



## 本期專題

### 船東須為船舶性能欠佳負上多少責任？

#### 引言

租船合同往往載有性能保證條款，以確保船舶在合同期間性能良好。然而，船舶有時需要在不利的條件下操作，以致船東難以履行在租船合同中所承諾的船舶性能水平，從而可能構成違反租船合同。即使這種情況是由於船東遵守定期租船人的指示而導致，船東仍須向定期租船人支付損害賠償。

最近在 *Imperator I Maritime Company v Bunge SA and Bunge SA v C Transport Panamax Ltd ("The Coral Seas")* [2016] EWHC 1506 (Comm) 一案中，英國高等法院審視了租船合同中的持續性能保證條款，裁定即使船舶的性能欠佳是由於

定期租船人指示船舶逗留在熱帶水域而間接導致，船東仍須負責。

#### 背景

本案涉及的船舶為「Anny Petrakis」號，後改名為「The Coral Seas」（「該船舶」），其船東為 Imperator I Maritime Company（「船東」）。根據經修訂的 NYPE 格式的定期租船合同，該船舶由前船東出租予 Bunge SA（「主租船人」）約 23 至 25 個月，主租船人再以背對背條款（租金除外）轉租予 C Transport Panamax Ltd（「轉租船人」）。其後，該船舶的擁有權再根據另一份協議轉讓予船東。

租船合同載有以下條款：

- 1. 船舶描述：**「在良好天氣狀況下，及不超過蒲福氏風級表四級風力、道格拉斯海浪表三級海浪及沒有逆流的平靜海面上，以船用燃油規範 ISO 8217:2005 (E)RMG 380 約 33.5 公噸燃油，加船用燃油規範 ISO 8217:2005 (e) DMA 約 0.1 公噸燃油，壓艙航速約 14.5 海浬 / 滿載航速約 14 海浬.....」[轉租船合同的相應條文則為「.....不超過蒲福氏風級表 4 級風力、道格拉斯海浪表 3 級海浪及無水流及 / 或湧浪的負面影響（原文如此）...」]；
- 2. 航速條款：**「在本租船合同期間，船東保證，在良好天氣狀況下，及不超過蒲福氏風級表四級風力、道格拉斯海浪表三級海浪及沒有逆流的情況下，船舶在所有海上通道、在海上浮標之間能夠維持並必須維持上述第 29(a) 條所述的平均速度及耗油量。」[轉租船合同的相應條文則為「.....不超過蒲福氏風級表 4 級風力、道格拉斯海浪表 3 級海浪及沒有逆流（原文如此）...」]
- 3. 天氣定航及航速 / 燃油不足條款：**「在租船人指明的航程中，租船人可向船長提供航道意見 [轉租船合同則訂明「可提供航道或同等意見」]。船長應遵守租船人選擇的定航服務的匯報程序.....」

根據租船合同及轉租船人的指示，該船舶須在巴西停靠一個月裝卸貨物，然後前往中國。根據轉

租船人的指示，該船舶先在巴西的普亞莫雷（Praia Mole）卸貨，然後前往巴西的瓜巴島。

然而，該船舶一離開瓜巴島，性能即大幅下降，須在雅加達緊急補充燃油，再開往新加坡進行水底檢查。水底檢查發現，該船舶因為在瓜巴島附近的熱帶水域長時間逗留，螺旋槳長滿海底生物，導致性能下降。

在水底清理螺旋槳後，該船舶便依照轉租船人的指示前往中國，完成租船合同下的航程。

其後，轉租船人以船東違反租船合同內航速條款的持續性能保證為理由，從船租中扣除損害賠償；主租船人亦對船東採取相同做法。船東於是對主租船人提出仲裁，追討被主租船人扣除的船租，主租船人亦以相同理由對轉租船人提出仲裁。

### 爭論點

在仲裁及船東其後向高等法院提出的上訴中，雙方的爭論點是：在定期租船合同中，若船東向租船人承諾船舶將於整個租船期間維持某性能水平，但租船人指稱船東違反上述承諾，船舶未達承諾

