ONC The Voyager 2019 年 8 月

本期專題

在評估船隻是否屬於推定全損時，應考慮哪些費用？

引言

2019 年 6 月，英國最高法院就 *Sveriges Angfartygs Assurans Forening (The Swedish Club) v Connect Shipping Inc and another* [2019] UKSC 29 一案頒下判決，澄清了在評估受損船隻是否屬於推定全損時，應將哪些因救助船隻而產生的費用考慮在內。英國《1906 年海事保險法》(「**海事保險法**」) 第 60(2)(ii) 條訂明，在船隻受損的情況下，若「船隻因一項受保的危險事項受損，而維修船損的費用會超過船隻維修後的價值」，便屬於推定全損。

2012 年 8 月 23 日，「Renos」號 (「**該船隻**」) 在紅海航行期間引擎室起火，引致嚴重損毀。救助人根據 2011 年版本的勞氏救助合同獲委任，先將該船隻拖行至阿達貝亞港卸貨，然後再拖行至蘇伊士港，救助服務亦到此為止。委付通知於 2013 年 2 月 1 日送達保險公司，當時該船隻停泊在蘇伊士港。根據由本案上訴人及其他方承保的船殼及機械保單，該船隻的約定投保額為 1,200 萬美元。牽頭的船殼及機械保險公司 Swedish Club 為第一上訴人。

法律程序

在高等法院，訴訟雙方均同意發生了承保範圍內的損失。雖然保險公司就部分損失承認責任，但不接受委付通知或推定全損。高等法院裁定船東勝訴及確認推定全損；保險公司不服上訴，上訴法院亦認同高等法院的觀點。

判決

爭論點

其後，上訴人基於以下兩個爭論點上訴至最高法

院：

1. 第一個爭論點：海事保險法第 60(2)(ii) 條下「維修船損的費用」是否包括送達委付通知前已產生的開支；

2. 第二個爭論點：有關費用是否包括根據勞氏救助合同的特別補償及保賠（「**特別保賠**」）條款應向救助人支付的費用。

第一個爭論點：送達委付通知前產生的開支

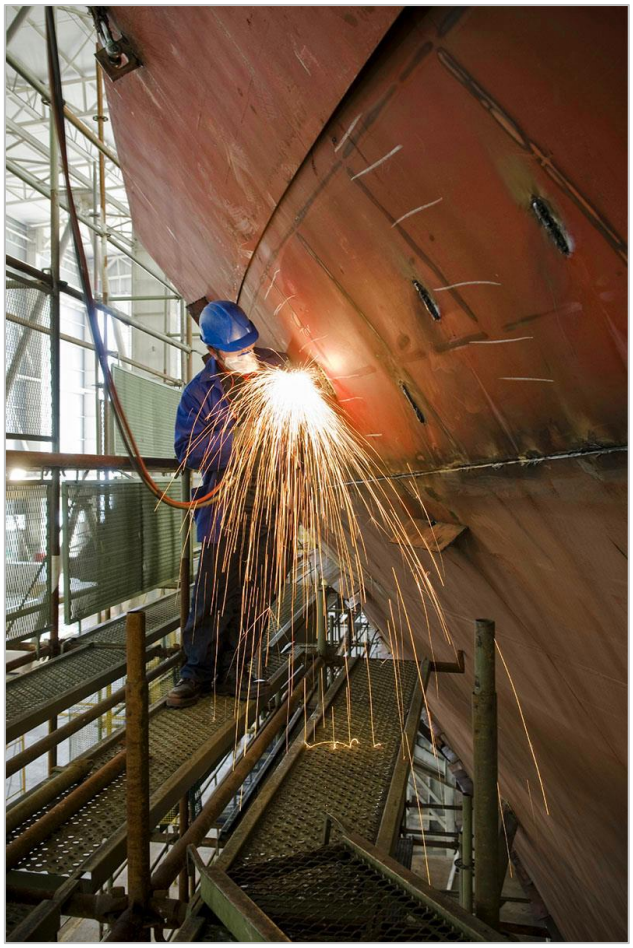
最高法院不接納保險公司指送達委付通知前產生的開支並非海事保險法第 60(2)(ii) 條範圍以內的費用。

