



大会

Distr.: General
22 June 2018
Chinese
Original: English

联合国国际贸易法委员会

第五十一届会议

2018年6月25日至7月13日，纽约

今后可能就司法拍卖船舶相关的跨境议题开展的工作：瑞士政府提出的建议

秘书处的说明

1. 为筹备委员会第五十一届会议，瑞士政府向秘书处提交了一项关于贸易法委员会今后可能就司法拍卖船舶相关的跨境议题开展的工作提出的建议。秘书处所收到的经过修订的案文现转载于后，作为本说明的附件。



附件

瑞士政府关于今后可能就司法拍卖船舶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。¹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。²

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”。³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”。⁴委员会商定在今后届会上再次审议这一问题。⁵

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，请它们参加有关跨境司法拍卖船舶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司法拍卖船舶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）”。⁶

¹ 《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。

² 同上，第 464 段。

³ 同上。

⁴ 同上，第 465 段。

⁵ 同上。

⁶ 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。⁷

(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。

⁷ 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的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、金融代理人和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司法拍卖船舶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。