

[文章编号] 1003-7659-(2008)01-0145-16

海牙 - 维斯比规则的一年诉讼时效是否适用无单放货^{*}

梁景威

(香港梁景威律师事务所, 香港)

[摘 要] 从海牙/海牙 - 维斯比规则的强制法律效力入手, 通过对规则第三条第 6 款“一年诉讼时效”含义的解读, 结合英国、美国、澳大利亚及中国香港无单放货的相关判例, 探讨规则强制法律效力的终止时间, 以及第三条第 6 款的不足之处, 冀对新近联合国国际贸易法委员会和国际海商法协会共同制定的《运输法草案》(或称《鹿特丹规则》(草案)) 有所裨益。

[关键词] 海牙 - 维斯比规则; 多式联运; 无单放货; 诉讼时效

[中图分类号] DF973

[文献标识码] A

一、海牙/海牙 - 维斯比规则的强制法律效力

鉴于多式联运承运人的责任期间贯穿于由接收货物到交付货物的全程, 因此承运人的责任通常错综复杂。多式联运包含多段不同运输方式, 适用的规则亦各不相同。海牙/海牙 - 维斯比规则仅应适用于海运阶段。但是, 在实际司法中, 各法庭对该问题的理解却不尽如此。本文的论述也正是基于此争议展开。并且, 联运之非海运阶段可能在属地法指引下适用海牙/海牙 - 维斯比规则, 联运全程也可能适用其他规则, 如 CMR(《国际公路货物运输合同

^{*} [收稿日期] 2008-11-20。
[作者简介] 梁景威, 男, 律师, 仲裁员; E-mail: jeung@jwllw.com

公约》等。

海牙/海牙 - 维斯比规则作为国际公约, 规制绝大多数 (不是全部) 提单承运人。美国没有接受海牙 - 维斯比规则, 依 1936 年《海上货物运输法》赋予海牙规则的法律效力, 至今仍适用海牙规则。英国 1971 年《海上货物运输法》, 适用海牙 - 维斯比规则。而香港特别行政区 1994 年生效的《海上货物运输法》也赋予海牙 - 维斯比规则法律效力。

1924 年在布鲁塞尔签订的海牙规则, 于 1968 年经布鲁塞尔颁布的议定书修改。该议定书即海牙 - 维斯比规则, 提出了两个著名的法律问题: 第一, 海牙 - 维斯比规则的强制法律效力何时终止; 第二, 即便海牙 - 维斯比规则的强制法律效力仍存续, 第三条第 6 款的“一年诉讼时效”是否适用于承运人无单放货情形。随着海牙 - 维斯比规则陆续转化为各成员国的国内法, 由这两个问题引发的诉讼屡见不鲜。

二、海牙/海牙 - 维斯比规则中“一年诉讼时效”解读

海牙规则第三条第 6 款规定: “承运人和船舶在任何情况下都免除对灭失或损害所负的一切责任, 除非从货物交付之日或应交付之日起一年内提出诉讼。”与此相比较, 海牙 - 维斯比规则体现了一个显著变化。海牙 - 维斯比规则第三条第 6 款修改为: “在任何情况下, 承运人和船舶将被免除对于货物的任何责任, 除非……”删去了“对灭失或损害所负的一切责任”, 增加了“对于货物的任何责任”。海牙 - 维斯比规则下承运人的责任限制明显比海牙规则更宽泛, 这意味着已经没有必要再考量诉求与货物的灭失或损害之间的关系, 是否与适用海牙规则第四条第 2 款“承运人……须对货物灭失或损害负责”和第三条第 8 款“承运人……货物

灭失或损害的责任”所需的情形相一致。同时,海牙 - 维斯比规则增加的“任何”一词与该规则第四条第 5 款(a)(承运人的最高赔偿责任限制条款)及第四条第 5 款(h)(因托运人原因的承运人免责条款)形成前后呼应:第四条第 5 款(a)规定,“承运人或船舶对货物所遭受的或有关的任何灭失或损害均不负责”,第四条第 5 款(h)“承运人或船舶对货物或与货物有关的灭失或损害概不负责任”。此两处均采用“与货物有关的灭失或损害”的表述。甚至在第四条第 5 款(e)中规定,如经证实损失是由于承运人蓄意造成损失,或明知可能会产生损失但仍不顾后果,则承运人或船舶无权享受依第四条第 5 款(a)所规定的责任限制的利益。

