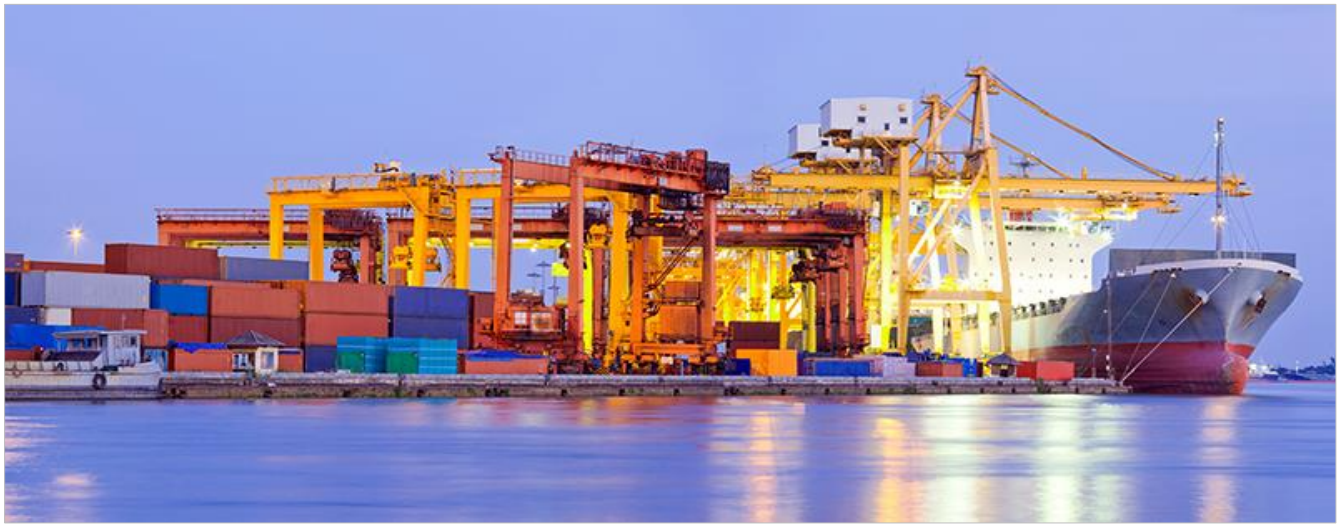
ONC The Voyager
2017 年 12 月



本期專題

船東在甚麼情況下負有絕對啟航責任？

Monroe Brothers Limited v Ryan [1935] 2 KB 28 這宗案例早已確立一項法律原則，就是如果船東在租船合同下有責任以最適宜的速度到達裝運港口，而租船合同訂明了船隻的預期裝運日期，那麼船東便有絕對責任在可合理地確定船隻能於「預期可裝運日期」(expected readiness to load date, ERTL Date) 或左右到達裝運港口的日期啟航（「**絕對啟航責任**」，Monroe Obligation）。若租船合同訂明了「預計到達時間」(estimated time of arrival, ETA)，上述責任亦適用。可是，若租船合同沒有訂明「預期可裝運日期」或「預計到達時間」的條文，船東在法律上是否仍須履行這項嚴謹的責任過往並不清晰。

背景

在 *CSSA Chartering and Shipping Services S.A. v Mitsui O.S.K. Lines Ltd* [2017] EWHC 2579 (Comm) 一案中，索償人是一名租船人，他與船東訂立了一份租船合同，租賃「Pacific Voyager」號運載貨物到不同地點。但由於某些原因 (非任何一方的過失)，船艙無可避免地急速入水，並在蘇彝士運河觸礁。結果船隻須在乾塢維修一段時間，才可繼續租船合同下的其他航程。

租船人於 2015 年 2 月 6 日終止了租船合同，並向船東提出訴訟，追討損害賠償。雖然租船合同並無訂明「預期可裝運日期」，然而，租船合同上載有一項普遍的明文條款容許租船人在船隻未能於取消日期 (約定為 2015 年 2 月 4 日) 前

到達的情況下終止該合同。因此，雙方在法院的主要爭論點是在租船合同沒有約定「預期可裝運日期」的情況下，船東是否仍負有絕對啟航責任。

船東的論點

船東在庭上同意，假如租船合同訂明了「預期可裝運日期」，船東便負有絕對啟航責任；但如果租船合同只訂明了取消日期，船東便沒有絕對啟航責任。船東認為在沒有明確的「預期可裝運日期」下並不能作出估計，船東亦因此無須承擔絕對啟航責任。所以，船東的立場是，取消租船合同只是租船人在其認為適合的情況下可行使的合約選項，但並不自動促使船東承擔絕對啟航責任。船東又認為，唯一可以施加於船東的隱含責任，是船東須以應有的努力管理船隻，使隻船能在取消日期或之前到達裝運港口。

