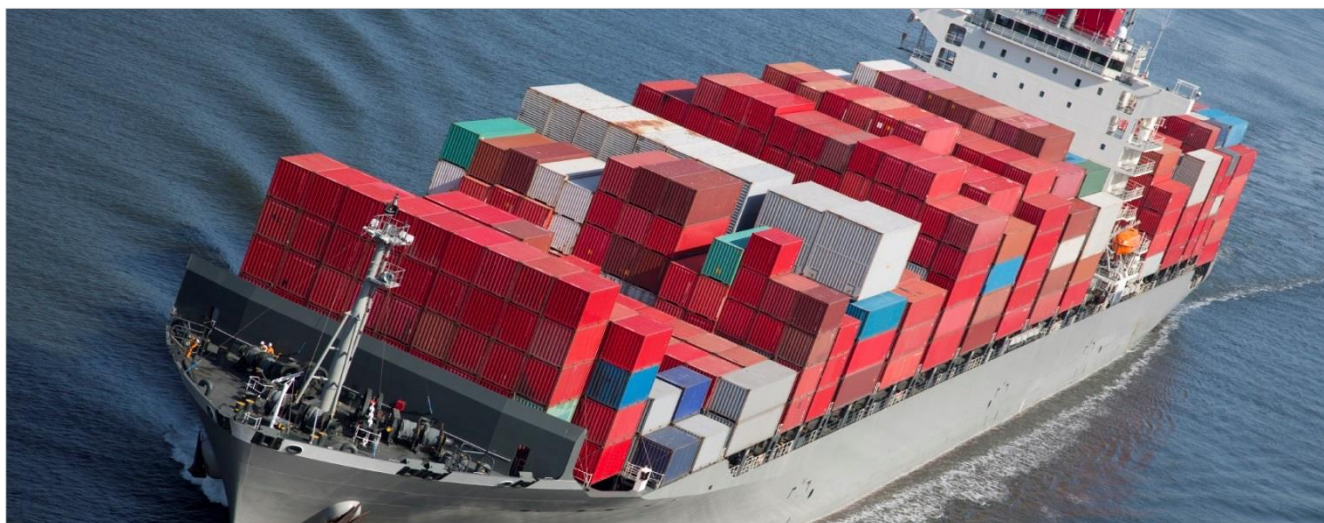




本期專題

韓進海運破產的影響：碼頭營運商可否就韓進貨櫃向付運人及貨運代理收取「贖金」？

簡介

全球第七大貨櫃船公司南韓韓進海運（「韓進」）於 2016 年 8 月底破產，預計將引發眾多與韓進有合約關係或涉及韓進的供應鏈中的貨主、付運人、貨運公司及供應商提出的訴訟或仲裁。

面對韓進破產，碼頭營運商擔心最終不獲韓進付款，紛紛以不同的方法保障自己的利益。例如，報導指韓進在香港主要靠泊的碼頭香港國際貨櫃碼頭公司（「HIT」）向韓進貨櫃的付運人及貨運公司收取額外「贖金」作為保證金。可以想像，假如付運人及貨運公司拒絕付款，很可能會導致交貨嚴重延誤，甚至擾亂整個供應鏈的運作。從法律角度來看，碼頭營運商可以向付運人及貨運

公司收取額外款項嗎？又或者，受影響的付運人及貨運公司可以對碼頭營運商提出訴訟，禁止他們收取額外款項嗎？

近期荷蘭案例

於 2016 年 9 月 2 日，荷蘭法院在 C/10/509258 / KG ZA 16-1005 號案件中審理了這個問題，裁定付運人及貨運公司勝訴，無須向香港和黃集團旗下的鹿特丹貨櫃碼頭營運商 Europe Container Terminals（「ECT」）支付額外款項（「荷蘭裁決」）。

此訴訟由荷蘭多個付運人組織，包括 EVO、TLN、Fenex 及 Fenedex（「原告人」），在韓進的接管程序開始後不久對 ECT 提出。簡單來說，

原告人向鹿特丹法院申請對 ECT 發出禁制令，禁止 ECT 就韓進的貨櫃向原告人的會員收取乾貨每櫃 1,000 歐元、特別貨櫃（例如板架櫃及冷藏櫃）每櫃 1,500 歐元的放行費。「那幾乎是碼頭裝卸費的三倍...」一名德國主要商家的供應鏈總監表示：「那是甚麼行政費？有甚麼理由收取？」

