

soundings

本期内容：2008年波塞冬展览会 | 适于服务 | 禁诉令和规则B诉讼保全

管理人消息

在6月份召开的董事会会议结尾，协会董事长之职从保罗·沃格特（Paul Vogt）先生手中交至潘诺斯·拉斯卡里迪斯（Panos Laskaridis）先生手中。沃格特先生1990年2月首次加入董事会，并自2005年开始担任董事长。沃格特先生在过去几年中深入参与了协会面临的管理改革，并在整个改革期间发挥了引领协会的作用。在这次六月举行的会议上，董事会和管理人热烈感谢了沃格特先生在任职多年内为协会所做的工作。会议上沃格特先生收到一个手工雕刻玻璃皿作为礼物。潘诺斯·拉斯卡里迪斯（Panos Laskaridis）先生自1992年3月担任董事，此后三年将接任董事长一职。

从2008年8月4日开始，管理人的伦敦办事处已经搬到 90 Fenchurch Street。所有电子邮件和电话号码不变。我们欢迎您不久惠临我们的新办公室。

丹尼尔·伊万斯，协会经理

联合王国抗辩和诉讼协会由**托马斯米勒**管理

2008年波塞冬展览会



丹尼尔·伊万斯（协会经理）、菲利普·克雷西（托马斯·米勒希腊公司区域董事）和艾伦·麦金农（索赔部高级董事）

正如上期通讯所报导的，协会经理们参加了六月初在希腊举行的波塞冬展览会。有人可能不了解，波塞冬展览会从1969年开始正式举办，该展览会以古希腊海神的名字波塞冬命名。在首届展览会上，有15个海运国家的80多个航运和造船公司参加。

2008年，有超过70个国家的1,650多家海运相关公司参加。作为今年展览会活动的一部分，托马斯米勒希腊办事处在他们比雷埃夫斯的办公室非常成功地举办了一次开放日活动。正如照片所示，在多个场合都可以看到经理们开着一辆为纪念这个盛会而特别装备的Smart汽车在雅典城中穿梭。

Fitness for service?

禁诉令和规则 B 诉讼保全

新加坡高等法院最近在 Regalindo Resources Pte Ltd 诉 Seatrek Trans Pte Ltd ([2008] SGHC74) 一案中, 就是否可以使用禁诉令来抗辩 Seatrek 提出的规则 B 诉讼保全做出了裁决。尽管新加坡为当然、适当的法庭且按照新加坡法律 Seatrek 无法获得判决前担保, 但新加坡高等法院仍然裁决不予授予禁诉令。

在开始仲裁之前, Seatrek 在纽约对 Regalindo 采取行动, 单方面申请规则 B 诉讼保全, 以获取 3,777,200 美元的担保。规则 B 诉讼保全申请得以获准, 此后不久 249,975 美元被扣押。随后, Seatrek 依照定期租船契约在新加坡对 Regalindo (租船人) 启动了仲裁程序。随后, Regalindo 向新加坡高等法院申请签发命令, 禁止 Seatrek 继续在纽约的程序并解除依规则 B 诉讼保全扣押的金钱。

法官运用了戈夫 (Goff) 大法官在枢密院 Societe Nationale Industrielle Aerospatiale 诉 Lee Kui Jak ([1987] AC871) (“Aerospatiale”) 一案中阐述确立的原则, 特别裁决, 法院授予禁诉令的管辖权须在“正义目的”要求时才能行使。新加坡上诉院在 Koh Kay Yew 诉 Inno-Pacific Holdings Ltd ([1997] 3 SLR 121) 一案中适用了“Aerospatiale”原则, 并补充道“只有在确信外国诉讼过于繁琐或严苛的情况下, 才能证明禁诉令是正当的, 可以颁布禁诉令。”

法官发现, Regalindo 的资本净值 (290,212 新元) 大大低于其实缴资本 2 百万新元, 而且最近一次审计显示其在几年内累计亏损 1,709,788 新元。

Regalindo 的董事还设立了另外 3 家公司, 其中 1 家从事和 Regalindo 一样的业务。再者, Regalindo 的董事和股东在这 3 家公司中持股比例和他们在 Regalindo 中现有的持股比例一致。Seatrek 认为, 这些都表明董事可能不再通过 Regalindo 从事业务, 而是将其业务转移到这 3 家新成立的公司。

法官认为, 尽管新加坡是解决争议的当然、适当法庭, 但是他不会授予禁诉令, 即便纽约的诉讼程序可能对 Regalindo 的业务产生破坏效果。这是因为, 在这种情况下不可能认为纽约的诉讼程序是无根据的, 而且任何有理智的人都会担心 Regalindo 是否有能力履行最终的仲裁裁决。

租约常要求船东提供“适于”所涉服务或航次并且“适于”承运租船人拟装货物的船舶。一般认为, 这些规定仅涉及船舶的物理状况。然而, 在一起涉及本协会入会船舶 ELLI 轮的案件中, 该观点却被驳回。

ELLI 轮 (及其姊妹船) 被长期期租, 在租约中, 该轮被描述为双舷船。然而, 当《国际防止船舶造成污染公约》(“MARPOL”) 单壳船淘汰规定于 2005 年 4 月生效后, 该轮的船级社得出结论认为该轮并不完全是双舷船, 由此导致该轮无法承运燃油。如果该轮为完全双舷船, 则其有权享受 MARPOL 规则相关章节的豁免。

在考虑由此引起的争议时, 英国高等法院裁决认为虽然该轮没有任何物理问题, 但“适于服务”概念的外延扩大至法律上适合, 一旦法律上船舶不能承运燃油, 船东即违反了该租约。

在协会的支持下, 船东向上诉法院提出上诉。上诉法院在其判决中似乎确实对“适于服务”是否具有下级法院所赋予的广范涵义有所质疑。但上诉法院仍以租约要求船舶“船上备有... 任何适用法律不时要求的所有证书, 以便确保其能够履行租约服务”为依据, 驳回了船东的上诉。法院裁定, 因船东未能在 2005 年 4 月后取得能使船舶承运燃油的 MARPOL 相关规则的豁免, 故船东违反了租约。

上诉法院判决之简洁让人颇感意外。在诉讼中, 法院注意到了对于“适于服务”的涵义, 并没有明确的权威意见, 但是法院拒绝对该问题做任何结论。至于对证书的裁决, 除非该船舶进行船体改良, 成为完全的双舷船, 否则船舶无权获得 MARPOL 豁免。因此法院判决的结果就是船东不得不实施这些改良。但是即使船东进行了改良, 有些国家仍会拒绝承认 MARPOL 豁免, 并且只允许双壳船进港。所以, 可以说船东避免违约的唯一途径就是耗费数百万美元把船舶改成双壳船。

船东现正在征求许可向上议院上诉, 我们将在今后的 Soundings 中报告进展。同时, 会员们应当了解有关船舶适于服务的任何术语的广义界定。从 ELLI 轮一案的裁决来看, 这可能包含了国际规则将来的变化, 并且这可能需要耗费大量成本以履行租约义务。

The UK Defence Club

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

email: tmdefence@thomasml.com

web: www.ukdefence.com