



## TT Talk 第146期

### 目录

1. 您的标准交易条款合理吗?
2. 德国法下的货物损失计算和车辆停靠的安全问题
3. 结束语



### 1. 您的标准交易条款合理吗?

TT Club 经常提醒会员公司，尤其在货代和物流行业，要确保标准交易条款 (Standard Trading Conditions) 充分并入于各方合同关系中。

这样做的价值在最近的某个案例中得到彰显——英国法院明确指出，英国国际货运代理协会(BIFA)的标准交易条款中的两项规定具有合理性和商业性。

在[Röhlig (UK) Ltd v Rock Unique Ltd (2011)]案中，一货代公司向客户索要未支付的运费并将之告上法庭，后者进行抗辩，随后反诉货代公司，理由大体上是运费的索价过高，而且货代公司未能履行口头承诺的某项代理义务，客户要借此抵扣运费。

BIFA 的标准交易条款中有两项规定；一、客户应当向货代公司立即支付所有的费用，不得与其他服务相抵扣；二、九个月的诉讼时效。

客户的反诉是自相关责任发生日起的九个月以后才提出的，该客户依据《英国不公平合同条款法 1977》（UK Unfair Contract Terms Act 1977），抗辩说这两项规定是不合理的，所以不能够强制执行。

英国上诉法院支持了 BIFA 的费用不能抵扣条款，指出该条款的目的是为了确保企业的现金流不被阻断。法官的判决明显认同客户是一家颇具商业经验的公司，应该能够清楚地认识到合同项下的义务。

上诉法院同样支持 BIFA 的九个月时效条款，认为此条款制定得清晰无误。法官还援引了 2003 年的判例 *Granville Oil & Chemicals v Davis Turner*，该案中认定时效条款是合理的，除非存在欺诈成分。

很多情况下，当地的货运代理协会都会制定标准交易条款，类似情况也会受到法院的支持。TT Club 同样起草了相关的标准交易条款，可以提供广大会员使用。

## 2. 德国法下的货物损失计算和车辆停靠的安全问题

2010 年 9 月，德国联邦最高法院审理了一起案件（引用号 1 ZR 39/09），原告发货人指示被告承运人安排从德国到意大利的笔记本电脑的陆路运输。发货人的安全指导意见已写入承运合同，其中明文规定卡车司机必须在指定区域休息，车辆不得无人看管。

该案中，卡车司机将车辆停靠在无人看管的服务区域，他锁上车以后，进入休息室内，随后在一家餐馆内喝咖啡。等他回来的时候，发现卡车和后面的托车均消失不见。无疑地，德国法院判定这是违反国际公路货物运输公约（CMR Convention）的故意不当行为，而案件中，被告承运人需向发货人承担的法律后果给人许多启示意义。

原告发货人根据 CMR 第 23 条，向被告承运人索要价值 1 百万欧元的赔偿，即相当于笔记本电脑的市场价值。

**CMR 第 23 条**的相关规定如下：

1. 按照本公约的规定，承运人如需对货物的部分损失和全部损失进行赔偿，将依据装运地当时的货物价值进行计算。
2. 货物价值根据商品交易价格确定，如果没有商品交易价格，则根据当时市场价格确定；如果既没有商品交易价格又没有当时市场价格，则根据同等种类同等质量的货物惯常价格确定。
3. 短缺重量的赔偿，在任何情况下都不得超过每公斤 8.33SDR。

该案中法院认为，根据 CMR 第 23 条的规定，被告承运人有权依据市场价值进行赔偿，并且享有每公斤 8.33SDR 的责任限制（由此得出的货损赔偿是 77,563 欧元）。

为使被告无权享有责任限制，则原告发货人不得不依赖于 **CMR 第 29 条**，相关部分的规定如下：

1. 如果损失是由于承运人的故意不当行为造成的，或者依据对该事故拥有管辖权法院的法律及其裁定，被认为等同于故意不当行为，则承运人将无法免除或者限制其法律责任，或者需自己承担举证责任。

当该案送达上级法院时，原告发货人已经成功确立了被告承运人的故意不当行为，但同时原告发货人在德国法下被要求证明其实际的损失，而不能仅仅依赖于市场价值。实际损失的厘定需要非常细节化的证明和判定工作，于是该案被送回下级法院，以便对货损做出重新计算。德国法的这种货损厘定方式相较于直接依赖市场价值明显更为严格，最终判决结果肯定让原告觉得差强人意。

此案是德国法下的一个重要判例，最高法院推翻了两个下级法院的判决，改变了德国法“不利于承运人”的惯常印象。

什么是安全停靠场所？

作为分析本案例的附笔，向大家分享在欧洲安全停靠车辆的相关信息，显得十分有价值。许多国际性的贸易组织在此方面都有具体建议，一个可信的信息来源可以浏览“欧洲车辆安全停靠组织”的网站，[www.esporg.eu](http://www.esporg.eu)。此外，您可以查看运输财产保护协会(TAPA)的网页，它是一家会员制的组织，[www.tapaemea.com](http://www.tapaemea.com)，和IRU (International Road Transport Union)的网站，<http://www.iru.org>。尤其TransPark部分的信息非常实用（您可以免费申请注册成为成员）。

IRU/Transpark 提供所有有关车辆停靠的信息，它还会具体指出那些有 24 小时保安的停靠地点。

出于安全考虑，强烈建议您将车辆停靠在有保安人员或安保系统的地方。同时建议使用者向网站信息提供方咨询，核实其针对车辆停靠场所使用的安全标准和安全水平。

### 3. 结束语

我们真诚地希望上述内容对您的风险管理有所帮助。如果您想了解更多信息，或有任何意见，请给我们发电子邮件。我们期待着您的回音。

百富勤·斯托斯-福克斯(Peregrine Storrs-Fox)

风险管理总监

TT Club

TT Talk是TT Club不定期出版的免费电子通讯文件，原稿由TT Club伦敦发放，其地址是英国伦敦芬彻奇街90号，邮编EC3M 4ST。( 90 Fenchurch Street, London, EC3M 4ST, United Kingdom)

您也可以登录我们的网站阅读本通讯和过去所有的通讯文件，网址是<http://www.ttclub.com>。

我们在此声明，TT Talk 中的全部内容仅供参考，不能代替专业的法律意见。我们已采取谨慎措施，尽量确保此份电子通讯的材料内容的精确性与完整性。但是，编者、文章材料的撰写者及其他相关工作人员，以及 TT Club 协会本身，对于任何依赖 TT Talk 信息内容所造成的灭失与损害将不承担法律责任。

如果您想要了解本公司的登记注册信息，请点击以下网址：  
<http://www.thomasmiller.com/companyinfo>