

内容摘要：2018 年第三期《欧洲运输法》杂志，共刊登了六篇司法判决，其主要内容涉及海上运输人身伤害及货物损失索赔和公路运输纠纷责任等，具体内容包括：英格兰和威尔士上诉法院关于游轮旅客人身伤害责任认定及《雅典公约》的适用；英格兰和威尔士高等法院关于船舶工作人员失职造成损失及《海牙-威士比规则》在案件中的适用，由于货物交付问题的索赔申请及《海牙规则》相关规定的解释；荷兰最高法院关于安全问题造成货物损失的赔偿责任认定及《海事赔偿责任限制公约》中相应条款的适用的案例；《日内瓦国际公路运输合同公约》具体条款在法国上诉法院关于公路运输过程中货物丢失责任追究的案件，以及德国汉萨地区高等法院关于公约第 29 条规定的涉及承运人有权援引免除、限制或推卸其责任条款案例及司法解释。

关键词：《雅典公约》，游轮旅客人身伤害，《海牙-威士比规则》，船舶工作人员责任，《海牙规则》，货物交付问题，《海事赔偿责任限制公约》，安全问题造成货物损失，《日内瓦国际公路运输合同公约》，货物丢失，被盗及责任之间的关系，承运人免除、限制或推卸其责任条款。

RESUMEN: En el nº 3º de 2018 de la revista jurídica “European Transport Law”, se publicaron seis sentencias de los tribunales de diversos países europeos. Estas sentencias están vinculadas con los conflictos durante el transporte marítimo y el transporte internacional de mercancías por carretera. Sus principales contenidos son: el Tribunal de Apelación de Inglaterra y Gales en torno la reclamación sobre el accidente de una lancha en un viaje de buque a costa y la aplicación sobre el Convenio de Atenas; dos sentencias del Tribunal Supremo de Inglaterra y Gales, una es la explicación de las Reglas de La Haya-Visby en la disputa sobre la responsabilidad de los trabajadores del buque relacionada con la pérdida de la mercancía, la otra sobre los problemas de la entrega de mercancías y las aplicaciones de los artículos de las Reglas de La Haya; las cláusulas del Convenio de LLMC vinculadas con la sentencia sobre la acción de recobro por causa de asistencia al otro buque del Tribunal Supremo de los Países Bajos; y dos sentencias relacionadas con el Convenio de CMR, una es del Tribunal de Casación de Francia, explicando el caso de cuando se dan circunstancias de robo desconocidas, la relación entre el robo y la culpa; otra es del Tribunal de Apelación Hanseático, la aplicación sobre el art. 29 de dicho Convenio, sobre todo, la ausencia de culpa equiparable a dolo.

PALABRAS CLAVE: Convenio de Atenas, Accidente de una lancha en un viaje de buque a costa, Reglas de la Haya-Visby, Responsabilidad de los trabajadores del buque, Reglas de La Haya, Reclamación por falta de entrega en destino, LLMC Convenio, Acción de Recobro por causa de asistencia al otro buque, Convenio CMR, Circunstancia desconocida, Relación entre robo y culpa, Ausencia de culpa equiparable a dolo.

《欧洲运输法》杂志 2018 年第三期共刊载了六篇司法判决。本期刊物主要内容涉及海上运输人身伤害以及货物损失索赔和公路运输纠纷责任等，具体内容包括：英格兰和威尔士上诉法院关于游轮旅客人身伤害责任认定以及《雅典公约》的适用；英格兰和威尔士高等法院关于船舶工作人员失职造成损失及《海牙-威士比规则》在案件中的适用，关于货物交付问题的索赔申请及《海牙规则》相关规定的解释；荷兰最高法院关于安全问题造成货物损失的赔偿责任认定及《海事赔偿责任限制公约》中相应条款的适用；《日内瓦国际公路运输合同公约 CMR¹》具体条款在法国上诉法院关于公路运输过程中货物丢失责任追究的案件，以及德国汉萨地区高等法院关于公约第 29 条规定的涉及承运人有权援引免除、限制或推卸其责任条款案例及司法解释。

本期以一篇英格兰和威尔士上诉法院的司法判决案例开篇，上述法院于 2017 年 11 月 27 日作出的 [2017] EWCA Civ 2222 号关于承运人对旅客人身伤害的责任以及《雅典公约》在其中的适用。该案件原告预订了自英国到意大利的

航班及游轮联运假期旅游服务项目，期间在船上受伤，根据《雅典公约》的相关规定，向承运方申请索赔。案件审理法院根据《雅典公约》确认了合同承运人对事件及对原告造成伤害应承担的责任，被告方不服判决，提起上诉。

