



2026 年 9 月 2 日
编号: Chans advice/270

致: 运输行业从业者

《海牙维斯比规则》与转运

本期我们希望讨论一宗重要的英国法院案例。该案例确立了一项原则，即《海牙维斯比规则》（「规则」）适用于装货港至卸货港之间的整段运输，包括转运港内于岸上进行的作业。该判决由英格兰商事法院（Commercial Court）皇后座法庭（Queen's Bench Division）于 1983 年 10 月 27 日作出，载于 [1984] Vol. 1 Lloyd's Law Reports 317。

本案由托运人 Mayhew Foods Ltd.（「Mayhew」）向承运人 Overseas Containers Ltd.（「OCL」）提出索偿，涉及一批食品货物在运抵目的地后被发现不适宜食用。OCL 承认食品已变质，并承认须就食品变质承担责任，但其依据提单条款寻求限制责任。Mayhew 则主张该运输受《1971 年海上货物运输法》（Carriage of Goods by Sea Act 1971）（「1971 年法案」）及其附载的《规则》所规管，因此合约中的责任限制条款并无效力。

约于 1981 年 11 月 27 日，Mayhew 与 OCL 订立合约，由英国萨塞克斯郡（Sussex）Uckfield 运送一个冷藏货柜的 Mayhew 产品至沙特阿拉伯吉达（Jeddah）。货物包括 1,100 箱（重量 8,685 公斤）鸡肉及火鸡肉部位，其中部分已煮熟，部分未煮熟，另有少量裹面包糠的未煮熟鸡腿。该等货物必须保持在摄氏零下 18 度深度冷冻。双方预期货物将置于冷藏货柜内，由船舶 Benalder 承运。纸箱于 12 月 3 日在 Uckfield 装入冷藏货柜，其后运往 Shoreham，并于 12 月 5 日由名为 Voline 的船舶从 Shoreham 运往 Le Havre，于 12 月 6 日抵达。货柜被卸下后一直留置于 Le Havre，直至 12 月 11 日或 12 日才装上 Benalder。Benalder 于 12 月 21 日抵达吉达，但由于货物腐败并有恶臭液体滴漏，因此不获批准卸货。货柜温度控制原应设定于摄氏零下 18 度，实际却被设定在摄氏正 2 度至正 4 度之间。OCL 承认，由于未能为货柜内货物提供适当冷藏，已构成违反合约、违反作为受托保管人的责任，以及未有合理谨慎照顾货物，亦未有妥善及谨慎地运输、保管及管理货物。

货物损坏情况于吉达被发现后，货柜内货物被重新深度冷冻至所需温度，而货柜则继续留在船上随船前往远东。货柜于 1982 年 2 月 25 日归还 Mayhew。当时食品已被发现不适合人类食用，最终仅以每磅 2 便士出售作动物饲料。

OCL 签发的提单列明 Mayhew 为托运人（shipper），收货人（consignee）为「凭指示」（to order），通知方（notify party）为 United Foods Ltd., Jeddah。货物接收地（place of receipt）为 Mayhew 位于 Uckfield 的场所；交货地（place of delivery）则为吉达某指定泊位。提单显示预定船舶及航次编号为：“Benalder 0418” 预定装货港（intended port of loading）为 Southampton，预定卸货港（intended port of discharge）为 Jeddah。签发地及日期载明：“London 08 12 81” 提单上附有代表 OCL 签署的签名及下打印章：

Shipped on board per ocean vessel Benalder on 12 December 1981 for Overseas Containers Ltd. ...

其后另附一个签名。

提单第 7 条规定补偿计算方式，并设定责任上限为：

每公斤灭失或受损货物毛重最高赔偿 2 美元（US\$2）。

OCL 正是依据此条款，主张其赔偿责任应限于 17,370 美元。

提单第 21 条规定：

运输方法及路线

1/ 承运人可在任何时间且毋须通知货方：

a/ 使用任何运输或仓储方式；

b/ 将货物由一种运输工具转移至另一种运输工具，包括转运（transhipment），或由提单正面所载船舶以外之船舶，或任何其他运输工具承运；

d/ 在任何地点或港口装卸货物（不论该港口是否列明为装货港或卸货港），并可于该地点或港口储存货物。

2/ 承运人可因任何目的行使上述权利。凡依据第 1 款采取之措施，或因此引起之延误，均视为属于合约运输范围，且不构成偏航（deviation）。

为支持其依据第 7 条将责任限制于每公斤 2 美元，OCL 提出以下主张：

1. 《规则》在货物于 1981 年 12 月 11 日或 12 日于 Le Havre 装上 Benalder 前并不适用；
2. 即使《1971 年法案》及《规则》适用于 Shoreham 至 Le Havre 之海运航段，但当货物在 Le Havre 岸上存放期间则不适用；
3. 在《1971 年法案》及《规则》不适用期间，OCL 有权依据提单第 7 条限制责任；
4. 至货物于 Le Havre 装上 Benalder 时，货物已经严重变质，因此其后 Mayhew 并未因 OCL 未能冷藏而再遭受任何额外损失。

