货物发生掉落, 致使货物损坏, 货物修复损失金额为 839 083.80 元。该货物为重 34 t 的履带式起重机主机, 加固所用的钢丝绳强度较小, 不足以固定该大型货物, 且加固点太少、加固位置不恰当, 无法适应重型货物的长途运输环境。本案货损事故发生因货物包装不当所致, 因此天津港物流公司无需为此承担责任。

上海市高级人民法院审理的 (2011) 沪高民四 (海) 终字第 28 号上海汉虹精密机械有限公司 (简称汉虹公司) 与太阳联合保险 (中国) 有限公司 (简称太阳保险) 海上保险合同纠纷案中, 汉虹公司与太阳保险签订货物运输保险合同, 所涉航程包括中国境内外的往返运输, 涉案货物抵达目的港时, 木箱已经发生破损, 且涉案货物全损。木箱破损的原因是运输途中木箱无法承受其顶部装载过重货物的压力。汉虹公司虽对集装箱内的木箱进行木材加撑加塞处理, 但这种加撑加塞处理方式不合常规且无法避免木箱发生移位。故本案中引起木箱破损的原因是装载方式不当, 太阳保险无需承担由包装不当造成货损的赔偿责任。汉虹公司自行负责包装货物以及集装箱的装箱, 法院认为“包装”概念包括集装箱或托盘内的积载, 汉虹公司应承担装箱积载不当致损的全部责任。

以上案例均是由于相关企业选用不当的包装方式而引发的纠纷。包装方式不当体现在海运过程中装箱、捆扎、装袋、打包方式不当等方面<sup>[14]</sup>。若绑扎带不充分, 牢固性以及强度不够, 会造成货物无法安全装载; 若货物摆放堆积不当, 一方面会浪费运输空间, 降低运输效率, 另一方面则容易在海运的过程当中发生碰撞, 以致货物损毁; 若货物打包方式不当, 会造成货物移动, 发生货物毁损现象<sup>[15]</sup>。

### 2.1.4 包装公司专业化水平不高

上海市高级人民法院审理的 (2008) 沪高民四 (海) 终字第 178 号艾米可资源有限公司 (简称艾米可公司) 与太阳联合保险 (中国) 有限公司 (简称太阳保险) 海上货物运输保险合同纠纷案中, 艾米可公司以货物含水量过高, 收货人拒收为由, 向太阳保险提出索赔。本案中, 涉案货物为金属锰粉, 货物由中国各大港口运至加拿大和美日韩等国; 合同条款中明



确要求须专业化包装货物。金属锰粉这类货物欠缺统一规范的国际、国内和行业包装标准,因此可参考金属锰粉的研发单位——湖南博云东方粉末冶金有限公司制定的企业标准来界定货物包装是否符合要求。依据该标准,内包装应采用塑料袋、外包装采用铁桶,或者内包装采用塑料袋、外包装采用编织袋,无论采用何种组合包装方式,均应在内包装里充惰性气体。太阳公司申诉货物未经专业包装,艾米可公司仅采用双层塑胶编织袋的防水包装,且内包装未充惰性气体,不符合要求,据此太阳公司有权拒赔由包装不当引起的货损以及相关费用。

上海海事法院审理的(2010)沪海法商初字第1029号浙江丰岛股份有限公司与上海海华轮船有限公司海上货物运输合同纠纷案中,浙江丰岛股份有限公司委托上海海华轮船有限公司将价值为10 023 350日元的鲜花从上海运往日本名古屋。根据国家质量监督检验检疫总局和国家标准化管理委员会发布的《主要切花产品包装、运输、贮藏国家标准》普通冷藏的规定,湿藏用于1周至4周短期贮藏,温度保持在3~4℃度之间,且贮藏时应花头朝上放置。但检验报告表明,部分货物横置于集装箱内,未将花头朝上放置。涉案鲜花在10余天左右即全损,据此可认定原告在鲜花包装、摆放方向等方面未尽合理保管义务,是造成货损原因之一。上海海华轮船有限公司作为专业承运人,应了解所运输货物的属性及其特殊包装要求,运输时应谨慎照料与保管货物的义务。故法院认为因货损导致的相关损失应当由原、被告共同各半承担。

以上案例均是由于相关包装企业的专业化程度低,海运货物包装不当引发的纠纷。运输包装应根据贸易合同、产品特点选择专业的包装形式,而我国相关包装企业的专业化程度还相对较低,许多包装无法抵御海运航行中的风险。

### 2.1.5 企业对海运环境不了解

上海海事法院审理的(2016)沪72民初30号海上、通海水域保险合同纠纷案中,仙乐健康科技股份有限公司(简称仙乐公司)对外出口维生素胶囊,与丘博保险有限公司(简称丘博保险)达成保险合同关系。本案中,胶囊主要成分为熔点较低的明胶,因此其对较高温度环境相当敏感。为此中国医药包装协会标准YBX-2000—2007《明胶空心胶囊》中建议其贮存温度不得超过25℃,而涉案航线经过深圳、

新加坡、南亚等温度较高地区,航程中温度极有可能超过25℃。综上,涉案货损的直接原因是自然温度变化;而究其根本原因,货损是由运输时未考虑货物自然特性,对其包装不当所致。根据运输的具体环境条件对所运货物进行与其自然特性相适应的包装,既是原告的法定义务,也是合同义务。仙乐公司不考虑具体的运输条件而采取常温包装,构成包装不当,是自冒风险的行为。依据《海商法》第二百四十三条规定:除合同另有约定外,因下列原因之一造成货物损失的,保险人不负赔偿责任:1)航行迟延、交货迟延或者行市变化;2)货物的自然损耗、本身的缺陷和自然特性;3)包装不当。法院判决:仙乐公司所遭受的损失属于保险合同中约定的除外责任,丘博保险依法不负赔偿责任。

天津海事法院审理的(2015)津海法商初字第614号地中海航运有限公司与天津市泰戈国际贸易有限公司海上货物运输合同纠纷案中,被告天津市泰戈国际贸易有限公司委托原告地中海航运有限公司运输一批危险货物片状硫化钠,由中国新港运至保加利亚布尔加斯港,涉案集装箱在宁波港转船,转船期间多为降雨天气。在由宁波港至布尔加斯港的运输途中,由于高温和持续的降雨导致装有片状硫化钠的集装箱内空气潮湿,片状硫化钠变成液体流出将箱板污染;经查明,本案系因包装不当导致货物在集装箱内与潮湿的空气发生反应,并最终导致货物包装破损,在集装箱内发生货物泄漏。法院认定,泰戈国际贸易有限公司应承担损失赔偿责任。

