



本期專題

英國法院進行電話聆訊就急需解除船隻的扣押發出強制令

簡介

在 *Trafigura Maritime Logistics Pte Ltd v Clearlake Shipping Pte Ltd* [2020] EWHC 726 (Comm) 一案中，英國法院透過電話進行遙距聆訊後頒下裁決，批准定期租船人（「索償人」）的緊急強制令申請，命令航次租船人（「被告人」）提交保證金，以使扣押在新加坡的「Miracle Hope」號（「該船隻」）獲釋。

背景

Ocean Light Shipping Inc（「Ocean Light」）根據一份定期租船合同將該船隻出租予索償人，而索償人再根據一份航次租船合同（「租船合同」）將該船隻出租予 Clearlake Chartering USA Inc（「CUSA」，其與本案被告人 Clearlake Shipping Pte Ltd 並非同一實體）。CUSA 再根據另一份與租船合同所載條款（包含彌償條文）大致相似的

航次租船合同，將該船隻出租予 Petroleo Brasileiro SA，以按照一項由法國外貿銀行提供融資的交易運送原油。在租船合同成為無條件具約束力的合同前，CUSA 或被告人均沒有獲提供或要求由船東互保協會發出彌償保證書。在貨物卸貨後，被告人與 CUSA 就租船合同簽訂了一份附錄，由被告人替代 CUSA 為租船人。

各方因提單而發生爭議。2020年3月，法國外貿銀行新加坡分行入稟控告該船隻的「船東及/或轉管租船人」，新加坡法院於是向該船隻發出扣押令。法國外貿銀行要求獲支付 7,600 萬美元保證金才可釋放該船隻，故此 Ocean Light 要求索償人繳交保證金。索償人於是要求被告人遵守其在彌償條文下的責任，但沒有獲得正面回應。最終，索償人向法院申請緊急禁制令，強制被告人履行彌償責任，按法國外貿銀行要求提交保證金

以解除該船隻的扣押。

法律原則



在決定應否發出禁制令時，法院認為其有權在「公正及便利」的情況下發出禁制令，*American Cyanamid Co v Ethicon Ltd* [1975] AC 396 案訂明的原則適用於強制令的發出：若法院認同損害賠償並非足以補償申請人的補救方法，而且就損害賠償作出相互保證足以在禁制令經審訊被裁斷為錯誤發出的情況下保障答辯人，則一般應適宜頒發強制令，無需平衡雙方的便利。如不能肯定損害賠償是否足夠，則法院應分析雙方的便利是否平衡。

被告人的論點及法院的判決

被告人認為其無需根據彌償條文承擔責任及法院不應發出禁制令，主要理由如下：

1. 至少有一個須予認真處理的問題：索償人是否針對正確的一方提出申請；
2. 索償人所倚賴的彌償條文條款並非在租船合同規定的時間內提供，故此不符合規定；
3. 索償人並無按照租船合同規定獲提供獨立的彌償保證書，故此實際上沒有任何彌償安排；及

4. 本案的情況並不構成以這種極度緊急方式提出申請的充分理由，尤其是考慮到索償人要求強制被告人就兩名第三方之間的申索繳付 7,600 萬美元保證金另加辯護訟費（金額未明），乃性質嚴重的濟助。

法院駁回被告人上述所有論點。法院認為無法接納「告錯人」這個論點，因為簽署附錄的目的，不外乎令被告人就租船合同的所有責任（包括任何已產生的未償還債務）替代 CUSA，而由於這份附錄，被告人簽署附錄後至少承擔了租船人須履行的所有責任。

至於沒有按時提供彌償條文這一點，由於被告人實際上在簽訂租船文件後便要求索償人提供彌償條款，並已獲提供彌償條款，而其後更特意援引此條款同時指示在沒有出示提單正本的情況下卸貨，法院因此認為這一點缺乏理據。

