



## 本期專題

### 若船隻被扣留超過裝卸時間，船東可否在滯期費以外就貨物損失索償？

#### 簡介

最近在 *K-Line Pte Ltd v Priminds Shipping (HK) Co., Ltd* [2020] EWHC 2373 (Comm) 一案中，英國高等法院審視了以下問題：假如包運合同租船人的唯一違約行為是未能在裝卸時間內完成貨物裝卸，船東除滯期費外，是否還有權追討損害賠償？法院裁定，船東有權在滯期費以外再追討損害賠償，而無需證明另有違約行為。

#### 背景

K-Line Pte Ltd (「船東」) 及 Priminds Shipping (HK) Co., Ltd (「租船人」) 就九個不同航次訂立了一份包運合同(「包運合同」)，所有航次均已完成。雙方再根據一份 2015 年 7 月 2 日的協議，於包運合同加入三個航次。包運合同須遵守經修訂的 *Norgrain* 格式合同條款。包運合同第 19 條是滯期條款。船東租出「Eternal Bliss」號乾散貨

船裝載大約 70,000 公噸大豆，由巴西圖巴朗運到中國卸貨，受載期至銷約期 (laycan) 為 2015 年 6 月。由於中國港口擠塞及岸上欠缺倉儲位置，「Eternal Bliss」號錨泊了 31 日。卸貨時，該批大豆已嚴重發霉及結塊。為免船隻被扣押，船東的保險公司提供了一封承諾書，以 600 萬美元作保證讓貨物獲放行。

其後，船東支付了收貨人及保險公司申索的 110 萬美元，並對租船人提出仲裁，要求就有關損失獲得損害賠償或彌償保證。雙方根據《1996 年仲裁法》第 45 條向法院提出兩個法律問題，作為初步爭論點。雙方在仲裁中同意的事實包括：

1. 「Eternal Bliss」號因港口擠塞及缺乏倉儲設施而滯留超過裝卸時間；
2. 租船人違反其應在裝卸時間內完成卸貨的責任，但並無任何其他違約行為；及

3. 貨物損壞完全是由於船隻被扣留超過裝卸時間，而非船東違反任何責任。

### 爭論點

當航次租船合同下的船隻在卸貨港口被扣留超過裝卸時間，而此延誤造成了貨物損壞、船東蒙受損失及損害並招致費用（須向第三方負責），船東原則上是否有權追討以下損失 / 損害 / 費用：

1. 就租船人沒有在獲准的裝卸時間內完成卸貨的違約行為而作出的損害賠償；及 / 或
2. 就遵守租船人的裝載、承運及卸貨指令的後果而作出的彌償保證？

### 裁定

就損失的性質而言，法院指出，貨運索償損失獨立於和有別於船隻被扣留的損失，因為貨運索償是船隻被扣留的副產品。關於滯期費的性質，法院確認那是租船人就船隻被扣留而無法用作賺取更多運費的損失，而向船東作出的一項議定費率賠償。因此，滯期費是一種算定損害賠償，固定了關於船隻延誤的損害賠償金額，但它從不摒除任何其他種類的損失。法院主要參考了 Aktieselskabet Reidar v Arcos, Limited [1927] 1 KB 352（「Reidar v Arcos」）及 The Bonde [1991] 1 Lloyd's Rep 136 兩宗案例。

The Bonde 一案涉及一名買家在一份離岸價格合同下產生了承運押記。買家不接納承運押記的責任，並認為承運押記是由於賣家違反合同滯期條款而產生的。Potter 法官裁定，若要追討滯期費以外的損害賠償，則須證明有另一項不同的違約行為。這是一宗對租船人有利案例。但在本案中，法院指 Potter 法官因為誤解了 Reidar v Arcos 案而在 The Bonde 案中作出不妥當的分析及裁決。

