

赵亮. 2011 年香港海商法判例综述 [J]. 中国海商法研究, 2012, 23(2): 95-100

2011 年香港海商法判例综述^{*}

赵 亮

(香港理工大学 物流及航运学系, 香港 999077)

摘要: 2011 年香港海商法判例, 来自香港高等法院原诉法庭和上诉法庭。案件主要涉及海上货物运输责任限额、海运单的法律适用、建造中船舶的所有权、管辖地的选择、船舶碰撞责任等法律问题。这些案件既有实体法律问题, 也有程序法律问题, 涉及多国法律的选择和管辖地法院的选择, 充分体现了海商案件的复杂性和多元性。

关键词: 包装 / 通常运费单位; 法律适用; 造船合同; 不方便法院地; 碰撞索赔

中图分类号: DF961.9 **文献标志码:** A **文章编号:** 1003-7659-(2012)02-0095-06

The overview of the maritime case law in Hong Kong 2011

ZHAO Liang

(Department of Logistics and Maritime Studies, The Hong Kong Polytechnic University, Hong Kong 999077, China)

Abstract The maritime cases of Hong Kong in 2011 include judgments from the Court of First Instance and the Court of Appeal in the High Court of the HK SAR. The cases mainly involve issues of liability limit in carriage of goods by sea, the applicable law under sea waybills, property of ship under construction, choice of jurisdiction and liability of collision. These cases concern both substantial law and procedure law relating to multiple national laws and choice of eligible court in different jurisdictions. This embodies the complex and pluralism of maritime cases.

Key words package / customary freight unit; applicable law; ship building contract; forum non conveniens; collision claim

2011 年, 香港高等法院原诉法庭和上诉法庭主要审理和判决了关于海上货物运输纠纷的案件。其中涉及的海运单证包括提单和海运单; 涉及的法律包括美国法律、香港法律和中国法律; 涉及的法律问题包括责任限制、法律适用和管辖地选择。此外, 由于航运市场的不景气, 导致船舶建造和买卖合同纠纷不断发生, 尽管大多数通过仲裁解决, 仍有个别案件诉至香港法庭。另有在香港水域以外海域发生的一起船舶碰撞案件在香港法庭进行了审理, 确定肇事船舶的赔偿责任。^[1]

一、关于“包装”解释的判例

(一) 基本案情

The “Astec Industries Inc v. Blue Anchor Line” 案 (HCAJ 181/2008 [2011] 3 HKLRD 529)

被告承运人承运原告一台公路作业机器, 从美国巴尔的摩至西班牙巴伦西亚, 经安特卫普转运。海上货物运输合同适用美国法律。货物装运时用格栅对机器进行了一定的包装。但在转运过程中, 未被格栅保护的部分与泊位之间的隧道发生碰撞, 导致机器损坏。在货损索赔中, 主要法律问题是原告的机器是否构成《美国海上货物运输法》(United States Carriage of Goods by Sea Act) 下的“包装”单位 (package), 从而适用该法第 13 条规定的包装单位责任限制, 即被告主张的每个包装 500 美元。如果该机器不被视为一个独立包装, 则适用该法条中用来计算责任限制的“通常运费单位” (customary freight unit), 即以立方米为单位, 由此计算出的责任限额将高出被告的主张, 即原告主张的 53 000 美元。

^{*} 收稿日期: 2012-06-20

作者简介: 赵亮 (1977-), 男, 河南新乡人, 香港理工大学物流及航运学系讲师, E-mail: l.zhao@polyu.edu.hk
©1994-2017 China Academic Journal Electronic Publishing House. All rights reserved. http://www.cnki.net

(二) 法院审理

被告承认原告的机器没有进行外包装或以任何形式装入箱内,但认为货物仍然是一个包装单位,因为在装运过程中该机器被折叠起来运输(folded up for transport) 被告援引美国普通法 the “Fireman’s Fund Ins Co v. Tropical Shipping and Const Co Ltd”案[254 F 3d 987 (2001)] 该案中,运输的货物为活动平台,该平台可以轻易地被折叠在一个外壳中,用拖车进行拖拽 法庭认为该活动平台被折叠后构成《美国海上货物运输法》下的一个包装

