

Circular From: ALCO 2026/0041

Date: 15 October 2026

扣船保全是否能中断诉讼时效，提单甲板货又该如何标注-[2026]EWCA

Civ 1158

针对索赔申请扣船程序能否中断《海牙-维斯比规则》中的诉讼时效？如何理解《海牙-维斯比规则》第 I 条(c)款中“根据运输合同载明装于甲板”的要求？提单中需对甲板货作出何种程度的标注和识别？就这些问题，此前仲裁庭和英国高院给出了裁判，然而近期发布的上诉法院判决推翻了一审高院的关于甲板货部分的判决（同时维持部分判决），使得对甲板货这类问题的判例又出现了转变。

案件背景：

公司 A（“船东”）是“太古光辉”轮的船东及承运人；公司 B（“提单持有人”）持有四份由船东签发的提单，涉及一批总计 36,934 JAS 立方米的新西兰松木（“货物”）；

货物由该轮从新西兰运往印度某港口；其中两份提单注明部分货物装载于甲板，数量分别为 22,994 件和 11,092 件；

货物于 2019 年 9 月抵达目的港后，在未出示正本提单的情况下，凭租船人提供的保函被放行；提单持有人指控船东错误交货并索赔损失。

尽管提单中包含仲裁条款，提单持有人起初并未启动仲裁。相反，提单持有人于 2020 年 8 月 18 日在新加坡高等法院提起诉讼并申请扣押一艘关联船（“新加坡程序”）。该船被扣押后，在提供担保后获释。

船东成功申请中止新加坡诉讼程序，转而进行仲裁，该决定得到新加坡高等法院和上诉法院的支持。仲裁程序最终于 2020 年 12 月下旬启动，此时距所谓错误交货已逾一年。

主要争议：

1. 新加坡程序是否构成《海牙-维斯比规则》第 III 条第 6 款所称的“suit”，从而中断一年时效的计算？

规则 Article III,6 的原文是：

“Subject to paragraph 6b is the carrier and the ship shall in any event be discharged from all liability whatsoever in respect of the goods, unless suit is brought within one year of their delivery or of the

date when they should have been delivered. This period, however, may be extended if the parties so agree after the cause of action has arisen."

2. 如何理解《海牙-维斯比规则》第 I 条(c)款中“根据运输合同载明装于甲板 *is stated as being carried on deck*”的要求？提单中需对甲板货作出何种程度的记载/识别？如果案件中实际装在甲板上的货物属于这一定义范围，则其将被视为除外情况不适用规则的诉讼时效规定，即不受一年诉讼时效限制。

规则第 I 条(c)款原文

"Article I

In these Rules the following words are employed, with the meanings set out below:

(c) "Goods" includes goods, wares, merchandise, and articles of every kind whatsoever except live animals and cargo which by the contract of carriage is stated as being carried on deck and is so carried."

双方主张

船东主要主张：

1. 新加坡程序仅为获取担保，不构成可实质审理索赔的诉讼，因此不属于第 III 条第 6 款所称的“suit”；
2. 提单应不仅列明数量，还应精确识别哪些货物装于甲板，才能满足“*stated as being carried on deck* / 载明装于甲板”的要求；

提单持有人主要主张：

1. 新加坡程序是合法启动的，应被视为“suit”，从而中断时效；
2. 第 I 条(c)款的识别要求无需过于精确，列明甲板货数量在多数情况下已足够；

仲裁庭裁决：

针对第一个争议点，仲裁庭认为提单持有人扣船仅为担保，不构成“suit”，船东主张该的索赔已因《海牙-维斯比规则》第 III 条第 6 款的一年时效而失效。（该结论有利于船东）

针对第二个争议点，仲裁庭认为甲板货（两份提单注明 22,994 件及 11,092 件在舱面）被认定为已充分注明，该时效限制仅适用于舱内货物，而不适用于甲板货（因为其不属于海牙维斯比规则第 I 条(c)款定义下的“货物”）。（该结论在甲板货索赔上有利于提单持有人）

之后双方均根据《1996 年仲裁法》第 69 条上诉，2023 年 6 月，法院准许就若干法律问题提出上诉。

高院一审判决 [2025] EWHC 1878 (Comm):

船东在第一个问题上胜诉：新加坡程序不构成《海牙-维斯比规则》第 III 条第 6 款所称的“suit”，不中断一年时效；

提单持有人在第二个问题上胜诉：本案中提单已足够明确地载明甲板货，符合第 I 条(c)款要求。

关于第一个问题：

法院区分了实质诉讼（可判定责任）与仅为担保的程序。新加坡程序虽合法启动并涉及扣押关联船，但仅为获取担保，不能决定索赔实质问题，因此不构成“suit”，不中断一年时效。

关于第二个问题：

法院解释了第 I 条(c)款中“载明装于甲板”的含义。其目的在于让提单持有人能判断货物是否适用《海牙-维斯比规则》，从而影响责任与保险。

法院拒绝接受船东关于必须精确识别每一部分甲板货的主张，转而采纳务实、商业化标准，认为是否足够明确应视货物性质与具体情况而定。仲裁员认为提单已足够明确，法院予以尊重。

上诉法院判决 [2026]EWCA Civ 1158:

一、“suit” 的含义：仅限实体程序（维持一审，驳回持有人上诉）

第 III 条第 6 款中的 “suit” 仅指旨在确立责任的实体程序（substantive proceedings to establish liability），不包括仅为获取担保的程序。条文语言强烈表明 “suit” 指实体诉讼/仲裁；时效条款的目的是促使索赔的及时提起和进行（prompt making and pursuit of substantive claims），而非允许无限期拖延。

二、第 I 条(c)款 “stated as being carried on deck”：推翻一审，采纳船东严格标准

本案中，虽然货物为松木，但仲裁庭和一审均查明：货物包含不同体积和价值的木材，提单仅注明 22,994 件和 11,092 件在舱面，未注明具体件号或包裹号。仲裁庭和一审法官均错误地采取了过于宽松的标准。

第 I 条(c)款的语言并未暗示同质货物可免除精确注明要求，因此，第 I 条(c)款 除外未被触发，海牙-维斯比规则适用于全部货物，包括舱面货。由于仲裁提起时已超过一年（且扣船不构成 “suit”），全部索赔均被时效阻断。

部分判决原文：

"In order for the Article I(c) exclusion to be engaged in relation to part only of the cargo consigned by a bill of lading consisting of items of differing value, the statement on the bill must specifically identify the cargo to be carried on deck, such as by parcel number or serial number."

启示：

1. 关于时效中断问题，本案明确了在海牙-维斯比规则下，仅申请扣船或其他财产保全程序不能中断一年诉讼时效。规则第 III 条第 6 款中的"suit"仅指旨在确立责任的实体程序（**substantive proceedings**），不包括仅为获取担保的程序。即，若想中断海牙维斯比规则下的诉讼时效，必须在一年时效内针对索赔本身提起仲裁或诉讼，而非仅依赖扣船等保全措施。

2. 关于甲板货问题，上诉法院推翻了仲裁庭和一审的宽松标准，明确：当提单项下货物包含不同体积或价值的物品时，若要适用第 I 条(c)款除外条款，提单必须具体识别哪些货物装于甲板，例如通过包裹号或件号，使得相关标准更加严格。即，若想甲板上的货物被认定为第 I 条(c)款下的“**stated as being carried on deck**”从而被规则除外适用，在货物规格或价值存在差异的情况下，必须精准标注哪些货物转载于甲板上，严格区分甲板货与舱内货，而非简单的数量说明。

Andrew Liu & Co Ltd