
本文属于第二议题“国际海商法/运输法、海运竞争法律与政策的发展动态”

国际集装箱承运人责任制度的新发展——基于英国判例分析

贾 佳¹

摘要：集装箱自 20 世纪 60 年代开始在国际货物运输领域广泛使用，集装箱运输已成为国际海上货物运输中重要的运输方式之一。《海牙—维斯比规则》是目前全球最为广泛适用的国际海上货物运输公约，对集装箱运输的发展有着深远的影响，我国《海商法》中承运人责任的相关内容参照《海牙—维斯比规则》制定。英国作为传统的航运大国，英国法在世界航运界的影响不容忽视。本文将比较我国《海商法》和英国法下《海牙—维斯比规则》在集装箱承运人责任方面的区别，并重点分析英国判例法在《海牙—维斯比规则》框架中如何应对集装箱运输中的新的运输工具和运输技术而产生的法律问题。本文将从承运人责任期间、责任基础、免责事项以及承运人的举证责任等方面讨论国际集装箱承运人的责任制度的新发展。

关键词：集装箱运输；承运人责任；《海牙—维斯比规则》；《海商法》

一、引言

联合国贸易和发展会议(United Nations Conference on Trade and Development, ‘UNCTAD’)发布的 Review of Maritime Transport 2020 中指出，2019 年将近 65% 的集装箱货物是在亚洲集中处理的，而中国处理的集装箱货物占据了超过 50% 的份额。² 鉴于约 90% 集装箱货物都是以海上运输方式进行运输的，海上货物运输适用的国际公约成为规范国际集装箱运输的主要法律制度。在国际层面主要有四个的国际条约：1924 年的《海牙规则》、1968 年的《海牙—维斯比规则》和 1978 年的《汉堡规则》以及最新制定尚未生效的 2008 年的《鹿特丹规则》。其中，在全球范围普遍经过国内法通过或批准生效的是《海牙—维斯比规则》。我国没有加入上述的任何一个国际公约，但《中华人民共和国海商法》第四章海上货物运输合同的相关规定，以《海牙—维斯比规则》为基础，吸收了《汉堡规则》

¹ 长沙理工大学法学院讲师。

² UNCTAD, ‘Review of Maritime Transport 2020’, UN Doc. UNCTAD/RMT/2020, p 16. <https://unctad.org/system/files/official-document/rmt2020summary_en.pdf>

的相关内容。³ 因此，本文从承运人责任的角度出发，重点比较英国法（《海牙—维斯比规则》被附在英国 Carriage of Goods by Sea Act 1971 中）和我国《海商法》在集装箱承运人责任方面的区别。同时，通过对英国法院在《海牙—维斯比规则》适用集装箱新发展时作出的最新判决的分析和解释，理解英国法的发展趋势，同时加深对我国《海商法》第四章海上货物运输合同的理解。

《海牙—维斯比规则》实际上是对《海牙规则》进行的修订，两个国际公约的内容在很大程度上是一致的，本文提及的承运人责任的相关条款在《海牙规则》和《海牙—维斯比规则》是完全相同的，因此不再予以特别说明。《海牙—维斯比规则》在修订时，集装箱运输已经出现并开始广泛应用，因此，《海牙—维斯比规则》针对集装箱运输的特点做出了特别的规定，但仅限于承运人责任限制的计算方面。由于篇幅有限，本文不予讨论。本文以英国判例法为基础，分析《海牙—维斯比规则》对集装箱承运人的责任制度的影响，主要是从承运人的责任期间、责任基础、免责事项和举证责任四个方面说明英国法院如何应对集装箱运输中产生的新的法律问题。同时，比较分析我国《海商法》如何规范国际集装箱承运人的责任。