法院的分析

船東試圖轉卸責任，力陳租船合同必須同時載有「預期可裝運日期」及「以最適宜速度到達 / 盡快運送」條款船東才須負上絕對啟航責任，如沒有上述條款，啟航只是一項「應盡努力」責任。然而，法院不接納船東的論點。

事實上，本案的租船合同載有多項完成先前租期的預計到達時間，是可被視為等同於「預計到達裝運港口時間」，因此在確定船隻的預計可啟航時間時能加以考慮。法院清楚表明，即使沒有任何明文規定啟航時間，但亦應在租期開始日期立即 (或至少在合理時間內) 啟航。「合理時間」應按雙方預期的開始裝運時間來判斷。

法院亦承認租船人與船東之間有風險分擔及利益衝突的問題，因為如果船東緊接著有另一個航程，便須在開始租船合同下的服務前承擔延誤風險，但租船人卻只想知道準確的船隻到達裝運港口日期，以便安排其後的工作。因此，船東一方的大律師提出的所謂「應盡努力」責任，事實上會對雙方造成商業上不確定的情況。當可以合理確定船隻將於「預期可裝運日期」或左右到達裝運港口，船東便肯定須負上啟航責任，而這項責任會在一個藉參照相關租船合同條款而定的合理期間產生。

總結

這宗重要的新案例澄清了不論租船合同有沒有註明「預期可裝運日期」或「預計到達時間」，船東仍有啟航的責任。因此，船東應謹記，即使租船合同並無關於「預期可裝運日期」或「預計到達時間」的條文，船東仍負有絕對啟航責任。

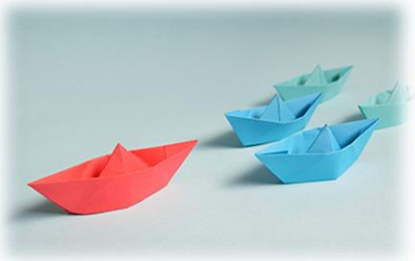
香港碼頭營運商進軍阿聯酋

全球最大型碼頭營運商之一並扎根於香港的和記港口於 2017 年 11 月 6 日簽訂了特許協議，將於阿聯酋興建及經營貨櫃碼頭設施，地點是距離拉斯海瑪（Ras Al Khaimah）市中心約 25 公里，毗鄰阿聯酋工業區的主要商業港口薩克爾港（Saqr Port），營運期為 25 年，估計吞吐量將達 350,000 個標準貨櫃。

雖然和記港口集團對上述碼頭發展計劃不予置評，但和記港口的中東及非洲董事總經理曾經表示，阿聯酋的經濟正在增長，因此預期當地對貨櫃碼頭設施的需求殷切。該公司的董事總經理葉承智亦表示，拉斯海瑪的出口貿易穩健，在該市興建港口，當地的瓷器、藥劑、玻璃、水泥、碎石及其他產品的付運人便可享用較暢通和支援較佳的航線前往傑貝阿里港及其他目的地。

伊朗貨輪在香港擱淺無人受傷

一艘載有大量貨物、載貨量近 5,000 個標準貨櫃的伊朗註冊貨櫃船「Touska」號，於 2017 年 11 月 5 日晚上 9 時左右撞向香港火藥洲東端並擱淺。



根據 Lloyd's List Intelligence，該船當時正由台灣前往深圳途中，但當駛往香港海港時突然轉向，並撞向火藥洲。雖然香港報章報導及照片顯示，該船撞向火藥洲時船舷曾出現火花，但香港海事處及消防處確認船隻並無起火，暫時亦無漏油，船上 28 名船員並無受傷。

雖然當局已就是次撞船事故展開調查，但海事處希望與船東及 / 或其代理人協調，商討如何令船隻離開現時位置返回海面。

2018 年二氧化碳減排措施

由國際海事組織就溫室氣體減排問題舉行的閉會期間會議，於 2017 年 11 月在倫敦召開。國際海事組織希望為航運業界制定初步脫碳策略。會議進展雖然未盡理想，但亦有重大成果。

