



本期專題

在海事訴訟中，法院會否對不履行命令的情況給予有條件寬免？

簡介

對於涉及交相申索的海事訴訟，其法律程序受《高等法院規則》（香港法例第4A章）第75號命令第41條規則管限。該條規則沒有規定就交相申索提交抗辯書的限期，但高等法院司法常務官可在其認為合適的情況下，根據《高等法院規則》第41號命令第41(2)條規則作出有關指示。

最近海事訟案 Noor Maritime Ltd v Calandra Shipping Co Ltd [2018] HKCFI 609 的裁決說明了法院對於不遵守「有條件命令」(unless order) 的情況給予寬免的處理方法，以及法院在決定應否給予寬免及實施條件（例如向法院繳存款項）時考慮的因素。

上訴

背景

在 Noor Maritime Ltd 案中，原告人的「The Rainbow」號船隻與被告人的「The Calandra」號船隻相撞後，連同所載貨物燃料及船上財物一起沉沒，引致各方提出多宗對物及對人訴訟。本案的裁決涉及一項申索及一項交相申索，兩者均屬對人申索。

原告人於2017年年中提交對被告人的對人申索令狀。其後，雙方簽訂和解協議，同意「The Calandra」號承擔三分之一責任，「The Rainbow」號承擔三分之二責任。該和解協議還規定將損害賠償申索轉交高等法院司法常務官審理。

然後，被告人提出交相申索，雙方尋求聆案官的指示。聆案官對原告人作出「有條件命令」，要求原告人在 14 日內就被告人的交相申索提交抗辯書，否則抗辯不獲受理。另外，聆案官亦命令被告人在 42 日內就原告人的申索提交抗辯書，但此命令並非「有條件命令」。



原告人未能遵守「有條件命令」，並要求延長提交抗辯書的期限。聆案官就原告人不履行命令的處罰給予寬免，准許原告人在 28 日內提交及送達抗辯書，但條件是原告人須向法院繳存 700,000 美元，否則原告人不得就被告人的交相申索提交及送達抗辯書。

法院裁決

關於反對實施條件的上訴，法院沿用了 *Schenker International (HK) Ltd v Natural Dairy (NZ) Holdings Limited* [2014] 1 HKLRD 274 一案中就實施「向法院繳存款項」條件作出的以下指引：

1. 法院必須首先考慮引起寬免申請的命令的性質及作用；
2. 繳存款項是一種與簡易判決申請相關的條件，實施此條件的情況通常包括證據顯示有理由相信有關抗辯是虛假抗辯；

3. 在行使酌情決定權時，主要目的是確保根據各方實質權利公正地解決爭議；
4. 如果一方曾經屢次不遵守時間表或法院命令，或該方的行為令人懷疑其有不真誠之處，則向法院繳存款項可能是適當的做法；
5. 對於不損害對方或不影響審訊的短暫違反情況，不應作出繳存款項命令；
6. 處罰的相稱性是相關的重要因素。

被告人認為，實施條件符合海事案件中要求提供保證的做法。被告人的律師引用多宗對物申索的海事案例，藉以證明實施條件是有充分理由的。此外，被告人的律師要求應用《仲裁條例》（香港法例第 609 章）第 20(6)(b) 條，並以此條文作為比擬。該條文規定在海事法律程序中，如果法院根據第 20(5) 條作出命令，擱置該法律程序，法院可命令將被扣押的財產、提供的保釋金或保證予以保留，以作為履行任何仲裁裁決的保證。然而，法官指出，當前申索不是對物申索，「The Rainbow」號沒有被扣押，亦無任何要求提供保證的傳票申請。

儘管被告人提出上述論點，但法院裁定，根據 *Schenker International* 案的指引，本案中實施條件的做法與單次違反行為不相稱，妨礙了根據各方實質權利公正地解決爭議的目的。法院指出，「有條件命令」在第一次聆訊中便已作出，原告人先前並無不遵守命令的情況，而被告人並無被發出「有條件命令」。法院不認為原告人的抗辯欠缺理據，或有關延誤會對被告人造成任何影響。因此法院裁定上訴得直，擱置給予寬免的命令，並重新發出不附帶向法院繳存款項條件的「有條件命令」。

