

提单公约下承运人责任制度的变化 及对我国海商法的影响

沈木珠

(南京财经大学国际经济法研究所, 江苏 南京 210046)

摘 要:《鹿特丹规则》的通过,再次使承运人责任制度发生了较大变化,该规则关于承运人的赔偿责任基础、责任期间、责任免除、赔偿责任限额的规定均对《海牙规则》、《海牙—维斯比规则》、《汉堡规则》的相关规定作了不同程度的改变,特别在承运人的赔偿责任基础问题上实行的综合责任制,更具有明显的优势。可以预计,它将为国际社会普遍接受,对各国海商法产生直接的影响。

关键词:赔偿责任基础;责任期间;免责事项;赔偿责任限额

中图分类号:F511.31 **文献标识码:**A **文章编号:**1006-1894(2012)04-0045-08

本文所指的提单公约包括1924年《海牙规则》、1968年《海牙—维斯比规则》、1978年《汉堡规则》和2009年《鹿特丹规则》。在这些规则的约束下,承运人的赔偿责任制度发生了巨大变化,尽管我国尚未加入上述任何一项提单公约,但我国

承运人赔偿责任制度同样受到提单公约的影响,我国根据《海商法》间接适用了提单公约的相关规定。考察分析以上各项提单公约所确立的承运人赔偿责任制度,不难发现它们在对以下问题的规定上均已发生了巨大的变化。

一、承运人赔偿责任基础的演变

分析《鹿特丹规则》关于承运人赔偿责任基础的规定,可以看出它所确立的是一种独特的综合责任制,即对承运人的管货义务、适航义务和免除事项分别实行不同的赔偿责任制度,这种综合责任制既不同于《海牙规则》、《海牙—维斯比规则》的不完全过失责任制,也有别于《汉堡规则》的完全过失责任推定制。这一综合责任制有利于平衡承托双方的利益。

(一)对承运人的管货义务实行完全过失责任推定制

众所周知,按照公认的英国习惯法,船舶所

有人从事货物运输,无论内河、海路或国外海运,都应当对货物承担绝对的风险,但天灾或国敌行为,以及承运人与特定托运人对特定航程有进一步的责任限制约定除外。^①显然,普通法关于提单承运人的赔偿责任实行了严格责任制,即除天灾或国敌行为外,承运人须对在其掌管下的货物安全负绝对责任。

《海牙规则》的生效实施,大大改变了普通法对承运人实行严格责任制的局面,该规则第4条第2款第(1)、(2)项关于“驾驶或管理船舶过失”和“火灾过失”两项免责规定,为承运人实施这两项过失行为而导致的货损开脱赔偿

收稿日期:2012-02-20。

作者简介:沈木珠,女,南京财经大学国际经济法研究所教授,研究方向:国际经济法。

责任,从而构成了对承运人的管货义务实行“不完全过失责任制”,成为承运人减轻管货义务或免除管货责任提供了合法依据。不完全过失责任制随《海牙规则》、《海牙—维斯比规则》的实施被一直援用至今,并将随这些规则的存续而延续,直至这些规则被取代为止。

《汉堡规则》对承运人管货义务的责任基础则实行“完全过失责任制”。该规则第5条第1款规定:“承运人对因货物的灭失、损坏或迟延交付所造成的损失,负赔偿责任,如果引起该项灭失、损坏或迟延交付的事故是在第4条所规定的,在承运人掌管期间发生的。除非承运人证明他本人及其受雇人或代理人为了避免该事故发生及其后果已采取了一切所能合理要求的措施”。按照这一规定,只要承运人证明其有货物灭失、损坏或迟延交付事实,且引起货损或迟延交货的事故是在承运人责任期间内发生的,则首先推定承运人犯有过失,对货物负赔偿责任,除非承运人反证才能免除其赔偿责任。可以说,《汉堡规则》关于承运人管货义务的完全过失责任推定,其严苛程度即使与普通法上的严格责任制相提并论也不为过。

