

法律

我上伦敦海事仲裁庭

普通人大多不了解海事仲裁为何物。海事仲裁是专门裁决海上纠纷的通行的非诉讼制度。人们在进行海上开发、运输、贸易等活动之前，在合同中载明可能发生的争议按照何种仲裁协议来解决。随着中国企业越来越多地走向海外，海事仲裁日益为我们所重视，尤其是在商事活动中，企业更偏好采用非诉讼方式来解决分歧。长期以来，英国伦敦是全球海事仲裁的中心。记者采访了一位曾赴伦敦海事仲裁庭参加答辩的上海技术专家，对国际海事仲裁的规则与运作方式做一简单介绍，希冀给上海国际航运中心建设以参考。

■李长宏 口述 本报记者 沈竹士 整理



一只密封圈引发的公案

这起案件的发生源于一只小小的密封圈。

一家瑞典公司在中国中标了一项海上建设工程，瑞典人雇佣了一艘中国籍船只在广东省海域作业。海上风急浪大，船上一只密封垫圈破裂了，油液渗漏，液压设备失效，船在海上发生了失控漂移。这是一种危险的情况。人们赶紧放下船锚，锚定船只，修复了受损的设备。

一切看来有惊无险。然而，就在收起船锚准备启航的过程中，锚打坏了价值不菲的海底光缆。

事故既已发生，对海底光缆的所有者进行赔偿，这是没有疑问的了。但是，在总的赔偿款中，瑞典人应该出多少钱，中国籍作业船应该出多少钱，有了争论。如果双方都是中国人，则有多种方式可以调解。然而这是一件涉外海事纠纷，瑞典人拿出了雇佣

合同，合同载明，发生这种情况，必须

须进行国际海事仲裁。根据合同中的仲裁条款，双方向伦敦海事仲裁员协会发起了仲裁申请。伦敦海事仲裁员协会成立于1960



李长宏，上海人，退休海员。上海市航海学会会员、船舶机电专家。2012年受市航海学会派遣作为技术专家证人赴伦敦海事仲裁庭参加仲裁答辩。

年。当时，它将在伦敦从事海事仲裁的人士聚集在一起，交流经验，共同促进伦敦海事仲裁事业的发展，类似“俱乐部”。时至今日，该协会仍保留着松散型的传统，不是常设仲裁机构，而属于“临时仲裁”性质。这是英国

航运界选择的结果，其历史可以追溯到300年前“波罗的海交易所”。当时就出现了一大批优秀的海事仲裁员，为租船、救捞、碰撞、保险、货损理赔等业务中发生的争议提供法律服务。

随着航运经纪人团体的成立，伦敦海事仲裁员队伍不断壮大，海事领域的临时仲裁进一步得到发展，大量海事合同中都约定依据伦敦仲裁条款处理纠纷。英国航运事业的发达与海商法制度的完善促进了海事仲裁的日益成

熟，在国际上产生重大影响，伦敦也因此成为国际海事仲裁中心。

1958年6月10日，在纽约召开的联合国国际商业仲裁会议上签署《承认及执行外国仲裁裁决公约》(the New York Convention on the Recognition and Enforcement of Foreign Arbitral Awards)。该公约处理的是外国仲裁裁决的承认和仲裁条款的执行问题。中国第六届全国人大常委会第十八次会议于1986年12月2日决定我国加入该公约。中国政府1987年1月22日递交加入书，该公约1987年4月22日在我国生效。目前，世界上已有一百三十多个国家和地区加入了《纽约公约》，这为承认和执行外国仲裁裁决提供了保证和便利，为进一步开展国际商事仲裁活动起到了推动作用。

我是上海航海学会的个人会员，也是机电方面的技术专家。由于涉事船只来自上海，学会派我为事故做技术鉴定，并作为专家证人加入仲裁团队。我和船上的机电控制设备打了一辈子交道，可是说到上仲裁庭进行质证，接受仲裁员和律师的询问，我还是个“菜鸟”。

人身份的语言。没听清楚可要求问话者或翻译再说一遍。问什么答什么，不能多说。不紧张、不抢答、吐字清晰。知道的事但不知如何回答、或不知道的事，就说“不知道”。说错的话可以收回并承认错误。掌握律师在答辩时的一些询问技巧。对方律师用语言来激怒你时，不要激动。给仲裁员一个有哲理、有学问的专家形象。

上海团队进行了长达三个月的答辩演练。演练尽可能穷尽对方律师提问刁难的套路，研究各种情况下的应对技巧。我们每天演练到晚上11点钟。当时，演练地点是在静安寺附近。我家住杨浦区，有些团队成员家里远在浦东。每天演练结束，回家的车早已停满了，我乘坐公交车到人民广场，再乘出租车回家。

坏的密封垫圈的化学成分是什么？应当符合怎样的标准？密封垫圈是在哪里采购的？有没有产品合格证书？有没有采购时开具的发票？产品说明书对该零件的使用是怎样描述的？”事实上，这些零件是在北京西路上的店铺采购的，北京西路历来有“五金一条街”的称号，店铺繁多。船上的零件成千上万，如何找到原始发票凭据？