海牙 - 维斯比规则“一年诉讼时效”规定衍生出一个重要问题,既然海牙 - 维斯比规则用“免除与货物有关的一切责任”的表述取代了原来海牙规则“免除货物灭失或损害”的表述,那么一年诉讼时效是否适用于承运人无单放货情形?通常认为,该时效适用于无单放货,这也与海牙 - 维斯比规则的制定资料报告相一致。

若承运人希望引用海牙/海牙 - 维斯比规则第三条第 6 款因时效届满免除责任,须满足三个要件:首先需要确定,货物运输基于海上货物运输合同;其次,保证海牙/海牙 - 维斯比规则具有强制法律效力;最后,该涉及“货物灭失或损害”之诉(依海牙规则)或涉及“与货物有关的任何责任”之诉(依海牙 - 维斯比规则)并未在一年的时效期间内提出。第三条第 6 款规定的一年时效是绝对

Adamastors Shipping Co. v. Anglos - Sazon Petroeum Co. [1959] A. C. 133; Renton v. Pamyra [1957] A. C. 149 (Art. III, r. 8); Freedom General Shipping S. A. v. Tokai Shipping Co. Ltd [1982] 1 Lloyd's Rep. 73.

Diamond [1978] L. M. C. L. Q. 225 at 256.

的,即一旦超过一年,托运人的诉权即从法律上消失,承运人免除与货物有关的任何责任。其特殊法律效力在于从根本上消除托运人对承运人的诉权,而不仅仅是“排除救济而保留现存诉权本身”。诉讼时效应当从货物交付时起计算,当事人也可以协议变更,如从移动货物之时起算。在英国的一个案例中,承运人一年后起诉货主要求支付运费,货主则以货物损害提起反诉。当时英国尚适用海牙规则,海牙规则关于时效的规定适用于货物损害请求的反诉。而索赔运费的本诉应当适用属地法,即英国 1980 年的责任限制法案第五章,该法案规定的合同诉讼时效为 6 年。而英国上议院认为,海牙规则(海牙-维斯比规则亦如此)有关时效期届满的规定不仅消除了救济权,而且索赔货物损失的反诉的诉权本身亦不复存在。此外,按照英国法律的权威观点,货物的诉讼请求不能从运费中扣除,而必须提出单独的反诉;货主也不能将抵消货物损害作为对承运人运费诉求的抗辩。在中国香港,责任限制法令第四章与英国 1980 年的责任限制法案第五章有相同的规定。

货主提起对承运人之诉的诉讼时效应当自货物交付时起计算,而不是从卸货时起算。时效的期间应当是自货物交付或应当交付之日起一年。关于“交付”及“卸货”的方式,海牙/海牙维斯比规则中并没有明确定义。提单中的“交付”通常是指权利的转移占有,即占有权向收货人或其代理人的转移。这显然不同于“卸货”。交付通常发生在货物脱离船吊或收货人有机会占有货物的

Mediterranean Freight Service Ltd v. BP Oil International Ltdl The Fiona [1994] 2 Lloyd's Rep. 506; Aries Tanker Corp v. Total Transport; The Aries [1977] 1 Lloyd's Rep. 334; Compania Portoraffi Commerciale SA v. Ultramar Panama Inc; The Captain Gregos [1990] 1 Lloyd's Rep. 310 (an action for conversion was time-barred); Win's Marine Trading Co. v. Wan Hai Lines (HK) Limited [1993] 3 HKC 701.

The Aries [1977] 1 W.L.R. 185. at 188, per Lord Wilberforce.

[2003] 2 Lloyd's Rep. 201.

[1977] 1 W.L.R. 185.

