



本期專題

在貨運索償案中，誰人負有舉證責任？

簡介

最近在 *Volcafe v CSAV* [2018] UKSC 61 一案中，英國最高法院（「最高法院」）首次討論當船東在《海牙規則》下提出貨運索償時，哪一方負有舉證責任的問題。

案情

背景

索償人是貨主及提單持有人，而被告人是船東及承運人。索償人控告被告人未有適當及謹慎地承運貨物及卸貨（袋裝咖啡豆），違反《海牙規則》第 3(2) 條規則。索償人指稱，咖啡豆受潮損毀，是因為被告人未有在貨櫃內壁鋪上足夠或充足的牛皮紙來保護咖啡豆。但被告人則認為，咖啡豆受潮損毀是由於咖啡豆本身的缺陷所造成，因為

咖啡豆有吸濕性質，會吸收亦會散發濕氣。當咖啡豆在沒有通風設備的貨櫃內，由和暖的地區運到清涼的地區，無可避免地會散發濕氣，在貨櫃內牆及天花形成冷凝水。因此，被告人以《海牙規則》第 4(2)(m) 條規則為抗辯理由。

上訴

高等法院裁定，索償人可以倚賴「事實自證」的法律原則（*res ipsa loquitur*，即在欠缺關於被告人行為的證據時，可以從意外的性質推定疏忽責任）。由於咖啡豆在交到被告人的時候狀況良好，但被告人其後交貨時損毀，因此可作出事實推定，認為咖啡豆是在卸貨時因被告人疏忽以致損毀。高等法院接納，貨物損毀是無容爭議的事實，故

此被告人需提出相反證據。



上訴法院擱置高等法院的裁決，並裁定假如被告人以「固有缺陷」為抗辯理由的表面證據成立，舉證責任便會轉移至索償人，須由索償人證明被告人疏忽以及《海牙規則》第 4(2)(m) 條規則的抗辯理由不適用。此外，由於《海牙規則》第 4(2)(q) 條規則提供了籠統的例外情況，當中明確規定被告人負有舉證責任，須證明自己沒有過失或疏忽，因此在《海牙規則》第 4 條的其他例外情況下，被告人並無責任證明自己沒有疏忽以確立上述例外情況適用。

索償人不服上訴法院的裁決，上訴至最高法院。

有關規則

《海牙規則》第 3(2) 條規則規定：「除第 4 條的規定外，承運人應適當及謹慎地裝卸、搬運、配載、運送、保管、處理及卸載所運貨物。」

《海牙規則》第 4(2) 條規則規定（其中包括），承運人及船舶無須負責由於下列原因引起或導致的損失或損壞：

「(m) 由於貨物的固有缺陷、性質或缺點引起的重量虧損，或任何其他損失或損壞。.....

(q) 不涉及承運人實際過失或參與、或不涉及承運人的代理人或傭工的過失或疏忽而引起的任何其他原因，但根據此項例外情況申索利益的人士負有舉證責任，須證明承運人的實際過失或參與、以及承運人的代理人或傭工的過失或疏忽，均沒有促致損失或損毀。」

爭論點

最高法院需審理的爭論點如下：

1. 在確定貨物損毀後，索償人是否負有舉證責任，須證明被告人違反了《海牙規則》第 3(2) 條？還是應由被告人證明自己已遵守《海牙規則》第 3(2) 條？
2. 在承運人證明案情事實、確定案件屬於《海牙規則》第 4(2) 條的例外情況範圍後，是否應由索償人證明，是被告人疏忽以致貨物的固有缺陷發生作用？

法院裁決

最高法院推翻了上訴法院的裁決，並裁定被告人負有舉證責任，須證明自己沒有《海牙規則》第 3(2) 及第 4(2) 條所指的疏忽。首先，最高法院表示，普通法的委託保管 (bailment) 原則是據以起草《海牙規則》的重要背景。因此，即使本案中的提單納入了《海牙規則》，仍需審視普通法的委託保管原則，即：貨物的受託保管人只承擔為貨物採取合理謹慎措施的有限責任，並有責任證明自己沒有疏忽。受託保管人需證明自己已為貨物採取合理的謹慎措施，或證明貨物損毀並非因為受託保管人沒採取合理的謹慎措施，但受託保管人無須證明貨物是如何損毀的。