福建省高级人民法院审理的(2005)闽民终字第95号华美贸易有限公司(简称华美公司)、青岛海盛国际船舶代理有限公司(简称海盛公司)与阳明海运股份有限公司(简称阳明海运)运输合同纠纷上诉案中,托运人华美公司将货物锅炉采用钢丝绳固定在由海盛公司提供的敞开式平板集装箱上,并由海盛公司委托阳明海运承运该货物。该轮由厦门途经台湾海峡驶往高雄时,天气情况十分恶劣,导致运输货轮严重摇晃,船体向右倾斜度最大达30°,货物移位且向右翻覆,致货物遭受严重损毁。承运人启航前已获悉航程中将会遭遇恶劣天气,理应对货物进行加固措施,却未对货物进行相应处理,属于管货不力。案中托运人采用钢丝绳来捆绑货物,遭遇风浪等恶劣天气时货物发生颠簸,钢丝绳因强度不够而断裂,造成货损,因此该包装不适合货物的海上运输,属于包装不

当。因此本案货损归因于包装不当及无防护加固措施,托运人应承担主要责任,但承运人在预知航线内天气的情况下冒险开航且未采取相应防护加固措施,属于主观因素上的过错,也应承担一定责任。

以上案例均是由于企业忽视海运的复杂环境造成的纠纷。海运环境与陆运环境不同,海上运输工具在其航线行驶中处于复杂的自然环境中,受自然灾害的影响大<sup>[16]</sup>。海上运输的海洋环境不稳定,运输工具在航行时容易受到风、浪、涌等外力作用而发生摇荡,产生6个自由度的运动,而横摇、纵摇及垂荡运动增加了大宗货物海上运输的不安全性<sup>[17-18]</sup>。另外,对海运货物包装时需考虑海洋盐雾环境,尤其是包装与金属结构、电子系统有关的货物时,若没有考虑海洋特殊高湿高腐蚀环境,容易导致货物腐蚀损毁。

#### 2.1.6 企业拟定的合同条款不严密

厦门海事法院审理的(2015)厦海法商初字第1330号原告北京智盛宏扬石材商贸有限公司(简称智盛公司)与被告泉州诚屹物流有限公司(简称诚屹公司)法人代表谢端端、天津市北方俊达货运代理有限公司、泉州三海物流有限公司海上货物运输合同纠纷案中,智盛公司委托销售厂家包装石材,即包装由原告自行负责。货物运达目的地后,智盛公司发现该批货物已经全部损毁,鉴于原告与被告之间并未就包装达成任何约定,也无证据证明存在通用的包装方式,依照《合同法》有关规定,智盛公司所采取的包装方式应满足保护货物安全的基本要求。本案中,智盛公司所选用的包装材料为尺寸较小、材质较差的木方,此脆弱的包装因撞击而多处断裂。在包装方式上,石材由木方分隔成若干件,再用木方、铁丝等加固,使之成为一个整体,但部分石材每件片数过多,导致石材受力时较易发生倾倒;且部分石材之间存有一定空隙,原告未对石材空隙处采取有效加固措施,多数石材沿着空隙发生倾倒以致碎毁。综上可知,涉案石材的包装并未选用牢固耐用的材料、也未采取合理有效的包装方式。法院认为,案涉石材受损系因原告未采取妥善包装的过错行为所致,诚屹公司等被告无需对该货损承担责任。

以上案例均是由于相关企业忽略合同中包装条款这一细节问题造成的纠纷,企业在拟定贸易合同的包装条款中常常未对包装的材料以及方式作出明确规定,且采用简单而模糊的术语,如“适合海运”“适合海运包装”“习惯包装”或“卖方习惯包装”等,

这些术语含意不够明确,对货物包装无具体说明,容易引起纠纷<sup>[19]</sup>。企业需重视包装条款中的这些细节问题,对于不同商品应选用不同的包装方式和运输方式,依据所运货物性质以及运输方式制定详细明确的合同包装条款,若非散装或裸装货物,则需在合同中对包装规格、包装方式、包装材料、包装费用等制定出详细的包装条款。所拟定的合同条款中应对所运用的包装方式和包装材料作出具体说明,如采用木箱或纸箱或铁桶或麻袋,明确单位包装货物的重量或数量,不宜采用“适合海运”“习惯包装”等含义模糊、易引发争议的术语,细化包装条款,避免产生歧义,保证海上贸易活动的顺利进行<sup>[20]</sup>。

## 2.2 法律方面

### 2.2.1 不熟悉国内外关于海运包装方面的法律法规

海上国际贸易中,除少数货物采取裸装或散装形式,多数货物都需通过包装保护货物。国际上关于海上货物运输的国际公约有《海牙规则》《海牙-维斯比规则》《汉堡规则》和《鹿特丹规则》。

《海牙规则》全称为《统一提单的若干法律规定的国际公约》,是关于提单法律规定的首部国际公约<sup>[21]</sup>。《海牙-维斯比规则》全称为《修改统一提单若干法律规定的国际公约议定书》,其对《海牙规则》进行了修改和补充<sup>[22]</sup>。《海牙规则》与《海牙-维斯比规则》中均规定,承运人在收受货物并照管后,若辨认货物所需的主要标志标示在货物包装上,则其应能保证在航程终了时货物的包装标志仍保持清晰可认。若因包装不充分,标志模糊或不正确而引起货损,承运人无需承担相应的法律责任,其责任由承保包装的企业自行承担。《汉堡规则》全称为《联合国海上货物运输公约》,其中规定“货物”包括货物的包装,以及用于拼装货物的集装箱、货盘或类似的运输器具在内。《鹿特丹规则》全称为《联合国全程或部分海上国际货物运输合同公约》,其集成目前各大国际货物海运规则,其中同样规定“货物”包括包装以及任何设备和集装箱。若并非由承运人或者其代理人导致的包装不当或者标志不清所造成的损害,承运人免责或者仅承担部分责任。《联合国国际货物销售合同公约》规定:参照同类货物通用包装方式对所运货物进行装箱或包装,若无相应通用包装方式,则所采取包装方式应能确保货物的安全。

国外特别是发达国家通过系列包装法规提高进口门槛,限制进口货物的市场准入额度。1) 发达国



家关于包装使用材料方面的规定繁杂,如禁止使用聚氯乙烯制作的包装材料,限制使用不能再生或不能降解的包装材料等。欧盟就限制使用来自中国、加拿大、美国和日本的针叶木材所做的包装材料入境(欧盟有关人士对此解释说,欧盟争取这项措施的目的是为了防止病虫害扩散)<sup>[23]</sup>。因此,企业若在选用包装材料时不关注输入国的相关法规,不符合国际公约和国外标准,容易导致贸易失败。2) 国外关于包装图文说明方面的规定也不尽相同,如日本规定进口商品包装必须在质量、规格和检验方法上满足特定标准,并贴有符合相关规定的标志等;加拿大规定包装文字说明须有英法文对照;希腊规定包装上须用希腊文标明公司和代理商名称以及产品质量、数量等信息;韩国规定食品包装须用朝鲜文标明产品名称、成分、数量、批号、使用和保存方法,以及消费者对产品提出申诉的程序。3) 国外在包装方式和操作方式上的规定也有差异,如伊朗要求进口货物采用托盘形式或重量为1 t、体积大于1 m<sup>3</sup>的集装箱包装;沙特阿拉伯规定进口袋装货物的包装规格为每袋重量少于50 kg,超过50 kg的袋装货物则需附有托盘或具有可供提卸货物的机械悬吊装置,符合上述要求才可提供仓储便利。