Reidar v Arcos 一案涉及因滯期及未能滿載整箱木材而違反租船合同。上訴法院以大多數裁定，滯期條款並不妨礙就違反滿載責任提出申索，即

使兩項違約行為均源於未有按租船人要求的裝運比率裝運貨物亦然。法院認為，在正確解讀下，Reidar v Arcos 是一宗涉及兩項違約行為的案件，有別於本案只涉及一項違約行為。最重要的是，Reidar v Arcos 的大多數裁決並沒有表示，任何一方需證明在船隻因被扣留而違約以外還有另一項違反租船合同的情況，才可在滯期費以外獲得損害賠償，故法院認為 Potter 法官在 The Bonde 案的裁決有誤。因此，本案的 Baker 法官裁定租船人原則上須就其違約行為（即未有於獲准的裝卸時間內完成卸貨）向船東賠償損失及損害。

至於第二個爭論點，Baker 法官將它留待仲裁解決。



### 總結

本案解決了航運法方面一個爭辯已久的問題，釐清了法院的觀點，即：在追討因租船人未能於獲准的時間內裝卸貨物而造成的損失時，無需證明另一項違約行為。現在，即使租船人的唯一違約行為是未能於裝卸時間內裝卸貨物，船東除追討滯期費外，還可追討損害賠償。在新型冠狀病毒疫情下，各地港口實施的檢疫程序，令不少船隻面對在港口裝卸貨物延誤的問題，因此租船人應更加注意裝卸時間的規定，因為船東現在可以就延誤引起的相應損失索償。雖然無需證明另有違約行為，但索償人仍須證明因果關連，尤其是假如船東被指在航程期間曾違反其照管貨物的責任。



## 中國據報禁止澳洲煤進口

據報，中國對澳洲煤進口實施了限制，乾散裝貨市場因而憂慮，使用該航線的大型散裝貨船的運費可能受到影響。中國的國有公用事業及鋼鐵廠據稱已收到中國當局口頭通知，須停止購買澳洲焦煤及燃料煤。有中國國家公用事業聲稱已取消原訂於 11 月及 12 月交付的十二個貨櫃澳洲煤訂單。

外界預期，即使船隻在禁令生效前已進入港口等候，中國當局也不會為船隻清關。禁令很大機會令中國大部分港口更為擠塞，導致更多貨物轉往印度港口。雖然中國沒有正式表明禁令將維持多久，但預期運費將進一步下降至明年首季。儘管限制煤炭進口可被視為年末的季節性規律(正如 2018 及 2019 年一樣)，但更大可能是出於政治目的而對澳洲煤在關口製造樽頸。



目前，中國大約 44% 的進口煤來自澳洲。雖然中國十分倚賴澳洲進口煤，但亦有能力增加國內煤產量，或從印尼、南非及蒙古等其他國家採購。由於這項新的進口限制，波羅的海交易所平均加權定期租船合同受壓，由 10 月 6 日的 13 個月高位 34,896 元下跌至 10 月 12 日的每日 27,333 元。

## 美國報復措施影響香港航運樞紐的前景

美國政府決定終止與香港的雙重稅務協議，預期此舉對經營跨太平洋貿易的班輪航運公司影響最大。香港政府表示，雙重稅務協議終止將增加航運公司的經營成本，尤其是美國公司，因為他們將需要雙重課稅。香港的航運業界已表示憂慮航運公司需要承擔額外成本。

因著中美關係日趨緊張，船東選用香港籍船隻的意欲減低，很可能改用新加坡籍船隻。長遠而言，跨國航運公司可能會縮減在香港的營運，甚至將其亞太地區總部遷離香港。這對香港作為航運樞紐的未來發展造成重大挑戰。

香港船舶登記冊 (Hong Kong Ship Register) 目前是全球第四大船舶登記及全球最大的船舶國旗登記冊。香港與眾多國家和地區訂立了相互稅務安排，為常駐居民及公司從國際航運業務所得的收入提供相互稅務豁免。



### 港口延誤導致的貨物損壞索償預期將會增加

在 K-Line Pte v Priminds Shipping [2020] EWHC 2373 (Comm) 一案中，散裝貨船「Eternal Bliss」號於 2015 年由巴西運載大豆往中國，在中國港口因擠塞和欠缺倉儲位置而延誤 31 日卸貨，以致大豆發霉，船東就此向貨主支付了 110 萬美元賠償；其後船東在此案中向租船人追討費用，最近獲英國商事法庭判勝訴。

