



本期專題

船隻扣押者是否享有當然權利，可停止法院出售船隻？

簡介

近期在 *The “Long Bright”* [2018] SGHC 216 一案中，新加坡高等法院需要審理以下問題：欲中止訴訟的船隻扣押者在收到潛在買家出價後，是否享有解除船隻扣押及停止法院出售船隻的當然權利？

案情

原告人向「Long Bright」號（「該船隻」）的船東追討碼頭費及相關費用。原告人向法院申請將該船隻扣押及發出售賣令。該船隻先前已被按揭予第一介入人；此外亦有其他介入人及知會備忘登記人對該船隻提出申索。法院最後發出售賣令，刊登廣告出售該船隻。

不久之後，原告人與第一介入人達成和解。第一介入人訂立和解協議，是希望在現有的售賣令解除後，能夠自行對該船隻展開對物訴訟，因為第一介入人所追討的金額比原告人所追討的金額更高。第一介入人相信，為了所有利害關係方（包括第一介入人自己）的利益，第一介入人會更積極地爭取以更高價格出售該船隻。

由於已達成和解，因此原告人提出申請，要求解除該船隻的扣押及售賣令。

解除船隻扣押

原告人的案情指，和解協議已解決了原告人對該船隻提出的對物申索，因此必須釋放該船隻。然而，和解協議屬保密性質，法庭在無從得知協議條款的情況下認為，和解協議僅對原告人及

第一介入人員約束力，但不能取消原告人對該船隻 / 被告人的申索。和解協議最多只構成原告人向介入人承諾不會繼續對被告人進行申索。

而即使和解協議已取消了原告人的申索，但也不等於法院必須釋放該船隻，因為原告人在對物訴訟中將該船隻（即對物訴訟中的「物」）扣押，此舉對於所有其他對該船隻提出對物申索的人士均有影響。法院認為，售賣令一經發出，法官便有責任為所有利害關係方（而不只原告人）的利益行事，因此不應純粹因為原告人希望中止對該船隻的申索，便解除售賣令。如要釋放該船隻，則必須先解除售賣令。

解除售賣令

即使要求解除售賣令的申請人就是船隻扣押方，亦不構成解除售賣令的理由。法院會考慮所有對該船隻提出對物申索的人士的利益。

在本案中，如果重新開始售賣程序，雖然會導致延誤，但法院認為只是名義上的成本，因為在售賣令解除之前招致的開支，將會由原告人承擔。此外，由於該船隻相對地新，其折舊速度較慢，因此在延誤期間售價應該不會大幅下跌。更重要的是，法院認為即使重新開始售賣程序，亦不會對其他利害關係方造成太大不利，因為他們享有的優先次序並無改變。



總結

基於上述理由，法院決定解除估值及售賣令及准許釋放該船隻，但條件是原告人須承諾支付在售賣令解除之前的法庭執達吏開支，並退還從出價者收到的任何訂金。

本案顯示，即使原告人在扣押船隻及獲法院發出售賣令之後，對被告船東已沒有其他申索，但如果符合所有其他對船隻提出對物申索的人士的利益，法院仍可繼續完成船隻的售賣。任何人如欲解除船隻的扣押及售賣令，則必須向法院證明，解除船隻的扣押及售賣令並不會對其他利害關係方造成不利影響。



中國澄清無計劃禁用開放式廢氣洗滌塔

中國海事局澄清，並無計劃禁止使用開放式廢氣洗滌塔。中國有關當局官員表示，近日有報導指中國水域將禁止使用開放式廢氣洗滌塔，純屬謠傳；官員表示，只要設備符合國際海事組織的現行標準，使用開放式廢氣洗滌塔便「沒有問題」。

事緣中國交通運輸部水運科學研究院的謝燮博士早前在香港船東會舉行的一個午餐聚會上，就使用開放式廢氣洗滌塔提出疑問。謝博士稍後表示他的言論純屬個人意見，當時並非以官方身份發言。



Photo by Chris LeBoutillier from Pexels

近期外界估計開放式廢氣洗滌塔可能因環保問題而將會被限制使用，意見趨向兩極化，上述事件只是最近的一個事例。目前比利時已禁止使用開放式廢氣洗滌塔，當地法例早於開放式廢氣洗滌塔面世之前，已嚴禁一切水上排污。而德國亦禁止在萊茵河部分流域使用開放式廢氣洗滌塔。

