



2026 年 9 月 2 日
編號：Chans advice/270

致：運輸行業從業者

《海牙維斯比規則》與轉運

本期我們希望討論一宗重要的英國法院案例。該案例確立了一項原則，即《海牙維斯比規則》（「規則」）適用於裝貨港至卸貨港之間的整段運輸，包括轉運港內於岸上進行的作業。該判決由英格蘭商事法院（Commercial Court）皇后座法庭（Queen's Bench Division）於 1983 年 10 月 27 日作出，載於[1984] Vol. 1 Lloyd's Law Reports 317。

本案由託運人 Mayhew Foods Ltd.（「Mayhew」）向承運人 Overseas Containers Ltd.（「OCL」）提出索償，涉及一批食品貨物在運抵目的地後被發現不適宜食用。OCL 承認食品已變質，並承認須就食品變質承擔責任，但其依據提單條款尋求限制責任。Mayhew 則主張該運輸受《1971 年海上貨物運輸法》（Carriage of Goods by Sea Act 1971）（「1971 年法案」）及其附載的《規則》所規管，因此合約中的責任限制條款並無效力。

約於 1981 年 11 月 27 日，Mayhew 與 OCL 訂立合約，由英國薩塞克斯郡（Sussex）Uckfield 運送一個冷藏貨櫃的 Mayhew 產品至沙特阿拉伯吉達（Jeddah）。貨物包括 1,100 箱（重量 8,685 公斤）雞肉及火雞肉部位，其中部分已煮熟，部分未煮熟，另有少量裹麵包糠的未煮熟雞腿。該等貨物必須保持在攝氏零下 18 度深度冷凍。雙方預期貨物將置於冷藏貨櫃內，由船舶 Benalder 承運。紙箱於 12 月 3 日在 Uckfield 裝入冷藏貨櫃，其後運往 Shoreham，並於 12 月 5 日由名為 Voline 的船舶從 Shoreham 運往 Le Havre，於 12 月 6 日抵達。貨櫃被卸下後一直留置於 Le Havre，直至 12 月 11 日或 12 日才裝上 Benalder。Benalder 於 12 月 21 日抵達吉達，但由於貨物腐敗並有惡臭液體滴漏，因此不獲批准卸貨。貨櫃溫度控制原應設定於攝氏零下 18 度，實際卻被設定在攝氏正 2 度至正 4 度之間。OCL 承認，由於未能為貨櫃內貨物提供適當冷藏，已構成違反合約、違反作為受託保管人的責任，以及未有合理謹慎照顧貨物，亦未有妥善及謹慎地運輸、保管及管理貨物。

貨物損壞情況於吉達被發現後，貨櫃內貨物被重新深度冷凍至所需溫度，而貨櫃則繼續留在船上隨船前往遠東。貨櫃於 1982 年 2 月 25 日歸還 Mayhew。當時食品已被發現不適合人類食用，最終僅以每磅 2 便士出售作動物飼料。

OCL 簽發的提單列明 Mayhew 為託運人（shipper），收貨人（consignee）為「憑指示」（to order），通知方（notify party）為 United Foods Ltd., Jeddah。貨物接收地（place of receipt）為 Mayhew 位於 Uckfield 的場所；交貨地（place of delivery）則為吉達某指定泊位。提單顯示預定船舶及航次編號為：“Benalder 0418” 預定裝貨港（intended port of loading）為 Southampton，預定卸貨港（intended port of discharge）為 Jeddah。簽發地及日期載明：“London 08 12 81” 提單上附有代表 OCL 簽署的簽名及下列印章：

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

其後另附一個簽名。

提單第 7 條規定補償計算方式，並設定責任上限為：

每公斤滅失或受損貨物毛重最高賠償 2 美元（US\$2）。

OCL 正是依據此條款，主張其賠償責任應限於 17,370 美元。

提單第 21 條規定：

運輸方法及路線

1/ 承運人可在任何時間且毋須通知貨方：

a/ 使用任何運輸或倉儲方式；

b/ 將貨物由一種運輸工具轉移至另一種運輸工具，包括轉運（transhipment），或由提單正面所載船舶以外之船舶，或任何其他運輸工具承運；

d/ 在任何地點或港口裝卸貨物（不論該港口是否列明為裝貨港或卸貨港），並可於該地點或港口儲存貨物。

2/ 承運人可因任何目的行使上述權利。凡依據第 1 款採取之措施，或因此引起之延誤，均視為屬於合約運輸範圍，且不構成偏航（deviation）。

為支持其依據第 7 條將責任限制於每公斤 2 美元，OCL 提出以下主張：

1. 《規則》在貨物於 1981 年 12 月 11 日或 12 日於 Le Havre 裝上 Benalder 前並不適用；
2. 即使《1971 年法案》及《規則》適用於 Shoreham 至 Le Havre 之海運航段，但當貨物在 Le Havre 岸上存放期間則不適用；
3. 在《1971 年法案》及《規則》不適用期間，OCL 有權依據提單第 7 條限制責任；
4. 至貨物於 Le Havre 裝上 Benalder 時，貨物已經嚴重變質，因此其後 Mayhew 並未因 OCL 未能冷藏而再遭受任何額外損失。