The Zhi Jiang Kou (1990) 28 N.S.W.L.R. 354 at 364, [1991] 1 Lloyd's Rep. 493 at 499, per Gleeson C.J.

最近时间点,而收货人并不必须实际占有货物。因为交付地可能与卸货地相去甚远,这在同时包括海运和内陆运输的多式联运中更为明显,在这种情况下,此地的卸货往往先于彼地的交货。

时效开始计算后,若承运人还继续占有货物,则依据合同中的特别条款或者依据委托的一般原则,承运人应当被视为货物的受托人。即海牙 - 维斯比规则的例外危险,诉讼时效或单位责任限制等条款均不能适用。承运人承担不可转让义务。作为委托合同的一方当事人,承运人须将货物交付至委托人或“依委托人的指示处置货物”。这种以交付而不是以卸货作为计算时效开始的规定是审慎的:因为交付地可能与卸货地相去甚远,在多式联运中,交付通常发生在海运卸货很久之后。

有关交付日的第一个日期提供了确定交付的规则,而第二个日期即“货物应当交付”的日期则提供了特定情况下的适用规则,即主要是:当货物灭失或者因其他原因不能交付的情形,比如货物严重受损失去了原本的商业价值,或者没有按提单的描述内容交付。请求人可以选择确定交付日。如果货物实际交付在后,与所约定的货物应当交付的日期相比,请求人完全可以取其利而选择实际交付日以计算时效期间的开始。

三、无单放货:海牙/海牙 - 维斯比规则的强制法律效力终止及适用合同之债准据法的时效期间

关于运输合同所适用的海牙/海牙 - 维斯比规则强制效力的起止,尤其是时效问题引起的争议,在海牙/海牙 - 维斯比规则的签约国不胜枚举。时效问题之所以具有重要意义,是因为海牙/海

The Beltona [1967] 1 Lloyd's Rep. 531 at 540.

Morris v. C. W. Martin & Sons Limited [1966] 1 Q. B. 716 at 725.

Reyes J. in Starlight Exports Limited and others v. CTO (HK) Limited HCCL 55/2004.

Asfar & Co. v. Blundell [1896] 1 Q. B. 123.

The Zhi Jiang Kou (1990) 28 N. S. W. L. R. 354 at 364, [1991] 1 Lloyd's Rep. 493 at 499.

牙 - 维斯比规则第三条第 6 款的一年诉讼时效是否适用,首先就取决于无单放货之时,海牙/海牙 - 维斯比规则的强制效力是否存续。如不存续,则不能适用第三条第 6 款的一年诉讼时效,而应适用运输合同之债的准据法的时效期间。

无单放货,关键是卸货港的错误交付是否属于海牙/海牙 - 维斯比规则的规制范畴。如果属于,则适用第三条第 6 款,而不适用运输合同之债的准据法的时效期间规定。那么,将问题再具体些,无正本提单无单放货之时,是不是就意味着“卸货”环节业已完成,作为海牙/海牙 - 维斯比规则意义上的货物运输已经结束,因此,就允许承运人适用运输合同中的诉讼时效条款(可能比第三条第 6 款的一年诉讼时效还短)呢?或者,当相关运输合同中诉讼时效条款缺失时,是否允许货主适用可能长于(第三条第 6 款的)一年的运输合同准据法的时效期间呢?

在香港特别行政区,依货主对承运人提起合同或侵权之诉的时效通常为 6 年,远远长于是时正适用的海牙 - 维斯比规则第三条第 6 款规定的一年。有观点认为,“卸货”已于货物安全放在码头时,迟于放在相关仓库时结束。相反的,亦有观点认为,错误交付时,根据海牙/海牙 - 维斯比规则第二条的规定,“除遵照第六条规定外,每个海上货物运输合同的承运人,对有关货物的装载、搬运、积载、运送、保管、照料和卸载,都应按照下列规定承担责任和义务,并享受权利和豁免”,其中的“保管和照料”仍具有效力。这一法律问题至今仍未解决。尽管海牙/海牙 - 维斯比规则作为国际公约已为大多数贸易国所接受,但是,其强制法律效力的终止时间至今尚无定论。

