

# Soundings

March 2010

本期內容：海事仲裁 — 紐約海事仲裁員協會的再度風靡？ | 歐盟硫磺指令—關於燃油問題的思考

## 海事仲裁 — 紐約海事仲裁員協會的再度風靡？

許多會員也許會瞭解到，在美國，海事案件一般都提交紐約海事仲裁員協會（Society of Maritime Arbitrators，簡稱“SMA”）仲裁，它的仲裁規則與倫敦海事仲裁員協會（LMAA）規則不盡相同。以往由於對於SMA仲裁一些問題的擔心，SMA的仲裁案件數有所下滑。然而，有跡象表明這種局面正有所改變。

SMA仲裁長期受到的一個主要批評是費用不可得到賠付。仲裁勝訴方通常無法就仲裁所發生的費用得到賠償。但是，根據現有SMA規則，仲裁員有權裁決給予費用賠償。這一改變源於2003年SMA規則中第30節（section 30）的修訂。修訂後的第30節規定，因仲裁所產生的合理法律費用和其他必要費用，仲裁員可以予以支持。而且，仲裁員根據公平原則有權認定任何比例的費用得到賠償。通常，仲裁員會支持勝方60%至80%的費用，並將其寫入裁決書。

最近，在“The EOS”（上訴人Andorra Services公司和 Chemoil 公司與被上訴人 Venfleet 公司和Eos輪，美國第三巡迴上訴法院 2009）上訴案中，法院判決認可了上述第30節規則。在該案中，獨任仲裁員傑克貝爾格（Jack Berg）先生裁決支援了船東全部請求賠償費用的92%，包括利息。該裁決最終獲得了巡迴上訴法院的支持。

SMA規則也規定了仲裁員與當事人之間的早期案件管理會議（early case management conferences）的制度。根據規則21條（Rule 21），[仲裁庭]可以召開非實體性日程安排會議（non-substantive scheduling conference）。在該會議中，當事人可以提出其索賠和反索賠請求的概要，並提出有關證人作證和庭審的意向。然後，仲裁庭通過簽發日程安排令（Scheduling Order）確定庭審日期，此後，如無正當理由，延期申請將不獲准許。

通常，SMA仲裁會按照涉案當事人的需求和日程計畫作相應安排。但是，另一個SMA仲裁受到批評的方面是，在SMA仲裁中大部分證人證據是以口頭形式呈現的，書面證詞不是經常使用。當然，在當事人可以自由約定仲裁規則的時候，情況不一定是如此。在當事人可以自由約定時，他們可以採用LMAA仲裁規則，而在該規則下，當事人可

以提前交換仲裁請求和抗辯意見以及證人證據。

特別是針對那些不能親自出庭作證的證人，仲裁員也有權要求作出宣誓證詞（affidavit statements）或宣誓口供（depositions）。仲裁員有權簽發傳票，強令第三方（非當事人）參加庭審或出示文件。仲裁員也有權決定證據的可採納性。除非當事人事先同意，仲裁員無權要求證據披露（pre-arbitration discovery depositions）。

根據已經被法院認可的SMA規則第8節，仲裁員也有權下令扣押或查封當事人的船舶或財產，包括銀行帳號。這些財產保全措施可以在仲裁開始時採取，也可以在仲裁過程中的任一時間內採取。

（下接第二頁）



# Fuel for Thought - EU Sulphur Directive

## 歐盟硫磺指令（EU Sulphur Directive）－關於燃油問題的思考

環保是全世界的海運業現面臨的一個越來越重要的課題。會員們或許意識到，第2005/33/EC號歐盟指令（EU Directive，以下簡稱“該指令”）已於2010年1月1日生效。根據該指令，所有在歐盟區域內運行的船舶（在靠泊時）須使用含硫量不超過0.1%的燃油。由於該指令的出台，協會管理人已收到了一些關於船東需在多大程度內改造儲油罐和柴油引擎以確保船舶符合該指令規定的諮詢。尤其是，許多老齡船舶（其配備舊式柴油引擎，且只配有一個儲油艙）不能燃燒低硫燃油，且只能存儲一種類別的燃油。