經審閱各方過去的通訊，法院認為被告人已放棄要求獨立的彌償保證書，及 / 或因慣例不容自駁原則而不能聲稱沒有任何彌償安排。法院亦認為極大型油輪（如該船隻）的航運市場十分波動，故此有相當迫切需要提交保證金以解除該船隻的扣押。

因此，法院認為：索償人基於案情可成功索償；有關損害賠償並非足夠的補救方法；索償人就損害賠償作出相互保證，將足以在禁制令經審訊被裁斷為錯誤發出的情況下充分保障被告人。而經考慮對各方造成損害的風險後，法院認為應索償人要求發出強制令是公正的做法。

因此，法院發出強制令，條件是索償人就損害賠償提供母公司擔保書作為相互保證。

總結

本案的判決重申法院發出強制令的法律原則，尤其是損害賠償是否足夠的補救方法，及索償人就損害賠償提供相互保證能否為被告人提供充分保障。此外，本案透過電話進行聆訊，顯示英國法院會盡力解決目前新型冠狀病毒疫情造成的難題



，並盡量維持法院運作以及使公眾能夠尋求司法公正。雖然香港法院自 2020 年 5 月 4 日起大致恢復聆訊，但司法機構亦早已於 2020 年 4 月初宣布更多使用視像會議設施進行遙距聆訊，以應對疫情帶來的挑戰，為如何更有效利用科技解決爭議提供了實用指引。但是，香港法院是否會跟隨英國法院的做法以電話聆訊方式審理禁制令申請，仍有待分曉。



歐盟減排策略瞄準航運業界

2019 年 11 月，歐盟委員會主席馮德萊恩宣布規管國際船舶排放的計劃，並將之納入歐盟的「總量管制和交易」及歐盟排放交易體系。在歐洲議會接手海洋減排事務的綠黨議員鮑路斯提交了一份詳盡的計劃書，要求在「監察、匯報、核對」制度下的所有船隻於 2030 年前減少碳排強度至少 40%，並強制船隻向歐洲海洋脫碳基金供款。按照鮑路斯的計劃，有關規例將經過審議，讓持份者有機會表達意見，因此航運業界能夠左右規例的最終定案。國際海事組織著眼於短期措施，反映歐盟成員國有若干自主權，能支持自己想要的方案。如要在 2050 年前減少溫室氣體排放至少 50%，便需要在 2030 年起投資 10,000 億至 14,000 億美元。且看歐盟將會提供甚麼財政援助來推行綠色政策。



郵輪業界未受惠於美國紓困措施

美國參議院 3 月通過了一項法案，就新型冠狀病毒疫情撥款 5 億美元援助大型企業僱主。美國傳媒報導，企業必須是在美國成立或根據美國法律組成，而且其重大營運及大多數僱員位於美國，才符合援助資格。美國總統特朗普表示，要向其他國家的公司提供貸款相當困難，但美國政府「將努力協助郵輪業界」及「嘗試提出辦法」。郵輪航線營辦商協會表示，郵輪公司一般在境外註冊，因此業界無法受惠於美國對商界的 5 億美元援助。



歐盟暫停調查兩宗船廠合併

意大利芬坎蒂尼船廠與法國大西洋船廠，以及南韓現代重工業與大宇造船分別正在進行合併，但受新型冠狀病毒疫情影響，由於相關公司無法提供進一步資料，歐盟委員會對兩宗船廠合併計劃的調查也因此暫停。歐盟委員會表示，意法兩間船廠合併會減少郵輪建造行業的競爭，可能造成價格上升的疑慮；而南韓兩間船廠合併可能大幅減少貨櫃船建造市場的競爭，亦可能導致價格上升、選擇減少及缺乏創新誘因。歐盟委員會暫停調查合併計劃的程序稱為「暫停計時」，若雙方未能適時提供歐盟委員會索取的重要資料，此程序便會啟動。但只要雙方提交欠缺的資料，便會恢復計時，而歐盟委員會就合併計劃調查作出決定的期限將會相應調整。