二、承运人的责任期间

《海牙—维斯比规则》没有对承运人的责任期间做出明确规定，而是在第 1 条第 5 款中对货物运输做出了定义，“货物运输是指自货物装上船时起，至卸下船时止的一段时间”。这个条款适用于传统的装船模式，即托运人把货物运到船舶旁，承运人负责将货物装船。如果采用船舶吊钩，承运人的责任期间从船舶吊钩在装货港钩住货物开始，至在卸货港松开货物结束；如果采用岸上吊钩，承运人的责任期间从货物越过船舷开始，至货物再次越过船舷终止。因此，《海牙—维斯比规则》中承运人的责任期间又被成为“钩到钩”（“tackle to tackle”）或“舷到舷”（“rail to rail”）。假设采用简单的文义解释，就会得出这样的结论：当货物损失发生在勾住货物或者越过船舷之前，货方承担责任；反之，则承运人承担责任。那么，承运人是否对货物损失承担责任则完全取决于货物损坏发生在某一个特殊的时间点之前还是之后，这显然是不合理的。在 *Pyrene Co Ltd v Scindia Steam Navigation Co Ltd*⁴ 中，FOB 的卖方把消防设备送到船边等待搬运上船，其中一个设备在由船舶吊钩吊上甲板还未越过船舷前的过程中，掉落码头损毁严重，此时货物损失由谁承担？本案中的关键问题之一是货物损失是否发生在《海牙—维斯比规则》中承运人的责任期间内。Devlin 法官判定《海牙—维斯比规则》中

³ 司玉琢：《海商法》，法律出版社 2018 年版，第 81 页。

⁴ [1954] 2 QB 402 (QB).

关于承运人的权利和义务依附于货物运输合同而不是某一段特定的时间，而合同双方可以自由约定将《海牙—维斯比规则》的适用范围扩大到整个装船过程。因此，即使货物在越过船舷前掉落，《海牙—维斯比规则》也可以适用。之后 Devlin 法官在 *Pyrene v Scindia* 中的判决得到了英国最高法院的认可。⁵ 自此，当英国法适用时，《海牙—维斯比规则》可以由合同双方约定适用于整个装船或卸船过程。

而在现代集装箱运输中，集装箱往往在装船前由承运人或者托运人雇佣的装卸工人进行装箱，装箱这一操作在装船之前就已经完成了。这个由于集装箱的广泛应用而出现的装船模式的改变造成了新的问题：《海牙—维斯比规则》下承运人责任期间从何时开始起算，是集装箱装箱时还是集装箱被装上船之时？在最近的 *Volcafe Ltd v Compania Sud Americana de Vapores SA*⁶ 案例中，袋装咖啡豆由 20 个不通风的集装箱从哥伦比亚运输到德国南部。抵达目的地后，18 个不通风的集装箱内的咖啡豆都出现了不同程度的损坏。承运人签发了 9 个格式相同的提单且都适用《海牙—维斯比规则》。在《海牙—维斯比规则》的适用这一问题上，英国初审法院、上诉法院和最高法院的判决相同：《海牙—维斯比规则》中承运人的责任期间在承运人雇佣的装卸工人开始装箱时开始计算。法院认为，在本案的集装箱运输中，集装箱的装箱发生在集装箱的装船前不久，因此集装箱的装箱应被视为集装箱装船过程的一部分，即使在二者之间有不可避免的时间上的间隔。根据此判决，《海牙—维斯比规则》的适用范围可以扩大到集装箱的装箱过程。但遗憾的是，本案中咖啡豆的损坏发生在装船之后，因此法院对“责任期间可以扩大到集装箱的装箱”的判决仅能为参考意见，无法形成先例。此外，本判决没有解决当集装箱的装箱和装船之间的时间间隔较长而货物的损坏就发生在此期间时，承运人责任期间是否仍从装箱开始计算这一问题。但在实践中，集装箱的装箱往往发生在集装箱装船前，时间间隔可以是几个小时甚至几天。将判断集装箱的装箱是否属于装船过程的一部分完全取决于时间的长短也并不符合英国法中的先例。因此，问题的关键应当是集装箱的装箱是否属于海上货物运输合同的一部分。但这个问题还有待解决。

我国《海商法》第 46 条规定，承运人对集装箱装运的货物，不论是承运人装箱还是托运人自行装箱，其责任期间为从装货港接收货物时起至卸货港交付货物时止，货物处于承运人掌管之下的全部期间。如果 *Volcafe v Compania* 案中适用我国《海商法》，则承运人的责任期间从装货港接收货物时开始计算从而覆盖了装卸工人装箱这一环节，那么法院就无需考虑集装箱装箱是否属于装船过程的问题。《海商法》第 46 条借鉴了《海牙—维斯比规则》第 1 条第 5 款货物运输

⁵ *G H Renton Co Ltd v Pamyra Trading Co of Panama* [1957] AC 149 (HL).

