

Soundings

March 2010

本期内容：海事仲裁 — 纽约海事仲裁员协会的再度风靡？ | 欧盟硫磺指令—关于燃油问题的思考

海事仲裁 — 纽约海事仲裁员协会的再度风靡？

许多会员也许会了解到，在美国，海事案件一般都提交纽约海事仲裁员协会（Society of Maritime Arbitrators，简称“SMA”）仲裁，它的仲裁规则与伦敦海事仲裁员协会（LMAA）规则不尽相同。以往由于对于SMA仲裁一些问题的担心，SMA的仲裁案件数有所下滑。然而，有迹象表明这种局面正有所改变。

SMA仲裁长期受到的一个主要批评是费用不可得到赔付。仲裁胜诉方通常无法就仲裁所发生的费用得到赔偿。但是，根据现有SMA规则，仲裁员有权裁决给予费用赔偿。这一改变源于2003年SMA规则中第30节(section 30)的修订。修订后的第30节规定，因仲裁所产生的合理法律费用和其它必要费用，仲裁员可以予以支持。而且，仲裁员根据公平原则有权认定任何比例的费用得到赔偿。通常，仲裁员会支持胜方60%至80%的费用，并将其写入裁决书。

最近，在“The EOS”（上诉人Andorra Services公司和 Chemoil 公司与被上诉人Venfleet 公司和Eos轮，美国第三巡回上诉法院 2009）上诉案中，法院判决认可了上述第30节规则。在该案中，独任仲裁员杰克贝尔格（Jack Berg）先生裁决支持了船东全部请求赔偿费用的92%，包括利息。该裁决最终获得了巡回上诉法院的支持。

SMA规则也规定了仲裁员与当事人之间的早期案件管理会议(early case management conferences)的制度。根据规则21条（Rule 21），[仲裁庭]可以召开非实体性日程安排会议（non-substantive scheduling conference）。在该会议中，当事人可以提出其索赔和反索赔请求的概要，并提出有关证人作证和庭审的意向。然后，仲裁庭通过签发日程安排令（Scheduling Order）确定庭审日期，此后，如无正当理由，延期申请将不获准许。

通常，SMA仲裁会按照涉案当事人的需求和日程计划作相应安排。但是，另一个SMA仲裁受到批评的方面是，在SMA仲裁中大部分证人证据是以口头形式呈现的，书面证词不是经常使用。当然，在当事人可以自由约定仲裁规则的时候，情况不一定是如此。在当事人可以自由约定时，他们可以采用LMAA仲裁规则，而在该规则下，当事人可

以提前交换仲裁请求和抗辩意见以及证人证据。

特别是针对那些不能亲自出庭作证的证人，仲裁员也有权要求作出宣誓证词（affidavit statements）或宣誓口供（depositions）。仲裁员有权签发传票，强令第三方（非当事人）参加庭审或出示文件。仲裁员也有权决定证据的可采纳性。除非当事人事先同意，仲裁员无权要求证据披露（pre-arbitration discovery depositions）。

根据已经被法院认可的SMA规则第8节，仲裁员也有权下令扣押或查封当事人的船舶或财产，包括银行账号。这些财产保全措施可以在仲裁开始时采取，也可以在仲裁过程中的任一时间内采取。

（下接第二页）

Fuel for Thought - EU Sulphur Directive

欧盟硫磺指令（EU Sulphur Directive）—关于燃油问题的思考

环保是全世界的海运业现面临的一个越来越重要的课题。会员们或许意识到，第2005/33/EC号欧盟指令（EU Directive，以下简称“该指令”）已于2010年1月1日生效。根据该指令，所有在欧盟区域内运行的船舶（在靠泊时）须使用含硫量不超过0.1%的燃油。由于该指令的出台，协会管理人已收到了一些关于船东需在多大程度上改造储油罐和柴油引擎以确保船舶符合该指令规定的咨询。尤其是，许多老龄船舶（其配备旧式柴油引擎，且只配有一个储油舱）不能燃烧低硫燃油，且只能存储一种类别的燃油。

在当前情况下，为符合该指令规定，唯一切实可行且长久的解决办法是，通过改造船舶给船舶增加一个储油舱，或者将船舶现有的储油舱一分为二以装载两种类别的燃油。至于柴油引擎的改造，如果船东曾承诺其船舶有能力燃烧指令要求的燃油，那么船东也许不得不对船舶引擎进行改造以使其能燃烧低硫燃油。另外，通常来说，对管路系统和锅炉进行适宜的改造以确保它们能使用低硫燃油也是至关重要的。无论以上哪种改造，无论是针对储油舱还是针对引擎，改造工作所产生的费用可能是昂贵的，而且改造必须根据船级社的要求在干坞进行并经船级社认可。

联合王国抗辩和诉讼协会

托马斯米勒抗辩和诉讼有限公司

90 Fenchurch Street London EC3M 4ST

电话：+44 207 283 4646

传真：+44 207 204 2131

电邮：tmdefence@thomasmiller.com

网站：www.ukdefence.com

那么，这就带来一个关键问题，即谁应当承担改造费用呢？

尽管一些合同可能对该问题有明确约定，但是，很多合同却没有。除非一些很特别的条款被并入到租约中，一般来讲，租船人无义务去分担改造费用。

如果经改造的船舶在不同的硫含量燃油限制规定的区域内航行，那么，船舶有必要做好详细的低硫燃油转换程序

（changeover procedures）的准备，且所有船员应该得到培训使其能熟悉这一新的操作程序。船员尤其要注意到，低硫燃油的燃点可能会相对低一些，具有难点燃的特性，这可能会导致故障和引擎损坏。因此，适当的培训是必须的。

另外，只有当现有的普通燃油用尽或被转移到另一个储油罐中，低硫燃油才可以被装船，而这将会对航程带来额外的费用。因此，在租约中对谁将承担这些额外费用作出约定是非常重要的。

有可能涉及及其它一些相关条款，包括解除合同，比如，当船舶不能满足指令规定的要求时。如果缺少明确的约定，恐怕法律是很难默认该种解除条款的存在。

在造船合同中约定船舶能够燃烧低硫燃油是重要的。

如果船舶未采取相应的措施，（船舶在使用

低硫燃油的情况下不能运行），会员可能会承担某一欧盟成员国对其课收的罚款，或者因租船人可能有权将船舶在改造的期间视为停租期间而面临租船人的索赔。

该指令的影响已在各海运相关媒体中有了广泛报导，一些海事机构（即BIMCO 和 Intertanko）已在着手重新起草租约中的燃油硫含量条款（fuel sulphur content clauses）以确保符合该指令的规定。尽管这些条款非常有用，但是，所有会员依然面对严格遵守该指令（strict compliance）带来的挑战，因此，协会管理人建议会员细细审阅每一个新租约中的条款，以确保在租约签订前您已经充分了解您的义务和责任。

海事仲裁（续）

SMA规则同时规定，证据程序结束后，仲裁裁决必须在120天内（在SMA简易程序下，适用30天）作出。仲裁裁决一般是终局且有效的。除少数特别情况下，裁决不得被上诉。SMA作出的裁决会公布在SMA Award Service系统中，供从事海商海运业的人士参考。同时，裁决也会在许多平台上进行公布。

尽管近些年来选择SMA仲裁的会员数量在减少，但是，值得高兴的是，SMA已推出相关措施去应对和解决一些长期积累的问题。这些措施一定会极大地帮助SMA扭转局面。也许在将来，SMA会再一次成为LMAA的真正竞争对手。