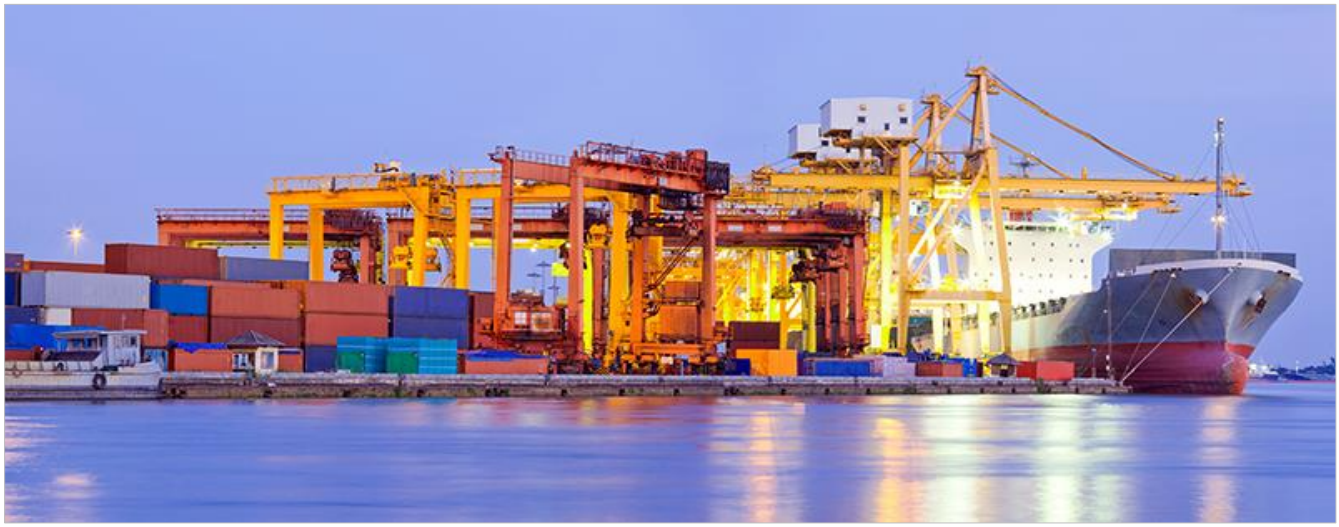
ONC The Voyager
2017 年 10 月



本期專題

法院有權就拖欠租金而發出貨物售賣令嗎？

簡介

假如貨主不支付租金，貨物仍滯留在船上，船東可以怎麼辦？英國商事法庭近期的 *Dainford Navigation Inc v PDVSA Petroleo S.A. (The "Moscow Stars")* [2017] EWHC 2150 (Comm) 一案解答了這個問題。案中的貨主多次欠租，法院發出售賣貨物令作為臨時補救方法。雖然本案並非英國法院首宗頒令售賣貨物的案件，但英國過往的案例並沒有如本案般在裁決中列明理由。對於因欠租而導致以售賣貨物作為臨時補救方法的情況，本案提供了更清晰的指引。

案情

「MOSCOW STARS」號（「**該船隻**」）的船東 Dainford Navigation Inc.（「**索償人**」）將該船隻期租給委內瑞拉國有石油和天然氣公司 PDVSA Petroleo S.A.（「**被告人**」），用於運載毛重約 50,000 公噸的原油（「**貨物**」）。被告人自 2016 年 1 月起多次拖欠定期租船費用。貨物於 2016 年 10 月裝船。

索償人根據租船合同：

1. 就欠租發出對貨物行使留置權的通知；及
2. 根據倫敦仲裁條款展開仲裁程序，要求償還欠付的船租及其他欠款。

2016 年 12 月，索償人獲得仲裁庭許可，向商事法庭申請貨物售賣令。在向法庭提出申請之時，被告人欠款約 770 萬美元。貨物已放置在該船隻

上超過 9 個月，索償人因此招致該船隻的營運費用，包括船員費用及燃油開支。此外，該船隻須於 2018 年 1 月卸載所有貨物以進行檢驗。

爭論點

根據英國《1996 年仲裁法》(**《仲裁法》**)第 44(1) 條，「.....就仲裁程序而言，法院就下列事宜作出命令的權力，與法院就法律程序而言的該等權力相同」。《仲裁法》第 44(2)(d) 條訂明，該等事宜包括「售賣程序標的物」。

