



海事法與破產程序



林瑞杰

Andrew Rigden Green

合伙人, 香港

電話: +852 2533 2761

手提: +852 6013 2520

電郵: andrew.rigden@shlegal.com

林瑞杰律师主要从事海事及国际贸易案件。他精通仲裁、诉讼及调解，亦为本律所香港办事处的海事及国际贸易组的主管。林律师对管辖区争议及申请禁令以支持诉讼或仲裁的相关案件有广泛的经验。

作为航运界的经济指标，波罗的海干散货指数 (Baltic Dry Index) 在 2008 年一晚间急剧滑落；跟预期相反，指数并没有回升，更在 2016 年跌至新低。尽管最近几年有很多海事破产事宜，我们预期航运界会继续面对种种困难。

海事法历史深远和神秘，为航运界负责营救、重组、或清算公司的各方带来机遇及挑战。

航运界里最令人关心的一点是，其业务几乎全都是国际性的。读者大概记得在 2002 年，MV PRESTIGE 在西班牙海岸沉没，导致欧洲有史以来最大型的环境灾难之一。众多新闻头条都显示了航运业务的国际性：船舶在希腊运作，在巴哈马群岛注册，由一利比里亚的特殊目的公司所持有，在伦敦投保，从尼日尼亚运油到荷兰，在西班牙发生船壳破裂，为西班牙、法国及葡萄牙带来灾害。由此可见，跨境问题在航运界里是很普遍的。

最近，航运界主要燃油供货商 OW Bunker 集团在丹麦破产一事凸显了航运界其他的特点，并对破产和重组界有着深远影响：这就是海事留置权和扣押。船舶由一个国家行驶到另一个国家，意味着船舶在每一个国家都会遇上被扣押的风险，而每一个国家就海事留置权都有其自己的制度和了解。虽然过去有人曾经尝试统一相关的法特征，但每个管辖区如何诠释该法律原则和特征仍然由该管辖区所主宰。

本文将叙述对航运界某些特点，以助于读者日后多多留意。

方便旗船

对于航运界从业者，巴拿马文件一事并不会很惊奇，因为船舶公司多年来早已透过复杂的离岸结构及方便旗船分散风险。

风险是船东要面对的一大重要问题。相同所有权的船舶都可受到被扣押的风险，即使该船舶本身没有涉及引致扣押的事件。

这对船东的现金流动有重大的影响：船东之所以会出租旗下的船舶予某经营者，目的是为了确收入来源。可是，如果船舶被扣押，承租人可能停止支付租金予船东。

自 1950 年代起，方便旗船便成了国际航运界的一个特征。方便旗船意思是某商船的注册地有别于船东所处的国家，而该船舶会悬挂注册国家的旗帜及依照该国家的法律运作。除了分散风险之外，方便旗船另外带来其他的好处，例如减低营业成本、更宽松的监管制度（如雇佣条款）或税务优惠。

这种复杂的公司架构，加上多数的跨境问题，为破产或重组的情况添增挑战，但从事跨境破产的专业人士对此应该并不陌生。然而，相对少数人对对物申索及扣押船舶有了解。

船舶扣押即对物申索

从某些角度来说，船舶扣押为海事法的核子武器。扣船容许申诉人跃过一般破产程序中的赔偿顺序，亦可重新排列我们习惯的优先排序。扣船亦可针对一个船东所持有的任何船舶而进行。

在扣船过程中，申请人可以申请法院命令，禁止船舶离港，且在必要的情况之下，可将船舶售卖而用售金来赔偿申请人的索赔。

扣船为迫使船东提供担保或支付偿金的有效工具。破产及重组专业人士之所以应该关心其相关事宜，是因为船舶扣押中的索赔不是针对公司，而是针对船舶本身。

虽然能够引发扣船的索赔种类广泛，其最终可归类为所谓“对物申索”(in rem claims) 的特殊海事申索。对物申索有两种：(1) 海事留置权 (maritime liens, 其源于海事传统)、及 (2) 法定对物申索 (statutory in rem claims)。

在香港法下 (及在大多数普通法管辖区之下，除了下述例外以外)，海事留置权包括：(1) 船舶所造成的损失、(2) 海难救助、(3) 船员的薪酬、及 (4) 船长的薪酬和支出。相对之下，法定对物申索的相关法令条款列于香港高等法院条例 (High Court Ordinance) (其他管辖区亦有类似的法条)。

