



本期專題

中介經紀人是否被視為租船合同訂約方的代理人並負有受信責任？

簡介

眾所周知，代理人對其委託人負有受信責任，而代理人是指具影響委託人法律關係的人。在 CH Offshore Limited v Internaves Consorcio Naviero SA, Maritima Altair Petromar SA, Lamat Offshore Marine Inc. [2020] EWHC 1710 (Comm) 一案中，法院討論了中介經紀人是否代理人及是否負有受信責任。

案情背景

本案的原告人是兩艘船隻（「涉案船隻」）的船東，其經紀人為 Seascopie。PDV Marina SA（「PDVSA」）向其認為可能有多家公司（包括受其中一名被告人控制的一家公司）招標，為兩艘船隻訂立租船合同。招標邀請書轉交到 Seascopie 手中，於是原告人提交了標書。

經過多次磋商，所有投標均由於未能完全符合招

標要求而落選。然而，其中一名被告人詢問 PDVSA 對原告人的落選標書是否仍感興趣。在原告人確認有意更新提交給 PDVSA 的建議書後，Seascopie 便向被告人提供建議書，再由被告人提交給 PDVSA。PDVSA 其後通知其中一名被告人，其要約基本上已獲接納，只需再確定細節，雙方並繼續磋商。

後來，其中一名被告人得知 PDVSA 希望租用多一艘船隻，因此原告人透過 Seascopie 向其中一名被告人要約提供多一艘船隻，被告人再將此要約轉告 PDVSA。其後，原告人與相關被告人簽訂了佣金協議（「佣金協議」），而原告人與 PDVSA 就涉案船隻簽訂了租船合同。

然而，原告人後來發現 PDVSA 集團旗下的一間公司已與另一公司就另外兩艘船隻訂立租船合同，

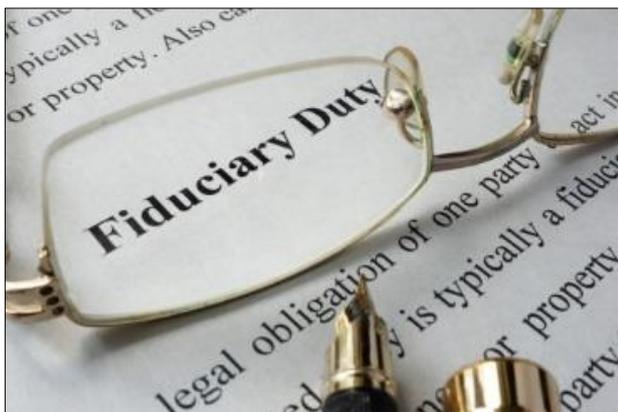
因此不再需要涉案船隻。當時原告人尚未收取分期租金，故要求交還涉案船隻。雙方對於佣金協議下的未付佣金發生爭議，並提交仲裁。簡言之，原告人指 PDVSA 在租船合同下支付的船租因秘密佣金而增加，被告人違反了對原告人負有的責任，侵吞了秘密佣金。

仲裁庭需處理的主要爭論點，是被告人是否應被視為原告人的代理人（不論是因為他們是原告人的經紀人，還是因為他們是共同中介經紀人）。原告人認為，假如被告人是代理人，佣金及佣金協議便不可強制執行，因為它們是在被告人違反對原告人負有的責任的情況下促成的。而假如被告人是中介經紀人，原告人認為他們將 PDVSA 所付租金與原告人所收租金的差價盡量增加以獲得最多佣金，但卻沒有向原告人及 PDVSA 披露在此事中的利益，乃違反責任。

仲裁庭以大多數裁定，批准被告人申索在佣金協議下的佣金或損害賠償。原告人不服上訴，要求將仲裁裁決作廢。

爭論點及法律原則

法院需審理的其中一個問題是：中介經紀人對其委託人負有甚麼責任？



法院注意到，上述問題是假設了雙方屬代理人與委託人關係，即帶有受信責任，因此法院引用《Bowstead & Reynolds on Agency》(第 21 版)

的有關段落：「……並非所有可被稱為『代理人』的人都負有受信責任；而肯定應被稱為『代理人』的人可能僅在某些方面負有受信責任，而在其他方面並沒有此責任。因此，有些代理人可能是『非受信代理人』，而在某些職能上，一名公認的代理人可能完全並非受信人。但與其稱之為『非受信代理人』，倒不如說代理人當時並非以受信人身分行事（例如他只是在執行特定指示），這反映了其職責範圍及衡平法規則的界限。」

