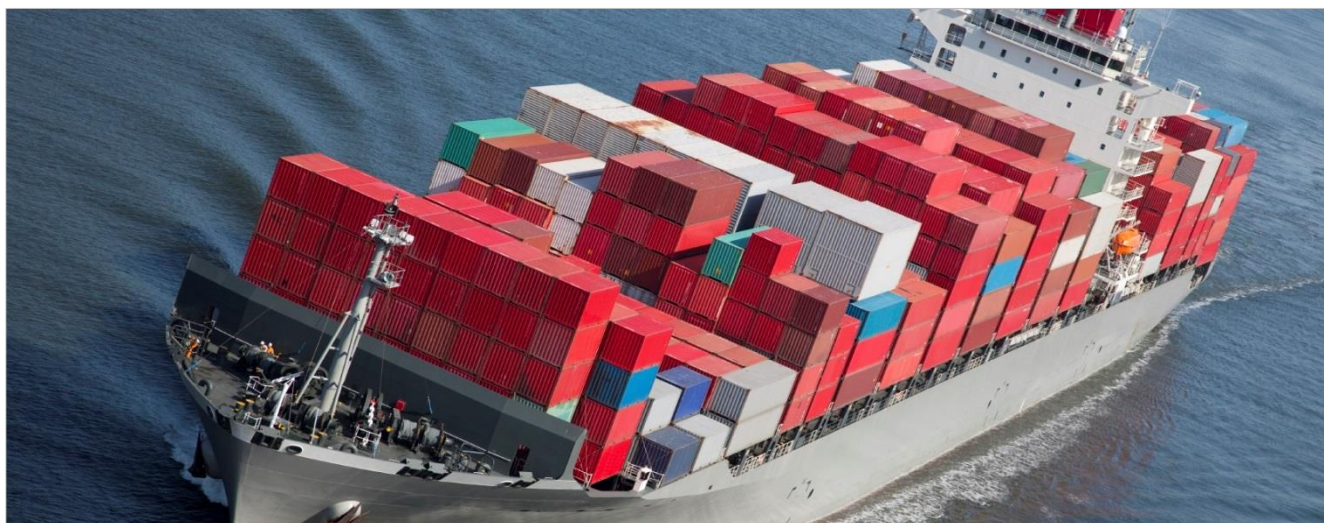




本期專題

英國上訴法院確定，不支付船租並非違反合約條件

簡介

期租船人若不支付船租，會有甚麼後果？是否會構成違反合約條件 (condition)，令船東有權終止租船合同並追討損害賠償？

於 2013 年，英國商事法庭在 *The Astra* [2013] 2 All ER (Comm) 689 一案 (「*The Astra* 案」) 中，就上述問題回答「是」，令航運業界訝異 (見我們先前〈[不準時支付船租可導致嚴重後果](#)〉一文)。然而，英國上訴法院於 2016 年 10 月 7 日在 *Grand China Logistics Holding (Group) Co Ltd v Spar Shipping AS* [2016] EWCA Civ 982 一案 (「*大新華案*」) 中裁定，Flaux 法官在 *The Astra* 案中的裁決並不正確。

大新華案——背景

案情

Spar Shipping AS (「船東」) 根據三份日期均為 2010 年 3 月 5 日、採用 1946 年《紐約土產交易所格式》(NYPE) 修訂而成的定期租船合同，同意以長期定期租船合同，向大新華輪船有限公司 (「大新華」) 出租三艘船舶。三份租船合同除船租、租期、銷約期及船舶資料外，其餘條款相同。大新華的母公司 Grand China Logistics Holding (Group) Co Ltd (「Grand China」) 簽署保證函，保證三艘船舶依照租船合同履約。

2011 年 4 月起，大新華開始有經濟困難，並拖欠船租。船東最終收回三艘船舶及終止三份定期租

船合同。在終止日期，其中一份租船合同仍餘下約 18 個月的年期，另外兩份仍有大約 4 年。大新華開始清盤後，船東控告 Grand China，追討在租船合同終止前根據保證函保證的未付船租餘款。此外，船東亦根據保證函就租船合同未完年期追討交易損失。

商事法庭的裁決

原審時，Poplewell 法官不採納 The Astra 案的裁決，認為大新華根據租船合同第 11 條支付船租，並非合同條件；然而，大新華已放棄租船合同，故裁定船東可獲得在租船合同終止前到期的餘額，以及租船合同未完年期的交易損失。Grand China 提出本案上訴，而船東亦提出交相上訴，反對 Poplewell 法官的裁決指支付船租並非租船合同的條件。