发达国家还制定了相关的法律法规以避免包装不当引起的法律纠纷,以减少对进出口国关系造成不利影响。如《美国统一商法典》中规定,按照合同要求,适当地对货物进行贴加标签、包装装箱,以满足货物的适销品质要求<sup>[24]</sup>。美国1999年出台的《海上货物运输法》中规定,签发的运输合同应当载明货物包装重量、数量以及体积,载明承运人接收货物时表面状况,载明辨认货物所需要的标志,且该标志在结束航程时仍能清晰可辨。

我国虽未签署国际公约,但我国相关政府部门结合国情,参照国际公约惯例制定了《海商法》,因此我国《海商法》比较接近现代国际货物运输规则。《海商法》中规定,托运人应当妥善包装托运货物,并向承运人保证货物品名、标志、包数或者件数、重量或者体积等信息的正确;若由于包装不当或者货物相关信息不正确造成的货损,由托运人负责。托运人托运危险货物时,应当依照海上危险货物运输有关规定,对危险货物妥善包装,标示出危险警示标志,告知承运人危险货物名称和性质以及应当采取的预防措施。《合同法》中规定,对于合同中明确作出货物包装方

式的约定,托运人应当按照合同约定的方式来包装货物;对于没有约定包装方式或者包装方式约定不明确的货物,托运人应当采用国际通用或者行业通用的包装方式;对于没有通用包装方式的货物,托运人应当采取能够满足货物保护要求的包装方式<sup>[25]</sup>。《进出口商检法》中规定,企业生产出口危险货物的包装,须向商检机构提出对包装性能鉴定的申请。企业生产出口危险货物,须向商检机构提出对包装使用鉴定的申请。对于包装未经鉴定,或者鉴定不合格的危险货物,不允许出口。我国其他关于海上货物运输的法律法规中提及包装标准较少,如《海关法》对进出口货物的海关查验作出了规定,但并未明确说明货物过海关时对包装的要求。

### 2.2.2 国内海上货物运输包装相关法律不完善

目前,我国包装立法仍相对落后,尚未有法律对包装问题进行系统规定,我国虽已颁布了《海商法》和《合同法》,对海上货物运输包装有相关规定,但总体而言规定比较少且定位模糊。我国海上货物运输包装不当致损现象依然很严重,这在一定程度上与国内海上货物运输包装相关法律不完善的现状有关。虽然《海商法》和《合同法》的施行,对海上运输贸易活动的发展发挥了重大作用<sup>[26]</sup>,但随着国内外海运形势的变化,《海商法》和《合同法》逐渐暴露出一些缺陷与不足,不能适应当下海运贸易对法律的需求。比如,我国《海商法》和《合同法》对货物包装、包装不当和包装程度的具体含义以及包装技术标准均未作出明确规定<sup>[27]</sup>。我国海上运输包装行业没有统一系统的规范制度,各大海上运输法规并未明确“包装完善”和“包装不善”的区别,也未对“操作规程”作具体说明,虽然有按照国家或行业相关标准进行包装的规定,但对于解决实际问题却无甚助益,对海上运输业的包装问题缺乏专项制度和规章要求,承运人仅按运输习惯和经验进行包装捆扎运输。由于法律法规上的缺失以及企业忽视包装生产质量,这在相当程度上助长了海运出口包装制品违规生产的风气,导致我国海上贸易中常常采用不当货运包装,这一现实,不利于我国海上贸易的长足发展。同时,国外某些货物包装水平虽然达不到国际标准,但是由于我国缺乏相应的海上货物运输包装相关法律条款限制,故能轻易低门槛进入我国,给我国消费者及生态环境带来不可逆转的危害。因此,我国海运货物包装法律体系仍需要完善,加强行政监督体制建设,

从立法上解决海上货物运输包装不当致损的问题<sup>[28]</sup>。

### 2.2.3 国外海上货物包装技术贸易壁垒

不同的国家对不同的货物运输包装有不同的要求,尤其是对于危险品等特殊运输货物,输入国家和地区对于产品的包装、入境、检验有特殊的要求,需要在我国法规标准的基础上进行额外操作来满足输入国的相关规定。以运输联想电脑为例,韩国和日本规定运输联想电脑的外包装箱上必须粘贴发货证明;日本和拉美区域的进口商对包装的规定更加严苛,需给销售包装加套外箱;运往印度时包装应带有成本价格标签等<sup>[29]</sup>。鉴于目前国际海运立法现状及各国经济发展等诸多方面的因素,各国依据国情和法律传统的不同制定的海上货运法也不尽相同,造成国际上尚无统一的海上货物运输法。对海运货物包装的规定更是参差不齐,由此形成了各式各样的海上货物运输包装技术贸易壁垒,不公平竞争的问题也层出不穷<sup>[30]</sup>。国外在文化地域等方面的差异,导致对进口货物包装的要求和规定也各不相同。尤其是当前国际贸易竞争激烈,许多国家把包装要求作为加强对外竞销的手段之一<sup>[31]</sup>。许多国家的法律和有关国际公约都规定若卖方交付的货物不符合约定包装要求,或与行业习惯不符,买方有权拒货<sup>[32]</sup>。但一些国家却利用符合本国严苛的包装要求做幌子,实行贸易保护主义。为了达到这些国家严格的包装标准,我国对外贸易公司需要在包装和检验等方面花费更多人力、物力与财力,从而增加了企业成本,降低了企业的竞争力。许多发达国家就是以此推行贸易保护主义,限制他国商品进口,保护国内市场,且由此引起的贸易纠纷接连不断。

## 3 我国海运包装相关问题的对策

针对上述问题,本文分别从企业和法律两方面提出我国海运包装相关问题的几点对策。

### 3.1 企业方面的对策

#### 3.1.1 综合多元因素科学包装海上运输货物

科学包装海上运输货物,要从包装材料、包装方式和包装图文说明等几个方面全面地统筹考虑多元因素,以保障货物的运输安全。一是包装材料和包装方式选择与货物产品特性相符合。依据货物的属性、品质、重量、密度、体积、结构形式、周转情况和海运时长等因素选择适当的包装材料,合理实施装载加固措施<sup>[33]</sup>,满足货物运输、仓储、销售等方面的

要求。二是在包装强度方面满足海上运输防护要求。为避免因包装强度不足而导致风险的发生,需考虑航程中地区纬度、气候等因素,避免货物包装发生水湿、污染、机械损伤等,满足货物在海运中的防护强度要求,适合海上长距离运输的复杂多变环境,保证货物数量和质量,依循有关国家的政策与法律,符合相关出口标准。三是包装图文说明科学规范。海运货物包装应有识别标志、货件尺寸规格重量标示、警示标志、原产国标志等,以区分不同的货物;尤其是对于易燃、易爆和存在其他安全隐患等的特殊货物,必须保证人身安全、运输安全及货物安全。对此,海运货物包装应附以必要的包装储运、安全警示等指示标志,提示所有操作人员对运输货物进行正规操作,保证操作人员能够安全便捷地开展装卸、搬运等工作<sup>[34]</sup>。包装标志还要紧密结合不同国家在宗教信仰、风俗习惯等方面的差异,对货物包装图文说明进行科学调整<sup>[35]</sup>,迎合输入国的消费习惯,避免在包装上触犯其禁忌。