即使裁定法庭有權作出售賣令，這種權力僅限於就「易毀消或有任何其他充分理由須迅速售賣」的財產作出售賣令。(英國《民事訴訟程序規則》第 25.1 條) 。

因此，要解決的爭論點是：

1. 貨物是否法院有權命令售賣的仲裁程序標的物；及
2. 是否有任何充分理由須迅速售賣貨物。

裁決

<u>貨物是「程序標的物」</u>

被告人提出，基於此命令的性質嚴苛，「程序標的物」應盡量作狹義解釋，把法庭的權力限於出現有關貨物的爭議的情況，但此觀點被法庭駁回。本案出現僵持局面，需要法院介入協助。在獲得仲裁裁決之前，沒有人知道應如何處置貨物。索償人無法對貨物強制執行留置權，而貨物亦無法交付給被告人。假如法院沒有權力作出售賣令，當貨物嚴重變質，其價值大幅降低時，對任何一方都沒有好處。

法庭認為，由於索償人對被告人的貨物行使了合同留置權，作為在仲裁中就船租申索提供的擔保，因此貨物與仲裁程序之間有足夠的關連。貨物構成申索的標的物 (即留置權) 。因此，法庭有權根據《仲裁法》第 44(1) 及 44(2)(d) 條命令售賣貨物。

<u>有充分理由售賣貨物</u>

《仲裁法》並沒有賦予法庭作出獨立售賣令 (作為一種獨立的濟助形式)的權力。如前文所討論，如要作出售賣令，所涉及的財產必須是易毀消的，或有任何其他充分理由須迅速售賣。雙方均承認原油不易毀消，因此餘下的問題是法院是否有充分理由作出售賣令。

反對作出售賣令的常見原因是售賣令會嚴重剝奪物主的擁有權。然而，被告人在聆訊前一日公開要約，承諾將會自行售賣貨物，並將售賣收益交予託管人。這與被告人先前聲稱出售貨物會損害其權益的說法自相矛盾。法庭將此舉動視為被告

人承認唯一可行辦法是出售貨物，因此，售賣令的嚴苛性質對本案影響不大。

法庭認為，如不作出售賣令，當前情況很可能無限期拖延，貨物將會在該船隻上放置更長時間。這種情況會損害索償人的權益，令索償人不但收不到船租，而且須支付該船隻的營運費用，該船隻亦因被佔用而不可用於其他工作。

然而，被告人指當前的情況是索償人自願造成的，索償人允許裝載貨物，沒有因欠租而終止租船合同。被告人還指出，索償人延遲了 5 個月才提出本項申請。但是，法庭對於這兩個觀點都不給予比重。首先，索償人無法預料被告人會長期欠租，亦沒有預料會循仲裁程序索償及尋求臨時補救方法。其次，其他支持作出售賣令的因素遠比申請延遲重要。

在考慮上述因素後，法庭命令售賣貨物，並指示被告人以賣方身分簽署售賣合約。

總結

本案裁決無疑會受到船東的歡迎，為船東提供了一個可行的方法以解決被行使留置權的貨物長期滯留船上的問題。不過在本案中，貨主（即被告人）是仲裁的一方，至於貨物由第三方而非仲裁程序一方擁有的情況，目前尚未有確定的解決方法。

國務院國資委批准中遠海運收購東方海外計劃

負責審批中國公司併購的國務院國有資產監督管理委員會 (「**國資委**」) 近日已批准中遠海運控股股份有限公司 (「**中遠海運**」) 收購東方海外 (國際) 有限公司 (「**東方海外**」) 的建議。中遠海運是上海及香港的上市公司，是次交易涉及金額為 63 億美元，預期能為中遠海運及東方海外雙方帶來協同效應、提升盈利能力及長遠持續增長。這項收購亦被視為響應中國政府的「一帶一路」政策，以增加中國在亞洲及歐洲的影響力。

