



後來，OW Bunker 陷入財政困境，ING Bank N.V.（「ING 銀行」）成為了 OW Bunker 債務的受讓人。由於船東尚未向 OWBM 支付燃油價款，而且在 60 日貸帳期屆滿時該等燃油已經用完，於是產生了爭議：ING 銀行是否有權代表 OWBM 向船東追討貨款？如果該合約屬於《1979 年貨品售賣法》（《貨品售賣法》）所界定的貨品售賣合約，船東便有可能以此為抗辯理由。

上述爭議最初提交仲裁解決，而仲裁庭裁定，由於該合約並非《貨品售賣法》所指的貨品售賣合約，ING 銀行有權向船東要求付款。船東不服仲裁庭的裁決，向英國商事法庭提出起訴。



### 原審裁決

在原審中，爭議的關鍵依然是該合約在訂立時是否屬於《貨品售賣法》所界定的貨品售賣合約。經考慮該合約的特點，尤其是所有權保留條款、付款到期前的貸帳期、船東獲准在貸帳期內耗用燃油、以及部分燃油很可能會在貸帳期屆滿時被耗用，商事法庭認為，該合約的訂約方均明白，燃油的所有權可能從不會轉移至船東。因此，商事法庭確認仲裁庭的裁決，裁定該合約只是一份「燃油供應合約」，並非《貨品售賣法》所指的貨品售賣合約。基於上述原因，商事法庭裁定，儘管所有權欠妥，ING 銀行仍有權向船東收回款項。

### 上訴裁決

船東不服裁決，上訴至英國上訴法院。不過，商事法庭將船東的上訴事宜限於：該合約是否屬於《貨品售賣法》所指的貨品售賣合約，以及 ING 銀行是否可代表

OWBM 就該合約的價款提出索償。以上問題成為雙方在上訴法院的主要爭論點。

### 船東的論點

船東（上訴人）認為，雙方用來表達他們所達成協議的字眼明確表示，他們希望將該合約被視為一份貨品售賣合約，而雙方之間是買方與賣方的關係。由此可見，他們希望該合約受《貨品售賣法》所規限。船東進一步表示，該合約應被理解為一項在某個未來日期將燃油所有權轉移至船東的售賣協議，就本案而言，該未來日期為付款日期。而燃油在該日期到來時可能已不存在這個事實根本無關重要，因為該合約的效力就是具追溯性地轉移所有權。因此，船東認為，由於 OWBM 從未付款給其供應商，燃油的所有權不能轉移至船東，售賣價款亦從未到期應付。基於上述原因，OWBM 就該合約價款提出的任何索償必定失敗。

### 上訴法院的裁決

儘管法院認同，該合約的字眼看來表示雙方擬進行的是燃油買賣，不過，法院不接納船東的論點。就該合約性質而言，法院認為必須以客觀的分析為起點，分析雙方實際上承諾了做甚麼。在本案中，法院認為雙方的承諾並不是以轉移燃油的所有權至對方來換取付款。從該合約的商業背景及上述具體特點所見，雙方承諾的是燃油的交付。

法院亦不接納船東關於追溯所有權轉移的論點，並裁定一旦貨物不存在，便不可能轉移貨物中的產權。法院認為，只要耗用了部分燃油，便不可能轉移該合約所涉及全部燃油的所有權。在此情況下，法院裁定，OWBM（及 ING 銀行）有權追討供應給船東的燃油的款項，而且由於該合約並非貨品售賣合約，OWBM 從未將燃油所有權轉移至船東這一點無關重要。

### 該合約雙重性質

對於該合約的性質，上訴法院不只裁定它並非貨品售賣合約，更進一步裁定，該合約是一份託管合約，根據該合約須向船東交付燃油，而船東作為受託保管人獲准耗用燃油作驅動船舶的用途；同時，該合約亦是一份售賣協議，售賣在付款日期剩餘的任何數量的燃油，以換取金錢代價。值得注意的是，這種「分割」合約的方法並不是在上訴法院才首次提出，之前在仲裁庭及商事法庭均已被提出，但不獲接納。

