

货物责任

Dr Alexander Ressos, TEP
Attorney-at-Law (Switzerland), Solicitor (Hong Kong),
Solicitor (England & Wales)

驮夫章程对灭失风险作出了分配。一般规则是：在某一 *Sust* 接收货物的驮夫，须对货物安全送达下一 *Sust* 承担责任，除非灭失是由不可抗力（雪崩、洪水、战争）或货物包装缺陷所致。共同体为其成员提供担保：驮夫无力赔偿时，由 *Port*（运输合作社）或 *vicinanza* 代为承担责任，或至少承诺向其追索。¹ 在那个巴塞尔或纽伦堡的商人几乎无法起诉莱文蒂纳一名农民的时代，正是这种集体责任使货物得以跨越多个司法管辖区运输。商人的请求权针对的是共同体，并通过条约进一步指向保护该共同体的政府。

现代瑞士运输法沿用了同样的风险分配。根据《瑞士债务法》（CO），承运人是指承诺收取报酬而运输货物的人（CO 第 440 条）。承运人对货物的灭失或毁损承担责任，除非其证明损失系由货物的性质、托运人或收货人的过错或指示，或由一名谨慎承运人尽到应有注意仍无法避免的情形所致（CO 第 447 条）。² 中世纪的章程并未使用这种表述，但它们解决的是同一个问题：将风险置于控制货物的一方，并为货主提供一个可靠的债务人。

1 运输行会的衰落

自 17 世纪起，运输行会开始承受压力。商人和货运代理要求直达运输，而不断增长的货运量超出了每年只工作部分时间的农民驮

夫的运力。乌里和莱文蒂纳在收费的前提下允许更多的 *Strackfuhr*（直达运输），拥有更大驮队的职业承运人随之出现。货运代理行接手了整个行程的组织工作，其在路线枢纽的代理人起初是意大利籍的代办，自 17 世纪起则由卢塞恩、阿尔特多夫和贝林佐纳等地的本地市民担任。致命一击来自马车道：提契诺一侧穿越特雷莫拉（Tremola）的路段，以及乌里一侧从霍斯彭塔尔（Hospental）至山口和穿越舍伦嫩峡谷（Schöllenen）的路段，于 1827 年至 1830 年间竣工。自 1831 年起，邮件和旅客先以普通马车运送，自 1835 年起改以邮政马车运送。自 1842 年起，基亚索（Chiasso）与弗吕伦之间每天双向开行一班邮政马车。³ 马车的载货量可达骡队的数倍，且无须在每个 *Sust* 停留。1798 年的海尔维第共和国已宣布贸易自由，并废除了许多旧有特权。1848 年的联邦宪法将关税定为联邦事务，并授权联邦在给予补偿的前提下废除境内关税以及道路和桥梁通行费，从而消除了大多数地方过境收费的法律基础。⁴ 驮夫协会以及 *vicinanze* 的运输职能在一代人之内便消失了。1882 年的圣哥达铁路彻底终结了驮畜运输业（见 C.III 章）。

要点。圣哥达的过境运输由地域性的驮夫协会组织，它们相当于格劳宾登的 *Porten*（运输合作社）：在乌里和乌尔塞伦是驮夫团体，运输权属于公有地成员；在莱文蒂纳则是 *vicinanze* 和 *degagne*。各团体在道路的某一区段享有独占运输权，并在成员之间轮流分配货物（*Rod*）。货物在由 *Sustmeister* 经营的公共货栈（*Susten*、*soste*）交接，由其登记、存放和转运。直达运输（*Strackfuhr*）在缴纳费用（*Fuhrleite*）后获准进行。货物责任由驮夫承担，其背后由共同体承担。这一体系一直延续到 1830 年马车道建成，它是现代法律中受监管的承运人、仓储经营人和保税仓库在制度上的前身。

2 注释

1. 驮夫及其共同体的责任：Schulte（同前），第 1 卷。

2. 1911 年 3 月 30 日《瑞士债务法》，SR 220，第 440 条第 1 款（法文文本见 droit-bilingue.ch，<https://droit-bilingue.ch/fr-en/2/22/220-440-655.html>：“Le voiturier est celui qui se charge d'effectuer le transport des choses moyennant salaire”）及第 447 条第 1 款（英译本见 lawbrary.ch，<https://lawbrary.ch/law/art/OR-v2024.01-en-art-447/print>）。
3. HLS，词条“Transportgewerbe”（Fritz Glauser，2015 年 2 月 11 日版本），<https://hls-dhs-dss.ch/de/articles/014052/2015-02-11/>：“Ab ca. 1520 setzten sie an den Verkehrsknotenpunkten sogenannte Faktoren ein, die aus Italien stammten”；自 17 世纪起，这些职位由“mit örtlichen Bürgern”填补，他们后来发展为独立的货运代理（该词条列举了巴塞尔、库尔、卢塞恩、阿尔特多夫和贝林佐纳）。HLS，词条“Gotthardpass”（同前）：“1827-1830 wurde nach Plänen der Ingenieure Francesco Meschini, Carlo Colombara und Karl Emanuel Müller auf der Tessiner Seite das Strassenstück durch die Tremola und auf der ernerischen die Abschnitte von Hospental auf die Passhöhe und durch die Schöllenen fertiggestellt”以及“Ab 1831 wurde der Post- und Personentransport zunächst mit normalen Kutschen und ab 1835 mit Postkutschen durchgeführt; von 1842 an verkehrte zwischen Chiasso und Flüelen täglich eine Postkutsche in beiden Richtungen.”

货物责任

4. 1848 年 9 月 12 日《瑞士联邦宪法》，第 23 条（“Das Zollwesen ist Sache des Bundes”）和第 24 条（以补偿为条件，全部或部分废除陆路和水路通行费以及道路和桥梁费），载 Bundesblatt 1849，<https://www.parlament.ch/centers/documents/de/verfassung-bundesblatt-1849.pdf>。见第 C.I 章。

仅供一般参考。本文不构成法律或税务意见，不能替代针对个案的专业意见，亦不建立律师与客户关系。本文反映截至 2026 年 9 月的法律状况。

在线版本：cn.helveticaregister.com/lugano-liability-for-the-load