无单放货的损失常在远离卸货港的陆路才被发现,彼时货物已交至陆路承运人,也许发生在海运卸货之后联运即将结束之时。争议就在于,承运人错误交付受托物的行为是否属于海牙/海牙 - 维斯比规则中的“货物运输”,是否受规则第三条第 6 款规制。

海牙 - 维斯比规则第一条(e)对货物运输界定如下:

.....是指自货物装上船时起,至卸下船时止的一段期间。

依照海牙/海牙 - 维斯比规则第一条(b),第一条(e)及第二条,规则适用于自货物装上船时起,至卸下船时止的期间。即始于装,止于卸,中间包括“装载、搬运、积载、运送、保管、照料和卸载”环节。凡此种种都是承运人的责任,从货物装上船开始,到从船上卸下结束。由此,海牙/海牙 - 维斯比规则似乎不适用于装船前和卸货后。正是规则第二条的措辞,引发了规则的法律效力终止于卸货的争议。进而认为,规则只适用于从货物越过船舷装上船(或此前吊钩接触到起吊的集装箱时)到越过船舷卸在码头(或之后吊钩离开放在码头上的集装箱时)的过程。由于交付不在这一过程,因此错误交付不能适用一年诉讼时效。

早在 1977 年就有观点认为,承运人与货物相关的合同义务不属于“货物运输”,因此不能适用规则第三条第 6 款诉讼时效的规定。在“Arawa”案中,双方订有从新西兰到伦敦的冻肉运输合同,被告船东用驳船将货从船边运至码头。因技术原因,延误了将货物从驳船运至码头仓库,使得部分冻肉融化变软。Barndon 法官认为:“本案的问题在于,当货从船到驳船,就是已经卸货,海运结束;还是驳运作为卸货的环节,海运直到货物驳至码头仓库才结束.....对此,我认同前一种观点,我认为这更符合规则第一条(e)‘至卸下船时止’的本义。”

另一方面,根据海牙/海牙 - 维斯比规则第七条,当事人可以依“订立任何协议、规定、条件、保留或免责条款”,制定装运前和卸货后的“保管和照料”合同条款来适用规则。只要当事人同意,规则可以适用于包括装卸的整个运输合同。这也意味着规则不适用

Mustill, Archiv fur Sjorett 1972, 684; Diamond [1978] L. M. C. L. Q. 225 at 256, 257.
[1977] 2 Lloyd's Rep. 416.

于装运前和卸货后。很多标准合同都利用了这一点。然而,第七条语义又很含糊,既可理解为规则的适用可以被更改或排除,又可理解为强调规则在装运前和卸货后不具有效力。

澳大利亚一法官在其判决中明确支持交付(而不是卸货)受提单规制而不适用海牙规则:“根据提单第3款及提单的接受地点判断,提单受海牙规则制约。承运人承担从装到卸的海牙规则责任。反之,承运人应承担的则是提单责任……交货义务也是基于提单义务产生……”

关于海牙/海牙-维斯比规则的强制效力何时终止,合同之债的准据法的时效何时开始的争论愈演愈烈。如 *The Captain Gregos* 案等,均支持了海牙/海牙-维斯比规则在海运卸货后不再适用的观点。该案作为典型的诉讼时效案例,原告承运人向法院提起因偷窃引起的货物损害之诉,但因为起诉之时已超过了货物应交付起一年的诉讼时效,因此不能适用海牙/海牙-维斯比规则第三条第6款。一审中,Hirst 法官认为,“交付”不在第二条范围内,不能适用海牙-维斯比规则,因此第三条第6款的一年诉讼时效不适用于错误交付之诉。

“首要问题在于交付是否属于第二条‘包装’的范畴,第二条通过列举承运人承担责任和义务,享受权利和豁免的情形确定了海牙-维斯比规则的强制法律效力:始于装上船,止于卸下船,中间须承担装载、搬运、积载、运送、保管、照料和卸载的职责。显然,交付独立于上述‘包装’诸环节,不在后者范围之内。这一点,由第一条(e)更加确定。一旦确定了关键问题,即交付不在第二条范围内,错误交付当然不受第三条第6款制约,承运人无须承担此条责任,更无须第六条第5款(e)保留条款之必要。”

[1989] 167 CLR 219.

