



本期專題

如未能在租船合同指定限期內披露所有證明文件，可導致喪失訴訟時效

簡介

2019年11月，英格蘭及威爾斯后座法院商業及財產高等法院轄下的商事法庭，就 MUR Shipping B.V. v Louis Dreyfus Company Suisse S.A. [2019] EWHC 3240 (Comm) 一案頒下裁決，確認先前仲裁庭裁定，在租船合同有關條款指明的限期後才披露相關證明文件，將導致該租船合同喪失訴訟時效。

案件背景

在本案中，MUR Shipping B.V.（「租船人」）與 Louis Dreyfus Company Suisse（「船東」）就 TIGER SHANGHAI（「該船隻」）簽訂了租船合同。船東如期將該船隻交給租船人，並已預付船租及交付燃油費。

租賃的第一部分涉及在西班牙卡拉賓羅斯港口裝

載一批水泥熟料。租船人發現當地港口裝運中心的起重機吊臂太短，無法將貨物吊運到該船隻右舷的傳輸口，因此徵求船東批准將新的傳輸口切割為艙蓋。船東拒絕批准所需工程，租船人於是根據租船合同第46條終止租賃。

租船合同第46條規定：

「經船東及船長批准（不得無理不予批准），租船人可為了裝載……貨物而安裝 / 焊接任何額外設備及裝置……」

租船人終止合同的理據是，切割額外的傳輸口屬於第46條所允許的範圍，但船東無理拒絕批准，屬毀約性違約，因此租船人有權終止租船合同。租船人提出仲裁，向船東追討損害賠償。

仲裁展開接近一年後，租船人向船東送達申

索陳詞，連同由測量師編製關於在艙蓋鑽水泥孔的可行性報告（「該報告」）。由於該報告在租賃完成後 12 個月才送達，根據租船合同第 119 條，租船人的申索可能因訴訟時效已過而無效。

租船合同第 119 條訂明：

「除非在租賃完成起計 12 個月內，[船東] 收到關於 [租船人] 根據租船合同提出申索的詳細書面通知連同一切已有的證明文件（不論關於法律責任及 / 或賠償金額），並已委任仲裁員，否則 [船東] 將獲解除及免除關於該等申索的所有法律責任，而且該等申索將完全終絕。」

船東認為，該報告關乎法律責任問題的核心，要是租船人早些提交，雙方很可能無需進行仲裁便能解決爭議。仲裁庭以大比數裁定，該報告屬於租船合同第 119 條規定的證明文件類別，亦非享有特權的文件，因此租船人的申索已喪失訴訟時效。租船人不服上訴。

上訴的爭論點

就租船合同第 119 條而言，上訴的爭論點如下：

1. 一份本應是證明文件的文件，假如可算是享有特權的文件，是否便不應被當作證明文件？
2. 假如一份文件至少在仲裁開始之時，與確定或證明仲裁所涉的申索無關，這份文件是否「證明文件」？

法理討論

租船人的申索是基於船東無理拒絕批准有關工程屬不當做法；若這個前題不成立，租船合同的終止便無效。該報告的內容關乎拒絕批准有關工程合理與否的問題，因此至少概括而言能證明租船人申索。在判斷該報告對於證明租船人提出的案

情是否概括的支持 / 相關或必要時，準則是：假如在提出申索時，拒絕批准工程的合理與否乃重要因素，那麼該報告便屬相關的證明文件。



租船合同第 119 條同時具體地指明「所有」及「法律責任及賠償金額」，而不限於任何特定種類的申索，比起一些不加入「所有」一詞或只是因簡單會計申索等不牽涉終止合同的情況（例如滯期費）而起的條款，涵蓋範圍更廣泛。再者，該申索（至少在賠償金額方面）事實上取決於合同終止日期，而合同終止日期取決於終止合同的權利，而此權利又取決於船東的無理拒絕。因此，該報告表面上屬於租船人提出的申索的範圍，並且能證明該申索。

法院也必須推論雙方的商業意向。租船合同第 119 條是一項特別規定提供詳情及文件的條文。這種條文的目的是令雙方能夠評估涉案申索：*Babanaft v Avant ("The Oltenia")* [1982] 1 Lloyd's Rep. 448。由此推論，這些條文並非只是為了早日了結案件，還是為了令雙方能評估申索，以利及早和解。由於租船合同第 119 條涵蓋所有種類的爭議，在某些案件中，證明文件必然包括比較複雜的材料。因此，法院認為該報告既提供了所須的支持，也是所須的文件。