⁶ [2018] UKSC 61.

的定义，且考虑到集装箱对传统装船和卸船模式的改变，一定程度上解决了集装箱货物运输中，承运人责任期间计算的问题。⁷但对于集装箱在装货港之外的集散地装箱的情形，《海商法》第46条中的承运人的责任期间不能扩展到装货港之外的地方，亟待完善。

三、承运人的责任基础

承运人的责任制度主要由承运人的责任基础、基本义务、免责事项和证明责任这四个核心问题构成。《海牙—维斯比规则》虽然没有对承运人责任基础做出明确规定，但在第3条规定了承运人的两项基本义务：船舶适航义务和管理货物义务。在这两项基本义务中对承运人注意程度的要求分别是恪尽职守（“due diligence”）和妥善谨慎（“properly and carefully”）。而在第4条第2款中列出了十余项承运人的免责事项，其中第1项和第2项的航海过失和火灾过失尤为突出。因此《海牙—维斯比规则》的责任基础被称为“不完全过失责任制”，我国《海商法》中承运人责任基础是参照《海牙—维斯比规则》制定的。“不完全过失责任制”是指承运人对所承担货物责任实行“过失责任制”，但航海过失和火灾过失作为例外，即使承运人的代理人或雇员有过失也不承担责任。⁸我国《海商法》第46条规定，“在承运人的责任期间，货物发生灭失或损坏，除本节另有规定外，承运人应当负赔偿责任”。第50条规定，承运人对由于自身过失导致货物因延迟交付产生损失的，负赔偿责任。从这两条规定可以看出，承运人的责任基础是“过失责任制”。但第51条照搬了《海牙—维斯比规则》第4条第2款第1项和第2项的航海过失和火灾过失，因此承运人责任基础变为了“不完全责任制”。

对于集装箱承运人而言，责任基础没有发生变化，仍为“不完全责任制”。但在承运人两项基本义务的内容方面，发生了变化。在船舶适航义务中，集装箱承运人有保证集装箱适于且能安全接收、运输和保管货物的义务。最新制定的2008年《鹿特丹规则》第14条对这一变化表示肯定，对集装箱的适航性专门做出了要求。而对于承运人的管理货物义务，则来源于英国普通法中有偿托管合同。在英国普通法中，海上货物运输被视为以提单条款为条件的有偿托管（“bailment for reward”）的一种，且托管的规则可以和《海牙—维斯比规则》同时适用。因此，在讨论承运人义务时，法官往往会以承运人的受托人义务作为出发点。承运人在托管中的合理管理货物的义务和在《海牙—维斯比规则》第3条第2款的义