總結

本案顯示了法院在涉及交相申索的海事訴訟中對不遵守命令的處罰作出寬免的做法。在考慮是否就不遵守「有條件命令」的情況給予寬免時，法院將會衡量多方面的因素，以確定是否寬免處罰，並且會考慮 *Schenker International* 案中關於法院應否給予寬免及實施條件（例如向法院繳存款項）的指引。





中遠海運收購東方海外仍待美國監管當局審批

中遠海運控股收購其香港競爭對手上市公司東方海外(國際)有限公司的計劃，目前仍在等候美國外國投資委員會批准。中遠海運是中國遠洋海運集團旗下經營港口業務的公司，在上海及香港兩地上市。

中遠發言人表示，美國監管當局需要與中遠澄清一些「問題」，因此公司正在提供相關補充資料，供對方審核。但發言人重申，收購計劃仍符合預期進度，並確定可以順利完成交易。



中集安瑞科批評勞氏船級社

中集安瑞科指，英國勞氏船級社向侵犯中集安瑞科知識產權的競爭對手的產品提供認證。

中集安瑞科是中國國企中國國際海運集裝箱股份有限公司的子公司，在香港聯合交易所主板上市，業務包括：設計、開發、生產、製造及銷售廣泛用於能源、化工、液態食品工業的多種運輸、儲存及加工設備，並提供技術維修服務，因此擁有多項專利。雖然中集安瑞科不滿勞氏船級社「不當地支持」中集安瑞科的競爭對手，但其高層人員表示，公司仍願與勞氏船級社進行對話，以維持長遠夥伴關係。



和記港口信託預期美國關稅對貨運量影響少於 2%

在新加坡上市的香港碼頭營運商和記港口信託公布，今年首季收入上升百分之三，純利增加百分之十二。公司表示，即使美國落實對中國貨物徵收關稅，預料對公司的貨運量影響只屬輕微。



和記行政總裁嚴磊輝表示，預期美國關稅對公司的貨運量影響低於 2%。他解釋，公司大體上不受鋼材及鋁材關稅影響，因為該等行業主要位於華北地區，受影響的是天津及大連等港口。真正的打擊反而可能是建議對 500 億美元高端產品徵收關稅的措施，因為不少電器、成衣及家具均在深圳及華南地區生產。

貨運量帶動中遠海控盈利增加

中遠海運控股今年首季貨運量上升 11.8% 至 520 萬標準箱，股東應佔純利為 1.8 億元(人民幣，下同) (即 2,840 萬美元) 純利；扣除非經常性損益後，股東應佔純利為 1.5 億元，上升 65%。而收入為 219 億元，較 2017 年同期增加 9.1%。

中遠海控表示，隨著中國經濟持續增長及全球經濟持續復甦，他們亦受惠於貨櫃航運業的穩健擴展。公司表示：「在貨櫃航運業務方面，中遠海運控股已加強其全球網絡 [及] 將其產品由『航線』提升至『航線、數碼化服務及點到點解決方案』。」他們補充，公司一直實行規模經濟，擴大其航運能力，並加緊在「一帶一路」地區的市場發展。



Transport Desgagnes Inc. v Wartsila Canada Inc.

[2017] QCCA 1471

答辯人 Transport Desgagnes Inc. 向上訴人 Wartsila Canada Inc. 購買引擎底板 (bedplate) 及曲軸 (crankshaft) 等船舶設備，以安裝於答辯人其中一艘貨櫃船「Camilla」號的主引擎。上訴人大約於 2007 年 2 月裝嵌及安裝了該底板及曲軸。兩年半後，當該船隻運行了大約 13,600 小時後，曲軸便無法使用了，雙方對於這一點沒有異議。

答辯人因此向上訴人興訟索償。對於曲軸失效的實際原因是一條連接桿沒有充分上緊，雙方並無爭議。答辯人指曲軸在交貨時已有內在缺陷；上訴人則認為答辯人在進行例行保養時沒有上緊曲軸，須為此而負責，而且上訴人指雙方訂立的銷售合約訂明，上訴人只須負責維修或更換任何在 6 個月內發現的缺陷，無須負責其他保證。此外，上訴人認為，根據上述合約，其法律責任最高為 50,000 歐元。