的性能水平，那麼，若船東能證明船舶性能未如承諾是因為遵照租船人的命令所致，是否可構成抗辯理由？



### 仲裁庭的裁決

仲裁庭作出了以下事實裁決：

1. 該船舶沒有維持保證航速，令航程延長了 90.345 小時；
2. 該船舶航速下降的原因，是因為船體及螺旋槳長滿海底生物，而這些海底生物是船舶在瓜巴島的熱帶水域長時間逗留期間所產生的；及
3. 船體長滿海底生物不能被視為異常或預期以外之事，反而是在正常營商過程中發生的正常損耗。

仲裁庭裁定轉租船人勝訴，駁回船東的申索，理由是船東已在租船合同下承擔了可能因遵守轉租船人的合法指示導致的船舶性能欠佳的風險。

船東認為仲裁員的論證不當，提出上訴。

### 高等法院的裁決

船東在庭上表示，仲裁庭的裁決與《Time Charters》(2014 年第七版，第 3.75 段) 的下列陳述相悖，故並不正確：

「如船東就船舶的性能作出一項持續承諾，而船舶確實性能欠佳，若船東能證明船舶性能欠佳是因為船東遵守租船人的命令所致，則可構成抗辯理由：見 *The Pamphilos* [2002] 2 Lloyd's Rep 681 第 690 頁 Colman 法官的判詞。在該案中，船舶未能達到承諾的性能，是因為在船體長了海底生物，而這是因為船東遵照租船人的命令在熱帶港口停留 21 日所致的。」

然而，法院不接納船東的主張，理由如下：

1. 航速條款屬於廣泛和無制約的條款，顯然不只適用於船體及螺旋槳清潔的船舶，而是對該船舶實際持續性能的保證。
2. 各方明確約定，該性能保證僅適用於天氣良好狀況下的航程，但並無排除在熱帶水域長時間逗留等情況。因此，以船東主張的方式解釋保證條款，並不符合雙方意願。
3. 船體長了海底生物，是根據定期租船人命令營商的正常事件。

因此，法院認為，即使該船舶是因為船東遵照轉租船人的指示導致正常耗損而性能欠佳，持續性能保證仍然適用。法院特別指出，《Time Charters》第 3.75 段範圍過於廣泛，即使船東能證明船舶性能欠佳是因為船東遵守租船人的命令所致，亦不構成抗辯理由——除非性能欠佳是因為船東並無在合約內承擔而應獲得租船人彌償的風險所造成。

### 總結

本案提醒船東，即使船舶須按照定期租船人指示在不利環境和條件下操作，定期租船人仍享有租船合同下的性能保證的利益。船東如希望避免在此類情況下承擔責任，則應限制性能保證條款的



範圍，在船舶須按照定期租船人指示在不利環境和條件下操作的時候，不予保證。



### 英國脫歐對航運業有何影響？

2016 年 6 月 23 日英國舉行公投，結果決定退出歐盟（「脫歐」）。這次歷史性的公投激起支持和反對脫歐陣營人士的激烈爭辯，而公投結果亦令人關注在商業和法律上，脫歐對航運業界有甚麼潛在影響。



外界擔心，英國脫歐可能會導致涉及航運業界的英國法律出現翻天覆地的改變，例如，某些由歐盟機構制定而自動納入英國法律的法律，或歐盟法院就貿易、調解爭議、保險、合約、競爭法及與非歐盟成員國訂立的貿易條約作出而原本適用於英國的裁決及裁定，日後可能需要修改。不過，由於英國仍有兩年時間確定在相關脫歐條約下的具體退出條款，因此要估計英國脫歐對航運業界的影響，目前言之尚早，實際情況亦要視乎英國、歐盟及個別機構之間的關係。

### Dynagas 與中國船廠簽約建造兩艘氣化船舶

希臘富商 George Prokopiou 擁有的 Dynagas 公司，最近與滬東中華造船（集團）有限公司簽訂首份新造船隻合約，在中國建造液態天然氣浮式氣化及儲存裝置。該船舶排水量 17-18 萬立方米，能進行液態天然氣的氣化轉讓，以及用作一般運載液態天然氣的貨船，預計 2019 至 2020 年左右交付。Prokopiou 先生表示，該船舶能令全球 120 個港口享有「極佳的靈活性和兼容性」。