縱使該報告可合理地爭辯為獲法院授予特權的文件，但仍須根據租船合同第 119 條予以披露，否則難以符合這類條款所根據對於確定性的要求。

總結

租船合同第 119 條規定，租船人如欲控告船東，必須於租賃完成起計 12 個月內提供一切已有的證明文件(不論關於法律責任及 / 或賠償金額)。此條款比一般標準條款涵蓋的範圍更廣泛，包括幾乎所有種類的爭議，規定完全披露一切已有的證明文件，包括享有特權的文件，以及看來未必與所提出的申索有關或證明該申索的文件。因此，租船人在同意此類條款之前必須加倍小心，否則日後欲控告船東時，可能會處於不利位置。一般來說，提出申索的一方若管有任何與其申索相關或證明其申索的文件，應注意不要扣起及 / 或在指定限期後才披露該等文件。





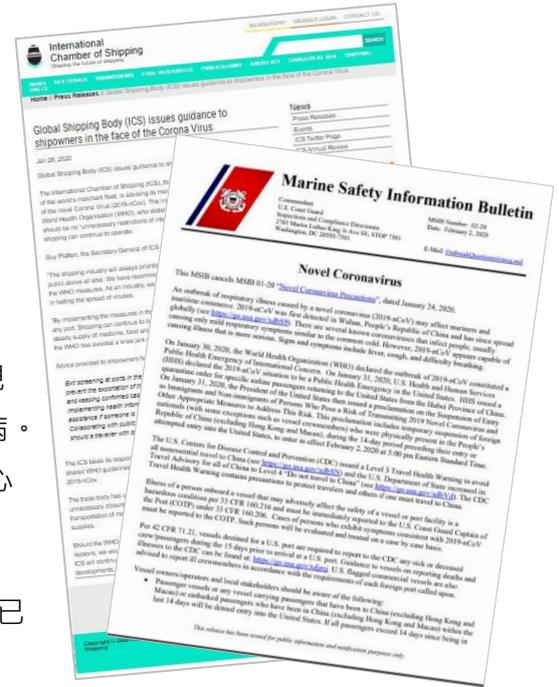
國際航運公會及美國海岸防衛隊就新型冠狀病毒向航運業界發出指引

鑒於新型冠狀病毒疫情爆發，國際航運公會及美國海岸防衛隊向航運業界發出多項公告。

國際航運公會建議全體會員依從世界衛生組織頒布的措施，當中包括在港口實施出境篩檢以偵測出現病徵的船員或乘客、舉辦健康資訊活動以及與公共衛生部門合作。國際航運公會秘書長 Guy Platten 指出，此等措施是用以避免關閉任何港口。

美國海岸防衛隊亦表示，來自武漢的旅客在入境美國時可能會被查問其健康狀況及病歷。美國海岸防衛隊亦規定船舶代表須向美國疾病管制與預防中心申報過去 15 日內患病或去世的船員及乘客，及規定船長須通知美國海岸防衛隊的登船小隊船上有沒有任何船員患病。美國海岸防衛隊的登船小隊如有疑慮，將與美國疾病管制與預防中心核實病症。

中方消息人士指華南和上海的貨櫃碼頭現時運作正常，而地方當局已公佈多項防控政策。



新的電子提單系統可為航運業者提供更大保障

據以色列初創金融科技公司 Wave 透露，全球其中一家最大的貨櫃船公司已採用其一項以區塊鏈技術為基礎的新電子提單系統，而年底前亦將有另一貨櫃船公司採用。

此項以區塊鏈技術為基礎的電子提單系統無須使用任何中央紀錄冊，便能讓用戶直接將提單由一部電腦傳送另一部電腦。系統採用分散式區塊鏈紀錄冊交換文件正本，提單下的權利及法律責任轉讓受法律框架規管。由於同一時間只有一名用戶獲准管控文件，故此提單正本無法被複製，而且用戶須提供數碼簽署作為背書。此外，除實體提單外，該系統的用戶亦可轉讓不記名提單。

Wave 表示，其電子提單系統不但操作方便，而且能為用戶提供更大保障，故此已從市場上眾多類似產品中脫穎而出。



Eagle Bulk 就違反多項緬甸制裁令與美國政府和解

Eagle Shipping International 承認於 2011 年至 2014 年期間，與一家被列入黑名單的緬甸公司進行交易，違反了美國政府施加的 36 項制裁令。有關制裁令及後於 2016 年 10 月方獲解除。