[1989] 2 Lloyd's Law Rep. Pg. 63.

然而,1989 年底,上诉法庭推翻了一审判决,认为海牙 - 维斯比规则及其第三条第 2 款、第三条第 6 款关于诉讼时效的规定,均适用于该案,支持了原告承运人的诉求。Lord Bingham 法官认为,货主的控告属于“第三条第 2 款”范畴,同时, Lord Slade 法官也基于此认为,本案中承运人的过错应适用第三条第 6 款规定的一年时效。Lord Bingham 法官在判决中表达了与一审 Hirst 法官截然不同的观点:

“除承担第三条第 1 款的适航义务外,承运人的核心义务是妥善而谨慎地装载、搬运、积载、运送、保管、照料和卸载货物。我认为,货主的诉求刚好切合此条。若受托人在航程中将货交给未经授权的人,或者未能妥善卸货、挪用货物等,不论故意或过失,均属违反此核心义务。倘货主在一年内据此起诉,理应获得支持。货主和法官倾向于将其认定为错误交付之诉,但这不能作为定性的依据。第三条第 6 款认为,承运人和船舶在任何情况下都免除有货物有关的一切责任,除非从货物交付之日或应交付之日起一年内提出诉讼。可见起草者措辞之强硬。我认为,一年诉讼时效应适用于受海牙 - 维斯比约束的一切提单下的海运,本案中,第三条第 6 款的诉讼时效,如同任何时效一样,目的在于获得结论,使船东能够清除他的记录。”

在上诉庭的判决中,几位法官认同以下观点:

“海牙 - 维斯比规则第一条(e)从时间上将货物运输界定为自货物装上船时起,至卸下船时止的一段期间。第二条列举了承运人承担责任和义务,享受权利和豁免的情形……”

尽管该判决认可了承运人交付过失之时适用海牙 - 维斯比规则及一年诉讼时效,但是因为本案中的货物被盗行为发生在卸货之前的运输过程中,因此这一结论并不具有普遍性。Lord Bing-

[1990] 1 Lloyd's Law Report, Pg 310 - 319.

[1990] 1 Lloyd's Law Report, Pg 315.

ham 法官认为不应将货物被盗行为定性为“错误交付”。因此该案按理说不是错误交付之诉,并且判决并未触及货物到港后承运人的行为是否构成“卸货”。此后新南威尔士上诉法院的一宗诉讼时效案件中,院长的附带意见也持相同观点。

然而也有相反观点。1995年,香港上诉法院审理的一宗在巴西卸货后未交付给内陆承运人前货物丢失的案件中,原告货主胜诉,按货物的 FOB 价获得赔偿。被告上诉,对赔偿额有异议,要求重新评估损失。法官鉴于无相反证据,认定 FOB 价即货物交付的市场价。然而,法官继而认为,海牙规则第一条(e)即“货物运输”适用于自货物装上船时起,至卸下船时止的一段期间。法官在引用相反观点基础上,认为:“显而易见,第一条(e)不能构成对第二条的实质改变,第二条中‘货物运输’的期间不能被严格解释为‘从装到卸’,应是到卸货以后。对当事人而言,第二条应是独立的。海运在卸货后不应终止,在货交内陆承运人前丢失时,海牙-维斯比规则应该适用……”。

1997年,澳大利亚高等法院认为,装卸的结束导致海运结束,也导致了海牙-维斯比规则诉讼时效条款的结束:

“海牙规则自有其规制方式。只适用于特定期间——‘货物运输’自货物装上船时起,至卸下船时止的一段期间,只适用于‘舷到舷’期间,因此该期间以外的货物灭失和损害不适用海牙规则。这种人为的期间分割已引起批评。现在重要的是存在的限制。海牙规则只适用于从装到卸。运输合同的限制远不止这些。一个单独的合同可能同时包括海运和陆运,因此,更严格地说,海牙规则规制的是一个或部分合同。它只约束整个行程中受规则规制的某部分,除此以外概不适用,但是当事人协议约定除外……但是双方不

[1990] 1 Lloyd's Rep. 493.

