



## 本期專題

承運人是否須先證明自己沒有疏忽，才可提出《海牙規則》下的抗辯理由？

### 簡介

最近在 *Volcafe & Others v CSAV* [2016] EWCA Civ 1103 一案中，英國上訴法院審視了一個爭論已久的問題：承運人在被控告疏忽而違反《海牙規則》第 3(2) 條時，是否可提出《海牙規則》第 4(2) 條所列的抗辯理由？在本案中，法院澄清，承運人無須先證明自己沒有疏忽，便可提出《海牙規則》第 4(2) 條所列的抗辯理由。

### 案情

於 2012 年，承運人（被告人）將 9 批哥倫比亞咖啡豆由哥倫比亞的布埃納文圖拉市運載到北歐多個港口。雙方把《海牙規則》納入每批貨物的提單。根據提單，承運人須負責準備貨櫃和把袋

裝咖啡豆裝入貨櫃。在準備貨櫃和裝入貨物後，貨櫃於 2012 年 1 月至 4 月期間移到出口區域，裝到船上。

提單顯示，貨物在裝船時看來狀況良好。但在卸貨時，除了兩個貨櫃外，其餘所有貨櫃內的咖啡豆均由於凝結而受到某程度的損壞。

貨主（索償人）就其蒙受的損失及損害向承運人追討損害賠償，理由是承運人疏忽導致貨物受到凝結損壞，及 / 或承運人違反於《海牙規則》第 3(2) 條下的責任。

## 《海牙規則》的相關條文

涉及本案爭議的《海牙規則》條文是第 3(2) 條及第 4(2) 條。

第 3(2) 條規定：「除第 4 條的規定外，承運人應適當及謹慎地裝卸、搬運、配載、運送、保管、處理及卸載所運貨物。」

第 4(2) 條規定：「由於下列原因引起或導致的損失或損壞，承運人及船舶均無須負責：..... (m) 由於貨物的固有缺陷、性質或缺點引起的重量虧損，或任何其他損失或損壞.....」

貨主認為，承運人造成貨物受到凝結損壞，是違反了第 3(2) 條，而承運人則提出第 4(2) 條所列的例外情況作為抗辯理由。

### 原訟法庭的裁決

案件原審時，法官 David Donaldson 裁定貨主勝訴，承運人必須證明貨物有固有缺點或無可避免地會受損，加上承運人本身沒有疏忽，方可提出第 4(2) 條的抗辯理由。法官認為第 3(2) 條與第 4(2) 條有「完全的循環性」，因此第 4(2) 條所列的並非真正的例外情況。

故此，法官裁定承運人未能證明自己沒有疏忽。他亦指承運人未能證明自己設有「妥善的（運送貨物）系統」，理由之一是承運人未能提出適當的實驗研究證據，證明實際上應採用甚麼重量及 / 或種類的紙張，才足以在整個運送過程中避免貨物損壞。此外，法官亦不接納承運人提出「無可避免地會受損」的替代抗辯理由。承運人不服上訴。

## 上訴法院的裁決

上訴法院一致推翻原訟法庭的裁決，裁定承運人上訴得直。上訴法院在判詞中回應的部分關鍵爭論點如下：

### 舉證責任

關於舉證責任，上訴法院不接納原訟法庭的處理方式，並裁定只要承運人證明第 4(2) 條所指的「固有缺點」例外情況的表面證據成立，舉證責任便轉移到索償人身上，須由索償人證明該例外情況因承運人的疏忽而不適用。



上訴法院在得出上述結論時，十分強調普通法中「指控者必須證明」的原則。撰寫主要判詞的 Flaux 法官表示，貨物是否有固有缺陷、性質或缺點的問題（舉證責任在於承運人），是先於承運人有否疏忽或違反適當及謹慎處理及運送貨物的責任的問題（證明例外情況不適用的舉證責任在於索償人）。

### 固有缺點

上訴法院亦認為，原審法官把「固有缺點」的概念等同於「無可避免地會損失」是錯誤的。Flaux

法官認為，「固有缺點」包含由本來正常的貨物的固有性質所造成的損壞，與「無可避免地會損失」是不同的。

就此而言，上訴法院裁定，雖然貨主在本案中已證明其案情，但承運人亦已提供專家證據，提出第 4(2) 條所述的「固有缺點」作為抗辯理由。因此，貨主有責任證明承運人有疏忽。上訴法院裁定，貨主未能證明承運人在運送過程中有任何疏忽。