審理此案的 Andrew Baker 法官表示，在延誤發生後，船東可向租船人追討其他損失，而無需另行證明違約。本案解決了一項爭辯已久的法律問題，就是船東除滯期費外是否還有權獲得損害賠償。Baker 法官裁定 The Bonde [1991] 1 Lloyd's Rep 136 的判決錯誤。由於新型冠狀病毒導致許多港口延誤，預期將有更多船東提出類似索償。不過，有意提出索償的船東仍須證明因果關連，尤其是假如船東在延誤期間曾違反其照管貨物的責任。

### 航運業界受到駭客入侵應注意的法律問題

最近，全球最大貨櫃承運商之一達飛海運集團 (CMA CGM) 以及聯合國轄下國際海事組織 (IMO) 雙雙受到網絡駭客入侵。達飛海運受到勒索軟件攻擊，因而無法操控其內部電腦系統；國際海事組織則受到其形容為「精密的網絡襲擊」而系統癱瘓。根據《勞埃德船舶日報》(Lloyd's List) 刊登一篇題為〈達飛海運確認受到勒索軟件襲擊〉的報導，勒索軟件封鎖了該公司及其兩間附屬公司 (ANL 及 CNC) 的網站以及電腦應用程式。



受害人若被要求以虛擬貨幣支付贖金，則應留意其居住國的法律規定。例如根據英國法律，向罪犯支付贖金是合法的，但向恐怖份子支付贖金則屬刑事行為。網絡罪行的受害人一般不會知道駭客的身分，最好的處理方法是向警方及打擊詐騙的相關部門求助。

另一個問題是有沒有違反保護資料的責任。歐盟國家須遵守《通用數據保障條例》，而英國的《2018 年數據保護法》亦以此為基礎。航運公司持有大量個人資料，包括海上職員及乘客的資料；一旦資料外洩，應向監管機構匯報而非嘗試隱瞞事件。

根據波羅的海國際航運公會的網絡安全指引，船上系統若受到病毒或惡意軟件入侵可能會導致船隻不適航。假如船隻明知受到惡意軟件感染而仍然航行，則幾乎肯定會被視為不適航，此舉違反《海上保險法》，從而令保險公司及保賠協會無需賠償。



## **National Bank of Fujairah (Dubai Branch) v Times Trading Corp (Archangelos Gabriel)**

[2020] EWHC 1983 (Comm)

\*\*\*\*\*

本案說明了法院在甚麼情況下可以批准延長展開仲裁程序的時限。在本案中，法院裁定，如果某一方的行為導致另一方未能遵守時限，前者將由於其過失而不能對後者嚴格執行時間條款。

反申索人 National Bank of Fujairah (「**NBF**」) 為 27 張提單 (「**提單**」) 的持有人，有關提單是就「Archangelos Gabriel」號商船 (「**該船隻**」) 裝載的一批動力煤而發出的。其後，有人在沒有出示提單的情況下憑彌償保證書提取貨物。**NBF** 指貨物被錯誤交付，並向該船隻的船東提出申索。提單規定 (其中包括) 所有爭議須在倫敦提交仲裁解決。

**NBF** 就其申索委託律師致函 Rosalind Maritime LLC (「**Rosalind**」)，在信中稱呼 Rosalind 為該船隻的註冊船東。然而，**NBF** 並不知道該船隻在關鍵時間其實是以光船出租方式出租予 Times Trading Corp (「**Times**」)。該信件之後轉交到 Rosalind 及 Times 的保賠保險人 West of England (「**保賠協會**」)。保賠協會委託 Waterson Hicks 律師行 (「**WH**」) 回覆信件。**WH** 並無就申索的對象提出異議，因而令 **NBF** 以為 Rosalind 就是承運人。**NBF** 其後在新加坡高等法院發出一份對物訴訟令狀。