仲裁庭作出了清晰的事實裁斷，指被告人並沒有以超出純中介人的方式行事，因此不能被視為租船合同任何一方的代理人。此外，原告人及 PDVSA 對於實際支付給有關經紀人的佣金並未表示關心。

基於上述事實裁斷，法院裁定，被告人並非《Bowstead》一書所指「法律上全面的」代理人，因為他們並無權力約束任何一方。此外，原告人與被告人之間的商業關係，也並非法院作出干預、施加全面受信責任的充分理由。就本案的中介關係性質而言，被告人無須對租船合同的任何一方「專一忠誠」或履行受信人責任。

法院又質疑究竟被告人是否可被視為原告人的代理人，因為他們並非為原告人行事（原告人有自己的經紀人，即 Seascopex）。即使中介經紀人負有某些受信責任，這些責任的範圍也僅限於反映他們所執行的有限職能。就純中介人而言，他們唯一的角色和權限就是在各方之間傳達訊息。因此，這類中介人的責任是誠實地傳達訊息。

原告人認為被告人違反了責任，因為被告人試圖增加所付佣金與實收佣金之間的差額，將雙方的距離拉遠。然而，法院裁定，如果被告人唯一的責任是誠實地傳達訊息，那麼被告人出於商業動機來增加自己獲得的佣金，並無違反此項責任。

事實上，仲裁庭的裁斷也沒有指被告人不誠實。被告並非代理人，因此並無責任避免自己處於利益衝突的位置。

原告人又認為，被告人有責任披露交易的全部事實。法院認為，原告人唯一不知道的事實是 PDVSA 的商業位置，這反映於雙方磋商及議定的租船合同條款。雖然中介人的責任是誠實地傳達訊息，但從案例所見，中介人參與交易的唯一理由是賺取佣金，他們的責任並不包括披露商業位置或被告人「利益」的詳情（即增加所付與所收

佣金的差額）。

總結

本案釐清了中介人的位置及責任。總括而言，中介經紀人並非代理人，他們對船東 / 租船人並不負有受信責任。即使他們負有若干受信責任，此責任也僅限於在各方之間誠實地傳達訊息。



新冠病毒將改變全球化面貌



隨著各國實施保護政策及中美貿易戰升級，全球貿易於 2018 年顯著放緩，而新型冠狀病毒爆發引致的封關措施，似乎亦煞停了全球化的進程。在一份由經濟學人集團出版名為《Down But Not Out?》的報告中，經濟學人智庫認為，隨著跨國公司適應新的營商環境，以及增強其營運模式的抗逆能力，跨國公司未必會撤出國際商貿，這亦未必符合利益。該報告認為，企業

將會更著重把供應鏈從單一國家分散到整個區域。這個趨勢在東南亞已經出現，越南等國家因各地企業對中國的興趣減低而受惠。資源較佳的公司，將更有條件在不同的營運環節削減職位，而且無需過急行事，可以慎重考慮再作決定，以確保其投資長遠而言能獲得回報及應對未來危機。該報告總結，政策制定者及國家投資推廣部門宜呼籲企業尋找可持續及多元化的方案。故此，國際商貿可能擴闊至全球更廣泛的範圍，為全球化帶來嶄新局面。

安通控股股東被終身禁入中國股市

在上海上市的貨櫃船公司安通控股中分別持有 35.76% 及 18.56% 股份的郭東澤、郭東聖兄弟，近日被裁定須就一連串無披露的貸款擔保、關聯人士交易及重大訴訟而負責。郭氏兄弟因嚴重違反披露規則，被判終身禁入中國證券市場。同樣涉及上述不當行為的前財務總監李良海，則被禁入中國證券市場五年。郭氏兄弟去年已因被指擅用公司資金及提供數百萬美元的貸款擔保，而被中國法院凍結其股份。其後招商局入主安通控股，取得安通控股的實際控制權。安通控股是中國海岸貿易的主要承運人，其船隊共有 114 艘貨櫃船，總運載量超過 14 萬個標準貨櫃，在 Alphaliner 百大承運人中排行 16，惟近年陷入財政困難，於 2019 年錄得 44 億元人民幣淨虧損。安通控股現正與債權人商討進一步重組債務。