### 妥善系統

至於「妥善系統」的問題，上訴法院裁定，關於一個系統是否「完善」（用以判斷承運人有否違反其於第 3(2) 條下妥善處理及運送貨物的責任）的正確解釋，原訟法庭的裁決有誤。Flaux 法官認為，原審採用了「過度嚴格的方式」，「在相當大程度上誇大了妥善系統所須達到的要求」，更批評原審要求就鋪墊是否足夠的問題提供科學計算或實驗研究，是超出法律要求的標準。

就本案而言，上訴法院信納承運人以牛皮紙鋪墊貨櫃表面是貨櫃業界廣泛接受的做法，已是「妥善系統」。

### 《海牙規則》的實質適用範圍

最後，雖然雙方可以自由決定哪些行為或服務屬於《海牙規則》適用的「裝卸」操作的範圍，但上訴法院確認原訟法庭對於《海牙規則》適用範圍的裁決，裁定《海牙規則》亦適用於承運人的搬運

工人在貨櫃裝卸場把貨物搬入貨櫃的行為，因此承運人就這一點提出的上訴被駁回。

### 總結

業界普遍歡迎本案的裁決，因為上訴法院釐清了在《海牙規則》適用的貨運索償中，舉證責任的運作方式，清楚說明承運人無須先證明自己沒有過失或疏忽，便可提出《海牙規則》第 4(2) 條所列的抗辯理由，貨主 / 索償人須證明承運人 / 被告人有疏忽。

對於「固有缺點」這個抗辯理由，以及評定系統是否「妥善」（用以確定承運人有否違反其於第 3(2) 條下妥善處理及運載貨物的責任）的測試方式，本案亦提供了重要的指引。

因此，索償人如欲提出貨運索償，必須確保能同時提出裝船和抵達時貨物狀況的證據。假如貨物確實已按照業界的標準做法運載，貨主便難以證明承運人有疏忽，從而不能阻止承運人提出《海牙規則》下的抗辯理由。





## APL 新航線每周往來新西蘭與北亞

新加坡貨櫃船公司 APL 最近推出一條航線「新西蘭快運 II」(「NZ2」)，每周來往新西蘭與北亞港口。這條新航線停靠五個新西蘭港口，擴大了大洋洲貿易航線的覆蓋範圍。APL 表示，新航線推出後，他們在大洋洲將有六條連接亞洲與澳洲及新西蘭的航線。

NZ2 的首航於 2016 年 12 月 29 日從上海出發，停靠港口包括上海、寧波、赤灣、高雄、布里斯本、奧克蘭、查馬斯、利特爾頓、內皮爾、陶朗阿加、香港和基隆。APL 的亞洲貿易主管 Tonnie Lim 表示：「APL 推出 NZ2 航線，將更直接而快捷地提供往來中國與新西蘭的服務。」



## Koch 再向 Diana Shipping 定期租用貨船

新加坡航運公司 Koch Shipping (「Koch」) 與經營乾散貨船的國際航運公司 Diana Shipping Inc. (「Diana Shipping」) 訂立了定期租船合同，租用一艘海岬型 (capesize) 乾散貨船「Seattle」號。「Seattle」號於 2011 年建造，載重為 179,362 噸，每日租金為 11,700 美元，包括向第三方支付 5% 佣金。租船合同預計由 2017 年 2 月 6 日開始，為期 14 至 17 個月，

資訊網站 VesselsValue 的資料顯示，這宗交易達成後，Koch 以定期租船合同租用的船舶增加至七艘海岬型船及一艘極限靈便型船 (ultramax)。這宗交易預期可為 Diana Shipping 帶來最少約 491 萬美元的收入。





### 中遠海特新半潛船供蜆殼作深海鑽探



在上海上市的中遠海運特種運輸股份有限公司(「中遠海特」)訂購的半潛船「新光華」號近日已交付，此船載重 98,000 噸，將參與蜆殼公司在墨西哥灣的深海油井鑽探項目。「新光華」號由廣州廣船國際建造，是目前世界上第二大的半潛船，可下潛至水底 30.5 米，裝卸每件達 10,000 噸的重物，設有長 211 米、寬 68 米的廣闊甲板。

中遠海特總經理韓國敏表示：「雖然油價回落導致整體市場疲弱，但市場對這艘船的反應令我們感到樂觀」。他相信「新光華」號能滿足日益普遍的生產模組和深海油氣開發的需要。

### 金輝出售物業套現 1,260 萬美元

為改善流動資金狀況，香港上市公司金輝集團(「金輝」)最近進行了兩宗交易，把兩項物業出售予益志亞洲有限公司(「益志」)，總代價為港幣 9,750 萬元(1,260 萬美元)。