## 影響



上訴法院確認了仲裁庭及商事法庭的裁決，進一步確定本案中的合約並非貨品售賣合約。由於一

般燃油供應合約的內容普遍與本案中的合約相似，這意味著很多船東將不享有《貨品售賣法》的保障。更甚的是，船東可能被迫支付雙重燃油價款，因為燃油賣方

及其外判商(即實際供應燃油的供應商)均可能有權向船東索償，難怪上訴法院的裁決惹來不少船東批評為不符合商業運作及對燃油買家造成困難。

此外，根據「分割合約」的分析，就付款日期剩餘的燃油而言，燃油供應合約可被視為貨品售賣合約。因此，就燃油供應合約而言，《貨品售賣法》的適用範圍及時間仍然存在不確定性。

而且，正如我們在先前的文章所述，由於香港的《貨品售賣條例》(香港法例第26章)是以英國《貨品售賣法》為藍本而制定的，所以本案的裁決可能會影響在香港進行交易的船東。船東若對其訂立的燃油供應合約的性質有疑慮，應尋求法律意見。

我們且看本案中的船東會否就上訴法院的裁決再上訴至英國最高法院。



### 中國貨櫃吞吐量增幅跌至新低

中國港口協會表示，受到進出口疲弱拖累，中國貨櫃碼頭的吞吐量較去年同期僅增長 0.3%，是 2010 年以來最低的增幅。分析指原因有二：一是中國最大的貿易夥伴美國的經濟放緩，以致對中國的出口貨物需求下降；二是全球經濟前景不明朗，促使保護主義抬頭，從而打擊全球貿易增長。

增長放緩令航運業今年的前景增添不明朗因素，中國港口的貨櫃裝卸量普遍下跌。不過，亦有一些港口在市道低迷下仍能取得可觀的增長，例如寧波舟山港就取代了香港成為 2015 年全球第四大貨櫃港口。

### 馬士基航運亞洲總部落戶香港

全球最大的貨櫃船公司馬士基航運早前計劃縮減地區部總的數目，將亞太區（東南亞及大洋洲）與北亞區（中國、南韓及日本）合併，合併後新的亞太地區總部將設於香港。此舉有助集團簡化及統一流程，精簡企業架構，提高透明度和協調性。馬士基去年已宣布計劃縮減陸上員工規模，並押後對新運載力的投資。





### JES 國際出售旗下造船業務

總部設於中國的造船商 JES 國際將以 50 萬美元的低價，把旗下負債累累的造船業務出售予香港的三諾實業有限公司。三諾實業是一間私人資產及股權重組公司。雖然上述交易將令 JES 國際損失約人民幣 8.502 億元 (1.3 億美元)，但該公司所有潛在投資者均要求公司完全出售造船業務，才願意投資。假如公司無法找到新的可行業務，將有可能被新加坡交易所除牌。

近期造船市道低迷，越來越多中國船廠重組或清盤。在香港上市的熔盛重工 (現稱為華榮能源) 亦正嘗試出售其造船業務。

### 中國遠洋海運集團銳意成為全球頂級航運企業

中國兩家最大的航運企業「中國遠洋控股」與「中國海運集團」已合併為「中國遠洋海運集團」，成為新的龍頭國企。集團宣布，將會建立一支媲美外國競爭對手的中國船隊，在全球貨櫃航運領域佔更重要的席位。

集團總經理萬敏表示，其貨櫃船隊現時的運載力全球排行第四，隨著集團即將新建超大型貨櫃船，預計於 2018 年運載力將增至 200 萬個標準貨櫃，屆時集團將由二級航運企業躍升為一級。目前全球三大航運業者均為外國企業，掌控全球 40% 的運載力；中國遠洋海運集團的新主席銳意扭轉東西半球航運力不對等的情況，而是次合併正好為集團的真正全球拓展鋪路。