在聽取各方陳詞後，法官裁定原告人勝訴，宣布 ECT 就韓進在其碼頭的貨櫃收取每櫃約 1,000 至 1,500 歐元的定額放行費屬不合法。法院裁定，ECT 只可收取實際的裝卸費，另加每櫃 25 歐元的附加費（據 Lloyd's Loading List 報導）。然而，法院亦裁定，假如韓進結欠 ECT 的債務到期未向，ECT 可對韓進的貨櫃實施「留置權」，即有權管有屬於另一人的財產，直至債務獲償還。

各原告人大致歡迎上述裁決，認為是往正確方向踏出了一步。不過，此荷蘭裁決的適用範圍有多大，暫時仍未清楚。其中一名原告人 EVO 表示，只有四個原告付運人組織的成員能受惠於裁決，受影響的付運人或貨運公司，除了須證明豁免在 ECT 碼頭的貨櫃的一般條款適用，還必須證明自己是至少其中一名原告人的成員，才可免於支付放行費。因此，上述荷蘭裁決應該只適用於原告組織的成員。不過，相信越來越多付運人組織會在其各自的司法管轄區提出類似訴訟，以保障自己的利益。

香港的情況

香港付貨人委員會對於 HIT 的類似做法表示「憤怒」。據 Lloyd's List 報導，香港付貨人委員會收到數百宗會員及其他進口商的投訴，指 HIT 強迫他們額外支付港幣 10,000 至 15,000 元的款項，才能提取由韓進承運的貨櫃。

「這個安排不可接受，因為貨物是屬於付運人的，貨物的實益擁有人並非航運公司。」委員會主席林宣武指出。「碼頭營運商對貨物沒有留置權，他們無權扣留貨物，要求付運人支付航運公司結欠他們的款項。」委員會亦向傳媒透露，已徵詢法律顧問意見，研究針對這種「不能接受」的做法提出訴訟。

對於香港付貨人委員會的指責，HIT 於 2016 年 9 月 15 日發出以下聲明：

「HIT 已提供特殊安排，讓事件對貨主及貨運代理的影響減至最低，協助本港物流業渡過難關。就跟進韓進事件，物流業界、運輸及房屋局以及立法會航運交通界議員於昨天舉行會議，HIT 代表於會上清楚說明，為事件特別增撥資源，採取緊急措施。」

HIT 表示已發布提取韓進貨櫃的具體安排，暫未有人就韓進貨櫃的額外處理費對 HIT 提出訴訟。

荷蘭裁決適用於香港嗎？

正如上文所說，荷蘭裁決只適用於該案原告付運人組織的成員，因此，因 HIT 的做法而受影響的人士如欲取得法庭命令，禁止 HIT 就韓進貨櫃收取額外處理費，必須在香港另行提出法律訴訟。像荷蘭的案例一樣，HIT 應該並無法律理據向貨主及貨運公司收取額外費用，除非 HIT 與貨主或貨運公司訂有合約，或付運人與貨主之間的提單容許 HIT 收取額外費用，因為碼頭營運商可否收

取額外「放行費」應取決於有關各方每次的提單及 / 或商業協議的條款。

雖然如此，但在香港法院未作出任何裁決或禁制令前，付運人或貨運公司似乎無計可施，無法阻止 HIT 就韓進貨櫃收取額外放行費。

由於訴訟需時，香港付貨人委員會建議受影響的香港付運人及貨主目前應先向 HIT 支付「贖金」，以免造成延誤提貨及衍生貨物損毀等其他問題。





韓進海運申請美國破產保護令

2016 年 8 月 31 日，南韓最大的航運公司韓進海運（「**韓進**」）向首爾中央地區法院申請破產接管令。韓進是在其債權人決定中斷超過 1 萬億韓圓（約 70 億港元）的財務援助後一日提出此項申請的。法院即將裁決韓進清盤還是繼續經營，有關法律程序一般需時一至兩個月，但預料韓進案件會獲得加快處理。