第一宗交易是金輝的全資附屬公司 Fair Group International 向益志出售金輝在香港的辦公室，代價為港幣 9,400 萬元。第二宗交易是金輝佔 55% 股份的星博投資有限公司向益志出售一個泊車位，代價為港幣 350 萬元。按資產價值計算，金輝出售上述兩項物業可得的帳面收益分別為港幣 1,340 萬元及港幣 180 萬元。交易的淨收益將用作集團的一般營運資金。





## Transgrain Shipping (Singapore) Pte Ltd v Yangtze Navigation (Hong Kong) Co Ltd

[2016] EWHC 3132 (Comm), Queen's Bench Division, Commercial Court

\*\*\*\*\*

\*

本案為一宗就倫敦海事仲裁員協會 ( LMAA ) 的仲裁裁決提出上訴的案件，案件爭論點是如何適當地解釋已納入紐約商品交易所格式租船合同的《1996 年協會間協議》第 8(d) 條 ( 「第 8(d) 條」 ) 。

索償人 ( 「船東」 ) 是「長江興華」號貨船的船東，以定期租船合同把船舶出租給答辯人 ( 「租船人」 ) 把大豆粉從南美運往伊朗。租船合同是按照紐約商品交易所格式訂立的。由於收貨人拖欠付款，租船人延遲了 4 個多月才在伊朗港口卸貨。當貨物最終於 2013 年 5 月卸載時，已因過熱而變壞。收貨人向船



東追討 500 萬歐元的賠償，最後船東支付 2,654,238 歐元和解。其後，船東向租船人提出索償，追討該 2,654,238 歐元，另加 1,012,740 美元的船租。

雙方均同意應按照《1996 年協會間協議》第 8(d) 條解決責任問題。第 8(d) 條規定，除非有明確及不可推翻的證據證明申索是因其中一方的行為或疏忽而引起的，否則船

東與租船人應各自承擔一半責任。仲裁庭裁定，租船人決定把貨物扣留在船上，屬於第 8(d) 條所指的「行為」，因此租船人應承擔全部責任。租船人就仲裁裁決提出上訴，法院需處理的爭論點是：第 8(d) 條中的「行為」一詞是指負有罪責的行為，還是指任何行為而不論是否負有罪責？

租船人認為「行為」與「疏忽」二詞具有相等或互補的涵義，因此「行為」帶有過失的意思。但 Teare 法官不接納此觀點，認為該詞的涵義必須參照《1996 年協會間協議》的整體用語而解釋。制定《1996 年協會間協議》的目的在於解決保險問題，而非解決涉及道德罪責的問題。因此，「行為」一詞具有其一般、自然的涵義，並不帶有任何過失成分。法院維持仲裁庭的裁決，駁回租船人的上訴。



**Oldendorff GmbH & Co Kg v Sea Powerful II Special Maritime Enterprises; Oldendorff Carriers GmbH & Co Kg v Scit Services Ltd; Scit Trading Ltd v Xiamen C&D Minerals Co Ltd (The “MV Zagora”)**

[2016] EWHC 3212 (Comm), Queen’s Bench Division, Commercial Court

\*\*\*\*\*

\*



根據一連串的租船合同，「Zagora」號船舶把一批鐵礦由澳洲運到中國，而有關當事人均就交付該批鐵礦作出彌償保證。該批鐵礦在沒有提交提單的情況下交貨。中國銀行以提單正本持有人身分提出錯誤交貨的申索，船東根據租船人提供的彌償保證函要求獲彌償保證，而租船人亦向收貨人作出類似的彌償申索。

彌償保證函指明的收貨人為廈門建發礦業有限公司（「**建發**」）。換言之，彌償保證函規定貨物需交給建發或其代理人。然而，貨物交給了建發的轉購人的代理人日照海陸船舶代理有限公司（「**日照**」）。由於貨物並無交付給彌償保證函上指明的收貨人，各方爭論彌償保證函及其他彌償保證是否可強制執行。

Teare 法官裁定該等彌償保證可以強制執行，因為日照雖然是建發的轉購人的代理人，但同時也是建發的代理人。法官認為，這是因為建發較有可能也希望日照代為收貨，並把貨物保存至交給最終的買家為止，而日照也知道上述打算，並接受在其收取船東交貨時，已是以建發代理人的身分收貨。反過來，日照以其本身的代理人的身分收貨及保管貨物並無好處，因為這表示船東透過日照保留了貨物的管有權，並不會獲得彌償保證函所給予的保障。因此法官裁定，貨物已透過日照以建發代理人的身分交付給建發，已符合彌償保證函的規定。在本案的情況下，彌償保證函及連串租船合同中的其他彌償保證均可強制執行。