中外運航運或將私有化

經營乾散貨船及貨櫃船業務的香港上市公司中外運航運有限公司於 2018 年 9 月 18 日宣布短暫停牌，並發表聲明表示「公司可能私有化」。

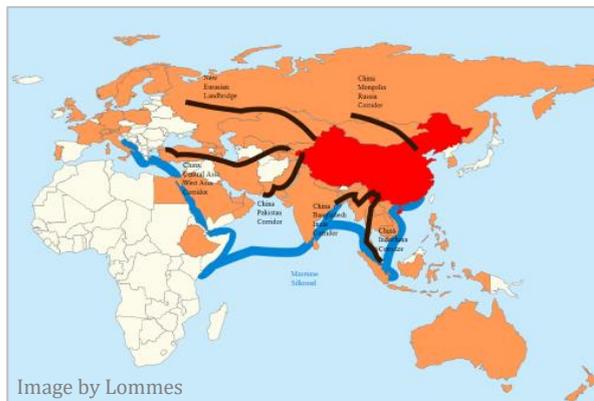
中外運航運大約 68% 的股權由中國外運長航集團有限公司持有，後者於 2015 年已被大型國企招商局集團收購。2017 年 9 月，在上海上市的招商局能源運輸股份有限公司（招商局集團旗下的乾散貨輪及油輪公司）宣布計劃向中國外運長航收購四間經營航運業務的非上市附屬公司，作為母公司內部重組計劃的一部份，開始整合其航運業務資產。上述交易已於今年較早時間完成。



和記投資中國鐵海聯運

為配合中國的「一帶一路」政策，和記港口信託旗下的物流業務已承諾參建連接香港至中國內陸的運輸通道。

香港的和記物流與中新南向通道（重慶）物流發展有限公司已簽訂框架協議，雙方將共同建設南向通道——港渝國際鐵海聯運物流合作。



招商局港口售股盈利增

在香港上市的招商局港口出售其分公司後，今年上半年度純利大增 73.1% 至 54 億港元 (6.94 億美元)。但根據其業績報告，若撇除出售其深圳赤灣港航持股所得的 37 億港元 (4.714 億美元) 及其他非經常項目，經常性盈利則下跌 4.3% 至 22 億港元。

不過，由於今年首六個月的貨櫃吞吐量穩健增長，公司的港口核心業務經常性盈利仍錄得 13.7% 的增幅，上升至 28 億港元。

招商局港口過去一年的總貨櫃吞吐量達到 5,380 萬個標準箱，較上年增加 7.3%。海外碼頭業績超越中國碼頭，吞吐量增長 18.2% 至 1,010 萬個標準箱。最受注目的斯里蘭卡 Colombo International Container Terminals Limited 裝卸量躍升 16.4% 至 130 萬個標準箱。來自中國內地港口的貨櫃量上升 5.6% 至 4,000 萬個標準箱，而來自香港及台灣的貨櫃量則輕微下跌 0.5% 至 370 萬個標準箱。



Deep Sea Maritime Ltd v Monjasa A/S

[2018] EWHC 1495 (Comm)

Deep Sea Maritime Ltd (「申索人」) 是一艘油輪的船東兼營運者。2011 年 11 月，申索人為 Monjasa A/S (「被告人」) 承運一批燃料。提單訂明，是次貨運受《海牙維斯比規則》限。申索人與被告人訂立的航次租船合同載有專有司法管轄權條款，規定僅依據英國法律及英國司法管轄權。

被告人其後聲稱沒有收到貨物，並提出訴訟。申索人是在沒有見到提單的情況下交貨的，被告人聲稱沒有收過貨物，因此是申索人錯誤交貨。申索人認為自己有權根據《海牙維斯比規則》第 III 條規則 6 (「該規則」) 管獲宣告無須負責。該條文訂明，如未於交貨或本應交貨日期的一年內提出訴訟，有關申索將被撤銷。英國高等法院暫委法官 David Foxton 御用大律師須就以下兩個爭論點作出裁斷：

1. 該規則訂明的訴訟時效是否適用於錯誤交貨申索 (即申索人在未見到提單的情況下將貨物交給第三方) ?
2. 是否已在該規則訂明的一年限期內提出訴訟 ?