**NBF** 根據提單的首要通用條款，在為期一年的訴訟期限內就交貨錯誤向 Rosalind 發出通知，以展開仲裁。該船隻的航次轉租船人 Traffigure Pte Ltd (「**TPL**」) 與 Rosalind 及 Times 訂立了合作協議，以代表 Rosalind 及 Times 就 **NBF** 的申索作出抗辯。**TPL** 透過其律師回覆 **NBF**，同時就仲裁通知書的有效性保留權利。在一年期限屆滿後，**TPL** 指通知書無效，原因是 **NBF** 向錯誤的對象提出仲裁。其後，Times 向法院申請對 **NBF** 發出禁訴令，以阻止其在新加坡高等法院對 Rosalind 提出申索。**NBF** 於是向法院申請延長對 Times 展開仲裁的時限。

法院認為，**WH** 以誤導性的方式回覆 **NBF** 的律師，意圖隱瞞提單下的承運人的真正身分，導致 **NBF** 錯過了對 Times 提出申索的時限。**WH** 受保賠協會委託回覆 **NBF** 的律師信，具有為 Times 行事的一般權力，因此 Times 須為 **WH** 的行為負責。因此，**WH** 代表 Times 誤導 **NBF** 的行為與 **NBF** 錯過時限有因果關連。由於確立了兩者的因果關連，法院裁定，要求 **NBF** 嚴格遵守時限條款是不公平的。

法院指出 **NBF** 的律師有責任調查是否存在任何光船租船合同，但 **WH** 的行為導致 **NBF** 的律師產生誤解。因此，要求 **NBF** 嚴格遵守向 Times 展開仲裁的一年期限並不公平。

對此，Times 認為由於 **NBF** 在首次獲通知 Rosalind 可能並非真正租船人後 8 個月才申請延期，**NBF** 應該因延誤而不得提出延長時限的申請。法院同意該延誤可以是重要的考慮因素。但是，法院也注意到，**NBF** 事實上已試圖索取光船租船合同的副本，只是 Times 數月來一直拒絕提供有關光船租船合同，從而繼續誤導 **NBF**。因此，法院在平衡兩者後裁定，在本案中批准 **NBF** 延長仲裁時限是公正的。

**Calm Ocean Shipping S.A. v Win Goal Trading Ltd and Others**

[2020] HKCFI 801

\*\*\*\*\*

本案涉及就船東作為貨物承運人所招致的潛在責任，申請頒令將未知悉的相關人士以「身分不詳人士」類別加入訴訟。

原告人是載有一批破鋼胚（「貨物」）船隻的船東及承運人。貨物的買家（即第七被告人）拒絕提貨，原告人只得出售貨物。其後，原告人以出售貨物的所得款項補償其蒙受的損失。由始至終，從未有人要求原告人交還貨物或就其價值作出賠償。原告人擔心日後會有聲稱持有提單及 / 或擁有貨物權益的人接觸他，指控他未經授權處理貨物及 / 或錯誤交貨或侵佔貨物。

因此，原告人以傳票形式要求所有相關人士出庭，及確保自身將來免遭申索。原告人於傳票中述明相關人士的定義為無論身處何處或在何處成立的以下任何人士：

- (a) 屬於提單中「商人」的定義；及 / 或
- (b) 有權宣稱以提單持有人或其他身分根據或就提單對原告人享有任何權利；及 / 或
- (c) 是貨物或其任何部分的合法及 / 或實益擁有人，或有權宣稱在當中享有任何擔保權益，或有權宣稱對原告人享有任何權利（「該類別人士」）。

為使所有相關人士出庭，原告人申請（其中包括）：(i) 委任第一被告人（即貨物賣家）代表該類別人士（「代表訴訟申請」）；或 (ii) 原告人可以以「無論身處何處或在何處成立身分不詳人士」的方式合併該類別人士為被告人（「替代濟助」）。

首先，法院認同原告人尋求免遭將來可能出現的潛在申索是合乎情理的。儘管現時無人提出申索，但考慮到本案涉及巨額款項，難以相信將來不會有潛在申索。

法院基於以下三項理由駁回代表訴訟申請。首先，第一至第四被告人與該類別人士之間有潛在利益衝突

（第二被告人是貨物付運人，而第三及第四被告人是貨物的「生產廠房」）。第二，根據《高等法院規則》第 15 號命令第 12(1) 條規則，只有在法律程序中「多人」有相同權益的情況下，才會以代表訴訟的形式進行法律程序，而本案不大可能屬以上情況。第三，倘若法院批准代表訴訟申請，被告人須承擔的責任將涉及識別利害關係方的複雜程序，因而產生額外費用及時間。



