



本期專題

船東可否在保險已涵蓋共同海損的情況下向貨主索償？

簡介

假如船隻不幸被海盜擄持，船東或須向海盜支付贖金，船隻方可獲釋，繼續航行。最近在英國 *Herculito Maritime Ltd v Gunvor International BV* [2020] EWHC 3318 (Comm) 一案中，商事法庭（「法院」）審視了兩個爭論點：一個是關於是否可以把戰爭風險條款納入提單的新爭論點；另一個是在提單已納入租船合同所訂明保單的情況下，船東是否可以向貨主追討其共同海損分擔損失。

背景

Herculito Maritime Limited（「船東」）將「POLAR」號（「該船隻」）出租予 Clearlake Shipping Limited（「租船人」）以運載約 69,000 噸燃油。在船東與租船人訂立的協議（「該租船合同」）中，包含了一項採用經修訂 BPVOY4 格式的戰爭風險條款、一項附加的戰爭風險條款及一項亞丁灣條款（統

稱「受爭議條款」）。船東已投購全年船殼和機械及戰爭風險保單，而海盜事件屬於其中的承保項目。雙方透過提單的納入條款，將租船合同的條款納入提單（「提單」）。在航程期間，該船隻在亞丁灣遭索馬里海盜擄持及索取贖金。在船東支付 770 萬美元的贖金後，該船隻獲釋。其後，船東向 Gunvor International BV（「貨主」）申索 480 萬美元的共同海損。貨主拒絕付款，於是船東向貨主提出仲裁。

在仲裁中，仲裁庭裁定，由於該租船合同的受爭議條款已納入提單，而船東已同意向保險人索償，故船東無須就贖金款項支付任何共同海損。船東其後就仲裁庭的裁決提出上訴。在上訴時，船東向法院提出兩個法律問題，分別是：

1. 該租船合同的條款是否已納入提單；及
2. 船東是否已同意根據提單只向其保險人（而

非貨主) 追討共同海損。

裁決

第一個爭論點

法院跟從 The Miramar [1984] 1 AC 676 一案關於把條款納入提單的原則，認為即使條款直接地與貨物的運輸、運載或交付密切相關，並按照有關條款向租船人施加責任，亦不得假定條款將會納入提單。尤其值得注意的是，法院指出應小心研究合同條款，方可判斷是否需要修改或替代任何條款。法院亦表示其會避免機械式地納入與提單不相符的條款。

在本案中，儘管納入條款的字眼足以涵蓋所有受爭議條款，但法院認為唯一對提單各方具有約束力的受爭議條款，是船東獲賦予不完成航程或偏離慣常或預期路線的自由。其他受爭議條款（即假如船東行使若干自由，則要求貨主支付高於議定運費的費用）不具有約束力，因為有關金額屬未知及並無上限，這不符合貨主根據該租船合同支付運費的責任，貨主不大可能會同意有關責任。因此，法院就納入條款這一點得出與仲裁庭不同的結論。

第二個爭論點

根據上訴法院法官 Longmore 在 Ocean Victory [2017] 1 WLR 1793 一案中解釋，如合約規定某一方投保，則訂約各方已同意向保險人而非對方索償。法院認為，Ocean Victory 案的原則亦適用於共同海損分擔。

按照該租船合同的解釋，船東已同意就戰爭風險投保，而租船人已同意支付保費。除非有充分的

抵銷理由，否則便假定各方已同意只向保險人追討共同海損。因此，船東不得向租船人追討共同海損。



然而，貨主的處境與租船人不同，貨主並非該租船合同的訂約方。此外，提單並無述明貨主同意支付保費。因此，不可將貨主視為已支付保費以免除其分擔共同海損的責任。因此，法院裁定貨主可在船東提出的共同海損申索中成為被告人，並且推翻仲裁庭的裁決。