这些看似无聊的提问，恰恰指向事情的根底——锚铍必较地维护本方利益。这大概就是强大的英国海事仲裁的传统吧。好在，上海团队对于这些发难一一做出了妥善的回应。

本版图片：CFP、本报资料照片

作为船员时如何采购零件的经验。对方律师又说，你说的我们不懂。我答，船员懂。对方律师问，在场有船员吗？我答，贵方技术专家证人、船长、轮机长xxx先生就是。众人笑，气氛轻松，目的达到。

答辩时的气势和留给仲裁员的印象是非常重要的。我方船长许焕康答辩铿锵有力，首席仲裁员邀请他今后驾驶远洋海轮到英国来，全场大笑。

四代设备，我的知识储备逐渐跟不上了。我的身体也不再允许频繁地爬梯登船进行调查。可以说，今后参加此类仲裁的机会不会那么多了。但是随着国家发展，越来越多的企业走向远洋，国际海事仲裁是不可避免的。我愿中国人在今后的国际海事仲裁中发出越来越强的声音。

和律师模拟演练到深夜

种单据、合同、合约、协议、保险凭证等。

二是访问案件知情者。把与案件没有直接利害关系的人，或没有情感冲突的人，作为最先被访问者——他

上海团队进行了长达三个月的答辩演练。演练尽可能穷尽对方律师提问刁难的套路，研究各种情况下的应对技巧。我们每天演练到晚上11点钟。

们更能提供客观、公正的材料。要信任和尊重被访问者，表明自己是出于对事实负责，切忌把自己对案件的某

些事实、情节、资料的怀疑或相信，暴露在被访问者面前。对被访问者的一切陈述都要感兴趣，注意防止给被访问者一个错觉——需要他说利于某一方面的证词。更切忌用教训人的态度说话。要避免揭露被访问者的不实之词。更不要与被访问者发生争执。访问者要三人以上，一人记录，两人问话。

第三，也是较困难的，是练答辩技巧。律师的发问多为非专业技术的。律师不会和你讨论技术问题。因

为，技术论点在前期交换的技术分析报告中，双方已经阐述。律师们采用心理学、逻辑学、询问技巧，如声东击西、以虚带实、伪命题、二难推论等，诱导你自相矛盾，落入圈套，取得对他有利的供词。在出庭答辩前学习一些答辩技巧很重要。而对自己的技术结论有把握，有信心，出庭答辩时，必然理直气壮，语句沉稳，对客

语言上的准备包括：说话要有逻辑性、诚恳、直爽、简单明了。说话时要面向仲裁员，绝不能说“我们”、“我船”等偏离中间技术鉴定

对方律师提问锚铍必较

问讯、答辩议程共用的会所，在一个六层商务楼的第一层。一楼的“答辩庭”有三个，我们开庭时，另外两个庭也同时在开庭。每个答辩庭配有两个小休息室，供原告与被告分别使用，楼面的中间是一个小休息厅，备有各式甜点、水果和咖啡。

答辩庭内的桌椅是“门字型”排列。“门”字的顶端是“首席仲裁员”席。本案首席仲裁员据说是英国著名大法官，八十多岁。他的左侧和右侧是双方指定的仲裁员。“门”字两侧

入座的是控辩双方的委托人、律师、事实证人、专家证人、翻译。仲裁员旁是电脑书记员两人，她们头戴耳机，做到英语发言的同步显示、同步录音。“门”字中心是证人和翻译的席位，他们身旁是有编号的文件，这些文件是委托方律师前期提交的文件。我方聘用的同声翻译是一个年约四十岁的华人女士。

尽管提前进行了演练，但在两轮答辩当中，令人措手不及的情况还是发生了。对方律师在向我方证人（我

我与律师和仲裁员过招

上的船员，在检查时见此零件此状态，你换下吗？请回答换或不换。

其实，这张照片拍摄时间距离此密封圈因被损坏而换下的时间已有五个月，距离离开船检查此圈的时间已有五个月。当时在检查此圈时密封性完好。而换下后的密封圈因长期暴露在空气中，已呈现氧化至破裂的状态。我知道他是用“两难推论法”，回答换或不换都是错。

我就不回答换或不换，而回答“检查时按规则不能彻底拆卸，无法看见密封圈的全貌，全凭船员的经验、细微的观察和触摸来决定更换与否。检查时不换，是正确的。检查后使用一月余因外力破坏密封性而换新备件，

当然也是正确的”。看似答非所问，实则紧贴我所撰写的专业技术分析报告。让对方的企图不能得逞。

对方律师又向我提问：你是一名

尾声

各位法律专家、专业技术专家、事实证人在完成各自的答辩议程后，也就完成了在本案中的任务。下一步就由承办本案的律师继续和对方的律师答辩。仲裁庭的仲裁员在听取几轮答辩、审阅所有文件后，会在几个月或更长的时间，发出书面的裁决意见。这个仲裁结果对中国或外国企业都是有约束力的。