美國出口商強烈反對懲罰性徵費

美國農業運輸聯盟收集了 80 個農產出口組織的聯署，促請美國國家經濟委員會主任庫德洛及美國農業部部長帕度在冠狀病毒疫情期間「緊急應對」，下調延期及滯期費，以確保關鍵糧食及農產品能持續經由貨櫃船自由運往世界各地。聯盟表示，只要貨櫃無法在很短的「空檔期」內返回碼頭或在碼頭提貨，即使是航商或碼頭營運商本身造成的延誤，航商及碼頭營運商仍會對美國農產企業徵收延期及滯期費。聯盟指出，即使在疫情爆發前，美國聯邦海事委員會已認為航商徵收的延期及滯期費具懲罰性、缺乏理據及造成沉重經濟負擔。聯盟的公開信惹來世界航運議會的強烈反駁，認為延期及滯期費是鼓勵貨櫃迅速流轉及分散風險的工具，並且補償服務供應商因貨櫃停滯而無法使用碼頭位置的損失。



Daelim Corporation v Bonita Company Limited, Eastern Media International Corporation, Far Eastern Silo & Shipping (Panama) S.A.

[2020] EWHC 697 (Comm)

本案說明了英國法院為支持仲裁程序而可行使的權力。英國法院確認其在《1996 年仲裁法》第 44(3) 條下的權力是有限制的，僅可為了保存證據或資產而發出命令。

韓國大林有限公司（「索償人」）根據一份光船租船合同將一艘巴拿馬型散貨船「DL Carnation」號出租予 Bonita Company Limited（「租船人」），租船人再將該船隻轉租予東森國際股份有限公司及其子公司遠東倉儲航運（巴拿馬）股份有限公司（統稱「東森」）。每份光船租船合同均訂明，遇有爭議應根據倫敦海事仲裁員協會條款在倫敦提交仲裁解決。



各方同意提早終止光船租船合同，並訂立一份終止及和解協議（「和解協議」）。當時，租船人在光船租船合同下尚欠索償人大約 100 萬美元船租。和解協議訂明，遇有爭議應根據英國法律在香港提交香港國際仲裁中心進行仲裁，並訂明東森須直接向索償人支付 600 萬美元及向租船人支付 50 萬美元，作為「就應付船租的損失、損害賠償及 / 或附帶開支而提出的任何及所有申索的完全及最終彌償及和解」。

關於東森向租船人支付的 50 萬美元（「爭議款項」），索償人及租船人均堅持自己有權獲得該筆付款。索償人認為其權利源自租船合同條款下的一項轉讓。索償人擔心，如果東森向租船人付款，在法庭就東森應否向索償人或租船人支付爭議款項的問題有最終裁決之前，有關款項可能已被耗散。

東森表示，如果能就適當條款達成共識，其願意將款項支付到一個聯名帳戶，讓索償人和租船人自行爭辯誰有權獲取爭議款項。索償人贊成這個做法，但租船人反對。在沒有三方一致同意的方案下，東森表明，除非被禁止，否則它會向租船人支付款項。索償人於是就爭議款項向英國法院單方面申請並取得禁制令（「六月命令」），其內容如下：

- i. 禁止東森向租船人支付爭議款項，等候法院進一步頒令（六月命令第 5.1 段）；
- ii. 要求東森將爭議款項支付到議定帳戶，如未能就帳戶達成共識，則支付到法院（六月命令第 5.2 段）；
- iii. 禁止租船人向東森要求及 / 或採取任何行動以要求或追討爭議款項，直至法院進一步頒令為止（六

月命令第 5.3 段)。

提訊時，由於法院收到了東森就六月命令第 5.1 及 5.2 段的保證，因此僅就六月命令第 5.3 段頒令。在此階段，索償人已根據租船合同對租船人於倫敦展開仲裁。

其後租船人申請解除六月命令第 5.3 段。租船人質疑法院無權授予藉六月命令第 5.3 段所授予的濟助，因為該命令不屬於法院根據《1996 年仲裁法》第 44(3) 條(「第 44(3) 條」)干擾仲裁程序的權力範圍。