要點

由於海盜劫持船隻事件現時已經減少，本案的判決應該不會引發大量申索共同海損的案件，惟預期將在關於納入條款及申索損害賠償權利的案件中獲廣泛引用。租船合同的條款不時會納入提單。本案的判決提醒租船合同及提單的草擬人，儘管納入條款看似簡單直接，但仍應留意租船合同與提單是否有任何不相符的地方。此外，提單持有人應注意，他們並不像租船人般在支付保費後受到保障。



委內瑞拉利用轉售油輪規避原油制裁

委內瑞拉利用多艘中國及越南籍油輪規避制裁，恢復原油出口。過去 6 個月，有匿名或身份不明的中東及中國人士低調買入多艘油輪，包括先前由中國石油集團擁有的中國籍油輪「Xing Ye」號 (IMO 9590058)、「Yong Le」號 (IMO 9623257) 及「Thousand Sunny」號 (IMO 9623269)，並隨即把油輪駛至委內瑞拉運載原油出口。

買賣經紀表示，中東及中國買家素來用高價買入陳舊油輪著稱，然後利用該等船隻從事違反制裁令的原油運輸業務。他們利用這種最新的手法逃避制裁，規避美國對委內瑞拉實施的嚴格原油出口監控。多家俄羅斯石油交易商去年已因為協助委內瑞拉掩飾向中國出售原油而被美國制裁。



美國向一間伊朗航運公司發出最新制裁令

2021 年 1 月 5 日，美國國務院及財政部對 Islamic Republic of Iran Shipping Lines 的附屬公司以及其執行官實施制裁，以作擴大對伊朗金屬行業相關公司的制裁範圍的措施之一。美國前國務卿蓬佩奧發表聲明：「美國對與伊朗金屬行業有關的 17 間公司及 1 名個人實施制裁。伊朗政權利用其金屬行業的收入資助其在世界各地破壞穩定的活動。」伊朗 Hafez Darya Arya Shipping Company 及其首席執行官 Majid Sajdeh 以及中國開封平煤新型炭材料科技有限公司均被列入制裁名單。上述兩間公司被指向早前已被列入財政部的特別指定國民名單的兩間伊朗公司 South Kaveh Steel Co 及 Arfa Iron and Steel Co. 出售和供應石墨。

另外，多間公司亦因為在伊朗鋼鐵行業營運，或擁有或控制在有關行業營運的公司，而被列入制裁名單。其中，英國 GMI Projects Ltd 及位於中國的 World Mining Industry Co 均榜上有名。根據制裁令，被制裁公司在美國境內或由美國人管有或控制的所有財產或財產權益，均須被凍結以及向外國資產控制辦公室報告。



中谷推出 7 億美元的貨櫃船預訂計劃

專營國內貨櫃航運的中國公司中谷物流宣布，計劃建造最多 18 艘巴拿馬型貨櫃船。有關項目的最高價值為人民幣 45 億元 (6.936 億美元)，當中涵蓋 12 艘 4,600 teu 的貨櫃船，以及建造不多於 6 艘相同大小船隻的選擇權。申萬宏源證券的 Yan Hai 表示，有關項目的其中一個目的是滿足中國以貨櫃運載乾散貨 (例如煤) 日益增加的需求。該運輸模式被視為更環保及高效的方法，把能源商品及原材料運至廠房已遷往的內陸城市。

申萬宏源證券在近期報告中進一步指出，生產基地搬遷將會刺激對貨櫃聯運物流的需求。隨著鐵路及河港等基礎建設改善，預期末來 10 年中國國內的貨櫃船運輸量增長將較國內生產總值增長高出 2 個百分點。中谷表示，該項目將有助鞏固其在中國航運市場的領導地位、提高營運效率、減低成本以及排放量。倘若中谷行使建造貨櫃船的選擇權，則未來 2 至 4 年預定交付的新貨櫃船將佔其現有運載力接近 50%。

BP 向中國進口首批再氣化液化天然氣

BP 將首批再氣化液化天然氣 (regasified LNG) 運到廣東大鵬液化天然氣接收站，交付給中國客戶，標誌著石油巨頭與中國客戶訂立直接供應合約的開端。排水量為 17.3 萬立方米的液化天然氣油輪「British Sponsor」號 (IMO 9766580) 於 2021 年 1 月 19 日抵達廣東，並於 2021 年 1 月 24 日完成卸載從美國 Freeport LNG 項目採購的再氣化液化天然氣。

