



大会

Distr.: Limited
14 February 2019
Chinese
Original: English

联合国国际贸易法委员会
第六工作组（船舶司法拍卖）
第三十五届会议
2019 年 5 月 13 日至 17 日，纽约

国际海事委员会（海事委员会）和瑞士就今后在船舶司法拍卖相关跨境议题上可能开展的工作提出的建议

秘书处的说明

1. 为筹备委员会第五十届会议（2017 年 7 月 3 日至 21 日，维也纳），国际海事委员会（海事委员会）就今后在船舶司法拍卖相关跨境议题上可能开展的工作提交了一份建议（[A/CN.9/923](#)）。为便于工作组审议，现将海事委员会建议的案文作为本说明附件一予以转载。
2. 委员会在其第五十一届会议（2018 年 6 月 25 日至 7 月 13 日，纽约）上审议了瑞士政府的一份后续建议（[A/CN.9/944/Rev.1](#)），其中列有 2018 年 2 月 27 日在马耳他瓦莱塔举行的关于该议题高级别专题讨论会的成果和结论。现将该建议的案文作为本说明附件二予以转载。



附件一

国际海事委员会（海事委员会）就今后在船舶司法拍卖相关跨境议题上可能开展的工作提出的建议

1. 导言

国际海事委员会（海事委员会）成立于 1897 年，是当年来自政府和商业界一些具有远见的代表所成立的，他们致力于在航运方面实现国际法的统一一致。海事委员会的目标按其《章程》第 1 条所阐明，是：

“……通过一切合适的方式和活动促进海商法在所有方面的统一。为此，它将促进建立各国海商法协会并与其他国际组织合作。”

全世界现有 50 多个国家海商法协会是海事委员会的成员。

2. 司法拍卖项目的背景

中国的 Henry Li 教授于 2007 年发表了一篇文章，其中提醒注意在法院命令拍卖船舶时对其他法域作出的判决不予承认而在全世界产生的各种问题，在该文章发表之后，海事委员会执行理事会提议由一个国际工作组对船舶司法拍卖的相关问题进行初步研究。

3. 国际文书草案

海事委员会开展的工作首先是向海事委员会的海商法协会成员发出一份详细的调查表，调查的结果在 2010 年 10 月于布宜诺斯艾利斯举行的专题讨论会上进行了讨论。国际工作组的成员们归纳了当时从 19 个海商法协会收到的答复。从此之后在海事委员会随后的多次会议上，讨论了这个问题并拟订了一份国际文书草案，这些会议包括 2012 年的北京会议、2013 年的都柏林会议和 2014 年的汉堡会议，文书草案在汉堡会议上完成并获得核准。中国海商法协会在 2014 年汉堡的海事委员会大会上提议核准国际文书草案的最后文本。该提议获得 24 票接受，2 票弃权，无反对票。24 张接受票的构成是阿根廷、澳大利亚、比利时、加拿大、中国、丹麦、芬兰、法国、德国、希腊、爱尔兰、意大利、日本、马耳他、荷兰、新西兰、尼日利亚、挪威、大韩民国、西班牙、瑞典、瑞士、土耳其、大不列颠及北爱尔兰联合王国以及美利坚合众国的国家海商法协会。两张弃权票是巴西和波兰的国家海商法协会。文书的整个拟订过程受到各代表团的广泛支持。

据认为，由一项简单的、主要是程序性的国际文书处理对外司法拍卖的承认问题将可填补 1993 年《船舶优先权和抵押权国际公约》、1952 年《关于扣留海运船舶的国际公约》和 1999 年《国际扣船公约》所遗留的空白之处，并满足业界的商业需要。

4. 司法拍卖的普遍性

虽然关于采用司法拍卖形式的船舶拍卖数量没有详尽的数据汇编，但来自亚洲四大海商航运司法管辖区域（大韩民国、中国、新加坡和日本）的数据显示，在 2010-2014 年期间，这些国家每年通过司法拍卖方式出售的船舶超过 480 艘。由此可见，通过国际文书草案提供的确定性将使船舶的出售从中受益，数量多达每年数百艘。

