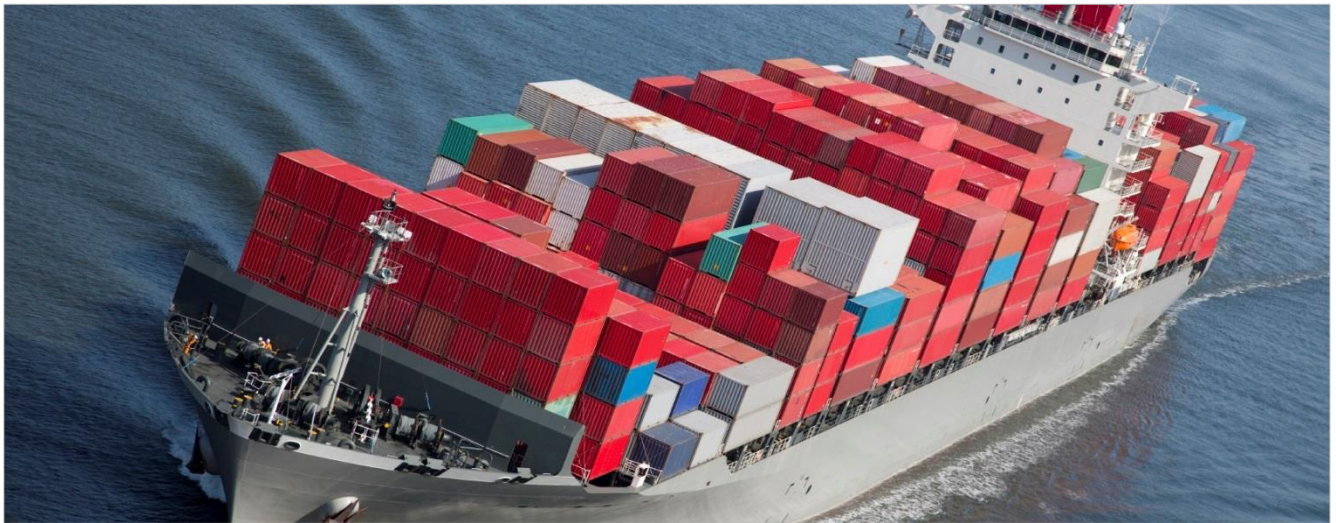




本期專題

船東限責令——幾乎無可爭辯的權利

簡介

在海事法律程序中，基於公共政策，船東往往有權就某些海事申索限制其承擔的責任。船東若要限制責任，在潛在申索中獲得最大保障，便需要根據《商船（限制船東責任）條例》（香港法例第 434 章）（「該條例」）取得責任限制判令（decree of limitation，「限責令」）。然而，在某些情況下，限責令是可被撤銷的。近期在香港案件 *Floata Consolidation Ltd v Man Lee Hing (Hong Kong) Vehicles Ltd and others* HCAJ 178/2014 中，法院便重提了關於在海事申索中索償人要求撤銷限責令的法律原則。

背景

本案的背景簡述如下：於 2014 年 3 月 23 日清晨，原告人擁有的「FLOATA 97」號躉船（「躉船」）正在執行中流作業，即在南丫島北碇泊處在「Heung-A Singapore」號船舶（「該船舶」）旁邊裝卸貨櫃，期間發生了事故，有貨櫃跌落到該船舶，亦有貨櫃跌落海中（「該事故」）。

於 2015 年 3 月 11 日，原訟法庭應原告人的申請，就該事故向原告人發出了限責令。其後，其中一名索償人張先生（音譯）申請頒令撤銷該限責令，他聲稱是事故中一個跌落海中的貨櫃內載貨物的貨主。

撤銷限責令的原則



撤銷限責令的法律基礎是《1976 年海事索賠責任限制公約》(「公約」)，公約根據該條例第 12 條在香港具有

法律效力。公約第 1 條及第 2 條規定，某些針對船東及救助人的申索須有責任限制。然而，第 4 條進一步規定「如證明引起索償的損失，是由於責任人的故意或明知可能造成損失而罔顧後果地作為或不作為造成的，責任人無權限制其責任」。

經參考案例，法院認為，索償人若尋求撤銷限責令，便有責任向法院證明，有充分的表面理由相信有關損失 (i) 是由於船東的個人作為或不作為造成的；及 (ii) 船東故意或明知可能造成損失而罔顧後果地造成的。然而，法院指出，從判例所見，索償人在尋求撤銷限責令時，需要達到「非常嚴格」的舉證要求。

