



本期專題

欠缺充分航線規劃可構成船隻不適航

簡介

根據適用於承運合約的《海牙規則》第 III 條第 1 項規則，承運人須在開航前和航行開始時盡職責使船隻適於航行。最近在 Alize 1954, CMA CGM SA v Allianz Elementar Versicherungs AG and Others [2019] EWHC 481 (Admlty) 一案中，英國海事法庭（「法庭」）裁定，船隻的適航性包括須在航行開始時設有充分的航線規劃，以確保船隻合理地適合將貨物安全地送抵目的地。

背景

於 2011 年 5 月 17 日，「CMA CGM LIBRA」號貨櫃船（「該船隻」）在離開中國廈門港口期間，在浮標航道以外可能有未經測定淺灘的區域，在一處淺灘擱淺。該船隻的船東（「船東」）支付了救助船隻的費用，其後對船上貨物的貨主（「貨主」）追討共同海損（根據《約克·安特衛普規則》就

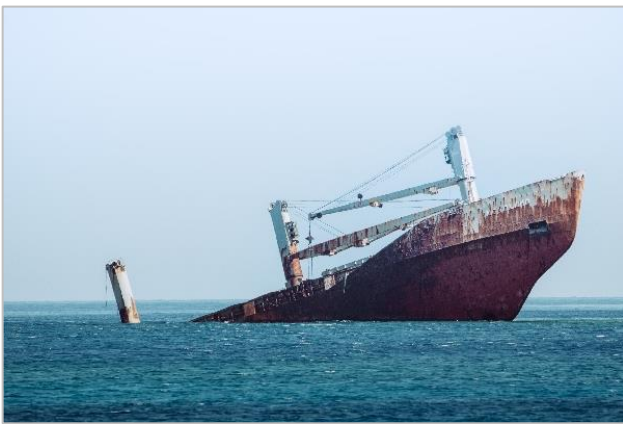
涉及海上承運貨物的不幸事故分攤損失而提出的索償）。8% 船上貨物的貨主拒絕分擔共同海損，理由是船東違反了《海牙規則》第 III 條第 1 項規則，貨主可就船東的過失提出訴訟，因為海難的成因是船東未有作出充分的航線規劃，亦未有克盡職責使該船隻適於航行，以致該船隻不適於航行。

按照一般規則，如要構成《約克·安特衛普規則》下可提訴過失，有關擱淺事故必須是由於船東未能克盡職責使該船隻不適於航行而造成，才可解除貨主分擔共同海損的責任。貨主負有舉證責任，需證明該船隻不適於航行從而導致擱淺，而船東則需證明其已克盡職責使該船隻適於航行。

裁決

不適於航行

《海牙規則》第 III 條第 1 項規則規定，承運人須負責使船隻在「開航前及航行開始時」適於航行。適航性的一般驗證準則是：一名審慎的船東在安排其船隻出海前會否要求糾正其知悉的缺陷。(見 *The Cape Bonny* [2018] 1 Lloyd's Reports 356 一案及《Scrutton on Charterparties and Bills of Lading》第 23 版)。適航性的範圍包括須在航行開始時有充分的航線規劃，以確保船隻合理地適合將貨物安全地送抵目的地。



法院認為，海員通常會認為航線圖所示的測定水深是準確的。因此便需要確保，當船隻離開廈門，領航員在面對應維持在浮標航道以內還是駛至浮標航道以外的決定時，他有想到關於浮標航道以外的測定水深或不可靠的警告。規劃航線時，海圖必須註明在浮標航道以外各處少於測定水深所造成的危險，方為審慎。

在本案中，海圖並無任何直接警告，以確保領航員知道廈門港口通道各個少於測定水深之處所造成的危險。根據專家證供，海圖理應註明浮標航道以外任何「不得進入」的區域。法院裁定，(i) 該船隻採用的海圖未經更正以確保海圖合時；及 (ii) 該船隻採用的航線圖有缺陷，沒有就「不得進入」區域加上適當警告，這兩項文件問題足令該船隻在航行開始時不適於航行。一名審慎的船東應該會堅持在開航前糾正航線圖的缺陷，因此，法院