然而,本案芮安牟法官(Reyes J)不同意被告观点,认为 the “Fireman’s Fund Ins Co v. Tropical Shipping and Const Co Ltd”案的情况与本案不同 本案中的机器在事故发生时主机启动,以释放稳定装置 该机器同时启动了格栅装配,导致格栅部分前伸,与泊位隧道发生碰撞 通常情况下,格栅在运输中应当处于内缩状态 但这并不意味着整个机器像 the “Fireman’s Fund Ins Co v. Tropical Shipping and Const Co Ltd”案中的活动平台一样成为一种自我封闭的包装^①。

在芮安牟法官看来,原告援引的美国判例 the “Tamini v. Salen Dry Cargo AB”案[866 F 2d 741 (1989)]更为恰当。在该案中,一个可移动的钻井装置被罩上外罩,尽管提单上将该装置描述为一个包装单位,法庭不认为该装置是一个包装单位 在本案中,涉案提单将原告的机器描述为一件包装(1 package or 1 piece) 芮安牟法官认为,这种表述不是最终结论 《美国海上货物运输法》中“包装”一词的含义是一个法律问题 提单中“包装”一词的使用可能和该法中的含义相同,也可能不同 因此,仅根据提单表面“包装”一词,不能断定本案中的机器为一个包装单位

综上,芮安牟法官认为,涉案机器事实上不是一个包装单位,也不是《美国海上货物运输法》责任限制规定中的包装单位 基于此,作为一个独立设备的机器,不能构成一个通常的运费单位 在芮安牟法官看来,运费是以立方米为单位计算的,通常的运费单位也应当如此 因此,原告的主张符合《美国海上货物运输法》关于责任限额的规定^②。

(三) 案件评述

本案案情并不复杂,但案件中的争议确实经常

发生 独立运输单位是否能够成为责任限额制度中的包装单位,不能一概而论 法官对具体的货物状况进行具体的分析,从而适用不同的美国普通法判例,得出具体的结论 在英国普通法及《海牙-维斯比规则》下,“包装”一词已经经过多次法律实践^[2] 香港法院基于美国普通法和成文法对“包装”一词的解释和判决,对香港普通法和《海牙-维斯比规则》中有关“包装”的解释和适用也会起到一定作用

二、关于提单法律适用的判例

(一) 基本案情

The “AO Smith Electrical Products (Changzhou) Co Ltd v. Blue Anchor Line”案 (HCAJ 198/2009 [2012] 1 HKLRD 301)

原告托运人委托承运人将货物从上海运至美国若干港口 第三被告承运人签发海运单(多式联运提单条款并入)给原告 海运单第7(1)条约定,除第7(2)条约定外,海运单依据《中华人民共和国海商法》(简称《海商法》)的规定;第7(2)条同时约定,如果有关运输涉及美国港口,海运单适用《美国海上货物运输法》 第26(1)条约定,海运单适用中国法律,所有纠纷依据中国法律判定;第26(2)条同时约定,尽管有第26(1)条约定,运输涉及美国港口,海运单应依据《美国海上货物运输法》的规定 此外,根据一份保函,原告同意海运单有关纠纷依据香港法律由香港高等法院专属管辖,但不影响承运人的抗辩权,包括但不限于根据适用法(applicable law)享有的责任限制 货损发生后,产生的争议在于法律适用问题 如果适用中国或香港法律,则承运人要承担较高的责任限额;如果适用美国法律,则只需承担《美国海上货物运输法》下较低的责任限额

(二) 法院审理

香港高等法院原合议庭芮安牟法官审理认为,尽管保函中约定适用香港法律由香港法院专属管辖,并不意味着货损索赔适用香港法律,至少对责任限制法律问题,应当由约定的适用法决定,否则“根据适用法享有责任限额”的表述就没有意义 当事人没有明确指出“适用法”的具体指向,而保函的约定实质上只是香港管辖以及民事程序的约定 芮安牟法官进一步指出,即使像承运人主张的应当适用香港法,其适用结果未必对承运人有利 香港的实体法律包括香港冲突法原则,因此,法院要依据香港国际