交易的先決條件之一是獲得國資委批准。除此之外，中遠海運還須取得中華人民共和國國家發展和改革委員會、國家外匯管理局等有關部門的批准，並且須於 2017 年 10 月 16 日舉行的特別大會獲公司股東通過，方可繼續交易。兩家公司若順利合併，將合共擁有 11% 的市場佔有率，成為全球第三大貨櫃船公司。

新加坡發生撞船意外

一艘多明尼加註冊挖泥船「JBB De Rong」號及一艘印尼註冊油船「Kartika Segara」號於 2017 年 9 月 13 日凌晨 0 時 40 分左右，在新加坡姊妹島西南約 1.7 海里附近相撞。油船的右前方損毀，其後停泊於 Eastern Anchorage(東邊碇泊處)。新加坡海事及港口管理局(「**海港局**」) 表示，油船上 26 名印尼船員並無受傷，但挖泥船上 12 名船員只有其中 7 人獲救送院治理，其餘 2 人死亡，3 人仍然失蹤。海港局指兩船事發前均確認收到新加坡船舶交通資訊系統發出的警告，要求他們採取行動避免撞船。意外起因及經過仍在調查。

英港航運業界簽署合作備忘錄

於 2017 年 9 月 12 日，英國及香港的海事業界代表在倫敦舉行的倫敦國際航運周上簽署一份備忘錄，同意在培訓、業務分享及推廣等方面彼此合作，進一步加強英、港兩地在提供航運服務方面的合作關係。

根據倫敦航運部門的數字，提供予航運業的服務對英國及香港經濟貢獻甚大。英國代表埃文斯山男爵更認為香港憑藉其專業航運知識及服務，擔當著通往中國門戶的獨有角色。雙方期望在簽署備忘錄後，合作開拓外地市場，並為國際船東及租船人提供世界級的專業航運服務。

航運業界電子貨幣首次發售

貨櫃航運業界時常遇到租船人無事先通知而失約的問題，即使要求租船人提供銀行擔保及抵押品等以試圖解決問題，但業界每年仍承受重大損失及不必要的開支，而租船人失約卻無須承擔任何後果。有見及此，香港的 300cubits 公司提出利用電子貨幣「TEU 代幣」，以解決此問題。透過與電子貨幣平台「Ethereum」整合，TEU 代幣可供貨運業界用作訂金及交收貨幣，假如代幣持有人未有如期與貨物一起出現，代幣便會失去其價值。更重要的是，TEU 代幣的價值與實際運費價值將會掛鈎，因此代幣的市價亦能反映運費。300cubits 公司的最終目標是令 TEU 代幣取代美元成為航運業界的代幣。

300cubits 現時正尋求進行首次代幣發售（initial coin offering, ICO），這是結合了虛擬貨幣首次公開發售與眾籌的一種運作。在首次代幣發售中，「投資者」取得的不是股份，而是虛擬貨幣；如果貨幣成功在市場運作，其價值和流通性便會提高。然而，中國中央銀行質疑此舉的合法性，並要求 300cubits 停止眾籌。300cubits 則繞過央行的禁令，決定在香港進行首次代幣發售。公司創辦人 Johnson Leung 於 Shipping2030 會議上表示，禁令不會影響公司的目標，並歡迎中國參與首次代幣發售。

The Queen (on the application of David Knight) v Secretary of State for Transport v Edward Huzzey, Receiver of Wreck

[2017] EWHC 1722 (Admin)

****

這宗司法覆核案件涉及英國多宗沉船殘骸救助的申索。索償人是一名救助員，他從沉船殘骸中起回多項物品，包括一些珍貴工藝品。於 2011 年 4 月，索償人根據《1995 年商船法》(**《商船法》**) 第 236 條發出通知。該條規定，任何人在英國水域發現沉船殘骸，必須向殘骸接管人報告。然而，索償人後來於 2013 年被控告於 2001、2006 及 2007 年接管多艘船舶而沒有通知殘骸接管人，違反《商船法》第 236 及 237 條。違反第 236 條的後果之一是違法者將被沒收就救助而獲得報酬的權利，但第 237 條則沒有相同的規定。索償人於 2014 年 5 月承認部分控罪，並於同年 7 月被地區法院判處罰款。