訴訟時效是否適用於錯誤交貨申索

關於這一點，第一個問題是：單從條文字句及目的來看，該規則是否適用於錯誤交貨申索？法官認為，該規則肯定適用於錯誤交貨申索。條文中「在任何情況下」一句所指的範疇甚廣，而法院過去亦曾就《海牙規則》第 IV 條規則 5 強調該條文的範疇廣泛，並駁回指有關條文的廣泛程度不足以涵蓋某類違約情況的論點。

第二個問題是：該規則是否只適用於違反《海牙規則》下的責任的情況？法官認為答案是否定的。法律上早已確立，貨運索償人不能為了規避該規則的限制及豁免情況，而改為以侵權或其他訴訟因由控告船東。因此，如果申索人在根據該規則須負責任的期間違反其他責任，而該違責情況與申索人承運或將會承運的可辨識貨品有充分關連，該規則亦適用。儘管申索人在該規則下無責任僅在見到提單後交貨，但錯誤交貨仍可被視為違反第 III 條規則 2 (小心裝載、處理、堆積、搬運、保存、護理及卸載

貨物的責任)。因此，該規則適用於本案，訴訟時效適用。

第三個問題是：對於該規則不適用於錯誤交貨申索這一點，法律上是否已有既定的理解？法官的答案亦是否定的。法官認為，該規則是適用於錯誤交貨申索的——至少適用於在《海牙規則》下的責任期內發生的錯誤交貨，而且對於《海牙規則》並無既定的相反解釋。

是否已在一年內提出訴訟

法官認為，如果申索人在具有司法管轄權的法院提出了訴訟，即使其後由於某些原因（但並非申索人的責任）而須在另一訴訟地進行訴訟，其最初提出的訴訟仍構成該規則所指的訴訟。若是這樣，本案將被視為已在一年內提出訴訟。但假如申索人最初違反了專有司法管轄權條款，在非指定的訴訟地提出訴訟，則一般不會被視為在具司法管轄權的法院提出的訴訟（即該規則所指的訴訟）。若是這樣，有關申索便會喪失訴訟時效。



當申索人在具有司法管轄權的法院提出訴訟，便可在另一訴訟中以此推翻該規則的時效限制，但前提是，至少在第二宗訴訟中確定是否能以訴訟時效已過為抗辯理由之時：(i) 第一宗訴訟仍然有效；及 (ii) 船東無法在衡量相對可能性的基礎上證明，第一宗訴訟將會在審理該訴訟的法院被裁定為無效。

就本案的案情而言，法官表示被告人不能以最初在突尼西亞提出的訴訟，來證明已在一年限期內提出訴訟，因為，第一，該訴訟並非在英國法院提出，違反了專有司法管轄權條款；第二，不涉及特殊情況（例如第一宗訴訟因被告人要求在另一訴訟地進行而結束）。此外，申索人亦沒有就突尼西亞的訴訟申請禁訴令。

因此，根據該規則，除了在突尼西亞訴訟中提出的申索外，被告人對申索人提出的申索已喪失訴訟時效。



Evergreen Marine (UK) Ltd v Nautical Challenge Ltd

[2018] EWCA Civ 2173

於 2015 年某日晚上，Nautical Challenge Ltd (「**Nautical**」) 所擁有的「**Alexandra I**」號與 Evergreen Marine (UK) Limited (「**Evergreen**」) 所擁有的「**Ever Smart**」號，在供船隻進出港口的狹窄挖泥水道外的領港員登船區相撞。當時 **Alexandra I** 號抵港，在領港員登船區等候進入狹窄水道，而 **Ever Smart** 號在領港員登岸後維持離港航道。

海事法庭裁定，《1972 年國際海上避碰規則》(《**避碰規則**》) 第 15 條的橫越規則並不適用，因為當時 **Alexandra I** 號並未採取充分穩定的方向，亦並非朝向某一航道，她在有關時間正在等候接載領港員，而非在航道上；她作為靠近狹窄水道的抵港船，無責任避開離港的 **Ever Smart** 號。



海事法庭裁定，對於兩艘在狹窄水道或附近航行的船隻，**Ever Smart** 號應遵守《避碰規則》第 9 條的狹窄水道規則，而 **Alexandra I** 號應遵守《避碰規則》第 2 條的良好航海技術要求。根據狹窄水道規則，沿狹窄水道航行的船隻應在安全及切實可行的情況下盡量靠近右舷航行。**Ever Smart** 號靠近左舷航行，故違反了狹窄水道規則。此外，在有關時間，**Ever Smart** 號的航速過高及不安全，而且沒有適當地觀察四周環境。

Ever Smart 號因超速而在較大程度上促成了撞船所致的損毀，而其過失的因果影響也較大。雖然 **Alexandra I** 號亦違反了《避碰規則》第 2 條，但這項違規的歸咎程度比 **Ever Smart** 號的過失較低。因此，海事法庭裁定 **Alexandra I** 號及 **Ever Smart** 號分別須就撞船事故承擔 20% 及 80% 的責任。