裁斷該船隻在航行開始時並不適於航行。

因果關連

貨主在證明該船隻不適於航行後，還需證明這是該船隻擱淺的成因。

於 2010 年 12 月發出的海員通告中，載有一項致海員的警告，表明倚賴測定水深並不安全，並告知航道的最少水深。一名正常的審慎海員應該會理解，由於航道最少達到某一水深，在航道內航行是安全的；但在航道外，則沒有關於最少水深的資料，而且有多處少於測定水深的地方。法院認為，該船隻的船長（「船長」）決定偏離航線圖而航行至浮標航道以外，屬疏忽之舉，而一名審慎的海員不會作出如此決定。

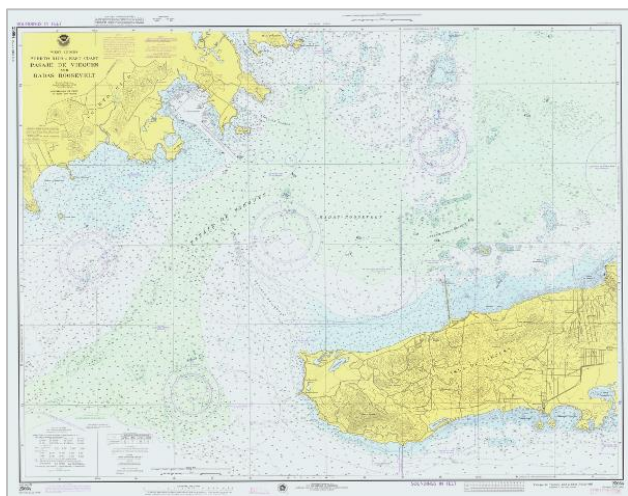
審視本案的案情後，法院認為船長將該船隻駛離廈門時，並沒有想到海員通告的內容。因此法院裁定，航線圖的缺陷導致船長決定偏離浮標航道（即改為航行至該船隻擱淺的淺灘）的可能性，高於其沒有導致船長決定偏離浮標航道的可能性。

克盡職責

《海牙規則》第 IV 條第 1 項規則規定，除非承運人沒有依照《海牙規則》第 III 條第 1 項規則克盡職責使船隻適於航行，否則承運人及船隻均無須就船隻不適航而引起或導致的損失或損毀負責。

《Scrutton on Charterparties and Bills of Lading》（第 23 版）進一步解釋，上述規則對船東施加了一項不可迴避的個人責任。克盡職責，是指承運人及其為使船隻適航而僱用或委聘的所有人（不論是傭工、代理人或獨立承辦商）須克盡職責，而不能透過委聘合資格專家代其執行有關工作以解除責任。法院亦不接納船東所指，船東已透過實施安全管理制度而克盡職責使船隻適於航行。法院表示，船東必須證明，船東賴以確保該

船隻在開航前及航行開始時適航的傭工或代理人，均已克盡職責。須達到的標準是普通法下的謹慎責任標準，即運用合理的謹慎及技能行事。



本案涉及未有編製適當的航線圖。法院認為，要是船東已克盡職責，本來可以編製適當的航線圖，

並加上關於航道以外的測定水深不可靠的警告，藉以將該船隻的領航員決定偏離浮標航道的風險減至最低。

總結

基於上述原因，法院裁定該船隻在離開廈門開航前及航行開始時並不適於航行，因為它採用有缺陷的航線圖，而最終導致該船隻擱淺。船東未有運用合理的技能和謹慎編製航線圖，因而未有克盡職責使該船隻適於航行，因此該船隻的擱淺是由船東的可提訴過失造成的，貨主無須分擔共同海損。從本案可見，船東必須在開航前安排有關航行人員仔細規劃航線。