① 参见 HCAJ 181/2008,第7-10段; [2011] 3 HKLRD 529,第531页。

② 参见 866 F 2d 741 (1989)第11-15段,第532页。

私法,即冲突法对海运单上述条款做出关于适用法的判断。尽管芮安牟法官没有对香港的冲突法/国际私法进行任何阐述,但明确的结论是,香港法庭应当依据香港的冲突法判断海运单的适用法,从而判定承运人在该适用法下的责任限额。

法庭接下来进行海运单条款的合同解释。芮安牟法官认为,海运单第7(1)条的含义应当是,当第7(2)条适用时,海运单将适用《美国海上货物运输法》,《海商法》不再适用。第26(1)条和第26(2)条之间有着同样的关系。尽管第26(1)条指明海运单适用中国法律,但第26(2)条立即对此进行了限制。上述条款表述得很明确,运输涉及美国港口,适用《美国海上货物运输法》,排除中国法律或《海商法》的适用。因此,芮安牟法官判定,承运人享有《美国海上货物运输法》中较低的责任限额^①。

(三)案件评述

本案是关于海运单下责任限额的争议,尽管涉及及保函的约定从而引出中国、香港和美国法律的选择适用问题,但海运单条款清晰地表明《美国海上货物运输法》应当适用。法官在得出结论后进一步指出,如果判定适用中国法律(包括《海商法》),《美国海上货物运输法》的责任限额将会因为违反《海商法》的强制规定而无效。换句话说,如果《海商法》适用于该运输,则该法的责任限额将取代《美国海上货物运输法》而得到适用。由此可见,尽管《海商法》对海上货物运输有不得低于该法规定的责任限额的规定,但由于涉案海上货物运输本身不适用中国法律,从而使得该强制性规定没有强制性。换句话说,在法律适用上,《海商法》的强制性明显不足。

解决此问题的关键在使《海商法》成为强制法,最为直接的方法是,在强制性规定中明确表明,本法中的强制规定具有法律强制性(force of law),强制适用涉及中国港口或中国港口为装货港的海上货物运输,从而使得合同中违反强制法的约定无效。该法律实践已经在英国成文法中得以体现,即《1971年英国海上货物运输法》。该法目的在于将《海牙-维斯比规则》变为国内法,但并非简单照搬,而是加以变通以适应本国法律的需求。该法第1(2)条和第1(3)条规定,《海牙-维斯比规则》在英国应具有法律强制性,只要是英国港口为装货港的海上货物运输,无论运输是否在两个不同国家的港口间进行,《海牙-维

斯比规则》应当有效并具有法律强制性。同时,英国普通法已经实践了该强制性。在 the “Morviken” 案([1983] 1 Lloyd's Rep 1)中,尽管提单约定适用荷兰法,由于货物装货港在英国,英国法庭强制适用英国法,因为荷兰法律采用《海牙规则》,其责任限额低于《海牙-维斯比规则》,根据《海牙-维斯比规则》第3条第8款的规定,适用较低责任限额的约定应属无效。英国法庭以《海牙-维斯比规则》具有法律强制性为由,否定了合同约定的适用法律。^[3]当然,《海商法》能否增加法律强制性,不仅是法律修订的问题,还需要中国从航运大国变成航运强国,才有资本使中国法律像英美法律一样在实践中强制适用。

此外,芮安牟法官就原告律师提出的假设性问题给出的附带意见(obiter dictum)值得参考。原告律师指出,《美国海上货物运输法》只是关于海上货物运输的法律,不是一个关于海商法的系统性法典,例如《海商法》。律师的问题是,如果适用《美国海上货物运输法》,该法没有涉及的海商问题应如何适用法律。该律师认为,此时应当适用《海商法》。但芮安牟法官不同意这种观点。芮安牟法官指出,这种情况下可能适用中国法律,也可能不适用,这要具体问题具体分析,根据解决的具体问题,正确地解释海运单条款,不能一概而论^②。