显然，通过某种有决定权的司法拍卖形式，每年出售的船舶有数百艘之多。在司法拍卖的背后，可能有许多原因，但通常情况包括船东不能支付所欠的到期债务。

5. 清爽的所有权；改换悬挂的船旗

购买和随后的购买必须能够取得对如此拍卖的船舶拥有清爽的所有权，以及能够改换其出售前注册的船旗，改换悬挂购买方所选择注册的船旗，以便能够妥当地进行船舶交易，没有耗费资金的拖延和昂贵诉讼的威胁。这将随后使得所购买的船舶可以进入自由的交易；确保该船舶将能实现更高的售价，使所有相关的当事方受益，包括债权人在内（相关的当事方可以包括港务当局和为船东提供服务的政府其他部门）。

应当强调司法拍卖形成的一项重要法律原则，这就是一旦一艘船舶通过司法拍卖出售，除了非常有限的少数例外情况之外，不得因为司法拍卖之前产生的任何债权而扣押该船舶。如果购买方及其融资方对可预见性失去信心，不相信在通过司法拍卖购得船舶之后可以获得清爽的所有权并可以改挂船旗，那么这一司法拍卖过程将变得缺少吸引力和效力，有损于购买方利益和通过司法拍卖方式出售的船舶的船东的其他债权人利益。

购买船舶的融资方式一般是银行对船舶提供的抵押便利，银行贷款获得偿付的主要抵押物是船舶本身。国际文书一旦获得广泛支持后，将可使得银行提供船舶融资时具有更大的信心，相信船舶在司法拍卖时将能实现其充分的市场价值，而不是降价的可变现价值，因为按照目前的情况可能具有风险，该船舶有可能因为司法拍卖之前发生的债权而随后被扣押，从而使人们普遍丧失对拍卖程序神圣权威的信心。

6. 司法宣告

在英国案件“*Acrux*”¹中，Hewson 法官先生确认：“有管辖权的外国海事法院正当拍卖，或拍卖后的所得，是国际礼让的一部分，也是对国际航海贸易总体健康发展的一个贡献”²。

海事委员会的研究还显示了来自各不同法域的一些司法告示，其中突出表明了当事各方遇到困难，难以让另一个法院承认船舶的外国司法拍卖。在加拿大的一项裁定中，法院甚至说，这一事项只能通过监管司法拍卖船舶及其执行的国际文书来补救。除了所报告的案件之外，也有许多没有报告的案件，以及海商法律界所不知道的没有进入正式审理的案件。

¹ [1962] Vol. 1, Lloyds Law Reports at p. 405。

² 同上，at p. 409。

最重要的是，许多国家的司法机关都已指出，需要承认有管辖权的外国法院所进行的司法拍卖，这构成国际礼让的组成部分，并且有助于国际贸易的普遍健康发展。

目前没有国际文书处理司法拍卖的承认问题，也没有任何文书充分保护购买方免于之前的债权追索，以及处理国家登记处船旗改换注销和重新注册的问题。

由于目前没有国际文书处理对船舶的外国司法拍卖给予承认的问题，因此可以在一定程度上有把握地说，在这方面，海洋运输既无保障，也无效率，阻碍而不是促进全球贸易和世界经济的发展。政府间组织和国际组织需要进行干预，这一点已得到司法界及各国和国际海事机构的明确承认。承认船舶的外国司法拍卖是国际海商法的根本原则。

一国不承认另一国关于船舶司法拍卖的法院令，其中所产生的困难可以简要概述如下：

(1) 这是对颁布拍卖令的法院和国家的一个侮辱；

(2) 所代表的是该国家拒绝遵守另一国家法院的裁定，是世界上大多数国家所遵守的规则的一个例外；

(3) 如果其他国家或其他债务人决定效法这一不良范例，那么将有可能在此领域造成混乱，因为在这一领域只能够通过所有航海国家的真诚善意来加以有效控制。³

国际上承认司法拍卖也在加拿大船舶“Galaxias”案件⁴中得到突出反映，在该案件中，法院指出：

(1) 虽然司法拍卖的购买方将可以根据加拿大的法律得到清爽的所有权，不附带任何抵押权，以及尽管显然加拿大法院有意愿并且期望其他国家的法院和政府将能尊重其法院令和判决，特别是在海商法领域，但这并不是可以由一个国家的司法权行使管控的领域，其试图这样做也是不适当的；

(2) 司法拍卖的国际承认是必要的；以及

(3) 为了促进航海贩运的自由流通，一般来说，各国都同意适用一套统一的海商规则和法律。但是，这并不能阻止任何国家在法律上完全忽视或不理会在海商事务中普遍公认的任何通常接受的惯例或任何法律，或甚至是该国可能之前通过条约已经采纳的一项法律规则。这正是地域管辖权的意义所在，除非存在某种世界权威当局具有压倒一切的全球超级执行权限，否则这就是我们大家必须面对的现实。⁵