法院裁定，其根據第 44(3) 條所作出的命令必須是為了保存證據或資產而屬必要。唯有這種必要性方可構成法院干擾仲裁程序的理由，因為法例的用意是盡可能減少仲裁程序受到的干擾：*Cetelem SA v Roust Holdings Ltd* [2005] EWCA Civ 618 [2005] 1 WLR 3555。

法院不認同需要阻止租船人展開實質程序（即在香港進行的仲裁）來保存資產。若禁止租船人根據和解協議在香港展開仲裁但卻容許索償人於倫敦展開仲裁的話是缺乏理據的。因此法院裁定，不應尋求或授予六月命令第 5.3 段，故解除六月命令第 5.3 段。



Shanghai Shipyard Co Ltd v Reignwood International Investment (Group) Company Limited

[2020] EWHC 803 (Comm)

英國法院在本案中提供指引，說明就同一類造船合同可能發出不同類型的擔保書，以及它們各自要求在甚麼情況下付款。

被告人原本是日期為 2011 年 9 月 21 日有關鑽井船「Hull No S6030」號(「該船隻」)的造船合同(「該合同」)的買方。2011 年 11 月 17 日，索償人(「造船商」)與被告人(「擔保人」)訂立了一份名為「不可撤回付款擔保」的合同(「擔保書」)，以擔保買方根據該合同支付金額為 1.7 億美元的最後一期付款(「最後一期付款」)。

根據一份日期為 2012 年 11 月 30 日的約務更替協議，OPUS Tiger 1 Pte Ltd.(被告人的間接附屬公司) 取代被告人成為買方(「買方」)。買方認為該船隻不符合交付條件，因此沒有根據該合同接收該船隻。造船商向買方追討最後一期付款，並且其後於 2017 年 5 月 23 日根據擔保書向擔保人發出還款要求。2019 年 6 月 13 日，各方按照該合同展開仲裁。

本案的審訊關乎兩項初步爭議事項，即擔保書的性質及須付款的情況：

- i. 就擔保人的責任而言，擔保人代表買方提供的是見索即付擔保還是「督促履約」擔保(「第一個爭論點」)；及
- ii. 在造船商與買方關於買方的付款責任及造船商是否有權追討最後一期付款的仲裁未有結果前，擔保人是否有權拒絕付款(「第二個爭論點」)。



關於第一個爭論點，英國法院在研究擔保書的條款及其相關背景後裁定擔保書屬「督促履約」擔保。

法院在研究擔保書的措辭時，跟隨上訴法院在 Wuhan Guoyu Logistics Group v Emporiki Bank of Greece [2014] 1 Lloyd's Rep 266 一案訂下的指引，即「法院實際上唯一可提供的協助就是指出，儘管一切事情最終必須取決於訂約方實際使用的字眼，但假如文件包含若干元素，仍可推定文件將以某種方式詮釋.....」。

就擔保書來說，上述元素包括《Paget's Law of Banking》一書所述的元素：「若任何文書是 (i) 關於來自不同司法管轄區的訂約方之間的有關交易；(ii) 由銀行發出；(iii) 載有「見索即付」的承諾(不論有沒有「首先」及/或「書面」兩詞)；及 (iv) 不包含禁止或限制擔保人可提出的抗辯理由的條文，則

該文書將幾乎必定被詮釋為見索即付擔保.....在詮釋擔保書時應謹記，見索即付擔保難免要提及擔保書是為了保證誰的履行責任.....」（「**Paget 推定**」）。