原審法官裁定 曲軸的缺陷在出售時應已存在，而且賣方應已知道，任何排除這項責任的免責或限制條款均屬無效。答辯人購買的曲軸有缺陷，故裁定答辯人勝訴。上訴時，上訴法院指出若干法律問題，特別是：上訴人是否須就缺陷負責？如須負責，該合約條款是否可免除或限制其責任？

關於第一個問題，上訴法院裁定這關乎適合特定用途的隱含保證，在此項保證下，買方有責任證明賣方知道產品有潛在缺陷，或賣方罔顧後果地不理會其應該知道的事情。基於原審法官的事實裁斷，上訴法院認為上訴人 (即賣方) 必定是知道有關缺陷的。

關於第二個問題，上訴法院認為限制責任條款是有效的。法院並認為涉案協議中的免責條款本身並非不合理的，而且該協議並非透過不合情理的行為而訂立的，上訴人亦未能證明有任何會影響協議條款執行的首要公共政策考慮。基於上述裁斷，上訴法院裁定上訴人有權將其於該協議下的責任限於 50,000 歐元。

AP Moller-Maersk A/S trading as Maersk Line v Kyokuyo Limited

[2018] EWCA Civ 778

這宗上訴案件是關乎《海牙規則》及《海牙維斯比規則》的範疇及以貨櫃海運貨物的適用情況。

上訴人從西班牙卡塔赫納運送三個貨櫃的急凍吞拿魚到日本給答辯人（即收貨人）。該等急凍吞拿魚扒並無任何包裹、包裝或整合，便被逐件裝進貨櫃。
上訴人沒有就這三個貨櫃發出任何提單，而是發出了三份海運單。答辯人指由於運送途中溫度上升及 / 或粗魯處理，其收到的吞拿魚已經損壞。



雙方同意，上訴人的責任受到馬士基條款以及《海牙維斯比規則》或《海牙規則》第 I 至 VIII 條規限。《海牙維斯比規則》及《海牙規則》的第 IV 條的規則 5 均列明責任的金額限制；在《海牙規則》中，該限額為「每件或單位」100 英鎊，而在《海牙維斯比規則》中，則為「每件或單位」666.67 個計帳單位與「損失或損壞貨物毛重每公斤」2 個計帳單位之中的較高者。

商事法庭裁定答辯人勝訴（詳情請參閱本所通訊〈[如何釐定《海牙維斯比規則》中「每件或單位」的責任限額？](#)〉一文）。上訴人不服上訴，但被上訴法院駁回。上訴法院就三個問題作出裁定：

1. 能否藉提述《海牙規則》第 IV 條的規則 5 或《海牙維斯比規則》第 IV 條的規則 5(c) 限制責任？

上訴法院指，承運合約一開始已規定須按要求發出提單，承運合約根據《海牙維斯比規則》第 I(b) 條「受到提單涵蓋」。此外，由於隱含規定須按要求發出提單，這顯然已符合《1971 年海上貨物運送法》（《海上貨物運送法》）第 1(4) 條。

根據《海上貨物運送法》第 1(2) 條，《海牙維斯比規則》在本案中具有法律效力。然而，這不代表有關責任受到《海牙維斯比規則》第 IV 條的規則 5 所限制，因為上訴人可能承擔了較大的責任。

或因為貨物是在海上運送過程之後受損的，因此上訴人可根據馬士基條款限制責任。

上訴法院裁定，《海牙維斯比規則》在本案中強制適用並具有法律效力，第 X 條及第 IV 條的規則 5(c) 必須解釋為實施而非阻撓強制適用。

2. 就《海牙維斯比規則》第 IV 條的規則 5(c) 的限制而言，件數或單位指個別急凍吞拿魚扒還是貨櫃？

上訴法庭裁定，「數算的件數或單位數目」只是用文字或數字指明件數或單位的數目。「數算」一詞並不涉及在提單中進一步描述實際如何在貨櫃裝載各件或單位貨物。此外，「所裝載」一詞純屬描述性質，其表示的意思不過是貨櫃裝載的項目數量。上訴人不能因「數算..... 所裝載」的字眼而額外要求提單須註明貨櫃內的各件及單位貨物如何裝載。貨運單已充分數算急凍吞拿魚扒的數目，就第 IV 條的規則 5(c) 下的責任限制而言，每件魚扒是一個單獨的「單位」。