《海牙規則》第 3(2) 條

被告人認為，第一，基於英國法律中「指控者必須舉證」的一般規則，索償人負有舉證責任，以證明被告人違反了在航程中採取合理謹慎措施的責任。而且，受託保管人是因為負有一項嚴格責任，須以收到貨物時的相同狀況交付貨物，因此才須在普通法下證明自己沒有疏忽。但根據《海牙規則》第 3(2) 條，受託保管人負有一項為貨物採取合理謹慎措施的有約制的責任。

最高法院不同意被告人的觀點，並指出受託保管人的普通法責任並非一項嚴格責任，因此受託保管人在普通法下為貨物採取合理謹慎措施的責任，必定被視為與要求受託保管人證明自己沒有疏忽的規則一致。法院參照 The "TORENIA" [1983] 2 Lloyd's Rep 210 及 Homburg Houtimport BV v Agrosin Pte Ltd [2003] 1 AC 715 兩宗案例得出的結論是：在《海牙規則》下的舉證責任，與委託保管付運的舉證責任相同。此外，《海牙規則》第 3(2) 條明文訂明須受《海牙規則》第 4 條的例外情況所規限，而法律上早已確立，證明第 4 條的例外情況適用的舉證責任在於被告人。因此，最高法院同意索償人所指，就《海牙規則》第 3(2) 及第 4(2) 條而言，《海牙規則》必然對被告人施加相同的舉證責任（即證明自己就貨物運送途中的損毀沒有疏忽），才合乎邏輯。



被告人又認為，《海牙規則》是完整的國際公約，不應按照個別國家的法律（例如英國法律）的某些特點來詮釋。

最高法院不同意，並裁定由於《海牙規則》並無訂明如何證明違約及舉證問題，這些問題將根據適當訴訟地的證據法及程序規則來處理。如果英國法院是適當的訴訟地，則英國的證據及程序規則適用。此外，研究顯示很多國家（例如比利時、荷蘭、意大利、德國、挪威及西班牙）亦採納一項原則，就是假如貨物在運送途中損毀，承運人便負有舉證責任，須證明自己沒有過失，並成為違反《海牙規則》第 3(2) 條的確證，除非承運人能證明《海牙規則》第 4(2) 條的例外情況適用，則屬例外。

《海牙規則》第 4(2) 條

被告人引用 The 'Glendarroch' [1894] 一案，認為假如已證明貨物具有固有缺陷，舉證責任便會轉移至索償人，由索償人證明貨物的固有缺陷因為被告人的疏忽而導致貨物損毀。

最高法院不同意被告人的觀點，並推翻了 The Glendarroch 的裁決，因為該案牽涉技術細節、令人混淆、對於例外情況的商業目的無關重要，而且與 1968 年生效的《海牙規則》脫節。此外，The Glendarroch 一案涉及以海險為抗辯理由，因此不適用於本案關於固有缺陷的例外情況。最高法院指出，並無一般原則規定貨主須就承運人的疏忽行為承擔舉證責任，反而是承運人負有舉證責任，須證明《海牙規則》第 4(2) 條的例外情況適用。承運人如欲倚賴「固有缺陷」例外情況，則須證明無論承運人採取甚麼合理步驟來防止貨物損毀，貨物仍會損毀，或證明承運人實際

上已為貨物採取了合理的謹慎措施，但貨物仍然損毀。因為假如承運人能夠採取某些步驟來防止貨物的固有特性導致損毀，該項特性便不是固有缺陷。

總結

過去四百年，最高法院一直沒有就貨運索償案件

的舉證責任問題給予明確答案，因為以往的案件通常有一些有說服力的證據可供參考。這宗重要案例釐清了這個重要問題，裁定承運人負有舉證責任，須證明貨物損毀並非由於承運人違反《海牙規則》第 3(2) 條而造成，或證明《海牙規則》第 4(2) 條的抗辯理由適用。