除此以外，本期还引用了英格兰和威尔士高等法院的两个案例，分别是：英格兰和威尔士高等法院于 2017 年 12 月 21 日作出的[2017]EWHC 3348 (Comm) 涉及运输过程中，由于船舶工作人员失职，造成损失的诉讼，及案件中关于《海牙-威士比规则》相关条款的适用。此案件中，提起诉讼方为货物承运人，货物由俄罗斯塔曼运至美国休斯敦，运输过程中，船舶控制室发生火灾，承运人采取救援活动，船舶被迫停靠在西班牙拉斯帕尔马斯港。诉讼方向货物所有人提出共同承担救援费用的请求，货物所有人拒绝承担该费，并并提出对货物损失费用的反诉。根据货物提单及运输合同相关条款，货物的运输过程均受到《海牙-威士比规则》的约束，因此，承运方及货物所有人在诉讼过程中均利用该规则的相关条款进行抗辩。此案件有两个争议点，首先，承运方工作人员（总工程师）在操作过程中是否存在失职或失误行为；其次，《海牙-威士比规则》中第四条款所涉及的免责认定。第二个案例是英格兰和威尔士高等法院于 2018 年 6 月 15 日作出的 [2018]EWHC 1495 (Comm) 关于货物交付问题的索赔及《海牙规则》关于货物交付相关条款的法律适用，在此案例中，承运人交货物交付给第三方，且第三方未出示货物提单证明。具体而言，此案件根据申诉人根据英国民事诉讼程序中的简易判决程序(CPR²)规定，申请了简易诉讼判决，诉讼围绕《海牙规则》第 3 条第 6 款中关于货物移交规定的法律解释和对本案的适用展开，该款具体规定为：

第 3 条，6：在将货物移交给根据运输合同有权收货的人之前或当时，除非在卸货港将货物的灭失和损害的一般情况，已用书面通知承运人或其代理人，则这种移交应作为承运人按照提单规定交付货物的初步证据。

如果灭失或损坏不明显，则这种通知应于交付货物之日起的三天内提交。如果货物善在收受时已经进行联合检验或检查，就无须再提交书面通知。

除非从货物交付之日或应交付之日起一年内提出诉讼，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。遇有任何实际的或推定的灭失或损害，承运人与收货人必须为检验和清点货物相互给予一切合理便利。

根据案件事实以及此条款的规定，双方律师提出了：该条款是否适用于错误交付，本案中是否存在违反《海牙规则》所规定的义务的情况，以及对该条款关于错误交付索赔问题的理解等问题的争议。

本期第四篇为荷兰最高法院 2018 年 2 月 2 日作出的 NR. 11/02/2022 号司法判决。该案件就鹿特丹地区法院于 2012 年 10 月 10 日和 2013 年 8 月 7 日作出的 C/10/380954/HA ZA 11-1489、以及海牙法院于 2016 年 5 月 24 日作出的 200.133.964 号判决涉及船上货物在运行过程中由于安全问题造成损失的索赔，以及《海事赔偿责任限制公约 LLMC³》中关于索赔的相关规定提起上诉。荷兰最高法院经审理后，决定驳回上诉。

本期还引用了法国民刑事上诉法院（又称翻案法院，为法国的最高法院）于 2017 年 5 月 4 日作出的 Pourvoi n° X 22-712 号判决。此案涉及公路运输过程中货物损失责任的追究。在此案件中，由于盗窃具体情况未知，原告假设的夜晚卡

车及挂车无防护等情况不被上诉法院认可。因此，上诉法院认为承运人的过失与货物被盗事实之间没有因果关系；并且，根据 1956 年签订的《日内瓦国际公路货物运输合同公约》相关条款规定，限制了承运人的相关责任。

此外，本期最后引用了另一篇关于公路运输过程中出现问题的诉讼案例，即汉萨地区高等法院于 2018 年 3 月 7 日作出的 6 U 40/16 号判决。本案争论的焦点为《日内瓦国际公路货物运输合同公约》中第 29 条款所涉及的欺诈行为是否得到法院认定，以及该公约中第 32 条是否适用于此案件；此案以该高等法院建议上诉人撤销上诉申请告结。

第 29 条：如损坏不是由承运人的故意不当行为或根据受理该案的法院或法庭的法律认为相当于故意不当行为的承运人的过失所引起，则承运人无权援引免除或限制他的责任或推卸举证责任的本章的规定。

如果故意不当行为或过失是由承运人的代理人或受雇人或为履行运输他所利用其服务的其它人所作，当这些代理人、受雇人或其它人是在其受雇范围内行事时，则同样规定应予适用。再者，在这种情况下，该代理人、受雇人或其它人无权就其个人责任援引第 1 款本章的规定。

注释 REFERENCIAS

[CMR: CMR Convention, Convention on the Contract from the International Carriage of Goods by Road. It is a United Nations convention that was signed in Geneva on 19 May 1956. CPR: Civil Procedure Rule. One of the Rules and Directions of the Ministry of Justice, UK. 3. LLMC: Convention on Limitation of Liability for Maritime Claims (LLMC Convention). Done at London. Date enacted: 19-11-1976. In force: 01-12-1986].
[Recibido el 31 de diciembre de 2018].

Xiaomei Han