上述交付源自 BP 去年宣布由 2021 年起與新奧集團及佛燃能源訂立為期兩年的協議，供應自液化天然氣再氣化而來的管道燃氣，由一間國際石油公司在中國將液化天然氣再氣化，以直接供應給客戶。此項交易屬同類交易的首例。

兩名中國客戶均已承諾每年採購 30 萬噸的管道燃氣。BP 在廣東大鵬接收站持有股份，每年的再氣化產能為 60 萬噸。此外，BP 亦就 Freeport LNG (位於美國得克薩斯州) 230 萬億英國熱能單位的液化產能訂立一份為期 20 年的合約。「British Sponsor」號是 BP 投資用作從美國出口貨物的 6 艘液化天然氣油輪之一。



Owner and/or Demise Charterer of the Vessel "Royal Arsenal" v Owner and/or Demise Charterer of the Vessel "Echo Star"

[2020] SGHC 200

本案的爭論點是，在針對船隻的對物海事訴訟中，如指明「[X] 號的船東」為被告人，而在引起訴訟因由的事件發生後至令狀送達前的期間，有關船隻的擁有權有所變更，那麼誰才應該登錄為應訴的被告人。新加坡高等法院藉此機會澄清，在此情況下，應由新船東還是舊船東登錄應訴。

2019 年 4 月，原告人擁有的「Royal Arsenal」號與「Echo Star」號（「該船隻」）相撞。事發時，該船隻由 Sea Dolphin Co., Ltd（「Sea Dolphin」）擁有，原名為「Gas Infinity」號。其後於 2019 年 7 月，Sea Dolphin 根據其與 Cepheus Limited（「Cepheus」）於 2019 年 6 月 25 日訂立的協議備忘錄將該船隻售予 Cepheus。Cepheus 將該船隻改名為「Echo Star」號，而 Cepheus 並不牽涉在撞船意外中。

於 2019 年 11 月 6 日，原告人就撞船意外對「『ECHO STAR』號船隻」提出起訴以追討損害賠償，並指明被告人為「『ECHO STAR』號船隻（IMO 編號 9134294）的船東及 / 或轉管租船人」。於 2019 年 11 月 15 日，Cepheus 的代表律師向法院提交應訴備忘錄，登錄 Cepheus（即令狀所述的該船隻的船東）為被告人。Cepheus 於 2019 年 12 月 20 日向法院繳存保證金，以解除該船隻的扣押。翌月，上述律師再代表 Sea Dolphin 登錄應訴，及後要求原告人同意以下事項：

1. 准許 Cepheus 撤銷其作為被告人的應訴備忘錄，理由為該備忘錄是錯誤提交的；及
2. 准許 Cepheus 改為以介入人身分介入本案並登錄應訴。

然而，原告人的律師拒絕上述要求。Cepheus 的律師則成功向法院申請命令。原告人不服上訴。

上訴法院需審理的主要爭論點為：

1. 誰應登錄為本案被告人應訴；及
2. 是否應准許 Cepheus 撤銷以被告人身分應訴，並准許其介入本案。

正確的被告人是 Sea Dolphin 還是 Cepheus？

要是涉事船隻的擁有權未曾變更，本案就只是一宗簡單直接的案件：正確的被告人就是在法律程序展開之日（即對物令狀（「該令狀」）發出之日）的船東。然而，本案的不尋常之處在於，在撞船意外發生後至該令狀發出前的期間，船隻的擁有權改變了。

原告人認為，Cepheus 已正確地登錄為被告人，因為在該令狀發出當日 Cepheus 確實是該船隻的擁有人。原告人又認為，因為海事留置權是容許向一名沒有個人責任及不知情的真誠買家強制執行，所以