最高法院認為，首先從文字上看，海事保險法內與「將會」產生的開支有關的提述，所反映的是有關計算屬假設性質，而非有關開支的時序。第二，按照一般規則，船殼及機械保單下的損失是於海難發生而非確定彌償的計算時出現。即使是於海難發生後才產生損失，此規則仍然適用。推定全損是一項在財務上相等於全部損失的局部損失，但是否屬於推定全損則取決於客觀事實。因此，根據此客觀處理方法以及答辯人是在海難發生時蒙受損失之事實，海事保險法第 60(2)(ii) 條所指的船損原則上就是自海難發生以來產生的全部損害。該損害的計量在於其對該船隻造成的貶值影響，即恢復及維修該船隻的全部費用。因此，上述費用在甚麼時候產生並無分別，何時送達委付通知並不重要。

因此，應用上述處理方法以及維修該船隻的潛在費用，「維修船損的費用」應包括自海難發生以來救助及保護該船隻產生的一切合理費用。

第二個爭論點：特別保賠費用

《1989 年國際救助公約》第 8(1)(b) 條訂明，救助人在履行救助服務時，有責任「以應有的謹慎方式防止或減輕對環境的損害」；第 14(1) 條授權救助人就履行他們在第 8(1)(b) 條下的義務獲船東作出「特別補償」。根據勞氏救助合同，避免造成環境損害的法律責任在於船東。「維修船損的費用」一般包括若干並非直接花費在實際維修船隻的費用，例如客觀目的是使船隻得以維修的初步工作費用。最高法院認為，維修船損的費用一般會包括救助費、臨時維修費、拖行費及其他顯然是為了永久維修船隻而進行的初步工作所產生的費用。但是，鑒於特別保賠費用是為了保障船東免受環境污染可能產生的法律責任，與計量該船隻的損壞情況及其維修可能性無關，故此最高法院裁定，在判斷該船隻屬於推定全損或局部損失時，不可將特別保賠費用考慮在內。



因此，最高法院一致駁回第一個爭論點，但接納第二個爭論點，並將案件發還高等法院審理，以

判斷該船隻是否屬於推定全損。

總結

最高法院在本案中澄清了，在判斷船隻屬於推定全損或局部損失時，根據海事保險法第 60(2)(ii) 條應計及哪些費用。其中，最高法院推翻了下級法院的判決，指出（有別於普遍的觀點）特別保賠費用並非救助費的一部分，只有救助費才可計入「維修船損」，因此就海事保險法而言不可考慮在內。

船東及保險公司應注意這項分別可能會造成重大的財務後果，因為勞氏救助合同是全球廣泛採用

的標準救助合同，大部分的業界人士理所當然地會在合同內納入特別保賠條款。

再有燃油船運營商被新加坡海管局停牌

燃油船運營及供應商 Inter-Pacific Petroleum 被新加坡海事及港務管理局 (「海管局」) 暫時吊銷燃油船運營牌照。海管局表示在一次執法巡查中，發現該公司旗下運油輪「Fragrance」號在裝載燃油期間使用磁石干擾流量計，現正對該公司進行調查。海管局並無表明該執法巡查屬日常行動還是針對性行動。

這是海管局在短短個多月內第二次就類似事件作出停牌處分。今年 4 月，燃油船運營商 Southernpec (Singapore) 因為被海管局發現其在裝載燃油期間以磁石干擾油輪上的流量計而被停牌，其燃油船運營商及供應商牌照其後更被撤銷。