3. 如果《海牙規則》適用，第 IV 條的規則 5 所指的「件數或單位」是個別吞拿魚扒還是貨櫃？

這個問題僅在《海牙維斯比規則》不適用、而《海牙規則》適用的情況下才會出現，因此純屬學術討論。但上訴法院仍審視這個問題。

上訴法院裁定，「單位」可被視為與「件」的意思相同，兩者均形容一項實體貨物而非「包裝」，因為貨物可能無法被包裝或事實上沒有包裝。這個定義顯然涵蓋未經包裝而被裝進貨櫃的急凍吞拿魚扒。



Seatrade Group N.V. v Hakan Agro D.M.C.

[2018] EWHC 654 (Comm)

這宗上訴案由「Aconcagua Bay」號船隻(「該船隻」)的船東根據英國《1996年仲裁法》第69條提出，法院須審理的法律問題是：在航次租船合同中訂明泊位必須「always accessible」(時刻可達)的保證條款，是否表示船隻不但時刻可進入泊位，而且時刻可離開泊位？2017年2月23日的仲裁裁決中，仲裁長 Ian Kinnell 御用大律師裁定，該保證條款是指進入而非離開泊位。案件上訴時，法院裁定上訴得直，裁斷該條款既指進入泊位，亦指離開泊位。

該船隻的租船合同約定由美國海灣運送貨物到剛果共和國及安哥拉。租船合同是採用1994年金康合同修訂而成的，其中規定：

「10.裝貨港口或地點(第1條)

由租船人選擇在美國海灣的1個時刻保持浮泊、時刻可達的良好安全泊位及1-2個的良好安全港口.....」

在該船隻裝貨時，由於一道橋及一個鎖損壞了，該船隻在完成裝貨後14日內無法使用某航道以離開泊位。船東向租船人追討延誤期間的延期損失。

在解釋合約時，法院考慮了一名擁有雙方應獲提供的所有背景知識的合理的人，應該會如何理解雙方藉在合約中採用的措詞所表達的用意。法院著眼於有關字詞在雙方文件、事實及商業角度的涵義。



在《倫敦仲裁》刊發的仲裁裁決 11/97 (1997) LMLN 463 中，「always accessible」被裁定為不包括離開泊位。仲裁庭參考了《1993年航次租船合同裝卸時間釋義規則》，推論條文沒有提述船隻離開泊位或港口。但2006年《Commencement of Laytime》一書指出，仲裁庭作出上述案件的裁決時，2003年(及其後2007和2014年)的《波羅的海規則》(Baltic Code)尚未面世，該規則指明，「如租船

人承諾泊位將『時刻可達』，即額外承諾有關船隻將能夠毫無延誤地或在裝卸貨物期間或完成後隨時安全地離開泊位」。

在本案中，仲裁長亦翻查了英文詞典中義。Seacrystal Shipping Ltd v Bulk Transport Group Shipping Co Ltd [1987] 1 Lloyd's Rep 48 一案參考了《簡編牛津英語詞典》對「access」的解釋，是指「接觸的方法或途徑」，而「accessibility」是指「可到達性」。但假如考慮其他詞典，那麼「accessibility」的解釋亦包括能夠被「使用」或「可使用性」，亦即包括「離開」。

法院亦考慮到，有關條款全句是「時刻保持浮泊、時刻可達」（在其他地方，有時使用「時刻可達、時刻保持浮泊」），著重連續性這一點顯然易見。租船人同意，「時刻保持浮泊」是指在泊位旁邊或在泊位之中。「時刻可達」至少是指進入該泊位。

法院裁定，當營商的雙方提到泊位可達性的問題，沒有理由假設他們所指的只限於進入泊位。法院指出，法律界的評論中，《倫敦仲裁》11/97一案並非毫無問題，並裁定仲裁長的裁決在法律原則方面並不正確。

法院亦指出，某些租船合同會採用「reachable on arrival」（抵港時可達）的條款。不少教科書把「reachable on arrival」及「always accessible」視作同義或效力大致相同。法院裁定，就抵港而言，兩者的效力相同，都是規定讓有關船隻在抵港時或在銷約期開始時能夠直接駛至指定的裝貨或卸貨泊位。