航運業界促請船舶限速以助減排

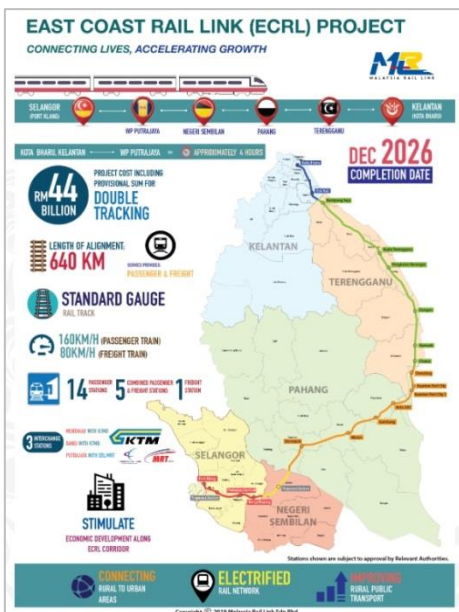
包括 Dynacom、Dynagas、Euronav 及 Tsakos 在內的全球超過 100 家航運公司及環保組織，最近向國際海事組織發出聯署信，促請監管機構對全球船隊實施強制限速，以減低溫室氣體排放。他們在信中表明致力減低航運業界造成的溫室氣體排放，並支持按船隻種類而實施不同的速度限制。

聯署機構要求就貨櫃船制定每年最高平均速度，及就其他船種制定最高絕對速度，並規定船東及經營者（包括租船人）必須遵守。然而，由於預計一旦實施限速，依賴海運貿易的發展中國家將會受到負面影響，因此多家主要貨櫃承運商並未加入聯署，反映此倡議在業界遇到阻力。

國際海事組織轄下負責環保事務的海洋環境保護委員會本月在倫敦開會，討論航運業界於 2023 年前能夠採取的減碳措施。

馬來西亞新鐵路將提供更多貨運途徑

備受爭議的馬來西亞東岸鐵路項目，早前因造價過高而被首相馬哈蒂爾擱置。經修訂後，新的造價為 440 億令吉（相當於 106 億美元），較原先預計的 655 億令吉大幅減少三分之一，當局同意恢復興建。



東岸鐵路預期將提供新的貨運途徑選擇，並且為發展相對落後的南海沿岸工業區域開放更多商貿路線。該鐵路將會貫通馬來西亞西岸的主要貨櫃碼頭港口巴生港（Port Klang）、與中國往來緊密的關丹港（Kuantan Port）以及馬來西亞東岸的其他基建，並將東岸多個主要工業重鎮，例如吉利地港（Kertih Port）、甘馬挽港（Kemaman Port）及關丹港與西岸直接連繫起來。預計部分港口營運商將會因此受惠，儘管業界分析對於該鐵路的潛在經濟效益有不同的見解。

航運顧問公司 CTI Consultancy 合夥人 Andy Lane 認為，從印度洋出發或過境前往馬來西亞東岸的抵港貨物，以往會在新加坡轉船，日後將可能改為在巴生港轉駁東岸鐵路。但他認為，這些貨物的數量「相當有限」，而雖然轉駁鐵路所需的時間較少，但使用量仍取決於端到端的供應鏈成本。

圖片來源：<http://www.mrl.com.my>



麥格理基建以 17.8 億美元收購東方海外的長灘碼頭

麥格理基建 (Macquarie Infrastructure Partners) 擊敗了 Seaspan、EQT Infrastructure、Yildirim Group 等 52 家業界龍頭公司，成功收購了位於美國加州的長灘貨櫃碼頭。中遠海運控股股份有限公司 (「中遠」) 旗下的東方海外 (國際) 有限公司 (「東方海外」) 表示，同意以 17.8 億美元將長灘貨櫃碼頭出售予麥格理集團旗下的 Olivia Holdings。中遠早前為獲得美國政府批准其收購東方海外的交易 (作價 63 億美元)，而同意出售長灘貨櫃碼頭。



長灘貨櫃碼頭是造價 14 億美元的長灘港 Middle Harbor 項目的一部分，在項目落成後，將成為美國最大的自動化碼頭。長灘港是美國第二繁忙的港口，與洛杉磯港同為主要的亞洲商貿通道。東方海外表示，將碼頭出售予 Olivia Holdings 後，預計將為其帶來約 12.9 億美元的稅前收益。