國際海事組織的成員國已就短、中及長期措施達成了共識，讓船東、營運商、港口及其他市場人士至少知道粗略的時間表。雖然上述的臨時協議仍須於 2018 年 4 月在負責環境事宜的海洋環境保護委員會通過批准程序，但預期明年將會訂出一個 5 年減排計劃，其後再制定全面的策略。因此，儘管各國政府、業界代表及非政府組織對於溫室氣體減排責任意見分歧，但預期新的航運業界脫碳措施將於 2018 年推出。

香港跟隨國際海事組織修訂海事索償上限

香港運輸及房屋局建議修訂現時香港法例第 281 章《商船條例》，提高船上人身傷亡及財物損失的索償限額，以反映關於海上事故索償限額的國際海事組織公約納入香港法例。發言人表示，建議的法例修訂雖然會令船東面對更高的海事索償上限，但立法會法例委員會希望令《商船條例》與國際海事組織的規定一致。

面對亞洲其他港口日益激烈的競爭，香港亦不斷提升自身的競爭優勢，為航運業界帶來更多商機。最近香港競爭事務委員會 (反壟斷監管機關) 宣布禁止自願討論協議，不容許將承運人討論定價及航線等敏感商業條款的協議納入集體豁免令，此決定可能令業界面對進一步挑戰。

Sino Channel Asia Ltd v Dana Shipping and Trading PTE Singapore

[2017] EWCA Civ 1703

****

租船人與船東訂立了一份包運合同，把大約 275,000 公噸鐵礦於 2013 年 6 月至 10 月期間分五批由委內瑞拉運載到中國。但由於委內瑞拉政局不穩，雙方並無依約運載任何鐵礦，這一點並無爭議。其後船東向租船人提出仲裁，船東誤以為一名 DC 先生是租船人的職員並向他送達仲裁通知。事實上，租船人並無參與磋商及 / 或履行包運合同，租船人只是「借出名義」給 Beijing XCty Trading Limited（「**BX 公司**」）的董事及擁有人周先生及代其簽署，所有通訊都是由船東與 BX 公司的代表 DC 先生進行。

租船人並無回應或參與仲裁程序，仲裁員裁定船東勝訴。其後船東在英國高等法院成功擱置仲裁裁決。法院裁定，仲裁通知並未有效地送達租船人，因為 DC 先生根本無获授權收取仲裁通知，仲裁裁決因此並無效力。船東向上訴法院提出上訴。

案件的主要爭論點是 BX 公司（透過 DC 先生）是否具有隱含的實際或顯然授權，以代表租船人收取仲裁通知。考慮到本案的特殊情況，例如租船人在包運合同中並無利益但仍承擔該合同的責任，以及租船人並無就合同的條款或履行對 BX 公司提出任何要求，從他們的關係可以推論，BX 公司應被視為具有隱含的實際授權，可收取仲裁通知。BX 公司應保護租船人不會因「出面」訂立包運合同而蒙受損失。法院亦認為，期望租船人要求他人將通知送達予租船人是不切實際的，因為租船人會預期仲裁通知應送達予 BX 公司，BX 公司會按照處理包運合同其他事宜一樣的方式處理。

鑒於本案中租船人與 BX 公司的關係特別，法院裁定 BX 公司具有顯然授權，以代表租船人收取通知，因此租船人應負責及默許 BX 公司就收取通知的行為。由於船東對 BX 公司毫不知情，租船人承擔 BX 公司未按包運合同履行承諾的風險是公平公正的。

Mitsui & Co Ltd and ors v Beteiligungsgesellschaft LPG Tankerflotte MBH & Co KG and anor

[2017] UKSC 68

* *

於 2009 年 1 月 29 日，一艘運載化學品的貨輪「Longchamp」號在駛經亞丁灣時被海盜攔截，要求船長改往索馬里，並要求 600 萬美元贖金。經過接近 2 個月的談判，船東最終同意支付 185 萬美元贖金，並於 2009 年 3 月 27 支付，其後貨輪繼續航行。

船上的貨物由答辯人承運，提單註明任何共同海損均須按照《1974 年約克 - 安特衛普規則》（「**該規則**」）賠償。「共同海損」（General Average）是海事法下的一種安排，規定由於保護同一航程免於危險而採取的行動所直接作出的財物犧牲或招致的損失及費用，應由面臨風險財物的物主按比例分擔。這項法例旨在一致地確定有關損失是否符合共同海損的原則、計算損失的方法以及決定如何分擔。

本案的主要爭論點是談判期間貨輪的運作費用，例如船員薪金、因滯留在亞丁灣而發放的花紅、膳食、用品及燃料費用（統稱「**談判期費用**」），是否屬於該規則的規則 F 所指的共同海損。規則 F 訂明：「凡為代替本可作為共同海損的費用而招致的額外費用，可作為共同海損並受到補償，無須考慮對於其他有關方有無節省，但其數額不得超過被代替的共同海損費用。」

