



HONG KONG  
MARITIME AND PORT BOARD

香港海運港口局

電子簡報 2025 年 1 月

# 香港海事仲裁

**B**ill Amos 先生是香港海事仲裁協會（HKMAG）的獨立仲裁員兼副會長。該協會由多名在海事事務方面擁有豐富專業知識的香港仲裁員組成，旨在致力於以迅速、經濟和高效的方式解決和處理各種海事商事糾紛。

Bill Amos 先生在下文中主要闡述了與倫敦海事仲裁相比，香港海事仲裁如何在授予禁令時讓申請人擁有更多的選擇。由於《聯合國國際貿易法委員會國際商事仲裁示範法》（《示範法》）已納入了《仲裁條例》（第 609 章），申請人在香港無需承擔與法庭訴訟相關的延遲和額外費用。

## 仲裁庭授予禁令的權力 – 倫敦仲裁與香港仲裁的區別

在爭議的最初階段，仲裁一方可能迫切需要法庭授予禁令。常見的做法是通過凍結令 / 瑪瑞瓦禁令或限制外國法院提起訴訟的禁訴令來保護資產。

倫敦仲裁與香港仲裁之間存在著一個有趣的差異，亦是英國法律與《示範法》之間的差異，這種差異主要體現在臨時禁令上，而並非最終禁令。

簡而言之，香港仲裁庭有權授予臨時措施 / 禁令，但倫敦臨時仲裁庭一般不會授予此種禁令，除非雙方明確表示同意。

在相關法規中也能發現這種差異。

## 香港

香港《仲裁條例》（第 609 章）主要以聯合國國際貿易法委員會的《示範法》為核心。《示範法》第 17 條明確規定：

“除非當事人另有約定，仲裁庭經一方當事人請求，可以准予採取臨時措施”

反之，由於英國《1996 年仲裁法》對此並沒有做出相應聲明，因此倫敦仲裁庭無權授予凍結令或禁訴令等臨時性措施。

此外，《仲裁條例》將“臨時措施”定義為一種命令，包括：要求一方不得採取任何可能違反仲裁程式的行動的命令（如禁訴令）以及提供一種保存資產以履行仲裁庭其後作出的裁決的方法（如凍結令 / 瑪瑞瓦禁令）。



Hong Kong Maritime Arbitration Group 香港海事仲裁協會



Bill Amos  
香港海事仲裁協會獨立仲裁員兼副會長



該條例為仲裁庭在下令採取臨時措施時提供了明確的指引。仲裁庭必須確信：損害賠償不能作為補救措施，授予上述禁令只是權衡之下的一種選擇，且申請人很有可能在索賠中勝訴（第 36 節）。

## 倫敦

在英國海事仲裁中，各方可以自由商定仲裁庭在訴訟程式中行使的權力。除非獲得各方一致同意，否則仲裁庭不具有准予臨時性措施的權力（《1996 年仲裁法》第 39 節）。

第 38 節第（4）條明確規定了仲裁庭可以行使的一般權力：

“仲裁庭在進行仲裁程序時，可作出命令，就任何有關財產（即任何財產受而是仲裁程序的標的，或在仲裁程序中產生關乎該財產的任何問題，而該財產是由仲裁程序的一方擁有或管有）作出（a）檢查、拍攝、保存、保管或扣留等命令”。

因此，若財產是由仲裁程序的一方擁有或管有；而該財產是仲裁程序的標的，仲裁庭有權對有關資產發佈資產保全令。如資產存在耗散風險，則倫敦臨時仲裁程序中的一方應該向高等法院申請發佈凍結令。

## 結論

《英國仲裁法》規定由法院負責受理緊急禁令的申請，特別是對於臨時仲裁程序中的爭議案件。考慮到有專門的法官負責處理緊急事務，因此在處理效率和可執行性方面具有很大優勢。

相比之下，香港仲裁臨時禁令的申請人可能需要在法院和仲裁途徑之間作出選擇。如上所述，香港仲裁庭甚至有權在臨時仲裁中採取臨時措施。如果仲裁屬於香港國際仲裁中心、國際商會、中國國際經濟貿易仲裁委員會或香港海事仲裁協會等授權機構的管轄範圍，則中國內地法院也有權授予資產凍結令。

香港仲裁在授予臨時措施和禁令方面能夠為用戶提供多種選擇。

以上是 Amos 先生發表在《香港律師會會刊》上的一篇文章摘要。

[ 本文首次發表於 2024 年 4 月《香港律師會會刊》<https://www.hk-lawyer.org/> ]