聯合國命令尼日利亞釋放瑞士油輪

國際海洋法法庭命令尼日利亞政府釋放其扣留的瑞士「San Padre Pio」號油輪及其船員。

尼日利亞海軍於 2018 年 1 月截查並扣押由瑞士公司 ABC Maritime 經營的「San Padre Pio」號油輪，指該油輪「進行船邊柴油裝卸」。16 名船員被羈留在監獄，被控以「串謀在無合法權限或適當牌照下分銷及買賣石油產品，並在船上如此行事」。瑞士當局向國際海洋法法庭提出申訴，表示該船隻當時正在公海航行，認為尼日利亞海軍的扣押行動違反了國際法。

國際海洋法法庭裁定，「San Padre Pio」號「不僅已遭扣留多時，而且該船隻及其船員的保安及安全一直受到威脅」。尼日利亞政府被命令在瑞士當局支付保釋金或其他財務抵押後釋放「San Padre Pio」號、其貨物及船員。瑞士須支付的保釋金為 1,400 萬美元。

零排放時代英國航運業的宏大抱負

英國運輸部在其《2018-2019 年度海事年報》中公布，航運業於 2017 年對當地經濟的直接貢獻為 145 億英鎊，間接貢獻則超過 370 億英鎊。

該報告以及先前公布的《潔淨海洋計劃》訂立了英國政府持續發展海事策略及使英國成為「全球領先航運樞紐」的願景，這與英國政府於 2018 年發表的《2050 海事策略》方向一致。運輸部亦計劃設立智能航運中心，並與業界持續合作建立海事創新樞紐，以及與英國海事研究和創新組織合作，制訂實現潔淨及智能航運的措施。

此外，一個全新的索倫特海峽航運業聯網即將成立，以凝聚來自學術界、兩大港口、主要海軍基地、商船運營商、製造商、技術中心及海上休閒活動等領域的持份者。

一艘液化石油氣運輸船在上海違反硫排放量規定

上海海事局的監察船發現，一艘懸掛巴拿馬國旗的液化石油運輸船在經過上海水域時「船尾冒出黑煙」，違反了中國的硫排放量規定。該運輸船似乎屬越南公司 Blue Energy & Maritime（BME Shipping）所擁有。

今年，中國政府已在全國多地實施船舶排放管制區（「管制區」），涵蓋中國幾乎所有領海以及長江和珠江的大部分流域。沿海及內河管制區的排放量上限分別為含硫量 0.5%及 0.1%。

中國當局表示，監察船使用了船上的氣味感應器，並派出配備廢氣探測器的無人駕駛飛機，發現該液化石油氣運輸船當時正在燃燒含硫量高燃油。當局表示，是次偵查採用了新技術來執行國家的船隻減排規例，屬重大突破。

Aprile SpA and others v Elin Maritime Ltd (Elin)

[2019] EWHC 1001 (Comm)

****

案情

2016 年 6 月 10 日，船東的代理人以一份不可議付的提單 (「**該提單**」)，確認「ELIN」號機動船 (「**該船隻**」) 上承運 201 個貨物包裹，而該等貨物的外表當時看來狀況良好。該船隻在航行期間遇到風浪，以致部分貨物損失及 / 或損毀。本案的索償人包括付運人、收貨人、該提單的通報地址以及付運貨物的承保人 (統稱「**貨主**」)，他們根據合同法、侵權法及委託保管法就艙面貨物的損失及 / 或損毀向船東索償。雖然雙方對於餘下損失及 / 或損毀貨物是否位於該船隻的船艙或艙面有所爭議，但法院命令就以下初步問題進行審訊：

> 「根據對 [該提單] 的真正解釋，[船東] 是否無須就不論如何引起的任何艙面貨物損失或損害負責，包括因不適航及 / 或 [船東] 疏忽所造成的損失或損害。」

船東認為，根據該提單第 1 及第 2 頁的清晰顯淺字眼，船東無須就艙面貨物負責，而法院不應改寫雙方的交易，令它有別於其清晰字眼所表達的意思：

> 「第 1 頁：承運人在任何情況下均無須就艙面貨物.....<u>不論如何引起的</u>損失或損毀負責。」(底線自加，以示強調)