英國最高法院接納船東爭辯指，談判期費用屬於規則 F 所指的「招致的費用」，並且是為代替另一費用（與海盜談判後「節省」的 415 萬美元）而支付的費用。法院亦同意，談判期費用少於「被代替的共同海損費用」，因此應根據規則 F 予以准許。值得一提的是，最高法院指出，下級法院錯誤地認為船東應首先確立接受海盜最初要求的 600 萬美元是合理，才能證明應根據規則 F 准許談判期費用。而答辯人指談判期費用不屬於規則 F 的範圍，因為支付 185 萬美元贖金（談判後的金額）不應被視為支付原定贖金的「另一行動」，而只是變更，但此論點不獲最高法院接納。法院裁定該金額是支付 415 萬美元（即贖金的減幅）的另一行動。

此外，法院注意到，該規則是根據一項國際安排訂立的，因此應給予條文通常涵義，不應採用釋義原則解讀。法院認為，把該規則視為載有隱含限制（例如談判期費用必須是為了達到「另一行動」而招致）並不適合，而且「非常危險」。

TS Singapore (Owners) v Xin Nan Tai 77 (Owners)

[2017] 3 HKLRD 387

於 2011 年 5 月 14 日，香港東博寮海峽分道航行制的盡頭附近接連發生兩宗撞船意外。第一宗意外的涉事船隻為「新南泰 77」號（「**新南泰**」）及「雅加達」號。僅三分鐘後，「雅加達」號再與第三艘貨櫃船「新加坡」號相撞。

經考慮相關法律原則及聽取各方證人作供後，對於第一宗意外，法院裁定「新南泰」號與「雅加達」號的責任分擔比例應為 8 比 2，因為「新南泰」號未有根據《國際海上避碰規則》及早採取大幅度的行動讓路予「雅加達」號以避免相撞，是第一宗意外的「主要」成因。雖然嚴格而言「雅加達」號亦未有遵守上述規則，但「新南泰」號的過失比「雅加達」號所犯的嚴重得多。況且，即使「雅加達」號在撞船前有減速，仍始終避免不到第一宗意外的發生。因此，法院認為「新南泰」號與「雅加達」號按 8 比 2 的比例分擔責任是合理的。至於第二宗意外，法院完全接納海事顧問（nautical assessor）的意見指，基於「雅加達」號的大小及緊接第一宗意外前的航行速度，「雅加達」號根本無法作出任何行動以避免第二宗撞船意外，因此，「新南泰」號與「雅加達」號同樣按 8 比 2 的比例分擔責任是合理的。

在本案中，香港原訟法庭就海事顧問在法院程序中的角色提供了一些指引。法院認為，海事顧問的角色是就航行及航海技術等專門問題提供專業意見，以協助法院，但不應被視為法院的一部分。海事顧問與任何其他方面的專家一樣，只是技術顧問，海事顧問的專業意見只是證據或證據來源，法院可決定是否採納，但絕不能被視為對於所爭辯的法律問題的定論。視乎情況所需，法院就如何向海事顧問尋求協助仍保留廣泛的酌情權。然而，由於《香港人權法案》賦予訴訟雙方公平公開審訊的基本權利，法院在案件審結前，必須詢問各方對於海事顧問提出的爭論點及證據是否有任何回應。更重要的是，在撞船案件中，各方應至少有機會就法院應否接納海事顧問的意見提出爭議。

雖然香港法院同意英國的海事法常規是重要的指引，但亦認為香港的司法制度必須確立自己的常規及程序，以配合本地的獨特環境。

預防船舶遭受網絡攻擊，有哪些注意事項？

隨著科技發展及船舶數碼通訊的使用，網絡安全已成為航運業需考慮的一個重要問題。 由於遭受網絡攻擊可能會對市場參與者的商業利益產生不利影響，甚至會影響船員安全，船舶 IT 或 OT 系統及網絡所面臨未經授權訪問或惡意攻擊的風險已引起整個市場的高度關注。因此，多個國際航運組織（包括波羅的海國際航運公會、國際乾貨船東協會及國際海上保險聯盟等）共同制定了《船上網絡安全指引》（**《指引》**），以協助企業制定具抵禦能力的網絡風險管理。