#### 3.1.2 科学分析海上运输货运环境的影响因素

海上货物运输与国内货物运输相比,行驶线路和运输时间较长,经过的环节较多,需要途径不同的国家和地区,地理位置、地形地貌、温度、湿度、气压等自然环境与政治经济状况、法律政策等人文环境差异大。因此,应通过科学分析海运环境,设计出科学合理的包装以降低海上货物运输风险。对于海运货物的包装防护,除防震、防锈、防雨、防尘外,还应考虑货物在盐雾环境中的包装防护要求。尤其是对包装有金属结构、电子系统的产品,应对关键部位进行防蚀处理,可采用油封、垫密封垫(条)封盖、真空包装、气相防锈包装、热收缩包装等防潮防锈包装以阻止盐雾通过,防止海水和含盐空气的进入;包装外表面要求光滑平整,防止盐雾海水在缝隙褶皱处积聚形成盐渍与结晶<sup>[36]</sup>。对易脆、易变形及应力集中部位施以适当加固防护措施。对有特殊要求的产品或零部件,还有除氧、防紫外线、防静电、防电磁波、防低气压、防霉等防护要求。在设计包装时,只有科学分析海上货运环境的影响因素,采取针对性的防范措施,提升包装质量,才能满足海上货物运输的实际需要。

#### 3.1.3 培育专业包装技术人才及企业

海运货物包装设计必须科学可靠,结合出口产品特性以及长途海运方式,采用专业的包装技术,适应航程中海洋气候条件的变化,保证货物安全。我国应积极培养专业包装技术人才,大力支持专业包装公司



的发展,采用科学专业的包装对海运货物提供防护,充分利用运输空间,节省成本,保证货物的质量安全,防止由于包装不当而发生货物毁损的情况。同时,在专业包装技术人员的指导下,从实践案例和日常运营中总结经验,为托运人提供专业的包装技术指导,并向承运人提出运输建议。

包装技术专业队伍的培养不仅要求包装技术人员有熟练的技术,还应要求其熟悉各类相关的法律条款,掌握相关物流装载及包装常识、国际贸易常识、国际运输的法律法规和国外区域性条约。海运出口贸易公司需要强化包装专业团队的培养与建设,并与专业包装鉴定机构加强合作,一定程度上降低海上运输过程中的风险。

#### 3.1.4 重视对海运货物包装的检验

海运货物包装质量影响到我国出口产品质量和对外贸易的信誉,甚至关系到我国国家形象和国家声誉问题。因此海运货物包装必须通过检验检疫机构检验,严格禁止包装检验不合格的货物出口。包装检验是依据贸易合同及相关标准的规定,对货物包装的外观、性能、标志等项目进行检验。包装检验应确保货物内外包装干燥洁净、完整可靠;包装材料、包装方式、包装标志(包括标记和号码等图文说明)符合贸易合同中约定的相关包装条款,包装性能满足长距离运输的强度要求;应重视对无相关标准的习惯包装检验,确保所使用的习惯包装能满足保证货物质量、数量要求。检验损坏的货物时,查明货损是否与包装不当有关;检验残损的包装时,确认包装残损程度以及货物损坏情况,查明责任归因和归属。

对于相关检验检疫部门,应明确商品检验机构的包装检验职责范围,确定具体的包装检验项目;督促外贸公司结合输入国相关法律和贸易合同,提供商品检验机构出具的包装性能检验结果单;商品检验机构、海关、港监及有关检验管理部门应认真履行职责,严格执行国家有关法律法规,加强对出口商品包装的检验管理与放行<sup>[37]</sup>。

对船载货物海上运输包装实施安全监管,涉及包装生产、装卸、运输等多个复杂环节。要保障海上运输货物包装的规范,包装质量监管工作就需要对生产者、经营者、承运者进行统一监管,系统推进海运包装规范工作。此外,为改善包装监管系统,应加强信息化建设,建立海事海关、检验检疫、托运承运货主、代理保险等环节的信息一体化通关网络,在各个与包

装相关环节实现便捷高效的信息共享流转<sup>[38-39]</sup>。

我国暂没有对海上货物运输的包装出台专业法律法规。为了避免由于包装不当而发生纠纷,在运输前托运人和承运人都应当加强包装状况的检验工作,同时使保险人也加入到检验环节。托运人应当及时办理指定包装检验相关证明;承运人依据托运人提供的包装检验证明,履行好检查包装和货物安全的义务,并按照合同上合理包装运输指示操作,开航前做好预防措施,保证双方利益。因此,我国对外贸易企业应重视海运货物的包装检验,强化对海运货物包装检验的系统管理,认真履行包装条款约定,确保货物的安全运输,避免出口货物通关受阻而带来经济损失和不良影响,维护我国对外贸易的信誉。

#### 3.1.5 建设完备的海运包装管理体系

为了使我国海上贸易能够顺利开展,需重视海运货物包装质量的宣传教育,建设完备的海运包装管理体系,敦促包装行业、外贸企业重视海运包装的质量,从而自觉做好海运货物包装质量管理工作。首先,外贸公司与交易方签署合同时,应结合货物的性质以及商品的装卸、运输、储存等情况,规定在包装项目及包装条款中列出货物的名称、品种及性状,明确说明对运输包装的选择。外贸公司与包装生产企业签订加工合同时应根据输入国的市场准入要求、出口货物包装标准以及对外贸易合同中的包装条款,在加工合同中详细注明包装质量要求,严格审查合同相关包装条款,对货物包装事项进行细致分析,避免“适用包装”等模糊术语的应用,确保合同条款的完整性<sup>[40]</sup>。同时,包装生产企业要严格按照约定的包装条款设计包装,加强包装制造过程中各工序的质量管控。以上各环节环环相扣,形成完整的海运适用包装管理链,以降低由于包装不当而发生海运贸易失败的风险。

#### 3.1.6 制定海运适用包装行业标准

法律法规的效力是具有普适性的,对于各类海运情况,若要求法律针对海运包装的各个细节进行详细规定是不现实的,因此对于不同的货物可以辅以相关包装标准和规则。如,海运通常会运输体积大、质量重、价值高的大宗货物,如器械设备等,海上运输相关部门对这类大型货物应出台相应的运输管理条例,明确承运人的包装操作要求,包括装载捆扎等,作为解决海上运输纠纷案的依法理赔根据<sup>[41]</sup>。在制定海运适用包装行业标准时,借鉴发达国家的成功海运经验,制定符合我国国情、适合国际海上贸易的适用包