大量郵輪造船訂單勢將延期交付

根據勞氏智庫最新的《造船業展望》，新型冠狀病毒對郵輪及渡輪業造成了巨大打擊，並將反映於今年的造船訂單及交付。在新型冠狀病毒爆發前，國際郵輪協會原本預計今年郵輪乘客量將高達 3,200 萬人次，較 2019 年破紀錄的 3,000 萬人次更多。由於預測需求上升，近年郵輪的造船訂單數量大增，目前郵輪訂單處於紀錄高位。然而，今年頭六個月過去，由於各地郵輪無限期停航，不少航線的郵輪閑置，現有訂單以及遠期訂單何時交付已成疑問，預計 2020 年許多新造郵輪將會延期交付。疫情嚴重影響了北半球旅遊業在暑假旺季的業務，即使郵輪公司擁有異常忠實並且渴望再次出行的客戶，但感染病毒的風險加上保持社交距離的規則，都令業界百上加斤。郵輪公司不但需要保養船隻狀態，為隨時重新接待旅客作好準備，還要因為向取消行程的旅客退款而面臨嚴重的現金流出問題。即使新造郵輪延期交付，但疫情下市場需求驟降，船隊增長仍然太快。因此，新的造船訂單不會多。不過可以相當肯定，由於需求下降以及全球郵輪平均船齡頗高（特別是小型郵輪），部分郵輪將會退役。



新加坡將投資於數十家航運初創企業

新加坡航運及港口局推出一項計劃，向新加坡的航運初創企業注資 5,000 萬新加坡元（即 3,600 萬美元）。是項計劃將由新加坡企業發展局的投資部門 Seeds Capital 監督，將投資於 50 多家為航運業界不同環節開發提高營運效率及安全性的方案的初創企業，目標是透過科技及創新推動航運業界的增長。負責推動企業發展的新加坡企業發展局認為，物流、製造及批發等行業是新加坡的主要經濟支柱，這些行業需要依賴暢順而高效的全球供應路徑，因此提升航運業界的實力，亦有助提高這些行業的抗逆能力。



Fimbank Plc v Discover Investment Corp

[2020] EWHC 254

在本案中，英國高等法院撤銷了申索人透過單方面申請而取得的資產凍結令，理由是沒有充分的可爭辯理據。法院認為，申索人未能提供全面和準確的案情是必須撤銷資產凍結令的一大因素。

本案的被告人 Discover Investment Corp (「被告人」) 是「Nika」號 (現稱「Nord」號) 的船東，其根據提單將一批小麥 (「貨物」) 由烏克蘭運載到埃及。申索人是一間名為 Fimbank Plc 的馬耳他銀行 (「申索人」)，其聲稱根據與最終買家 AOS Trading DMCC (「AOS Dubai」) 訂立的協議為 AOS Dubai 提供購買貨物的資金，因而成為提單的合法持有人。AOS Trading and Shipping (「AOS Egypt」) 是提單指明的受通知人。

被告人在埃及把貨物交付給 AOS Egypt，AOS Egypt 再把貨物託付予保稅倉庫保管，以待付運予 AOS Dubai 的買家。申索人指其後有人出示偽造的提單提取貨物。申索人仍持有提單正本，但未獲支付任何款項。申索人於是向埃及警方報案，並通知被告人有可能根據提單向其索償。

其後，雙方商討停頓協議，據此，被告人承諾不會出售或以其他方式轉讓「Nika」號的業權，而申索人則承諾不會在停頓期間扣押或以其他方式干預「Nika」號的用途或業務。然而，被告人根據一項在停頓期間訂立的協議備忘錄以 580 萬歐元完成出售「Nika」號。



申索人計劃根據提單訴諸仲裁，並透過單方面申請取得針對被告人的資產凍結令。在各方之間就申索人申請延長資產凍結令及被告人有關撤銷資產凍結令的交互申請進行的聆訊中，法院認為，實際上導致申索人蒙受損失的原因並非被告人卸貨，而是申索人成為一項與被告人毫無關係的欺詐行為的受害者。在其單方面申請中，申索人並無提出或提述若干重要證據，例如 AOS Dubai、申索人與一名第三方之間訂立的