爭論點

Evergreen 就海事法庭的裁決提出上訴，認為橫越規則應適用於本案，而 Alexandra I 號沒有避開 Ever Smart 號，是違反了責任。

上訴主要的爭論點為：

1. 橫越規則是否適用於狹窄水道附近；
2. 海事法庭就撞船事故攤分的責任是否正確。

上訴法院的裁決

上訴法院駁回整體上訴，維持海事法庭的裁決。

就第一個爭論點而言，上訴法院確認橫越規則並不適用，並且表示假如橫越規則與狹窄水道規則同時適用的潛在衝突。橫越規則要求 Ever Smart 號保持靠向左舷航行，而狹窄水道規則卻要求 Alexandra I 號靠向右舷航行；因此，這兩項規則不大可能同時適用。法院亦依循原審時的既有案例，即當兩艘船隻在狹窄水道互相接近時，橫越規則並不適用。該等案例與本案的情況並無重大差異。

上訴法院進一步裁定，「**兩艘船隻**（包括讓路船）都必須處於充分明確界定的航道上，橫越規則才適用。這是橫越規則的要素。」經考慮原審時的若干裁斷，包括判詞中的附帶意見，上訴法院指出，直航船和讓路船都必須處於穩定而涉及相撞風險的航道，並且能夠確定對方是否處於明確界定的航道，橫越規則下的責任（例如讓路責任）才適用。上訴法院確認海事法庭的裁斷，即 Alexandra I 號當時並非處於充分明確界定的航道，而上訴法院並無充分理由推翻此結論。

對於第二個爭論點，Evergreen 認為海事法庭過於針對 Ever Smart 號超速的問題，並且在評估因果影響時，就撞船意外的發生及造成的損毀兩方面重複考慮了超速因素，是不正確的做法。然而，上訴法院認為，法庭在攤分責任時，應對各船隻過失的歸咎程度及因果影響作出宏觀評估。法院不接納 Evergreen 的論點，並認為應就因果影響作出兩方面的考慮：第一是有關過失在多大程度上促成撞船或其他海難的發生；第二是有關過失在多大程度上促成撞船或其他海難所導致的損毀或損失。由於超速很可能增加損毀的範圍及嚴重性，法庭在考慮損毀程度時有權再次將超速因素考慮在內。



Fehn Schiffahrts GmbH & Co KG v Romani SPA

[2018] EWHC 1606 (Comm)

背景

貨物在運輸途中未卸貨之前受到煙燻。由於經過煙燻，該等貨物不能當作有機貨品出售，租船人須與買家商討以折價出售。

租船人向船東提出仲裁，追討原價與折價之間的差額。船東認為租船人無權提出起訴；但租船人認為，由於收貨人已向租船人轉讓貨物中的權益，或基於租船人本身的權利，租船人是有權起訴的。仲裁庭裁定船東須支付損害賠償，因為貨物是在船東代租船人看管及保管期間未經授權煙燻而受損的。

船東就仲裁庭的裁決提出上訴，認為收貨人（作為出讓人）本身都不能追討損害賠償，根據「受讓人可向債務人追討的，不得多於出讓人在沒有轉讓的情況下本應可追討的」原則（見《Chitty on Contracts》第 32 版，19-075 段），租船人也無權獲得重大損害賠償。

法院裁決

上訴法院指出，仲裁庭並無明確裁斷收貨人沒有蒙受損失，因此法院無從判斷仲裁庭指租船人有權起訴的決定是否犯了法律上的錯誤。法院不能單憑仲裁庭作出的事實裁斷，來推斷仲裁庭認為收貨人蒙受了重大損失。法院認為，仲裁庭看來沒有區分起訴權利的問題與收貨人有否蒙受損失的問題。只有在仲裁庭明確裁斷了收貨人並無蒙受重大損失、但同時裁定租船人有權起訴的情況下，法院才可確定仲裁庭犯了法律上的錯誤。

另一方面，租船人的大律師認為，船租人本已有權向船東起訴，此權利與轉讓無關。法院指出，由於仲裁庭明確提及收貨人是提單的持有人，而收貨人已藉由轉讓信將其於貨物的所有權益轉讓予租船人，因此，仲裁裁決是基於仲裁庭裁斷租船人根據轉讓信有權起訴，而非根據租船人本身的權利來起訴。因此，法院不能以租船人蒙受了損失從而令租船人有權根據租船合同追討損失及損害為理由，來維持仲裁庭的裁決。因此，船東上訴得直。