在第二篇有關香港海事仲裁方面的文章中，海問律師事務所合夥人劉洋先生主要探討了香港與內地在仲裁方面的相互協作，從而大大提高了兩地仲裁程序的競爭優勢。

## 海事糾紛的解決方案 - 香港與內地相互協作的獨特優勢

傳統上，國際海事交易往往涉及不同司法管轄區的多方參與。因此，關鍵問題在於：與全球其他海事仲裁中心相比，香港如何能夠成為海事仲裁地的不二選擇？

作為中國唯一的一個普通法司法管轄區，香港享有“一國兩制”的獨特制度優勢。這一制度框架使香港能夠與內地在仲裁方面建立重要的協作關係，從而提升其作為仲裁地的吸引力。

特別是 2019 年 4 月 2 日簽署的《關於內地與香港特別行政區法院就仲裁程序相互協助保全的安排》（《安排》）將香港定位為第一個除內地以外允許當事人向內地法院申請採取臨時措施的司法管轄區，反之亦然。作為上述指定機構之一，香港海事仲裁協會專門負責處理海事和商事糾紛，協會的仲裁員大多數是擁有豐富經驗的航運從業人員。



截至 2023 年底，香港仲裁機構已經受理了 105 宗內地法院的臨時措施申請。值得注意的是，上述《安排》正式生效一周後便接獲第一份向上海海事法院提交的海事糾紛財產保全申請。

除《臨時措施安排》外，1999 年簽署的《安排》為內地和香港之間的仲裁判決建立了精簡而有效的機制。於 2020 年簽署的補充安排更是進一步完善了這一框架，從而使該框架與國際仲裁慣例保持高度一致。

此外，香港於 2024 年 1 月落實新機制，就民商事案件中作出的判決與內地建立相互認可及強制執行判決的安排。這將意味著在符合特定要求下，在香港發布的判決結果可以同步在中國大陸得到有效執行，反之亦然。此機制大大提高了香港海事爭議解決中的可信度和效率。

總括而言，香港以其獨特的法律環境和與內地的戰略協作成為解決海事爭議的首選仲裁地。香港具有大量經驗豐富的從業人員、完善的法律框架和與內地制定的互惠協作機制不僅可以保證仲裁程序的順利進行，亦為選擇香港作為仲裁地的國際各方樹立了更強的信心。隨著海運業的不斷發展，香港作為主要法律中心的作用將進一步加強，其作為海事爭議解決中心的吸引力亦不斷提升。



劉洋  
海問律師事務所合夥人

## 在香港投資：航運公司的首選目的地

香港一直是世界主要的航運和貿易中心。憑藉各方面強大的基礎優勢，例如戰略地理位置、低稅制度、普通法制度、經商便利性以及 1997 年開始實施的「一國兩制」治理方針，香港成為眾多著名航運公司的辦事處所在地。

顧建綱先生 (Kenneth) 是泰昌祥輪船（香港）有限公司第三代主席兼總裁。在他看來，香港獨特的自然優勢以及與中國內地日益融合的強大優勢，未來將繼續吸引世界各國航運投資者。

「香港具有得天獨厚且不容忽視的地理位置和自然優勢，香港距離東亞和東南亞主要城市（和其他海事中心）的飛行距離只有不到五小時。透過高鐵等交通基礎設施亦大大提高了來往內地的出行效率。中國內地在全球航運市場中佔據了舉足輕重的地位（包括船舶擁有、建造、維修、租賃和貨運等），香港坐擁背靠祖國、面向世界的優勢。」

顧先生還補充道：「中國的人才庫擁有取之不盡的資源。中國各所海事大學每年培養出獲得世界各地航運企業一致認可的高素質畢業生。」

「從這個角度來看，『一國兩制』為香港帶來了另一個獨特的優勢。我們發現，從內地招聘人才很容易，內地的大學畢業生（無論是海運還是其他學科）普遍都願意來港工作。」



最後他總結：「香港目前仍然擁有堅實的海運傳統及氛圍。經過長期發展，這種氛圍已經發展的相當成熟，一直是一眾家族船東匯聚之處。」

Angad Banga 先生是香港船東會主席，同時亦是Fleet Management 母公司拓維集團的首席運營官。

Banga 先生對顧先生認為香港地理位置至關重要這一看法表示認同。他認為，公營和私營機構應充分利用這一自然優勢促使香港成為全球航運投資的首選地區。

Banga 先生亦表示：「香港在航運業的競爭優勢主要體現在三個重要方面：綜合服務、與全球緊密連繫和有效的公私營協作關係，從而共同推動航運業快速發展。」

「香港是航運業服務生態圈的重要樞紐。作為全球領先的金融服務、商業以及物流中心，香港海運歷史悠久，提供一系列針對行業需求的專業服務。香港憑著其獨特的戰略位置極大地推動了大灣區的發展，特別是發展高增值物流服務、行業的可持續發展和其它相關領域。隨著貿易路線的不斷擴展，加強互聯互通和充分利用專業知識在未來將變得越來越重要。」