《鹿特丹规则》第17条第1款规定:“如果索赔人证明,货物灭失、损坏或迟延交付,或造成、促成了灭失、损坏或迟延交付的事件或情形是在第四章规定的承运人责任期间内发生的,承运人应对货物灭失、损坏或迟延交付负赔偿责任”。第2款还规定:“如果承运人证明,灭失、损坏或迟延交付的原因或原因之一不能归责于承运人本人的过失或第18条述及的任何人的过失,可免除承运人根据本条第1款所负的全部或部分赔偿责任”。根据以上规定,《鹿特丹规则》在承运人管货过失问题上实行完全过失责任制,举证责任由承运人承担,索赔人只要证明其货物灭失、损坏或迟延交付是在承运人责任期间内发生的,便首先推定承运人有过失,除非承运人能举证证明其本人及相关责任人无过失,否则就必须负赔偿责任。这一规定与《汉堡规则》相同,但比《海牙规则》、《海牙—维斯比规则》的不完全过失责任制更为严格。

(二)对承运人的适航义务实行有过失责任推定制

根据普通法,船舶所有人对船舶负“绝对适航义务,”只要船舶不适航导致货损,承运人就应当负赔偿责任。然而《海牙规则》则明确规定,承运人只要在开航前和开航时恪尽职责使船舶适航即可,即负“相对适航义务”。至于哪些人应尽到“恪尽职责”一直没有权威性解释,普遍认为只要承运人本人及其雇佣人员谨慎从事便可,直至1961年英国上议院审结“The Muncaster Castle”案时才有了明确的解释,上议院认为,《海牙规则》所指的“恪尽职责”的人员范围不仅指承运人本人及其雇佣人员,而且包括独立签约人^②(Independent Contractor)。因此,凡从事与适航工作相关的人员都应列入恪尽职责的人员范围,可见《海牙规则》对承运人履行适航义务的要求是十分严格的。但是,令人费解的是《海牙规则》一方面将提供适航船舶作为承运人的首要义务,另一方面却对承运人因船舶不适航引起的货损适用无过失责任推定,显然具有偏袒承运人之嫌。《海牙规则》第4条第1款规定:“不论是承运人或船舶,对因船舶不适航所引起的灭失或损坏,都不负责。但是承运人未按第3条第1款的规定,恪尽职责使船舶适航,——所引起的灭失或损害,不在此限。一旦发生船舶不适航引起的灭失和损害,恪尽职责的举证责任应由根据本条规定要求免责的承运人或其他人承担”。这一规定首先明确了承运人的适航义务适用无过失责任推定制,如果货损是因承运人未履行适航义务所致,举证责任应由索赔人承担,举证不仅包括货损与不适航的客观事实,而且包括货损与不适航之间存在因果关系;其次明确指出恪尽职责的举证责任由承运人或要求免责的其他人承担。

与《海牙规则》不同的是,《汉堡规则》没有设置适航义务、管货义务和免责事项的单独条款,仅在其中第5条第1款规定了免责原则,即对承运人的适航义务也实行完全过失责

任推定制。

《鹿特丹规则》第17条第5款规定,虽有免责事项的规定,只要索赔人能证明货物灭失、损坏或迟延交付是因船舶不适航;配备船员、装备船舶和补给供应品不当;或货舱、船舶其他载货处所或由承运人提供的载货集装箱不适于且不能安全接收、运输和保管货物等原因所致,而承运人又不能反证的情况下,承运人还应负赔偿责任。这一规定首先指出适航义务适用承运人有过失责任推定制;其次指出索赔人须初步证明船舶不适航及其与货损的因果关系;再次明确承运人反证之责,也就是说,承运人要么证明自己及其相关人员已恪尽职责,要么证明船舶不适航与货损没有因果关系。只有这样,承运人才能免责。适航义务实行有过失责任推定制加重了承运人的举证责任,但对货方的货物安全起到有效的保障作用。

与《海牙规则》相比,《鹿特丹规则》对承运人的适航义务实行有过失责任推定制显然比《海牙规则》无过失责任推定制公平合理,且在举证责任分配上加重了承运人的举证责任,完全出于举证方便考虑,因为承运人对船舶是否适航是最为知情的。

(三)对承运人的免责事项实行无过失责任推定制

《海牙规则》第4条第2款列举了承运人可以免责的17项免责事项,其中第17项规定:“非由于承运人的实际过失或私谋,或者承运人的代理人,或雇佣人员的过失或疏忽所引起的其他任何原因;但是要求引用此项免责利益

的人应负责举证,证明有关的灭失或损坏既非由于承运人的实际过失或私谋,也非承运人的代理人或雇佣人员的过失或疏忽所造成”。该项规定首先明确了免责事项实行无过失责任推定制,其次明确了该项免责的举证由承运人承担。至于该款第1至第16项免责事项的举证责任分配,《海牙规则》并没有明确,但从以上第17项规定的内容来分析,可以推断举证责任由索赔人承担。