## **Regulus Ship Services Pte Ltd v Lundin Services BV and another**

[2016] EWHC 2674 (Comm)

\*\*\*\*\*

\*

根據一份於 2012 年 8 月 21 日訂立、採用波羅的海國際航運公會拖船合同條款的海洋拖船合約（「該合約」），原告人 Regulus 同意安排其拖船「AHTS Harmony 1」號，代被告人 Lundin 將「IKDAM」號浮式生產儲油船由突尼西亞拖曳到馬來西亞，合約明文訂明「IKDAM」號在「AHTS Harmony 1」號交由拖曳時，應處於「輕壓艙狀況」。原告人對被告人提出訴訟：(i) 控告被告人違反該合約，「IKDAM」號處於「重壓艙狀況」，令原告人招致額外的燃油、港口滯期費及其他開支；及 (ii) 根據該合約第 17(a)(ii) 條向被告人追討延誤費。另一方面，被告人指原告人違反該合約中維持護航速度平均 4.5 海浬的隱含責任（或附屬協議），就此向原告人提出反申索。此外，被告人亦向原告人追討租用替代拖船的費用，以及因原告人毀約性違約而導致的相關費用。

因此，法院需要審理四個主要爭論點：(i) 就拖船操作而言，要求被拖船舶處於「輕壓艙狀況」的意思是甚麼（「爭論一」）；(ii) 就拖船船東應得的合約延誤費而言，該合約第 17(a)(ii) 條的範圍和效力如何

何（「爭論二」）；(iii) 原告人未能維持平均 4.5 海浬的速度，是否違反該合約的隱含條款（「爭論三」）；及 (iv) 原告人是否毀約性地違反該合約（「爭論四」）。



就爭論一而言，被告人認為被拖船舶處於「輕壓艙狀況」的意思，不但是指必須實質上安全，而且必須在法律上適合被拖曳，包括已就航程投購保險，這同時包括遵守海事保證公證人的要求（及公證人認為所需的壓艙狀況），以及符合船舶的船級。審理本案的 Phillips 法官不接納被告人這個論點，並裁定「輕壓艙狀況」的適當測試是確保被拖船舶實質上適合和基本上可穩定地被拖曳。法官裁定「IKDAM」號並非處於該合約要求的「輕壓艙狀況」。然而，法官認為原告人未能證明被告人違反

「輕壓艙狀況」的責任有導致航程任何延誤，因此原告人只可就被告人違反該合約獲得象徵式損害賠償。

關於爭論二，法官不接納原告人的申索，並裁定只有在拖船船東認為被拖船舶不能以擬定速度拖行，從而故意決定減速的情況下，第 17(a)(ii) 條才適用。在本案中，沒有證據顯示原告人作出了減速的決定。事實上，拖船曾嘗試達致原本預期的速度，「IKDAM」號並非不能以該速度被拖曳，而是拖船只開動了四個引擎的其中兩個，故不能達到該平均速度，因此原告人不能根據第 17(a)(ii) 條追討延誤費。

關於爭論三，法官不接納被告人的反申索，裁定根據案情，雙方之間並無附屬協議，該合約亦沒有隱含條款規定原告人須維持平均 4.5 海浬的速度，因為只有提供業務效益所需或明顯得不言而喻的條款，才會被視為已隱含於合約之中。





### 在香港進行海事仲裁 (二)

#### 簡介

我們在上一期提到，在很多司法管轄區（包括香港），透過仲裁解決的航運爭議案件有大幅增長。香港的獨立仲裁機構香港國際仲裁中心應運而生，為仲裁、調解及域名案件等爭議的當事人提供一站式服務。下文將介紹香港的一般海事仲裁程序，讓你對香港海事仲裁有更全面的了解。

#### 選用哪套仲裁程序？

合約雙方可在爭議發生之前或之後議定，根據其中一個仲裁機構的規則處理爭議，例如倫敦海事仲裁員協會（LMAA）規則、香港國際仲裁中心機構仲裁規則或聯合國國際貿易法委員會（UNCITRAL）仲裁規則。此外，雙方可指定由香港國際仲裁中心審理及／或管理仲裁；如選擇「臨時仲裁」，則無須依照特定規則，雙方或仲裁庭可以自行議定程序。