港口擁有人的責任是甚麼？（二）

我們在上一期提到，隨著國際貿易不斷發展，港口行業成為了全球經濟的重要一環。因此，於2018年3月發出的《港口良好管治指引》（Ports Good Governance Guidance）（「該指引」）旨在為英國的法定海港管理當局制定良好管治指引，該指引亦適用於所有擁有或管理海港及港口設施的機構。

我們在上一期已討論過該指引指出港口擁有人應顧及四個主要方面，即領導、董事會的有效運作、問責及薪酬。在本文中，我們將繼續探討該指引提出的「持份者參與」及「提供資訊」部分。

何謂有效的持份者參與？

有效地讓持份者參與，對於維持或加強持份者對港口的了解是非常重要的。該指引強調從持份者角度了解他們的觀點、以及有效而公開地邀請不同的港口持份者參與的重要性，而且必須識別所有相關持份者，並將他們的不同意見和觀點考慮在內。

該指引提醒港口設施擁有人，港口及海港對於當地有重大影響，特別是港口是進行很多招聘或其他商業活動的地方，因此甚至可對全國經濟帶來舉足輕重的影響。

該指引進一步提到相關公司法（例如香港法例第622章《公司條例》及英國《2006年公司法》）訂明所有公司須承擔的企業管治責任。一般而言，港口設施擁有人應促進公司的成功，而在達致這個目的的過程中，須考慮持份者的利益，包括但不限於他們的僱員、供應商、客戶等人士的利益，以及港口的業務運作對社區及環境的潛在影響。

該指引指出，持份者可分為不同種類。一般而言，持份者包括當地社區、港口使用者（商業及消閒）及其代表機構、當地經濟（包括但不限於供應商及政府等）以及僱員。必須注意，不同持份者會站在自己的角度對同一件事持有不同的意見及利益。港口設施擁有人可舉行持份者參與活動，作為企業社會責任計劃的一部分。

港口設施擁有人應考慮如何有效地與持份者溝通



有關資料。該指引提出一些向持份者提供資料及建立關係的方法，例如使用網站定期更新資料，尤其是應清楚提供關於如何與港口設施擁有

人溝通及提出投訴的資料。港口設施擁有人亦可使用社交媒體及舉辦公開論壇和會議，邀請持份者直接溝通，亦可考慮刊發通訊、就項目進行諮詢，以及社區參與及夥伴計劃等方法。

如何提供資訊？

向股東、持份者及其他有利害關係人士提供港口業績及活動的資料，是良好管治的重要元素之一。該指引指出，公開資料及以透明的方式運作是良好的做法。

「提供資訊」所指的是按照相關公司法的規定提供年度帳目及年報。一般而言，港口設施擁有人應以公開、透明及負責的方式運作，讓有關持份者獲得關於港口機構及活動的各項資料。然而，該指引亦承認保持機密及商業秘密的重要性，因此，提供年報的目的在於就港口的狀況及前景提供一個中肯、持平及能夠理解的評估。

此外，港口設施擁有人應建立一套處理持份者投訴的正式程序，特別是應說明提出投訴的渠道。

此外，帳目報告亦應在所有重大方面依照國際認可標準編製，從而真實及中肯地反映港口的營運。年報內應包括董事報告，述明該公司認為年報及帳目是否中肯、持平及能夠理解，並向持份者提供所需資料，以評估港口的狀況及表現、業務模型及策略。此外，亦應提供核數師的聲明，述明其匯報責任。

至於向持份者提供資訊的透明度方面，該指引鼓勵所有港口擁有人考慮答允持份者合理及切合實際的索取資料要求，但不必提供敏感商業資料，也不必為了答允要求而提供不成比例的資料。正如上文所述，港口擁有人應建立一套正式處理持



份者關於港口活動的投訴的透明制度，並且應在其網站或其他刊物清楚說明如何透過該制度提出投訴。更重要的是，港口擁有人應在適當時間內就任何投訴作出充分的書面回應，以加強與持份者有效溝通，否則該投訴制度將形同虛設。

總結

以上只是該指引建議港口設施擁有人應注意事宜的一部分，我們將於下一期繼續談論其他注意事宜。但讀者應謹記，該指引並未詳盡無遺地列出建立高效港口業務所需作出的事情。

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 © 2018