Cepheus 在向法院繳存損害賠償後，只需要 Sea Dolphin 作出彌償便可。

然而，上訴法院認為需要就海事留置權考慮程序、具體化及過失這三個問題。

首先，就過失而言，上訴法院認為，假如損害留置權會令其後真誠購買涉事船隻的買家成為被告人，那是不正確的。由於本案是以對物令狀的方式展開，假如 Cepheus 沒有登錄應訴，法院的任何裁決都僅可對該船隻本身強制執行；然而，由於 Cepheus 已登錄為本案的被告人，法院的任何裁決均變為亦可同時對人（即 Cepheus）強制執行。上訴法院認為，在某人 / 公司完全不涉及撞船意外的情況下要求該人 / 公司就基於過失的申索負責，是十分荒謬的。

從本案的案情來看，該留置權是由於 Sea Dolphin 的員工在駕駛該船隻時的過失或疏忽而起的，所以 Sea Dolphin 才是過失的一方。因此，原告人作為受害一方，應就其蒙受的損失要求 Sea Dolphin 提供保證金，並要求其出庭回應申索，即使該船隻的擁有權其後變更亦然。

最後，上訴法院重申，損害留置權是在撞船意外發生後隨即產生，而在對物訴訟展開之時具體化的。因此，Sea Dolphin 才是應該就撞船損毀申索承擔責任的一方，因為它是該船隻發生意外時的擁有人。

基於上述原因，上訴法院裁定，即使該船隻的擁有權在對物令狀發出之前已變更，但本案正確的被告人仍應是 Sea Dolphin 而非 Cepheus，故裁定 Cepheus 只是在對物訴訟中的被扣押財物中擁有權益的一方，並批准 Cepheus 改為登錄為介入人。



SK Shipping Europe PLC v. (3) Capital VLCC 3 Corp and (5) Capital Maritime and Trading Corp (C Challenger)

[2020] EWHC 3448 (Comm)

本案說明了即使租船合同涉及失實陳述，但如果租船人透過繼續履行其合同責任而確認了該租船合同，那麼租船人便無權撤銷租船合同。

本案的索償人 SK Shipping Europe (「船東」) 於 2016 年 11 月決定將其「C Challenger」號 (「該船隻」) 長期出租。就定期租船合同而言，船東一般會向經紀提供船隻的速度及耗油量表現等資料，以便提出要約。其後於 2016 年 12 月，第三被告人 Capital VLCC (「租船人」) 及船東與第五被告人 Capital Maritime 經磋商後訂立了一份為期兩年的定期租船合同 (「該租船合同」)。Capital Maritime 是租船人在該租船合同下的責任的擔保人。關於該船隻的表現和耗油量的保證均以標準格式訂明。



船東於 2017 年 2 月交付該船隻，該租船合同亦告開始。但在租船期間，該船隻耗用的燃油量多於保證的水平。租船人曾於 2017 年 3 月就此提出投訴，但其後仍繼續使用該船隻。

直至 2017 年 9 月，租船人才拒絕再給予該船隻指示，並於 2017 年 10 月宣稱基於船東失實陳述及 / 或毀約性違約而撤銷該租船合同。其後，船東提出法律訴訟，就違反該租船合同追討損害賠償。

租船人提出抗辯，指船東就該船隻的表現作出了欺詐性失實陳述，從而誘使租船人與船東訂立該租船合同。

法院需審理的主要問題之一，是租船人有否藉行為而確認該租船合同的有效及合法性。

確認租船合同

自 2017 年 2 月中開始，租船人已知道該船隻的實際耗油量比保證耗油量高出一截。證據亦顯示，租船人翌月已審視情況，並得出該船隻的耗油量有失實陳述的結論。這表示租船人早於 2017 年 3 月已知悉失實陳述一事，而不僅是有所懷疑。法院進一步指出，租船人事實上於 2017 年 7 月 13 日已向船東發出一封電郵，以證實其立場和提出其指控，並表明其有權撤銷該租船合同。在考慮合同是否獲確認時，法院會考慮守約方是否貫徹地保留其權利。租船人知道自己有撤銷合同的權利，但卻藉以下行為毫不含糊地選擇維持合同有效：(1) 繼續給予該船隻指示，採用該船隻；(2) 定期從租金作出扣減；及 (3) 在其與船東的往來書信及通訊中明確保留其權利約 6 至 7 個月。上述行為與租船人聲稱撤銷該租船合同的意向南轅北轍，因此法院裁定，租船人已藉行為確認該租船合同，並喪失撤銷該租船合同的權利。