大新華案——上訴

上訴於 2016 年 6 月由上訴法院民事庭庭長 Terence Etherton 爵士、上訴法院 Gross 法官及 Hamblen 法官審理。上訴法院需審理以下兩個爭論點：

1. 定期租船合同的租船人未能支付一期船租，是否違反合同條件，從而令船東有權終止租船合同及追討損害賠償（「**合約條件問題**」）；及
2. 大新華在本案中的行為，是否構成放棄租船合同（「**放棄合約問題**」）。

合約條件問題

關於合約條件問題，上訴法院一致裁定，定期租船合同的租船人未能支付一期船租，並非違反合

同條件。上訴法院指 The Astra 案的裁決錯誤；定期租船合同中的條款是否合約條件，乃合約詮釋問題，法律上並無一般假設商業合約中關於付款時間的規定就是合約條件。

就案情而言，法院認為租船合同並無清楚表明第 11 條應被視為合約條件，因此它只是一項無名條款（innominate term）。故此，若大新華只是未能支付船租，船東僅有權根據收回船舶條文收回船舶。此項裁決確認，根據定期租船合同，支付船租的責任只構成中間條款或無名條款。

在作出上述結論時，上訴法院（特別是撰寫主要判詞的上訴法院 Gross 法官）相當強調一個關鍵問題，就是要在 (i) 合約的確定性，與 (ii) 把輕微違約情況視為具有違反合約條件的後果之間「達致適當平衡」。法院認為，最能接受的交換或達致上述平衡的方式，是把收回船舶條文視為不過是一項合約終止選項。

放棄合約問題

關於放棄合約問題，上訴法院確認下級法院的裁決，裁定大新華在本案的行為構成放棄租船合同。在作出此結論時，法院採納和運用了船東提出的三步分析：

1. 船東擬從租船合同取得甚麼合約利益？
2. 大新華的言行預示了甚麼預期不履約情況？
3. 預期不履約情況是否觸及合約的根本？

法院運用上述測試，裁斷船東擬從租船合同取得的合約利益是在租船合同存續期間定期在履約前預先收取租金；大新華的言行預示的預期不

履約情況，是不定期付款，而且就是否會支付並沒有確定性；上述的預期不履約情況已觸及合約的根本。

此外，法院不接納大新華提出自創的「會計」論點，即：對於拖欠船租的情況，悔約或棄約的測試應收窄至拖欠款額與整個租船合同期間應付總額的比較。法院認為大新華的方法錯誤；過去及預期違反定期付款規定的情況結合起來是否構成放棄租船合同，應由原審法官根據多項因素評估而定。每宗案件仍須視乎其案情分析。

總結

總括而言，關於不支付船租是否違反合同條件，

從而令船東有權終止租船合同及追討損害賠償的問題，在大新華案的一致裁決後，終於有了定案，從實際角度而言，為航運業提供明確的案例。

至少現在，上訴法院在本案中回歸正統的觀點——即定期租船合同中的支付船租條款並非合同條件。雖然如此，訂約雙方仍可在租船合同加入清晰字眼，表明支付船租責任是一項合約條件，令船東可在租船人未有準時支付船租的情況下收回船舶及追討損害賠償。此外，若租船人表現出有意在租船合同餘下年期不支付或不準時支付船租，此行為可構成放棄租船合同，船東亦可終止租船合同及追討損害賠償。





韓進以 3,200 萬美元向 Korea Line 出售亞美航線

南韓的韓進海運於 2016 年 9 月 1 日被清盤人接管後，最近宣布會把其來往亞洲與美國的貨櫃船航線業務出售予綜合建築集團 SM Group 的關聯公司 Korea Line Corporation，以套現償還債務。Korea Line 將購買韓進在美國、中國、越南及另外四個國家的物流系統、數據及有關附屬公司。雙方計劃於 2017 年 1 月 5 日前完成交易。

Korea Line 向傳媒表示，集團已活躍於散裝貨運、產品油輪及汽車運輸船的市場，收購韓進業務是希望成為一家全面的航運公司。他們相信，收購韓進業務將有助他們踏足貨櫃船業務。

Pacific Radiance 向兩家中國造船廠提出仲裁

新加坡上市公司 Pacific Radiance Ltd (「該集團」) 最近就兩份被取消的造船訂單，向兩家中國造船廠發出仲裁通知，分別是上海外高橋造船有限公司及中國船舶工業貿易(上海)公司。

