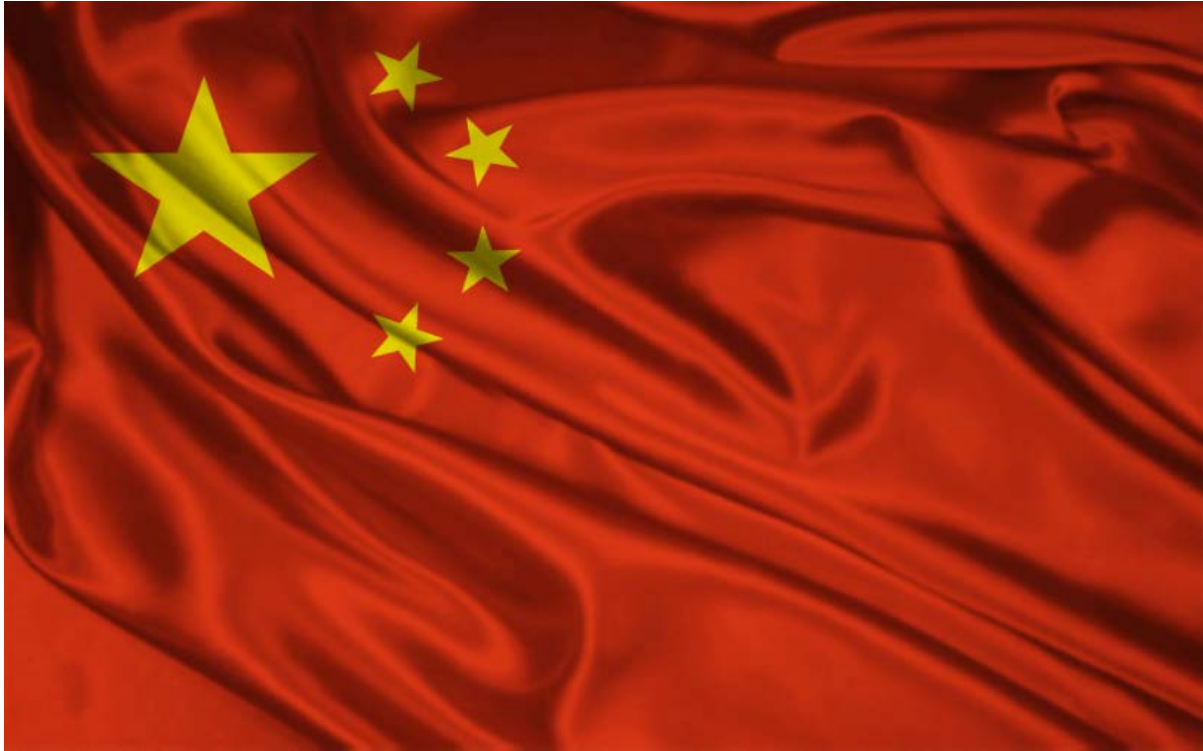




最高人民法院发布关于扣押与拍卖船舶的新司法解释



2015年3月6日

中国并非传统上常见的船舶扣押管辖区。然而，Gard的会员和客户凡有船舶停靠中国港口的，都应注意该项新司法解释。该项司法解释旨在阐明中国海事法院扣押和拍卖船舶的具体程序，并可能导致在中国扣押船舶日趋频繁。

本文系对中国最高人民法院颁布的新司法解释¹《最高人民法院关于扣押与拍卖船舶适用法律若干问题的规定》（下称“新解释”）的一个简要解析。该项新解释已于2015年3月1日生效，涵盖了有关船舶扣押与拍卖的一系列问题。

申请扣船的反担保

海事请求人在中国申请扣押船舶时通常须提供反担保。1999年《中华人民共和国民事诉讼法》（下称“SMPL1999”）²第七十六条规定，海事请求人提供的反担保的金额应相当于因其扣押船舶可能给被请求人造成的损失。多年来，中国海事法院对反担保金额的要求因各案件事实情况

的不同以及各法官采取方法的不同而异。在某些案件中，反担保的金额相当于被扣船舶30天的租金，但在另一些案件中，反担保的金额又相当于被扣船舶所涉的索赔金额。

新解释于第五条确立了反担保金额的计算标准应为下列各项之和：

- 船舶扣押期间可能产生的各项维持费用与支出
- 因扣押造成的船期损失
- 被请求人为使船舶解除扣押而提供担保所支出的费用

该种计算方式与2003年《最高人民法院关于适用〈中华人民共和国民事诉讼法〉若干问题的解释》³第二十四条中关于申请扣押船舶错误所造成损失的计算方式一致。

然而，该条款仍存在着一些不明确的因素，诸如：

- 船舶扣押期间应采取的维持措施的水准
- 船舶扣押期间应适用的租金费率
- 被请求人提供担保所支出费用的范围 — 实践中，海事法院通常只支持被请求人为提供银行担保而支出的佣金