> 「第 2 頁：[隨附清單所述的 70 個包裹] 裝載於艙面，其風險由付運人及 / 或收貨人及 / 或接收人承擔；承運人及 / 或船東及 / 或該船隻無須就<u>不論如何引起的</u>損失或損毀負責。」(底線自加，以示強調) (統稱「**免責條款**」)

貨主認為，第一，船東引用的案例 <u>*The Imvros*</u> [1999] 1 Lloyd's Rep 848 已被學者及新加坡法院批評為與過往的裁決抵觸而屬錯誤。第二，確保船隻適航是一項根本而具凌駕性的隱含責任，免責條款不得免除違反確保船隻適航這項絕對責任 (除非依照 <u>*R v Canada Steamship Line*</u> [1952] A.C. 192 一案的原則清楚訂明)。第三，免責條款的字眼有欠清晰，不足以免除疏忽責任。

裁決

法院裁定船東勝訴，因為根據對該提單條款的真正解釋，訂明船東無須就「不論如何引起的」艙面貨物損失或損毀負責的免責條款，可免除船東就一切損失或損害的責任，包括船東疏忽或未有勤勉地確保船隻適航的責任。

法院首先注意到，在艙面運載貨物涉及固有風險，而在共同海損索償中，艙面貨物亦屬於特殊類別。法院並指出，限制或免除責任的條款須被精確地詮釋及不受先前案例的約束，但應謹記遵循先前案例中的指引。

此外，法院也曾裁定相同或類似的免責字眼同時免除造成貨物損失的不適航責任（*The Imvros* 案）及疏忽責任（*Travers v Cooper* [1915] 1 K.B. 73 及 *The Danah* [1993] 1 Lloyd's Rep. 351）。沒有其他案例支持作出偏離上述案例的裁決。

貨主認為，*The Imvros* 案與以下案例有抵觸：*The Galileo* [1914] P.9；*R v Canadian Steamship Company* [1952] A.C. 192；*Steel v State Line S.S. Co.* [1877] 3 A.C. 72；*Owners of the Cargo on Ship "Maori King" v Hughes* [1895] 2 Q.B. 550 及 *Belships v Canadian Forest Products Ltd* (1999) A.M.C. 2606。法院不同意貨主的觀點，並裁定：

1. *The Galileo* 案並無挑戰 *The Imvros* 案中關於「無須就不論由誰造成的損失及損毀負責」一句的真正解釋的結論。

2. 機械性地採納 *R v Canada Steamship Lines Limited* 一案提出的觀點是錯誤的，因為那些觀點只是用來協助釋義。法院有責任詮釋免責條款，以確定免責條款對於任何理智而能夠讀寫的普通人來說明顯涵義為何。

3. 在 *Steel v State Line S.S. Co*.和 *The Maori King* 兩案中的免責條款是適用於航行中和船隻啟航後，因此確保船隻適航的隱含責任不受豁免條款影響。然而，根據 *The Imvros* 案的解釋，該案的免責條款是適用於航運之前及航運期間。

4. *Belships v Canadian Forest Products Ltd* 的裁決是錯誤的，因為其機械性地應用 *R v Canada Steamship Lines Limited* 一案。