該集團的附屬公司 Pacific Radiance Pte Ltd (「PRP」) 於 2013 年 12 月 18 日就兩艘平台式補給船簽訂合約。PRP 申索的事項包括要求造船廠退還在未交付補給船前已收取的分期款項，合共 10,632,000 美元另加利息。

仲裁將於香港進行。由於現時仍屬仲裁初期，如仲裁有任何重大進展，該集團將於適當時間作進一步宣布。該集團亦向投資者保證，是次仲裁預計不會對 PRP 在 2016 年 12 月 31 日完結的本財政年度淨有形資產及盈利造成重大影響。



現代商船推出越南直航服務

現代商船於 2016 年 11 月 23 日推出了南韓直航越南峴港的「海防 - 峴港快船航線」。現代商船推出此航線的目的，是要加強其於亞太區的網絡。新航線的港序為：光陽 - 釜山 - 上海 - 海防 - 峴港 - 香港 - 光陽。

現代商船向傳媒透露，為進一步加強在全球市場的競爭力，它正與 2M 聯盟的成員馬士基及地中海航運洽談合作計劃，已到了最後確認細節階段。各方希望在 2016 年 11 月底或 12 月初達成協議。

此外，雖然現代商船沒有就韓進的亞美航線中標，但傳聞指現代商船仍在考慮收購韓進在西班牙阿爾赫西拉斯的碼頭。

Swiber 將以 1,030 萬美元出售閒置船舶

新加坡上市公司 Swiber Holdings 最近宣布，其附屬公司已與 WAG SPV I 簽署協議備忘錄出售「Sea Horizon」號船舶。「Sea Horizon」號是該公司最舊的船舶，於 1977 年建成，總噸位 8,867 噸。「Sea Horizon」號將以「按現狀、按現時所在」的基礎出售，作價 1,030 萬美元，以現金成交。

「Sea Horizon」號自 2016 年 6 月 20 日起便在新加坡一家造船廠閒置。Swiber 決定出售該船舶，因為她不符合 Swiber 的船級社美國驗船協會規定的若干分級標準，若要升級至符合標準，至少需要 60 萬美元。Swiber 向傳媒表示，是次出售不會導致集團核心業務性質有任何重大改變。



Vinnlustodin HF and Another v Sea Tank Shipping AS (The “Aqasia”)

[2016] EWHC 2514 (Comm) – QBD (Comm Ct) (Sir Jeremy Cooke, sitting as a Judge of the High Court)

本案涉及一宗貨物在「AQASIA」號運油輪上運載期間受損的索償。在有關時間，被告人根據一份採用「定租確認書」(fixing note) 形式的租船合同，把該船舶出租予第一索償人。「定租確認書」規定，租船合同須採用「倫敦格式」，而「倫敦格式」的租船合同賦予船東在《1924 年海上貨物運輸法》若干部分 (包括《海牙規則》) 所載的權利及特權。

《海牙規則》第四條第五款 (「第四條第五款」) 規定，除非託運人在付運貨物前已申報貨物的性質和價值並在提單註明，否則在任何情況下，承運人和船舶概不負責每件或每單位超過 100 英鎊的貨物的損失或損壞。法院需審理的爭論點是，第四條第五款是否適用於散裝貨物？如適用，在本案中應如何計算於受損貨物的賠償金額？

被告人認為，應把第四條第五款中「單位」一詞詮釋為雙方在承運合約中用來計算或量化貨物的單位，以使第四條第五款適用於散裝貨物，從而被告人在第四條第五款下的責任僅限於 54,730.90 英鎊。索償人回應指，被告人不能限制責任，因為散裝運載的貨物並無「件」或「單位」可言，因此「單位」一詞不適用於液態或散裝貨物。

經聽取雙方陳詞，商事法庭不接納被告人的論點，並裁定第四條第五款中的「件」一詞早已確定為不適用於散裝貨物，而「單位」一詞也一樣。「單位」是指承運的實體單位，而非公斤、立方米、蒲式耳、桶或公噸等量度單位。因此，被告人不能倚賴第四條第五款限制其責任。