三、关于建造船舶所有权的判例

(一)基本案情

The “Dragon Pearl Night Club Restaurant Ltd v. Leung Wan Kee Shipyard Ltd” 案 { HCA 889/2010, HCA 1288/2010 [2011] 1 HKLRD 117 (Court of first instance); CACV 277/2010 [2011] 5 HKLRD 718 (Court of Appeal) }

2008年7月2日,买方和建造方/卖方签订造船合同。该合同约定,船舶建造在买方的监督下进行,买方有权进行定期检查,并接受或拒绝进行中的工作;船舶价款分七期支付;船舶设计和建造在内地进行,完工后在香港以CIF条款交付;初次试航在内地进行,最后试航在香港水域;在香港交付船舶和相关文件后支付第六期船款;卖方负责承担风险,并购买保险。

建造过程中,买方声称船舶存在瑕疵,在支付四期船款后起诉卖方,要求交付船舶,并赔偿错误延期导致的损失(HCA 889/2010)。同时,卖方提起另一

① 参见 HCAJ 198/2009,第14-28段; [2012] 1 HKLRD 301,第304-305页。

② 参见 HCAJ 198/2009,第34-36段; [2012] 1 HKLRD 301,第306页。

项诉讼,起诉买方承担违约导致的损失,以及未经卖方允许将船舶从船坞拖走产生的侵权责任(HCA1288/2010) 本案争议的焦点在于谁拥有船舶的所有权(property)

(二)法院审理

香港高等法院原诉法庭欧阳桂如法官(Queeny Au-Yeung)审理认为,买卖合同中商品所有权的转移以当事人的意思表示(intention)为准,包括明示和默示的方式[《香港货品售卖条例》(第二十六章)第 20 条] 在缺乏明示条款的情况下,所有权应当归属于卖方,直到货物交付给买方,因此,如果买方主张所有权,其应承担相应的举证责任^①。 本案中,造船合同没有明示条款约定船舶所有权转移事项。 因此,本案需要对合同进行解释,从而判断合同当事人对船舶所有权归属的意思表示^②。

根据《香港货品售卖条例》第 20 条第 5(2)款,如果货物是未确定的货品或期货(unascertained or future goods),只有在卖方不保留处置权(right of disposal)的情况下,货物才可以划归合同,从而转移所有权。 欧阳桂如法官指出,船舶在合同签订的时候并不存在,因此属于该类商品。 同时,该案合同约定船舶需要试航,并且第六期船款在于香港交付船舶和相关文件后予以支付,这意味着卖方保留了对船舶的处置权直到船舶完成试航并获得所有批准。 因此,在船舶没有试航和交付的情况下,卖方保留处置权,从而保留了船舶的所有权,该所有权应当是在船舶完成试航并交付的时候才发生转移。

此外,根据《香港货品售卖条例》第 22 条,除非合同另有约定,货物风险由卖方承担,直至所有权转移至买方。 欧阳桂如法官认为,合同中的 CIF 条款约定由卖方承担风险并负责保险事宜,这表明卖方仍然承担风险并拥有所有权。 根据 CIF 条款,即使货物被确定,也不意味着转移或实际转移所有权。^[4] 通过对造船合同的解释,欧阳桂如法官认为,船舶所有权由卖方拥有,直至完成船舶建造并交付给买方方发生转移^③。

买方不服上述判决,上诉至香港高等法院上诉法庭。 上诉法庭邓国桢法官(Tang V-P)和包华礼法

官(Bharwaney J)认为,该造船合同是完工后船舶的买卖,而不是建造过程中阶段性的买卖。 如果合同当事人希望船舶所有权在建造过程中阶段性地转移所有权,他们应当在合同中表达出来^④。 因此,基于对合同本身的解释,卖方应当拥有所有权,买方的上诉被驳回。