競爭事務委員會立案調查四大碼頭營運商結盟事宜

香港四大碼頭營運商 (即中遠—國際貨櫃碼頭、亞洲貨櫃碼頭、香港國際貨櫃碼頭及現代貨箱碼頭) 訂立了香港海港聯合操作聯盟協議，計劃共同合作，從而更有效地管理及經營葵青 8 個碼頭合共 23 個泊位。營運商指出，上海及新加坡等城市便因為只有一個港口集團而能夠更有效推動投資。

這四家營運商現時在貨櫃碼頭泊位業務的佔有率已超過 95%，預期結盟後將繼續壟斷市場。是次結盟對競爭造成的負面影響，觸發競爭事務委員會展開調查。根據香港法例第 619 章《競爭條例》的第一行為守則，如某協議的目的或效果是妨礙、限制或扭曲在香港的競爭，則任何業務實體不得訂立該協議。



競爭事務委員會指出，即使結盟可帶來香港海港聯盟聲稱的好處，但問題是結盟是否同時導致潛在定價或合謀行為。有關調查仍在進行中，我們將適時得知港口運作會否有所改變。

中國減購美國原油

燃油業界一直密切注視中美貿易戰的情況。

儘管中國政府尚未對美國進口原油徵收任何關稅，但市場十分關注中國一旦對中轉貨物徵收關稅，將會造成甚麼影響。中國買家向美國購買的原油數量持續減少，由 7 月的每日 36 萬桶跌至 8 月及 9 月的每日 26 萬桶。

市場預期 2019 年中國的原油進口量將保持穩定。



光滙極大型油輪在中國被扣押

2019 年 1 月 4 日，中國海口海事法院下令扣押一艘極大型油輪 (VLCC)。扣押令的申請人是一家法國銀行，該銀行是船東的其中一名債權人，於較早前為船東提供了 4,550 萬美元的貸款。

根據法院的描述，被扣押的油輪相信是於 2013 年建造、載重量為 319,819 噸的「光滙寶石號」。船東是香港上市公司光滙石油 (控股) 有限公司 (「光滙」) 旗下的一家附屬公司，油輪價值超過 6,000 萬美元。

近日光滙已有多艘船隻遭到債權人扣押。2019 年 1 月中旬，光滙在香港交易所宣佈，現正評估集團財務狀況，並考慮進行債務重組，以應對債權人提出的各項索償。



低硫燃油質素測試結果理想

船隻如在排放控制區以外的地區航行，燃油含硫量的上限為 3.50% (按質量計)。為了減低船隻對環境的影響，國際海事組織決定由 2020 年 1 月 1 日起，將含硫量上限降至 0.50% (按質量計)。然而，符合 0.50% 含硫量上限規定的燃油目前市場需求仍然甚低，部分原因是業界普遍對低硫燃油的質素感到顧慮。

最近，當局對含硫量為 0.50% 的燃油進行測試，測試結果令人鼓舞。但值得注意的是，若於船上將低硫石蠟燃油 (low-sulphur paraffinic fuels) 混入現時的芳烴重質燃油 (aromatic heavy fuel) 中，船隻可能會出現不兼容的問題，最後甚至使引擎受損。因此，業界不應只著眼於低硫燃油的質素，同時亦要兼顧技術能力及燃油管理問題。



A v B

[2018] EWHC 2325

案情

在本案中，船東向英國商事法庭申請推翻一項裁定租船人勝訴的仲裁裁決，理由是該仲裁裁決嚴重違反《1996年仲裁法》（《仲裁法》）第68條，並請求根據《仲裁法》第69條就法律觀點上訴推翻仲裁裁決。船東是仲裁中的答辯人，租船人根據一份定期租船合同租用船東的極大型油輪「GA」號（「該船隻」），然後將該船隻與其他同類油輪集合一起再作轉租。

簡單來說，根據三份相關合同，包括雙方的定期租船合同，船東須確保該船隻在船舶檢查報告程式（Sire）系統中登記有效報告，而且報告日期必須為六個月內。此外，該船隻交付時，須一直具備承接至少四家指定大型油輪企業租船合同的資格。

在租船合同期間，該船隻的 Sire 報告欠佳，因而被派到另一個港口，其後被各大油輪企業拒絕租用。租船人最終將該船隻抽起，並提出仲裁向船東追討：(1) 參照兩次在沒有違約情況下的真實航程來計算的利潤損失，及 (2) 虛耗的租船及燃油開支。案件由倫敦海事仲裁員協會組成仲裁庭（「仲裁庭」）處理。