韓進同時亦在美國申請了破產保護令，以免旗下船舶被債權人扣押。南韓的金融監管機構表示，韓進亦計劃向加拿大、德國及英國等其他國家的法院申請保護旗下船舶。韓進是全球第七大貨櫃船公司，市場佔有率達 2.9%，一旦倒閉，預計將對全球航運業造成影響。

（詳見下文「常見問題」一節。）。

香港付貨人委員會斥碼頭濫收按金

韓進海運倒閉，香港付貨人委員會收到數百宗會員及其他進口商的投訴，指香港一家碼頭營運商強迫他們繳交一筆相當高昂的「按金」，才能提取由韓進承運的貨櫃。雖然香港付貨人委員會拒絕透露該碼頭營運商的名稱，但據 Lloyd's List 報導，該碼頭營運商是香港國際貨櫃碼頭（「**HIT**」），亦即韓進在香港卸貨的主要碼頭。

香港付貨人委員會主席林宣武先生批評 HIT 的做法是「開天殺價」，並向傳媒透露，委員會已徵詢法律顧問意見，研究是否可向 HIT 提出訴訟。然而，由於訴訟需時，委員會建議受影響的貨主目前應先向 HIT 支付按金，以免衍生貨物損毀等其他問題。



香港研究就若干定期班輪協議實施集體豁免令

繼新加坡後，香港競爭事務委員會最近亦正式提議實施集體豁免令，建議船舶共用協議只要符合以下條件，便可獲豁免遵守《競爭條例》訂明的第一行為守則：

- (i) 船舶共用協議的訂約方合共的市場佔有率不超過 40%；
- (ii) 船舶共用協議並無要求船運公司從事合謀行為；及
- (iii) 船運公司可在發出合理時間的通知後自由退出協議而不會受罰。

集體豁免令的有效期建議為五年，並建議實施初期設有六個月寬限期，讓各方有時間作出過渡安排。業界和市民如對建議的集體豁免令有任何意見，可於 2016 年 12 月 14 日下午 6 時前以電郵、傳真或郵遞方式向競爭事務委員會提出。

上海及新加坡八月份貨櫃吞吐量增

上海和新加坡是亞洲兩大增長最快的航運樞紐。根據上海國際港務（集團）公布的近期數字，上海八月份處理的貨櫃數量顯著上升 5%。事實上，上海處理貨櫃的數量在八月已連升三月。另一方面，新加坡海事及港務管理局亦公布，新加坡在八月份的貨櫃吞吐量增加了 6.2%。

為提高競爭力，上海正尋求與倫敦合作的機會，以發展其剛剛起步的航運服務業。而新加坡則計劃改善其航運慣例，其海事及港務管理局近日宣布將建立航運組織，以改善及推廣航運安全。



Bahamas Oil Refining Company International Limited v The Owners of the Cape Bari Tankschiffahrts GMBH & Co KG

[2016] UKPC 20, Privy Council, Lord Neuberger, Lord Mance, Lord Clarke, Lord Sumption and Lord Toulson, 19 July 2016

2012 年 5 月 25 日，答辯人擁有的「Cape Bari」號船舶（「該船舶」）抵達上訴人的碼頭裝載一貨櫃的原油。進入碼頭前，該船舶的船長代表答辯人簽署了兩份協議，其中一份是規管答辯人使用泊位的「使用條款」（「使用條款」）。不久，該船舶在當地駕駛員領航下與上訴人的海上泊位碰撞，導致嚴重損毀，報稱損失約 2,200 萬美元。

答辯人認為其無須負責全部 2,200 萬美元的損失，因為根據《1976 年海事索賠責任限制公約》（「該公約」），答辯人有權限制其法律責任於若干金額，而該公約已藉《1989 年商船（海事索賠責任限制）法》（「該法例」）納入巴哈馬法律。然而，上訴人認為答辯人實際上已放棄該限責權利，因為其簽署的使用條款當中規定，答辯人須負責上訴人就該船舶使用碼頭而招致的「全部及任何損失、損害賠償、費用及開支」。

樞密院指出，船東是可以放棄該公約下的法定限責權利的。不過，若要放棄此項權利，所倚賴的條款必須清楚言明此意。訂約方放棄的權利越重要，措辭就必須越清晰。在本案中，若對有關條文作出真正解釋，答辯人並無退出該公約及該法例，因為條文並無提及這兩份法律文據。條文的作用只是要求答辯人負責確保上訴人不受損害，而這項責任的上限為該公約的法定限額。