三方庫存管理協議。法院裁斷，在該聆訊中展示的證據所披露有關申索人的實際處境及其導致的結論，遠較申索人在其單方面申請所提出者全面，而且有重大差異。申索人並未全面披露其所知的事實案情，而此等案情對認真考慮申索理據而言十分重要，法院因而無法妥善審查「申索人有充分的可爭辯理據」這個單方面的觀點。

法院亦認為，即使本案的被告人有耗散資產的真實風險，但申索人沒有全面及坦誠披露停頓協議已足以構成撤銷資產凍結令的充分理據。

因此，基於沒有充分的可爭辯理據，以及申索人在其單方面申請中沒有向法院全面及公正地呈述與其擬提出實質申索的潛在理據有關的事實案情，法院決定撤銷資產凍結令。法院進一步強調，即使法院裁定上述理據足以達到「充分可爭辯理據」的門檻，但考慮到申索人沒有全面及公正地呈述案情，有關理據仍不及整體的公正重要。



Keppel FELS Ltd v Owner of the vessel “SONGA VENUS”

[2020] SGHC 74

本案釐清了申索優先權以及從船隻出售所得款項中支付款項的優先次序，尤其是若申索人對一項申索中的被扣押船隻享有管有留置權，而非該管有留置權，有關申索在海事法律程序中只享有法定留置權的優先權。本案亦釐清了申索人在強制執行申索時產生的訟費，應享有與管有留置權還是法定留置權相同的優先權。

原告人 Keppel FELS Ltd (「原告人」) 為「Songa Venus」號 (「該船隻」) 提供多項服務，包括維修、改裝、供應物資、設備及泊位。由於該船隻的船東未能就其獲得的服務付款，故此原告人針對該船隻提出一項對物訴訟，並取得扣押該船隻的命令。其後於訴訟待決期間，該船隻「在不損害 [原告人] 對該船隻的管有留置權 (如有) 的前提下」以 3,749,463.14 美元出售，原告人之後在最終裁決中獲判給 1,169,370 美元。法院亦裁定，由於原告人部分申索與上述服務有關，故此原告人對該船隻享有管有留置權。

其後，介入人 Songa Offshore SE (「介入人」) 針對該船隻提出另一項對物訴訟，以追討在一份賣家信貸協議下以該船隻的第二優先按揭為抵押的未付款項。介入人在最終裁決中獲判 34,200,000 美元。



原告人提出本案申請，請求法院就申索優先權以及從出售所得款項中支付款項的優先次序作出裁斷。原告人認為，因原告人享有管有留置權的申索部分而產生的訟費，應與原告人就其享有管有留置權的申索部分的判定債務 (「爭議訟費」) 享有相同的優先權。介入人則認為爭議訟費應享有與法定留置權相同的優先權。

雙方對於以下一般規則並無爭議：在針對被扣押財產的出售所得款項的對物訴訟中，其訟費應與產生訟費的申索享有相同的優先權。本案的爭論點在於上述一般規則的適當運用下，是否應導致爭議訟費享有與管有留置權或法定留置權相同的優先權。

法院認為關鍵的原則是，申索優先權的決定是一項衡平法司法管轄權，因此海事法庭採用廣泛的酌情方式處理，參照公平、公共政策及商業便利等考慮因素，最終目的是就各宗案件的情況作出公正裁決。

原則上，管有留置權持有人可保留對物訴訟中的「物」的管有權，直至獲償還款項後才解除對「物」的扣押。由於管有留置權持有人無需展開法律程序來強制執行管有留置權，故此就釋放船隻支付的款項將屬全數款項，並不會就強制執行管有留置權所保護的相關申索而產生法律費用。不過，倘若管有

留置權持有人將船隻交給海事法庭，則須展開針對船隻的對物訴訟以取得法庭判決，使他能夠從法院出售船隻的所得款項中獲得分派。因此，海事法庭若要履行其確保管有留置權持有人「處於猶如從未交出船隻的完全相同境況」的承諾，則亦應就管有留置權持有人在上述對物訴訟中產生的訟費提供保障，金額以管有留置權本身為限。

因此，法院裁定原告人勝訴，並指出給予爭議訟費及原告人就其享有管有留置權的申索相同的優先權，屬公正公平並符合衡平法原則。



Splitt Chartering APS v SAGA Shipholding Norway AS

[2020] EWHC 1294

本案的爭論點是案中第四索償人 **Stema Shipping (UK) Ltd** (「**Stema UK**」) 是否符合《海事索賠責任限制公約》(「**該公約**」) 第 1(2) 條所指船舶「營運人」的涵義，從而根據該公約只須承擔有限的法律責任。在本案中，法院就該公約第 1 條所指「船舶管理人」及「船舶營運人」的涵義提供了重要指引。