装标准。鼓励行业协会和企业积极参与制定国际包装标准,从而制定出适合我国对外贸易发展需要的包装标准。细化我国海运产品包装的标准,即对包装容积、包装层次、包装空间以及包装成本等制定标准。限制不符合国家标准的海上货物包装的生产,全面提高我国海运包装质量,减少国外市场准入障碍,增强我国海上贸易竞争力<sup>[42]</sup>。

### 3.2 法律方面的对策

#### 3.2.1 重视国外的产品包装法律法规,规避贸易壁垒

我国缺乏针对海运包装的法律细化规定,包装观念比较落后。许多发达国家都依国际包装法规与标准制定了本国的包装法,并借由海上货物包装法规构筑技术性贸易壁垒。他们依托其有利条件,如雄厚的经济实力、先进的科技手段、完备的管理体制,以维护生态环境和消费者利益的名义,设置过高或不合理的技术标准:严厉的技术法律法规,名目繁杂的评定程序和认证制度,严格的检验检疫方法,苛刻的商品品种、规格、花色、款式等外观要求,层出不穷、花样多变的包装和标签的限定。这必然会导致商品来源国企业负担加重,竞争力下降,甚至可能因此而失去市场。我国通过海运方式进行对外贸易时,应密切关注输入国对输出国设置的贸易壁垒<sup>[43]</sup>。国外对进口产品包装的某些高标准、高要求,实质上是对输出国设置的包装壁垒。常见的包装贸易壁垒表现为:

一是绿色包装壁垒。美洲以及欧盟各国大力发展绿色包装,拒收所有未经过高温熏蒸或防腐剂处理的木材包装材料,但若按所要求的方法处理包装,消毒处理费用高,耗时长,包装成本增加 20%<sup>[44]</sup>。

二是包装材料壁垒。美国要求马口铁罐焊缝焊锡料内含铅量减少 50%;日本规定所有进口货物塑料包装应为可生物降解材料,限制非再循环利用的塑料包装材料的使用,以减轻其环境负荷;日本在《药品法》《化妆品法》中要求药品、化妆品的包装禁止使用干草和秸秆<sup>[45]</sup>。

三是包装方式壁垒。沙特阿拉伯规定所有采用集装箱运输的海运货物,必须适应该国堆高机装卸,因此商品来源国必须使用托盘装载货物,且单位集合包装件重量不得超过 2 t,袋装货物单位包装不得超过 50 kg。沙特阿拉伯作此规定是为了方便港口机械运作,但也使得出口商不得不额外添加适用托盘和适用装运袋,从而增加了出口成本。

四是包装标志壁垒。美国在要求进口商品满足

ISO 9000 系列标准之外,还通过产品包装、标签的立法设置进口障碍,利用各种包装、标签规定对进口商品进行严格检查,如在美国的海关查验中要查验货物是否贴上所要求的特殊标志或标签,而且还要查验贴标志或标签的方法是否符合海关要求<sup>[46]</sup>。

五是包装检验检疫壁垒。美国、加拿大、英国、欧盟等一些西方国家和地区单方面对我国出口货物的木质包装实施苛刻的新检疫标准,提出严格的检疫处理要求<sup>[47]</sup>;日本的《食品卫生法》规定若包装容器材料为氯乙烯树脂,须测定包装中镉、铅元素的含量,以确保食物安全。

发达国家设置的包装贸易壁垒对我国出口贸易的影响面广,所造成的损失金额大,对此我国出口商应及时了解输入国家及地区的包装法规,明确在海上运输货物包装领域需关注的重点和难点,认真分析以往由于包装不当导致交易失败的原因,防范于未然。海上运输货物包装还应符合输入国有关的法律、规程、技术标准等;采取相应的措施,通过选用合适的包装材料、科学的包装方式、明确的包装图文说明,结合合理的包装技术,执行国外相关的法规和技术标准,使用符合运输要求、便于装卸和保证货物安全的运输包装,保证海运贸易的顺利进行<sup>[48]</sup>。同时,政府也应出台相应的财政扶持政策,鼓励企业投入人力、物力,认真进行包装的检验、测试、评估等,以避免贸易壁垒的影响。

#### 3.2.2 借鉴发达国家的法律,完善我国的法律体系

为了杜绝海上货物运输包装不当致损现象的发生,发达国家已经从 20 世纪 90 年代开始立法规定产品包装的标准,其中美国、日本、德国等在海运货物包装方面有着相对完整的法律体系。国外严格的法律有效遏制了海上货物运输包装不当致损现象的发生,从而节约了资源,保护了相关企业和消费者的合法权益。而纵观我国相关法律,关于海上货物运输包装的规定不够完备,且缺乏实践性<sup>[49]</sup>,因此有必要修改《海商法》和《合同法》,以适应我国海运贸易的发展<sup>[50]</sup>。

《海商法》作为特别法优先于《合同法》<sup>[51]</sup>,但是两者对承运方和托运方的权利义务规定较为概括,如仅规定托运人对所交付货物承担妥善包装的义务,却没有给出“妥善”的标准,易引起司法上的纠纷。新公约《鹿特丹规则》对海运货物适于运输操作方面做出了包括装箱、堆码、捆绑、加固和卸货等的有关规定,以保证货物运输安全。与之相比,我国《海

商法》对海运包装的规定显然是不完整、不充分的,因此《鹿特丹规则》的规定对我国海上运输法有借鉴意义,应当明确托运人在以集装箱或车辆方式交货时包装方式与操作的适货义务<sup>[52]</sup>。

不同货物采取的包装方式和包装标准也不同,我国《海商法》对货物的分类却比较笼统。与之相比,《合同法》在第307条中列举了危险货物相关规定:托运人托运易燃、易爆、有毒、有腐蚀性、有放射性的危险物品,应当妥善包装、做出标志标记,并且书面通知承运人。而我国《海商法》并未列举危险货物的种类,而是直接使用“危险货物”一词。我国《海商法》可以借鉴《合同法》以及《国际海运危险货物规则》(简称《国际危规》)采取列举方式界定危险货物,列明危险货物的种类和性质,规定概括性的条款。但《海商法》法条对“妥善包装”“包装方式”以及“货物分类”不详尽,可以参考国际上依据联合国《危险货物运输建议书》制定的《国际海运货物规则》<sup>[53]</sup>、新公约《鹿特丹规则》以及其他相关的国外法律,辅适用标准,对不同类别的货物规定不同的包装方式,参考国际各大公约对货物包装、标志、运输等方面提出建议,将海运适用的包装规范涵盖其中<sup>[54]</sup>。