**Connect Shipping Inc and Another v Sveriges Anfgartygs Assurans Forening
(The “Renos”)**

[2016] EWHC 1580 (Comm), Queen’s Bench Division, Commercial Court, Mr Justice Knowles, 1 July 2016

「Renos」號船舶（「該船舶」）因引擎室起火，火勢蔓延以致造成嚴重損毀。船東（「索償人」）發出委付通知（notice of abandonment），要求被告保險公司按推定全損的基礎作出彌償，亦即在維修該船舶的成本高於船舶現值的情況下可獲得的補償。但保險公司不同意，認為索償人只應按部分損失的基礎獲得彌償。

在判斷索償人是否可按推定全損的基礎獲得彌償時，法院須首先確定索償人是否太遲發出委付通知。根據英國《1996 年海事保險法》（《海事保險法》）第 52(3) 條，受保人必須在收到可靠的損失資料後合理地努力發出委付通知，但假如資料可疑，受保人可享有合理的時間作出查問。考慮到此案案情複雜，而索償人從不同的富經驗人士獲得的預計維修費用資料並不一致，法院認為索償人已符合合理地努力發出委付通知的要求。

接下來的問題是，索償人是否有權追討在發出委付通知前產生的維修費用。法院不接納被告保險公司就此問題提出的兩個論點。第一：保險公司指委付通知發出前的費用不包括在推定全損的範圍內，因為受保人本應可在更早階段、在看來將來可能要求按推定全損基礎索償時便發出「保護式委付通知」，但法院不同意。法院認為，發出「保護式委付通知」的風險是索償人可能會受到其過早作出的委付決定所約束，因為此通知一經保險公司接納，便不可撤銷。第二，法院裁定保險公司錯誤地假設《海事保險法》第 60 條中「將來」一詞僅指提出委付通知之後的期間。

因此法院裁定，法院並無理據限制索償人僅可追討在發出委付通知之後產生的費用。索償人有權討回在發出委付通知之前產生的費用，以及在發出委付通知之後產生的若干費用。



Saga Cruises Bdf Ltd and Another v Fincantieri Spa

[2016] EWHC 1875 (Comm), Queen's Bench Division, Commercial Court, Sara Cokerill QC, 29 July 2016

本案涉及兩宗不同的申索，兩宗申索均源於 Saga Cruises (「船東」) 與 Fincantieri SPA (「船塢」) 訂立的一份合約。根據該合約，船塢負責為船東的「Saga Sapphire」號遊船 (「該船舶」) 的承辦維修、翻新及裝修工程 (「該工程」)。

第一宗申索：同時延誤

第一宗申索由船東提出，就該工程延誤竣工約 14 日追討算定損害賠償。但船塢認為，延誤是由於兩件同時發生的事件造成的，船塢只須就其中一事件負責，因為另一事件的責任在於船東，因此船塢無須賠償。但法院不接納船塢指船東延誤的觀點，認為船塢須為延誤負上全責。法院認為，船東的延誤已包含在船塢的延誤之內，因此船東的延誤對於竣工日期並無影響。換言之，船東的延誤並無對竣工造成 (未計算在船塢的延誤之內的) 額外延誤，因此船塢須向船東支付算定損害賠償。

第二宗申索：船塢違反責任

第二宗申索涉及船塢被指違反責任。船塢交還該船舶予船東後，船東以光船出租方式把該船舶出租予第三方遊船營運者，但該船舶在船廠大修後不久便故障，成因是潤滑油冷卻器故障。第三方遊船營運者認為該損失應由船塢負責，因為船塢未有履行在與船東訂立的合約下的責任。

法院認為，船塢對船東負有責任，須採用合理的技能及謹慎措施來清潔潤滑油冷卻器，並檢查和通知船東潤滑油冷卻器是否有任何不妥，但船塢違反了上述責任。根據案情，沒有證據顯示船東就船塢處理冷卻器的工作可能引起的申索作出過任何妥協。此外，船東蒙受的所有損失都是「在事情正常過程中自然地」發生的，因此是直接損失，而非該合約範圍以外的相應而生的損失。