新加坡推出一站式海事資訊平台

新加坡近日推出了一個新的中央資訊平台，以促進當地的海事業界數碼化轉型。新加坡海事及港口局於 2019 年 4 月 9 日表示，這個名為 Singapore Maritime Data Hub (新加坡海事數據樞紐，SG-MDH) 的平台，將有助合作發展和測試資訊應用程式及資訊服務，藉以提升航運安全、營運效率及港口的整體生產力。

SG-MDH 將會發展為一個全球協作平台，促進跨境數碼連繫和數據共享。監管當局已透過此平台向公眾提供實時的船舶相關資訊，例如船隻資料、抵達及離開時間、船隻位置及動向。

兩家位於新加坡的初創公司已經借助 SG-MDH 來開發其數碼應用程式。其中一家海事科技公司 SG Smart Tech 利用 SG-MDH 的船隻位置數據，安排其 SeaCabbie 平台的用戶乘搭或租用最就近的船隻。

另一家新加坡初創公司 Claritecs 亦利用 SG-MDH 平台來監察船隻到達時間及位置，來精確編排燃油補給時間。Claritecs 建立的 Bunker MAESTRO 平台目標是將燃油補給船隊的使用率提高 30%，並將營運效率提升 50%。



Globalink Transportation and Logistics Worldwide LLP v DHL Project & Chartering Limited

[2019] EWHC 225 (Comm)

案情

DHL Project & Chartering Limited (「**DHL**」) 於 2014 年受客戶委聘，安排將多個煉油廠機組從中國運載到哈薩克的阿特勞。DHL 安排先將機組經海路由中國運載至俄羅斯的新羅西斯克。其後，DHL 委聘 Globalink Transportation and Logistics Worldwide LLP (「**Globalink**」) 提供貨運代理服務，由新羅西斯克運載機組到阿特勞的煉油廠，途中需要在庫雷克運河以躉船運送。雙方訂立了一份名為「貨運代理服務合約」的協議 (「**該協議**」)，Globalink 為該協議中的「貨運代理」。

根據該協議，Globalink 安排了兩艘躉船運載 14 個機組。然而，其中一艘躉船延遲抵達庫雷克運河，並因運河水位對於載重躉船的吃水深度來說過低而未能前往阿特勞。該運河其後更因冬季來臨而關閉禁止航行。雙方及後會面，簽訂了一份「會議議定書」，隨後再訂立一份補充協議，同意經陸路運載若干機組到阿特勞。其餘的機組於整個冬季期間一直存放在庫雷克，直至運河重開。



Globalink 向法院申請對 DHL 作出簡易判決，要求償付補充協議下未付的分期合約價款以及冬季期間產生的存倉費，合共 1,647,780 美元。DHL 亦就 Globalink 沒有履行該協議提出反申索，追討原合約下運貨費用與其向 Globalink 承擔的實際負債之間的差額，即 2,364,976.05 美元。DHL 認為其有權以反申索抵銷 Globalink 提出的申索。

反申索是否有合理勝算

法院須首先決定 DHL 的反申索是否具有理據。

DHL 認為，Globalink 違反責任，未有運用合理的技能及謹慎措施以安排運貨及避免可能影響及時交付貨物的情況發生。另一方面，Globalink 認為，由於運河水位過低構成不可抗力事件，故此其已獲解除因未能及 / 或延誤履行該協議項下責任而產生的任何法律責任。DHL 則反駁水位過低是可預見的，Globalink 未能履行其合約責任乃由於沒有安排適當的躉船，以及沒有確定是否有任何可能影響及時交付貨物的情況發生所致。

法院裁定，DHL 的反申索具有充分理據，並有合理勝算。由於 Globalink 已同意安排運送，故此至少可辯駁的是其須行使合理的謹慎措施及技能來安排運送。儘管 Globalink 提出有關不可抗力的論點，但該論點未必能回應上述反申索。DHL 所針對的是 Globalink 未有就不可抗力事件制定應急措施，

