

soundings

本期內容：2008年波塞冬展覽會 | 適於服務 | 禁訴令和規則B訴訟保全

管理人消息

在6月份召開的董事會會議結尾，協會董事長之職從保羅·沃格特（Paul Vogt）先生手中交至潘諾斯·拉斯卡裏迪斯（Panos Laskaridis）先生手中。沃格特先生1990年2月首次加入董事會，並自2005年開始擔任董事長。沃格特先生在過去幾年中深入參與了協會面臨的管理改革，並在整個改革期間發揮了引領協會的作用。在這次六月舉行的會議上，董事會和管理人熱烈感謝了沃格特先生在任職多年內為協會所做的工作。會議上沃格特先生收到一個手工雕刻玻璃皿作為禮物。潘諾斯·拉斯卡裏迪斯（Panos Laskaridis）先生自1992年3月擔任董事，此後三年將接任董事長一職。

從2008年8月4日開始，管理人的倫敦辦事處已經搬到 90 Fenchurch Street。所有電子郵件和電話號碼不變。我們歡迎您不久惠臨我們的新辦公室。

丹尼爾·伊萬斯，協會經理

聯合王國抗辯和訴訟協會由托馬斯·米勒管理

2008年波塞冬展覽會



丹尼爾·伊萬斯（協會經理）、菲利浦·克雷西（托馬斯·米勒希臘公司區域董事）和艾倫·麥金農（索賠部高級董事）

正如上期通訊所報導的，協會經理們參加了六月初在希臘舉行的波塞冬展覽會。有人可能不瞭解，波塞冬展覽會從1969年開始正式舉辦，該展覽會以古希臘海神的名字波塞冬命名。在首屆展覽會上，有15個海運國家的80多個航運和造船公司參加。

2008年，有超過70個國家的1,650多家海運相關公司參加。作為今年展覽會活動的一部分，托馬斯·米勒希臘辦事處在他們比雷埃夫斯的辦公室非常成功地舉辦了一次開放日活動。正如照片所示，在多個場合都可以看到經理們開著一輛為紀念這個盛會而特別裝備的Smart汽車在雅典城中穿梭。

Fitness for service?

禁訴令和規則 B 訴訟保全

新加坡高等法院最近在 *Regalindo Resources Pte Ltd 訴 Seatrek Trans Pte Ltd* ([2008] SGHC74) 一案中，就是否可以使用禁訴令來抗辯 *Seatrek* 提出的規則 B 訴訟保全做出了裁決。儘管新加坡為當然、適當的法庭且按照新加坡法律 *Seatrek* 無法獲得判決前擔保，但新加坡高等法院仍然裁決不予授予禁訴令。

在開始仲裁之前，*Seatrek* 在紐約對 *Regalindo* 採取行動，並單方面申請規則 B 訴訟保全，以獲取 3,777,200 美元的擔保。規則 B 訴訟保全申請得以獲准，此後不久 249,975 美元被扣押。隨後，*Seatrek* 依照定期租船契約在新加坡對 *Regalindo* (租船人) 啟動了仲裁程式。隨後，*Regalindo* 向新加坡高等法院申請簽發命令，禁止 *Seatrek* 繼續在紐約的程式並解除依規則 B 訴訟保全扣押的金錢。

法官運用了戈夫 (Goff) 大法官在樞密院 *Societe Nationale Industrielle Aerospatiale 訴 Lee Kui Jak* ([1987] AC871) (“*Aerospatiale*”) 一案中闡述確立的原則，特別裁決，法院授予禁訴令的管轄權須在“正義目的”要求時才能行使。新加坡上訴院在 *Koh Kay Yew 訴 Inno-Pacific Holdings Ltd* ([1997] 3 SLR 121) 一案中適用了“*Aerospatiale*”原則，並補充道“只有在確信外國訴訟過於繁瑣或嚴苛的情況下，才能證明禁訴令是正當的，可以頒佈禁訴令。”

法官發現，*Regalindo* 的資本淨值 (290,212 新元) 大大低於其實繳資本 2 百萬新元，而且最近一次審計顯示其在幾年內累計虧損 1,709,788 新元。

Regalindo 的董事還設立了另外 3 家公司，其中 1 家從事和 *Regalindo* 一樣的業務。再者，*Regalindo* 的董事和股東在這 3 家公司中持股比例和他們在 *Regalindo* 中現有的持股比例一致。*Seatrek* 認為，這些都表明董事可能不再通過 *Regalindo* 從事業務，而是將其業務轉移到這 3 家新成立的公司。

法官認為，儘管新加坡是解決爭議的當然、適當法庭，但是他不會授予禁訴令，即便紐約的訴訟程式可能對 *Regalindo* 的業務產生破壞效果。這是因為，在這種情況下不可能認為紐約的訴訟程式是無根據的，而且任何有理智的人都會擔心 *Regalindo* 是否有能力履行最終的仲裁裁決。

租約常要求船東提供“適於”所涉服務或航次並且“適於”承運租船人擬裝貨物的船舶。一般認為，這些規定僅涉及船舶的物理狀況。然而，在一起涉及本協會入會船舶 *ELLI* 輪的案件中，該觀點卻被駁回。

ELLI 輪 (及其姊妹船) 被長租期租，在租約中，該輪被描述為雙舷船。然而，當《國際防止船舶造成污染公約》 (“*MARPOL*”) 單殼船淘汰規定於 2005 年 4 月生效後，該輪的船級社得出結論認為該輪並不完全是雙舷船，由此導致該輪無法承運燃油。如果該輪為完全雙舷船，則其有權享受 *MARPOL* 規則相關章節的豁免。

在考慮由此引起的爭議時，英國高等法院裁決認為雖然該輪沒有任何物理問題，但“適於服務”概念的外延擴大至法律上適合，一旦法律上船舶不能承運燃油，船東即違反了該租約。

在協會的支持下，船東向上訴法院提出上訴。上訴法院在其判決中似乎確實對“適於服務”是否具有下級法院所賦予的廣範涵義有所質疑。但上訴法院仍以租約要求船舶“船上備有... 任何適用法律不時要求的所有證書，以便確保其能夠履行租約服務”為依據，駁回了船東的上訴。法院裁定，因船東未能在 2005 年 4 月後取得能使船舶承運燃油的 *MARPOL* 相關規則的豁免，故船東違反了租約。

上訴法院判決之簡潔讓人頗感意外。在訴訟中，法院注意到了對於“適於服務”的涵義，並沒有明確的權威意見，但是法院拒絕對該問題做任何結論。至於對證書的裁決，除非該船舶進行船體改良，成為完全的雙舷船，否則船舶無權獲得 *MARPOL* 豁免。因此法院判決的結果就是船東不得不實施這些改良。但是即使船東進行了改良，有些國家仍會拒絕承認 *MARPOL* 豁免，並且只允許雙殼船進港。所以，可以說船東避免違約的唯一途徑就是耗費數百萬美元把船舶改成雙殼船。

船東現正在徵求許可向上議院上訴，我們將在今後的 *Soundings* 中報告進展。同時，會員們應當瞭解有關船舶適於服務的任何術語的廣義界定。從 *ELLI* 輪一案的裁決來看，這可能包含了國際規則將來的變化，並且這可能需要耗費大量成本以履行租約義務。

The UK Defence Club

tel: +44 7000 333362 fax: +44 207 204 2131

email: tmdefence@thomasml.com

web: www.ukdefence.com