⁷ 参见司玉琢：《海商法专论》，中国人民大学出版社2018年5月版，第76页。

⁸ 参见司玉琢：《提单责任基础的重大变革》，载《中国国际法年刊》中国对外翻译出版公司1984年版，第146页。

务大致相同。英国法院对“妥善地、谨慎地”的解释有先例，其中对“妥善地”（“properly”）的解释没有争议，问题在于对“谨慎地”（“carefully”）理解。最初，“谨慎地”被解释为“应依据一套健全的系统”（“in accordance with a sound system”）。⁹ 后在 *Albacora SRL v Wescott & Laurence Line Ltd*¹⁰案中，对“谨慎地”做出了详细的解释。在此案中，货物是冷冻鱼肉，在抵达目的地后被发现受到了细菌的污染。细菌在低于 41 华氏度的条件下是不会存活的，但载货的船上并没有相应的冷冻设备，且没有证据证明承运人知道或应当知道细菌感染的这一风险。因此英国上诉法院判定承运人没有违反《海牙—维斯比规则》第 3 条第 2 款下的管理货物义务，因为采用合理措施照顾货物的义务意味着应该考虑到承运人知道或者应当知道的所有关于货物的情况。此外，上诉法院认为，判定承运人是否依据一套健全的系统不意味着要所采取的措施要适应特殊货物的一切弱点或特性，而是要考虑在一般海上货物运输实践中应当考虑的相关情况。因此，在此案中，承运人没有违反《海牙—维斯比规则》第 3 条第 2 款下的管理货物义务。

而对于集装箱运输，当货物从一个温暖的地区运送到一个较寒冷的地区时，货物自身可能会释放出水分或者由于集装箱完全密闭不通风，从而导致在容器的内壁和顶部形成冷凝，货物受潮就成为一种常见的货物受损原因。在此情形下，承运人应采用何种措施包装集装箱才能被认定不违反《海牙—维斯比规则》第 3 条第 2 款的义务？有观点认为含水分的货物（如本案的咖啡豆）从温暖气候地区运往寒冷气候地区的运输过程中会产生水分从而可能会在集装箱内受潮这一事实，在集装箱运输的实践中是广泛知晓的且承运人在装箱时应该认识到这一风险。因此，在装箱过程中，对集装箱进行包装所采用的材料的厚度是一个决定性的因素。为了证明包装所采用的材料厚度是充分的，承运人应当做出证明：（1）有不同纸张或卡片在同一合同运输线路和时间下预期的理论上的吸水量；或者（2）对某一特定重量的纸张有实证研究证明足以防止运输过程中的损坏。¹¹ 如果主张包装是遵循了行业惯例，那么应当证明行业惯例下应采用何种厚度或何种重量的包装材料。即使这一行业惯例存在，也不能自然地认定依据行业惯例等同于“依据了一套健全的系统”，应该有相应的理论或实证研究证明。虽然英国最高法院没有对本案中承运人是否遵循了集装箱包装的行业惯例做出直接判决，但对依据行业惯例是否等同于“依据了一套健全的系统”表示肯定。最高法院认为判断是否依据一套健全的系统应当考虑是否遵从行业惯例，但承运人仍需提供充分证据证明行业惯例的存在。

⁹ *Renton v Pamlyra* [1957] AC 149 (HL) 167.

¹⁰ [1966] SC (HL) 19.

¹¹ *Volcafe Ltd v Compania Sud Americana de Vapores SA* [2015] EWHC 516 (Comm), Donaldson Judge.

四、承运人的免责事项和证明责任

在英国普通法中，货物运输承运人分为公共承运人（“common carrier”）和私人承运人（“private carrier”）。十九世纪时，在缺乏风险分配合同条款的情况下，船舶所有人，通常为公共承运人，对货物的保管承担严格的责任，只在非常少数的例外情形下不对货物损失承担责任。这些例外情形是：承运人能证明自身没有过失并且是由以下四种除外风险导致了货物损失。四种除外风险包括：天灾（“Act of God”）、公敌行为（“Act of the King’s or Queen’s enemies”）、托运人的过失和固有缺陷（“inherent vice”）。这也是承运人被视为货物的保险人的原因。这些严苛的规定受到英国普通法中契约自由原则的影响，承运人的严格责任被逐渐减轻。承运人可以通过恰当的措辞在海上货物运输合同中有效地免除或减轻自己对货物灭失或损坏需要承担的责任。固有缺陷是国际海上货物运输法中一项传统的免责事项，是普通法中传统的四个免责事项之一。《海牙—维斯比规则》第4条第2款第（m）项延续了这一传统的免责事项，《海商法》第五十一条第（九）项也规定了由于货物自然属性或固有缺陷导致货物损失，承运人可免责。集装箱普遍使用后，对固有缺陷产生了新的影响，包括集装箱货物本身是否构成固有缺陷、固有缺陷下承运人的证明责任等方面。本文就上述问题将展开详细的讨论。