到了 2014 年 11 月，索償人通知殘骸接管人，表示他應就若干物品獲得救助報酬。雖然索償人承認他無權就他已承認的第 236 條控罪的物品獲得救助報酬，但他仍嘗試爭辯，認為他有權就第 237 條控罪的相關物品獲得報酬。該等物品包括 8 枚銅製大炮，估計約值 96,000 至 1,200,000 英鎊。

索償人於 2016 年 9 月提出司法覆核，主要的爭議在於對《1989 年國際救助公約》(**《救助公約》**) 第 23(1) 條下的時效期限的釋義。該條訂明，索償人提出訴訟的時效期限是由救助行動結束當日開始計算，如在兩年內沒有提出訴訟，便會喪失時效。英國內閣大臣認為，索償人的申索均已喪失時效，但索償人則表示，其救助行動事實上仍在進行。

關於《救助公約》第一條中「救助行動」(salvage operation) 的定義，法院裁定，救助行動應被視為在救助員停止協助遇險船隻之時停止，但亦強調必須視乎每宗案件的案情而定。在考慮到索償人呈堂的相關證據後，法院接納由於種種原因，救助行動未必能一次過完成；但法院認為，在非連續的兩年間進行的救助行動應被視為兩次分開的行動，除非有證據指出兩次行動之間是連貫、有協調和計劃的，並顯示救助行動事實上還在一直在進行。由於沒有任何實質證據，索償人的申索被駁回。

Ravenscroft v Canal and River Trust

[2017] EWHC 1874 (Ch)

****

本案涉及一艘遊艇的船東（「**船東**」）與英國運河及河道信託（「**信託**」）之間的糾紛。信託是英國航道管理局的法定繼承人。於 2015 年 1 月 27 日，船東的遊艇繫泊在諾丁漢郡的特倫特河。信託認為船東的遊艇屬非法繫泊，違反《1971 年英國航道法》（《**航道法**》）第 4(1) 及 5(1) 條，故行使第 8 條賦予的權力，要求船東把遊艇移離河道。信託向船東發出多次通知後，船東仍沒有採取任何行動，因此信託單方面移走遊艇，並要求船東支付費用。信託原本向船東追討的金額是遷移及儲存費用，這是《航道法》第 8 條明文允許的。但信託亦向船東催繳自 2011 年 6 月以來一直拖欠的遊艇牌照費，可是後來又把催繳牌照費與其他付款分開。船東支付款項後於 2015 年 5 月獲歸還遊艇，但他其後基於三個理由質疑信託的決定並要求退款。

第一，船東認為信託無權扣押其遊艇，因為其遊艇繫泊的範圍不構成《航道法》第 4(1) 條所指的「主要航道」（main navigable channel）。第二，船東認為信託採取的行動（即移走其遊艇）屬不合比例、不必要，而且違反《1998 年人權法》協定 1。第三，船東認為，信託不合法地行使《航道法》第 8 條賦予的權力，藉扣押遊艇以追討尚欠的牌照費。

第一個理由的主要爭論點在於《航道法》第 4(1) 條的真正解釋，特別是「主要航道」一詞的意思。船東認為此詞應指河流最深、用作「航道」（fairway）或「幹道」（thoroughfare）的部分，而非河流的整個寬度。在考慮立法背景及相關條文後，法院認為，《航道法》的目的是實施一個發牌制度，規管航道的使用。假如船東對「主要航道」一詞的狹義解釋成立，整個制度將無法運作，因為所有船東將只須就河道中央的一道狹窄而無記認、無定義的範圍取得牌照。河流的「幹道」或「航道」並無劃定而且可能不時改變，這一點也支持對「主要航道」一詞應採用較廣義的解釋，因為英國內閣大臣也不可能經常查看地圖，以確定幹道在何處。而信託一方提出的廣義解釋，也與《航道法》部分其他條文訂明的嚴格法律責任罪行呼應，因為「主要航道」一詞必須以某種方式解釋，該等罪行才可能發生。