关于船舶拍卖的一些司法令并不能确保转让清爽的所有权，加拿大该法院对此评论指出，海商律师和在任何方面涉及船舶购买和销售的海运界所有外行人士都将可能一致认为，这将可能大大减少从法院拍卖船舶中可能获得的资金数额，并且造成一些船舶完全不可能拍卖。许多当地和外国债权人的合法债权将因此落空，因为在受理案件的法院所进行的拍卖中得到的是低价位报价。

³ Associate Chief Justice Noel in *Vrac Mar Inc. v Demetries Karamanlis et al* [1972] FC 430 at p. 434 (Canada)。

⁴ (1988) LMLN 240, being a judgment of the Federal Court of Canada。

⁵ 同上，at p. 11 of the judgment。

为了能够通过国际文书的形式统一接受对船舶外国司法拍卖的承认，贸易法委员会的干预将对国际海运界带来巨大的利益。

应当对司法拍卖的船舶购买方提供必要和充分的保护，限制有关当事方对船舶司法拍卖及随后所有权转移的有效性提出质疑时而可能得到的救济限度。

7. 其他公约

1993 年《船舶优先权和抵押权国际公约》并不成功，因为其中内含有争议的条款，并未解决承认外国司法拍卖的问题，而且有关承认的措词在性质上更属于否定对司法拍卖的承认，而不是给予承认。但是，只要有可能，拟订的国际文书草案的条款可以不与《船舶优先权和抵押权国际公约》的规定发生冲突。

虽然 1952 年《关于扣留海运船舶的国际公约》力图对通过扣留船舶而可加以强制执行执行的债权进行规定，但其中并没有对船舶的司法拍卖作出规定。

1999 年《国际扣船公约》提及船舶的司法拍卖或强制拍卖，但仅仅是在其中的第 3.3 条中，该款规定允许作为一般规则的一个例外而扣留对债权没有偿还责任的人所拥有的船舶。

8. 国际海事组织（海事组织）

鉴于海事组织法律委员会过去参与了《船舶优先权和抵押权国际公约》的工作，因此海事委员会首先与之取得联系，于 2015 年向海事组织法律委员会作了信息通报，希望 12 个月以后能提出正式请求，让法律委员会将这一工作添加在其日程上。

2016 年 6 月又作了一次信息通报。这项工作需要有两个支持方，在海事组织法律委员会 2016 年会议的前期，中国和大韩民国同意为这项工作提供支持。海事组织法律委员会没有接受将这项工作列入其议程的建议。但是，留下了松口，可以在今后再次提出这一事项。

代表们在当时发表的意见包括：虽然认为这是一个对委员会具有重要利益关系的主题，因此不属于委员会的工作范畴；一些代表团看上去不想承担新的工作，但有些代表团则强调，在其本国的立法中接受船舶的外国司法拍卖，这种做法带来许多益处，特别是因为这样做对利益关系方提供了确定性；还有一些代表团则指出，从港务界的角度来看，这也是一个重要议题，因为扣留船舶会对港口的高效运作造成不利的影响。

9. 海牙国际私法会议

在海事组织的法律委员会拒绝承担这一项目后，海事委员会与海牙会议取得联系，海牙会议正在就其题为“承认和执行外国判决”的项目开展工作。海事委员会的代表们参加了最近 2017 年 2 月 16 日至 24 日举行的海牙国际私法会议关于承认和执行外国判决问题的特别委员会会议，在会上以海事委员会的名义作了发言，指出海事委员会关于船舶司法拍卖的文书草案可以在这项工作中得到兼顾。但是，该委员会决定不沿着这条路线向前发展。因此，海事委员会被邀请于 2017 年 3 月 15 日向海牙国际私法会议理事会提交一份信息文件，以便在海牙国际私法会议理事会 2018

年的会议上可以考虑将这一项目作为一个新的独立议题列在工作日程上。一些代表团当时发表了意见，认为这种局限于少数人特定行业的议题可能更适合贸易法委员会处理，另一些代表团则希望在完成目前的工作方案之前不承担新的工作。目前来看，这个问题将在海牙会议理事会 2018 年的会议上再次讨论。