仲裁裁決

仲裁庭於 2017 年 5 月 9 日頒下仲裁裁決，裁定船東違反了須具備承接大型油輪企業租船合同資格的條款，因為該船隻至少未能獲得四家大型油輪企業接受，而且其 Sire 報告已超過六個月。仲裁庭裁定租船人勝訴，應獲賠償 3,278,169 美元。

船東質疑仲裁裁決嚴重違反《仲裁法》第 68 條，認為該等嚴重違規情況對其造成重大不公，因此請求法院介入。

爭論點

法院需審理的主要爭論點如下：

1. 仲裁庭裁定租船人同時獲賠償利潤損失及虛耗開支，是否符合一貫的補償原則；及
2. 如果有一個疲軟及虧損的市場可供參考，在評定損害賠償時應參考該市場，還是應參考租船人聲稱其本應可訂立（但因船東違約而無法訂立）的利潤豐厚的租船合同，再根據喪失機會原則作出扣減。



裁決

對於第一點，船東認為仲裁庭對租船人作出過度補償，令租船人的處境，比起在船東沒有違反租船合同的情況下的處境更佳。

法院指出，根據主要的法律教科書，如果沒有把招致的開支計算在利潤損失內，則可以追討截至合同終止日期的虛耗開支以及利潤損失。計算淨利潤損失時，必須將預期總回報減去履約成本、截至終止日期的開支及在合同如期完成的情況下本應會招致的進一步開支。

在本案中，仲裁庭採用由租船人委聘的專家就兩次航程提供的推算利潤金額，作為計算利潤損失的基礎，大致上即是將航程收入減去燃油及其他開支，再除以航程日數。因此，該利潤金額為淨額，並無重複計算利潤損失及虛耗的燃油及租船開支。

至於第二點，船東認為由於市場疲軟，仲裁庭沒有就喪失兩項合同的機會作出扣減是犯了法律上的錯誤。

法院引述，「如有相關市場可供參考，而法院能夠並確實就本應可賺取（但已喪失）的利潤作出裁斷，則不應從該金額作出扣減以反映該船隻本應不會獲得的機會。」在本案中，仲裁庭裁定有可供參考的市場，而假如船東沒有違約，該船隻應該可以履行兩份大型油輪企業的租船合同。因此，仲裁庭的結論並無犯下法律上的錯誤。

基於上述原因，法院駁回船東的申請。

Classic Maritime Inc v Limbungan Makmur SDN BHD

[2018] EWHC 2389

案情

Classic Maritime Inc. (「船東」) 與 Limbungan Makmur Sdn Bhd (「租船人」) 訂立了一份長期包運合同，由巴西運載鐵礦粒到馬來西亞。

本案源於雙方就包運合同訂立的附錄，據此，租船人承諾按重量運載更多由船東提供的鐵礦粒，從巴西的圖巴朗或烏布角港運載到馬來西亞的巴生港或納閩島。包運合同第 32 條 (「不可抗力條款」) 規定：

「例外情況

不論該船隻、其主人或船東，還是租船人、付運人或收貨人，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：天災、.....水災、.....礦場或生產設施的意外.....或船東、租船人、付運人或收貨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本租船合同.....」

租船人的集團公司與兩家從不同港口付運的礦務公司直接訂立了合同：從巴西烏布角港付運的 Samarco Minercao SA 公司 (「Samarco」)，及從巴西圖巴朗付運的 Vale SA 公司 (「Vale」)，以供應鐵礦粒。

2015 年 11 月 5 日，巴西的豐當堤壩 (Fundao dam) 崩塌，導致 Samarco 的鐵礦生產及營運中斷。2015 年 11 月 6 日，Samarco 暫停所有鐵礦的交付，並就堤壩崩塌事故發出不可抗力通知。