此外，鑒於《航道法》第 8 條的目的是維持妥當而安全的航道，法院不接納船東第二個爭辯理由。因此，扣押逗留在內陸航道船隻的權力與這個目的是直接有關的。法院指出該遊艇並非被永久充公，只要支付款項便可取回。至於船東的第三個理由，考慮到信託並無藉著扣押遊艇徵收款項，法院認為信託是

根據《航道法》第 8 條移走遊艇，與欠款並無關係。因此，船東所有論點均被法院駁回。

Gard Marine and Energy Limited v China National Chartering Company Limited and another

[2017] UKSC 35

****
*

於 2006 年 10 月，超寬型散裝貨船「Ocean Victory」號（「**該船隻**」）在日本鹿島港附近，由於遇到強烈北風及湧浪而擱淺並斷裂。該船隻原本由 Ocean Victory Maritime Inc（「**船東**」）出租予遠航集團有限公司（「**租船人**」），租船人再期租予中國租船有限公司（「**中國租船**」），中國租船再轉租予第一中央汽船株式會社。所有租船合同(即光船租船合同及兩份定期租船合同)均載有一項大致相同的「安全港口承諾」，承諾只會在安全的港口之間航行（「**該承諾**」）。

於 2008 年 10 月，該船隻的其中一間保險公司 Gard Marine and Energy Ltd（「**Gard**」）接管租船合同以及船東就該船隻損毀的權利，並以因為烈風加上湧浪是鹿島港的常見問題，因此該港口並非安全的航行港口為理由，控告中國租船違反該承諾。原審法官接納此觀點並裁定中國租船違反該承諾，因此 Gard 可獲賠償。但上訴法院認為，2006 年 10 月導致該船隻擱淺及損毀的事件並不尋常，鹿島港應被視為安全港口，因此推翻原審裁決。Gard 提出上訴。

英國最高法院需審理的主要爭議是:鹿島港是否應被視為該承諾所指的安全港口？最高法院認為首先應回答的問題是:一名處於本案船東的處境並為其本身航行船隻及知道有關事實的合理船東，會否前往該港口？如果答案是「會，除非有不尋常事情發生」，那麼該港口便應被視為安全。更重要的是下一個問題:本案中的船隻是否由於不尋常事情發生而蒙受損失？因此，最棘手的問題是:判斷「不尋常事情發生」的正確測試是甚麼？最高法院接納上訴法院的判決指出，理論上可預見未必等於正常。換言之，某事件的可預見性不可用作判斷事件正常與否的考慮因素。要判斷一件事件正常與否，必須考慮港口過去的紀錄，而不是僅採用最低限度可預見性作為測試。在考慮雙方陳詞及相關證據(例

如 2006 年 10 月風暴的特殊性質）後，最高法院同意上訴法院的觀點，認為鹿島港同時出現烈風和湧浪的情況屬罕見，所以鹿島港應被視為安全港口。因此，中國租船並無違反該承諾。

購買二手船舶需注意甚麼？（二）

簡介

我們在上一期談到，由於船舶價錢高昂，購買前必須三思。假如是購買二手船舶，由於船舶可能已有若干程度的損耗，加上逆向選擇（即賣方比買方掌握更多關於船舶的資料），買方自然希望享有充分的合約保障。就此而言，波羅的海國際航運公會(BIMCO)《2012 年標準銷售合同》(**《銷售合同》**）非常有用。

我們在上一期已討論過《銷售合同》的多項主要修訂，包括檢查船舶的權利、隱含條款、所有權證明及管限法律。在本文中，我們將繼續講解在草擬船舶買賣協議備忘錄時買方應注意的主要修訂內容。

訂金及付款

與前一個版本《1993 年標準銷售合同》比較，新版的《銷售合同》釐清了支付訂金及船價餘款的機制。兩個版本的最大分別是，新版本的第 3 條推翻了英國法院在 *PT Berlian Laju Tanker TBK & Brotojoyo Maritime PTE Ltd v Nuse Shipping Ltd* [2008] EWHC 1330 (Comm) 一案的裁決，換言之，現在 10% 的訂金會被視為船價的一部分（除非日後法院另有裁決或釋義）。

