



## 本期專題

### 租船合同的擔保書可否被視為載有限制船東要求抵押品權利的隱含條款？

#### 簡介

最近在英國 CVLC Three Carrier Corp and another v Arab Maritime Petroleum Transport Company [2021] EWHC 551 (Comm) 一案中，英國高等法院（商事法庭）（「法院」）強調，除非出於商業上的必要性，否則不會將合約視為載有任何隱含條款。

#### 背景

2019年3月15日，CVLC Three Carrier Corp (CVLC3) 及 CVLC Four Carrier Corp (CVLC4)（「船東」）分別向 Al-Iraqia Shipping Services and Oil Trading（「租船人」）出租船隻。Arab Maritime Petroleum Transport Company（「擔保人」）為租船人準時履行責任提供擔保。擔保人提供了兩份內容相同的擔保書（「擔保書」），以換取船東與租船人訂立租船合同（「租船合同」）。擔保書並非以標準格式草擬，但其條款是任何具備擔

保書相關工作經驗的人士所熟悉的，而且主要基於範本草擬。擔保書的條款包括（其中包括）下文：

「若 [租船人] 違反其參照相關租船合同的條款及條件不時到期應向 [船東] 支付船租的責任，且 [租船人] 違反上述付款責任持續不少於30個曆日，則 [船東] 有權透過將 [租船人] 的違約行為通知 [擔保人] 以引用本擔保書，要求 [擔保人] 立即將累計及到期應向 [船東] 支付的未付船租，支付到前述租船合約第26格所訂明的銀行帳戶……

[擔保人] 亦不可撤回地、絕對地及無條件地作為主要債務人（而非僅作為擔保人），保證光船租人妥當及準時地履行上述租船合同下的任何及所有其他責任……」

2019年12月24日，船東以租船人違約為

由向租船人發出終止租船合同的通知。其後，船東向擔保人發出仲裁通知書，指稱他們已因為租船人違反租船合同而蒙受損失及損害，並指擔保人須根據相關的擔保書負上法律責任。各方就船東的申索委任了一名仲裁員（「**仲裁員**」）。

2020年7月31日，船東向安哥拉盧安達省級法院提交申請，要求扣押擔保人的船隻，作為船東根據擔保書提出的申索的抵押品。安哥拉法院其後發出臨時令扣留擔保人的船隻，並頒下判決，下令扣押有關船隻。

同時，擔保人向仲裁員申請，要求宣告「根據擔保人與 [船東] 之間日期為 2019 年 3 月 15 日的 [擔保書] 載有隱含條款，船東不會就 [擔保書] 涵蓋的事宜要求額外抵押品」。仲裁員作出裁決，按照擔保人的請求作出宣告，並判擔保人獲付利息及訟費。其後，仲裁員作出第二項裁決，宣告船東違反隱含條款，而船東須向擔保人承擔的損害賠償責任則有待進一步評定（「**仲裁裁決**」）。

船東根據《1996年仲裁法》第69條就仲裁裁決向法院上訴。

## 判決

法院認為，一項條款必須符合較高的法律門檻，才可被視為隱含於合約之中，而正確的適用測試為必要性測試 (test of necessity)，因此裁定船東上訴得直。某項條款不會純粹因為它看似公平，或因為只要有人向訂約方提出有關條款訂約方便會同意，便將條款視為隱含於合約中。相反，正如 Marks & Spencer Plc v BNP Paribas Securities Services Trust Co (Jersey) Ltd [2016] AC 742 及 Ali v Petroleum Company of Trinidad and Tobago [2017] UK PC 2 兩宗案件，只有在合約因為缺少了某項條款而缺乏實際連貫性及商業效率的情況下，才可被視為載有隱含條款。

在應用上述測試時，法院認為有關合約的性質及

案情未能提供充分理由，將限制船東要求額外抵押品的權利的條款視為隱含於擔保書中。由於擔保書採用範本條款，假如仲裁員裁定擔保書載有隱含條款，將意味著相同的條款亦應隱含於所有其他包含了相類似措辭的擔保協議中。