因此法院裁定，船東無須就艙面貨物損失或損毀負責，不論該等損失或損毀是由於船隻不適航或船東疏忽而造成亦然。

Ark Shipping Co LLC v Silverburn Shipping (IoM) Ltd

[2019] EWCA Civ 1161

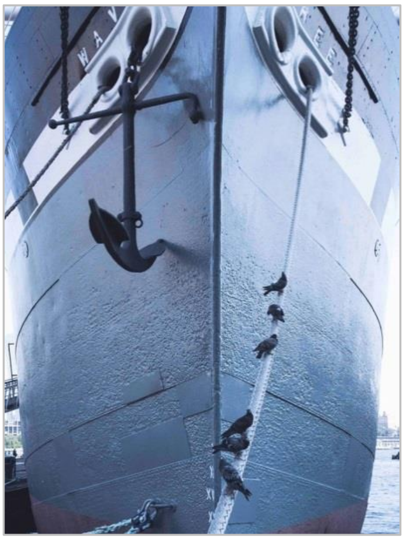
* *

案情

船東根據一份日期為 2012 年 10 月 17 日的經修訂「貝爾康 89」合同(常用的標準光船租船合同)(「**租船合同**」),向租船人出租「ARCTIC」號(「**該船隻**」),為期 15 年。2017 年 10 月 31 日,該船隻到達俄羅斯阿斯特拉罕的卡斯皮安港口進行維修保養。該船隻的船級證明書於 2017 年 11 月 6 日到期,當時她尚未進入乾船塢維修,而距離上一次於 2012 年進行的特別檢驗已五年多。2017 年 12 月 7 日,船東向租船人發出通知,表示要終止租船合同及要求租船人歸還該船隻,理由是租船人未能維持該船隻的船級,違反了租船合同第 9A 條:

> 「...... [租船人] 須時刻維持該船隻於第 10 欄註明的船級不逾期,及維持其他所需的證明書有效......」(「**該條款**」)

2018 年 3 月 12 日,兩名海事仲裁員裁定該條款並非合約條件,而租船人維持該船隻船級的責任並非一項絕對責任。2019 年 2 月 22 日,高等法院推翻仲裁裁決,同意船東所指該條款是一項合約條件,維持船級是一項絕對責任,而不僅是作出應盡的努力。租船人就該條款屬於合約條件還是無名條款的問題,向上訴法院提出上訴。



照片來源:*Simon Abrams on Unsplash*

上訴時,船東大幅倚賴了 *Bunge v Tradax* [1981] 1 WLR 711 及 *The Seaflower* [2001] 1 All ER (Comm) 240 兩宗案例,但租船人則認為該等案例有明顯的區別。

裁定

上訴法院裁定租船人上訴得直,並指出雖然維持該船隻的船級地位很重要,而且有別於該船隻的實體狀況,但仍不足以令該條款成為合約條件,因為:

1. 租船合同並無明文表明該條款是一項「合約條件」。

2. 該條款並不涉及時間元素(這是 *Bunge v Tradax* 案的考慮因素)。

3. 該條款與其他條款並無互相倚賴的關係(這是 *Bunge v Tradax* 案的關鍵考慮因素)。

4. 雖然維持該船隻的船級地位十分重要，但上文及下文所述的多項因素比它更重要。

5. 該條款位於第 9A 條中間，那是業內的標準格式。此結構強烈顯示該條款並非合約條件。

6. 法院認為，「[維持] 其他所需的證明書有效」的範圍廣闊，不可能僅限於維持船級所須的證明書，因此只能得出兩個結論：一，該條款只有一部分屬於合約條件 (但這種解釋欠缺說服力及可能性不大); 或二，一旦發生關於任何所須證明書的違約情況，船東便可終止為期 15 年的租船合同。租船人這項責任的廣泛程度對船東的案情十分不利。

7. 船東認為，違反該條款很可能危及該船隻的保險，因此應將該條款歸類為合約條件。然而，這種主張是站不住腳的，因為即使該船隻不獲保險都不構成違反合約條件，更遑論只是令該船隻面對不獲保險的風險。

8. 違反該條款可能導致微不足道、輕微至非常嚴重等不同程度的後果，因此該條款應是無名條款而非合約條件，因為假如是合約條件的話，是無需理會實際後果的嚴重程度的。

9. 儘管在租船合同開始之時要求該船隻的船級聲明書可能是一項合約條件，但考慮到只要微不足道的違約情況便會構成破壞長期合約關係，此超乎比例的嚴重後果已超過確定船級的好處，因此法院不信納在長達 15 年期間時刻維持船級亦是合約條件。