而非不可抗力事件的發生。

本案的申索是否可予以抵銷

倘若 DHL 的反申索可透過抵銷方式作為抗辯理由，法院將須駁回 Globalink 的簡易判決申請。

相關法律原則

就貨物提出的申索，其形式不得為扣減運費 (*The Aries* [1977] 1 W.L.R. 185)，這是一項確立已久的法律原則。儘管此項規定適用的貨運類別以及涵蓋的交相申索類別已擴展，但作用仍然有限，只適用於若干參照貨物運載而制定的收費方式。

裁決

法院首先考慮的是 Globalink 與 DHL 之間的合約性質。該合約宣稱是一份貨運代理協議，而非貨運合約；有關法律責任的本質並非貨運責任，而是促使他人完成貨運的責任。雖然 Globalink 可能會在該協議下就延誤交付貨物招致法律責任，但這並不表示 Globalink 就是承運人，亦不表示 Globalink 承擔於特定日期交付的責任。這只代表倘若 Globalink 沒有安排他人於有關日期或以前交付貨物，其將需向 DHL 支付罰款而已。

雖然貨運代理人偶爾可能亦是承運人，並承擔安排貨運的責任，但其仍可選擇自行履行貨運責任。然而，此舉不會將安排貨運合約轉換為貨運合約。

法院認為 *The Aries* 一案的規則沒有擴展、亦不應擴展至涵蓋貨運代理人提供的服務。法院指出，將有關規則的適用範圍擴展至貨運合約以外並無理據，因為此舉會違反一般法律原則 — 原則上，交相申索是可以透過抵銷方式作為抗辯理由的。

然而，法院在作出裁決時考慮了 *Britannia Distribution v Factor Pace* [1998] 2 Lloyd's Rep 420，該案裁定，倘若申索人能證明其已向承運人支付運費，而有關付款屬 *The Aries* 一案所指的範圍以內，則被告須向申索人補償有關運費，不得以任何其他款項予以抵銷。

總結

鑒於上文理由，法院駁回 Globalink 的簡易判決申請。然而，法院指出，儘管 Globalink 無法出示其支付 113,000 美元的證明文件，但其申索的上述款項仍有可能是應向其所委聘的承運人支付的運費。因此，法院作出一項有條件命令，要求 Globalink 向法院繳存 113,000 美元的款項，作為其能夠就 DHL 有關該款項的反申索提出抗辯的條件。





KAEFER Aislamientos SA de CV v AMS Drilling Mexico SA de CV

[2019] EWCA Civ 10

案情

本案為一宗就法院無權審理上訴人（「**申索人**」）對第三及第四被告人提出申索的命令而提出上訴的案件。申索人起初在英國對四名被告人展開法律程序，追討申索人在一艘自升懸臂式鑽井船上的宿舍施工而應收的合約欠款。有關工程包括拆除及處置多個項目、清理石棉、供應及安裝隔音設施以及翻新。



該鑽井船由第三被告人（第四被告人的全資附屬公司）擁有，並已根據一份光船租船合同出租予第二被告人。

涉案合約為一份由申索人與第二被告人簽訂的訂單（「**該訂單**」），當中訂明發票應發給第一被告人。該訂單的條款列明，英國法院具有專有司法管轄權，但申索人認為，法院具有司法管轄權，可根據《布魯塞爾規例 I》（重訂）（《歐盟條例 1215/2012 號》）（the Brussels I Regulation (Recast) (Regulation (EU) 1215/2012)）第 25 條就申索人對第三及第四被告人提出的申索作出裁定，並認為該訂單限制了第三及第四被告人以未經披露的主事人身分行事。

原審法官駁回申索，理由是申索人未能提出直接證據以證明其案情。就第二與第三被告人的關係而言，法院認為，第三被告人是該訂單的未經披露主事人這一點雖然「有可辯證成立的理據」，但第三被告人「有較充分的理據」說明自身並非未經披露的主事人；而第四被告人是未經披露主事人這一點則「沒有可辯證成立的理據」。上訴時，申索人表示，下級法院錯誤地將「較充分理據」考量納入「可辯證成立理據」的測試內。

應採用的測試

就司法管轄權提出的質疑來說，應採用的適當測試是 *Brownlie v Four Seasons Holdings Inc* [2018] 1 WLR 192 及 *Goldman Sachs International v Novo Banco SA* [2018] UKSC 34（兩宗均為英國最高法院的案件）內確立的測試，包括以下三項原則：