《汉堡规则》废除了《海牙规则》列举的所有免责事项,对承运人实行完全过失责任推定制,除火灾引起的货损或迟延交货由索赔人负责举证外,其他方面的举证责任都由承运人承担。

《鹿特丹规则》在总结和吸取《海牙规则》和《汉堡规则》的经验和教训的基础上,在其中第17条第3款列举了15项免责事项,其中有继承《海牙规则》的事项,也有修改和增废事项。按照这一规定,如果承运人能证明其中一项或数项事件或情形造成、促成了灭失、损坏或迟延交付,也可免除承运人的全部或部分赔偿责任。当货物灭失、损坏或迟延交付是因免责事件所致,首先推定承运人无过失。但是,索赔人可以依据第4款的规定加以举证,只要他能证明承运人及其相关责任人犯有过失,而承运人却无法证明其无过失的情况下,承运人则仍应负赔偿责任。《鹿特丹规则》确立的这一责任基础,虽然加重了索赔人的举证责任,但在一定程度上缓解了《汉堡规则》严苛的完全过失责任推定制。

二、承运人责任期间的扩展

承运人责任期间通常是指承运人依法应当对货物和船舶适航承担责任的时间起止点及其延续过程。国内相关著述多仅述及承运人对货物的责任期间。^③其实,它包括承运人对货物的责任期间和对船舶适航的责任期间。

(一)承运人对货物的责任期间

《海牙规则》第5条第5款规定:“货物运输,包括自货物装上船时起,至货物卸下船时止的一段时间”。这一规定在航运界俗称“钩至

钩”责任原则,若货物用吊杆或吊车装船时,自吊钩钩起货物时起至目的港货物与吊钩脱离时止;若货物由工人搬运入舱时,责任从搬运时起至搬完时止。在以上情况下,承运人不仅须对实际运输过程负责,而且还须对装卸过程负责。然而,根据当今的交易条件和要求,货物可能交由承运人指定的代理人装卸,在目的港卸货后可能存入指定货仓,使上述责任期间难以满足实际需要,因此,承运人便根据《海牙规则》第7条的规定寻求扩展该责任期间的可能性,从而在提单上出现所谓的“装前卸后责任问题”(before and after problem),并同时约定承运人对货物在装船前和卸货后的灭失或损坏负责,因此,承运人的责任期间则为自收取货物时起至交付货物时止。^④在承运人与托运人没有就“装前卸后责任问题”达成协议时,如果提单上约定适用《海牙规则》,则强制适用的责任期间为自货物在装货港装上船舶开始,至在卸货港卸离船舶时止。至于装上船舶和卸离船舶的时间界定以及装船前和卸货后货物灭失或损坏的责任承担按装货港或卸货港所适用的法律确定。^⑤

《汉堡规则》第4条第1、2款则规定,承运人对货物的责任期间,包括在装货港、运送途中和卸货港货物在承运人掌管的全部期间。即自承运人从托运人或代表他办事的人那里接管货物,或按规定从装运港有关当局或其他第三方那里接管货物时起直至他将货物交付给收货人;或按规定将货物交付给卸货港有关当局或其他第三方时止。这一规定延长了承运人对承运货物的责任期间,它适应集装箱运输事业的发展,有利于维护货主的利益。

《鹿特丹规则》关于承运人对货物实行的是“门至门”责任期间,这是对现有承运人对货物责任期间的扩展,顺应了集装箱运输事业发展的潮流。《鹿特丹规则》第12条规定,承运人对货物的责任期间,自承运人或履约方为运输而接受货物时起至货物交付时止。如果收货地或交货地法律要求将货物交给某当局或其他第三方,收货人可以从该当局或其他第三方提

取货物的,承运人的责任期间自其从该当局或其他第三方提取货物时起或交付货物时止。该条在实行“门至门”责任期间的同时,还允许合同双方根据贸易合同的需要自行约定接收货物的时间和地点,只要接收货物的时间不是在根据运输合同开始最初装货之后,或交付货物的时间不是在根据运输合同完成最后卸载之前。因此FOB、CFR、CIF合同,仍可以约定实行“钩至钩”或“港至港”责任期间。相反,如果采用Incoterms 2010的EXW、DAT、DAP等术语而签订的贸易合同,恐怕就不能约定“钩至钩”或“港至港”责任期间了。