#### 根據《香港國際仲裁中心機構仲裁規則》進行仲裁委任仲裁員

根據《香港國際仲裁中心機構仲裁規則》（《機構仲裁規則》），雙方可自由決定仲裁員的數目。如無法就仲裁員數目達成共識，香港國際仲裁中心會決定委任一名或三名仲裁員。

雙方通常可自由委任他們選擇的仲裁員。然而，《機構仲裁規則》對於誰可獲委任為仲裁員作出

了若干最低限制。例如第 11.2 條規定，若仲裁雙方的國籍不同而僅委任一名仲裁員，除非雙方書面同意，否則該唯一仲裁員不可與任何一方的國籍相同。除上述《機構仲裁規則》施加的限制外，雙方亦應遵守仲裁協議中關於委任仲裁員的任何特別規定。



根據《機構仲裁規則》，雙方也可自由議定委任仲裁員的程序。如未能達成共識：

- 在有三名仲裁員的仲裁中，雙方各委任一名仲裁員，再由兩名獲委任的仲裁員委任第三名仲裁員
- 在只有一名仲裁員的仲裁中，香港國際仲裁中心將應任何一方的要求委任一名仲裁員

如任何一方在另一方提出要求後 30 日內仍未能委任一名仲裁員，香港國際仲裁中心將應另一方要求委任一名仲裁員。

### 仲裁程序、地點及語言的規則

仲裁庭會採用適當的程序進行仲裁，但雙方可自由議定仲裁地點及語言。如無法達成共識，則由仲裁庭決定。

### 交換陳詞或狀書

《機構仲裁規則》並無嚴格限制雙方交換陳詞或狀書的時限，雙方可自行議定提交狀書的次序及時限，否則仲裁庭將行使其廣泛的酌情權設定時限。

雖然如此，但索償人須首先向答辯人發出申索陳述書，述明其案情及要求的救濟，否則仲裁庭有權終止仲裁程序。答辯人收到申索陳述書後，須向索償人發出抗辯陳述書及反申索書(如有)。如答辯人沒有回應，仲裁庭可基於已有的證據裁定索償人勝訴。

### 臨時措施

《機構仲裁規則》第 23 條訂明，仲裁庭可發出臨時措施命令，及規定任何一方就有關措施提供保證金。

### 聆訊及書面程序

除非當事人之間訂有相反協議，否則仲裁庭將決定有需要開庭審理，還是可依據書面文件(即基於文件及其他材料)對雙方爭議作出裁決。但是，除非各方已議定無須庭審，否則仲裁庭在任何一方的要求下或其認為適當的情況下，必須在仲裁程序中的適當階段開庭審理。

仲裁庭可自行決定是否要求各方作進一步陳詞以及訊問證人或專家的方式。

### 仲裁裁決

仲裁裁決將以書面形式發出，並說明裁決所依據的理由(除非雙方同意不說明理由)。仲裁裁決是最終裁決，對雙方具約束力，而且雙方會被視為已放棄就仲裁裁決的執行以任何形式追索或抗辯的權利。

### 上訴

如根據《機構仲裁規則》進行仲裁，爭議雙方一般無權就法律觀點向法院提出上訴。因此，除非仲裁協議明確訂明就法律觀點上訴的權利，否則法院只可基於非常有限的理由將仲裁裁決作廢，例如：一方沒有就仲裁員的委任發出適當通知，或仲裁員超越其管轄權。

### 書面仲裁程序

如雙方認為無需進行口頭聆訊，雙方可選擇與倫敦海事仲裁員協會程序類似的書面仲裁程序。在不少航運爭議中，爭議雙方都選用書面仲裁來解決爭議。



有別於一般仲裁程序，書面仲裁程序的交換陳詞及狀書時間有嚴格限制：

- 索償人須在同意採用此程序後或在仲裁庭發出命令後 28 日內，交付申索陳述書及證明文件。
- 答辯人須在其後 28 日內交付抗辯書及反申索書。
- 索償人須在其後 28 日內交付答覆抗辯書及反申索書(如答辯人沒有反申索書，則為 21 日)。
- 答辯人須在其後 21 日內就反申索書提交最後陳詞。
- 仲裁庭會在收到所有相關文件及陳後一個月內作出仲裁裁決。

如對於個別爭議是否適合透過書面仲裁程序解決有疑問，則應徵詢法律意見。

如有查詢，請聯絡我們的訴訟及調解爭議部門：

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 © 2017