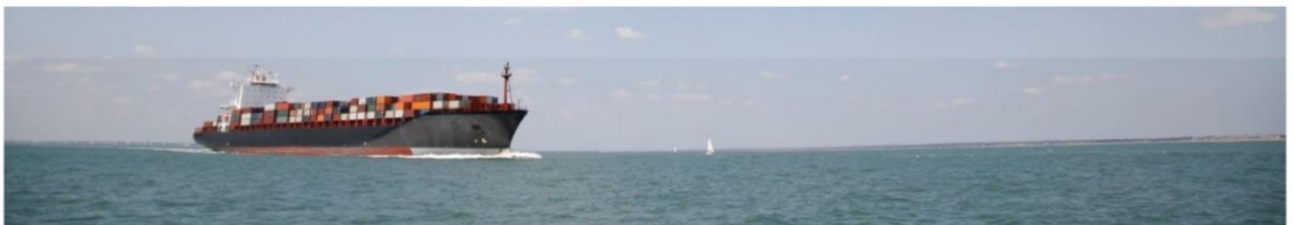


Versloot Dredging BV and Another v HDI Gerling Industrie Versicherung AG and Others (The “DC Merwestone”)

[2016] UKSC 45 – 20 July 2016 – Supreme Court (Lord Mance, Lord Clarke, Lord Sumption, Lord Hughes and Lord Toulson JJSC)

本案涉及一宗海事保險索償。「DC Merwestone」號船舶遇事入水，令引擎受到無可修補的損壞。船東在向保險公司申索更換引擎的費用時作出以下陳述：總經理指船員當日聽到警報，但由於風浪太大，船身搖晃而未能查明原因。但後來發現，總經理其實在說謊，船員當日並無聽到任何警報。英國最高法院需審理的爭論點是：假如其後證明船東呈報申索時說謊，但謊話與保險公司的責任無關，保險公司是否可基於船東說謊而無須作出賠償？

最高法院以 4 比 1 的大多數裁定船東上訴得直，並裁定對於以與受保人索償權利無關的謊話來支持、但本身已具充分理據的申索，「欺詐性申索規則」並不適用。換言之，法院在 (i) 欺詐性地誇大申索（即受保人試圖取得不應得的東西，例如申索高於其應得的金額），與 (ii) 以不相關的謊話來支持、但具有充分理據的申索（受保人只是試圖取得在法例下應得的東西）之間作出了區分。在後一種情況中，受保人不論有沒有說謊，均可根據保單獲得賠償。因此，最高法院推翻了原訟法庭和上訴法庭的裁決，裁定儘管船東就船舶受損的原因說謊，但仍可就船舶的損毀獲得賠償。





Star Polaris LLC v HHIC-Phil Inc

[2016] EWHC 2941 (Comm), Queen's Bench Division, Commercial Court, Sir Jeremy Cooke, 17 November 2016

於 2011 年年底，被告人（造船廠）建根據一份造船合同建造了「Star Polaris」號船舶並交付了索償人（買家）。造船合同第 IX.4 條載有一項保證條款（「保證條款」），訂明「除非本段明確規定…… 否則造船廠無須就任何由於或關於任何 相應而生的或特殊的損失、損害或開支承擔任何法律責任或責任……」。

於 2012 年 6 月 29 日，該船舶發生嚴重引擎故障。在索償人後來提出的仲裁中，仲裁庭裁定被告人關連性違反（**causative breach**）造船合同內的品質保證條款，然而，由於保證條款訂明被告人無須就相應而生的損失負責，買家無法討回臨時仲裁裁決判給的全部賠償。因此，買家提出本案的上訴。

上訴時，英國商事法庭裁定，按保證條款的正確詮釋，被告人的責任僅限於維修或更換缺陷及僅缺陷導致的實體損毀，因為雙方同意保證條款已就雙方的責任提供了完整的規定。此外，保證條款的字眼亦清晰地限定被告人的責任為不包括由受保證缺陷造成的高於更換及維修費用的財務損失，因為在此情況下，「相應而生的或特殊的損失……」一句，必須理解為比 Hadley v Baxendale 一案確立的第二部分範圍內的損害有更廣泛的涵義。因此，買家申索的船舶減值損失亦屬「相應而生的或特殊的損失」，故上訴被駁回。



在香港進行海事仲裁（一）

簡介

在很多航運發達的國家，仲裁一直是解決海事爭議的常用方法。在香港，仲裁案件的數目近年更有大幅增長。由於仲裁形式簡便和保密性質，可以減少對爭議雙方業務聲譽造成的影響，因此往往是企業選擇的爭議解決方法。