(二) 承运人对船舶适航的责任期间

《海牙规则》第3条第1款规定:“承运人必须在开航前和开航时恪尽职责使船舶适航”。如何解释“开航前和开航时”?英国判例法及关于海上货物运输法的专著,都将其解释为“至少从船舶开始装货至船舶启航时为止的一段时间”(The period from at least the beginning of the loading until the vessel starts on her voyage),认为承运人在这整个期间都应恪尽职责使船舶适航,否则,承运人无权援引免责条款以解除其应负的责任。^⑥英国判例法的这一权威性解释,为后来的大量判例所引用。

关于船舶开航的时间和距离,《海牙规则》没有具体规定,英国司法实践通常认为船舶解缆离开码头时,即视为航程开始,此后由于某种原因致使船舶不适航,不能当然认为承运人未恪尽职责所致。《海牙规则》第3条规定的“航程”是指提单上载明的从一港至另一港的整个航程。如果船舶开航后挂靠中途港时丧失适航性给始发港的货物造成损失,承运人无须负在开航前和开航时未恪尽职责使船舶适航之责。

受《海牙规则》和《海牙—维斯比规则》的影响,世界上大多数国家的海商法均规定,承运人对船舶适航的责任期间都限定在“开航前和开航时”,而《鹿特丹规则》则在《海牙规则》责任期间的基础上,将这一时间延长至整个海上航程。根据第14条的规定,承运人必须在“开

航前、开航时和海上航程中”恪尽职守使船舶适航,且在海上航程全过程保持其适航状态。船舶适航既包括船舶本身能抵御预定航程的风险;也包括妥善配备、装备船舶和补给供应品;还包括船舶适货。只有在这几个方面都做到符合要求,承运人才被视为恪尽职责,履行了特定的适航义务。然而,在航程中,无论出于何种原因使船舶变为不适航,承运人都必须及时采取

措施使船舶恢复适航状态。这一规定与《海牙规则》相比,固然加重了承运人的责任,然承运人履行适航义务的标准仍然沿袭《海牙规则》的“恪尽职责”,即承运人仅负有及时采取措施使船舶恢复适航状态之责,不负有使船舶恢复适航状态的绝对义务,只要他能证明本人及其相关责任人已经尽职即可。

三、承运人免责事项的变动

《海牙规则》以承运人可以享受17项免责事项而著称,其中对承运人最有利,且在实践中争议最大的是第1项,即“船长、船员、引水员或承运人的雇用人员在驾驶或管理船舶上的行为疏忽或过失”的免责。自《海牙规则》实施以来,司法实践审结的大量案件都与该免责事项有关,因为其中涉及“不适航与驾驶或管理船舶过失”和“管船过失与管货过失”之争。1927年4月28日英国王座庭审结的“The Highlander”轮案就是在激烈的争论后作出判决的,法庭认为,打开舱口虽然是为了方便进出修理船舶,但承运人负有适当和谨慎照料货物的责任。同时指出,对货舱的管理过失并不包括在管船过失范围内,如果船舶管理包括船舶的任何部分,那么,承运人照料货物的责任实际上已被删除,承运人在任何情况下都可获得免责。据此,本案应根据规则第3条第2款而非第4条第2款(a)项判决原告胜诉。^⑦此外,Knott V. Botang Worsted Mills 和 Germanic 案等著名判例均对“管船过失与管货过失”做出了区分,法庭认为,我们可以把任何危机船舶或船舶的一部分的过失视为“驾驶或管船过失”,而把任何危机货物但并不对船舶构成实质性损害的过失视为

“管货过失”。^⑧还有美国最高法院在 International Nav. Co. V. Bailey Mfg. Co. 案的判决中对“不适航与管货过失”也作了区分,认为该船舶开航时靠近货物的左舷舷窗未关上,船舶抵达目的港后,发现货物湿损的原因是海水通过该左舷舷窗进入货舱,因此判定货损是船舶不适航所致。^⑨

《汉堡规则》没有采纳《海牙规则》关于承运人免责事项的列举,而是对承运人实行完全过失责任推定制,并且,除火灾事项由索赔人举证外,其余所有事项均统一实行承运人过失推定。