法院採用「**Paget 推定**」，考慮到本案的擔保文書並非由銀行、金融機構或保險公司在其日常業務過程中發出，故此認為必須有令人信服的證據證明該擔保文書擬用作見索即付擔保，才能被視為見索即付擔保。因此，在缺乏理據的情況下，擔保書中並無字詞顯示其為見索即付擔保。擔保書只屬「督促履約」擔保，因此在有關責任未經仲裁庭釐定前，索償人無法提出有效的還款要求。

至於第二個爭論點，法院需要判斷：假如仲裁在索償人提出還款要求之前展開，擔保書第 4 條按其真正解釋，是否只會用作就擔保書提出的申索的抗辯理由。擔保書第 4 條訂明：

「倘若 [買方] 未能根據該合同準時支付本擔保書所擔保的最後一期付款或 [買方] 未能支付其中任何利息，而上述任何違約情況持續十五 (15) 日，則 [擔保人] 在收到 [造船商] 的首份還款要求書後，須立即向 [造船商] 或 [造船商的] 承讓人支付所有未付的最後一期付款，連同本條第 (3) 段所指的利息，且不會要求 [造船商] 對 [買方] 或就閣下可能持有的任何其他抵押品採取任何進一步行動、程序或步驟。

倘若 [買方] 與造船商就以下事項發生爭議：

- i. [買方] 是否有責任向造船商支付最後一期付款；及
- ii. 造船商是否有權向 [買方] 追討最後一期付款，

而上述爭議已由 [買方] 或 [造船商] 按照該合同第 17 條提交仲裁，則 [擔保人] 將有權在仲裁庭作出仲裁裁決前不予支付及延遲付款。除非仲裁裁決命令 [買方] 支付最後一期付款，否則 [擔保人] 無須向 [造船商] 支付任何款項。如 [買方] 未有履行仲裁裁決，則 [擔保人] 須按照仲裁裁決向閣下付款。」

法院裁定，擔保書內並無措辭可詮釋為訂約方的用意是除非在根據擔保書提出還款要求前已將爭議提交仲裁，否則擔保安排帶來的利益將不適用或永久喪失。法院裁斷，按擔保書的真正解釋，不論有關仲裁已經或將會何時展開，在造船商與買方關於買方的付款責任及造船商是否有權追討最後一期付款的仲裁未有結果前及視乎有關結果，擔保人有權根據擔保書第 4 條拒絕付款。



Qatar National Bank (QPSC) v The Owners of the Yacht Force India

[2020] EWHC 719

在本案中，英國海事法庭須就在特殊情況下撤銷出售令是否恰當作出裁決。

2020年1月29日，海事法庭應索償人的請求下令出售一艘遊艇「Force India」號（「該船隻」）。在海事法官於出售程序收到多份出價後，索償人向法院申請頒令撤銷該出售令。法院拒絕批准申請，惟暫停出售程序以通知有利害關係人士進行正式聆訊。

由於新型冠狀病毒疫情關係，聆訊於2020年3月20日透過電話進行。海事法庭決定撤銷本案的出售令，原因是一名獨立第三方已支付以按揭為保證的款項，因此法院再沒有必要出售該船隻。

海事法庭裁定，在本案中法庭之所以撤銷出售令，是由於多個特殊及例外情況造成。第三方欲收購位於法國離岸島嶼的一項物業，其業主以物業作為押記取得一筆貸款，而該貸款亦有部分款項以該船隻的按揭作為抵押。因此，當索償人獲支付以該物業的押記作為抵押的貸款後，以該船隻的按揭作為抵押的較小債額亦獲解除。此為海事法庭在處理出售程序中的特殊情況。

海事法庭承認，若撤銷出售令成為慣常做法，便可能會令那些願意耗費時間及金錢去競投法院下令出售的船隻的人士卻步。這不但可能導致船隻以低於市價出售，亦可能令法院聲譽受損。長遠而言，海事法庭為航運社群提供的服務將會或可能受到影響。因此，撤銷出售令肯定不應成為慣常做法。