10. 结论

各国不承认另一法域对船舶进行的司法拍卖，降低了国际海运界对司法拍卖制度的信心。只有当潜在的购买方可以有信心，相信得到的船舶所有权干净清爽，不附带任何抵押权，并且能够注销旧的注册而在购买方选择的新的登记部门注册，这种制度才可能获得支持，才有可能获取船舶的正当价值。此后，购买方还必须能够进行船舶交易，船舶不会因为其司法拍卖之前发生的任何债权而被扣留。

海事委员会拥有与贸易法委员会工作的经验，最近一次是关于 2008 年《联合国全程和部分海上国际货物运输公约》（“《鹿特丹规则》”）的制定。海商法协会的成员被委任参加各国家代表团，能够协助贸易法委员会制定这些规则的工作，这些规则是由海事委员会最初起草的。海事委员会并不希望贸易法委员会如同橡皮图章那样轻松核准海事委员会的国际文书草案。海事委员会感到宽慰的是，从谈判的参加国来看，贸易法委员会具有“普遍的”涵盖面；而且贸易法委员会是一个国际私法的专业机构，在制定商法和国际贸易法领域的标准方面拥有丰富的工作经验。

因此，海事委员会请贸易法委员会将这个专题添加在其工作方案中。如果贸易法委员会决定将这一专题添加在其工作方案中（无论是单独还是与另一机构结合在一起），海事委员会都将不会再继续请海事组织或海牙国际私法会议开展这项工作。

附件二

瑞士政府关于今后可能就船舶司法拍卖相关的跨境议题开展的工作的建议

1. 导言

联合国国际贸易法委员会在其第五十届会议上(2017年7月3日至21日,维也纳)指出,国际海事委员会(国际海委会)的建议(A/CN.9/923)非常重要,该建议提请注意在命令拍卖船舶时对其他法域作出的判决不予承认而在全世界产生的各种问题。⁶尽管一些代表团支持这一建议,并表示对采纳该建议有兴趣,前提是工作组拥有资源并与其他组织进行必要的协商,但与会者一致认为,就该问题的广度提供更多信息将是有益的。⁷

建议“国际海委会可通过举办一次专题讨论会,寻求拓展和推动该建议,以便向委员会提供补充信息,使委员会能够在适当时候作出知情决定”。⁸委员会还“商定贸易法委员会(通过其秘书处)和各国将支持并参加由国际海委会发起的专题讨论会,以讨论和推动这项建议”。⁹委员会商定在今后届会上再次审议这一问题。¹⁰

为此,在马耳他政府提出请求后,贸易法委员会秘书处向其所有成员国和观察员国发出正式邀请,请它们参加有关船舶跨境司法拍卖的高级别技术专题讨论会,会议内容还包括对这类拍卖予以承认。

根据专题讨论会期间的讨论成果并在所有代表行业的支持下,瑞士政府建议贸易法委员会考虑研究订立一项国际文书,以解决有关对司法拍卖船舶予以承认的跨境问题。

2. 专题讨论会

马耳他政府通过其运输、基础设施和资本项目部,与国际海委会和马耳他海事法协会合作,于2018年2月27日在马耳他瓦莱塔商会共同主办了该专题讨论会。小组成员和与会者研究了与船舶司法拍卖相关问题的范围以及可能的解决办法。

请与会者详细说明国际海委会向委员会提交的建议,其中指出,“购买方和随后的购买方必须能够对如此拍卖的船舶拥有清洁的所有权,以及能够改换其出售前注册的船旗,改换悬挂购买方所选择注册的船旗,以便能够妥当地进行船舶交易,不会面临代价高昂的拖延和昂贵诉讼的威胁。这将随后使得所购买的船舶可以进行自由交易;并确保船舶将能实现更高的售价,这将使所有相关当事方受益,包括债权人(相关的当事方可以包括港务当局和为船东提供服务的政府其他部门)”。¹¹

⁶ 《大会正式记录,第七十二届会议,补编第17号》(A/72/17),第456至465段。

⁷ 同上,第464段。

⁸ 同上。

⁹ 同上,第465段。

¹⁰ 同上。

¹¹ 见A/CN.9/923,第5段。

3. 参加专题讨论会的情况

与会者指出，在承认判决方面缺乏确定性对多个行业和许多国家造成了影响。174 名与会者参加了专题讨论会，其中包括来自 60 个国家的代表。这些代表们代表了各国政府，包括船旗国政府、司法机关、法律界、多个具体行业，如船东、银行/金融代理人、船舶经纪人、船舶修理工、造船公司、燃料仓供应商、港口和码头主管部门、租船人、拖船经营者和船舶代理商，以及一些国际组织，如注册船舶经纪人协会、波罗的海国际海事理事会和国际运输工人联合会（运输工联）。专题讨论会还收到了各国船舶经纪人和代理商协会联合会提交的书面材料。与会者介绍了本国各行业和各国因国家间在承认另一个法域内的司法拍卖船舶方面缺乏协调而受到的影响。