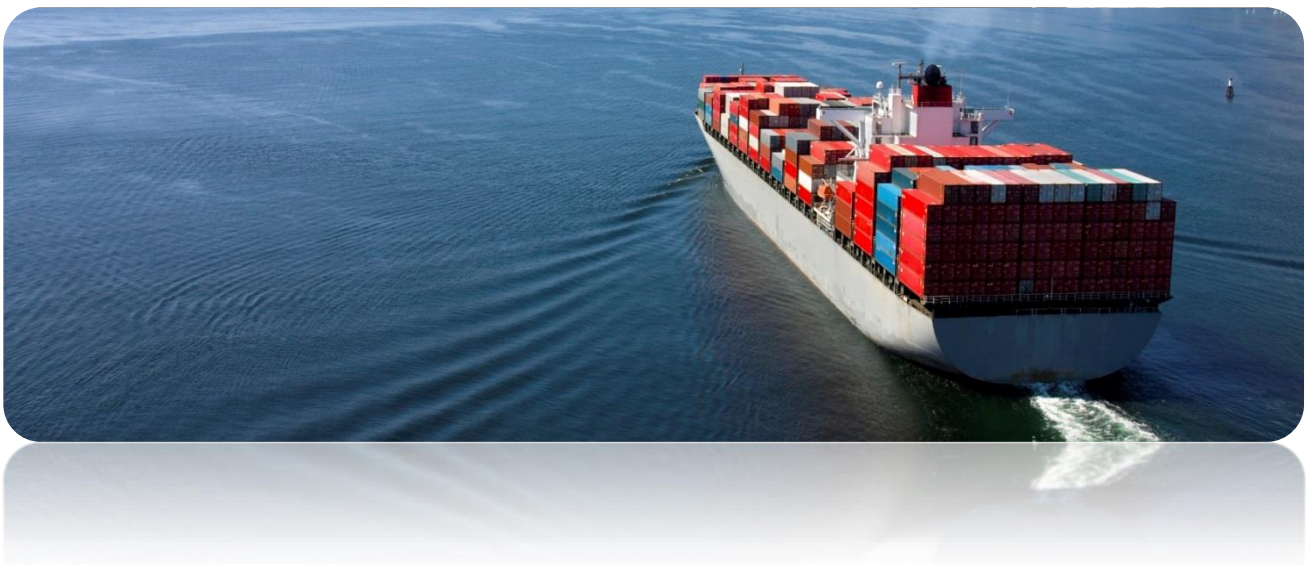


***Saga Cruises Bdf Ltd and Another v Fincantieri Spa* (續)**

[2016] EWHC 1875 (Comm), Queen's Bench Division, Commercial Court, Sara Cokerill QC, 29 July

雖然法院裁斷船塢違反責任，但卻裁定第二宗申索的因果關連不足而不成立。經衡量各方的可能性，法院認為，即使船塢已妥善地履行責任，也不會發現原來冷卻器需要更換喉管。沒有證據顯示船塢應該注意連船東都沒有察覺的情況並通知船東。

因此，船塢只須就延誤交還船舶的日數支付算定損害賠償，無須賠償船東因該船舶故障而蒙受的損失。



面對韓進清盤，韓進的貨主及 / 或債權人可以怎樣自保？

背景

全球最大的航運公司之一韓進海運（「**韓進**」）倒閉，對環球航運業界造成的影響持續。約兩星期前，韓進的發言人表示該公司旗下 98 艘貨櫃船中，44 艘被拒進入上海、悉尼、漢堡等港口。亦

有傳媒報導，韓進在香港主要靠泊的碼頭香港國際貨櫃碼頭公司，要求韓進所承運貨物的貨主支付港幣 10,000 元處理費及一筆額外按金，才能提貨。

韓進清盤的最新進展

2016 年 8 月 31 日	韓進向首爾中央區域法院申請接管令。
2016 年 9 月 1 日	首爾中央區域法院頒令韓進在南韓展開公司更生程序。
2016 年 9 月 5 日	韓進在美國申請破產保護令，以免其船舶被扣押，及防止債權人在美國控告韓進。
2016 年 9 月 6 日	韓進尋求讓其滯留船舶在亞洲及歐洲港口卸貨，獲得 9,000 萬美元財務援助。
2016 年 9 月 7 日	韓進在美國獲發臨時破產保護令。
2016 年 9 月 10 日	美國破產法庭法官發出保護令，容許韓進的船舶靠泊美國港口而不會被扣押。
2016 年 9 月 16 日	新加坡高等法院發出臨時擱置令，承認南韓的公司更生程序，禁止韓進的船舶在新加坡被扣押，並准許韓進的船舶在新加坡港口卸貨。