此外，法院留意到，在正常情況下，若出現可爭辯的違約情況，訂約方不會被限制取得抵押品。因此，禁止額外抵押品的隱含條款與免責條款相類似。就免責條款而言，法律上早已確立：合約通常需要清晰的字眼，法院才會裁斷訂約方有意在合約中放棄其普通法權利或補償。但在本案中，法院從擔保書採用的字眼看不到有這種意向。

至於仲裁員認為擔保人已根據擔保書提供充分抵押品，否則各方便不會訂立租船合同這一點，法院認為扣押擔保人的船隻不等於「**雙重抵押品**」，因為擔保書在船東與擔保人之間另行建立了合約關係。在租船人可能違反租船合同的情況下，儘管船東可根據擔保書向擔保人追討賠償，但並不等於船東有權向擔保人要求抵押品。這項向擔保人要求抵押品的權利僅在擔保人違反其在擔保書下的責任（而非租船人違反租船合同）時產生。因此，儘管租船人已就租船人在租船合同下的責任提供充分抵押品（即擔保書），但卻未就擔保人違反擔保書提供充分抵押品，因為擔保人的責任是獨立而分開的。

法院亦補充，要是船東能夠透過扣押船隻等方式就租船人違反租船合同責任要求抵押品，卻

不能就擔保人違反其在擔保書下的主要責任向其要求類似抵押品，將違反「商業常識」。

#### 要點

從 CVLC Three Carrier Corp 一案可見，除非出於商業上的必要性，否則合約不會被視為載有任何隱含條款。訂約方如希望在合約中免除若干權利（例如要求額外抵押品的權利），則應在合約中明文訂明，以便強制執行。

法院亦強調租船合同與擔保協議所施加責任應彼此獨立，主要債務人與擔保人的責任是完全分開的。即使租船人已就租船人違反租船合同責任的情況提供抵押品，但船東就擔保人違反擔保責任而向擔保人要求抵押品的權利不會因此受到限制。



## 中國船員引合約條款拒赴印度

鑒於近期印度新冠肺炎疫情嚴重，船員越來越抗拒前往印度港口。一份在社交媒體流傳的聯署信顯示，部分船員要求不用到印度港口卸貨。

聯署信沒有顯示涉事的船隻，但唯一與資料相符的是「Top Elegance」號。該船原本是往來中國與西非的固定航線，但船員最近被僱主命令前往印度四個不同港口卸載貨物。船員認為，根據僱傭合約，如果該船隻被派往「疫區」(例如印度)，他們可以返回中國。據報，由於印度近期新冠肺炎疫情嚴重，許多船隻均拒絕前往印度，運費亦有所增加。

目前，《船員條例》及《中國船員集體協議》載有允許船員拒絕駛進「戰區」和「疫區」的條款，而且船東必須承擔返國費用。然而，由於中國及其他國際規則均未就「疫區」訂立官方定義，預計在此問題上將出現爭議，船員最終可能需要與船東協商和解。另一方面，船東如欲將船隻派往印度，亦應提供完整的防護裝備，並制定規程以減少船員與當地港口人員的接觸。



## 乾散貨市場展望明年持續樂觀

由於商品需求強勁和通脹，反映乾散貨航運市場強弱的「波羅的海乾散貨指數」最近幾星期持續上漲。自年初以來，金屬、水泥、玻璃等以乾散貨船運載的原材料價格大幅上漲，例如西澳洲鐵礦石價格高達每噸 226 美元，巴西鐵礦石出口亦按年增長。

商品需求上升導致供應短缺，要待產量追上需求時，情況才會恢復正常。乾散貨船在供應增加前，今年和明年的需求預計可能上升 5%。考慮到商品價格上漲，近期運費儘管有所上升，但相對仍較低。據報，運費還需上漲超過 7 倍才會對經濟造成損害。

訂單與船隊比率目前跌至 5.6%，是 2002 年初以來的新低。由於商品需求並無減少，乾散貨運輸供不應求，導致單日費率上升。預計 2021 年和 2022 年的需求將超過供應約 2%，而 2023 年的供應增長有限。