至於替代濟助方面，法院參考 *University of Hong Kong v Hong Kong Commercial Broadcasting Co Ltd (No 2)* [2016] 4 HKLRD 113 一案後裁定，任何人均可通過描述某人的角色和性質來控告特定的「身分不詳人士」，而如在其後得悉有關人士的身分，亦可作出相應修訂。因此，替代濟助旨在確保涉事各方出庭，並可終局解決訴訟的爭論點。

在替代濟助的命令草擬中，原告人亦要求向第一被告人委予責任，以書面通知所有已就貨物向其支付任何款項的人士有關此項申請及替代濟助命令的內容。儘管第一被告人反對上述責任，但法院認為所委予的責任有充分理據支持；因為任何曾向第一被告人付款的人士均可能屬於「身分不詳人士」類別範圍之內，並會被加入本案訴訟。此外，由於第一被告人必定知道其有否就貨物收到款項，故此上述責任並不嚴苛。

因此，法院駁回代表訴訟申請，但批准替代濟助。



## **Changhong Group (HK) Limited v Bright Shipping Limited**

[2020] HKCFA 24

\*\*\*\*\*

本案是一宗就上訴法庭拒絕擱置法律程序的裁決而向終審法院提出上訴許可的申請。

2018年1月6日，申請人擁有的香港貨船「Crystal」號與答辯人擁有的巴拿馬油輪「桑吉」號在東海公海相撞。「桑吉」號發生爆炸並最終沉沒。因撞船而洩漏的燃油及凝析油造成嚴重污染。答辯人在香港就撞船事件對申請人提出訴訟，而申請人則在上海海事法院申請成立限制基金。除此之外，同時亦有在香港法院及上海海事法院就撞船事件衍生的其他訴訟。

申請人以香港並非合適訴訟地為理由向香港法院申請擱置答辯人在香港提出的訴訟，但被海事法庭駁回。申請人就海事法庭的裁決向上訴法庭上訴，亦被駁回。其後，申請人再向終審法院申請上訴的許可，認為本案牽涉三個具有重大廣泛的或關乎公眾重要性的問題。在本案中，主要爭論點在於法院應在甚麼情況下以非合適訴訟地為由而擱置訴訟。

### **擱置法律程序的法律原則**

終審法院首先列出以非合適訴訟地為由而擱置香港法律程序的法律原則，確認上訴法庭採用的相同處理方法是正確的。擱置訴訟的法律原則最先在 Spiliada [1987] 1 AC 460 一案提出，之後在 SPH v SA (2014) 17 HKCFAR 364 一案中亦獲法院認同：

1. 唯一須裁定的問題是：有沒有其他可供選擇、具有司法管轄權而適合審理有關案件的訴訟地，即是就所有當事人利益及達致公義而言更適合進行審訊的地點。
2. 申請人必須證明兩項元素，才符合擱置香港訴訟的基本要求：第一，香港並非自然或合適的訴訟地（即與訟案有著最真實和重要關連的訴訟地）；第二，有另一個明顯或顯然比香港更為適合的訴訟地（「**第一階段**」）。
3. 若申請人能證明上述兩項元素，答辯人則須證明假如案件在香港以外的訴訟地審理，答辯人將被剝奪合法的個人或司法利益，才可阻止擱置香港訴訟的申請（「**第二階段**」）。
4. 法院將須在可選訴訟地的優點與原告人可能蒙受的損害之間取得平衡。即使原告人被剝奪某些個人利益，只要申請人能令法院信納在另一合適訴訟地審理案件能達致實質公義，擱置訴訟的申請未必會失敗。

### **第一個爭論點：在其他司法管轄區待決的法律程序與本案的關連性**

終審法院參考《Dicey, Morris & Collis on The Conflicts of Laws》(2012年第15版)一書，確認在其他訴訟地有沒有其他法律程序只是一項相關因素，法院給予此因素的比重將視乎案情而定。於此