《鹿特丹规则》并不受《汉堡规则》取消免责事项的影响,也不完全采纳《海牙规则》的全部免责事项,而是取消《海牙规则》中“驾驶或管理船舶过失”和“火灾过失”两项免责。在《鹿特丹规则》下,承运人再无法援引这两项免责事项解除其对货损的赔偿责任。由于《海牙规则》体制更有利于承运人,在长期的运输实践中,承运人援引的“驾驶过失与管船过失”免责案件的比重较大。因此,承运人对《鹿特丹规则》的这一免责体制产生强烈的反响。

四、承运人赔偿责任限额的提高

《海牙规则》第4条第5款规定,承运人对每件或每单位的货物损失的赔偿责任限额为

100 英镑,而《海牙—维斯比规则》第2条第1款规定,承运人对每件或每单位的货物损失的

赔偿责任限额为 10 000 金法郎,或每公斤为 30 金法郎,两者以较高者为准。这一赔偿责任限额与《海牙规则》相比,已提高了三倍多。

《汉堡规则》第 6 条第 1 款(1)规定,承运人对每件或每一货运单位货物的损失的赔偿责任限额为 835 计算单位或毛重每公斤 2.5 计算单位,两者以较高者为准。这一赔偿责任限额与《海牙—维斯比规则》相比,已提高了 25%。

《汉堡规则》还增设了承运人迟延交货损失的赔偿限额,在其中第 6 条第 2 款(2)、(3)规定,承运人对迟延交付的赔偿限额为该迟延交付货物应付运费的 2.5 倍;当货物迟延交付,又遭遇灭失或损害是,承运人对该项赔偿责任,在任何情况下都不得超过按货物全部灭失时所应赔偿的限额。这一规定是对《海牙规则》的

重要补充,对平衡船货双方利益起到积极的作用。

《鹿特丹规则》第 59 条规定,承运人对其应当赔偿的货损的责任限额为每件或每个货运单位 875 计算单位,或每公斤 3 计算单位,以两者中较高者为准。这一限额标准,与《汉堡规则》相比,分别提高了 5% 和 20%。

《鹿特丹规则》第 60 条引入了《汉堡规则》关于迟延交付货物的规定,承运人对迟延交付导致的经济损失的赔偿责任限额仍然是迟交货物应付运费的 2.5 倍。这一赔偿限额虽与《汉堡规则》相同,但它将《汉堡规则》规定的迟延交付索赔通知的 60 天缩短为 21 天,即索赔人必须在交货后 21 个连续日内向承运人提交迟延造成损失的通知,否则,承运人将不予赔偿。

五、承运人责任制度对我国海商法的影响

目前,我国尚未加入任何一项提单公约,但我国《海商法》关于承运人责任制度的规定,均受到《海牙规则》、《海牙—维斯比规则》和《汉堡规则》不同程度的影响,尤其是承运人的基本义务、责任期间(部分)、免责事项等与《海牙规则》大致相同;而责任期间(部分)、迟延交货责任等则与《汉堡规则》相似。

(一) 关于承运人的责任基础

《海商法》第 46 条第 1 款规定:“在承运人的责任期间,货物发生灭失或者损坏,除本节另有规定外,承运人应当负赔偿责任”。这一规定足以说明承运人对货损承担完全过失赔偿责任。但是,该法第 51 条第 1 款第(1)(2)项关于“船长、船员、引航员或者承运人的其他受雇人在驾驶或者管理船舶中的过失和火灾过失免责”的规定,使上述完全过失责任制变为不完全过失责任制。这一规定与《海牙规则》完全相同。

关于举证责任的分配,与《汉堡规则》规定的谁主张免责谁负举证责任的原则相符。《海商法》第 51 条第 2 款规定:“承运人依照前款规

定免除赔偿责任的,除第(2)项规定的原因外,应当负举证责任。据此,除火灾免责事项由索赔人举证外,其余 11 项免责事项均由承运人负举证之责。

(二) 关于承运人的责任期间

根据《海商法》第 46 条的规定,承运人的责任期间分别按不同的运输方式确定,对非集装箱运输的货物,承运人的责任期间则从货物装上船时起至卸下船时止,货物处于承运人掌管之下的全部期间。这一规定与《海牙规则》规定相同,即俗称的“钩至钩”责任原则。承运人必须按以上责任期间承担责任,不得缩短责任期间,但可通过协议延长装船前和卸船后的责任期间。而对于集装箱运输的货物,承运人的责任期间从货物在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。这一规定与《汉堡规则》规定相同;这就是俗称的“仓至仓”责任原则。