1. 申索人須就有關司法管轄權的行使提供合理的證據基礎；
2. 只要有任何事實爭論點或其他理由質疑有關司法管轄權是否適用，法院便須憑藉現有的材料判斷其可否穩妥地行使司法管轄權；及
3. 倘若在非正審階段的證據有限，令法院無法作出可靠的評估，但如有合理的證據基礎（即使有所

爭議)，法院便應裁定有關司法管轄權的行使具有可辯證成立的理據。

三項測試原則的應用

第一項原則只針對合理性而不會衡量相對可能性，要求「提述申索人理據更為充分的證據基礎」。申索人負有舉證責任，且測試是取決於案情背景的。即使關乎司法管轄權的爭論點與最終實質理據大幅重疊，法院仍不應對案情的最終理據表達任何觀點。

第二項原則對法院而言是一項指示，使其解決證據難題，在「穩妥的情況下」得出結論，這顯示該測試屬一項相對測試。第二項測試承認，對司法管轄權作出的挑戰必然是暫時性的，法院應運用司法常識及務實原則解決證據爭議。

最後，第三項原則讓法院在未能明確總結哪一方的理據較充分的情況下作彈性處理，並引入一項結合充分理據及合理證據的測試。

原審法官採用的做法

由於下級法院在英國最高法院作出上述兩項裁決（「**該等裁決**」）前早已頒下裁決，法院裁定原審法官錯誤地採用兩階段測試：首先考慮「有較充分的理據」，繼而決定哪一方「有更充分的理據」。然而，法院認為，實際上原審法官詢問哪一方的理據較合理的做法是採用了相對測試，並因此最終採用一項與該等裁決的重新制定下所反映者極為相近的測試。

總結

鑒於本案案情複雜，以及關於證據的連串爭議及不確定性，法院拒絕仔細猜測原審法官對證據進行的評估。法院認為，原審法官已明智及務實地處理各項證據的強弱，列舉其所作出的推斷及結論。法院看不到有任何理由要干涉原審法官對案情事實作出的結論，因此駁回上訴。



Silverburn Shipping (IOM) Ltd v Ark Shipping Co LLC (THE M/V “ARCTIC”)

[2019] EWHC 376 (Comm)

案情

本案的索償人(「船東」)根據英國《1996年仲裁法》第69條，就倫敦海事仲裁協會仲裁庭(「仲裁庭」)的局部最終裁決(「仲裁裁決」)提出上訴。船東根據一份租船合同(「租船合同」)，將「M/V ARCTIC」號(「該船隻」)出租予被告人(「租船人」)，為期15年。租船合同第9A條訂明了船級責任，規定租船人「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」。各方同意，維持船級的責任由租船人承擔。後來該船隻的船級證明書逾期，船東於是終止租船合同，並以租船人違反第9A條為理由申請最終禁制令，要求租船人交回該船隻。

仲裁庭駁回船東的申請，理由如下：

1. 租船人維持該船隻船級的責任，無異於其保養及維修該船隻的責任；
2. 維持船級責任並非絕對責任，只是中間責任，僅在發生嚴重的違約情況以致必須褫奪租船人在租船合同下的實質利益時，才可終止租船合同；
3. 第9A條的意思是，租船人必須立即採取行動進行所需的維修，並「在合理的時間內」恢復船級證明書，若租船人未能做到，船東才可終止租船合同；及
4. 船東未能證明租船人違反了租船合同。

船東向英國高等法院提出上訴。法院需審理的爭論點為：(1) 租船人在第9A條下的責任是絕對責任，還是僅「在合理的時間內」恢復逾期船級證明書的責任；及(2) 維持船級的責任是合約條件(一方若違反，守約方可要求損害賠償或解除合約)還是無名條款(若違反情況嚴重，守約方可解除合約)。

雙方論點

船東認為，在商貿合約中，涉及履約時間的規定是合約的要素。維持船級的責任是光船租船合同必要的特點。一旦失去船級，便很可能對船東帶來即時及無可挽回的後果。維持船級責任不會對租船人造成不當的困境，但反過來，假如維持船級責任屬於無名條款，便會導致相當不確定的情況，因為船東只可猜測是否能終止租船合同。