論點，終審法院裁定，申請人在本案中未能確立上海海事法院為明顯及顯然更合適的訴訟地。

### 第二個爭論點：中國的專屬經濟區與本案的關連性

申請人提出兩個論點：(i) 撞船地點為中國的專屬經濟區，這有別於在公海發生的撞船事件；及 (ii) *The Albaforth* [1984] 2 Lloyd's Rep. 91 一案的原則適用，即發生侵權行為的司法管轄區表面看來是自然訴訟地。



終審法院不接納第一個論點，理由是：把撞船當作是在專屬經濟區以外的公海發生一樣來討論案情，純屬是學術辯論。至於第二個論點，終審法院留意到申請人是在本許可申請中才

首次提出的。終審法院認為，即使准許申請人在這一點上爭辯，此論點只是法庭就上海海事法院是否明顯或顯然為更合適訴訟地一事上眾多考慮因素之一。

### 第三個爭論點：上海海事法院限制基金與本案的關連性

申請人認為，倘若已在某個司法管轄區展開局限法律責任的訴訟，必須有特殊因素才可以非合適訴訟地為由取代該司法管轄區。終審法院不接納這個觀點，裁定此事乃由法官在 *Spilida* 測試的第一階段可行使酌情權，作出裁決。同樣地，申請人未能證明上海海事法院是更合適的訴訟地。

鑒於上述原因，終審法院駁回申請人的上訴許可申請，並拒絕擱置答辯人在香港進行的法律程序。

## 香港首次獲 BIMCO 列為指定仲裁地有何重大意義？

### 簡介

波羅的海國際航運公會（「BIMCO」）是一個非政府航運組織，其在過去一個世紀積極推廣運用國際協定的監管工具和制定供航運業者使用的標準格式合同。最近，BIMCO 宣布引入新的《2020 年 BIMCO 法律及仲裁條款》（「新仲裁條款」），並首次將香港列為四個指定仲裁地之一，而其餘三個仲裁地為倫敦、紐約及新加坡。本文將探討新仲裁條款的特點，以及香港獲列為亞洲第二個向外國當事人提供解決海事爭議的指定仲裁地。

### 國際標準格式合同及其重要性

航運業者一直廣泛使用《統一雜貨租船合同》（GENCON 1994）、《1993 年紐約土產交易所租船合同格式》、《2000 年勞氏救助合同格式》及《1993 年挪威船舶買賣格式》等國際標準格式合同。鑒於航運貿易合同的當事人包括不同實體（例如大型造船集團旗下的造船商或貿易協會，以至只屬小型船隊公司的買家）以及一般來自全球各地，故此他們的議價能力通常有極為顯著的差異。此外，考慮到航運業的週期性質，時間必然是要素，所以在未有標準合同前，各方須耗費大量時間和精力來磋商才能決定合同條款。因此，不同的海事組織及機構逐步制定國際標準格式合同。在有了標準合同後，航運業者都傾向採用國際標準格式航運合同，因為他們能夠更簡便地議定合同條款，從而減少商討過程花費的時間及費用。

一般來說，國際標準格式合同載有仲裁條款，當中訂明如航運合同出現爭議，有關爭議須提交仲

裁而非法院程序解決。訴諸仲裁向來是讓航運貿易合同的當事人解決海事爭議的傳統做法。常見的做法是列明在倫敦進行仲裁，讓雙方根據英國法律在倫敦解決爭議。

### 為何香港會在現時營商環境下獲選為第四個指定的仲裁地？

如上文所述，香港根據新仲裁條款獲列為指定仲裁地點之一。在 BIMCO 採納這項新條款前，在航運業界中並沒有任何由香港向航運業者提供的上述國際標準格式合同，繼而沒令他們選擇香港為進行仲裁程序的地點，而 BIMCO 亦不曾將香港列為建議仲裁地。然而，由於貨物流量不斷增加、高增值服務行業發展以及中外公司之間的跨境貿易越見頻繁，香港作為沿用英國海事及商事法律和鄰近中國內地的雙語城市，已具備有利條件以成為最受歡迎的爭議調解地點之一，及躋身世界頂級海事仲裁中心。