另一項主要修訂是第 2 條，該條承認委託訂金持有人能代替使用雙方的聯名帳戶作託管訂金之用。BIMCO 委員會承認，開立銀行戶口是耗時而麻煩的事情。這可能是由於有關法律及規例對銀行業實施更嚴格的監控以打擊洗黑錢活動，或在英國實施延後起訴協議政策後對銀行業界造成的負面影響。因此，船舶買賣雙方寧願委託律師行或船舶經紀等機構或實體來託管訂金，以免接受銀行繁複的盡職審查。然而，如要享有第 2 條給予的便利，雙方必須接受用作託管訂金的託管帳戶是計息帳戶。

此外，雖然第 2 條承認了現時市場的做法以船價 10% 為訂金，但亦規定僅在簽署及交換買賣協議正本、及在訂金持有人確認已成功開立託管帳戶之後，買方才須支付此訂金。這為買方提供了額外保障。

交付及通知

購買船舶的其中一個重要考慮因素，是賣方何時交付船舶予買方。假如買方需要有關船舶來履行另一合約下的責任或有轉售安排，船舶交付時間則尤其重要。因此，交付時間是相當重要的要素。

《銷售合同》第 5 條要求賣方保持買方獲悉船舶位於何處，並在正式發出就緒通知前，時常向買方發出事先通知及告知擬交付船舶的地點。BIMCO 委員會認為賣方履行上述責任有助買方

安排接收船舶。除了要求賣方頻密地發出通知，《銷售合同》看來認為船舶買方還應獲得更大保障；因此，船舶買方有權根據第 5 條拒絕接受逾期交付，並根據第 14 條終止船舶買賣協議備忘錄。

假如買方選擇不取消買賣，仍希望繼續交易，買方有權根據第 5 條接受延誤，而賣方則須提出新的船舶到達日期。一旦買方接受賣方提出的新日期，該日期便會被視為原本的取消日期。然而，即使買方接受新的交付日期，賣方仍需緊記，這並不影響買方就賣方沒有如期交付船舶而向賣方追討損害賠償的權利。BIMCO 委員會亦特別指出，約定新的交付日期並不等於買方放棄對賣方的申索。

零件

《銷售合同》第 7 條規定，賣方必須「連同船上及岸上所有屬於船隻的東西」交付船隻給買方。在購買二手船舶時，買方可能預期許多物品已在船上，但其實雙方難以爭論哪些物品屬於船隻、因而應包括在買賣協議範疇內。因此，《銷售合同》第 7 條規定賣方須列出哪些物品不被視為銷售範圍。BIMCO 委員會亦提醒賣方，如有任何從他人租借的物品，例如救生艇等重要設備，亦必須在合同中註明。假如沒有明確摒除第 7 條所指的物品，賣方必須在交付船隻予買方前自費替換該等物品。此安排旨在確保買方實際獲得其相信自己購買了的物品。

零件方面，第 7 條規定，買方應獲得在其檢查船隻之時所有屬於該船隻的零件。在實際交付前任何已替換的零件亦將成為買方的財產。《銷售合同》與前一版本比較的另一重要修訂是，買方須就儲油缸及未開啟的油桶中任何剩餘燃料及未用的潤滑油及液壓油脂向賣方付款的計算方法。1993 年版本的《銷售合同》訂明，買方須支付於交付日期在交付港口的現時淨市價，但新的《銷售合同》則修改了這項要求，僅規定買方支付現時淨市價或有證據支持的實際淨價格。這項修訂容許買賣雙方就其具體情況考慮採用哪個價格更為適合。

總結

上述只是購買二手船舶時買方應注意的部分問題，《銷售合同》及一般船舶買賣合同還有其他條款會影響買方的權利和責任，而且未來的法庭判例亦可能影響《銷售合同》的釋義及運作，屆時我們將再撰文探討。

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 © 2017