(三)案件评述

造船合同 船舶买卖合同纠纷在香港海事案件中出现的频率不高,除了商业因素以外,合同本身的成熟和完善也是一个重要的原因。 尽管本案合同对所有权转移没有做出约定,根据普通法,香港法院有义务对合同做出解释,从而解决所有权问题。 此外,香港成文法,即《香港货品售卖条例》很大程度上借鉴了《1979 年英国货物买卖法》,是一部系统全面的法律,为货物(包括船舶)的买卖提供了良好的法律保障。

此外,香港高等法院原诉法庭在判决中讨论了海事优先权(maritime lien)和未获付款的卖方的留置权(lien)问题。 由于香港高等法院上诉法庭认为所有权问题已经解决该案纠纷,因此没有提及优先权或留置权概念。 香港高等法院原诉法庭欧阳桂如法官指出,即使法庭在所有权问题上判断错误,该问题可以通过海事优先权解决。 因为卖方没有收到应收款项,因此享有普通法下的海事优先权和《香港货品售卖条例》第 41 条规定的留置权。 当然,该优先权仅限于未支付的第五期款项,不包括损失的赔偿。 显然,买方强行将船舶拖走的行为并不合法,因此并不导致海事优先权的丧失。 尽管卖方没有在诉求中使用“优先权”一词,但其要求支付第五期款项,否则不交付船舶,这是优先权的明确主张,因此其优先权没有丧失。 此外,卖方威胁将船舶出售给他人,这是《香港货品售卖条例》第 41 条赋予未获付款的卖方的救济权利之一,并不导致另一救济权利留置权的丧失^⑤。 由此可见,在香港法律下,无论所有权是否转移,船舶卖方对船款的权利都会得到一定的保护。

四、关于管辖地选择的判例

(一)基本案情

The “Jin Yi”案(HCAJ 119/2010)

① 参见 Sir James Laing & Sons Ltd v. Barclay, Curle & Co Ltd [1908] AC 35

② 参见 HCA889/2010, HCA1288/2010,第 5-7 段; [2011] 1 HKLRD 117,第 122-124 页。

③ 参见 HCA889/2010, HCA1288/2010,第 13-17 段; [2011] 1 HKLRD 117,第 127-129 页。

④ 参见 CACV 277/2010,第 25-31 段; [2011] 5 HKLRD 718,第 724-726 页。

⑤ 参见 HCA889/2010, HCA1288/2010,第 21-30 段; [2011] 1 HKLRD 117,第 130-132 页。

2008年6月,原告货主将一批钢筋交由被告“Jin Yi”轮船所有人由土耳其运至阿联酋。货物装船后签发三份 CONGEN 提单(编号3 4和12)。原告诉称,货物装船时表面状况良好,提单为清洁提单。货物到达目的港后发现已经生锈褪色,并有货物短缺。原告因此对被告提起对人诉讼(in personam)和对物诉讼(in rem)。在对物诉讼中,被告提供了担保。但对于对人诉讼,被告没有应答,法庭因此作出有利于原告的缺席判决。本案中,被告对此向法庭申请撤销对人诉讼中的缺席判决,同时申请中止对物诉讼,在迪拜法庭进行对人诉讼。

(二)法院审理

香港高等法院原诉法庭要解决的第一个问题是,是否应当撤销缺席判决。原告的主张基于提单的清洁批注(clean on board),以及装船前的货物检验报告,证明钢筋在装船前表面状况良好。原告由此推断钢筋生锈褪色发生在运输途中,由被告不履行运输义务所致。然而芮安牟法官指出,通过硝酸银实验,证明钢筋褪色可能不是由于接触海水造成,而可能是装船前或装船时接触淡水造成。芮安牟法官认为,尽管装船前检验报告证明所有货物状况良好,没有任何生锈,但很难相信检验员能够检查每根钢筋(相反会随机检查样品)。芮安牟法官提出质疑,如果检验员不能检查每一根钢筋,其如何能够确定所有钢筋的状况。同时,芮安牟法官指出,货物还有可能存在潜在缺陷。因此,不能根据现有证据得出被告承担责任的结论。对人诉讼中的缺席判决被撤销。