### 貿易爭拗威脅澳洲和中國的天然氣出貨量

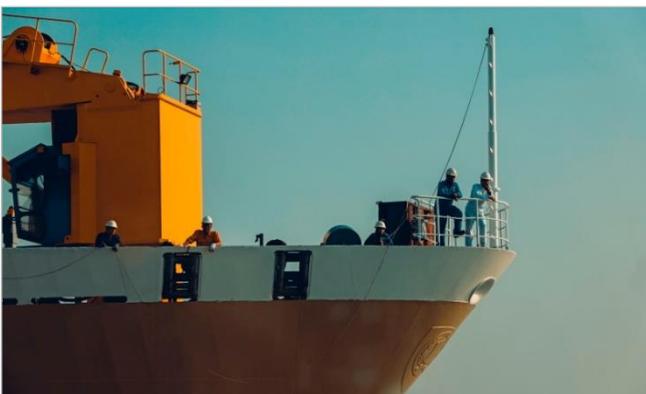
根據勞合社情報 (Lloyd's List Intelligence) 數據，澳洲目前是中國最大的液化天然氣供應國，而中國是全球第二大液化天然氣消費國。近期澳洲與中國的政治爭議升溫，兩國之間的液化天然氣運輸亦連帶受到打擊。雖然液化天然氣的出貨量與去年未受影響，但據報已有兩家小型進口商被中方官員口頭要求停止再向澳洲購買液化天然氣。

早於 2020 年第三季，中國政府雖然未有發出正式聲明，但已口頭禁止採購澳洲煤炭。根據巴拿馬船旗部門的一項調查，在禁令的高峰期，超過 74 艘運載澳洲煤炭的散貨船連同 1,500 名船員在中國煤炭碼頭對開的錨泊區滯留了數個月。中國先前停止進口澳洲煤炭的決定，連月來改變了煤炭貿易的貨流，並導致煤炭商品價格上升。

有評論認為，禁止進口澳洲液化天然氣不會像禁止煤炭及其他商品般容易，因為液化天然氣進口的合約期較長。若中國削減進口澳洲液化天然氣，預計將增加向美國進口液化天然氣。

### 航運團體譴責出入境禁令罔顧海員權利

航運團體批評，各國政府聲稱維護船員在《海事勞工公約》(「公約」) 下的權利，但卻禁止船員換班。許多地區目前再度實施出入境管制，例如，由於印度的新冠肺炎疫情惡化，新加坡、香港和阿聯酋已禁止來自印度的船員入境。因此，船東、工會及政府三方的代表正在公約的政府委員會商討決議案措詞，以支持船員。



據知，各國政府曾嘗試淡化措詞，以免作出將海員視為關鍵工人的具約束力承諾。國際海事僱主理事會的行政總裁堅持公約在任何情況下均適用於各國，而且船員換班規程及關鍵工人的身份應維持不變。在提交予《海事勞工公約》委員會的意見書擬稿中，船東及海員團體警告，若不維護海員的基本權利，《海事勞工公約》將形同虛設。

新加坡為防止變種新冠病毒在本地爆發，已對船員換班實施限制。英國目前禁止來自印度的人士入境，但據知將繼續根據其關鍵工人豁免允許船員換班。



**Perusahaan Perseroan (Persero) PT Pertamina v Trevaskis Ltd**

[2021] HKCFI 396

\*\*\*\*\*

2019 年 1 月 13 日，原告人的船隻「Antea」號與被告人的船隻「Star Centurion」號相撞（「撞船事故」），「Star Centurion」號因此沉沒。2019 年 1 月 14 日，被告人向原告人提起對人訴訟。撞船事故後不久，被告人遵照殘骸清除令委聘救助人員清除污染物及處置「Star Centurion」號的殘骸。

2019 年 10 月 10 日，原告人對被告人提出本案的訴訟，以限制其就撞船事故須承擔的法律責任。2020 年 4 月 28 日，原告人及被告人訂立和解協議，據此議定（其中包括）「Antea」號須為撞船事故負上全責。其後，被告人要求法院宣告就被告人打撈、清除、銷毀「Star Centurion」號或使其無害而針對原告人提出的索償（「清除殘骸索償」）無須根據《1976 年海事索賠責任限制公約》（《公約》）第 2 條及 / 或原告人成立的限制責任基金受責任限額規限（「宣告」）。