[1995] 3 HKC 47.

[1997] 1 Lloyd's Rep. 207.

一定存在约定,即使有,货物灭失或损害也不一定发生在装到卸期间之内。因此,海牙规则的适用具有不确定性。”

同年,香港上诉法院审理 *Compurtronics International v. Piff Shipping Limited* 一案时认为,海牙 - 维斯比规则不适用于装货前和卸货后。本案中,原告从事批发零售录像机等业务,L & S 是原告的一个客户。1990 年 9 月,原告以 CIF 汉堡的价格将一批录像机卖给 L & S。原告与被告达成协议,把货物装进集装箱并运至港口。录像机于 10 月 25 日抵达汉堡并交由 Rohde & Liesenfeld 有限公司负责保管,直到 11 月发现 Rohde & Liesenfeld 有限公司在未经原告授权的情况下错误交付了货物。法官认为:

“根据海牙 - 维斯比规则第三条第 6 款规定的一年时效,问题是货物在汉堡交由 Rohde & Liesenfeld 有限公司保管后,是否属于运输合同。之前本院其他法庭曾审理过类似案件,法官基于澳大利亚 *The Zhi Jiang Kou* 一案认为,‘保管和照料’适用于卸货后交货前。我们认为,争议在于错误交付之时货物是否处于运输合同约束下。”

香港上诉法院反对 *The Zhi Jiang Kou* 一案的观点。因此,承运人无单放货的行为是否属于卸货或受运输合同约束问题尚未解决。同时,*The Zhi Jiang Kou* 一案的判决在澳大利亚的两个案件中也受到了批判,这两个案件均未采用 *The Zhi Jiang Kou* 案法官的意见。第一个案件中,1993 年维多利亚州高等法院上诉法庭认为,海牙规则只适用于货物舷到舷的海运合同,卸货之后的交付并不受规则约束,因此,第三条第 6 款的诉讼时效不适用于本案的程序。法官认为:“*The Zhi Jiang Kou* 案是一个诉讼时效案件。有

[1997] 1 Lloyd's Rep. 207. at 219.

[1997] 2 HKC 53 C.A.

[1991] 1 Lloyd's Rep. 493.

[1996] 1 V. R. 538.

审理法官认为海牙规则适用于卸货之后的货物灭失。也有观点认为行为独立于海牙规则。后者被法庭采纳。且认为没有必要适用第三条第 6 款 海牙规则只适用于‘舷到舷’的期间。”

继而作了进一步阐述:“基于第三条第 6 款的诉讼时效不能适用于货物卸船以后的灭失和损坏而提起的上诉,权威观点倾向于认为海牙规则只适用于‘舷到舷’的期间。本案中,提单只是体现海牙规则和海上货物运输法,后者的作用只是给予前者法律效力。本案中提单不仅是受海牙规则约束的合同,也体现了被告在卸货后的交货义务,这一义务当然不受海牙规则约束。而 The Zhi Jiang Kou 案中有法官坚持相反观点。”

第二个案件也是诉讼时效案件。本案中,提单并入海牙规则,马来西亚法律作为租约的准据法。货物从马来西亚起运,因为机械故障导致了偏航,最终未能到达提单规定的目的港口,而在新南威尔士卸货。承运人安排仓储和公路运输至目的地。但是,货物在露天仓储期间被雨淋受损。本案是由于卸货不当,将货物卸至不安全的码头导致货物受损。就承运人是否应该承担第三条第 2 款妥善而谨慎卸货的责任,货物损失是否发生在卸货过程中产生了争议。新南威尔士法院认为,本案的关键在于第三条第 2 款规定的承运人责任的范围:

“除遵照第六条规定外,每个海上货物运输合同的承运人,对有关货物的装载、搬运、积载、运送、保管、照料和卸载,都应按照下列规定承担责任和义务,并享受权利和豁免。”

Shelle 法官提出了相反的意见,他不认为卸货在露天码头违反了第三条第 2 款妥善而谨慎地卸货责任:

“很抱歉我不能认同前面的意见。我认为,根据海牙规则,承运人的最后职责就是将货物卸下船舶。这一行为已于货物越过船

[1996] IVR, at 554 - 555.
(1998) 44 N. S. W. L. R 371.