租船人認為堤壩崩塌是不可抗力事件，以此作為其無須就未能將鐵礦粒由巴西運載到馬來西亞負責的理由。船



東則認為，堤壩崩塌與租船人未能運載貨物兩者並無因果關連，並就租船人違反五批貨物的包運合同追討損害賠償。

爭論點

就倚賴不可抗力條款而言，法院需審理三個主要爭論點：

1. 租船人是否已作出一切合理努力來安排由其他港口付運貨物；
2. 堤壩崩塌是否租船人違約的真正原因（即「若非」測試）；及
3. 船東是否有權追討實質損害賠償。

裁決

第一點：有關安排的原則及其他履約方式

船東認為，租船人提供貨物的責任是絕對而不可轉授的，但在履行包運合同之時，租船人並無安排與礦業公司訂立買賣合約，而其唯一供應商 Vale 亦拒絕提供貨物。因此在法律上，堤壩崩塌是無關重要的。

另一方面，租船人表示可透過其他方式履約，即從烏布角港或圖巴朗付運。租船人有意圖、安排及既定的做法，可以履行其於包運合同下的責任，但該等安排因堤壩崩塌這宗不可抗力事件而無法執行。

法院表示，替代履約方式的一般原則適用於租船人從其他港口付運的權利。假如租船人應被視為已作出安排以從該等港口付運，以及在堤壩崩塌後已作出一切合理努力從該等港口付運但不成功，那麼堤壩崩塌可被視為租船人未能供應貨物的原因。法院認為，堤壩崩塌後，租船人在其唯一供應商拒絕供應鐵礦粒時沒有作出有關安排。租船人負有不可轉授的供貨責任，其供應商未能或拒絕向其供貨並非抗辯理由。事實上，租船人並無作出安排以在烏布角港或圖巴朗提供貨物，這樣令租船人難以證明其違約是因為堤壩崩塌導致。此項裁斷與以下第二點也有關係。

第二點：「若非」測試

船東認為，若非堤壩崩塌，租船人本應會履行在包運合同下的責任。租船人引用案例反駁，認為當不可抗力條款用作「合約受挫失效條款」時，「若非」測試並不適用。

法院不接納租船人的論點，並指出合約受挫失效條款與例外條款有一項重要的分別。合約受挫失效條款是關乎某事件對於合約未來的影響，其作用是將合約結束，令雙方其後再無履約責任。例外條款是關乎一方若在合約仍然存在時違約是否獲免除責任，是合約責任的來源。在本案中，不可抗力條款的措辭必須從例外條款的角度去解釋，並要求租船人證明若非堤壩崩塌，租船人本應會供應貨物，但因為堤壩崩塌，結果無法供應貨物。

法院以「若非」測試檢視本案案情後，對於是否若非堤壩崩塌，租船人本應能夠並願意按照包運合同提供貨物付運表示懷疑。因此，租船人不能倚賴不可抗力條款就其未能提供五批貨物付運獲免除責任。

第三點：損害賠償——賠償原則

這個爭論點是關於船東是否有權就租船人違約向其追討實質賠償。能否追討實質賠償取決於賠償原則，因此需要比較船東因租船人違約所處的境況，以及船東在租船人沒有違約的情況下本應所處的境況。

但在本案中，實際的比較是：船東的處境，以及船東在租船人若非因堤防崩塌而能夠並願意供應及付運五批貨物的情況下本應所處的境況。因此法院指出，不能讓船東所處的境況，比其在租船人能夠並願意履約的情況下本應所處的境況更佳，因此儘管租船人不能藉包運合同的不可抗力條款而就其未能提供貨物獲免除責任，但船東也無權就租船人違約而獲得實質損害賠償。

CSSA Chartering and Shipping Services SA v Mitsui OSK Lines

[2018] EWCA Civ 2413

案情

被告人是極大型油輪「PACIFIC VOYAGER」號(「該船隻」)的船東。該船隻藉由一份日期為 2015 年 1 月 5 日採用 Shellvoy 5 格式的租船合同出租予索償人(「租船人」)，由鹿特丹(或鹿特丹對開進行轉船裝卸)航行至遠東。租船合同條款包括：「.....該船隻須盡速履行服務，並前往 [鹿特丹或在鹿特丹對開過運].....並在該處.....載滿貨物.....。」