有鑒於此，上訴法院裁定，要求租船人時刻維持該船隻的船級不逾期及維持其他所需的證明書有效的條款是一項無名條款，並推翻高等法院的判決。

Classic Maritime Inc v Limbungan Makmur SDN BHD & another

[2019] EWCA Civ 1102

****

案情

2009 年 6 月 29 日，租船人及船東訂立了一份運載鐵礦的長期包運合同 (「**包運合同**」)。根據包運合同，租船人應於 2015 年 7 月至 2016 年 6 月期間進行七次付運。2015 年 11 月 5 日，鐵礦場所在的巴西豐當水壩發生決堤。租船人因決堤無法履行合約下其中的五次付運；但是即使沒有發生決堤，租船人仍會違約。

租船人的抗辯理由是，根據包運合同第 32 條題為「例外情況」的條款(「**例外條款**」)，租船人無須負上法律責任：

> 「不論該船隻...... 還是租船人......，均無須就以下原因所導致的貨物損失或損害或未能供應、裝載、卸載或交付貨物而負責：......礦場意外......，或...... 租船人......控制範圍以外的任何其他原因；前提是上述事件直接影響任何一方履行 [包運合同]。如因上述事件或原因損失任何時間，有關時間不得計作裝卸時間或滯期（如該船隻已經滯期則作別論，在該情況下，只計算一半時間）。」

高等法院裁定，租船人不能倚賴例外條款所指的「礦場意外」，因為即使沒有發生決堤，租船人亦未準備就緒提供付運貨物。因此，租船人是違反了其於包運合同下的責任。儘管如此，法院仍比較了船東實際所處的境況，以及若非決堤和在租船人能夠並願意提供及付運貨物的情況下船東本應所處的境況。根據以上比較，及由於法院認為不應將船東置於更佳的財務狀況，船東就該五次付運分別獲判給 1 美元的象徵式損害賠償。

船東就損害賠償問題提出上訴，而租船人亦就法律責任問題提出交相上訴。

爭議點

1. 租船人是否需要證明若非發生決堤，租船人能夠及本應已履行及遵守包運合同？

2. 船東是否可以根據賠償原則，就租船人違反包運合同追討大筆損害賠償？

裁決

上訴庭駁回了租船人的交相上訴，並裁定船東上訴得直。

就第一個爭議點而言，上訴庭同意船東的觀點，認為例外條款中「導致」及「直接影響......履行」

等字眼施加因果關係要求，故此租船人須證明決堤直接影響租船人履行責任。上訴庭不同意租船人所指，按照 *Bremer v Vanden Avenne-Izegem PVBA* [1978] 2 Lloyd's Rep 109 及 *The Golden Victory* [2007] UKHL 12 等一連串案例中所確立在處理「合約受挫失效」條款時，無須證明因果關係。上訴庭認為，不應基於例外條款是一項合約受挫失效條款來分析它，並指出例外條款的解釋及字眼才是重點。因此，上訴庭裁定租船人須承擔法律責任，因為平心而論及根據高等法院的事實裁斷，租船人沒有履約並非因決堤「導致」，而且決堤亦無「直接影響」租船人履行責任。同樣道理，因果關係要求亦適用於例外條款的最後一句 (即時間損失條款)。

至於第二個爭論點，上訴庭表示，賠償原則是指違約受害者有權回復至其應有境況，猶如合約已獲履行一樣，故此違約的損害賠償是比較船東因租船人違約而處於的境況，以及在合約已獲履行及租船人已提供貨物的情況下船東本應處於的狀況。上訴庭進一步指出，租船人的責任是提供貨物，不論其是否願意履行責任，只要其沒有提供貨物，即屬違約。因此上訴庭認為，高等法院裁斷 (1) 租船人的責任是準備就緒及願意提供貨物；及 (2) 應與船東在租船人準備就緒及願意提供貨物的情況下所處的境況作出比較，是錯誤應用賠償原則。由於船東及租船人均同意，按照上訴庭所作的比較，損害賠償金額應為多於 1,900 萬美元，上訴庭便按此金額判予損害賠償。