Eagle Shipping 安排多艘散裝貨船，為一家被列入美國海外資產控制辦公室「特別指定國民和被封鎖人員名單」的公司（即 Myawaddy Trading Ltd），將一批沙由緬甸運載到新加坡。美國財政部表示，在釐定罰款金額時，已考慮到 Eagle Shipping 的前任總裁曾參與並批准此等令緬甸軍政府得益不少的交易。Eagle Bulk Shipping 的管理層將支付 110 萬美元以就申索達成和解。



Eagle Bulk 於 2014 年進行破產重組，其新任管理層承諾將採取多項補救措施改善其合規計劃。

回程運費反映徵收燃油附加費的措施成效不足

自 2020 年 1 月 1 日起，國際海事組織實施了多項新措施，其中包括徵收低硫燃油附加費。Sea-Intelligence 表示，由中國出發的去程航線的即期運費之所以上升，是由於中國農曆新年前的強勁需求所致，而不是因為徵收低硫燃油附加費的措施有效。

為了支持其論點，Sea-Intelligence 比較了三條不受中國農曆新年前季節性需求影響的主要回程航線的運費。橫跨大西洋航線的運費並無變動，來往美國西岸與亞洲的航線運費則曾於 1 月初急升，但其後已回落至正常水平，這反映新措施並無成效。只有來往歐洲與亞洲的航線運費上升，但有關增幅早於去年逐漸浮現，不可歸因於國際海事組織的限硫措施。

因此 Sea-Intelligence 認為，以上跡象令人擔心承運人能否就國際海事組織的限硫措施收回全部實際額外成本。



Quiana Navigation SA v Pacific Gulf Shipping (Singapore) PTE Ltd, Caravos Liberty

[2019] EWHC 3171 (Comm)

本案是一宗有關波羅的海國際航運公會定期租船合同的拖欠船租條款 (「**BIMCO 條款**」) 的上訴案件，案件爭論點是若違約行為關於租船人拖欠先前租期的船租，船東可否根據 **BIMCO 條款** 收回船舶。

2017 年 5 月 26 日，申索人 / 上訴人 (「**船東**」) 與答辯人 (「**租船人**」) 就「**Caravos Liberty**」號 (「**該船隻**」) 訂立定期租船合同 (「**租船合同**」)。租船合同乃按照經修訂的紐約土產交易所格式草擬，包含補充條款和租船確認書。

2017 年 5 月 27 日，船東將該船隻交給租船人。

根據租船合同第 4 條，租船人須每隔 15 日就使用及租用該船預付船租，且 **BIMCO 條款** 適用。

租船合同第 37 條納入了 **BIMCO 條款**，規管船東停止租船服務和收回該船隻的權利，以及規定船東須依循反技術理由程序方可收回該船隻。**BIMCO 條款** 可自然地細分為四項子條款：

- i. 第 (a) 款處理 **BIMCO 條款** 的適用範圍及停止履行租船合同的情況。
- ii. 第 (b) 款訂明船東向租船人發出反技術理由通知及收回船舶的規定。
- iii. 第 (c) 款處理就停止履約 / 收回船隻造成的法律責任提供彌償的情況。
- iv. 第 (d) 款是一項禁止放棄權利條文，看來主要是針對 **Scaptrade** 案之類的論點 (若船東過往接受逾期付款，日後便不得即時收回船隻) 而制定。

於 2017 年 7 月 11 日 (第 4 個付款日)，租船人聲稱該船隻過度消耗燃油，所以少付船東 8,015.40 美元。船東雖提出抗議，但沒有發出反技術理由通知。2017 年 7 月 26 日 (第 5 個付款日) 及 2017 年 8 月 10 日 (第 6 個付款日)，租船人分別全數支付 15 日的船租 (130,652 美元)。然而，儘管船東多次提出要求，但租船人仍沒支付第 4 個付款日的船租差額 8,015.40 美元 (「**差額**」)。第 5 個付款日後，船東仍沒有發出反技術理由通知。

2017 年 8 月 11 日 (即第 6 個付款日後)，船東發出反技術理由通知，要求租船人全數支付到期船租的餘款。租船人未有按要求全數支付餘款，船東因此於 2017 年 8 月 14 日收回該船隻。

仲裁庭同意，租船人於 2017 年 7 月 11 日自行扣減船租是不當的，並因此造成差額，而且差額於其後 (包括於 2017 年 8 月 10 日) 一直未付。但是，仲裁庭認為船東無權就租船人於第 6 個付款日 (即 2017 年 8 月 10 日) 作出的付款引用收回船隻的程序，因為該付款日關乎的是當日期到支付的 15 日船租。仲裁庭認為，**BIMCO 條款** 並非關乎租船人是否已支付所有於 2017 年 8 月 10 日到期的船租，而