解决完对人诉讼问题后,芮安牟法官要回答第二个问题,是否应当中止对物诉讼程序,在迪拜法庭进行对人(被告)诉讼程序。回答这个问题的依据是不方便法院地原则(forum non conveniens)。被告提出应在迪拜法庭进行审理,因此,被告承担举证责任,证明迪拜法庭更适合审理此案,更符合当事人利益和司法公正。

被告提出,除了“Jin Yi”轮在香港注册,并在香港水域被扣押,以及被告是香港注册的海外公司以外,本案和香港几乎没有什么关系。而且,和香港有关的这些因素对本案最适合在何处审理没有实质影响。相反,至少有两点可以证明迪拜法庭是更恰当的管辖地。第一,货物在迪拜交付并二次出售;货物在迪拜卸船后进行了检验;原告的买家因货物状况问题拒绝接受货物,因此与被告产生纠纷。第二,货物

的损坏赔偿要参考迪拜当地的钢筋市场价格;钢筋尽管褪色,但仍然可以正常使用;原告及其买家拒绝货物的真正原因是迪拜的钢筋市场价格下跌。芮安牟法官认为,被告完成了举证责任,证明迪拜法庭更适合管辖此案。

同时,原告提出香港更适合审理此案的理由。首先,本案有和土耳其有关的因素,例如,货物在土耳其生产并装船,在土耳其检验并签发提单等。芮安牟法官认为,这些并不能说明迪拜法庭不适合审理此案,相反,倒是说明香港不适合。其次,本案很多文件使用英文,如果在迪拜法庭审理,还需要翻译成阿拉伯文。芮安牟法官认为,尽管英文是香港法庭的官方语言,但这并不否定迪拜法庭的恰当性。再次,提单的适用法律是英国法,迪拜法庭不会适用英国法,因为迪拜法庭认为外国法很难查明,而香港法庭在适用英国法上没有困难。然而,芮安牟法官认为,英国法广泛应用于提单以及海上货物运输,并且有很多著名的英国海商法书籍,外国法庭查明和适用英国法不会有真正的困难。最后,原告提出,如果本案在迪拜法庭审理,原告可能会丧失合法的权益,例如,迪拜法庭将会认为被告不是正确的诉讼主体;迪拜法庭没有披露制度;迪拜法庭可能会指定专家,但这些专家在海事领域的专业水平不可靠;在迪拜法庭诉讼成本的索赔主张不会得到支持,诉前利益得不到保障。对此,芮安牟法官认为,对于披露制度以及其他法庭程序,普通法系和大陆法系只有程序上的差别,没有内容上的优劣之分,不能成为选择法院的依据。唯一需要考虑的是迪拜法庭可能会否认被告的诉讼主体资格。原告举例证明,迪拜法庭在2010年曾就同一航次运输下的第5号提单纠纷做出判决,认定被告船舶所有人对货损不承担责任,应当由船舶承租人承担责任。对此,芮安牟法官认为,尽管是同一航次运输签发的提单,但提单法律中存在承运人识别的问题,在迪拜法庭的判决中,船舶所有人不被认为是第5号提单下的承运人。而本案中涉及的提单是第3 4和12号提单,法官相信迪拜法庭不会基于不同的证据材料而遵循之前的判决。综上,原诉法庭判决,中止香港法庭的对物诉讼程序,准许在迪拜法庭进行对人诉讼程序^①。

(三)案件评述

本案事实并不复杂,产生的纠纷也是常见的货损问题。然而,由于原告同时提起对人诉讼和对物诉

^① 参见 HCA1119/2010,第12-51段。

讼,并且被告没有参加对人诉讼,法庭做出缺席判决,然后被告提出撤销判决,并改变法院管辖地,从而使案情变得复杂。首先值得一提的是,尽管提单在托运人/货主手中只是初步证据,关于货物状况的相反证据可能会被接受,但提单的证据效力不应轻易的被否定。检验报告通常是被接受的证据材料,而大宗货物的检验也通常是样品抽检,不可能每件货物都进行检查,要求对每一件货物都进行检查,不符合实际商业要求。本案法官否定检验报告的证据效力似乎有些牵强。如果这样可以被接受的话,那么法庭提出的硝酸银实验,是否需要每根钢筋进行测试呢?事实上是不可能的。