為了保護海事法庭聲譽，並確保其在日後案件中能促使船隻在出售令發出後以市價或高於市價出售，海事法庭強調，頒令撤銷出售船隻只限於特殊情況，而不是慣常做法。

疫情期間可採取甚麼措施以維持海上貿易？

簡介

2020年3月26日，二十國集團元首為應對2019冠狀病毒（「**新型冠狀病毒**」）舉行峰會並達成多項共識，當中包括各國將努力確保重要醫療物資、關鍵農產品及其他貨物和服務流通，以及解決全球供應鏈因疫情而中斷的問題。



就此而言，多個國際航運組織，包括國際航運公會、波羅的海國際航運公會、國際郵輪協會、英國船舶經紀人和代理人協會聯盟、國際船級社協會、國際港埠協會、國際海事辦包商協會、國際海事僱主協會、國際乾貨船東協會、國際渡輪協會、國際船舶管理人協會、國際獨立油輪船東協會、國際散裝油輪協會、國際運輸工人聯盟、國際船東互保協會及世界航運公會，向國際海事組織提交了《致各國政府和有關國家當局關於2019冠狀病毒疫情期間維持海上貿易的初步建議措施》，旨在確保供應鏈維持運作，以及海上貿易、運輸和服務順利進行。

就船隻進入港口泊位有何建議？

各國政府應確保商船能夠進入港口及碼頭的泊位，而且不對船隻本身實施檢疫限制，否則將令船

隻難以準時裝卸貨物。

應如何協助船員在港口換班？

各國政府應將專業船員及海上人員列為提供基本服務的「**關鍵工作人員**」，給予他們必要和適當的國內旅行或行動限制豁免，並准許船員在港口離船以及經由該國領土換班及返國。

此外，就船員換班而言，政府亦應接納正式船員身份證明文件、海員履歷簿、STCW（訓練、發證及當值標準）證書、船員僱傭協議及海事僱主的聘書等身份證明文件為證實專業船員身份的證據。

政府應為離船的船員實施審批和健康篩查規定，並向船隻及船員提供世界衛生組織（「世衛」）就預防新型冠狀病毒所作建議的資料。

應如何輔助港口及相關作業？

各國政府應將港口工人、港口部門、港口服務人員以及其他重要輔助人員列為「**關鍵工作人員**」。

各國政府應及時與國際航運業界以及所有利益相關者分享和傳達所有因應新型冠狀病毒而對抵港船隻實施的特殊措施。

為盡量減少身體接觸，政府應推動在港口及船上營運的單位以電子設備進行船岸通訊、行政管理及商業交流。

考慮到因應新型冠狀病毒而制定的措施，各國政府亦應向港口的海關和邊境管制站以及衛生部門提供充足的資源以處理進出口貨物、船隻和船員，

並作出安排讓領港員繼續為抵港船隻引路而登船及離船。

為使船隻持續遵守法規，各國政府應批准進行必要的船隻分級和法定檢驗。



應如何確保港口的衛生得到保障？

各國政府應要求船隻在港口停泊期間監察船上人員的健康狀況，並要求船隻通報任何出現新型冠狀病毒症狀的個案。政府亦應要求港口部門人員

及工人遵守抵港船隻因應新型冠狀病毒而實行的措施。

除非涉及船員換班或有船員需要緊急治療，否則各國政府應考慮在船隻停泊港口期間暫時限制船員逗留在船上。如有急症，則應安排船員上岸就醫。

各國政府亦應規定，船上人員僅可為維持船隻的關鍵及基本運作以及物資供應而與港口人員接觸，並同時為港口工人提供世衛就預防新型冠狀病毒所作建議的資料和合適的防護裝備。

總結

上述建議措施能在防控新型冠狀病毒與維持海事活動之間取得平衡，值得各國政府考慮。當然，建議措施是否獲採納，有待個別國家自行決定。

如有查詢，請聯絡我們的訴訟及調解爭議部門：

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 © 2020