同時，Banga 先生還指出，政府在推動香港航運生態圈發展和提升其吸引力方面扮演重要角色。

「香港政府公佈的《海運及港口發展策略行動綱領》旨在大力振興和發展多元化航運業，並幫助航運業面向未來。其中大部分內容已在 10 月份公布的 2024 年度施政報告中獲得批准。」

Banga 先生表示：「上述行動綱領充分體現了香港致力推動綠色科技發展及投資，同時通過人才培訓及發展，提升從業人員的技能水平。這些措施作為香港穩健的根基，加強香港作為航運商業中樞的地位。」

最後，專營散裝乾貨航運業的 KC Maritime 總裁 Gautam Chellaram 先生指出，香港強大貿易聯繫和政治穩定性是香港作為商業營運基地的重要基礎。

Chellaram 先生表示：「香港與全球多個主要經濟體有著緊密的貿易聯繫，各大航運公司得以充分利用眾多的商業機遇，迅速擴大全球業務範圍。憑藉穩定的政治環境和自由貿易市場，香港在地區地緣政治具有不確定性的情況下，為航運企業營造出一個安全穩定的營商環境。」

Banga 先生、顧先生和 Chellaram 先生均表示支持香港作為投資目的地，這類評論是鼓勵海外和內地航運企業在香港投資的最好印證。

同時，未來有計劃在香港投資的企業應該注意到，2020 年香港政府針對船舶租賃業務推出了稅收優惠和豁免政策。另外在 2022 年，政府向從事海事保險、船舶管理、船舶代理和船舶經紀的企業提供半稅優惠。上述措施自推出以來，廣受業界特別是高增值服務業歡迎。



顧建綱  
泰昌祥輪船(香港)主席兼總裁



Angad Banga  
香港船東會主席及拓維集團首席營運官



Gautam Chellaram  
KC Maritime主席



事實證明，這些稅務優惠是壯大航運生態圈發展的有力工具。為此，香港政府在最新一份施政報告中承諾，未來將加大推廣現有航運服務稅務寬減措施，並將研究推出新的稅務優惠。

根據正在進行的研究結果，香港政府將按照經濟合作與發展組織公布的有關「稅基侵蝕及利潤轉移」（BEPS 2.0）國際稅務改革框架方案進一步檢視及優化稅務優惠。未來，政府將大力探索如何推行更多類似措施向大宗商品交易商提供更多支援。

# 網路安全成為全球航運業關注的三大商業風險之一

根據國際航運協會（ICS）最新發布的《海運晴雨表報告》，網路攻擊已經成為行業三大風險之一。

隨著電子系統的廣泛採用，具有破壞性的網路攻擊有不斷增加的趨勢。根據國際航運協會展開的調查結果顯示，人們對在網路威脅挑戰下的營運能力信心具有下調趨勢。

如果缺乏強而有力的標準規範，網路風險將無法得到有效控制。國際船級社協會（IACS）今年對所有新建船舶提出了網路安全系統和整合要求，與全球其他行業經營者一樣，香港航運界亦應嚴格遵守這一要求。

與此同時，香港和不同地區的船東也紛紛投入大量資源在網路安全防護上。目前，一些主要的國際航運公司和重要港口仍然是駭客事件的最大受害者。另外，保險行業亦積極為網路安全制定專門的保險產品，為海運業務公司提供全面的風險管理（包括但不限於船舶本身）。

國際風險管理公司韋萊韜悅 (WTW Willis) 的香港網路負責人 Carlos Grijalva 先生表示，網路攻擊的存在是必然的，關鍵是攻擊何時發生。他表示，目前保險公司和被保險人都處於學習和摸索階段。保險公司正在學習如何調整保單內容令其覆蓋範圍更廣以及更加有效。同時，越來越多香港和其它地區的船東正在尋求為所有船舶投保更全面的保險，包括船舶的物理性損壞。企業如果能夠建立強大的安全網路，保險公司亦能夠同時提供更多額外的風險管理保障，相信可以降低風險事故發生的概率。