当然,本案更重要的法律问题是法院管辖地问题,这是提单纠纷可能遇到的问题。不同于租船合同,有些提单只约定适用的法律,而不约定管辖地法院。因此,当事人可能提起法院管辖异议。法庭在考虑不方便法院地原则时,会考虑很多因素,香港法庭也不例外。^[5]尽管每个案件的具体情况不同,但海上货物运输案件有很多相同点,因此,该案判决涉及的若干因素值得同类案件参考。此外,本案涉及租船合同,该合同条款并入提单,包括伦敦仲裁条款。如果仲裁条款被有效并入提单,似乎应当考虑中止诉讼,进行伦敦仲裁程序。本案法官对此没有提及,也许是希望将这个问题留给迪拜法庭来解决。

五、关于船舶碰撞责任的判例

(一)基本案情

The “He Da 98” 案 (HCAJ 200/2007 [2011] 5 HKLRD 126)

原告的“Pontodamon”轮和被告的“He Da 98”轮在上海港发生碰撞事故。根据上海船舶交通管理系统提供的数据显示,事故发生前,“Pontodamon”轮在 2 号停泊区向东方向沿 B2 航道外行驶,航速 16 节。“He Da 98”轮沿 C2 航道向西南方向行驶,船速 6~7 节。如果两船按照原有方向和速度继续行驶,可能不会发生碰撞,只是在相互距离较近的情况下驶过。然而,两船在碰撞前均改变了航行方向。“Pontodamon”轮向左转舵 10 度,该轮船长认为“He Da 98”轮会继续保持航速和航向,两船有较大距离驶过。与此同时,“He Da 98”轮向右转舵,该轮船长也认为“Pontodamon”轮会继续保持航速和航向。很快,两船发生碰撞。

(二)法院审理

香港高等法院原诉法庭审理认为,“He Da 98”轮应当对碰撞事故负全部责任。芮安牟法官认为,“He Da 98”轮作为让路船应当提早向右转舵,以留有足够的避让空间。由于该轮过晚采取避让措施,导致碰撞事故的发生。对于“Pontodamon”轮,即使其应当在 B2 航道内行驶,这也不是碰撞事故发生的原因。尽管“Pontodamon”轮 16 节的速度在港区内略快,但在能见度良好的情况下并非不合理。“Pontodamon”轮的操作符合《1972 年国际海上避碰规则》第 17 条的要求,因此不承担碰撞事故责任^①。

(三)案件评述

本案适用的法律是《香港商船(安全)(遇险讯号及避碰)规例》(第 369N 章),该规例使《1972 年国际海上避碰规则》成为香港法律。该规例适用于所有香港注册的船舶,而不论其在何处。本案是典型的船舶碰撞案件,法庭对于《1972 年国际海上避碰规则》的理解和适用并没有大的分歧,反而是对证据材料和证人证言花费大量的篇幅加以分析和认定,这是海事碰撞案件的一大特点。此外,尽管当事人认为上海船舶交通管理系统提供的船舶动态数据可能存在一定幅度的误差,但法庭认为该动态数据可以作为证据材料,结合船长提供的证人证言查明案情,从而适用《1972 年国际海上避碰规则》做出判决。

六、结语

2011 年香港海商法判例,争议性不大,除关于造船合同纠纷一案上诉至香港高等法院上诉法庭以外,均在香港高等法院原诉法庭结案。海上货物运输纠纷一案,是在香港普通法下对《美国海上货物运输法》的解释和适用。关于海运单法律适用的案件,可以给《海商法》中关于海上货物运输法律强制性问题提供很好的参考和借鉴。对于建造中的船舶买卖,香港法律下所有权法律问题体现出不同于中国相关法律的特点,其“未确定的货品或期货”所有权法律制度值得关注。最后,关于管辖地的争议,再次体现了海上货物运输纠纷中的管辖之争,在实体法律问题审判之前的程序争议,使得海事诉讼变得更加漫长而复杂。