在當前情況下，為符合該指令規定，唯一切實可行且長久的解決辦法是，通過改造船舶給船舶增加一個儲油艙，或者將船舶現有的儲油艙一分為二以裝載兩種類別的燃油。至於柴油引擎的改造，如果船東曾承諾其船舶有能力燃燒指令要求的燃油，那麼船東也許不得不對船舶引擎進行改造以使其能燃燒低硫燃油。另外，通常來說，對管路系統和鍋爐進行適宜的改造以確保它們能使用低硫燃油也是至關重要的。無論以上哪種改造，無論是針對儲油艙還是針對引擎，改造工作所產生的費用可能是昂貴的，而且改造必須根據船級社的要求在幹塢進行並經船級社認可。

### 聯合王國抗辯和訴訟協會

托馬斯米勒抗辯和訴訟有限公司

90 Fenchurch Street London EC3M 4ST

電話：+44 207 283 4646

傳真：+44 207 204 2131

電郵：[tmdefence@thomasmiller.com](mailto:tmdefence@thomasmiller.com)

網站：[www.ukdefence.com](http://www.ukdefence.com)

那麼，這就帶來一個關鍵問題，即誰應當承擔改造費用呢？

儘管一些合同可能對該問題有明確約定，但是，很多合同卻沒有。除非一些特別的條款被併入到租約中，一般來講，租船人無義務去分擔改造費用。

如果經改造的船舶在不同的硫含量燃油限制規定的區域內航行，那麼，船舶有必要做好詳細的低硫燃油轉換程式

（changeover procedures）的準備，且所有船員應該得到培訓使其能熟悉這一新的操作程式。船員尤其要注意到，低硫燃油的燃點可能會相對低一些，具有難點燃的特性，這可能會導致故障和引擎損壞。因此，適當的培訓是必須的。

另外，只有當現有的普通燃油用盡或被轉移到另一個儲油罐中，低硫燃油才可以被裝船，而這將會對航程帶來額外的費用。因此，在租約中對誰將承擔這些額外費用作出約定是非常重要的。

有可能涉及其他一些相關條款，包括解除合約，比如，當船舶不能滿足指令規定的要求時。如果缺少明確的約定，恐怕法律是很難默認該種解除條款的存在。

在造船合同中約定船舶能夠燃燒低硫燃油是重要的。

如果船舶未採取相應的措施，（船舶在使用低硫燃油的情況下不能運行），會員可能會承擔某一歐盟成員國對其課收的罰款，或者因租船人可能有權將船舶在改造的期間視為停租期間而面臨租船人的索賠。

該指令的影響已在各海運相關媒體中有了廣泛報導，一些海事機構（即BIMCO 和 Intertanko）已在著手重新起草租約中的燃油硫含量條款（fuel sulphur content clauses）以確保符合該指令的規定。儘管這些條款非常有用，但是，所有會員依然面對嚴格遵守該指令（strict compliance）帶來的挑戰，因此，協會管理人建議會員細細審閱每一個新租約中的條款，以確保在租約簽訂前您已經充分瞭解您的義務和責任。

### 海事仲裁（續）

SMA規則同時規定，證據程式結束後，仲裁裁決必須在120天內（在SMA簡易程式下，適用30天）作出。仲裁裁決一般是終局且有效的。除少數特別情況下，裁決不得被上訴。SMA作出的裁決會公佈在SMA Award Service系統中，供從事海商海運業的人士參考。同時，裁決也會在許多平台上進行公佈。

儘管近些年來選擇SMA仲裁的會員數量在減少，但是，值得高興的是，SMA已推出相關措施去應對和解決一些長期積累的問題。這些措施一定會極大地幫助SMA扭轉局面。也許在將來，SMA會再一次成爲LMAA的真正競爭對手。