（一）固有缺陷

需要值得注意的是，在过去很长一段时间里，海上货物运输合同和海上保险合同中都有固有缺陷这一免责事项，英国判例法的理解也大致相同。在海上保险合同的经典案例 *Soya v White*¹² 中，对英国 1906 年《海上保险法》第 55 条第 2 款第 c 项的固有缺陷做出了定义，指出固有缺陷是在没有任何外界意外干预的情形下，货物在一段正常的预期运输过程中，由于自身原因货物情况恶化的一种风险。。因此，货物受热、变色、腐烂、蒸发或损坏其包装的倾向，或动物固有的易怒或暴躁，或有缺陷的包装，都可能构成其固有的缺陷。没有强调承运人的注意义务。但在海上货物运输合同中，考虑到承运人在《海牙—维斯比规则》中有两项基本义务，因此英国最高法院判定，固有缺陷的内涵在这两种不同的合同中不尽相同。在海上货物运输中，如果承运人可以且应该采取预防措施防止了货物的某些固有特性造成的损坏，那么这种特性就不是货物的固有缺陷。与传统货物相比，集装箱这一新运输工具产生的新的问题：集装箱货物受潮（本文之前提到 *Volcafe v Compania* 案中的事实）是否构成了固有缺陷？根据英国最高法院的最新判决，在不通风的集装箱运输过程中，咖啡豆经过合理的注意，很可能完全能够承受合理预计的风险。在本案中，如果在承运人没有疏忽的情况下发生受潮

¹² [1983] 1 Lloyd’s Rep 122 (HL)。

损害，则根据《海牙—维斯比规则》第 4 条第 2 款第 (m) 项，受潮损害可被视为固有缺陷。但在本案中，考虑到承运人未能证明他已按照第 3 条第 2 款尽到了应尽的义务，所以他不能援引第 4 条第 2 款第 (m) 项的固有缺陷进行免责。

(二) 承运人的证明责任

由于《海牙—维斯比规则》并没有对举证责任做出明确的规定，因此英国法院认为，《海牙—维斯比规则》下仍然可以在适用托管中承运人举证责任的相关规则。在托管关系中，承运人作为受托人，需承担证明其没有疏忽的法律责任。尽管承运人不需要证明货物的损失是如何发生的，但他仍需要证明以下二者其一：对货物尽到了合理注意的义务或者即使没有尽到合理注意的义务但这没有导致货物的损失。原因是承运人在占有货物的情况下更容易能证明货物的损失，尽管现代技术降低了困难程度，但承运人的地位是相同的。

虽然《海牙—维斯比规则》中对举证规则没有明确规定，但根据英国普通法的规定，如果托运人能够证明货物在装船时表面状况良好 (“the cargo is shipped in apparent good order and condition”)，那么承运人推定对在其责任期间货物发生的灭失或者损坏承担赔偿责任，除非承运人能证明货物的灭失或者损坏是由第 4 条第 2 条中的事项引起的。货物表面良好状态与提单的批注紧密相关，因此在判断承运人是否违反了合理管货义务时，首先面临的问题是：(1) 承运人应采取何种措施判断集装箱货物的表面状况？(2) 如果承运人没有合理手段监测集装箱货物的表面状况，提单中“货物装船时表面状况良好”表述的法律效力如何？

在 *Noble Chartering Inc v Priminds Shipping Hong Kong Co Ltd (The “Tai Prize”)*¹³案中，收货人进口的大豆，自巴西桑托斯港运输至广州南沙港。托运人于 2012 年 7 月 29 日基于 1994 版 CONGEN Bill 起草了提单并提交船长签发。船长授权代理签发了提单。提单中包含了下面清洁提单条款：“SHIPPED at the Port of Loading in apparent good order and condition on board the Vessel for carriage to the Port of Discharge...”。同时，装港检验人 SGS 出具品质证书，证书上表明本案货物在装船时状况良好，没有发霉、发酵和腐烂现象。船舶在卸货过程中发现 3 舱和 5 舱卸载的货物有热损和霉变现象。双方约定提单包含或证明的船东与收货人之间的货物运输合同的有关争议适用中国法律，中国法院有管辖权。收货人在中国向船东提起诉讼，船东败诉，法院判决赔偿收货人 1,086,564.7 美元。之后船东根据期租合同第 38 条在伦敦对期租租船人提起仲裁，要求期租租船人针对船东赔偿给收货人的损失分摊 50% (543,282.35 美元)。根据船东与期租租船人的和解协议，期租租船人同意支付并且已经全额支付给船东 50 万美元。期租