仲裁有甚麼好處？

仲裁比起訴訟還有很多優點，例如：

- **自由選擇仲裁員：**由於海事爭議可能涉及專門的技術問題，雙方可能希望委任具備足夠經驗及專業知識的人士，為爭議作出裁斷。
- **成本效益：**訴訟往往需要大量金錢和時間，而仲裁則可能是更具成本效益的選擇，因為雙方可自行議定節省仲裁費用，例如只委任一名仲裁員及進行書面仲裁。
- **私隱：**整個仲裁過程，包括聆訊，都是私下保密進行的；不論任何性質的爭議，都不會吸引傳媒注意。
- **最終結果：**與法庭裁決不同，仲裁裁決僅在很少情況下才會被法院覆核（但這也可能是個缺點，尤其在仲裁裁決結果不公平的情況下）。
- **強制執行：**根據《承認及執行外國仲裁裁決之

紐約公約》以及多項相互執行仲裁裁決的雙邊安排（包括《關於內地與香港特別行政區相互執行仲裁裁決的安排》；此安排確認在香港作出的仲裁裁決可在內地強制執行），在香港作出的仲裁裁決可在超過 150 個司法管轄區簡易地執行。

為何在香港進行仲裁？

- **專業人才：**香港擁有大量在海事業界不同方面具備豐富經驗的專業人士。事實上，在 2015 年，根據 Queen Mary 及 White & Case 的 2015 年國際仲裁調查，香港是全球第三首選的仲裁地點，更是歐洲以外的首選仲裁地點。
- **地理位置：**香港位於亞太區的中心，與全球一半人口只是五小時飛行距離，無論在通訊、交通、金融服務及住宿方面均已發展完善。
- **法律：**香港奉行普通法，由獨立、專業和高效的本地及國際法官組成的獨立司法機構維持法治。《仲裁條例》（香港法例第 609 章）為香港的仲裁提供完善的法律框架，近年並經過大幅修訂，加入最新的國際仲裁慣例。《仲裁條例》現已將《聯合國國際貿易法委員會示範法》適用範圍擴展至香港所有類別的仲裁。

- **文化：**香港在文化上有著獨特位置，既是中國的一部分，同時也是保留著英國普通法制度的特別行政區。世界各地的營商者對普通法制度較為熟悉，並認為香港是公平、中立的商業爭議解決地點。

香港國際仲裁中心

香港國際仲裁中心於 1985 年由一群香港商界人士及專業人士成立，是亞太區歷史悠久的仲裁機構，具備世界級的爭議調解設施，是全球最繁忙的仲裁中心之一。香港國際仲裁中心是一個運作獨立、財政自給的非牟利機構，為仲裁、調解及域名等案件的爭議各方提供一站式服務。

- **語言：**香港國際仲裁中心的操作語言是英文及中文(包括廣東話及普通話)，爭議雙方也可選擇以其他語言進行仲裁。香港國際仲裁中心有完善的即時傳譯設施，可安排即時傳譯員，以及文件及謄本翻譯。仲裁裁決書可採用雙方選擇的任何語文撰寫。
- **臨時仲裁：**香港國際仲裁中心可應要求提供「臨時」仲裁，委任仲裁員的費用僅為港幣 8,000 元，即約 1,026 美元。在仲裁機構管理的仲裁中，雙方通常須首先支付爭議金額的某個百分比的費用，如果案件牽涉龐大金額，「臨時」仲裁便會較為吸引。
- **容許律師代表：**有些國家會限制由法律人員進行仲裁，而香港則容許律師代表。任何在其他

司法管轄區具備法律資格的人士，均可在香港擔任代訟人或仲裁員。

香港海事仲裁機構

香港海事仲裁機構是香港國際仲裁中心的分支機構，於 2000 年 2 月成立，藉以應付航運界的仲裁需求，提供具備商業或法律經驗的海事仲裁員名冊，目標是推廣在香港進行海事仲裁。

香港仲裁條款

香港國際仲裁中心建議，合約雙方如希望在發生海事爭議或任何爭議的情況下提交該中心進行仲裁，則應在合約加入以下仲裁條款：

「凡因本合同引起的或與之相關的任何爭議、糾紛、分歧或索賠，包括合同的存在、效力、解釋、履行、違反或終止，或因本合同引起的或與之有關的任何非合同性爭議，均應提交由香港國際仲裁中心依提交仲裁通知時有效的《香港國際仲裁中心機構仲裁規則》管理的仲裁最終解決。

仲裁地應為... (香港)。*仲裁員人數為...名(一名或三名)。仲裁語言為... (選擇語言)。」

* = 可約定可不約定

但如對建議條款是否適合有疑問，則應徵詢法律意見。關於在香港進行海事仲裁的詳細程序，請留意下期內容。

(下期續)

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 © 2016