本案適用的相關法例是於 1993 年制定的《商船（限制船東責任）條例》（香港法例第 434 章）（「該條例」），它賦予《公約》本地法律效力。其中，《公約》第 2 條訂明各個受責任限額規限的索償事項。然而，根據該條例第 15 條，《公約》第 2 條第 1(d) 段（即「關於打撈、清除或銷毀任何沉沒、失事、擱淺或被棄船舶（包括在該船上或曾在該船上的任何物件），或使其無害等作業的索償」）（「第 1(d) 段」）暫停適用。因此，法院於本案中須裁定清除殘骸索償是否屬於第 1(d) 段所指的範圍之內，從而根據該條例不受責任限額制度規限。



被告人認為，索償事項須屬於《公約》第 2 條所指的範圍之內，才不受責任限額規限。在與該條例第 12 條一併閱讀時，第 15(3) 條明確地暫停第 1(d) 段在香港的法律效力，直至行政長官根據第 15(1) 條作出命令為止，而行政長官至今並無作出命令。就此而言，有關法例的用意清晰，就是將任何屬於第 1(d) 段所指的範圍之內的索償事項明確摒除於該條例下須受責任限額規限的索償事項之外。

另一方面，原告人認為清除殘骸索償屬於《公約》第 2 條第 1(a) 或 1(c) 段（各自簡稱為「第 1(a) 段」及「第 1(c) 段」）所指的範圍之內，有關條文如下：

「……無論責任的基礎有何不同，須受責任限額規限 ——

(a) 關於在船上發生的或與船舶營運或救助作業直接相關的人身傷亡或財產滅失或損壞（包括對港口

工程、港池、航道和助航設施造成的損壞)，以及由此引起的相應損失的索償……

(c) 關於與船舶營運或救助作業直接相關的、由侵犯非合約權利的行為造成其他損失的索償。」

因此，有關清除殘骸索償的責任須受責任限額規限。

原訟法庭（「原訟庭」）認為，國際公約的詮釋不得受制於本地法例詮釋原則，而應參考「廣泛而普遍的解釋原則」。從字面上解讀，第 2 條第 1 段列出的各個索償事項的範圍可能重疊。假如獨立的分段明確訂定了清除殘骸的索償，「具體優先於概括」（*generalia specialibus non derogant*）的法律原則自然適用。這表示當提出清除殘骸索償時，較為具體的第 1(d) 段條款優先於較為概括的第 1(a) 段或 1(c) 段條款。

此外，原訟庭認為亦應按照《公約》第 8 條的條文考慮本案案情。《公約》第 8 條容許締約國選擇排除限制第 2 條第 1(d) 及 1(e) 段的索償，但並無容許締約國選擇排除限制其他分段列出的索償。實際上，香港已選擇第 1(d) 段暫停適用，直至行政長官發出命令為止。在此前提下，法院裁定，根據有關條文的一般涵義以及從文意和目的解譯，清除殘骸索償純粹屬於第 1(d) 段所指的範圍之內，故此不受《公約》第 2 條訂明的責任限額規限。

因此，原訟庭裁定被告人勝訴並作出宣告。



## **Regal Seas Maritime SA v Oldendorff Carriers GmbH (New Hydra)**

[2021] EWHC 566 (Comm)

\*\*\*\*\*

船東於 2013 年 11 月 22 日訂立一份修訂 NYPE 格式的定期租船合同(「租船合同」), 將其「NEW HYDRA」號(「該船隻」) 出租三年, 並給予租船人延長租船合同兩年的選擇權。該船隻是一艘排水量為 179,258 噸的海岬型散貨船。租船人其後行使了上述選擇權延長租船合同。

租金條款規定:「每 15 日預付一次船租, 包括加班時間。每日總船租的計算基礎為波羅的海交易所於過去 15 日所公布的 4 條波羅的海海岬型期租航線的平均數, 加 4% 船隻規模調整。」

海岬型船租費率又稱為波羅的海海岬型船指數(「BCI」), 由波羅的海交易所每日公布, 而本案中的船租是參照波羅的海海岬型船期租航線或 BCI 計算, 再加 4% 的船隻規模調整。在租船合同訂立時, 海岬型船以排水量 172,000 噸的船隻為基準船; 但波羅的海交易所於 2013 年 12 月宣布, 改以排水量 180,000 噸的船隻為基準船, 而計算 BCI 的新安排將實施如下:

1. 由 2015 年 7 月 31 日起, 日租費率只會基於新的 180,000 噸基準船及 4 條期租航線(「180 4TC 費率」) 來作評估, 而不再就 172,000 噸船(「172 4TC 費率」) 單獨進行評估。
2. 在 2015 年 8 月 3 日至 2016 年 12 月 23 日期間, 雖然波羅的海交易所仍有公布 172,000 噸船的費率, 但該費率只是將 180 4TC 費率(2017 年 1 月 2 日起則為 180 5TC 費率, 即加入第 5 條期租航線) 減去固定金額計算而得出的。
3. 自 2017 年 12 月起, 波羅的海交易所不再公布 172 4TC 費率, 但仍可透過將 180 5TC 費率減去上述固定金額計算出來。

2018 年 7 月, 船東聲稱, 自從波羅的海交易所於 2015 年 8 月停止公布 172 4TC 費率後, 船租費率的計算方式便不正確, 導致船東所收的船租過低。船東認為, 船租應以 180 4TC 費率加 4% 計算, 或者不作調整, 因為該船隻已接近基準船的噸位。而另一方, 亦即租船人則認為, 雙方一直正確地評估船租, 在 2017 年 12 月前是參照 172 4TC 費率, 其後則將 180 噸船的船租費率減去固定金額。

船東對租船人提出仲裁, 而租船人對租金條款的解釋獲仲裁庭接納。在上訴中, 船東繼續倚賴其第二個論點, 即應採用 180 4TC 費率而不作調整, 因為租船合同中並無任何改變這個意向的條款。相反, 租船人聲稱雙方均希望在整個合同期間都參照 172 4TC 費率來計算基礎船租費率的, 而加上 4% 規模調整的意向是固定和不可改變的。

租金條款並無明確說明一旦波羅的海交易所採用的基準船規模改變, 船租應如何計算, 因此法院需審

理的問題是：租金條款是否應被解釋為包括在海岬型基準船的規模變更時採用的不同計算方法。

在解釋租金條款時，法院考慮到一名合理的人在訂立租船合同時，若對於雙方合理所知的背景資料有所認知，會怎樣理解租金條款措詞的涵義。

由於雙方在訂立租船合同時均預期租船合同將持續 3 至 5 年，法院認為，假如按照租船人的說法解釋租金條款，便須在波羅的海交易所不再公布 172,000 噸船的日租費率之時重新制定該條款，這是違反商業常理的。

至於船東對租金條款的解釋，法院認為，4% 的規模調整是經雙方的商討和協定以反映該船隻與租船合同訂立日期的基準船（即 172,000 噸船）之間賺取收入能力的差異。但這並不代表在基準船的規模有變時雙方便沒有意圖採用新的合理調整幅度計算船租。如此解釋，便可將租船合同視為載有隱含條款，在基準船規模一旦改變時就租金計算作出調整。在波羅的海交易所公布基準船變更的情況下，此隱含條款亦能確保租船合同仍能在整個合同期間有效運作所必需的。法院認同船東的解釋，因此船東上訴得直。





**Noble Chartering Inc. v Priminds Shipping Hong Kong Co. Ltd.**

[2021] EWCA Civ 87

\*\*\*\*\*

於 2012 年 6 月 29 日，元通船運 ( 香港 ) 有限公司 (「租船人」) 與 Noble Chartering Inc. 訂立了一份航次租船合同，以租賃「TAI PRIZE」號 (「該船隻」) 由巴西運載大豆往中國。Noble Chartering Inc. 是二船東 (「二船東」)，該船隻是其根據一份日期為 2011 年 9 月 8 日的定期租船合同向大船東租賃的。

付運人 ( 兼為租船人的代理人 ) 將貨物裝載到該船舶後，大船東的代理人代表船長簽發了一份 1994 年康金格式的提單 (「該提單」)。該提單由付運人草擬，並納入了《海牙規則》。在標題中，貨物被描述為「妥善裝運上船」( CLEAN ON BOARD )。該提單亦註明：

「在裝貨港以表面狀況良好的狀態裝運上船，以運到卸貨港或其附近能安全地取得上述貨物之處。  
重量、尺寸、質量、數量、狀況、內容及價值不明。」



卸貨時，部分貨物被發現受熱發霉損壞。收貨人控告大船東，大船東被命令向收貨人支付約 100 萬美元的賠償，二船東同意根據《保賠協會間協議》向大船東支付 50% 的賠償額。其後，二船東對租船人提出仲裁，以追討其向大船東支付的賠償。