2015 年 12 月，英國多佛與福克斯通之間的鐵路因風暴損毀。**Stema UK** 是為鐵路維修提供石塊的承判商，它向其聯屬公司 **Stema Shipping A/S** (「**Stema A/S**」) 購買石塊。運載第三批石塊的「**STEMA BARGE II**」號躉船，其船東為 **Splitt Chartering APS**(「**Splitt**」)。**Stema UK** 於 2016 年 11 月 7 日抵達多佛並錨泊。但在 2016 年 11 月 20 日，由於風暴關係，躉船的船錨拖行，不幸損毀了一條屬於 **RTE Réseau de Transport d'Électricité SA** (「**RTE**」) 的海底電纜。



RTE 追討損害賠償。對於 **RTE** 的申索應受該公約第 2 條限制這一點，訴訟雙方沒有爭議。**RTE** 同意 **Splitt** 及 **Stema A/S** 只須承擔有限的法律責任，但不同意 **Stema UK** 亦可如此。**RTE** 不同意 **Stema UK** 是躉船的營運人，它認為營運人應該是「對船隻的管理及控制負有直接責任」的人，但 **Stema UK** 並無作出任何營運該船隻的事情，它認為躉船的營運人應是 **Stema A/S** 而非 **Stema UK**。**Stema UK** 則認為，如有需要，它可被視為躉船的營運人以及管理人。

雖然本案的主要爭論點在於船舶「營運人」的涵義，但法院認為，亦適宜了解船舶「管理人」的涵義。船舶「管理人」應該是獲船東交托充分任務，以確保船隻運作安全、人手編配妥善、保養妥當及以有利可圖的方式利用船隻的人。

至於船舶「營運人」的涵義，**Stema UK** 認為包括操作船隻機件的人，以及派人到船上操作船隻機件的人，涉及「較多體力勞動」和「實質工作」，而不只是「指示他人工作」。**RTE** 則認為，「營運人」是就船隻的商業、技術及船員運作方面的管理及控制負有直接責任的人或實體。

法院需審理的問題是：就該公約而言，「船舶營運人」的一般涵義是否可包括實質操作船隻或促使他人實質操作船隻的人。法院裁定，「船舶營運人」的一般涵義包括「船舶管理人」，以及（經船東准許）在該船隻的正常業務過程中指示僱員登船操作船隻的實體。

據此，法院裁定，由於 **Stema UK** 的僱員是兩星期期間唯一在船上操作機件以確保其壓艙安全的人員，因此它應被視為躉船的營運人，根據該公約只須承擔有限的法律責任。

新型冠狀病毒疫情對造船合同有何影響？——以 SAJ 合同為例

簡介

新型冠狀病毒爆發導致全球各地實施的封關或隔離措施，對航運業界的造船、租船及貨運等不同環節均造成了嚴重影響。

在本文中，我們將以日本造船工業會標準格式合同（「SAJ 合同」）為例，探討新型冠狀病毒疫情引致的封關或隔離措施對造船合同訂約方造成甚麼影響。

SAJ 合同第 VII 條就建成船隻的交付日期作出規定。多項有特定時間規定的事宜，例如付款日期、船隻離塢日期、保險涵蓋期間，以及確定雙方各自撤銷 SAJ 合同的權利，均取決於交付日期。因此，一旦實際交付日期延誤，將可能影響一連串有嚴格時間規定的事宜。

若造船廠延誤交付船隻，買方可撤銷 SAJ 合同嗎？

一般而言，根據 SAJ 合同第 VIII 條第 4 段，若造船廠在 SAJ 合同訂明的交付日期後超過 210 日才交付船隻，買方便有權撤銷 SAJ 合同。買方可以選擇撤銷合同，或者同意將交付日期押後至雙方諒解及議定的指定未來日期。

若交付船隻的延誤少於 210 日，則可根據第 VIII 條指明的「許可延誤理由」延遲交付日期，或根據第 III 條給予買方權利就「許可延誤理由」減低合同下的船隻造價。