仲裁是否解決航運爭議的合適方法？

引言

仲裁是一種經爭議雙方同意不透過法庭而交由一名或多名仲裁員解決爭議的自願性爭議解決方法。仲裁是私下和保密進行的，對於爭議雙方委任誰人為代表進行仲裁亦沒有限制。

在很多國家，仲裁一直是解決航運爭議的常用方法，而且海事仲裁的數目預計會持續增加。事實上，仲裁比起訴訟有很多優點。

形式簡便及保密性質

由於仲裁形式簡便及對抗性較低，仲裁對爭議雙方的業務關係造成的損害較小。航運業界（尤其是內地的企業及商人）通常選擇以非對抗的方式解決紛爭。此外，由於整個仲裁過程（包括仲裁聆訊）都是私下保密進行的，不會吸引傳媒注意，因此有助雙方維持融洽關係，避免公開對立或敵對關係，有利維繫日後的商業往來。

委任仲裁員

由於航運爭議往往涉及專門的技術問題，爭議雙方可能希望選擇由具備充分經驗及相關專門知識的仲裁員就爭議作出裁決，而非倚賴未必具備該等經驗或專門知識的法官作出裁決，讓爭議得以更準確、更公平地獲得解決，避免任何一方的利益受損。

香港國際仲裁中心於 2000 年 2 月成立的海事仲裁小組，備有一份具備海商法律經驗的仲裁員名冊，以推廣在香港進行海事仲裁。

強制執行

仲裁裁決可根據《承認及執行外國仲裁裁決之紐約公約》(《紐約公約》) 簡便地在外國法院執行，這一點對於在香港解決爭議尤其重要。香港法院頒下的判決只可在少數外國國家強制執行；相比之下，仲裁裁決可在《紐約公約》的所有締約國執行（於 2018 年 4 月大約有 160 個締約國）。此外，內地與香港於 1999 年簽訂了《關於內地與香港特別行政區相互執行仲裁裁決的安排》，自此香港的仲裁裁決可在中國強制執行，反之亦然。

相反，香港法院的判決只可在少數外國國家強制執行，例如與香港商貿或海商活動往來頻繁的美國和日本，香港法院的判決也不能在當地直接強制執行。

成本效益

仲裁的成本效益一般比訴訟高，這是由於多項原因。首先，仲裁程序彈性較大，一般可在短時間內解決爭議，因此法律費用及相關行政成本較低。法官需要審理的案件眾多，聆訊排期時間長；但仲裁員的工作則通常沒有那麼繁重，較願意主動監督仲裁進展。迅速解決爭議可以減少公司在業務和現金流方面的不明朗因素。

其次，海事仲裁可以無需口頭聆訊而僅以書面形式進行，從而大大減省雙方的時間和費用。只要雙方同意或仲裁庭指示無需進行口頭聆訊，便可採用香港國際仲裁中心的書面仲裁程序。書面仲裁程序適合一些簡單的航運爭議，例如只牽涉一項爭議及 / 或涉案金額較小的案件。雙方須嚴格依照相關程序規則訂明的時限提交陳詞及證明文件，以確保及時解決爭議。

此外，香港國際仲裁中心也提供小額索償程序，以處理涉案金額較小的航運爭議，例如拖欠船租。透過小額索償程序申索或反申索的金額不可超過 50,000 美元。索償人須向仲裁員支付港幣 15,000 元的定額仲裁費；若答辯人提出的反申索超過原申索的價值，則須另付港幣 7,500 元仲裁費。香港國際仲裁中心就每名仲裁員的委任收取港幣 1,500 元的委任費。與高昂的訟費相比，上述仲裁費用實在是非常相宜。