Grace Ocean Private Limited v COFCO Global Harvest (Zhangjiagang) Trading Co., Ltd., MV "Bulk Poland"

[2020] EWHC 3343 (Comm)

本案涉及延續一項由英國法院發出，禁止在中國法院提出違反倫敦仲裁協議的訴訟的禁訴令。該仲裁協議明文納入了提單，並受英國法律管轄。

Grace Ocean (「索償人」) 是一間在新加坡註冊成立的公司，它是「Bulk Poland」號(「該船隻」)的船東，亦是一批由巴西運往中國的散裝巴西大豆(「該批貨物」)的合約承運人。該批貨物以四張日期為 2019 年 7 月 1 日的提單(「提單」)為證。而 COFCO Global Harvest(「答辯人」)是一間中國公司，是提單正本持有人及該批貨物的收貨人。

該船隻受到三份海事合同(租船合同)規限，每份合同的條款均已納入提單。其中一份租船合同明確載有條款，指明 (1) 提單雙方之間產生的任何爭議受英國法律管限，及 (2) 任何仲裁程序將於倫敦進行。



於 2019 年 8 月 14 日，該批貨物在中國龍口市卸貨。答辯人接收了貨物，但其後指該批貨物受熱損壞，聲言將扣押該船隻。答辯人在青島海事法院向索償人提出申索(「中國訴訟」)，但索償人認為中國訴訟違反了已納入提單的仲裁協議。於是索償人向英國法院申請發出臨時禁訴令，以禁止答辯人進行中國訴訟，並於 2020 年 10 月 12 日獲法院按無需通知的基礎發出該命令。

英國法院在提訊日作出頒下裁決，訂明非正審申請的相關法律原則。請求非正審濟助的申請人必須證明「其案情很大可能是正確的」。如果能達到此門檻，則通常須由答辯人證明有強烈理由不應發出禁制令。

提單明文納入了一份受英國法律管限的租船合同，這等於明文選擇了同時以英國法律為提單的適用法律。此外，提單亦採用了明確字詞，具體地將仲裁條款納入提單。故此英國法院信納提單載有英國法律及仲裁協議，而除非有妥善或強烈的相反理由，否則法院通常會發出禁訴令。因此，英國法院裁定答辯人受到仲裁條款約束，提出中國訴訟明顯違反仲裁條款。由於此案屬於損害賠償並非充分補救方法的情況，因此法院裁定維持禁訴令。

《美港國際航運協議》告終對航運業界有何影響？

簡介

2020年8月19日，時任美國總統特朗普宣布終止《美國與香港國際航運協議》（《航運協議》），作為他於2020年7月14日就香港關係正常化發出的行政命令所提出的政策之一。其後美國財政部及國稅局於2020年10月20日宣布，《航運協議》將於2021年1月1日正式終止。

香港和美國的航運稅制是怎樣的？

美國

美國的航運稅制根據《美國國內稅收法》（《稅收法》）第887條制定，其規定非居民的外國個人或外國公司須繳納相等於在有關課稅年度其總運輸入息的4%。就前往或來自美國的航程而言，「美國來源的總運輸入息」是指所有歸因於運輸的入息的50%（「來源總運輸入息」）。至於出發地和目的地皆為美國的航程，其所有歸因於運輸的入息均被視為得自美國境內來源。

另一方面，如果外國公司在美國境內設有固定營業地點並參與賺取來源總運輸入息，而大致上所有來源總運輸入息均歸屬於定期班次的運輸，該外國公司須被視為實際上與在美國經營的貿易或業務有關連。就此而言，該外國公司須繳納21%的企業入息稅，而非4%的總運輸入息稅。