如何為 2020 全球限硫令做好準備？（一）

簡介

由 2020 年 1 月 1 日起，聯合國國際海事組織實施的 2020 全球限硫令將會生效，屆時船隻必須遵守關於低硫燃油的國際規定。香港船東不應低估 2020 全球限硫令在財政及法律上帶來的影響。

現時的規例如何？

目前，根據《空氣污染管制（遠洋船隻）（停泊期間所用燃料）規例》（香港法例第 311AA 章），所有遠洋船隻在香港停泊期間必須轉用含硫量不超過 0.50% 的燃料。但上述規例即將被廢除，並取代之為《空氣污染管制（船用燃料）規例》（香港法例第 311AB 章）（「該規例」）。該規例訂明，上述含硫量標準將擴大至適用於所有在香港水域操作的船隻（指定種類船隻除外）。換言之，船隻在香港水域期間不論航行或停泊，均須使用含硫量不超過 0.50% 的燃料。

至於在香港水域以外航行或停泊的船隻，則須遵守現時船隻燃油含硫量的國際限制，即硫氧化物排放量不得超過 3.50%（以質量計）。

除了國際限制，當船隻在排放管制區水域時，還須遵守排放管制區現時的硫排放上限 0.1%（以質量計）。根據《國際防止船舶造成污染公約》（「該公約」）關於硫氧化物的附錄 VI，現時的排放管

制區包括波羅的海區域、北海區域、北美區域及美國加勒比海區域。

2020 全球限硫令是甚麼？

2020 全球限硫令將船上使用的燃油含硫量的國際監管標準訂為 0.50%（以質量計）。換言之，沒有安裝除硫裝置的船隻，將不得使用含硫量超過 0.50% 的燃油。「船上使用的燃油」包括在船隻主、副引擎及鍋爐使用的燃油。



2020 限硫令設有兩種豁免情況：第一種是涉及船隻安全、設備損毀或海上救援的情況；而另一種豁免情況是為某些目的進行試驗，例如開發減排技術，但須事先獲得船籍國特別許可。

2020 全球限硫令生效後，船隻會受到甚麼管制及制裁？

船隻必須就船上使用的燃油，取得註明燃油含硫量的燃油交貨單，並可能被抽取燃油樣本檢驗。

船隻必須獲船籍國發出國際防止空氣染污證明書，

證明書應註明船隻使用的燃油含硫量並無超標，或已採用獲船籍國批准的方法，例如安裝廢氣淨化系統或「廢氣洗滌塔」，將廢氣淨化後才排放。

港口及海岸國可透過港口國管制，核實船隻是否已遵守 2020 全球限硫令，而且亦可以使用各種監測方法及技術，量度硫氧化物的排放量及偵測有否違規。

該公約的締約國亦可個別採取額外措施或管制方法，以確保遵守及有效地實施 2020 全球限硫令。

違規船隻會受到甚麼制裁？

不遵守全球限硫令的船隻，將會受到該公約的個別締約國制裁。國際海事組織並無就船隻違規情況訂明任何罰款或制裁。

怎樣符合低硫排放標準？

船東可選擇使用符合低硫標準、但成本較高的燃油，例如海運輕柴油（一種低硫蒸餾油）。船東亦可選擇使用其他替代燃料，例如天然氣及甲醇，或在船隻安裝廢氣淨化系統。船東可採用上述的經核准方法，例如廢氣洗滌塔，將硫化物清除後才排放，便可以繼續使用含硫量較高的燃油。

對船東有何財務影響？

要符合低硫排放標準，說來容易，但實行起來卻有一定困難。單是廢氣洗滌塔的成本已高達 100 萬至 500 萬歐元。即使船東能夠負擔費用，但要在 2020 年 1 月 1 日前完成安裝亦不容易，因為現時生產商數目有限，而且沒有充足時間準備。例如，在安裝廢氣洗滌塔之前必須定製工程圖則，而整個過程需時便可能長達一年。

沒有安裝廢氣洗滌塔的船隻則需要選用低硫燃料，例如海運輕柴油或超低硫燃油，以符合 2020 全球限硫令，因此，市場預計這類低污染燃料的需求將會上升，摩根士丹利便預測，蒸餾油的需求在未來 3 年增幅至少達每日 320 萬桶，需求上升自然會推高價格。燃油佔船隻日常營運成本大約一半，面對全球日益嚴格的環保監管規定，燃油價格上升將會令營運環境更加嚴峻。

總括而言，由於船隻日常運作成本將會大幅上升，船東確實面對困難。應選擇安裝價格不菲的廢氣洗滌塔，還是選用昂貴的低污染燃油？相信是令船東頭痛的兩難抉擇。

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 © 2018