回国后，我了解到这场国际海事仲裁的结果：根据仲裁，我方赔付金额数目比起瑞典人要求的数目减少了千万元。可以说，这次仲裁取得了小小的成功。

我今年已经八十多岁了。最初涉足船舶机电设备时，我们用的还是第一代设备，如今已经更新换代到了第

伦敦海事仲裁庭是这样运作的：

仲裁庭的组成人员包括首席仲裁员一人，仲裁员两人。首席仲裁员由两位仲裁员推选，仲裁员由双方各自指定一名并由对方认可。每方仲裁团队包括律师、案件委托人、事实证人、专家证人、翻译等。仲裁答辩庭是借用一个场地来聆听控辩双方的答辩。经过几轮答辩，得出结论就是仲裁庭的裁决，具有终审裁决效力。

不要说是我了，国内的海事律师对国际海事仲裁也是匮乏经验的。上海团队立即开始了紧张的调查和准备。

一是搜集书面资料。要向委托人索要与案件有关的、案件发生前3-6个月的各

2012年6月末的一天上午，我们从浦东国际机场出发，乘英国维珍航空公司航班抵达伦敦。第二天，团队聘请的英国籍律师事务所律师介绍本轮答辩议程安排，进行案件讨论。那时的我尚处在“倒时差”状态。晚饭后，我到街上散步，特地去本轮仲裁答辩庭所在地——“国际辩论裁决中心”（International Dispute Resolution Centre）(IDRC)看看，熟悉一下环境和路线。

“国际辩论裁决中心”位于伦敦舰队街70号。其实，伦敦海事仲裁庭答辩庭设在何国何地，由仲裁员和双方律师、当事人商定。本案件的上一轮答辩就曾设在新加坡——这也是英国以外的另一个国际海事仲裁大国。

本轮仲裁答辩庭借用一个仲裁、

轮到我走上证人席了。

证人的仪容仪表要大方，着正装——我特意翻出了家里的西服套装，坐姿端正，不携带任何物件。证人宣誓，分为基督徒和非基督徒两种方式，誓词有中文、英文两个版本。我是非基督徒，用中文版，誓词如下：“我严谨地宣告，以下所作的供词，句句属实，全无虚言。”基督徒用的中文版是：“我奉全能的上帝宣誓，以下所作的供词，句句属实，全无虚言，上帝助我。”

我曾亲眼所见对方一位有22年做技术评估、鉴定经验的英国专家，在出庭答辩时，翻文件、喝水时手发抖。现在我将接受对方律师的质问和仲裁员的审视。

这是一次漫长的质证。对方律师，或对方聘请的仲裁员会采用一些问讯技巧，要求你回答说“是”或“不是”。我在答辩庭上就碰到一位对方的仲裁员，指着大屏幕上被换下的“聚氨酯密封圈”照片问我：你如果是船

■姜琦

海上保险、共同海损及船舶赔偿业务所发生的争议亦属于海事仲裁的受理范围。伴随着上海自贸区建设，上海航运保险协会在成立三年以来，在制度创新、行业发展、国际交流方面有了重大突破。

一是首创航运保险产品注册制，激发市场创新活力。《上海市人民政府贯彻〈国务院关于加快发展现代保险服务业的若干意见〉的实施意见》中提出要“研究建立航运保险产品注册制度，形成国际航运保险定价中心”，简政放权由注册制代替许可制。上海航运保险协会承担注册管理职能，建立注册制度，管理注册行为。

2015年7月，上海航运保险产品注册制实施，上海市保监局授权上海航运保险协会承担注册管理职能，实现了航运保险产品准入由监管部门审批备案改为行业协会注册管理。协会将与国际航运保险业进行产品互认互通，推进我国航运保险业的国际化进程。

截至2016年底，上海航运保险协会已注册产品2410个，超过2013至2015年中国保监会备案审批产品总和。

二是首推航运保险指数，引领行业转型发展。中国保监会与人民银行等六部委及上海市政府于2015年10月联合印发的《进一步推进中国（上海）自由贸易试验区金融开放创新试点加快上海国际金融中心建设方案》(上海自贸试验区“金改40条”)提出“研究推出航运保险指数”。上海航运保险协会牵头组织行业成员自主开发编制航运保险专业指数。

2016年9月，“上海航运保险指数”发布，将10年来中国航运保险市场主要经营主体的货运险、船舶险的保单和赔案的业务数据导入，有助于提高航运保险企业的风险管理和定价能力，服务实体经济和国家战略需要。

三是首发中国声音，赢得国际话语权。国际海上保险联盟(IUMI)成立于1874年，是全球最大的航运保险协会组织。在中国保监会、外交部、上海市委、市政府及上海保监局支持下，2015年9月，上海航运保险协会代表中国加入IUMI，目前先后有4名中国籍专家经协会推荐当选IUMI有关专业委员会委员。

2016年，协会举办上海航运保险国际论坛，IUMI主席首次访问中国发表演讲。今年，协会将申请尽快在沪举办IUMI全球年会，通过主办国际会议，熟悉、了解并参与国际航运保险规则的制订。

(作者任职于上海市社会团体管理局社会团体管理处)

参与航运规则制订，服务国家战略需求