根據一份先前的租船合同，該船隻應先在某些港口卸貨，然後在法國勒哈弗爾的昂蒂費 (Antifer, Le Havre) 卸下所有貨物。該船隻在蘇彝士運河中轉時，右舷 1 號壓載水艙急速入水。沒有證據顯示該船隻或被告人有任何過失或本應可合理地避免上述事故發生。該船隻預計需時數月維修。取消日期為 2015 年 2 月 4 日下午 11 時 59 分。當日，被告人通知索償人有關事故，以及將來履行該租船合同航程



的可能性。2015 年 2 月 6 日，索償人終止了租船合同，及後提出申索追討損害賠償。

租船合同列明了先前的租船合同的預期完成時間，但沒有訂明在裝貨港(即鹿特丹)的預期抵達時間(ETA)或預計就緒裝貨時間(ERTL)。

爭論點

1. 若租船合同沒有註明裝貨港的預期抵達或就緒裝貨時間，但載有上一份租船合同的最後卸貨港預期抵達時間，是否有類似的絕對責任須在裝貨港開始航程；及
2. 如有，上述責任在何時生效。

下級法院的裁決

法官裁定，雖然租船合同沒有註明預期抵達或就緒裝貨時間，但載有上一份租船合同的最後卸貨港預期抵達時間。因此，被告人負有絕對責任，在上一份租船合同的合理卸貨期結束後展開航程。被告人

不服，向上訴法院上訴。

上訴法院的裁決

法律上早有定論，當航次租船合同載有條款，要求船東盡速前往裝貨港，並註明裝貨港的預期抵達或預計就緒裝貨時間，船東便有絕對責任在該時間啟航前往裝貨港，因為船東可合理地肯定該船隻將於預期日期或左右抵達。

上訴法院指出，盡速航行是一項重要的責任，目的是令租船人放心。若要實施這項責任，則必須容許一些航行時間。這表示，該船隻必須在租船合同日期「立即」或「在合理時間內」航行。

本案的租船合同載明了行程，顯示不可能是「立即」的意思。行程是一項重要資料，是用來決定何謂履行盡速航行責任的合理時間，否則也沒有別的原因要載明行程。據此，合理時間是在該船隻的合理卸貨時間過後該船隻離開昂蒂費前往鹿特丹的合理時間。

因此上訴法院駁回上訴，裁定被告人違反租船合同。

如何為 2020 全球限硫令做好準備？（二）

前文提要

上期我們提到，聯合國國際海事組織將於 2020 年 1 月 1 日起實施 2020 全球限硫令，規定船上使用的燃油含硫量上限為 0.50%（以質量計）。市場調查顯示，船東一般會選擇以下其中一種方法，以確保其船隻符合 2020 全球限硫令：

1. 改用合規的低硫燃油；及 / 或
2. 繼續使用不合規的高硫燃油，但在船上安裝廢氣洗滌塔，以淨化廢氣中的硫。

違規船隻將受到的制裁

正如我們在上一期提到，違規船隻將會受到《國際防止船舶造成污染公約》的個別締約國制裁。任何船隻如被發現沒有使用適當的燃油，其船東將會被罰款。除此以外，船東可能還要承擔其他潛在後果，例如其船隻可能被宣布為「不適航」，因而被禁止航行；船東亦可能被視為違反其保單下的適航性、船級或其他保證條款，令保險公司有權拒絕就保單本來承保的項目作出賠償。

I. 採用合規低硫燃油的船隻

市場調查顯示，大多數船東會選擇第一種方法，即改用合規的低硫燃油，而非安裝費用高昂的廢氣洗滌塔。應注意，國際海事組織已正式全面禁止沒有安裝廢氣洗滌塔（或同等技術）的船隻承載不合規的高硫燃料「作燃燒、推進或在船上操

作之用」，這項禁令將於 2020 年 3 月 1 日生效，作為 2020 全球限硫令的附加措施。

因此，沒有安裝廢氣洗滌塔的船隻必須於 2020 年 3 月 1 日前卸載船上所有不合規的高硫燃料。



Photo by Chris LeBoutillier from Pexels

重新磋商租船合同條款

在定期租船合同中，租船人需要向船東提供正確的燃油種類，以免觸犯 2020 全球限硫令。因此，船東必須在定期租船合同中加入條款，訂明租船人一旦被發現並非採用合規燃油，一切罰款或其他後果須由租船人（而非船東）承擔。