¹³ [2021] EWCA Civ 87.

租船人转而向航次租船人提起仲裁,要求航次租船人赔偿全部已付给船东的金额和抗辩索赔的费用。仲裁庭裁定航次租船人赔付期租租船人 50 万美元,外加期租租船人的法律费用和仲裁费用约为 3.5 万英镑。航次租船人不服,就仲裁裁决向英国高等法院提起上诉,英国高等法院判决认为航次租船人不承担赔偿责任。租船人向英国上诉法院提起上诉,上诉法院维持高等法院的判决。

本案争议问题之一是货物表面状况的描述具有何种法律效力,是相当于托运人或租船人就装货前货物可观察到的表面货物状况作出的陈述或保证还是邀请船长根据他自己对装运货物的表面状况的评估作出事实陈述?根据英国法中遵循先例原则,货物表面状况的描述是托运人邀请船长根据他自己对装运货物的表面状况的评估作出事实陈述,而不是托运人或者租船人的陈述。¹⁴提单中关于货物表面秩序和状况(“*apparent order and condition of the cargo*”)的说明是指船长在合理的检查中发现的货物明显的外部状况,而什么是合理检查则取决于装货港的实际情况。¹⁵在本案中,上诉法官 Males 认为,船长的责任是采取合理措施检查货物。对于本案中大豆一类的散装货物,船长没有机会观察货物在靠岸和装船前的情况,他只能在货物装入每个货舱后才能观察到货物的表面情况。因此,本案中,船长(航次租船人)不承担赔偿责任。所以,在集装箱运输中,如果承运人不负责装箱,则承运人采取的合理措施通常不包括打开集装箱检查,而只是对集装箱的外表、重量、气味等明显特征做出说明。而当货物的表面良好状况被记录下来且货物在目的地受到损失,承运人被推定承担责任。

对于《海牙—维斯比规则》下承运人的举证责任,英国法院认为如果因规定的免责事项导致货物发生损失,承运人应表明他对货物采取了合理的照顾,从而使自己受到《海牙—维斯比规则》第 4 条第 2 条规定的免责事项的保护。¹⁶这导致的结果是,当承运人援引免责事项时,只需证明免责事项导致了货物的损失,无需承运人证明自身没有过错。而在 *Volcafe v Compania* 案中,当承运人援引固有缺陷这一免责事项时,英国最高法院首次明确了承运人需要证明其《海牙—维斯比规则》第 3 条第 2 款和第 4 条第 2 款第 (m) 项下均无过错,才能免责。因此,本案中《海牙—维斯比规则》下的承运人举证责任是:(1)第一阶段,如果在货物的表面良好状况被记录下来的前提下货物在目的地受到损失,法院可以推断承运人违反了《海牙—维斯比规则》第 3 条第 2 款的义务。第一阶段的举证责任基本得到广泛认可,争议的关键在于第二阶段的举证责任。(2)在本案中,争议的焦点是谁有责任证明货物的损失是由于根据第 3 条第 2 款的规定缺乏合理的照料或根据第 4 条第 2 款第 (m) 款的固有缺陷造成的? Sumption 法官认为,依

¹⁴ *Silver v Ocean Steamship Co Ltd* [1930] 1 KB 416, p 425-7. (Scrutton LJ)

¹⁵ [2021] EWCA Civ 87, [48]-[49].

¹⁶ *Gosse Millerd v Canadian Government Merchant Marine Ltd* [1927] 2 KB 432 (KB).