只是關乎租船人是否已支付於該日首次到期的船租（即 15 日船租）。

仲裁庭最後裁定，船東在缺乏合約理據下收回該船隻的行為屬「棄約性 / 毀約性違約」。船東就仲裁庭的裁決向英國商事法庭提出上訴。

在本上訴案中，英國商事法庭須審理的主要爭議是 BIMCO 條款是否適用於下列情況：

- i. 租船人於第 4 個付款日少付船租；
- ii. 船東雖有提出反對，但並無在 BIMCO 條款規定的 24 小時期限內發出反技術理由通知；
- iii. 船東於第 5 及第 6 個付款日分別繳付相等於 15 日的船租，但並無補付差額；及
- iv. 船東就第 6 個付款日（即 2017 年 8 月 10 日）到期支付的款項發出反技術理由通知，並於其後以租船人拖欠差額為由收回該船隻。

第一個爭論點：BIMCO 條款的解釋



船東認為，仲裁庭的結論與定期租船合同的基本特徵相抵觸，亦無法與 BIMCO 條款字眼的自然意思相符。根據 BIMCO 條款，假如租船人在到期日的午夜前仍未支付足夠的船租，以為船舶直至下一個到期日的午夜前的合約預期牟利活動提供資金，即構成少付一筆應預繳的船租。

英國商事法庭不接納船東的陳詞，原因是他們對 BIMCO 條款的理解「牽強及不自然」。

首先，就第 (a) 款列明「若船東沒有在到期日的午夜前收到有關船租，船東可在其後立即停止履行其在本租船合同下的任何或全部責任.....」而言，法院認為讀者會自然地將「船租」及「到期日」兩詞一併閱讀。尤其是，在指明單一「到期日」的前提下，合同使用「有關船租」一詞為讀者提供了初步提示，顯示收回船舶的權利與特定的船租分期付款有關。正如租船人所指出，就定期租船合同下的每一項分期船租提出的申索，都是獨立的訴訟因由：*The "C" and "J"* [1984] 2 Lloyd's Rep. 601。因此，就第 4 筆船租未付的金額來說，將其「到期日」理解為第 6 筆船租的分期付款日，並非該字詞的自然用法。法院認為第 4 筆船租的差額早已於 7 月 11 日到期，並於其後一直拖欠。

法院裁定，第 (a) 款的字眼自然地反映並加強有關分期船租與（單一）到期日之間的必要聯繫。過往欠款並不符合第 (a) 款訂下的收回船隻條件。差額在 7 月 11 日已到期，至 8 月 10 日仍未償還，但是於 8 月 10 日所欠的差額並不會比 8 月 9 日所欠的差額多。在此情況下，時間乃收回船隻通知關鍵的（其遵從時限不但以小時計，更清晰地說，是以「連續小時」計），假若收回船隻通知應從一個就該指定差額而言毫無意義的日期起計，這說法不合邏輯。

第二個爭論點：商業角度

與租船合同性質的衝突

船東進一步指仲裁庭錯誤地詮釋 BIMCO 條款，因為有關詮釋將迫使船東墊款提供租船合同下的服務。法院駁回船東的論點，理由是船東錯誤地省略了收回船隻的合約權利以及追討船租（如同追討債務一樣）的持續權利。單單是因為收回船舶的權利不適用，並不代表船東須墊款以履行租船合同。此外，船東亦忽略了他們較早前在第 4 筆付款到期支付時有收回該船隻的權利，他們當時有意識地選擇了不行使其合約權利。

商業常識

船東認為仲裁庭對 BIMCO 條款的詮釋帶來以下影響：(i) 若船東無法於 24 小時內確定他們是否有權發出通知（例如像 Nanfri 一案中承租人基於合理和真誠行事而作出類似扣減），將導致船東獲得的保障不足；及 (ii) 給予船東的權力不足，假若船東不採取「極端選項」收回船隻，船東難以收取所有應付款項，而考慮到定期租船合同需要雙方持續合作，該極端選項亦應被視為不大可取的做法。

法院駁回船東提出的商業常識論點，理由如下：

首先，在本案中，租船合同下的營商雙方是有意識地訂約某項制度，規定發出反技術理由通知的時限為 24 小時。若船東認為此期限很有可能並不足夠，便不會同意此項規定。

第二，船東對 BIMCO 條款的解釋欠缺邏輯或商業連貫性。若船東的詮釋正確，將令他們實際上能夠在債務喪失訴訟時效（即由租船人欠款後 6 年）前保留隨時收回船隻的權利，等同一直持有尚方寶劍。若船東獲准在數年內均可以租船人遲付船租為由收回船隻，將造成難以提供快速確定方案的後果。