第一项主张建基于以下论点：

提单所涉及的是由 Benalder 承载的运输，因提单列明该船舶及相关印章。该装船行为发生于 Le Havre。Shoreham 至 Le Havre 的海运航段并无签发提单，因此提单并不涵盖该航段。故 Mayhew 不能在货物装上提单所指定船舶之前援引《1971 年法案》及《规则》。

法官不接受该主张。法官认为，合同内容是将货物由 Uckfield 运往 Jeddah。《规则》不适用于在货物装船前之内陆运输，因根据《1971 年法案》第 1(3)条，其仅就海上货物运输具法律效力。然而，合同明确规定货物会在英国港口装船。原本拟于 Southampton 装船，最终于 Shoreham 装船。货物一经装船，《1971 年法案》及《规则》即明显适用。货柜离开英国的船舶并非 Benalder 并不重要，因 OCL 拥有更换船舶或转运之权利，而 Benalder 仅为预定船舶。提单在货物抵达 Le Havre 数日后才签发，并列明 Benalder 及 Southampton 为预定船舶及装货港，亦无关重要。双方显然预期及拟定会签发提单，而提单签发后仅是证明先前已成立之合同。由于提单于缔约国签发，且规定由缔约国港口起运，因此法官认为《规则》于货物在 Shoreham 装船后即开始适用。

OCL 第二项主张是，《1971 年法案》及《规则》仅适用于：

「与船舶海上货物运输有关及相关之事项……」

其论点为，即使该法例规管 Shoreham 至 Le Havre 的运输，但货物在 Le Havre 岸上存放期间并不属于海上货物运输，因此不受《规则》规管。

法官指出，《规则》确实不适用于装货港之前或卸货港之后的运输或储存，因那属于内陆运输而非海运。然而，在装货港与卸货港之间，即使第 21 条措辞广泛，合同本质仍是海上运输合同。倘若在该运输过程中，OCL 选择行使其合同权利进行卸货、储存及转运，则该等行为属于《1971 年法案》所指：「与船舶海上货物运输有关及相关之事项」亦属提单第 21(2)条所指：「合约运输范围之内」。法官认为，若 OCL 仅因先把货物运至 Le Havre 储存后再转运，便可免除原本须承担的责任，将会令

人十分意外。尤其 Mayhew 根本不知道货物会先运往 Le Havre。因此法官裁定：《规则》自货物于 Shoreham 装船起已开始适用，并持续有效直至在 Jeddah 卸货为止。只要货物损坏发生于 Shoreham 装船之后，即使发生在装上 Benalder 前后任何时候亦无分别。

法官接受 OCL 专家证据，认为货物自 12 月 4 日至 11 日期间大部分时间一直受热。法官亦接受专家意见，认为于 12 月 8 日至 10 日间，货物处于最终解冻阶段并持续吸收热量，导致绝大部分货物于 12 月 11 日初已完全解冻。截至 12 月 11 日，部分未煮熟产品已在该状态下维持数日，而大部分货物亦已维持一至两天。

关于 Mayhew 可追回之损害赔偿额，其原先索偿基础为向 United Foods Ltd. 于吉达出售货物之 C.I.F. 发票价格，并扣除动物饲料出售所得。其后又将该价格提高 25%。根据《规则》第 IV 条第 5(b) 款：

可追回总额应按照货物依合同于船舶卸货地及卸货时间的价值计算。货物价值应以商品交易所价格计算；若无该价格，则依现行市场价格；若两者皆无，则参照同类及同质量货物之正常价值。

为证明货物价值、市场价格或正常价值，Mayhew 依赖 United Foods Ltd. 的一封信件，说明其通常采用的利润率。法官认为，即使该信件可作为证据，其亦未能证明货物价值或市场价格，而且无法得知其描述的是批发还是零售价格。此外亦没有其他证据。在此证据不足的情况下，法官认为 Mayhew 只能获得：C.I.F. 发票价格减去动物饲料售价 即：£27,985.02 因此法院判 Mayhew 胜诉，获判该金额赔偿。

如对本案例有任何疑问，或希望索取判决书副本，欢迎与我们联系。

Simon Chan

董事

电邮: simonchan@smicsl.com

Richard Chan

董事

电邮: richardchan@smicsl.com

23/F, Excel Centre, 483A Castle Peak Road, Lai Chi Kok, Kowloon, Hong Kong
香港九龙荔枝角青山道 483A 卓汇中心 23 楼 电话: 2299 5566 传真: 2866 7096

电邮: gm@smicsl.com 网站: www.sun-mobility.com

CTB A MEMBER OF THE HONG KONG CONFEDERATION OF INSURANCE BROKERS

香港保险顾问联合会会员



如阁下不希望继续接收我们未来的每月通讯，请将传真退回，并在标题中注明“取消订阅”，同时请注明阁下的传真号码，以便我们将阁下从通讯名单中删除。

本期《Chans Advice》中文译本内容完全由人工智能（AI）生成，SMIC 未就其内容作出任何修订。读者应参阅本期《Chans Advice》英文版本以确定其原本意思。