(1) 個人作為或不作為

要撤銷限責令，索償人應首先證明有關損失是由於船東的個人作為或不作為造成的(「**第一項要求**」)。然而，若涉案船東是一間公司(現實中往往如此)，問題可能就沒有那麼簡單。此時，要確定是船東的作為或不作為尤其困難。

在 The Lady Gwendolen [1965] P 294 一案中，船長在濃霧中超速航行導致撞船，爭論點在於擁有船舶的公司(「**船公司**」)在撞船事件中是否沒有「**實際過失或參與**」。法院認為船公司**董事會層面**的管理層有一定過失，是導致撞船的原因

之一，因而裁定船公司有「**實際過失**」。法院進一步裁定，雖然船公司負責船舶營運的運輸部主管並非董事，但其行為可被視為船公司本身的行為。不過，法院亦指出，船長超速航行的過失不能被視為船公司的行為。

在另一宗案例 Meridian Global Fund Management Asia Ltd v Securities Commission [1995] 2 AC 500 中，法院闡述了 The Lady Gwendolen 的裁決，裁定假如某人的行為被視為某公司本身的作為，而要該公司為該人的行為負責，該人必須是該公司背後「作出指示及決定的人士」(directing mind and will)。因此，從一系列的案例清晰可見，就撤銷限責令而言，公司僱員或代理人的過失並不構成該公司本身的作為或不作為。

(2) 明知而罔顧後果的行為

索償人需要證明的第二個要求是，船東實際知道可能造成損失而仍罔顧後果(「**第二項要求**」)。案例顯示，此要求包含兩個獨立而共同的元素：「罔顧後果」及「明知」。因此，假如只能證明有關作為或不作為是罔顧後果，但未能證明是明知的作為或不作為，則不能撤銷限責令。

此外，公約第 4 條的字眼使符合「明知」這項元素更加困難。根據第 4 條，「明知」是明知可能造成「**損失**」。根據案例，索償人需要證明船東能預見**實際產生的損失**，而不僅僅是產生**損失的類別**。就此而言，船東在公約下限制責任的權利可說是「幾乎無可爭辯的權利」。

應用法律原則

法院把上述法律原則應用到本案，認為張先生撤銷限責令的申請，主要是倚賴躉船負責人及 / 或躉船其他船員的作為或不作為。因此，法院認為最關鍵的問題是：船員的作為或不作為是否可被視為公約第 4 條所指的原告人「個人作為或不作為」？

在回答這個問題時，法院認為躉船負責人及其他船員均不是原告人的僱員或代理人，因為他們受僱於另一間獨立的勞工分判商。法院進一步表示，即使他們是原告人的僱員或代理人，他們的作為或不作為亦不能被視為公約第 4 條所指的原告人「個人作為或不作為」。第一，躉船負責人不是原告人的董事或高級管理人員，正如 *The Lady Gwendolen* 所示，船長的作為或不作為並不會單單因為他是船長而變成了船公司的作為或不作為。第二，沒有任何證據顯示，原告人高級管理層內任何特定個人的作為或不作為，可能基於其職能及職責而被視為原告人的作為或不作為。因此法院裁定，張先生未能按照第一項要求確定並證

明原告人的作為或不作為是造成損失的原因，亦未能按照第二項要求證明該作為或不作為是由於原告人罔顧後果而造成的。這就意味著他的申請不成功，限責令不獲撤銷。

影響

本案顯示，索償人如要撤銷限責令，須達到很高的舉證要求。簡言之，除非索償人能夠提出證據證明以下事項，否則法院不會考慮撤銷限責令：

(i) 損失是由於船東的董事或管理層中充分高級的人員（可被視為船東背後「作出指示及決定的人士」）的個人作為或不作為造成的；及 (ii) 損失是由於船東明知可能造成損失而罔顧後果造成的。

因此，索償人如要撤銷限責令，必須仔細考慮，並在提出申請之前取得足夠證據。





航運業信心指數跌至新低

最新調查發現，航運業界的信心指數跌至歷史新低。其中，航運公司多表示不願意在未來 12 個月作投資。以 10 分為滿分，業界信心指數平均僅為 5 分，當中以租船公司對前景最悲觀，信心指數跌至只有 3.9 分。

業界對於噸位過剩問題和乾散貨市場狀況亦表示憂慮。受訪企業表示，市場需求趨勢、競爭和噸位供應是影響企業表現的三大主要因素。



廈門港務控股出售兩台龍門吊機予貨櫃碼頭營運商

為提高其貨櫃碼頭業務的營運效率，廈門港務控股集團有限公司（香港上市公司廈門國際港務股份有限公司的主要股東）將出售兩台膠輪式龍門吊機給其附屬公司廈門集裝箱碼頭集團。