第一項主張建基於以下論點：

提單所涉及的是由 Benalder 承載的運輸，因提單列明該船舶及相關印章。該裝船行為發生於 Le Havre。Shoreham 至 Le Havre 的海運航段並無簽發提單，因此提單並不涵蓋該航段。故 Mayhew 不能在貨物裝上提單所指定船舶之前援引《1971 年法案》及《規則》。

法官不接受該主張。法官認為，合同內容是將貨物由 Uckfield 運往 Jeddah。《規則》不適用於在貨物裝船前之內陸運輸，因根據《1971 年法案》第 1(3)條，其僅就海上貨物運輸具法律效力。然而，合同明確規定貨物會在英國港口裝船。原本擬於 Southampton 裝船，最終於 Shoreham 裝船。貨物一經裝船，《1971 年法案》及《規則》即明顯適用。貨櫃離開英國的船舶並非 Benalder 並不重要，因 OCL 擁有更換船舶或轉運之權利，而 Benalder 僅為預定船舶。提單在貨物抵達 Le Havre 數日後才簽發，並列明 Benalder 及 Southampton 為預定船舶及裝貨港，亦無關重要。雙方顯然預期及擬定會簽發提單，而提單簽發後僅是證明先前已成立之合同。由於提單於締約國簽發，且規定由締約國港口起運，因此法官認為《規則》於貨物在 Shoreham 裝船後即開始適用。

OCL 第二項主張是，《1971 年法案》及《規則》僅適用於：

「與船舶海上貨物運輸有關及相關之事項……」

其論點為，即使該法例規管 Shoreham 至 Le Havre 的運輸，但貨物在 Le Havre 岸上存放期間並不屬於海上貨物運輸，因此不受《規則》規管。

法官指出，《規則》確實不適用於裝貨港之前或卸貨港之後的運輸或儲存，因那屬於內陸運輸而非海運。然而，在裝貨港與卸貨港之間，即使第 21 條措辭廣泛，合同本質仍是海上運輸合同。倘若在該運輸過程中，OCL 選擇行使其合同權利進行卸貨、儲存及轉運，則該等行為屬於《1971 年法案》所指：「與船舶海上貨物運輸有關及相關之事項」亦屬提單第 21(2)條所指：「合約運輸範圍之內」。法官認為，若 OCL 僅因先把貨物運至 Le Havre 儲存後再轉運，便可免除原本須承擔的責任，將會令

人十分意外。尤其 Mayhew 根本不知道貨物會先運往 Le Havre。因此法官裁定：《規則》自貨物於 Shoreham 裝船起已開始適用，並持續有效直至在 Jeddah 卸貨為止。只要貨物損壞發生於 Shoreham 裝船之後，即使發生在裝上 Benalder 前後任何時候亦無分別。

法官接受 OCL 專家證據，認為貨物自 12 月 4 日至 11 日期間大部分時間一直受熱。法官亦接受專家意見，認為於 12 月 8 日至 10 日間，貨物處於最終解凍階段並持續吸收熱量，導致絕大部分貨物於 12 月 11 日初已完全解凍。截至 12 月 11 日，部分未煮熟產品已在該狀態下維持數日，而大部分貨物亦已維持一至兩天。

關於 Mayhew 可追回之損害賠償額，其原先索償基礎為向 United Foods Ltd. 於吉達出售貨物之 C.I.F. 發票價格，並扣除動物飼料出售所得。其後又將該價格提高 25%。根據《規則》第 IV 條第 5(b) 款：

可追回總額應按照貨物依合同於船舶卸貨地及卸貨時間的價值計算。貨物價值應以商品交易所價格計算；若無該價格，則依現行市場價格；若兩者皆無，則參照同類及同品質貨物之正常價值。

為證明貨物價值、市場價格或正常價值，Mayhew 依賴 United Foods Ltd. 的一封信件，說明其通常採用的利潤率。法官認為，即使該信件可作為證據，其亦未能證明貨物價值或市場價格，而且無法得知其描述的是批發還是零售價格。此外亦沒有其他證據。在此證據不足的情況下，法官認為 Mayhew 只能獲得：C.I.F. 發票價格減去動物飼料售價 即：£27,985.02 因此法院判 Mayhew 勝訴，獲判該金額賠償。

如對本案例有任何疑問，或希望索取判決書副本，歡迎與我們聯絡。

Simon Chan

董事

電郵: simonchan@smicsl.com

Richard Chan

董事

電郵: richardchan@smicsl.com

23/F, Excel Centre, 483A Castle Peak Road, Lai Chi Kok, Kowloon, Hong Kong
香港九龍荔枝角青山道 483A 卓匯中心 23 樓 電話: 2299 5566 傳真: 2866 7096

電郵: gm@smicsl.com 網站: www.sun-mobility.com

CIB A MEMBER OF THE HONG KONG CONFEDERATION OF INSURANCE BROKERS

香港保險顧問聯會會員



如閣下不希望繼續接收我們未來的每月通訊，請將傳真退回，並在標題中注明“取消訂閱”，同時請注明閣下的傳真號碼，以便我們將閣下從通訊名單中刪除。

本期《Chans Advice》中文譯本內容完全由人工智能（AI）生成，SMIC 未就其內容作出任何修訂。讀者應參閱本期《Chans Advice》英文版本以確定其原本意思。