**Glencore International AG v PT Tera Logistic Indonesia, PT Arpeni Pra**

[2016] EWHC 82 (Comm), Queen's Bench Division, Commercial Court, Mr Justice Knowles, 29 January 2016

本案各方就租用水上起重機訂立了四份獨立合約。根據該等合約，上訴人可在碇泊處將燃煤裝載上船。各方後來就合約下的付款責任產生爭議，因而進行了兩宗仲裁。船東分別在兩宗仲裁中「就彼等根據本合約提出的申索」及「就根據本合約提出的申索」（無「彼等」一詞）發出仲裁通知書，而租船人在兩宗仲裁中均「就因該 [合約] 而引起的所有爭議」委任了第二名仲裁員。當租船人送達答辯書及反申索書時，該合約訂明的申索時限已過，仲裁庭以大多數裁定上述反申索已喪失時效。

租船人提出上訴。上訴的爭論點是，就英國《1996年仲裁法》（《仲裁法》）第14(4)條而言，在委任仲裁員通知書中提述「申索」或「因該合約而引起的所有爭議」，是否足以中斷計算反申索的時效期限。法院裁定，倘若一項申索及一項反申索是因同一事實而引起，從而導致合約下的帳目對帳或抵銷，就《仲裁法》第14(4)條而言，在委任仲裁員通知書中提述「申索」及「因該合約而引起的所有爭議」，通常已足以中斷計算反申索的時效期限。在本案中，根據合約規定，延誤可以令帳戶產生正數或負數的付款責任，因此，任何申索均很可能屬於應付淨額帳項的性質，而從商業角度，各方應該無意將申索與反申索分開交由不同的審裁處裁決。因此，租船人上訴得直。





***Nolan and 42 others v Tui Uk Ltd***

Central London County Court, HHJ D Mitchell, 15 October 2015

於 2009 年 5 月 2 日，Nolan 太太及其餘 1,699 名旅客乘搭「Thomson Spirit」號郵輪，預計於 2009 年 5 月 16 日抵達紐卡素，但途中至少 217 人包括船員感染腸胃炎，因此部分乘客提出人身傷害索償，亦有部分乘客就違約導致的損害及失望提出索償。若要成功索償，原告乘客必須證明訂約或履約的承運人有過失，而被告人在《雅典公約》下須負上轉承責任。

《1974 年雅典公約》訂明，如果人身傷害是由於或關於船舶的缺陷而引起的，則應假定承運人有過失或疏忽。法官裁定，船舶因清潔不足而出現腸胃炎病毒，並不構成《雅典公約》所指的承運人過失或疏忽，因為公約所指的「船舶缺陷」只應解釋為船舶導航或結構方面的問題，例如設備、駕駛或繫泊故障或失靈等。因此，原告人的申索被駁回。

***Fulton Shipping Inc of Panama v Globalia Business Travel SAU (formerly Travelplan SAU) of Spain (The New Flamenco)***

[2015] EWCA Civ 1299, Court of Appeal (Civil Division), Lord Justice Longmore, Lord Justice Christopher Clarke and Lord Justice Sales, 21 December 2015

原告人 New Flamenco 號遊船的船東根據一份定期租船合同將遊船出租予被告人。被告人就一項延長租船合同兩年的協議提出爭議，並交還船舶。船東把租船人視為提前毀約性違約 (anticipatory repudiatory breach)，並接納把違約視為終止租船合同。在船舶提早交還後不久，船東以 2,370 萬美元出售船舶。由於當時經濟不景，船舶的價值由出售日期至原本交還日期下跌了不少 (差額大約為 700 萬美元)，船東就額外兩年租期的利潤損失追討損害賠償。

英國上訴法院需審理的爭論點是：上述差額是否構成一項利益，從而在減輕及避免損失的原則下，在船東就租船人違約提早交還船舶而提出的索償中應被考慮在內？法院裁定，假如有關利益是在日常業務過程中因違約及減輕索償人的損失而獲得的，則應被考慮在內。法律上並無硬性規定不能把定期租船期間的市場波動列為考慮因素。