### 香港冀與希臘航運業界加強合作

香港政府於 2016 年 4 月成立了香港海運港口局，目標是提升香港作為領先國際航運中心的地位。為與希臘航運業界建立更緊密的關係，最近香港海運港口局與希臘海事及島嶼政策部長達成共識，雙方同意研究就兩地海事人員的交流簽訂諒解備忘錄。據報，寧波港口去年的表現已超越香港，因此，這次與希臘的合作被視為是香港政府決心穩固香港在航運業界地位的舉措。

### 南海爭議仲裁中國敗訴

海牙常設仲裁法院（「仲裁庭」）近日就南海爭議裁定菲律賓勝訴，中國的「九段線」主張無效。專家相信，是次仲裁裁決無疑會令區內局勢緊張，亦令人憂慮航運業界能否享有在公海航行的自由。事實上，在是次裁決結果公布前，中國已強硬表明假如仲裁庭裁定中方敗訴，中國或會退出《聯合國海洋法公約》。亦有報導指有離岸船隻在南海被中方船隻騷擾。

不過，暫時未有跡象顯示是次裁決對東南亞的商船造成直接影響。在受影響海域附近的國家之中，新加坡是最大的航運樞紐，相信在區內佔有最大利益。新加坡當局表示：「我們強烈支持以國際法律為基礎，維持及保護各國權利和權益。」



**NYK Bulkship (Altantic) NV v Cargill International SA (The "Global Santosh")**

[2016] UKSC 20, Supreme Court, Lord Neuberger, President, Lord Mance, Lord Clarke, Lord Sumption and Lord Toulson, 11 May 2016

NYK Bulkship (「**NYK**」) 以 Asbatime 格式的定期租船合同向 Cargill International SA (「**Cargill**」) 出租一艘船舶。Cargill 再按航次租船合同把該船舶轉租給 Sigma Shipping Limited。該船舶運載由 Transclear SA (「**Transclear**」) 售予 IBG Investment Limited (「**IBG**」) 的水泥。根據 Transclear 與 IBG 訂立的銷售合約，IBG 若延誤卸貨，則須向 Transclear 支付滯留費。由於 IBG 的卸貨機故障及其他原因導致港口擠塞，船舶在抵達港口後兩個月才能到達泊位。然而，Transclear 為向 IBG 追討滯留費而取得了扣押令，但卻在命令中誤把該船舶列為扣押對象。該命令禁止 IBG 卸貨。Cargill 拒絕向 NYK 支付扣押期間的船租。

根據定期租船合同第 49 條，該船舶被扣留或扣押的期間不屬租賃期，除非該扣留或扣押是「租船人或其代理人的任何個人行為、不作為或過失造成的」。因此，問題關鍵是究竟該船舶被扣押是否由 Cargill 的「代理人」造成的。

英國上訴法院推翻仲裁庭的裁決，裁定 IBG 是 Cargill 的「代理人」，因此第 49 條適用。然而，最高法院以大多數裁定 Cargill 上訴得直，裁定第 49 條不適用，Cargill 無須向 NYK 支付船舶扣押期間的船租，理由如下：

1. 廣義而言，「代理人」一詞包括「利用根據合約直接或間接從租船人所得的便利」的人士。因此，定期租船人的權利及責任亦隨著連串合約轉傳至 Transclear 及 IBG，代 Cargill 行使及履行其於定期租船合同下的權利和責任。
2. 扣押一事與分判商（作為 Cargill 的代理人）的職能並無充分關連。由於 Cargill 在定期租船合同下的責任是在任何特定時間「自行承擔費用處理所有貨物」，Cargill 無須為 Transclear 與 IBG 在與定期租船合同無關的轉租合同下的滯留費糾紛承擔責任。