大多数滨海国家已制定法条以实行 1952 年国际扣船公约 (1952 Convention on the Arrest of Seagoing Ships)，其目的为试图统一引发扣船的诉讼因由。然而，各个国家的司法制度及传统仍然导致各国对于对物申索有不同的处理方法。举例而言，保险费的相关索赔在爱沙尼亚可以引发扣船，但在英国就不可以。

在扣船及销售船舶之后，分发售金的初步的优先次序为下：

1. 海事执行官扣押、估价和出售船舶的成本和开支
 - a. 扣押当事人的费用
 - b. 获颁法庭下令估值和出售船舶的当事人，直至并包括获令时所支付的费用
2. 海事留置权 (maritime liens)
3. 船舶留置权 (possessory liens)
4. 抵押 (mortgages)
5. 其他法定的对物诉讼 (other statutory in rem actions)
6. 对人申索 (in personam claims)

以上可见，平常无担保的债权人 (如：持有海事留置权或船舶留置权的债权人) 可以跃过有担保的债权人。另外，法定对物申索债权人将比一般无担保申索债权人享有更优先的权利。

法定对物申索与海事留置权的关键异处，在于法定对物申索形成于发起诉讼的当时。相对地，海事留置权形成于诉讼因由产生的当时。因此，若船舶的所有权或持有权在诉讼因由产生与发起诉讼之间的那段时间内有所改变，法定对物申索将会被打败，而船舶不能被扣。相对地，即使船舶已销售予他人，海事留置权的持有人仍然可以扣船。

OW Bunker 集团 (OWB) 的破产事宜清晰地凸显了破产程序与对物申索之间所引起的磨擦。

2014 年初，OWB 在丹麦股市上市，上市价为将近 10 亿美元。OWB 提供全球 7% 的海上燃油。然而，OWB 经常处于中间商的地位而非实体供货商。上市后 6 个月内，OWB 发起了破产程序。

OWB 的商业模式大致如下：船东向 OWB 订购燃油，OWB 再向实体供货商订购，而实体供应商负责将燃油送达船上。实际上，此类交易往往牵涉一系列的买卖合同，比以上叙述复杂许多。

此类燃油交易一般以放帐形式供应，而且合同内会有所有权保留条款 (retention of title clause)。2014 年 11 月 OWB 发起破产程序时，许多船东已接收了向 OWB 订购的燃油，但尚未付款。一般情况下，这并不会造成任何困难，因为 OWB 公司的清盘人或者财产接管人将收集所有的 OWB 债务。

但是，供应燃油给船舶其实也可以形成对物申索，而供应链内的任何一方都享有对物申索权。因此，接收燃油的船东面临了两难：若将油款给付于 OWB 的财产接管人或清盘人，将面对实体供货商扣船索赔的危机，但若将油款付给实体供货商，将面对 OWB 的财产接管人或清盘人在合同之下的索赔。

另外，世界各地不同的管辖区对于供应燃油有不同的规定。在多数普通法国家内，供应燃油归类为法定对物申索，但是例外地，美国及巴拿马允许供应燃油形成海事留置权。

在多数普通法国家内，索赔项目究竟能否归类为法定对物申索或海事留置权，将以当地法律来判定。然而，近期内有一澳大利亚案例内，虽然澳大利亚法下燃油供应只限为法定对物申索，但由于该燃油在巴拿马交送，法院因此判定该交易形成了海事留置权。

世界各地已出现了司法挑战以试图解决此冲突造成的困境。英国最高法院已经考虑了这个问题。此案中，船东主张其不该付款给 OWB，因为 OWB 并未将燃油销售给船东。基于付款放帐期及所有权保留条款的存在，船东主张 OWB 未曾将燃油所有权传递给船东。英国最高法院对现存法律做出极端的改变，判定此类型的燃油买卖合同并非 OWB 答应给予所有权的物品销售合同。因此，法院判定船东有义务将由款付给 OWB。然而，法院判决并未针对持有对物申索权的实体供货商提出任何意见或解决方案。

在加拿大一案中，船东将由款付于一个信托账户而向法院提出申请决定款项该付给何方。法院判定，OWB 只有权索赔此燃油交易下所该赚得的利润，而多数油款必须付给实体供货商。此判决已被上诉且已被审听，但上诉法庭的判决尚未发下。在纽约，有 20 个类似上述加拿大案件的诉讼正在进行当中，许多船东及 OWB 的财产接管人皆拭目以待其案件结果。

由于全球各地对于海事索赔及相关赔偿优先次序的不同处理方式，后果既不确定亦难以预测。因此，涉及海事相关公司破产程序的人士务必多多留意，以免陷入困境。