此外，租船合同很多時亦載有條款，訂明船東須向租船人購回未使用的燃油。視乎租船合同的具體條款，船東有可能須要購回未使用的不合規高硫燃油。如屬這種情況，船東所須購回的未使用燃油對船東來說可能價值有限。若船東希望避免上述購回責任，則應與租船人商議合同條款。

至於訂於 2020 年 1 月份還船的租船合同，船東

宜與租船人商討船隻交還時所承載的不合規高硫燃油數量及價格。視乎雙方的現有合約責任，雙方或可商議及 / 或重新安排交還的燃油，以確保臨近 2020 年 3 月 1 日(違規燃油禁令生效日期) 甚至 2020 年 1 月 1 日 (限硫令生效日期) 交還船隻時沒有未用的不合規高硫燃料。



船東如正在磋商新的租船合同，則應注意以下事項：

1. 就即將生效的全球限硫令而言，在租船合同中，交還不合規高硫燃油的適當數量及價格為何？
2. 所交還的合規低硫燃油對於船東而言是否足夠？
3. 所交還的燃油數量是否足夠船隻到達一個能供應足夠的合規低硫燃油的燃油補給港口？

雙方必須考慮實際的燃油補給操作問題。雖然主要燃油補給港口一般備有合規低硫燃料，但小型或偏遠的燃油補給港口卻未必能供應、或缺乏所需基建來儲存充足的合規低硫燃料。

處置剩餘的不合規燃油

雖然要到 2020 全球限硫令生效後，含硫量高於 0.05% 的燃油才變為「不合規」，但業界最好在 2020 年前提早用完所有不合規的燃油。如果不夠時間用完不合規高硫燃油，訂約雙方則應作出安排，在 2020 年前及早卸載或處置剩餘的不合規燃油。

因此，訂約雙方可考慮加入條款，訂明船東及租船人各自在這方面的責任。例如，租船合同可就租船人的責任作出以下規定：

1. 租船人須於 2020 年 1 月 1 日前按照本地規例處置不合規的高硫燃油；
2. 租船人須承擔因不當處置不合規燃油而引起的罰款或其他處罰；及
3. 租船人須承擔因移除及處置不合規燃油而產生的所有開支，並償還船東已墊付的開支(如有)。

至於船東的責任方面：

1. 船東須清洗油缸，及確保其船隻適合在船上裝載合規低硫燃油；及
2. 船東須承擔因清洗油缸而產生的所有開支，並須償還租船人已墊付的開支 (如有)。

此外，由現在開始至 2020 年 1 月 1 日，船東及租船人均應合理地努力減少船隻所承載的不合規高硫燃油的數量。

II. 已安裝廢氣洗滌塔的船隻

另一方面，有些船東可能決定安裝廢氣洗滌塔，

從而能夠繼續採用價格遠低於低硫燃油的高硫燃油。由於安裝廢氣洗滌塔費用不菲，因此船東應調整船租以彌補初期承擔的安裝成本。這一點對於長期定期租船合同尤為重要，因為船隻安裝廢氣洗滌塔後，租船人便可以繼續使用較廉價的燃油，大幅節省成本，因此要求租船人共同分擔安裝廢氣洗滌塔的費用亦屬公道。因此，船東及租船人應在租船合同條款中清楚劃分廢氣洗滌塔的安裝、保養及維修責任以及因此產生的費用。雙方亦可加入條款，就廢氣洗滌塔一旦故障的情況作出規定。例如，租船合同可以強制規定船隻必須承載若干數量的合規低硫燃油，在廢氣洗滌塔一旦失靈 / 故障時可作應急之用，以免導致違反全球限硫令及法律責任。



總結

船東和租船人都需要及早計劃，就新的全球限硫令為船隻做好準備。雙方最好提早檢視租船合同的條款，並作出適當的調整。當然，本期「常見問題」所探討的事宜仍需視乎個別情況來處理；因此，租船合同雙方在合同加入上述任何條款前，應首先徵詢法律意見。

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 © 2019