



請被駁回提出上訴。本文將集中探討被告人就不當扣押而提出的損害賠償申索。

不當扣押的法律原則

船東如能證實船隻扣押是不當的，就有權獲得損害賠償。根據 *The Evangelimos* (1858) 12 Moo PC 352; 14 ER 945 一案，假如「有關訴訟及扣押是如此不當地提出，或如此欠缺因由或如此欠缺基礎地提出，以致顯示原告人有惡意或嚴重疏忽」，則屬不當扣押（「該測試」）。該測試一方面關乎主觀問題，即扣押方在扣押時是否真正及誠實地相信扣押行為是正當的；另一方面則關乎客觀問題，即在扣押船隻時當時的情況及已有證據。

該測試的重點在於扣押方是否有惡意。惡意可以是實際的，例如有直接證據證明扣押方在扣押船隻時的思想狀態及所信之事；惡意亦可以是推定的，例如當案情如此缺乏理據，以致有理由裁斷有關申索是「不當地」提出的或嚴重缺乏「因由」或「基礎」。根據 *The*



Vasily Golovnin [2008] 4 SLR(R) 994 一案，如扣押方沒有披露重要事實，或傳訊令狀沒有披露合理的訴訟因由，則可推定為有惡意。

裁決

法院裁定該船隻的扣押是不當的：

1. 並無事實及法律基礎支持扣押該船隻；及
2. 原告人在申請扣押令時沒有披露重要事實。

扣押令缺乏事實及法律基礎

原告人的申索只是基於指稱寶運新加坡以被告人的代理人身分訂立該合約，其申索被裁斷為缺乏法律及事實支持。

原告人案情的事實基礎被裁斷為基於錯誤理解。原告人聲稱，寶運新加坡向原告人提供了關於供應航運燃油的重要商業資料，宣稱此舉令原告人認為寶運新加坡是以被告人的代理人身分行事，但法院認為該等重要商業資料實際上是來自原告人而非寶運新加坡。另外，法院參考了原告人與被告人在該船隻被扣押前的通信，雖然雙方之間由 2014 年 11 月 12 日的一封催收信件開始直接溝通，但在原告人律師於 2014 年 12 月 17 日（該船隻被扣押之後）向被告人的代理人發出信函之前，雙方的信件從未出現寶運新加坡是被告人的代理人的指稱。法院不接納原告人在扣押該船隻時真正相信被告人是寶運新加坡的代理人，否則雙方應該會在通信中一直特別提到。

原告人案情的法律根據是其銷售及運送燃油的一般條款及細則（「一般銷售條款」），當中斷言寶運新加坡是以代理人身分代被告人訂立合約的。寶運新加坡被指由於簽署了原告人於 2014 年 9 月 25 日發出的燃油銷售確認書（當中藉提述而納入了一般銷售條款），從而確認了其以被告人的代理人身分行事。法院裁斷，一般銷售條款並不能協助原告人證明寶運新加坡與被告人之間有代理關係，因為任何人都不能自稱是代表主事人的代理人；同樣道理，任何第三方亦不能根據自己的條款，在未經主事人同意的情況下單方面建立代理關係。在審視所有證據後，沒有證據顯示被告人知悉寶運新加坡涉及該合約，更遑論委任寶運新加坡為其代理人。

法院裁定，被告人的案情基於指稱被告人的代理人關係，是缺乏事實及法律基礎的。原告人知道或應該知道，被告人與寶運新加坡之間並無代理關係。因此法院裁定，原告人的申索及該船隻的扣押是如此不當地提出或如此欠缺因由地提出，以致顯示原告人有惡意，從而構成不當扣押。

沒有披露重要事實

除了原告人的案情及該船隻的扣押缺乏事實及法律基礎之外，法院還基於原告人沒有披露重要事實而認為其有惡意。法院裁定原告人有責任披露「被告人可能合理提出的抗辯」，這包括「合情的抗辯，但非所有可想像的或理論上的抗辯」。根據 *The Vasilii Golovnin* [2008] 4 SLR(R) 994 一案，合情的抗辯是指「足以立即對申索造成『打擊』」的事項。

原告人知道，被告人曾與丹麥寶運石油（中國）有限公司（「寶運中國」）訂立購買相同燃油的合約（「寶運中國合約」），但條款不同，價格亦較高。法院裁斷，寶運中國合約不僅與原告人的申索相關，而且能有效「打擊」原告人的申索，應特別向助理司法常務官提及這個重要事實。鑒於該合約與寶運中國合約條款的差別十分重要，法院裁斷，原告人僅僅在申請扣押的誓章附上寶運中國合約，並不足以履行全面並如實披露的責任。法院進一步裁定，本案不只是「欠缺基礎」或「沒有基礎」，而是基於虛假基礎。