與訴訟相比，仲裁的另一個優點是容許尋求第三方資助仲裁費用。香港容許第三方資金提供者根據書面融資協議為仲裁人提供資金以換取金錢利益，而不構成普通法下的侵權行為，亦不會觸犯包攬訴訟或助訟罪行。這既適用於香港進行的仲裁程序，也適用於在香港為境外仲裁而進行的工作。

由於近年經濟疲弱，許多船東及其保險公司較願意就租船合同的仲裁（最常見的海事仲裁）採納第三方融資安排。對於涉案價值較高的海事仲裁，包括造船或修船爭議及船隻買賣爭議，第三方融資是十分重要的。此外，若船東或租船人被拒絕或欠缺一般的貨物、滯期、抗辯及 / 或保賠保險，亦可與商業融資提供者探討融資方案。

雖然仲裁的成本效益一般高於訴訟，但在某些情況下，仲裁程序亦可能變為冗長和費用高昂。例如，一些金額較大的航運交易可能非常複雜，而且涉及多名位於不同司法管轄區的訂約方訂立的多份相關合約。為節省時間和金錢，爭議各方宜在同一宗訴訟中解決所有爭議，而不是分別透過多宗相關的法律程序解決。

在法庭解決這類複雜的爭議不難，但訴諸仲裁程序卻不容易，因為仲裁是一套自願性的程序，如果並非全部涉案合約都訂明可透過仲裁解決爭議，當爭議各方在不同訴訟地同時處理爭議而結果很可能各不相同，爭議解決的過程便可能非常漫長、複雜而且費用高昂，因為仲裁人於一宗仲裁的案情可能須取決於另一宗相關仲裁的裁決。這引申出應如何管理兩宗相關仲裁及是否應合併聆訊的問題。若嘗試在一宗仲裁中處理涉及多於一份合約的爭議，亦可能帶出另一問題，就是涉案各方是否均已同意進行涉及其他人士的仲裁。不過，若各方事先仔細草擬仲裁協議，加入合併仲裁條款，可解決上述關於多方爭議的難題。

政府積極支持

香港及內地政府均大力支持海事仲裁。於 2018 年的施政報告中，香港行政長官確認航運業界對於推動香港經濟發展的重要性，並提出一些拓展香港航運業界的方法，包括實施一些措施以支持香港為全球航運業界提供可靠而優質的爭議解決服務，以及資助一帶一路電子仲裁平台的開發。這些措施無疑將會推動及提升海事仲裁的質素，特別是涉及一帶一路地區的仲裁。內地政府亦表示支持香港成為國際法律樞紐，以及處理一帶一路相關爭議的主要仲裁地點。這肯定有利香港的海事仲裁發展，令仲裁程序更加便捷和可靠。

最終結果

仲裁裁決是最終裁決，僅在很少情況下才可被法院覆核，這一點與法庭裁決不同。法院只可基於非常有限的理由將仲裁裁決作廢，例如：一方沒

有就仲裁員的委任發出適當通知，或仲裁員超越其管轄權。

這種終局性質使仲裁成為一種快捷、確定的爭議解決方法，但同時也可能令其中一方承受不公平的結果，因為法院擱置仲裁裁決的權力有限，受委屈的一方可能無法獲得濟助。不過，只要委任富有經驗而不偏不倚的仲裁員，仍可局部解決這個問題。

總結

仲裁比起訴訟有明顯優勢：迅速解決爭議、可在較多國家強制執行，以及可維持融洽的商業關係。對於希望迅速解決爭議和避免長期對抗的人士，這是一個非常值得考慮的方法。但應注意，若涉及多名爭議人或案情複雜，訴諸仲裁可能反而更費時。但只要審慎地草擬仲裁條款、挑選仲裁規則及委任仲裁員以減低上述風險，仲裁仍是一種可取的航運爭議解決方法。

如有查詢，請聯絡我們的訴訟及調解爭議部門：

E: shipping@onc.hk
T: (852) 2810 1212
W: www.onc.hk
F: (852) 2804 6311
香港中環康樂廣場 8 號交易廣場第三期 19 樓

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 © 2019