舷或离开船吊时终结。之后的行为已不受海牙规则约束。如果承运人为独立雇员,而不是独立的定约人,那么承运人在货物离开船吊后搬运货物的过程中,过失造成货损,可依据提单条款免除责任。我认为在本案发生之时,货物已经越过船舷或离开船吊,海牙规则的效力已经终止,因此不能适用海牙规则第二条、第三条第2款及第七条。当事人亦同意卸货之后承运人保管货物的风险应由贸易商承担,承运人无须承担责任。”

带着“卸货何时结束”的疑问,Cole 法官发表了自己的意见:“在进行功能性操作时,海牙规则的限制已经结束,承运人违反运输合同的行为可以免责。”Cole 法官总结为:“海牙规则适用于‘钩到钩’,除非运输合同当事人协议更改托运人、承运人及收货人的装卸义务。如果这样,海牙规则就适用于更改后的协议,但不能适用于货物运输范围之外的装卸等行为。本案中,运输合同也不能令承运人承担钩到钩以外的义务。”

Handley 法官对此表示异议。他不同意承运人的责任于货物安全卸至码头时终止:“承运人妥善而谨慎地卸货义务包括安排适当方式接货,在岸上照管货物等,本案中承运人的行为,违反了第三条第2款规定的承运人义务。”

近日香港商业法庭审理了一宗错误交付案件。原告卖方以 FOB 价将一批鞋卖给洛杉矶的买方,原告将货物从香港托运至洛杉矶,货物在内地工厂制造完毕后,由被告承运人负责将其从工厂运至香港再运至洛杉矶。

诸如美国哈特法等通常将承运人的责任明确扩及卸货到交货

(1998) 44 N. S. W. L. R 389 - 390.

(1998) 44 N. S. W. L. R 411.

(1998) 44 N. S. W. L. R 411 - 415.

(1998) 44 N. S. W. L. R 380.

(1998) 44 N. S. W. L. R 382.

[2006] 4 HKLRD Pg 131.

的期间,Stone 法官反对这种观点。他认为,海牙-维斯比规则的责任在卸货时已经终止,这是无单放货的一个先决问题。根据海牙-维斯比规则,Stone 法官赞同 Hirst 法官在“Captain Gregos”案中提出的意见。尽管已没有必要讨论船舷或所谓的“最终卸货”条件是否满足,该判例的法律意见相继被后续的几宗案件所采纳。Stone 法官认为第二条“包装”不应包含交付:

“将卸货含义扩至卸船以后直至交付是不公平的,承运人要集承运、仓储等职责于一身,不仅意味着海牙规则要适用于包括仓储在内的整个运输合同,还容易将适用海牙-维斯比规则的正常合同和将当事人特殊协议的运输合同(如双方协商由承运人负责仓储,承运人通常须承担收货人不收货的风险和责任)相混淆……对我而言,第二条作为规则的总括条款,设定了其他条款的范围和目的,第三条第 6 款也应在此基础上予以全面客观的理解,本案中货主提出错误交付发生时规则的‘保管和照料’仍有效力,我认为这从根本上就是错误的。错误交付发生时不在规则效力范围内。”

香港商业法庭的判决基本摒弃了“Captain Gregos”案英国上诉法院的意见,采纳了一审法院英国高等法院 Hirst 法官的意见,尽管 Stone 法官认为这个问题尚有待斟酌。

2007 年 6 月,香港上诉法庭审理了此案,探讨了海牙/海牙-维斯比规则效力期间问题。Reyes 法官认为,无论是海牙规则抑或维斯比规则,都没有“卸货”的明确定义。尽管如此,也曾有判例认为海牙规则具有一定开放性,允许当事人协商界定运输合同的责任范围,比如装和卸等。

“承运人卸货责任的外延不仅取决于各种法律规范,亦取决于港口实践惯例以及货物的自然属性。很难相信试图强行赋予规则的刚性,或是阻止承运人自由契约的权利。承运人对装货和卸货

[2007] 3 HKLRD Pg 396.