此外，当扣船申请已提交-反担保金额已确定时，被请求人基本没有机会去证实或质疑用以证明维持费用、租金以及为提供担保所支出费用的证据。尽管如此，当反担保已提供且船舶已被扣押时，如果船东能证明请求人所提供的反担保不足以弥补错误扣船可能对其造成的损失，船东仍可要求提高反担保的金额。

尽管新解释第五条还存在一些未决问题，但至少它已设立了一条可供遵循的标准。

新解释第四条进一步明确了有关反担保的一些问题。该条款规定，海事法院对于因海上及通海水域人身损害赔偿纠纷、船员劳务合同纠纷引起的船舶扣押申请是否可以不提供反担保，有自由裁量权。

对同一条船舶的多次扣押

新解释第二条允许多个海事请求人对同一条船舶进行扣押以作为各自债权的担保。此外，先申请扣押船舶的海事请求人未申请拍卖船舶的，后申请扣押船舶的海事请求人可以依据SMPL1999第二十八条的规定申请拍卖船舶。

然而，新解释却未明确，是否每个申请扣押船舶的海事请求人均须为其各自索赔提供全额反担保。

船舶拍卖及相关程序

新解释中有数条规定与船舶的司法拍卖有关，包括如下：

- 第十一条规定，拍卖船舶由拍卖船舶委员会实施（根据SMPL1999第三十四条规定，拍卖船舶委员会由法官、拍卖师、验船师组成，通常为三人或者五人）。
- 第十三条规定，对经过两次拍卖仍然流拍的船舶，可以进行变卖，但变卖价格不得低于评估价的百分之五十。
- 第十四条规定，若船舶经过变卖仍未成交的，经已受理登记债权三分之二以上份额的债权人同意，可以低于评估价百分之五十的价格进行变卖处理。仍未成交的，海事法院可以解除船舶扣押。
- 第十六条要求债权人自法院就船舶第一次拍卖发布公告之日起六十天内申请债权登记。

解除反担保

中国海事法院对于解除或返还反担保的司法实践一度是海事请求人关心的问题。新解释出台之前，鉴于反担保系对被请求人之后可能提出的错误扣船索赔的担保，反担保可能在案件解决后两年内无法返还。

为此，新解释第六条无疑将受到海事请求人的欢迎。该条款规定了应*直接*向海事请求人返还反担保的情形，具体如下：

- 被请求人同意返还，或
- 请求人请求返还，且生效法律文书认定被请求人负有责任，且赔偿或给付金额与海事请求人要求被请求人提供担保的数额基本相当。

此外，该条款还规定，案件终审后，海事请求人申请返还其所提供的反担保的，海事法院应将该申请告知被请求人，被请求人在三十日内未提起相关错误扣船索赔的，海事法院可以准许海事请求人返还反担保的申请。

扣押及拍卖光租船舶

SMPL1999第二十三条允许海事请求人在船舶的光船承租人对海事请求负有责任，并且在实施扣押时是该船的光船承租人的情况下申请扣押该船。然而，该条款未就海事请求人是否能在扣押该船后申请拍卖该船作出明确规定。

现如今，这个问题在新解释第三条得以解决。新解释第三条规定，海事请求人有权（根据SMPL1999第二十九条）申请拍卖该船用以清偿光船承租人应予承担的索赔。

此条款可能导致船舶所有人在自身无过错的情况下仍面临其船舶被司法拍卖的风险。对于资助光船承租人购买船舶的船东，尤其需要关注该条款。

其他

新解释第七条规定，船舶扣押期间由船舶所有人或光船承租人负责管理。船舶所有人或光船承租人不履行船舶管理职责的，海事法院可委托第三人或者海事请求人代为管理，由此产生的费用由船舶所有人或光船承租人承担，或在拍卖船舶价款中优先拨付。

新解释第九条规定，扣押船舶裁定作出后因“客观原因”无法执行的，海事法院应当裁定终结执行。该条款并未明确定义何种情况构成“客观原因”，但其一可能是船舶已不在中国海事法院的管辖范围内，其二可能是船舶已全损。

新解释可能导致中国海事法院对船舶的扣押和拍卖日渐普遍。虽然SMPL1999下的一些问题仍待解决，例如被扣船舶的船东破产是否应优先于船舶优先权，然而，可以预料到的是新解释势必受到海事法院和海事请求相关方的普遍欢迎。

致谢：感谢敬海律师事务所允许我们使用其内部翻译团队对新解释进行的翻译，新解释的具体内容请见该翻译。

对于本文若有任何问题或意见的，可发送邮件至Gard Editorial Team (editor@gard.no)

1 敬海律师事务所，《最高人民法院关于扣押与拍卖船舶适用法律若干问题的规定》法释〔2015〕6号的内部翻译

《最高人民法院关于扣押与拍卖船舶适用法律若干问题的规定》中文版链接

2 1999年《中华人民共和国民事诉讼法》中文版链接

3 2003年《最高人民法院关于适用〈中华人民共和国民事诉讼法〉若干问题的解释》中文版链接