仲裁員裁定，貨物在裝運上船之前已受熱損壞，要是付運人在貨物裝運前以合理方式檢查，是能夠發現此事的。由於該提單載有保證其所載陳述準確的隱含保證，因此仲裁員裁定租船人須向二船東負責。租船人於是向英國商事法庭提出上訴。商事法庭不認同仲裁員的裁決，並認為付運人向船長提示該提單，只不過是邀請船長作出一項陳述。

二船東向上訴法院提出上訴。上訴法院主要考慮了以下三個法律問題：

- (1) 在向船長提示的提單擬稿中「妥善裝運上船」及「以表面狀況良好的狀態裝運上船.....」的字眼，是否構成付運人及 / 或租船人就貨物的表面狀況作出的陳述，還是邀請船長按他自己的評估作出事實陳述？
- (2) 按照 (1) 的答案，基於仲裁員作出的事實裁定，該提單是否載有任何在法律上不準確的陳述？
- (3) 如是，租船人是否有責任就不準確陳述的後果向船東作出彌償？

上訴法院認同商事法庭所指，付運人作出的陳述只是邀請船長就貨物的表面狀況作出事實陳述。提單中關於貨物表面狀況的陳述，是建基於船長已經或應已對貨物外表狀況進行的合理檢查。何謂合理檢查取決於實際環境。雖然船長有責任採取合理步驟檢查貨物，但亦不能要求船長擾亂正常裝運程序。重要的是，對船長或船上其他僱工（而非任何其他人，包括付運人）來說是合理地明顯的事情。該陳述只是關於貨物在付運時而非任何較早時間的表面狀況。

在本案中，仲裁員裁定，船長或船員在裝運時未必能合理見到損壞，因此，上訴法院認為該提單是準確的，因為該陳述只需說明船長在港口在當時情況下合理檢查所見。

由於該提單並無不準確的陳述，故不引起彌償問題。因此，上訴法院駁回上訴，租船人無須向二船東負責。

## 《海事索賠責任限制公約》是甚麼及其在香港有何效力？

### 簡介

蘇彝士運河早前被擱淺的貨船堵塞一事，無疑是今年全球航運業最矚目的新聞。一艘標準貨櫃船「長賜號」因意外擱淺而堵塞蘇彝士運河 6 日，令至少 369 艘貨船無法通過運河，導致價值約 96 億美元的貨運受阻。蘇彝士運河管理局（「運河管理局」）估計，事故造成每日損失的通行費為 1,500 萬美元。因此，運河管理局於 2021 年 4 月 13 日扣留「長賜號」，並向其船東正榮汽船索償 9.16 億美元。為此，正榮汽船入稟法院，請求根據《海事索賠責任限制公約》把索賠金額上限降低至 1.15 億美元。



### 《海事索賠責任限制公約》是甚麼？

《海事索賠責任限制公約》（《公約》）最初於 1976 年簽訂（《1976 年公約》），旨在制定統一的責任限制制度。《公約》按照船隻的噸位，訂明船東（以及租船人、船隻管理人及營運人以及救助人）就海事事故索償的最高財務責任，涵蓋人身傷亡、財產滅失以及救助和清除殘骸等申索。上述財務責任的計算單位是「特別提款權」（Special Drawing Right, SDR），這是國際貨幣基金組織

於 1969 年創立的計息國際儲備資產。於 2021 年 6 月 1 日，1 SDR 相等於約 1.445 美元。

其後，國際海事組織先透過《1976 年海事索賠責任限制公約（1996 年議定書）》（《1996 年議定書》）更新《公約》，再於 2012 年 4 月對《1996 年議定書》作出進一步修訂（「修訂」），以使現有的責任限額與持續上升的索賠費用（特別是由污染事故引致的清理費用）相符。例如，「太平洋冒險家」號於 2009 年 3 月在澳洲水域漏油，導致高達 2,760 萬美元的清理費用，可是船東卻能根據《1996 年議定書》將其責任限額於 1,550 萬美元，這是觸發修訂的重要事件之一。國際海事組織其後大幅提高責任限額，某些類別的索賠金額上限更增加了 51%。