基於上述原因，法院裁定原告人在扣押該船隻時知道或應該知道，被告人與寶運新加坡之間並無代理關係，而原告人亦無權扣押該船隻。由於原告人的申索缺乏事實及法律基礎，而且在證明代理關係時沒有披露重要事實，原告人的案情「如此欠缺基礎」，以致構成惡意。

因此，法院下令擱置扣押令，原告人須就不當扣押該船隻向被告支付損害賠償（有待評估）。值得注意的是，法院還指出，擱置扣押令並非就不當扣押追討損害賠償的先決條件。

總結



本案說明，如要就不當扣押船隻追討損害賠償，船東必須證明扣押是如此不當地提出，或如此欠缺因由

或如此欠缺基礎地提出，以致顯示惡意。雖然該測試是判斷是否不當扣押船隻的指導原則，但如何推定有沒有惡意，實際上還須按個別情況而定。



杜拜環球港務落實 19 億美元中國港口項目

杜拜環球港務將參與一項價值 19 億美元的中國港口投資項目，在項目內的每項投資約佔兩成股權。

杜拜環球港務及該項目的所有合作夥伴將在中國合資經營碼頭至 2020 年，預計將會在青島港口興建一個智能貨櫃碼頭，並在天津市興建第二個港口。

勇利航業出售 1997 年巴拿馬型船拆卸

在新加坡、香港兩地上市的勇利航業繼去年 12 月初出售子公司及關閉亞洲部分辦事處後，近日再宣布以 250 萬美元將其船齡 18 年、運力 72,000 載貨噸的乾散貨船「勇利輪」出售予廢鐵場，以產生現金或資金作其他用途。「勇利輪」原先於 2014 年 1 月以 860 萬美元買入，但隨著乾散貨運輸市場淡靜，以及市場（尤其是中國）對原材料的需求放緩，「勇利輪」全年大部分時間均錄得虧損。

長航鳳凰棄乾散貨運輸轉型挖泥工程

根據交易所備案紀錄，深圳上市的長航鳳凰公布了一項涉及超過 196 億元人民幣（30 億美元）的資產互換及新股發行計劃。重組後，長航鳳凰將轉型為一家挖泥及填海企業。

上述計劃涉及出售虧損的上市單位及整合業務運作。長航鳳凰於 2011 至 2013 年間虧損達 73 億元人民幣，雖然其後稍為收復失地，但公司的持續盈利能力欠佳，只能勉強維持上市地位，亦難達到投資者要求，因此公司計劃進行注資。中國私人航運企業天津順航海運有限公司會將其子公司港海（天津）建築股份有限公司的全部股權注入長航鳳凰，同時將長航鳳凰原有乾散貨運輸業務的所有資產及債務交還中國外運長航集團有限公司，而差額將以長航鳳凰向港海（天津）建築新發行的股份支付。



光滙石油以 8400 萬美元購入 10 艘燃料駁船

在香港上市的能源企業光滙石油以 8400 萬美元向深圳光滙海運購買了 10 艘燃料駁船的新造船合同。深圳光滙海運是薛光林的私人公司，薛光林同時是光滙石油的主席、行政總裁及控股股東。雙方參考 2015 年初時另一艘規格相若的燃料駁船「光滙 326」號的獨立估價，以每艘駁船造價 850 萬美元的基礎進行磋商。

每艘駁船的建造成本預計約為 790 萬美元，將由日照港達船舶重工或雙方同意的其他船廠建造。



香港定期班輪協會向競委會申集體豁免

去年 12 月中，香港定期班輪協會正式就定期班輪協議向競爭事務委員會申請集體豁免。香港超過 95% 的定期班輪均有簽訂這類協議，包括「共享船舶協議」，議定提供定期班輪服務的技術及營運安排，包括協調或共同營運船舶服務。

假若申請不獲批准，船公司便可能被徵收高達營業額 10% 的罰款。申請結果未有分曉，但假如獲得豁免，將有助維持香港的競爭力，避免更多貨櫃船改用其他鄰近港口。



Essar Shipping Ltd v Bank of China Ltd

[2015] EWHC 3266 (Comm), Queen's Bench Division, Commercial Court, Mr Justice Walker, 13 November 2015