另外,我国海上运输相关法律没有对海运货物包装不良作出相关定义。如美国的《海上运输法》详细地涉及了包装标志的细节,而我国海上运输相关法律对于包装标志的规定含糊不清。海运包装标志包括收发货标志、运输指示标志、危险货物警示标志,这些标志应清楚全面地标示在显眼位置;包装标志还应易于辨认、坚固且不易脱落,尤其对于危险货物这类特殊货物,除用主标志表示危险性质外,还须用副标志来表示其危险性<sup>[55]</sup>。可参考《国际危规》第五章针对危险货物的标志标签所作的详细规定,如货物包装标志需清楚醒目且通俗易懂。海运国际贸易的输入国与输出国即便语种不同,彩色的图样标签仍能吸引操作者的注意,警示内部货物的危险性,从而小心谨慎地处理货物<sup>[56]</sup>。因此,有必要对我国危险品管理条例和相关标准进行补充,规定应在危险货物包装上作出醒目标记,保证操作者从较远的距离也能注意到,提醒和警告所有操作方在操作货物的过程中注意所运货物的危险性<sup>[57]</sup>。

在我国对外贸易和海运行业飞速发展的背景下,海运法律的系统规范有利于增强我国对外贸易的竞争实力,从而适应激烈的国际竞争环境。我国《海商

法》是将国际公约条例直接植入而成的,有些条款与我国国情及其他法律存在冲突,因此有必要对海上货物运输相关法律制度进行修改,使之完善。如果能出台一部符合我国海运实际需求的《海上货物运输法》单行法,实现全程或部分海上国际运输合同的统一规范,增加法律确定性,提高国际货物运输效率,将在国内、国际贸易和经济发展中发挥极其重要作用<sup>[58]</sup>。因此,国家必须完善法律,建立完备的海运货物包装法律体系,借鉴国外的先进经验,并结合当前司法实践,引入先进的法律理念,制定符合我国国情的海运包装法律制度<sup>[59]</sup>。

## 4 结语

我国出口企业的海运货物包装不当致损往往引发巨额索赔,不仅造成资源的浪费,而且还损害消费者和生产者的利益,造成损坏客户关系、破坏公司形象,甚至影响我国在对外贸易活动中的形象与声誉等一系列恶劣后果<sup>[60]</sup>。因此,应尽可能避免海运货物包装不当致损现象的发生。本文例举了由于包装不当而发生海事纠纷的案例,介绍了海上货物运输包装致损的现象,分别从企业和法律两方面分析了目前海运货物包装存在的问题,并针对性地提出了对策:企业方面,综合多元因素,考虑海运环境的重要影响,科学全面地提高我国海运货物包装质量,加强包装质量检验监督,建设完备的海运包装管理体系,制定详细的海运货物适用包装标准;法律方面,关注国外的产品包装法律法规,明确海上货物运输包装不当的范围,避开贸易壁垒,并借鉴国外的法律制度,引入先进的法律理念,完善我国海运货物适运包装相关法律体系。

## 参考文献:

- [1] 贾大山. 我国海运大国的主要标志[J]. 中国船检, 2017(7): 25-28.  
JIA Dashan. Main Signs of China's Maritime Powers[J]. China Ship Survey, 2017(7): 25-28.
- [2] 吴国培. 金融支持福建建设21世纪海上丝绸之路核心区之战略思考[J]. 福建金融, 2016(1): 4-9.  
WU Guopei. Strategic Consideration of Financial Support for the Construction of the Core Area of the 21st Century Maritime Silk Road in Fujian Province[J]. Fujian Finance, 2016(1): 4-9.



- [3] 国家发展和改革委员会, 外交部, 商务部. 推动共建丝绸之路经济带和 21 世纪海上丝绸之路的愿景与行动 [J]. 农村·农业·农民 (B 版), 2015(4): 5-8.  
National Development and Reform Commission, Ministry of Foreign Affairs, Ministry of Commerce. Vision and Actions to Promote the Joint Construction of the Silk Road Economic Belt and the 21st Century Maritime Silk Road[J]. Country Agriculture Farmers (B), 2015(4): 5-8.
- [4] 宋 伟. 浅析如何保证海上运输中的货运质量 [J]. 读天下, 2016(16): 265.  
SONG Wei. Analysis of How to Guarantee the Quality of Freight Transportation in Maritime Transport[J]. Insight, 2016(16): 265.
- [5] 陈俊未. 直升机海运包装运输技术研究 [J]. 黑龙江科技信息, 2017(3): 110.  
CHEN Junwei. Research on Helicopter Shipping and Packaging Transportation Technology[J]. Heilongjiang Science and Technology Information, 2017(3): 110.
- [6] 刘 铄. 包装在国际贸易中的作用分析 [D]. 北京: 对外经济贸易大学, 2013.  
LIU Shuo. Function Analysis of Packaging in International Trade[D]. Beijing: University of International Business and Economics, 2013.
- [7] 孙 林. 铁路货物包装相关法律问题研究 [J]. 铁道货运, 2002(3): 40-42.  
SUN Lin. Research on Legal Issues Concerning Railway Freight Packaging[J]. Railway Freight Transport, 2002(3): 40-42.
- [8] 司玉琢. 海商法专论 [M]. 北京: 中国人民大学出版社, 2015: 8.  
SI Yuzhuo. Maritime Law Monograph[M]. Beijing: China Renmin University Press, 2015: 8.
- [9] 黄 甜. 包装条款: 不可忽视的细节: 国际贸易中履行包装条款时应注意的几个问题 [J]. 中国包装, 2006, 26(2): 97-98.  
HUANG Tian. Packaging Clauses: Details that Cannot Be Ignored-Several Issues That Should Be Paid Attention to in the Implementation of Packaging Clauses in International Trade [J]. China Packaging, 2006, 26(2): 97-98.
- [10] 杜海平. 国际海运索赔中承运人的举证责任 [J]. 中国远洋航务, 2008(6): 80-81.  
DU Haiping. Carrier's Burden of Proof in International Maritime Claims[J]. China Maritime, 2008(6): 80-81.
- [11] 付 钧, 曹 亮. 危险品船舶运输安全管理策略 [J]. 工业设计, 2012(2): 146.  
FU Jun, CAO Liang. Safety Management Strategy for Ship Transportation of Dangerous Goods[J]. Industrial Design, 2012(2): 146.
- [12] 孟 琪. 物流法概论 [M]. 上海: 上海财经大学出版社, 2010: 224.  
MENG Qi. Introduction to Logistics Law [M]. Shanghai: Shanghai University of Finance and Economics Press, 2010: 224.
- [13] 荣 民. 买方的质量异议是否超过索赔期 [J]. 世界机电经贸信息, 2001(3): 54-55.  
RONG Min. Does the Quality Objection of the Buyer Exceed the Claim Period[J]. Trade Information of World Mechanical electronics, 2001(3): 54-55.
- [14] BODY S C, BURROWS A S, FOXTCH D. SCRUTTON 租船合同与提单 [M]. 郭国汀, 译. 北京: 法律出版社, 2001: 572.  
BODY S C, BURROWS A S, FOXTCH D. SCRUTTON Charter Party and Bill of Lading[M]. GUO Guoting, Translated. Beijing: Law Press China, 2001: 572.
- [15] 覃志居, 袁松才. 海上运输中货损产生的原因及对策 [J]. 科技展望, 2015, 25(31): 259.  
QIN Zhiju, YUAN Songcai. Reasons and Countermeasures of Damage in Ships During Maritime Transport[J]. Science and Technology, 2015, 25(31): 259.
- [16] 戴晶晶. 浅析货物运输保险的特点 [J]. 商场现代化, 2015(26): 24-25.  
DAI Jingjing. Analysis of the Characteristics of Freight Transport Insurance[J]. Market Modernization, 2015(26): 24-25.
- [17] 魏戡展. 海运重大件货物的加固与绑扎 [J]. 检验检疫学刊, 1996, 6(3): 36-39.  
WEI Yuzhan. Reinforcement and Banding of Major Marine Cargo[J]. Journal of Inspection and Quarantine, 1996, 6(3): 36-39.
- [18] 张久学. 浅谈重大件货物海上运输绑扎系固校核 [J]. 中国水运月刊, 2017, 17(7): 37-39.  
ZHANG Jiuxue. Discussion on the Lashing and Binding of Large Marine Cargo[J]. China Water Transport, 2017, 17(7): 37-39.
- [19] 李 浩, 刘亚辉. 由包装索赔引起的思考 [J]. 对外经贸实务, 1999(6): 33-35.  
LI Hao, LIU Yahui. Considerations Caused by Packaging Claims[J]. Practice in Foreign Economic Relations and Trade, 1999(6): 33-35.
- [20] 李春景, 王建娜. 小处不可随便: 合同的包装条款必须具体明确 [J]. 对外经贸实务, 2002(8): 28-29.  
LI Chunjing, WANG Jianna. Small Places Can not Be Casual: The Terms of the Contract Must be Specified[J].