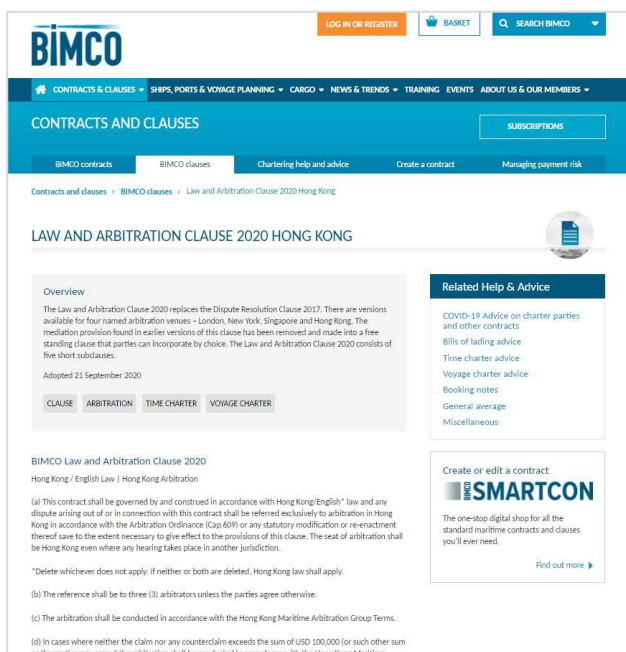
### 新仲裁條款有甚麼特點？

與《2017 年 BIMCO 調解爭議條款》（「舊條款」）相比，新仲裁條款所提供的標準格式航運合同現已改為適用於全部四個指定仲裁地的單一條文，而非各個指定仲裁地各自設有不同的章節。因此，BIMCO 為全部四個仲裁地制定了標準仲裁程序。此外，新仲裁條款亦已簡化，讓使用者更易採用。

另外，有意把新仲裁條款納入其航運貿易合同的航運業者，亦可自行選擇適用的法律、仲裁地、仲裁員人數以及執行新仲裁條款的程序規則。

此外，新仲裁條款第 (f) 款下制訂了一項新機制，以處理有關發出展開仲裁程序及仲裁員委任通知的事宜。各方以往可透過電郵或任何其他有效方式向合同的另一方發出通知，但新仲裁條款額外

規定，各方須在訂立合同時明確指明收取仲裁通知及通訊的授權人身分。航運業者通常只會出於營運目的而提供有關聯絡詳情，然而，有關人士未必是各自企業架構下獲授權收取的仲裁程序文件的人士。因此，儘管仲裁程序為各方提供更高靈活性，新仲裁條款仍然澄清了送達通知與僅僅將通知發給另一方之間的區別。



The screenshot shows the BIMCO website interface. At the top, there is a navigation bar with 'LOG IN OR REGISTER', 'BASKET', and 'SEARCH BIMCO'. Below that, a menu lists 'CONTRACTS & CLAUSES', 'SHIPS, PORTS & VOYAGE PLANNING', 'CARGO', 'NEWS & TRENDS', 'TRAINING', 'EVENTS', and 'ABOUT US & OUR MEMBERS'. The main content area is titled 'CONTRACTS AND CLAUSES' and features a 'SUBSCRIPTIONS' button. The current page is 'LAW AND ARBITRATION CLAUSE 2020 HONG KONG'. It includes an 'Overview' section with text about the clause replacing the Dispute Resolution Clause 2017, and a 'Related Help & Advice' section with links to COVID-19 advice, bills of lading, time charter, voyage charter, booking notes, general average, and miscellaneous. There is also a 'Create or edit a contract' section with the SMARTCON logo and a 'Find out more' link.

### 如何在航運貿易合同中納入新仲裁條款？

新仲裁條款的完整數碼版本可於網上下載，使用者只需從選單中選擇仲裁地，把各個仲裁地的具體條款納入航運貿易合同。

適用於香港的《2020 年 BIMCO 法律及仲裁條款》可從以下連結下載：

<https://www.bimco.org/contracts-and-clauses/bimco-clauses/current/law-and-arbitration-clause-2020-hong-kong>

如有查詢，歡迎與我們聯絡：

E: [shipping@onc.hk](mailto:shipping@onc.hk)

W: [www.onc.hk](http://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 © 2020