### **The “Chem Orchid”**

[2016] SGCA 04, Singapore Court of Appeal, Sundaresh Menon CJ, Chao Hick Tin JA, Andrew Phang Boon Leong JA, Judith Prakash J and Quentin Loh J, 20 January 2016

本案涉及的 Chem Orchid 號船舶由船東 HKC 以轉管租船合同租予 Sejin。該租船協議受南韓法律管轄。由於 Sejin 欠債未償，債權人（答辯人）扣押了該船舶。HKC 要求撤銷答辯人的對物訴訟令狀，理由是不當地援引海事司法管轄權，因為轉管租船合同在令狀發出前已終止。下級法院裁定撤銷扣押，但被上級法院推翻。HKC 進一步提出上訴。

新加坡上訴法院裁定，對於法院的司法管轄權這個爭論點，原告人必須基於事實證明表面證據成立，法庭才會在其後的法律程序中聽取全面證據後考慮該論點。然而，倘若聽取了全面證據，並達到衡量相對可能性的準則，所作出的裁決便會是最終裁決。在本案中，HKC 就司法管轄權提出的質疑只基於誓章證據，即並非基於確鑿的表面證據，HKC 的上訴實際上只是試圖推翻拒絕剔除訴訟的命令。因此，HKC 的上訴被駁回。





### 扣押船舶——何時扣押？如何扣押？

#### 在香港可以扣押船舶嗎？

可以。

#### 甚麼情況下可以扣押船舶？

如一項申索賦予原告人扣押船舶的權利，並已發出對物訴訟令狀，便可以扣押船舶。被扣押的船舶須位於香港海域，而且並未就扣押登錄知會備忘。

如在申請時，產生訴訟因由的船舶的船東還擁有另一艘姊妹船，亦可扣押姊妹船。

#### 甚麼類型的申索可導致船舶被扣押？

如上文所述，並非所有申索都賦予申索人扣押船舶的權利。如要扣押船舶，該申索必須是海事申索。《高等法院條例》（香港法例第 4 章）載列了可扣押船舶的海事申索的完整清單，例如：

- 對船舶的管有或擁有權的申索；
- 就船舶的按揭或押記而提出的申索；
- 就船舶所造成或所受到的損壞而提出的申索；
- 就船舶缺陷所導致的人命損失或人身傷害而提出的申索；
- 就船舶所運送貨物的損失或損壞而提出的申索；
- 因與船舶運送貨物或船舶的使用或租用有關的任何協議而產生的申索；
- 屬於救助、船舶拖曳或領港性質的申索；
- 就供應予船舶作操作或維修用途的貨物或物料而提出的申索；

- 就船舶的建造、修理或設備而提出的申索；
- 船舶的船員就工資而提出的申索；
- 因船舶抵押借款而引致的申索，等等。

#### 如何在香港扣押船舶？

發出扣押令（表格 3）的申請程序載於《高等法院規則》（香港法例第 4A 章）第 75 號命令。

申請人必須查閱知會備忘登記冊，以確定該船舶有沒有針對扣押的知會備忘，並送交一份支持扣押申請的宗教式誓章 / 非宗教式誓詞存檔。該宗教式誓章 / 非宗教式誓詞必須述明申索的性質以及須予扣押的財產的性質（如該財產是一艘船舶，述明其名稱及船籍港）。視申索性質而定，申請人亦可能需要在該宗教式誓章 / 非宗教式誓詞中，述明在對人訴訟中會對該申索負上法律責任的人的姓名、或產生訴訟因由的船舶的東主 / 實益擁有人 / 控制或管有該船舶的人的姓名。

另外應注意的是，如屬外國船舶，而其所屬港口的國家在香港設有領事館，而且申請人是就該船舶的管有權或就船員欠薪而提出扣押的，則必須向領事館發送通知書，並將通知書附於宗教式誓章 / 非宗教式誓詞的附錄。在這些情況下，發出扣押令前必須先獲得法庭許可。



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