基於上述理由，法院駁回上訴。

總括而言，若違約行為涉及租船人拖欠先前租期的船租，船東不可根據 BIMCO 條款收回船隻。



Navalmar UK Limited v Ergo Versicherung AG, Chubb European SE

[2019] EWHC 2860 (Comm)

在本案中，英國商事法庭審視了一個初步問題，就是《約克·安特衛普規則》規則 D 的「可提訴過失抗辯理由」是否適用於採用海損理算師協會及倫敦保險協會標準格式的共同海損擔保書 (general average guarantee) 的擔保人。

索償人是「BSLE Sunrise」號(「該船隻」)的船東(「船東」)。該船隻根據一份定期租船合同航行，並根據三份提單由杜拜的傑貝阿里，運載約 774.733 公噸的海底管道(「貨物」)到比利時的安特衛普。三份提單採用標準康金提單格式，訂明須根據《約克·安特衛普規則》進行共同海損的理算。

2012 年 9 月 28 日，該船隻在華倫西亞對開擱淺。船東為了令該船隻脫險，在復航前進行緊急維修，因而產生開支。2012 年 11 月 26 日，該船隻抵達安特衛普，卸下所有貨物。



2012 年 10 月 5 日，船東宣布共同海損。貨主 Iteco Oilfield Supply France 及 Iteco Oilfield Supply GmbH 分別於 2012 年 10 月 8 日及 2012 年 10 月 11 日，採用勞氏海損格式就三份提單發出海損分攤擔保書，同意「支付任何..... 此後可能確定為本合同下的貨物、付運人或擁有人適當及合法地結欠的共同海損..... 的適當比例.....」，以換取交付貨物。

第一被告人及第二被告人(「保險公司」)採用海損理算師協會及倫敦保險協會的標準格式，發出共同海損擔保書，「承諾..... 代表航程中出現利益關係的各方..... 向船東支付..... 此後可能確定就上述貨物妥當地結欠的..... 共同海損的任何分擔額.....。」

2013 年 4 月 24 日，船東委任的共同海損理算師發出證明書，建議貨主應就共同海損及開支而支付的分擔額。

貨主及保險公司認為，海難事件之所以發生，是由於船東在啟航之時及 / 或之前未有以適當的努力確保該船隻適航及 / 或為該船隻提供適當設備及 / 或物品供應，因而違反了《海牙 / 海牙威士比規則》第 III.1 條 (已藉提述而納入於三份提單所載或證明的每份承運合同內)。各方均同意，假如海難事件是由於船東違反《海牙 / 海牙威士比規則》第 III.1 條而發生，那麼根據《約克·安特衛普規則》規則 D (「可提訴過失抗辯理由」)，有關貨主便無須承擔任何共同海損。

商事法庭在本案中需審理的初步問題是：保險公司能否倚賴可提訴過失抗辯理由而獲免除在 共同海損擔保書下的法律責任？（「初步問題」）

法院基於共同海損擔保書、案情事實、商業背景以及各方所採用的措詞，就初步問題作出裁斷。

一般而言，假如航程的其中一方承受損失，以保存其餘各方的財產，共同海損便適用。在這種情況發生時，其餘各方均應分擔費用，以彌補受損一方所蒙受的損失。

法院裁定，英國法律下適用於合約釋義的一般原則，亦適用於共同海損擔保書的釋義。

儘管法院接受船東所指，共同海損擔保書在保險公司與船東之間訂立了主要責任，但法院不認為該項責任比起船東與貨主之間在共同海損分攤擔保書（**general average bonds**）下的責任更大、更廣或更重。法院進一步指出，共同海損擔保書的詮釋取決於它所採用的措詞（從事實及商業角度來看），不宜未經考慮共同海損分攤擔保書的存在、條款或引致制定有關條款的情況，便對共同海損擔保書作出釋義。法院引用 *The Lehmann Timber* [2012] EWHC 844 (Comm) [2012] 2 All ER (Comm) 577 一案，裁定本案中的共同海損擔保書是擬與共同海損分攤擔保書一併施行的。