(a) 船东

一位知名船东代表确定了涉及司法拍卖的四个最重要的考虑因素：(1)法律确定性；(2)资产价值最大化；(3)获得船舶融资的情况；以及(4)售后登记方便。该代表称，这些考虑因素得不到解决，造成了船舶销售市场的扭曲，导致资产价值受到损失，危害整个行业。

船东作为卖方和潜在买方的陈述明确表明，他们首要关切的是法律确定性，而目前的司法拍卖程序明显缺乏这种确定性。如果能够在承认过程中获得更大的确定性，据认为会导致资产的估值、包括拍卖和销售价值提高，这反过来会促成获得更多融资。

有人补充说，所有参与海上贸易的各方（包括货方、贸易融资银行、保险公司等）关切的是，所雇用的船舶不会因前债权人或船东进行不必要的扣押而被迫停运，尽管该船已通过司法拍卖而售出。据指出，任何运输中断都会妨害贸易和运输，并会造成成本和损失。

船东明确表示需要通过一项国际文书来澄清这一状况，国际海委会起草的要点能够以简单而实用的方式解决这个问题。¹²

(b) 金融代理人/船舶融资银行/船舶经纪人

有人强调，许多银行（无论其在何处）都支持建立一项国际机制来降低风险。一位重要的船舶金融代理人介绍了其所在辖域内的 11 家大银行的观点，他赞同提高确定性很有必要，并强调所涉资产价值高昂。从贷方角度来看，航运市场动荡不定。鉴于这些不确定性，据称银行试图通过寻求友好解决方案来避开这些问题，但这会产生额外的成本。由于就对司法拍卖船舶予以承认方面没有可靠的国际依据，因此有人表示购买者在获得所有权时需要能够接受风险，而这会降低销售价格。

¹² 专题讨论会的与会者几次提及文书草案。正如 A/CN.9/923 第 3 段所指出的，“多次会议上讨论了这个问题并拟订了一份国际文书草案，这些会议包括 2012 年的北京会议、2013 年的都柏林会议和 2014 年的汉堡会议，文书草案在汉堡会议上完成并获得核准。”

(c) 船舶注册处

马耳他多年来一直是欧洲最大的船队挂旗国，挂旗船舶吨位超过 7,200 多万吨，其船旗注册处介绍了外国司法拍卖产生的不确定性。据指出，大多数登记处都是旨在通过当地法院出售国内船舶的国家系统，并解释了如果船舶曾在外国辖域出售，要从登记册中删除记录则存在困难。据称，如果船舶出售所在国能够颁发国际公认的司法拍卖证书，那么所有当事方面临的情况都将大大改善。

普遍认为，拟定一项继续侧重于促成对外国司法拍卖予以承认的程序（而不是一个涉及实际司法拍卖规则的宽泛项目）的文书，将是一个可管理的项目，由此可以增加让国际文书获得有效通过的可能性。

(d) 法律界

来自普通法系、大陆法系和混合法系的法律从业人员援引了全球不同法域内的许多案例，特别是滥用船舶扣押程序的案例，以突出强调国际立法在承认外国法院司法拍卖方面的空白。各方有一个明确的共识，即诸多诉讼程序造成了不必要的成本和摩擦，从而进一步降低了商界的资产价值。从其为来自行业界的客户作法律代理的实践经验来看，与会者提出了填补法律空白的相同要求，从而实现从此前的注册处到新注册处再到新船东的无摩擦过渡，使已出售船舶免遭司法拍卖之前可能遇到的一切阻碍。

有人提到了国际海委会所开展的工作。与会者认为，国际海委会的工作不仅包括对这些问题及其可能的解决方案进行宝贵的深入研究，而且表明其有兴趣采用适合各行业并遵守不同法律传统的规则。

(e) 燃料舱供应商/服务提供商

燃料舱供应商作为典型船舶债权人的代表参加了专题讨论会，这些供应商通常也是燃料补给船的所有者。债权人强调“在当今的经济环境中，对于提高确定性的需求超过了任何其他商业考虑因素”。据指出，此类债权人的主要关切是，它们的利润率实际上非常小，在统一和明确模式之外采取的任何措施都可能造成在经济上不合理的成本和风险。在专题讨论会上，与会者表示支持承认制度，因为这一制度将采用明确和统一的规则，并超过司法拍卖后为了获取资金而扣押船只的利益。