韓進的貨主及 / 或債權人受到甚麼影響？

截至 2016 年 8 月，根據海運諮詢機構 Alphaliner 的資料，韓進在世界各地的船隊共有 98 艘貨櫃船、約 44 艘散裝貨船和油輪以及 11 個專用貨櫃碼頭。雖然韓進的市場佔有率相對較小，但其破產仍可能影響超過 600,000 個標準貨櫃的運載力，對貨

主的經營有不利影響。

雖然韓進已在美國及新加坡等國家申請破產保護令，但其資產在其餘大部分司法管轄區仍不受保護。港口及碼頭營運商因擔心不獲付款，相信會陸續拒絕韓進的船舶靠泊，令該等船舶在港外滯留，貨物交付受阻。這可能導致交貨嚴重延

誤，甚至擾亂整個供應鏈的運作，易腐貨物的貨主潛在損失可能更大。

付運人、貨主或其他受影響人士可就延誤交貨提出訴訟嗎？

理論上，等候交貨的貨主或付運人可向韓進及 / 或其他人士追討因延誤交貨而產生的損失。因此，貨主或受影響人士應仔細檢查與韓進（或與韓進有船舶共享安排的其他承運人）簽訂的現有協議，以評估是否可向韓進或其他承運人提出申索。話雖如此，由於韓進欠債超過 53.7 億美元，即使在韓進沒有獲得破產保護令的司法管轄區成功控告韓進，也難以強制執行裁決。暫時來說，付運人及貨主宜盡快與新的承運人重新洽談運送安排或交還貨物，以免招致進一步損失。

貨主或受影響人士可否申請扣押韓進在香港的船舶及 / 或資產？

香港並無與南韓簽訂雙邊條約，以承認在南韓進行的公司更生程序。此外，在 *The Convenience Container & Others* [2006] 3 HKLRD 610 一案中，法院裁定，雖然被告人在新加坡進行自願清盤，但原告人有權扣押被告人在香港的船舶。因此，債權人、付運人及 / 或受影響的貨主可申請扣押韓進在香港的船舶，作為申索的抵押，同樣也可強制執行韓進在香港的資產。然而，韓進的船舶不知是否會到達、何時到達香港，而且韓進在世界各地負債累累，大概也沒有甚麼資產在香港可供債權人、付運人及 / 或貨主強制執行。無論如何，債權人、付運人及貨主最好立即徵詢法律意

見，以保障自己的權益及爭取最大的索償機會。

貨主可提出保險索償嗎？

根據達信保險顧問有限公司 (Marsh & McLennan) 最近發表的報告，韓進的倒閉將會令各界關注受影響人士是否獲得足夠保障，因為海運貨物保單的一項常見不保條款，即「不保承運人清盤」條款（協會貨物條款 A、B 及 C 第 4.6 條），明文拒絕賠償因船東及船舶營運者清盤或財務違約引起的損失、損害或開支。因此，視乎海運貨物保單的條款，如果在韓進船舶上的貨物是因韓進清盤而延誤以致受損或損失，付運人及貨主可能難以根據貨物保單提出保險索償。然而，上述協會貨物條款往往只是起點，保單條款還可能按個別情況而作出多項修訂及更改。因此，付運人及貨主如有意提出保險索償，則應檢查其海運保單，以確定是否獲得足夠保障。

韓進清盤事件展望

在南韓中央地區法院於 2016 年 9 月 1 日頒令韓進展開公司更生程序後，南韓政府成立了專責小組監察事件，以確保在必要時採取適當措施，韓進的行政總裁 Seok Tae Soo 須於 2016 年 11 月 25 日前向法院提交拯救方案。同時，有傳韓進的最大競爭對手現代商船有限公司（「現代」）正考慮在國有的韓國產業銀行的支持下，收購韓進的部分船舶及資產。不過，現代跟韓進一樣面對資金問題，最近亦宣布重組方案，計劃發行約港幣 1.39 億元的可換股債券。

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