在審視有關事實及商業背景後，法院裁斷，根據航運業界一直以來的慣常做法，若非有需要為共同海損分攤擔保書所引起責任作出保證，沒有證據顯示保險公司會發出共同海損擔保書。如果共同海損擔保書的作用是訂立保險公司向船東付款的責任而無須考慮貨主對船東的最終責任，那麼船東要求貨主發出共同海損分攤擔保書是沒有實際意義的。若保險公司提供的擔保所給予船東的利益，比船東在以現金存款取得的共同海損分攤擔保書下的利益更大，難以看到保險公司有何商業利益可言。

隨後，法院審視了共同海損擔保書的措詞，並裁斷其法律責任僅限於就上述貨物妥為結欠的債務。法院接受保險公司的陳詞，並裁斷「結欠」是指欠下或應支付，而在法院就規則 D 抗辯理由的理據作出裁決前，保險公司沒有結欠亦無須支付共同海損。加上使用「妥為」一詞是為了指明必須毫無疑點。法院拒絕跟隨船東所引用的 *Maersk Neuchâtel* [2014] EWHC1643 (Comm) 一案，理由是該案中的擔保書並無要求款項是「妥為」結欠的。

最後，法院就初步問題裁定，如果損失是由船東的可提訴過失所造成的，在該問題獲解決前，保險公司無須根據其共同海損擔保書付款。

總括而言，共同海損擔保書的擔保人有權根據《約克·安特衛普規則》規則 D 所述的抗辯理由，就其採用海損理算師協會及倫敦保險協會標準格式發出的共同海損擔保書責任作出抗辯。



Amalie Essberger" Tankreederei GmbH & Co KG v Marubeni Corporation [2019]

EWHC 3402 (Comm)

本案的索償人是「M/T Amalie Essberger」號(「該船隻」)的船東(「船東」)，船東根據一份日期為 2017 年 11 月 18 日的航次租船合同(「租船合同」)把該船隻出租予被告人(「租船人」)，由荷蘭鹿特丹運載一批環己烷到西班牙卡斯特利翁。

租船合同載有以下附加條款(「第 5 條附加條款」)：

「5) 時限

除非租船人或其經紀人於租船人最後一批貨物完成卸載後的六十(60)90 日內以書面形式收到所有計算詳情及證明文件，否則船東將被視為放棄就滯期費、空艙費、移泊費或其他費用或發票提出任何申索。滯期費(如有)須於當時以單一申索提出，且申索須有以下文件支持：

- A. 船隻及 / 或碼頭時間紀錄表；
- B. 裝卸準備就緒通知書；
- C. 泵油紀錄；及
- D. 抗議書.....」

該船隻於 2017 年 11 月 29 日至 12 月 1 日期間裝載貨物，之後前往卡斯特利翁。2017 年 12 月 9 日，該船隻抵達卡斯特利翁並開始卸貨。但是，收貨人拒絕接收該船隻其中一個船艙(「5S 艙」)運載的貨物，因為該部分貨物受到單乙二醇污染。其後，該船隻於 2017 年 12 月 10 日移泊至卡斯特利翁對開的一個停泊處，直至 2017 年 12 月 19 日才前往華倫西亞，並於 2019 年 12 月 19 日至 21 日期間在當地卸載 5S 艙內的貨物。

租船合同下准許在裝貨港口和卸貨港口進行裝卸的時間為「合共 48 小時(包括星期日及假期)」。船東指租船人在鹿特丹用上的裝卸時間為 1 日 1 小時 40 分鐘(1.07 日)，而 48 小時的裝卸時限於 2017 年 12 月 10 日已在卡斯特利翁屆滿。

2017 年 12 月 22 日，船東在第 5 條附加條款規定的 90 日限期內，透過其經紀人以電郵向租船人提出 154,875.00 美元的滯期費申索，連同該船隻及 / 或碼頭的時間紀錄表、裝卸準備就緒通知書及該船隻在卸貨港口的泵油紀錄作為證明文件。滯期費申索並未附有該船隻在鹿特丹的泵油紀錄以及由該船隻的船長於 2017 年 11 月 30 日發出的抗議書(「爭議文件」)，因為船東於 2017 年 12 月 1 日已向租船人提供有關爭議文件。

租船人之後提出兩項抗辯理由：首先，該船隻的延誤乃由於 5S 艙內的貨物在該船隻上受到污染所致，因此屬船東的責任或過失；第二，滯期費申索已喪失時效，因為船東並沒有按照租船合同第 5 條附加條款的規定在 90 日時限內提出滯期費申索。

