



最高人民法院發佈關於扣押與拍賣船舶的新司法解釋



2015年3月6日

中國並非傳統上常見的船舶扣押管轄區。然而，Gard的會員和客戶凡有船舶停靠中國港口的，都應注意該項新司法解釋。該項司法解釋旨在闡明中國海事法院扣押和拍賣船舶的具體程序，並可能導致在中國扣押船舶日趨頻繁。

本文系對中國最高人民法院頒佈的新司法解釋¹《最高人民法院關於扣押與拍賣船舶適用法律若干問題的規定》（下稱“新解釋”）的一個簡要解析。該項新解釋已於2015年3月1日生效，涵蓋了有關船舶扣押與拍賣的一系列問題。

申請扣船的反擔保

海事請求人在中國申請扣押船舶時通常須提供反擔保。1999年《中華人民共和國海事訴訟特別程式法》（下稱“SMPL1999”）²第七十六條規定，海事請求人提供的反擔保的金額應相當於因其扣押船舶可能給被請求人造成的損失。多年來，中國海事法院對反擔保金額的要求因各案件事實情況的不同以及各法官採取方法的不同而異。在某些

案件中，反擔保的金額相當於被扣船舶30天的租金，但在另一些案件中，反擔保的金額又相當於被扣船舶所涉的索賠金額。

新解釋於第五條確立了反擔保金額的計算標準應為下列各項之和：

- 船舶扣押期間可能產生的各項維持費用與支出
- 因扣押造成的船期損失
- 被請求人為使船舶解除扣押而提供擔保所支出的費用

該種計算方式與2003年《最高人民法院關於適用〈中華人民共和國海事訴訟特別程式法〉若干問題的解釋》³第二十四條中關於申請扣押船舶錯誤所造成損失的計算方式一致。

然而，該條款仍存在著一些不明確的因素，諸如：

- 船舶扣押期間應採取的維持措施的水準
- 船舶扣押期間應適用的租金費率
- 被請求人提供擔保所支出費用的範圍 — 實踐中，海事法院通常只支持被請求人為提供銀行擔保而支出的傭金

此外，當扣船申請已提交-反擔保金額已確定時，被請求人基本沒有機會去證實或質疑用以證明維持費用、租金以及為提供擔保所支出費用的證據。儘管如此，當反擔保已提供且船舶已被扣押時，如果船東能證明請求人所提供的反擔保不足以彌補錯誤扣船可能對其造成的損失，船東仍可要求提高反擔保的金額。

儘管新解釋第五條還存在一些未決問題，但至少它已設立了一條可供遵循的標準。

新解釋第四條進一步明確了有關反擔保的一些問題。該條款規定，海事法院對於因海上及通海水域人身損害賠償糾紛、船員勞務合同糾紛引起的船舶扣押申請是否可以不提供反擔保，有自由裁量權。

對同一條船舶的多次扣押

新解釋第二條允許多個海事請求人對同一條船舶進行扣押以作為各自債權的擔保。此外，先申請扣押船舶的海事請求人未申請拍賣船舶的，後申請扣押船舶的海事請求人可以依據SMPL1999第二十八條的規定申請拍賣船舶。

然而，新解釋卻未明確，是否每個申請扣押船舶的海事請求人均須為其各自索賠提供全額反擔保。

船舶拍賣及相關程式

新解釋中有數條規定與船舶的司法拍賣有關，包括如下：

- 第十一條規定，拍賣船舶由拍賣船舶委員會實施（根據SMPL1999第三十四條規定，拍賣船舶委員會由法官、拍賣師、驗船師組成，通常為三人或者五人）。
- 第十三條規定，對經過兩次拍賣仍然流拍的船舶，可以進行變賣，但變賣價格不得低於評估價的百分之五十。
- 第十四條規定，若船舶經過變賣仍未成交的，經已受理登記債權三分之二以上份額的債權人同意，可以低於評估價百分之五十的價格進行變賣處理。仍未成交的，海事法院可以解除船舶扣押。
- 第十六條要求債權人自法院就船舶第一次拍賣發佈公告之日起六十天內申請債權登記。

解除反擔保

中國海事法院對於解除或返還反擔保的司法實踐一度是海事請求人關心的問題。新解釋出臺之前，鑒於反擔保系對被請求人之後可能提出的錯誤扣船索賠的擔保，反擔保可能在案件解決後兩年內無法返還。

為此，新解釋第六條無疑將受到海事請求人的歡迎。該條款規定了應直接向海事請求人返還反擔保的情形，具體如下：

- 被請求人同意返還，或
- 請求人請求返還，且生效法律文書認定被請求人負有責任，且賠償或給付金額與海事請求人要求被請求人提供擔保的數額基本相當。

此外，該條款還規定，案件終審後，海事請求人申請返還其所提供的反擔保的，海事法院應將該申請告知被請求人，被請求人在三十日內未提起相關錯誤扣船索賠的，海事法院可以准許海事請求人返還反擔保的申請。

扣押及拍賣光租船舶

SMPL1999第二十三條允許海事請求人在船舶的光船承租人對海事請求負有責任，並且在實施扣押時是該船的光船承租人的情況下申請扣押該船。然而，該條款未就海事請求人是否能在扣押該船後申請拍賣該船作出明確規定。

現如今，這個問題在新解釋第三條得以解決。新解釋第三條規定，海事請求人有權（根據SMPL1999第二十九條）申請拍賣該船用以清償光船承租人應予承擔的索賠。

此條款可能導致船舶所有人在自身無過錯的情況下仍面臨其船舶被司法拍賣的風險。對於資助光船承租人購買船舶的船東，尤其需要關注該條款。

其他

新解釋第七條規定，船舶扣押期間由船舶所有人或光船承租人負責管理。船舶所有人或光船承租人不履行船舶管理職責的，海事法院可委託第三人或者海事請求人代為管理，由此產生的費用由船舶所有人或光船承租人承擔，或在拍賣船舶價款中優先撥付。

新解釋第九條規定，扣押船舶裁定作出後因“客觀原因”無法執行的，海事法院應當裁定終結執行。該條款並未明確定義何種情況構成“客觀原因”，但其一可能是船舶已不在中國海事法院的管轄範圍內，其二可能是船舶已全損。

新解釋可能導致中國海事法院對船舶的扣押和拍賣日漸普遍。雖然SMPL1999下的一些問題仍待解決，例如被扣船舶的船東破產是否應優先於船舶優先權，然而，可以預料到的是新解釋勢必受到海事法院和海事請求相關方的普遍歡迎。

致謝：感謝敬海律師事務所允許我們使用其內部翻譯團隊對新解釋進行的翻譯，新解釋的具體內容請見該翻譯。

對於本文若有任何問題或意見的，可發送郵件至Gard Editorial Team (editor@gard.no)

1 敬海律師事務所，《最高人民法院關於扣押與拍賣船舶適用法律若干問題的規定》法釋〔2015〕6號的內部翻譯

《最高人民法院關於扣押與拍賣船舶適用法律若干問題的規定》中文版連結

2 1999年《中華人民共和國海事訴訟特別程式法》中文版連結

3 2003年《最高人民法院關於適用〈中華人民共和國海事訴訟特別程式法〉若干問題的解釋》中文版連結