另一方面，租船人認為，法院不應輕率地干預資深海事仲裁員的判斷。此外，租船人認為其保養維修責任與維持其船級責任的關係密不可分，亦是維持船級責任的不可或缺部分。第9A條的整體目的是令該船隻完全交由租船人處置，而保養只是附帶事宜。由於第9A條並無明文訂明收回船隻的權利，因此，

若租船人未能維持船級，船東可得到的補償不是收回船隻，而是要求該船隻回岸維修。

裁決

對於第一點，法院認為維持船級責任有別於附加保養責任，這兩項責任的性質是不同的。船隻的實體 / 保養狀況與其船級狀況本已有別。這兩項責任縱然相關，但並非如仲裁庭所指屬一項責任的「不可或缺部分」。雖然第 9A 條訂明租船人有責任立即採取行動，在合理的時間內完成所需的維修，但並無制約或減輕維持船級責任的絕對性質。

因此法院裁定，仲裁庭所裁定船級責任只需在合理的時間內恢復逾期船級證明書的責任，是犯了法律上的錯誤。維持船級責任是一項絕對責任。

至於第二點，法院認為，違反維持船級責任是一項可以立即、輕易及客觀地確定的違約情況。租船合約規定，必須「時刻」維持該船隻的船級，因此維持船級責任是一項合約條件。租船合同的措詞實施了清晰絕對的責任及訂明了固定的時限，因此已具備合約條件的元素。違反維持船級責任不可說是輕微或「附帶」性質，而是有重要後果的，不但涉及商業利益或影響訂約雙方，而且對貨物相關利益者及轉租船人也有影響。雖然租船合同沒有將維持船級責任標明為合約條件，但這一點並不重要。只要對第 9A 條作出妥當的詮釋，便可見雙方的意向明顯是船東有權終止租船合同。

此外，上述的詮釋在實際商業操作上亦屬合理。當船級證明書快將逾期，租船人便會收到通知，從而採取所需步驟，在逾期前更新證明書。換言之，租船人接受了維持船級的絕對責任。因此，法院推翻仲裁裁決，並裁定船東有權終止租船合同。

如何為 2020 全球限硫令做好準備？（三）

前文提要

2020 全球限硫令將於 2020 年 1 月 1 日起實施，屆時船上使用的燃油含硫量上限將為 0.50%（以質量計）。有見及此，上一期常見問題探討了船東及租船人將面對的各種合同問題，並建議雙方在租船合同中加入適當條款。當中，我們亦指出合規的低硫燃油價格很可能會飆升，故此雙方在磋商新合同時應就分擔有關費用作出妥善安排。

除上述重點外，雙方亦須注意為廢氣洗滌塔進行融資的時候，可能會牽涉重要的法律問題。

為廢氣洗滌塔融資

正如上兩期提到，如要繼續使用不合規的高硫燃油，船東將須在船上安裝廢氣洗滌塔，而購置及安裝廢氣洗滌塔的成本估計介乎 200 萬美元至 500 萬美元，船東怎樣承擔如此龐大的費用可能牽涉多個法律問題。鑒於為船隻安裝廢氣洗滌塔需要龐大費用，而且融資操作複雜，船東或急需可行的融資方案。本期常見問題將探討部分可行的方案以及相關法律問題。

假如船隻附帶產權負擔

假如船東選擇舉債融資，則需要考慮甚麼種類及形式的抵押品能同時獲船東及貸款人雙方接受。目前在航運業內廣泛討論的一種安排，就是讓貸款人以船上安裝的廢氣洗滌塔作為抵押。但是，此舉對於附帶產權負擔的船隻來說未必可行，因為廢氣洗滌塔在安裝後一般便會被視為船隻的一部分，很可能受到過往預設以整艘船隻設立的抵押（例如為取得銀行貸款而作出的先前按揭）所規限。按揭文件或會限制船東對船隻作出的行為，