索償人根據一份光船出租合同營運「The MV Kishore」號船舶。被告銀行向貨物賣方付款後，成為了提單的持有人，而提單包含了租船合同。租船合同受英國法律管限，若發生爭議應在倫敦提交仲裁解決。被告銀行在青島及天津海事法院提出訴訟，索償人質疑青島海事法院的司法管轄權，但不成功。索償人提出上訴，並在未有裁決前請求法院發出禁止訴訟令，禁止被告人違反倫敦仲裁協議繼續在青島進行訴訟。

根據英國《1981 年高級法院法》第 37 條授予的禁制令屬酌情性質。在 Aggeliki Charis Cia Maritima SA v Pagnan SpA (The Angelic Grace) [1995] 1 Lloyd's Rep 87 一案中，法院裁定，在考慮是否發出禁制令以禁止違反一項受英國法律管限的仲裁協議而在外國法院進行訴訟時，重點不在於對外國法院的司法管轄權提出質疑是否合理，亦不在於會否造成冗長延誤，而在於有關申請是否妥當地在英國法院提出。在本案中，禁止訴訟令本應不遲於 2014 年 11 月底發出，但索償人決定延遲提出申索以等候質疑青島司法管轄權的裁決，這並非延長申請時限的妥善理由。由於索償人質疑青島司法管轄權的案件沒有真正的勝訴機會，法院認為造成了嚴重延誤，應拒絕發出禁制令，因此駁回索償人的申索。



The M/V Melissa K v The M/T Tomsk

[2015] EWHC 3445 (Admlty), Queen's Bench Division, Admiralty Court, Mr Justice Males, 27 November 2015

索償人與被告人的船舶碰撞，兩船均有損毀。由於雙方同意不會扣押對方的船舶，兩船的保險公司各自就對方船舶的損毀發出保證函。根據英國《1995 年商船法》，索償訴訟應在碰撞日期起計 2 年內（即 2014 年 4 月 28 日前）提出，其後索償人有 12 個月的時間可送達訴訟文件。根據一份撞船司法管轄權協議，雙方連續兩次把 2 年訴訟期限延長 6 個月，第二次協議提出的送達訴訟文件期限為 2015 年 4 月 28 日。索償人於 2015 年 4 月 28 日發出了對物申索，但並無送達。2015 年 5 月，索償人接受被告人於 2015 年 3 月提出的和解方案，由雙方各自承擔一半法律責任，賠償金額則提交海事司法常務官裁定（「該要約」）。

索償人遂向法院提出以下申請：(1) 頒令確認雙方在接受該要約後已就法律責任達成和解；或 (2) 延長時限；及 (3) 就程序錯誤作出補救。三項申請均被法院駁回。法院裁定，要約的真正意思，應採用一般的釋義原則來確定（包括考慮相關背景和來龍去脈），而非試圖對號入座。考慮到第二次延長送達文件時限的背景，法院裁斷該要約應已逾期失效，而且它顯然不是用來取代時限的。此外，由於雙方已達成司法管轄權協議，讓任何一方可在其選擇的時間送達訴訟文件，而且雙方已同意不扣押對方的船舶，《商船法》第 190(6) 條訂明的強制延長時限在此並不適用，亦不能根據《商船法》第 190(5) 條行使延長時限的酌情權，因為索償人本應可在議定期限前的任何時間發出和送達申索書。





Crescendo Maritime Co v Bank of Communications Co Ltd

[2015] EWHC 3364 (Comm), Queen's Bench Division, Commercial Court, Mr Justice Teare, 25 November 2015

一家中國船廠同意建造一艘船舶售予索償人 **Crescendo**。索償人從希臘阿爾法銀行取得貸款作為購買船舶的資金。如果造船合同取消，船廠須退還預付款。答辯人交通銀行向索償人提供了退款擔保函，為退還預付款作出擔保。造船合同及退款擔保函均受英國法律管限，如有爭議，應在倫敦提交仲裁解決。

後來船廠終止了合約，並在倫敦提出仲裁。索償人因此根據退款擔保函要求退款，但答辯人拒絕在索償人與船廠的爭議有裁決結果之前退還款項。於是，索償人在倫敦提出仲裁，仲裁庭認為阿爾法銀行可以加入仲裁程序。其後，答辯人沒有進一步參與仲裁，改為在中國對船廠、索償人及阿爾法銀行提出訴訟，指造船合同的日期被推前，具有欺詐成份，因此退款擔保函無效；但索償人及阿爾法銀行成功取得臨時禁止訴訟令。仲裁員於 2014 年裁定索償人已有效地取消造船合同，船廠須退還預付款，合約並無欺詐，答辯人應履行退款擔保函。