修訂後，對於不超過 2,000 噸的船隻，船上人身傷亡索賠的賠償責任限額為 3,020,000 SDR（修訂前為 2,000,000 SDR）。在計算較大型船隻的責任限額時，下列附加金額適用：

- 2,001 至 30,000 噸的船隻，每噸 1,208 SDR（修訂前為 800 SDR）
- 30,001 至 70,000 噸的船隻，每噸 906 SDR（修訂前為 600 SDR）
- 70,000 噸以上的船隻，每噸 604 SDR（修訂前為 400 SDR）。

對於不超過 2,000 噸的船隻，財產索賠的賠償責任限額為 1,510,000 SDR（修訂前為 1,000,000 SDR）。在計算較大型船隻的責任限額時，下列附加金額適用：

- 2,001 至 30,000 噸的船隻，每噸 604 SDR( 修訂前為 400 SDR )
- 30,001 至 70,000 噸的船隻，每噸 453 SDR ( 修訂前為 300 SDR )
- 70,000 噸以上的船隻，每噸 302 SDR ( 修訂前為 200 SDR )。

#### 《公約》有甚麼好處？

《公約》提供了一個嚴格且近乎牢不可破的船東責任限制制度。過去曾發生多宗引人注目的航運意外，即使並非純屬人為錯誤，索償人仍申索巨額賠償。因此，《公約》可有效地保障船東免於承擔過高的財務責任( 除非索償人能夠根據《公約》第 4 條證明「引起索償的損失，是由於責任人的故意或明知可能造成損失而罔顧後果地作為或不作為造成的」)。

此外，《公約》亦提供了一個清晰及可行的制度，獲眾多國家一致採納。《公約》惠及的不只是船東，還有保險公司及受害人；前者可確定他們最多只需承擔其承保的責任，而後者則可放心保險公司有資金向其支付賠償。

《公約》是促進航運貿易的重要工具，法例賦予船東限制其責任的權利，為業界提供強大的保障。此外，即使船東被假定為意外中的「犯罪者」，但仍有權以原告人身分按其船隻的噸位展開責任限額訴訟，以防「被告人」( 即船東可能對其負責的一方 ) 提出的申索。這亦驅使船東盡快處理索償，令受害人在較短的時間內獲得賠償，避免冗長的法律程序，節省各方的成本及時間。

#### 《公約》在香港是否適用？

《1996 年議定書》目前在 50 個國家生效，惟不包括中國及美國等主要海事國家( 他們並非任何版本的《公約》的締約方 )。香港則於 1993 年透過制定《商船( 限制船東責任 ) 條例》( 香港法例第 434 章 ) 而採納了《1976 年公約》。《1996 年

議定書》於 2005 年納入為香港法例的一部分，但直至 2015 年 5 月 3 日才正式生效。修訂於 2015 年 6 月 8 日前已在《公約》的其他締約國生效，但直至 2017 年 12 月 4 日才在香港適用，最終使香港與其他締約國看齊。

#### 香港採納修訂以提高責任限額有何重要性？

由於修訂大幅提高了原《1996 年議定書》下的責任限額，香港於 2017 年 12 月 4 日採納修訂後，同樣提高了在香港的索償責任限額。

在香港採納修訂前，香港的責任限額有一段時間遠低於《1996 年議定書》的其他締約國，因此吸引不少船東及其律師選擇在香港展開噸位責任限額訴訟。在修訂適用於香港前，如在香港進行上述訴訟，索賠的責任限額將會較低。修訂獲採納後，船東在香港便沒有這項優勢了。



此項轉變很可能導致「擇地行訴」，特別是對於傷亡或損失慘重的個案。船東固然可能傾向在責任限額較低的司法管轄區進行申索( 例如中國內地，其並非《公約》的締約方，但已把《1976 年公約》的限額納入其本地法例之中 )，但索償人現在卻可能傾向選擇在香港提出申索，因為在香港的責任限額提高後，索償人將有權獲得較高的賠償金額。

如有查詢，歡迎與我們聯絡：

E: [shipping@onc.hk](mailto:shipping@onc.hk)

T: (852) 2810 1212

W: [www.onc.hk](http://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 © 2021