租船人以船東的滯期費申索因喪失時效而沒有真正的勝訴機會為由，向法院申請作出簡易判決。

就租船人的簡易判決申請作出裁決時，法院考慮了以下四個爭論點：

1. 船東在第 5 條附加條款下提供證明文件的責任是否只適用於爭議文件？
2. 船東在第 5 條附加條款下提供證明文件的責任是否要求船東提供租船人已管有的文件？
3. 船東是否必須在提出滯期費申索的同時提供證明文件，還是只要在 90 日期限屆滿前的某個時間提供便已足夠？
4. 假如船東沒有按照第 5 條附加條款的規定提供某份證明文件，船東的滯期費申索是完全喪失時效，還是僅與上述文件有關的部分喪失時效？



在處理以上四個爭論點時，法院首先就滯期費時限條文的詮釋考慮了數宗案例，指出有關條文的目的是為了確保商業便利以及令合約內容更清楚明確，從而確保船東知道提出滯期費申索時須做什麼事情。假如船東假如未能依照第 5 條附加條款提出申索，這項滯期費的時限條文便可能禁止船東提出一項本來有效的申索，故此，有關時限及時限的適用條件必須清楚列明。若條文的意思有任何歧義，便應作出對租船人不利、對船東有利的限制性詮釋。

第一個爭論點：證明文件是否必須包括爭議文件？

法院首先審視「所有證明文件」的意思，認為它規定船東須提交其賴以支持滯期費申索的文件，或表面上可證明滯期費申索有效的文件。該詞並無規定船東須提交所有與其滯期費申索有關的文件（包括不利文件）。

其次，法院考慮了第 5 條附加條款第二句的效力，當中訂明「.....申索須有以下文件支持.....」，然後進一步列出四類文件：時間紀錄表、裝卸準備就緒通知書、泵油紀錄及抗議書。法院裁定，儘管上述四類文件嚴格來說與滯期費申索無關，但仍被視為證明文件。

法院裁定，爭議文件（泵油紀錄及抗議書）被視為須於第 5 條附加條款規定的 90 日時限內提交的證明文件，以支持滯期費申索。

第二及第三個爭論點：證明文件是否必須隨附於滯期費申索？

按照第 5 條附加條款的字面解釋，法院認為該條文字面上並無明確規定船東須在提出滯期費申索的同一時間提供有關證明文件。只要租船人在 90 日限期屆滿前收到滯期費申索及證明文件，有關申索

便會被視為單一申索。若租船合同的雙方本來打算就提交滯期費申索制定更嚴格的規定，第 5 條附加條款內應另行清楚列明。

由於船東已在 90 日期限內於 2017 年 12 月 1 日向租船人提交爭議文件，故此船東已遵守第 5 條附加條款下的規定。法院裁定，船東的滯期費申索並沒有喪失時效。

第四個爭論點：不遵守第 5 條附加條款的後果

由於就第二及第三個爭論點作出以上裁決，法院裁定第四個爭論點並不成立。但是，法院在其判詞的附帶意見中表示，如果船東沒有按照第 5 條附加條款的規定提供爭議文件，則整項滯期費申索將喪失時效。

法院最終裁定船東的滯期費申索沒有喪失時效，因此駁回租船人的簡易判決申請。

船舶抵押權人可如何保障及執行其抵押權？

船舶抵押是航運融資最為常見及重要的抵押形式之一，其受船籍國的法律管限。本文將探討船舶抵押權人所享有的權利及如何執行。

甚麼是船舶抵押？

在香港，註冊船隻可以以抵押形式用作履行任何現時或未來義務的保證。在大多數情況下，貸方（抵押權人）只是取得船隻的擁有權作為抵押人償還債項的保證，而船東（抵押人）實際上仍會管有及使用船隻。

如何設立及註冊船隻抵押？

在香港，船舶抵押應按照香港法例第 415 章《商船（註冊）條例》訂立。設立船舶抵押的文書應採用指定的格式，當中除了列出（其中包括）每名抵押人及抵押權人的名稱和地址外，還應經由每名抵押人或其代表按指定方式妥為簽立。假如有關船隻已有其他註冊抵押持有人，則必須事先取得所有其他持有人的書面同意。

在抵押文書及任何所須的同意書送交香港船舶註冊處後，香港船舶註冊處會把抵押資料記入註冊紀錄冊，並加簽註明抵押註冊日期及時間。所有抵押文書均按其送交的先後次序予以註冊。

為甚麼抵押權人必須註冊船舶抵押？

凡同一艘船隻有兩項或以上的抵押註冊，則各抵押權人之間的優先權，將按照其抵押的註冊先後次序而定，不論其抵押於何日訂立或簽立。即使某項未註冊抵押是於另一項已註冊抵押之前簽立，而且已註冊抵押的各方於簽立抵押文書時已知悉上述未註冊抵押的存在，但已註冊抵押的優先權