- Practice in Foreign Economic Relations and Trade, 2002(8): 28-29.
- [21] 赵 亮. 两岸四地海上货物运输合同成文法比较研究[J]. 澳门法学, 2012(2): 43.
- ZHAO Liang. A Comparative Study of Statutory Law for the Carriage of Marine Cargo Between the Two Sides of the Taiwan Straits[J]. Macau Law Review, 2012(2): 43.
- [22] 胡铁木. 鹿特丹规则管辖权问题研究[D]. 上海: 华东政法大学, 2013.
- HU Yimu. A Study on the Jurisdiction Chapter in the Rotterdam Rules[D]. Shanghai: East China University of Political Science and Law, 2013.
- [23] 杨小静. 国际贸易中的绿色包装问题与我国的对策研究[D]. 大连: 东北财经大学, 2007.
- YANG Xiaojing. Green Packaging in International Trade and China's Countermeasures[D]. Dalian: Dongbei University of Finance and Economics, 2007.
- [24] 陈立虎. 现代国际贸易法[M]. 北京: 中国商业出版社, 2002: 191-192.
- CHEN Lihu. Modern International Trade Law[M]. Beijing: China Commercial Publishing House, 2002: 191-192.
- [25] 徐玲玲. 因海上承运人的过错而运输货物的责任之分析[D]. 北京: 清华大学, 2015.
- XU Lingling. Study on the Liability of International Sea Carrier's Transport of Goods Due to Fault[D]. Beijing: Tsinghua University, 2015.
- [26] 胡正良. 中国《海商法》需要现代化[J]. 中国远洋航务, 2015(3): 66-67.
- HU Zhengliang. China's Maritime Law Needs Modernization[J]. Maritime China, 2015(3): 66-67.
- [27] 王 莹. 论海上货物运输保险中的包装不当[D]. 大连: 大连海事大学, 2017.
- WANG Ying. Improper Packing Under Marine Insurance for the Carriage of Goods by Sea[D]. Dalian: Dalian Maritime University, 2017.
- [28] 郭 龙. 论产品的过度包装及法律对策[J]. 中国包装工业, 2015(22): 218.
- GUO Long. On Over Packaging of Products and Legal Countermeasures[J]. China Packaging Industry, 2015(22): 218.
- [29] 吕少青. 联想华东区成品出口配送中心研究和优化建议[D]. 上海: 复旦大学, 2014.
- LÜ Shaoqing. Research on the Establishment and Improvement of Lenovo East China Distribution Center[D]. Shanghai: Fudan University, 2014.
- [30] 李章军. 国际海运承运人责任制度研究[D]. 上海: 华东政法学院, 2005.
- LI Zhangjun. On the Carrier's Liability Regime of International Carriage of Goods by Sea[D]. Shanghai: East China University of Political Science and Law, 2005.
- [31] 黎孝先. 国际贸易实务[M]. 6版. 北京: 对外经济贸易大学出版社, 2016: 55.
- LI Xiaoxian. International Trade Practice[M]. 6th ed. Beijing: University of International Business and Economics Press, 2016: 55.
- [32] 曾锦燕. 论我国出口食品包装存在的问题及对策[J]. 科技与企业, 2015(18): 29.
- ZENG Jinyan. Problems and Countermeasures of Exported Food Packaging in China[J]. Science Technology & Enterprises, 2015(18): 29.
- [33] 李玉峰, 翟中玉. 物流法理论与实务[M]. 2版. 北京: 电子工业出版社, 2012: 185-217.
- LI Yufeng, ZHAI Zhongyu. Logistic Laws Theory and Practice[M]. 2nd ed. Beijing: Publishing House of Electronics Industry, 2012: 185-217.
- [34] 张丽英. 海商法: 原理·规则·案例[M]. 北京: 清华大学出版社, 2006: 43.
- ZHANG Liying. Maritime Law: Principles, Rules, Cases[M]. Beijing: Tsinghua University Press, 2006: 43.
- [35] 刘润喆, 赵丽君. 浅析海上运输中的货运质量保证[J]. 商场现代化, 2015(28): 125-126.
- LIU Runzhe, ZHAO Lijun. Analysis of Freight Quality Guarantee in Maritime Transportation[J]. Market Modernization, 2015(28): 125-126.
- [36] 吴坤培. 车身焊接接头在海运环境中的腐蚀特性及防护措施研究[D]. 广州: 广东工业大学, 2016.
- WU Kunpei. Corrosion Characteristics of Welded Joints of Body and Protection Measures in Marine Environment[D]. Guangzhou: Guangdong University of Technology, 2016.
- [37] 恭 章. 如何加强出口商品包装管理[J]. 上海包装, 2012(4): 51.
- GONG Zhang. How to Strengthen the Management of Export Goods Packaging[J]. Shanghai Packaging, 2012(4): 51.
- [38] 徐婷婷, 陈永剑. 浙江海事信息化发展及趋势研究[J]. 水运工程, 2009(8): 16-18.
- XU Tingting, CHEN Yongjian. Development and Trend of Maritime Informanization in Zhejiang[J]. Port & Waterway Engineering, 2009(8): 16-18.
- [39] 谢 涛. 船载危险货物海上运输海事监管协同治理研究[D]. 上海: 东华大学, 2017.
- XIE Tao. Collaborative Governance of Maritime