据托管中承运人的证明责任，承运人必须证明货物的损失是在第3条第2款规定的义务下无其自身过错发生的，或者是由例外危险造成的。在本案中，承运人若想免责，就必须将货物的损失纳入固有缺陷的范围并证明其有效原因是固有缺陷。但事实是当咖啡豆在从凉爽的气候搬运到温暖的气候时，如果承运人应该而且能够适当小心是可以阻止咖啡释放水分从而受潮遭受损失的。如此一来，货物受潮就不会构成固有缺陷。

《海商法》第五十一条规定，承运人主张免责事项导致货损时，负有举证责任，但没有说明承运人是否需要证明其物过错。但有法官援引第五十一条中第十二款免责事项“非由于承运人或者承运人的受雇人、代理人的过失造成的其他原因”，认为在固有缺陷这一免责事项下，承运人应负有同等的证明责任，即证明自身无过错。《鹿特丹规则》第17条第4款确立了免责事项下实行承运人无过错推定原则，如果索赔人（货方）能够举证推翻上述第3款的免责事项的推定，即证明承运人或第18条述及的人的过错造成或促进了承运人所依据的免责事项，则承运人无过错的推定不能成立，承运人仍然要货物的损失负责赔偿。《鹿特丹规则》对承运人免责事项实行承运人无过错推定原则，这一规范的必然结果是，索赔人在免责事项范围内承担了实质的举证责任。相比之下，英国最高法院在固有缺陷免责事项中对承运人的证明责任做出了调整，在法律证明责任上明确了承运人的举证责任。但在实质举证责任方面，托运人和承运人通常都会提供证据证明承运人是否有过错，因此在此方面影响有限。

六、结语

在集装箱运输中，由于新的运输工具和新技术的使用，在《海牙—维斯比规则》适用时产生了新的法律问题。集装箱的广泛使用大大提高了装船的效率，同时提前了装船过程的起始点：装箱。由此对承运人的责任期间和在《海牙—维斯比规则》第3条下的两项基本义务都产生了相应的影响。此外，集装箱运输本身也为承运人援引免责事项造成新的问题。从适用范围的角度产生的问题是：《海牙—维斯比规则》能否适用于集装箱的装箱过程以及能够延伸到何种程度。虽然在 *Volcafe v Compania* 案中判决《海牙—维斯比规则》的适用范围可以扩大到集装箱的装箱，但遗憾的是，这一判决只是附带意见，不能形成先例。对于《海牙—维斯比规则》能否适用于集装箱的装箱过程以及能够延伸到何种程度这一问题，英国法下还有待解决。我国《海商法》虽然解决了部分情形下集装箱承运人责任期间的问题，但仍有不足，亟待修改。在《海牙—维斯比规则》第3条中，集装箱承运人对集装箱的适航性需要尽到恪尽职守的义务，并且对集装箱的包装、运

输、储藏等需要尽到妥善地和谨慎地管理货物的义务。英国最高法院判决，对于判断承运人是否尽到“妥善和谨慎地”的管理货物的义务，应当参照一般的行业惯例，但同时承运人需要承担证明行业惯例在实践中确实存在的举证责任。此外，英国最高法院指出，承运人必须证明其没有违反第3条第2款规定的义务且援引固有缺陷这一免责事项时，证明没有过错。对于清洁提单中“货物表面状况良好”描述的法律效力，英国法院遵循了先例，认定船长对于货物装船时的表面状况如何记载在提单上有最终的批注和决定权，集装箱货物表面状况良好的表述没有加重承运人的责任。英国最高法院对固有缺陷下的举证责任的判决虽然还没有得到普遍的认可，尤其是对该案在《海牙—维斯比规则》第4条第2款下其他免责事项的举证责任的适用，但是这个判决符合免责事项中“兜底条款”下的证明责任规则，对承运人和托运人的法律证明责任做出了较为合理的分配。我国《海商法》的相关条款应当参照英国最高法院的判决做出相同的解释，从而更好地保护货方的利益。