(三) 关于承运人的免责事项

《海商法》第 51 条规定,承运人对在其责

任期间发生的货损,如属该条列举的12项免责事项所致,则不负赔偿责任。该条规定的12项免责事项实际上是《海牙规则》和《海牙—维斯比规则》中承运人17项免责事项的合并,对这些事项的解释也与这两个规则无根本区别。至于承运人在主张这些相关免责事项时,除火灾由索赔人负责举证外,均应负举证责任的规定,则与《汉堡规则》的规定相符。

(四) 关于承运人的责任限额

《海商法》第56条规定:“承运人对货物的灭失或者损坏的赔偿限额,按照货物件数或者其他货运单位数计算,每件或者每个其他货运单位为666.67计算单位,或者按照货物毛重计算,每公斤为2计算单位,以二者中赔偿限额较高的为准”。该条规定的承运人的责任限额与《海牙—维斯比规则》相同。

(五) 鹿特丹规则的影响

我国《海商法》自实施以来尚未做过任何修改,而《鹿特丹规则》的通过已引起国际社会的普遍关注,其中关于承运人责任制度的设计有许多可取之处,如责任基础为综合责任制:即对承运人的管货义务实行完全过失责任推定制,对承运人的适航义务实行有过失责任推定制,而对承运人的免责事项实行无过失责任推定制。从性质上讲,可归属完全过失责任制,与《汉堡规则》相似;举证责任的分配与《海牙规则》类似,免责事项的列举方式与《海牙规则》相同,但最根本的不同是删除了“驾驶或管理船舶过失”和“火灾过失”两项核心条款,这一变动将对船货双方的利益平衡起到积极的作用。

然而,国内有学者对《鹿特丹规则》持较悲观的态度,认为“它极有可能如同《汉堡规则》一样,因未能为国际社会普遍接受而沦为第四个国际海运公约”。^⑩这种担忧并不无道理,如果是那样的话,4个公约并存的局面将出现,实

现国际海运统一法的目的就不能达到,这是人们不乐意看到的结果。笔者则持乐观的态度,因为该规则具有合理性和时代感,可操作性较强,得到国际社会普遍接受是迟早的事情。笔者认为,既然该规则已经通过,如果我国暂时不打算加入,那么,无论其结果如何,我们当下需要考虑的是尽早修订《海商法》,将《鹿特丹规则》关于承运人责任制度等的可取规定纳入其中便可;如果我国准备加入该规则,则应当考虑全面修改其中关于海上货物运输的规定,使其与该规则接轨。

注 释:

① Sze Ping - fat. Carrier's Liability under the Hague, Hague - Visby and Hamburg Rules, Kluwer Law International, 2002, p7.

② See Riverstone Meat Company Ltd. V. Lancashire Shipping Company Ltd., [1961] 1 Lloyd's Rep. 57.

③ 司玉琢. 海商法[M]. 北京:法律出版社,2003年版,第151-152页;王国华. 海事国际私法研究[M]. 北京:法律出版社,1999:71-72.

④ John F Wilson. Carriage of Goods by Sea, Pitman Publishing, 2nd Edition, 1993, p179-180; 司玉琢. 海商法[M]. 北京:法律出版社,2003:151-152.

⑤ 司玉琢. 海商法[M]. 北京:法律出版社,2003:152.

⑥ Maxine Footwear Co., Ltd V. Canadian Merchant Marine, Ltd. [1959] 2 Lloyd's Rep. 105.; A. D. Hughes. Casebook on Carriage of Goods by Sea, Blackstone Press Ltd., 1994:240; John Wilson. Carriage of Goods by Sea, Pitman Publishing, 2nd Edition, 1993:187.

⑦ American Can Company, Ltd. and Gosse Millerd, Ltd. V. Canadian Government Merchant Marine, Ltd., [1927] Vol. 28, Lloyd's Rep. 88.

⑧ [美] G. 吉尔摩, C. L. 布莱克. 海商法(上)[M]. 北京:中国大百科全书出版社,2000:201-205.

⑨ [美] G. 吉尔摩, C. L. 布莱克. 海商法(上)[M]. 北京:中国大百科全书出版社 2000:205-206.

⑩ 朱曾杰. 初评《鹿特丹规则》. 中国海商法年刊[J]. 2009, (1~2).

(下转第59页)