- Regulatory of Marine Transportation of Dangerous Cargos Aboard[D]. Shanghai: Donghua University, 2017.
- [40] 胡涛. 进出口商存在的市场风险及其管理策略分析[D]. 北京: 对外经济贸易大学, 2016.
- HU Tao. The Analysis of the Existing Market Risks and Management Strategies of Importer and Exporter[D]. Beijing: University of International Business and Economics, 2016.
- [41] 余劲松. 论“与投资有关的贸易措施”[J]. 中国法学, 2001(6): 114-125.
- YU Jinsong. On “Investment-Related Trade Measures” [J]. Chinese Legal Science, 2001(6): 114-125.
- [42] 李尘碧. 我国货物运输保险发展问题研究: 兼论货运保险合同保险责任约定的明晰[D]. 成都: 西南财经大学, 2016.
- LI Chenbi. A Study on China's Cargo Insurance Development: And the Clarification of Insured Liability in Cargo Insurance Contract[D]. Chengdu: Southwestern University of Finance and Economics, 2016.
- [43] 杨德兴, 吴现文. 完善包装立法 应对包装壁垒[J]. 行政与法, 2003(10): 118-120.
- YANG Dexing, WU Xianwen. Improve Packaging Legislation to Deal with Packaging Barriers[J]. Public Administration and Law, 2003(10): 118-120.
- [44] 韩添. 美国加大对“违反木包装材料进口规定”的处罚力度[J]. 上海包装, 2007(4): 59.
- HAN Tian. The United States has Increased Its Penalties for “Violation of Wood Packaging Materials Import Regulations” [J]. Shanghai Packaging, 2007(4): 59.
- [45] 柯剑, 熊慧, 王简. 构建绿色包装体系有效应对绿色贸易壁垒[J]. 中国对外贸易, 2005(8): 82-83.
- KE Jian, XIONG Hui, WANG Jian. Building a Green Packaging System to Effectively Respond to Green Trade Barriers[J]. China's Foreign Trade, 2005(8): 82-83.
- [46] 刘晓慧. 发达国家对包装标志的要求及对我国产品出口的影响[J]. 经济视角, 2011(12): 144-145.
- LIU Xiaohui. Requirements of Packaging Marks in Developed Countries and Its Impact on China's Product Exports[J]. Economic Vision, 2011(12): 144-145.
- [47] 陈志彝. 木质包装有害生物检疫经验谈[J]. 植物检疫, 2006, 20(1): 49-50.
- CHEN Zhilin. Discussion on the Pest Quarantine Experience of Wood Packaging [J]. Plant Quarantine, 2006, 20(1): 49-50.
- [48] 孙宝文. 商品包装法规综述[J]. 上海包装, 2012(10): 61-64.
- SUN Baowen. Review of Commodity Packaging Regulations[J]. Shanghai Packaging, 2012(10): 61-64.
- [49] 赵艳. 解析海运提单中的“不知条款”[D]. 重庆: 西南政法大学, 2008.
- ZHAO Yan. Analysis of “Unknown Clause” in the Ocean Bill of Lading[D]. Chongqing: Southwest University of Political Science & Law, 2008.
- [50] 胡正良, 孙思琪. 我国《海商法》修改的基本问题与要点建议[J]. 国际法研究, 2017(4): 53-71.
- HU Zhengliang, SUN Siqi. The Basic Issues and Main Proposals for the Revision of the Chinese Maritime Code[J]. Chinese Review of International Law, 2017(4): 53-71.
- [51] 李倩. 浅谈民商法原理与海商法的冲突与协调: 以海上货运法为视角[J]. 法制与经济, 2013(1): 15-16.
- LI Qian. On the Conflict and Coordination Between Civil and Commercial Law Principles and Maritime Law: From the Perspective of Maritime Cargo Law[J]. Legal and Economy, 2013(1): 15-16.
- [52] 余妙宏. 海上货物运输合同中托运人法律制度研究[D]. 大连: 大连海事大学, 2010.
- YU Miaohong. A Study on the Legal System of Shipper Under the Contract of Carriage of Goods by Sea[D]. Dalian: Dalian Maritime University, 2010.
- [53] 葛育英. 第36-12版《国际海运危险货物规则》修订情况简介[J]. 中国海事, 2014(1): 33-35.
- GE Yuying. Brief Introduction of Amendments (36-12) to the International Maritime Dangerous Goods Code[J]. China Maritime Safety, 2014(1): 33-35.
- [54] 宋浩嘉. 论危险货物海上运输船货利益的不对等[D]. 上海: 华东政法大学, 2015.
- SONG Haojia. The Theory of the Imbalance Between Ship Interests and Cargo Interests on the Carriage of Dangerous Goods by Sea[D]. Shanghai: East China University of Political Science and Law, 2015.
- [55] 雷江锋, 郑全成. 危险货物包装安全管理的研究[J]. 铁道货运, 2009(2): 31-33.
- LEI Jiangfeng, ZHENG Quancheng. Analysis and Research on Safety Management of Dangerous Goods Packaging[J]. Railway Freight Transport, 2009(2): 31-33.
- [56] 倪学伟. 海运危货法律关系论纲[J]. 中国海商法研究, 2004, 15: 258-274.
- NI Xuewei. On Legal Relationships in Marine Transportation of Hazardous Goods[J]. Chinese Journal of Maritime Law, 2004, 15: 258-274.
- [57] GÜNER-ÖZBEK M D. The Carriage of Dangerous Goods by Sea[M]. [S. l.]: Springer, 2008: 228-238.

- [58] 陶昱立. 我国《海上货物运输法》单项立法之思考 [D]. 南京: 南京财经大学, 2015.  
TAO Yuli. Thinking of Individual Legislation of China's "Cogsa" [D]. Nanjing: Nanjing University of Finance and Economics, 2015.
- [59] 杨 华. 直接适用法的理论与实践 [D]. 长沙: 湖南师范大学, 2016.  
YANG Hua. The Theory and Practice of "Lois d' Application Immédiate" [D]. Changsha: Hunan Normal University, 2016.
- [60] 曾 流. 第三方物流货损货差问题探究: 以四川 Y 物流公司为例 [J]. 绵阳师范学院学报, 2014, 33(12): 61-65.  
ZENG Liu. Analysis of the Goods Damage and Goods Missing Issue on Part of the Third Party Logistics: A Case Study of Sichuan Y Logistics Company[J]. Journal of Mianyang Normal University, 2014, 33(12): 61-65.

## Research on Regulation of Marine Cargo Packaging and Related Legal Issues

WANG Liyin, LI Houbin

( School of Printing and Packaging, Wuhan University, Wuhan 430079, China )

**Abstract:** The laws and regulations concerning marine cargo transport packaging in China are still in an imperfect condition, while the foreign trade companies lacked the consciousness and knowledge in cargo packaging. The cases of claim for marine cargo damage happened frequently due to improper packaging. In order to solve the issues of cargo damages resulted from improper packaging fundamentally and promote foreign trade business of China, it is necessary to improve the legal system regarding marine cargo transport and packaging and reinforce corresponding administrative supervision.

**Keywords:** marine cargo transport; improper packaging; legal dispute