至於上訴法院先前制訂的測試準則，即有關扣押是否可歸因於定期租船人的責任範疇內的事宜，亦被最高法院推翻。



***FSL-9 Pte Ltd v Norwegian Hull Club (The “FSL New York”)***

[2016] EWHC 1091 (Comm), Queen’s Bench Division, Commercial Court, Mr Justice Blair, 10 May 2016

一艘化學品油輪在裝卸貨品期間受損，導致部分貨物損毀。船東及租船人互向對方提出索償，船東更威脅扣押租船人的船舶。結果雙方透過發出三封承諾書彼此作出保證，以解決事件。其中一封 350 萬美元的承諾書是由 Norwegian Hull Club (租船人的保賠協會，下稱「協會」) 向船東發出，當中載有以下條文：「茲同意，若保證金金額合理地被視為過高或不足以充分保證船東的合理索償，在此情況下，租船人及船東均可提出申請。」其後船東認為承諾書所述的保證金金額不足，要求協會提供額外保證金，但被拒絕。因此，船東倚賴承諾書中的「可提出申請」條文要求法院作出簡易裁決，命令協會增加保證金金額，而協會則申請剔除船東的申請。

因此，本案的爭論點是：承諾書的受益人在本案的情況下是否有權向協會提出訴訟？法院裁定協會勝訴。法院指出，承諾書中的「租船人」不可被解釋為「租船人及 / 或其保賠協會」，因為在承諾書的其他地方，「租船人」僅指「租船人或相聯公司 / 實體」。因此，承諾書的受益人並無控告協會的直接權利。





***Neon Shipping Inc v Foreign Economic & Technical Corporation of China and Another***

[2016] EWHC 399 (Comm), Queen's Bench Division, Commercial Court, Mr Justice Burton, 2 March 2016

買賣雙方訂立了一份建造散裝貨船的造船合同（「該合同」）。合同訂明保修期為交付日期起計 12 個月，並規定如欲就船舶的缺陷提出索償，須在保修期結束後 30 日內發出通知。買方指貨物起重機有缺陷，但當時保修期已過，買方亦沒有發出通知。在仲裁中，買方認為該合同載有關於適合特定用途的隱含條款，而且時效期限不適用於在船舶交付後提出的索償，但不獲仲裁員接納。買方提出上訴。

法院駁回買方上訴。法院指出，仲裁員裁定 12 個月的時效期限適用，藉以禁止所有未於指定通知期內提出的申索（包括買方的申索），是正確解釋該合同。法院認為法院並不需要劃分哪些索償不受時效期限限制。

雖然買方因時效期限已過而不能提出索償，但法院表示，關於適合特定用途的條款只要與合同的其他條款沒有抵觸，則可被視為隱含於造船合同。因此，在訂購貨物作其正常用途的情況下（包括建造船舶作標準營商用途），關於適合特定用途的隱含條款可以適用。然而，關於適合特定用途的條款是否與合同的其他條款一致，以被視為隱含於合同內，則須視乎個別案件的案情而定。



### 限制責任基金是甚麼？

根據《高等法院規則》第 75 號命令，船東或其他人士可以透過成立限制責任基金，以限制他們就船舶或其他財產而被索償的法律責任，這是《1976 年海事索賠責任限制公約》（「公約」）賦予的一項權利。根據香港法例第 434 章《商船（限制船東責任）條例》（「該條例」）第 12 條，公約的條文在香港具有法律效力。

#### 透過限制責任基金可限制甚麼法律責任？

根據該條例第 15 及 16 條（提述公約第 2 及第 3 條），在香港，以下索償不可納入限制責任基金：

1. 就根據《商船（油類污染的法律責任及補償）條例》（第 414 章）第 6 條須承擔的任何責任而言，關於油污損害的索償，而油污損害是 1969 年 11 月 29 日的《國際油污損害民事責任公約》或該公約已生效的修訂或議定書所指的油污損害；
2. 憑藉《核材料（關於運載的法律責任）條例》（第 479 章）第 3 或 4 條提出的索償，受任何國際公約或國家法例所規限的索償，而該等國際公約或國家法例是管限或禁止限制對核子損害所承擔的責任的；及
3. 關於打撈、清除或銷毀任何沉沒、失事、擱淺或被棄船舶（包括在該船上或曾在該船上的任何物件），或使之無害等作業的索償，但行政長官根據該條例第 15(1) 條作出命令除外。