廈門港務控股以原先 1,700 萬元人民幣買入兩台吊機，現以 1,020 萬元人民幣出售。經公開招標釐定交易作價後，廈門集裝箱碼頭集團已支付 300 萬元人民幣訂金，餘款將於資產轉讓協議簽訂後 30 個工作日內支付。



揚子江船業獲工銀租賃六艘超大型礦砂船 5.1 億美元訂單

在新加坡上市的江蘇揚子江船業集團公司最近獲工銀租賃(中國最大國企銀行中國工商銀行的租賃業務分支)批出總值 5.1 億美元的造船合同，承建六艘 40 萬載重噸的超大型礦砂船 (VLOC)，預期於 2018 及 2019 年交付。該六艘船為三大國有船東——工銀租賃、招商局能源運輸及中國遠洋海運——訂購的三十艘超大型礦砂船的其中六艘。

揚子江船業是內地唯一接到這批巨型輪船訂單的民營船廠，其餘均為國有企業的附屬公司，例如上海外高橋造船、青島北海船舶重工及招商局重工(江蘇)。

馬士基航運指 *Safmarine Meru* 號火勢受控

馬士基航運旗下的 *Safmarine Meru* 號貨櫃船與德國 Norddeutsche Reederei H Schuldt 公司旗下的 *Northern Jasper* 號於 2016 年 5 月 7 日在寧波以東約 120 海里相撞。撞船後，*Safmarine Meru* 號船身多處受損並起火，22 名船員得因此棄船。馬士基宣布，火警現已受控，外部救火工作已完成。中國政府部門人員已登船，計劃將船舶移至岸邊。

Safmarine Meru 號於 2006 年建造，運載力為 4,650 個標準櫃，懸掛香港旗航行。



Glory Wealth Shipping Pte Ltd v Flame SA

[2016] EWHC 293 (Comm), Queen's Bench Division, Commercial Court, Mr Justice Teare, 23 February 2016

船東 (Glory Wealth) 與租船人 (Flame) 因一份於 2008 年訂立的包運合同而進行仲裁。船東於 2009 年、2010 年及 2011 年為租船人運載散裝貨物。在 2009 及 2010 年的貨運中，租船人違反包運合同，令船東陷入財政困難，導致船東受到巨額索償，並危及其資產。為保護資產，船東利用其兩名董事擁有的兩間公司為收款人，收取在該包運合同下收到的所有運費。本案乃關於 2011 年的貨運。仲裁庭裁定，船東因其作出的收款安排而沒有蒙受任何損失。船東不服上訴。

法庭裁定仲裁裁決無效。法庭認為，即使船東安排把運費支付予另一公司、不會轉交船東，運費的價值亦不會因而減少。船東有權決定安排運費支付給收款人，收款人只是因為獲船東給予運費，而成為運費的實益擁有人。船東的權利一方面包括收取運費的權利，另一方面亦包括把運費給予他人的權利。船東意圖隱瞞資金一事對本案的裁決無關重要。





The “Bunga Melati 5”

[2016] SGCA 20, Singapore Court of Appeal, Sundaresh Menon CJ, Chao Hick Tin JA and Andrew Phang Boon Leong JA, 29 March 2016

於原告人 (Equatorial Marine Fuel Management Services Pte Ltd) 提出訴訟，追討根據三份燃油合同向被告 (MISC Berhad) 擁有或運營的船舶交付燃油的欠款。與原告人訂立三份燃油合同的是 Market Asia Link Sdn Bhd (「MAL」)，但原告人認為被告實際上才是交易對方，因為 MAL 在所有關鍵時間均以被告的代理人身份行事。而且，原告人認為被告不能否認 MAL 獲授權以代理人身份代其進行交易，因為被告知道 MAL 是以其代理人身份與其所有燃油供應商進行所有交易，但卻袖手旁觀，沒有糾正原告人的誤解，表明被告才是三份合同的真正訂約方。

新加坡法庭裁定，假如一方在法律上 (而不僅是道義上) 有責任向另一方披露，則沉默或袖手旁觀亦構成一種陳述。當一名合理的人 (甲) 預期另一方 (乙) 會在知道甲有誤解時會予以糾正，便產生上述責任。實際結果須視乎案件具體情況而定，法院不宜訂下一般原則。然而，要確立乙負有上述責任，必須證明乙知道甲實際上是基於乙所默許的誤解而行事或繼續行事。在本案中，由於原告人未能證明被告知道 MAL 是以其代理人身份處理業務，因此法院駁回上訴。



NewOcean Petroleum Co Ltd v OW Bunker China Ltd and Another

[2016] HKCFI 492; HCA 381/2015, Court of First Instance, Deputy High Court Judge Le Pichon, 18 March 2016