香港

香港的稅制採用「地域來源原則」，僅就源自香港境內的入息徵稅。規管航運利得稅的法例條文為《稅務條例》第23B條，該條規定，船舶擁有人或在香港經營船舶租賃或營運業務的人士，須繳納利得稅。《稅務條例》進一步訂明，船舶擁有人

在以下情況下被視為在香港經營航運業務：

1. 擁有船舶的業務通常是在香港以內加以控制或管理的；
2. 船舶擁有人是在香港成立的法團公司；或
3. 船舶擁有人所擁有的任何船舶在香港水域內任何地點停留（但因附帶性質而停留的情況除外）。

目前利得稅稅率定為應評稅利潤的16%，而應評稅利潤僅基於有關法團的香港航運入息部分計算。

《航運協議》終止前的美港稅務豁免安排是怎樣的？

為減低香港及美國船舶營運者的整體稅務負擔，並提升他們在國際上的競爭力，香港和美國政府於1989年透過外交照會（即《航運協議》），啟動了美港相互稅務豁免機制。

美國

《稅收法》第883(a)條（「第883條」）訂明，外國公司從國際營運船舶或飛機所得的總入息，不應計算在該外國公司的總入息內，而應獲豁免美國課稅，前提是該公司成立所在國家向美國公司授予同等的豁免。

根據《美國財政規例》第1.883條，上述同等豁免可源自以下其中一種方式：

1. 當地法例——外國不就入息徵稅，或就來自國際營運的船舶或飛機所得的入息明確提供豁免。
2. 外交照會——外國與美國交換外交照會或訂立協議，就第 883 條提供同等的豁免。
3. 稅務公約——入息稅公約明確提供豁免並訂明若干豁免資格。



因此，香港的船東是憑藉透過外交照會訂立的《航運協議》而享有稅務豁免資格。

香港

香港修訂了法例，加入了對等的航運入息稅務豁免，具體條文為《稅務條例》第 23B(4A) 條。該條規定，任何被當作在香港以船舶擁有人身分經營業務的人，若同時在香港以外任何地區居住，而該地區提供性質大致相同的稅務豁免，該人須被視為享有對等待遇地位，因而在香港享有稅務寬免。現時，香港已與 50 多個貿易夥伴國家或地

區簽署了涵蓋航運入息的寬免雙重課稅雙邊協議。

同樣地，來自提供稅務豁免的地區的外國船舶擁有人，可享有香港法例下的相應稅務優惠。美國船舶擁有人以往就是根據《航運協議》下的雙邊稅務安排，享有相同稅務待遇。

《航運協議》終止將帶來甚麼影響？

《航運協議》終止後，美國航運公司或須同時繳納香港及美國稅項，即船舶擁有人在香港經營業務的利得稅，以及就全球業務（不論利潤源自何處）須在美國繳納的企業利得稅。

至於在香港成立的航運公司，則不再符合第 883 條的豁免資格，須就前往或來自美國的航程繳納 4% 美國運輸稅。然而，正如上文解釋，由於香港實行地域來源稅制而非全球稅制，如果有關航運公司沒有在香港經營業務，國際航運營運的利潤一般不需被納入為應評稅利潤。

遊戲規則霎時改變

由於自宣布《航運協議》終止至實際終止日期相隔的時間甚短，這對於香港和美國的航運公司在緩解稅務成本上升方面的應變能力和靈活性是個重大考驗。航運業是全球性的行業，船舶擁有人及營運人應時常保持警覺，密切留意最新的跨境政策及國際條約變化。

如有查詢，歡迎與我們聯絡：

E: shipping@onc.hk

W: www.onc.hk

香港中環康樂廣場 8 號交易廣場第三期 19 樓

T: (852) 2810 1212

F: (852) 2804 6311

注意：以上內容涉及十分專門和複雜的法律知識或法律程序。本篇文章僅是對有關題目的一般概述，只供參考，不能作為任何個別案件的法律意見。如需進一步的法律諮詢或協助，請聯絡我們的律師。

ONC 柯伍陳律師事務所發行 © 2021