[1954] 2 QB 403.

负有重要责任,因此运输合同通常包括这两个环节。应当允许当事人自由协商决定双方承担的职责。在此意义上,整个合同都受规则的约束,至于装卸是否属于当事人的义务就由当事人协商决定。换句话说,当事人可以协议调整提单合同条款,变更海牙/海牙 - 维斯比规则钩到钩的效力期间。

提单第 2 款是关键条款:

“2. 承运人的责任

(a)承运人的责任期间为货物装上船到卸下船;.....

(c) 在接收货物到交付货物期间发生的货物灭失、损坏、错误交付及延迟交付等责任,证明灭失、损坏、错误交付及延迟交付等发生在(a)期间的举证责任在贸易商.....”

Stone 法官对“卸货”进行狭义解释,Reyes 法官对此持异议,他认为根据提单首要条款(特别法律适用条款)，“卸货港”“交货地”和“最终目的地”含义是一致的,即“洛杉矶”。提单中“洛杉矶”是一个港口城市,既是交货地又是卸货地,并且提单第 2 款(a)承运人的责任期间“从货物装上船到卸下船”(即承运人的责任期间)和第 2 款(c)“接收货物到交付货物期间”(即错误交付发生时)也是相同的。Reyes 法官突破了过去将“装货”和“卸货”的法律含义单纯等同于装上船和卸下船,采用了更广义灵活的解释,将“卸下船”扩大解释为从船上卸货到交给收货人的整个过程。进而认为当事人通过合同认可了卸货和交货是同样的行为。

四、结 论

随着全球一体化和贸易自由化的来临,国际货物运输发展迅速,跨国物流公司迅猛发展,具有完善的供应链管理、优良的信息技术,涵盖多种运输方式的多式联运已司空见惯。多式联运中,“交货”不再局限于单纯意义上的“钩到钩”或“舷到舷”,已扩展到“门到门”或“厂到门”。这意味着,交货地可能远在内陆,与卸船地、清关地、港口仓库相去甚远。这无疑对海牙 - 维斯比规则提出

了严峻挑战。规则签订于 1963 年,是时国际贸易尚不发达,信息技术十分落后,物流业尚未起步。当时的起草者的方案中,只有海上运输一种,这已严重滞后于当今货运的发展。

海牙 - 维斯比规则尤其是第三条第 6 款措辞的不足,导致世界范围的关于海牙 - 维斯比适用的持久争议,第三条第 6 款的解释亟须规则的更新。笔者希望联合国国际贸易法委员会和国际海商法协会在共同制定《运输法草案》(或称《鹿特丹规则》(草案))时能考虑到这一点。

(宁波海关 童天骄 译)

**One-year time bar in the Hague/ Hague-Visby
Rules : whether applicable to misdelivery of
goods without production of original bill of lading ?**

William Leung

(Co. , Solicitors and Notaries , Hong Kong , China)

Abstract :Commencing from the compulsory applicability of the Hague/ Hague-Visby Rules (" H/ HV Rules ") and through the interpretation of the H/ HV Rules ' Article 3 rule 6 being the proviso of the one-year limitation period (time-bar) , this article will investigate , through examining relevant precedent cases in England , United States , Australia and Hong Kong concerning the issue of misdelivery of goods without production of original bill of lading , at what time and at what locality the H/ HV Rules ' compulsory applicability ends and the shortcomings of Article 3 rule 6 with a wish to enhance the " draft Transportation Law " (draft Rotterdam Rules) being a jointly-prepared works by UNCITRAL and CMI.

Key words : Hague/ Hague-Visby; multinational transport ; misdelivery of cargo without production of an original B/L ;time bar