並可能禁止船東在未經先前貸款人的事先同意下以船上安裝的廢氣洗滌塔作為抵押，即使並非不可能取得上述同意，亦會困難重重。如未經先前抵押品的持有人同意，廢氣洗滌塔的融資方便未必能夠對廢氣洗滌塔持有有效的抵押權益。



即使船東成功取得先前抵押品持有人的同意，但與先前抵押持有人相比，廢氣洗滌塔融資方仍將持有較次等的抵押品，因此他們很可能不願意借出貸款。船東可選擇的其中一個融資方法，就是運用獲政府機構支持的出口信貸擔保，例如挪威信貸擔保局(Garantiinstituttet for eksportkreditt, GIEK) 便代表挪威政府提供信貸保證，致力促進挪威的出口及外國投資項目。然而，此方法可能只適用於計劃安裝大量廢氣洗滌塔的船東，而這類獲政府機構支持的出口信貸擔保亦可能設有相當嚴格的規定，例如規定廢氣洗滌塔若干數量的組件須在某國生產，這一點是船東不應忽視的。

假如已有貸款融資

視乎現有貸款融資的種類及形式，例如循環信貸融資，或銀團貸款下的超額配售期權，船東或有權增加現有貸款融資的金額。在上述情況下，廢

氣洗滌塔融資方可透過參與現有貸款，以放債方式為船東提供購置廢氣洗滌塔的資金，並可能因而按平等基礎享有優先抵押權益。當然，鑒於廢氣洗滌塔融資方承受的風險（考慮到廢氣洗滌塔的成本）遠低於船隻融資方的風險，後者可能只在對前者施以若干後償合約責任的前提下，方會同意有關安排。

由於在船上安裝的廢氣洗滌塔往往會被視為船隻的一部分，船隻融資方與廢氣洗滌塔融資方訂立分級付款計劃協議，或許就是能讓雙方更為接受的融資方案。在有關協議下，當根據貸款協議收到擔保款項後（通常是由於對船隻採取執法行動所致），廢氣洗滌塔融資方將在船隻融資方獲全數還款後分享有關擔保款項或從餘款中獲支付款項。這種合約協議對船隻現有的融資安排造成的干擾將會較少。

假如融資方可保留對廢氣洗滌塔的所有權

另一種融資安排是讓廢氣洗滌塔融資方保留對廢氣洗滌塔的所有權，其後再租回予船東（例如透過租購協議）。如租約妥為擬訂，而組成廢氣洗滌塔的材料及硬件亦能夠清楚識別，不會被視為船隻的組成部分，則廢氣洗滌塔融資方可保留對廢氣洗滌塔的所有權。

但是，實際上要令廢氣洗滌塔可清楚識別並不容

易。更重要的是，倘若船東違反了向廢氣洗滌塔融資方付款的責任，融資方要將廢氣洗滌塔拆除收回來再出售以補償當初的融資金額，將是一件成本高昂的難事。另一個實際問題是廢氣洗滌塔的轉售價值：在另一艘船隻上重新安裝經使用及拆除的廢氣洗滌塔不但十分困難，而且未必符合成本效益。因此，對廢氣洗滌塔融資方來說，這並非收回融資成本的可行方法。

假如租船人願意為廢氣洗滌塔提供資金

另一個選擇是由租船人為購置及安裝廢氣洗滌塔提供資金。在這情況下，租船合同雙方可在租船合同中加入有關附加抵銷權的條款，可用來就船東在廢氣洗滌塔貸款下的違約抵銷任何船隻。另一個做法是，讓租船人可在租船合同下享有租金折扣。對雙方來說，這是相對容易執行的安排，而且可減低廢氣洗滌塔貸款的違約風險。

總結

隨著 2020 全球限硫令即將實施，預計航運業將會出現各種有關廢氣洗滌塔的融資方案或產品。船東（或其他相關人士）在同意任何融資安排前應審慎考慮，並徵詢律師意見。若船隻或其任何部分受任何現有抵押權益所規限，船東便應格外謹慎，因為有關權益限制往往禁止增設其他抵押權益。廢氣洗滌塔的融資商議過程既耗時又棘手，雙方最好盡早商議互相接受的融資安排。

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。