仍將高於未註冊抵押。因此，抵押權人必須在簽立抵押文書後盡快註冊抵押以保障其權利。

船舶抵押權人的債權優先權次序為何？

除了扣押船隻的費用、管有權申索及海事留置權（有關救助申索、碰撞損害及船員工資等）外，註冊抵押權人享有的追討權利優先於所有其他債權。

抵押權人在甚麼情況下可行使其對抵押船隻的管有權？

當抵押債項或其任何部分到期而抵押人並未償還，抵押權人便可行使權利，取得抵押船隻的管有權；若抵押品在任何方面嚴重受損，抵押權人更可在抵押債項到期前行使上述權利，以取得抵押船隻的管有權。

抵押權人可以以實際管有或推定管有的形式來行使其管有權。實際管有可透過安排人員上船或扣押船隻來實施。推定管有意味著抵押權人雖然對船隻擁有實際控制權，但沒有親身管控船隻，原因可能是因為船隻位處抵押權人的司法管轄區境外。抵押權人須進一步通知所有受影響的持份者，例如租船人、貨主、保險公司及任何第三方索償人，方可使推定管有生效。

在接管船隻後，抵押權人可以替代抵押人行事，並享有任何與使用船隻有關的合約權利。儘管如此，抵押權人亦須履行及執行抵押人招致的合約責任，前提是有關責任不會使抵押品受損。此外，在抵押權人接管船隻後，現有合約下所有正在賺取而尚未到期支付的運費均屬抵押權人所有。至

於在抵押權人接管船隻前已賺取並到期但過後才支付的運費，則歸於抵押人。

抵押權人可如何向法院申請頒令出售抵押船隻？

抵押權人可按照《高等法院規則》第 75 號命令第 12 條規則，向法院提交及送達傳票或動議通知書連同用以支持的誓章，申請頒令出售抵押船隻。

根據 *The “Myrto”* [1977] 1 Lloyd’s Rep 243 一案，法院可發出命令，將「屬於易毀消性質或如予保留則相當可能會變壞或因任何其他好的理由宜於立即出售」的標的物出售。若無好的理由，法院便不應發出出售令。通常只有在被告人缺席聆訊或沒有抗辯時，法院才需要處理應否發出出售令的問題。在此情況下，法院通常會以「如不發出出售令，抵押權人債權的抵押權益將因扣押船隻的持續保養費用而減損，令所有於船隻擁有權益的人士利益受損」為由，而發出出售令。若被告人提出抗辯並反對發出出售令，法院則應比起審理缺席聆訊的案件更深入地檢視是否具有妥善理由發出命令。

出售抵押船隻的常見方式為何？

抵押權人獲法院頒令可出售船隻後，須向執達主任遞交書面承諾書，承諾將應要求支付執達主任的費用及開支，否則估價及出售的委任狀將不予執行。執達主任其後將委任一名獨立測量師對船

隻進行估價及確定其最低價值。一般而言，除非有特殊理由，否則法院不會偏離以公開招標進行估價及出售的慣常做法，來批准進行私人出售。在船隻出售後，執達主任須將出售所得款項繳存到法院。

不過，即使抵押權人取得了出售令，船東仍可申請擱置出售令，阻撓抵押權人執行抵押權。在 *Landesbank Girozentrale, Singapore Branch v The Owners of the Ship or Vessel “Brightoil Glory” (Hong Kong flag)* [2019] HKCA 561 一案中，船東在出售令擱置 4 星期後，一再以進行再融資為由申請再度擱置出售令。李素蘭法官拒絕批准再度擱置，並拒絕發出上訴許可。因此，船東向上訴法庭提出上訴。上訴法庭認為船東負有舉證責任，須令上訴法庭信納有足夠理由批准再度擱置出售令。上訴法庭亦認為，由於再融資計劃中就抵押船隻提議的私人出售屬未知之數及未如理想，假如該私人出售計劃告吹，在先前兩次招標已浪費了時間和金錢的潛在買家也許不想再參與第三次招標，故此抵押權人的權利可能會因出售令再度擱置而受損。因此，上訴法庭拒絕發出上訴許可。

以上案例說明了船東可如何阻礙抵押權人執行出售抵押船隻的命令。然而，上訴法庭的判決重申香港法院的立場，即保障抵押權人執行抵押及變現其抵押品的權利。

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