全球因疫情實施封關或隔離措施是否構成延誤交付船隻的許可理由？

SAJ 合同第 VIII 條第 1 段訂明，若於實際交付前的任何時間，船隻的建造或交付船隻前所須履行的先決條件因「許可延誤理由」（包括傳染病及檢疫）而延誤，交付日期則應押後至不多於上述全部延誤理由的總累積時間。新型冠狀病毒疫情下的全球封關及隔離措施有機會被視為「許可延誤理由」中的傳染病或檢疫類別，因此造船廠有權延遲交付日期。

不過，假如延誤交付是在疫情爆發之前發生，或延誤的成因與疫情下的封關措施無關，那麼造船廠便無權根據第 VIII 條要求延遲交付日期。



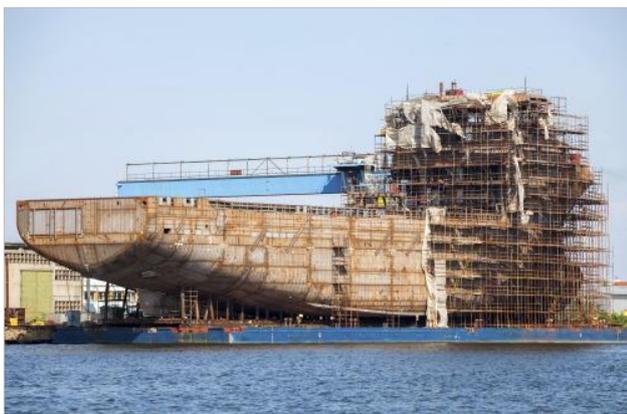
造船廠如欲延遲交付日期，須採取甚麼步驟？

根據第 VIII 條第 2 段，造船廠需在其要求延遲交付日期的原因發生後 10 日內通知買家延遲原因，亦須在造成延誤的原因終結後 10 日內通知買家延誤原因的終結日期。這項嚴格通知責任意味著造船廠應密切注意各地政府封關政策的變化，以免一不留神就喪失了要求延遲交付日期的權利。

造船廠在確定因上述延誤理由而需押後交付的期間後，亦應合理地盡快通知買方。如買方沒有反對押後交付日期，將被視為放棄其反對權利。

若許可延誤理由及非許可延誤理由同時發生，造船廠是否有權要求延遲交付日期？

有。根據第 VIII 條第 3 段，若許可延誤理由與其他不屬第 VIII 條第 1 段所述性質的延誤理由同時發生，造船廠仍有權要求延遲交付日期。



根據 SAJ 合同第 II 條第 3 段，買方應分四期向造船廠支付合同價款：第一期須在政府發出船隻出口許可證時支付；第二期須在船隻龍骨鋪設時支付；第三期須在船隻下水時支付；最後一期須在船隻交付時支付。然而，由於疫情和封關導致經濟衰退，有些買家可能因資金短缺而無法 / 拒絕支付合同價款，甚至可能拒絕接收船隻。

若買家未能支付合同價款的全部 / 任何分期付款或拒絕接收船隻，造船廠可以怎樣做？

根據第 XI 條第 1 段，買家在以下情況下將被視為違反其於 SAJ 合同下的責任：(a) 就第一至第三期付款而言，未能在任何一期付款到期應付後 3 日內向造船廠付款，(b) 在船隻交付時，未能同時向造船廠支付第四期付款，或 (c) 在造船廠根據第 VII 條妥為交付船隻時，未能接收船隻。

第 XI 條第 2 段規定，如買方拖欠任何一期付款，則須支付該期的全數金額，連同該期付款由到期日至實際向造船廠付款日的利息。如買方未能接收船隻，買方將被視為拖欠第四期付款並須就此支付利息。

第 XI 條第 3 段規定，船隻交付日期將於買方違約期間自動押後；若買方違約持續 15 日或以上，造船廠可撤銷 SAJ 合同，並保留已收的分期付款。

根據第 XI 條第 4 段，在撤銷 SAJ 合同時，造船廠有權將船隻出售予第三方；若其蒙受的損失及損害超過造船廠已沒收的分期付款，造船廠亦可向買方追討差額。

總結

不同事件在 SAJ 合同下的法律後果難以一概而論，如有需要，最好徵詢法律意見，以保障自己的權利。

如有查詢，歡迎與我們聯絡：

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。

ONC 柯伍陳律師事務所發行 © 2020