而公約提述的所有其他索償，包括以下索償，均可成為透過限制責任基金限責的索償：

1. 關於在船上發生的或與船舶營運或救助作業直接相關的人身傷亡或財產滅失或損壞（包括對港口工程、港池、航道和助航設施造成的損壞），以及由此引起的相應損失的索償；
2. 關於海上貨物、旅客及其行李運輸上的延誤造成損失的索償；
3. 關於與船舶營運或救助作業直接相關的、由侵犯非合約權利的行為造成其他損失的索償；
4. 關於清除或銷毀船上貨物，或使之無害等作業的索償；及
5. 責任人以外的其他人，為避免或減少責任人按照本公約可予限制責任的損失採取某些措施，而就該等措施提出的索償，以及就因此項措施造成進一步損失而提出的索償。

應注意的是，根據 *Fong Yau Hei v Gammon Construction Ltd* (2008) 11 H.K.C.F.A.R. 212 一案的裁決及公約第 4 條，對於在船上或關於船舶操作造成的人身傷亡，如證明有關損傷是由於任何人的個人行為或不作為所致，而該人是有意圖造成該損傷，或罔顧而明知很可能導致該損傷，該人則不能限制其法律責任。

## 誰可申請限制責任基金？

根據公約，船東、救助人、租船人、船舶管理人及經營人均有權申請，以限制其法律責任。該條例第 13 條規定，公約中「船」、「船舶」( ship ) 一詞包括：(i) 設計供在水中或水面上操作的氣墊船；及 (ii) 任何已下水並準備作為船舶或船舶一部分的供航行用的結構物（不論是已建成或在建造中的）。根據該條例第 14 條，不論有關船舶是否可在海域航行，根據公約限制責任的權利同樣適用。

## 怎樣申請限制責任基金？

《高等法院規則》第 75 號命令第 37 條規則規定，要展開限制責任的法律程序，須由有權限制責任的人士或其代表提交一項對人令狀。該令狀必須把對申請人有索償的人士列為其中一名被告人，而且必須把令狀送達最少一名被告人。假如被告人在香港境外，申請人可根據《高等法院規則》第 75 號命令第 4 條規則申請在香港境外送達令狀。

成立限制責任基金時，申請人須向法院支付根據該條例第 17 條及公約第 6 條計算的金額。對於噸位不超過 2,000 噸的船舶，人身傷亡索償的最高金額為 200 萬計算單位(以 2016 年 7 月 20 日計，

約為港幣 21,490,000 元)，其他索償則為 100 萬計算單位(以 2016 年 7 月 20 日計，約為港幣 10,745,000 元)。

在令狀指明的其中一名被告人確認收到令狀後，或在認收期限後 7 日內各被告人仍沒有確認收到令狀時，申請人可發出傳票連同佐證的誓章，向法院申請頒令，根據《高等法院規則》第 75 號命令第 38 條規則限制申請人的法律責任。此傳票須在提訊日期前 7 日內送達已確認收到令狀的被告人。

在審閱申請及佐證材料後，司法常務官會決定是否應頒布限制責任判令以及適當的限制金額。如在限制責任令發出後，仍有被告人未列於令狀上，申請人應依照《高等法院規則》第 75 號命令第 39 條規則，在三份報章刊登有關限制責任訴訟的告示。

## 可以用承諾書成立限制責任基金嗎？

在英國，除了向法院付款，申請人還可透過提供認可擔保書（包括但不限於由船東的保賠協會提供的承諾書）來成立限制責任基金（*Kairos Shipping Limited v Enka & Co LLC [2014] 1 All ER (Comm) 909*），但未知香港法院會否採納這種安排。

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 © 2016