法院批准索償人在本案的申請，頒布了永久禁止訴訟令，禁止在中國進行訴訟，因為索償人在合約下有權在倫敦透過仲裁解決有關條款的爭議。雖然中國法院是審理本案是否涉及欺詐的自然審裁地，但既然雙方已選擇倫敦仲裁庭為審裁地，自然審裁地便無關重要了。答辯人亦不能爭辯指兩地可能作出不同的裁決，因為是答辯人自己決定同時在倫敦仲裁庭及中國法院提出欺詐指控的。



The owners and/or demise charterers of the vessel “Nordlake” v The owners of the vessel “Seaeagle”

[2015] EWHC 3605 (Admlty), Queen’s Bench Division, Admiralty Court, Mr Justice Teare, sitting with Commodore David Squire and Captain Stephen Gobbi as Nautical Assessors, 18 December 2015

商船「Nordlake」號因嘗試避免與另一商船「Seaeagle」號相撞，結果卻撞向印度軍艦「Vindhyagiri」號，導致「Vindhyagiri」號起火最後沉沒。「Vindhyagiri」號的船東在印度控告「Nordlake」號的船東，而「Nordlake」號的船東其後在本案中控告「Seaeagle」號的船東，指碰撞的部分原因是「Seaeagle」號及另外三艘印度船舶的疏忽；「Seaeagle」號則提出反申索，指碰撞是由於「Nordlake」號及另外三艘印度船舶的疏忽而造成的。

法院裁定《碰撞規例》(Collision Regulations) 第 9 條規則適用，「Nordlake」號有責任在安全及可行的範圍內，保持船舶的右舷盡量貼近航道的外界。法院同時認為，碰撞是由「Nordlake」號、「Vindhyagiri」號、「Seaeagle」號及另一艘印度軍艦共同造成的，根據英國《1995 年商船法》(Merchant Shipping Act 1995) 第 187 條，各船舶應分別承擔 60%、20%、10% 及 10% 的責任。「Nordlake」號有權限定其對「Seaeagle」號所承擔的責任，因為舉證責任在於「Seaeagle」號 (即反對限定權的人士)，「Seaeagle」號須提出證據，證明「Nordlake」不具有限定權，但「Seaeagle」號未有提交任何肯定的案情。





如何在香港註冊船舶抵押？

如何註冊？

如屬本地船舶，可向海事處提交一封說明信函，並附上 (1) 抵押契約正本及副本，及 (2) 擁有權證明書的正本。有關文件的正本將會退回給申請人。抵押註冊無須填寫任何指定表格。

如屬旗艦，必須使用 A3 大小的指定格式（表格「RS/M1」）註冊抵押。申請人最好同時提交一封說明信函，說明抵押的開始日期以及是否需要一份核證副本。

如屬本地旗艦，則須同時按照上述兩項程序抵押註冊。

船舶若是臨時註冊，抵押權人還須向香港船舶註冊官提供一份「抵押權人確認書」，以指定格式的確證書確認抵押權人曾閱所有權文件的正本，並知悉在註冊時，所有權文件的正本還未能遞交給註冊官。

此外，如果抵押人是一家在香港註冊成立的公司，或一家根據《公司條例》（香港法例第 622 章）第 16 部註冊的非香港公司，抵押權人還應在公司註冊處註

冊抵押及其他證明抵押人作出抵押的文件（例如：契約及全面轉讓書）。

抵押註冊有甚麼影響？

根據《商船（註冊）條例》第 45 條，如果同一艘船舶有多於一名抵押權人，則各抵押權人之間的優先權，須按照其抵押的註冊先後次序而定，不論其實際抵押文書於何日訂立或簽立。

誰可註冊？

個人、聯名抵押權人或法人團體均可記入香港船舶註冊紀錄冊為抵押權人。抵押權人毋須為「合資格的人」，外地法人團體亦可註冊為抵押權人。

抵押註冊可以解除嗎？

抵押註冊可以解除。香港船舶註冊紀錄冊上會留有抵押註冊的記錄，直至抵押權人向船舶註冊官提交指明格式（表格「RS/M2」）的解除抵押備忘錄連同抵押文書正本，解除抵押的日期和時間便會記入註冊紀錄冊。由法人團體簽立的解除抵押備忘錄必須蓋上其印章。

如有查詢，請聯絡我們的訴訟及調解爭議部門：

E: shipping@onc.hk

W: www.onc.hk

香港中環康樂廣場 8 號交易廣場第三期 19 樓

T: (852) 2810 1212

F: (852) 2804 6311

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。

