

貨物責任

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

馱夫章程對滅失風險作出了分配。一般規則是：在某一 *Sust* 接收貨物的馱夫，須對貨物安全送達下一 *Sust* 承擔責任，除非滅失是由不可抗力（雪崩、洪水、戰爭）或貨物包裝缺陷所致。共同體為其成員提供擔保：馱夫無力賠償時，由 *Port*（運輸合作社）或 *vicinanza* 代為承擔責任，或至少承諾向其追索。¹ 在那個巴塞爾或紐倫堡的商人幾乎無法起訴萊文蒂納一名農民的時代，正是這種集體責任使貨物得以跨越多個司法管轄區運輸。商人的請求權針對的是共同體，並通過條約進一步指向保護該共同體的政府。

現代瑞士運輸法沿用了同樣的風險分配。根據《瑞士債務法》（CO），承運人是指承諾收取報酬而運輸貨物的人（CO 第 440 條）。承運人對貨物的滅失或毀損承擔責任，除非其證明損失系由貨物的性質、託運人或收貨人的過錯或指示，或由一名謹慎承運人盡到應有注意仍無法避免的情形所致（CO 第 447 條）。² 中世紀的章程並未使用這種表述，但它們解決的是同一個問題：將風險置於控制貨物的一方，併為貨主提供一個可靠的債務人。

1 運輸行會的衰落

自 17 世紀起，運輸行會開始承受壓力。商人和貨運代理要求直達運輸，而不斷增長的貨運量超出了每年只工作部分時間的農民馱

夫的運力。烏里和萊文蒂納在收費的前提下允許更多的 *Strackfuhr*（直達運輸），擁有更大馱隊的職業承運人隨之出現。貨運代理行接手了整個行程的組織工作，其在路線樞紐的代理人起初是意大利籍的代辦，自 17 世紀起則由盧塞恩、阿爾特多夫和貝林佐納等地的本地市民擔任。致命一擊來自馬車道：提契諾一側穿越特雷莫拉（Tremola）的路段，以及烏里一側從霍斯彭塔爾（Hospental）至山口和穿越舍倫嫩峽谷（Schöllenen）的路段，於 1827 年至 1830 年間竣工。自 1831 年起，郵件和旅客先以普通馬車運送，自 1835 年起改以郵政馬車運送。自 1842 年起，基亞索（Chiasso）與弗呂倫之間每天雙向開行一班郵政馬車。³ 馬車的載貨量可達騾隊的數倍，且無須在每個 *Sust* 停留。1798 年的海爾維第共和國已宣佈貿易自由，並廢除了許多舊有特權。1848 年的聯邦憲法將關稅定為聯邦事務，並授權聯邦在給予補償的前提下廢除境內關稅以及道路和橋樑通行費，從而消除了大多數地方過境收費的法律基礎。⁴ 馱夫協會以及 *vicinanze* 的運輸職能在一代人之內便消失了。1882 年的聖哥達鐵路徹底終結了馱畜運輸業（見 C.III 章）。

要點。聖哥達的過境運輸由地域性的馱夫協會組織，它們相當於格勞賓登的 *Porten*（運輸合作社）：在烏里和烏爾塞倫是馱夫團體，運輸權屬於公有地成員；在萊文蒂納則是 *vicinanze* 和 *degagne*。各團體在道路的某一區段享有獨佔運輸權，並在成員之間輪流分配貨物（*Rod*）。貨物在由 *Sustmeister* 經營的公共貨棧（*Susten*、*soste*）交接，由其登記、存放和轉運。直達運輸（*Strackfuhr*）在繳納費用（*Fuhrleite*）後獲准進行。貨物責任由馱夫承擔，其背後由共同體承擔。這一體系一直延續到 1830 年馬車道建成，它是現代法律中受監管的承運人、倉儲經營人和保稅倉庫在制度上的前身。

2 註釋

1. 馱夫及其共同體的責任：Schulte（同前），第 1 卷。

Copyright © 2026 Dr Alexander Ressos, TEP - 瑞士律師、香港事務律師、英格蘭及威爾士事務律師。如需了解更多有關瑞士法律、稅務及信託服務的資訊，請瀏覽 www.ressos.ch

2. 1911 年 3 月 30 日《瑞士債務法》，SR 220，第 440 條第 1 款（法文文本見 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 條第 1 款（英譯本見 lawbrary.ch，<https://lawbrary.ch/law/art/OR-v2024.01-en-art-447/print>）。
3. HLS，詞條“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 世紀起，這些職位由“mit örtlichen Bürgern”填補，他們後來發展為獨立的貨運代理（該詞條列舉了巴塞爾、庫爾、盧塞恩、阿爾特多夫和貝林佐納）。HLS，詞條“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.”

貨物責任

4. 1848 年 9 月 12 日《瑞士聯邦憲法》，第 23 條（“Das Zollwesen ist Sache des Bundes”）和第 24 條（以補償為條件，全部或部分廢除陸路和水路通行費以及道路和橋樑費），載 Bundesblatt 1849，<https://www.parlament.ch/centers/documents/de/verfassung-bundesblatt-1849.pdf>。見第 C.I 章。

僅供一般參考。本文不構成法律或稅務意見，不能取代針對個別情況的專業意見，亦不建立律師與客戶關係。本文反映截至 2026 年 9 月的法律狀況。

網上版本：hk.helveticaregister.com/lugano-liability-for-the-load