(下转第 120 页)

^① 参见 HCAJ 200/2007, 第 43-54 段, 第 61-66 段; [2011] 5 HKLRD 126, 第 134-137 页。

承租人并不退出租赁关系,备用承租人和承租人连带承担船舶融资租赁合同下的履行责任,则该种备用租约虽然以租约的形式出现,但实质上具备保证合同的法律性质。但在目前实务中常见的备用承租人替代履行承租人义务,承租人即退出租赁关系的约定下,备用租约往往具备保证和租约的双重性质,其中备用承租人代为履行承租人到期而未履行的义务和责任的约定构成备用承租人对出租人提供的保证,备用承租人为保证人;而备用承租人自收到出租人的通知之日起即应替代承租人继续履行租约下承租人的义务和责任的约定构成合同主体的变更,即船舶融资租赁合同的承租人由原承租人变更为备用承租人。备用承租人将来要替代承租人履行或与承租人共同履行融资租赁合同的,也应当具备承租人所应当具备的国内水路运输经营资格,否则将面临备用租约不被允许在中国船舶登记机关进行光租登记的风险。

此外,当事方在方便旗船舶的融资租赁业务中使用备用租约时,要特别关注外汇管理局对构成境内机构对外担保的备用租约或构成国际融资租赁的

备用租约的监管。具体体现在以下几个方面。

首先,被认定为具有保证性质或含有保证条款内容,并属于对外担保的备用租约,备用承租人应当在备用租约签署后至外汇管理局进行核准和登记。另外,境外的承租人应当是境内的备用承租人在境内外设立、持股或间接持股的企业,并应当满足国家外汇管理局《39号通知》规定的担保人和被担保人应具备的条件。如果不符合上述规定的条件,未得到外汇管理局的核准和登记,该备用租约无效或其中具有担保内容的条款无效。因此出租人应格外重视对外担保获得外管局核准和登记的要求,以免备用租约因未满足外管局审批和登记的要求而无效,使担保落空。

另外,如果国内备用承租人与境外出租人签订的备用租约被启动生效时,该备用租约即构成国际融资租赁合同。在这种情况下,如果备用租约在签订(或合同约定的生效条件满足)后未向外管局办理审批和登记手续,将会使备用租约无效,也无法强制执行。这也是应当引起出租人关注的问题。

参考文献 (References):

[1] 高圣平.担保法新问题判解研究[M].北京:人民法院出版社,2001: 108.

GAO Sheng-ping. Research on new issues in the law of guarantee[M]. Beijing: People's Court Press, 2001: 108. (in Chinese)

[2] 费安玲.比较担保法[M].北京:中国政法大学出版社,2004: 117.

FEI An-ling. Comparative law of guarantee[M]. Beijing: China University of Political Science and Law Press, 2004: 117. (in Chinese)

[3] 李国光.担保法新释新解与适用[M].北京:新华出版社,2001: 82.

LI Guo-guang. New interpretation and application of the law of guarantee[M]. Beijing: Xinhua Press, 2001: 82. (in Chinese)

(上接第100页)

参考文献 (References):

[1] Judgments[EB/OL]. [2012-04-17]. <http://legalref.judiciary.gov.hk/lrs/common/ju/judgment.jsp>.

[2] AIKENS R, LORD R, BOO LS M. Bills of lading[M]. London: Informa, 2006: paras. 10. 285-10. 292.

[3] WILSON J. Carriage of goods by sea[M]. 7th ed. New York: Pearson Longman, 2010: 183-185.

[4] BRIDGE M G. Benjamin's sale of goods[M]. 8th ed. London: Sweet & Maxwell, 2010: paras. 5-029, 5-133.

[5] 赵亮. 2010年香港海商法判例综述[J]. 中国海商法年刊, 2011, 22(2): 118-119.

ZHAO Liang. The overview of the maritime case law in Hong Kong 2010[J]. Annual of China Maritime Law, 2011, 22(2): 118-119. (in Chinese)