甚麼是網絡風險管理？

《指引》表示，各航運公司的高級管理層應負責進行網絡安全評估，並須撥出一定的預算以作風險評估之用。

《指引》列出了網絡風險管理中應有的六大元素：(i) 識別威脅，(ii) 找出漏洞，(iii) 評估風險，(iv) 制定保護及偵查措施，(v) 制定應急計劃及 (vi) 對網絡安全事件作出反應及修復。本文將簡要介紹《指引》中建議的首三個步驟。

如何識別網絡攻擊？

由於沒有充足的歷史數據可準確估計針對船舶的網絡攻擊的規模及頻率下，市場參與者應注意其業務或營運遭受攻擊風險較高的部分。為了制定有效的風險管理程序，航運業應積極掌握網絡攻擊的類型及階段。

根據《指引》，網絡攻擊主要有兩類，即「無目標攻擊」及「有目標攻擊」。不法分子進行無目標攻擊時會使用諸如惡意軟件、釣魚（垃圾電郵）或水坑（假冒網站）等技術隨機定位、吸引或利用潛在受害者。有目標攻擊則會使用較複雜、先進的技術專門攻擊目標船隻。常見技術包括暴力（密碼猜測）及 DoS（阻止合法及獲授權用戶取得資料）。

《指引》指出網絡攻擊有四個主要階段。第一，攻擊者將從公司網站及公告等公眾領域獲取關於目標的資料。第二，不法分子會透過發送惡意檔案及／或連結或建立虛假的公司官方網頁來吸引用戶提供其帳號等資料，從而試圖入侵船舶系統。第三，攻擊者會「破壞」船舶系統，包括但不限於更改系統控制操作、中斷及／或操縱系統儲存的資料、獲取機密資料、甚至完全控制船舶系統。第四，視乎不法分子的目標而定，他們可能竊

取有關貨物的敏感數據、引起船舶 IT 系統的服務全面遭拒、或透過刪除日程紀錄及貨物數據庫來擾亂船隻操作。

哪些地方容易遭受攻擊？

在了解航運業面對的危機後，《指引》建議市場參與者進行脆弱性評估，即了解船隻的系統及程序遭受網絡攻擊的可能性有多大。尤其是市場參與者應該將船隻的各種系統分離，避免綜合操作系統一舉崩潰。

《指引》共列出 8 個船舶搭載系統：(1) 貨物管理系統，(2) 橋樑系統，(3) 推進、機械管理及電力控制系統，(4) 存取控制系統，(5) 乘客服務及管理系統，(6) 乘客公眾網絡，(7) 行政及船員福利系統，及 (8) 通訊系統。

為了增強系統抵禦攻擊的能力，《指引》建議業界應了解船上的 OT 及 IT 系統，以及它們如何與岸上系統運作相結合。船舶搭載的電腦網絡應採用適當的存取控制，並應經常更新防毒軟件及安全配置。亦應將船上的重要安全系統設備與岸上設備相連，經常檢查是否有任何過時及不適用的操作系統需要更換或更新。

甚麼是風險評估程序？

就風險評估程序而言，《指引》提出了業界應考慮的四個主要階段。

第一階段是進行預先評估，例如確定船隻的重要系統及功能，以及其各自的影響級別，審查關於船舶 IT 及 OT 基礎設施維護的詳細文件，考慮船東提供船舶網絡支援的合約責任，以及委聘外部專家制定全面的風險評估支援計劃。第二階段，船東應評估船舶網絡及系統中可能會導致船隻操作甚至船隻本身面臨風險或產生損失的弱點。在第三階段中，應評估已找出的弱點的潛在後果及其被利用的可能性。更重要的是，應撰寫網絡安全評估報告，以精確地展示技術評估結果及數據，其中須包括已發現漏洞的詳細說明，以及為加強船舶搭載系統整體安全性而採取的建議及步驟的摘要。建議的保護措施亦應獲優先考慮，以採取最有效的方法解決風險問題。在最後一個階段，由船東批准的任何評估結果均可交由外部專家作進一步分析，並應容許外部專家與網絡安全商合作，確保所採取的任何補救行動能夠充分消除所確定的弱點。另外，委聘 IT 專家等第三方為市場參與者進行風險評估分析也是可取的做法。舉例而言，專家可透過模擬網絡攻擊或採用數據掃描等被動措施來測試船舶的 IT 及 OT 系統。

總結

上述各項僅為航運業應注意的網絡風險管理某些方面的問題。關於《指引》中指出航運業應注意的其他要素，我們將會在下期通訊中加以討論。

但讀者應時刻謹記，《指引》本身並沒有詳盡地羅列出建立有效網絡風險管理的所有步驟。

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
T: (852) 2810 1212
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 © 2017