新海石油有限公司 (「新海」) 與第一被告人丹麥寶運石油 (中國) 有限公司 (「寶運」) 訂立了交付燃油合同。其後寶運清盤，新海便根據合約及以侵佔財產為由，就已交付予第二被告人 COSCO Petroleum Pte Limited (「中遠」) 旗下船舶的燃油追討欠款。新海獲香港法院准許在香港境外送達傳訊令狀予中遠，中遠申請撤銷上述許可。

中遠認為，它與新海並無合約關係，而且新海本身的證據顯示，新海同意可以耗用燃油，因此中遠並無作出侵佔財產行為。但法院認為，新海預期船舶會即時耗用燃油並不等於新海清晰地同意船舶可即時耗用燃油而無須承擔責任。此外，法院認為，寶運與中遠之間並非不可說是已形成代理關係，因此中遠可能須就新海與寶運訂立的合約負責。故此，香港法院有權審理此案，並最終駁回申請。





Yemgas Fzco and Others v Superior Pescadores SA

[2016] EWCA Civ 101, Court of Appeal (Civil Division), Lord Justice Longmore, Lord Justice Tomlinson and Lord Justice McCombe, 24 February 2016

於 2008 年 1 月 11 日，六份提單的貨主確認船上貨物看來狀況良好，將從比利時安特衛普運往也門巴爾哈夫。每份提單都載有一項「首要條款」，規定：「1924 年 8 月 25 日在布魯塞爾簽訂的《統一若干提單規則國際公約》所載並在啟運國通過的《海牙規則》適用於本合同.....」。當船舶駛經比斯開灣，貨櫃移位，導致部分貨物嚴重損毀。

索償人認為，根據上述「首要條款」，納入提單的是 1924 年《海牙規則》而非 1968 年《海牙威士比規則》。在本案中，按照《海牙規則》可獲得的包裹賠償限額將高於《海牙威士比規則》強制採用的賠償限額。

英國上訴法庭裁定，「首要條款」所納入的是《海牙威士比規則》。《海牙威士比規則》在全球廣泛適用，並且在許多國家獲立法通過。在本案中，納入《海牙規則》的提單是在啟運國比利時制訂，而比利時已通過了《海牙威士比規則》。由於條款中沒有反相示意（例如條款的其他地方對《海牙規則》及《海牙威士比規則》作出區分），因此適用的是《海牙威士比規則》而非《海牙規則》。

向公司註冊處登記船舶抵押——何時登記？如何登記？

我們先前討論過，應何時向海事處登記船舶抵押及如何登記。那麼，公司註冊處呢？

甚麼情況下須登記？

我們先前提及過，若抵押人是一間在香港註冊成立的公司，或一間根據《公司條例》（香港法例第 622 章）第 16 部註冊的非香港公司，承押人便應在公司註冊處對抵押人將有關抵押登記為一項押記，因為根據《公司條例》第 334 條，就船舶或船舶任何份額設立的押記屬於「指明押記」，公司必須登記其設立的「指明押記」。

一般而言，指明押記的登記須在押記設立日期後一個月內完成。然而，若有關指明押記是在香港境外設立，並且包括位於香港境外的財產，登記限期則為設立或證明該押記的文書的核證副本（如付出應有努力發送）可經正常郵遞程序在香港收到的日期後的一個月。除非獲法院頒令延長登記期限，否則逾期提交的押記文件將不獲受理。

如何登記？

根據《公司條例》第 335 條，公司必須將已填妥及簽署的表格 NM1「押記詳情的陳述」連同設立或證明押記的文書（如有）（例如契約及全面轉讓書）的核證副本交到金鐘道政府合署 14 樓。

提交表格 NM1 時，須同時繳交指定費用。除提交實體文件外，亦可選擇透過公司註冊處的「註冊易」24 小時電子文件提交服務。登記後，公司將獲發註冊證書，需時約 8 個工作日。如以電子方式提交文件，則會獲發電子註冊證書。

登記船舶抵押有何作用？

登記船舶押記的作用是規範不同押抵之間的先後次序。換言之，即使抵押 A 先於抵押 B 設立，但假如抵押 B 先於抵押 A 登記，抵押 B 將比抵押 A 享有較高優先權。

有關公司或註冊非香港公司如未能登記押記及提交表格 NM1，而該項押記是以其業務或財產所作出的抵押，該項押記則相對於該公司的任何清盤人及債權人而言屬無效。此外，該公司及其負責人（例如董事）亦觸犯《公司條例》第 337 條下的罪行，可被處第 5 級罰款；如屬持續罪行，則



可就該罪行持續期間的每一日另處罰款 1,000 元。

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