(f) 船员方

各方普遍认为简化的承认程序将使归属违约船主的船只上的海员受益。据称，世界各地不同港口的船员都很疲累，他们无法离开船只，并且通过供给必需品和燃料来保持发电机的运行，所得甚少。各方认为程序花费的时间越长，船员的痛苦就越大，他们将努力争取获得报酬和被遣返。运输工联马耳他分部负责处理数十起此类案例，其表示支持拟定一项文书，目的是减少船员及其家属在此类事件中的痛苦。

(g) 港口/港口服务供应商

马耳他港务主任解释了尽可能平稳和快速地开展司法拍卖程序对于协助管理废弃船只现象是何等重要，这些现象造成了港口损毁，破坏了交易的顺利进行。

(h) 马耳他政府

运输、基础设施和资本项目部部长 **Ian Borg** 解释说，马耳他是欧洲最大的船队挂旗国，且处于地中海的中心，因此该国非常重视为国际贸易界提供服务。

他指出，马耳他拥有高度完善、强大和有效的法律制度，对通过竞卖进行司法拍卖作出了规定，同时还拥有核准私人销售的著名的法院制度。据称，在马耳他船舶登记处进行抵押登记的所有行业、金融代理人 and 造船商以及数百家服务供应商，包括船舶修理商、燃料舱供应商、为船舶、船员、货物处理、转运供给必需品的供应商以及为石油和天然气行业提供服务的服务供应商，需欣然知晓，如果船主违约，他们可以在马耳他寻求司法拍卖，并且这些拍卖将在全球范围内得到承认。这将为感兴趣的买家提供确定性，从而提高拍卖期间船舶的价值。

Borg 部长感谢国际海委会主动召集海事行业的各个部门，以讨论相关主题。他表示：“制定一项关于承认司法拍卖船舶的国际文书是重要的一步，其目的是在海事贸易的一个重要方面实现相当程度的稳定性和一致性。马耳他参与讨论这一重要文书乃当务之急。”

4. 可能的解决方案和可行性

专题讨论会确定，贸易和海洋环境中出现的主要问题和阻碍包括：

- 在司法拍卖旨在赋予买方干净所有权方面缺乏法律确定性，导致在前船旗国注销过程中出现问题；
- 关于清除所有之前的负担和留置权，在承认司法拍卖的影响方面存在阻碍；
- 在船舶出售时如果发生摩擦，会导致交易成本增加，由于原债权人在司法拍卖后企图扣押船舶造成超付价值，有可能导致昂贵的诉讼和赔偿；
- 在评估司法拍卖投标额时将把这些风险因素考虑在内，导致可收回资产蒙受损失，这会损害原有船东的所有债权人（例如船员、金融代理人、货物、港口、代理商、燃料舱供应商、驳船运营商等）的利益，其原因是法院和主管部门对于承认拍卖缺乏确定性，导致司法拍卖不太有利；
- 销售收益减少导致经纪人船舶估值呈下滑趋势，从而导致整个市场的船舶价值普遍降低。

代表和小组成员之间的共识是：

- 各方因法律确定性方面的空白而受到不利影响；
- 可以从法律角度填补空白，办法是拟定一项关于承认船舶司法拍卖的文书；

- 如果贸易法委员会将就该主题开展工作，由国际海委会编写的文书草案将提供有益的参考；
- 这些问题涉及对跨境贸易的有害影响，贸易法委员会是解决这些问题的适当论坛。据指出，贸易法委员会在跨界破产问题和证券等密切相关的问题方面拥有经验。贸易法委员会的工作方法使国际各工业组织能够密切参与，这也将有助于缔结一项将得到各行业广泛支持的文书。

5. 结论

此次专题讨论会达成了广泛共识，即支持拟定一项国际文书，以补救各国承认在另一个辖域内船舶司法拍卖方面缺乏协调而出现的问题。因此，瑞士建议贸易法委员会开展工作，拟定一项关于外国司法拍卖船舶及其承认的国际文书。据指出，国际海委会在确定有关这一主题的问题和可能的解决方案方面开展了大量工作，而且这项工作已经得到了一些行业 and 国家的认可。这项作为贸易法委员会进一步开展工作提供了有用的起点，为工作组提供了指导并指明了可能前进的方向。
