

Circular From TradeWinds

Date: 11 March 2015

警惕新规：光租船舶“能扣就能卖”

根据中国最新海事法规提出的“能扣就能卖”的处理原则，无辜船东恐将因租家惹出的纠纷而丢船。

自3月1日开始，债权人根据海事诉请针对光船承租人实施扣船，并申请拍卖船舶用于清偿相关债务的，海事法庭将予以准许。值得注意的是，即便索偿纠纷与船舶的注册船东无关，也同样适用。

这是由最高人民法院颁布的最新法规，官方称之为司法解释，定于3月1日起实施。

新规一出，立即引来法律以及船舶经纪界人士的热议。在接下来的实施过程中，受到波及的将不仅是外资金融业的船东，国内大批融资租赁业的船舶也面临风险。

但也有观察人士称赞说，此举是将中国实践与国际公约进行接轨，这当然也是最高法院公开宣布的立法意图。

挪威威宝律所(Wikborg Rein)驻于上海的Steffen Pedersen指出，“如今，既然法院已有卖船的权利，那么在中国扣押光租船舶就变得更具有吸引力。”

“以前，你不知道扣了船应该怎么做，所以船就一直停在那里。”

但包括敬海律师事务所陈向勇等在内的律师则称，新规在允许原告强制卖船的同时，却未能给无辜的原船东提供保护。

谈及标准光船租赁合同条款(例如Barecon 2001)，陈律师表示，“最高法院说的很明确，原船东即使与纠纷无关，也不得阻碍船舶的出售。这意味着，如果光租人资不抵债并导致船舶被扣押拍卖，原船东通过免受留置条款(non-lien)和赔偿条款(indemnity)获得的保障已起不到多少作用，除非通过银行抵押的方式确保承租人履行其义务。”

所以陈律师建议，原船东以及租赁公司均须对这则司法解释格外警惕，确保在草拟租约时纳入充足的担保条款，以防船舶在经营期间因债务问题被执行拍卖。此外在租船期间，租赁公司船东也需防

范扣船风险，确保光船承租人及其保险人妥善履行释放被扣船舶的义务。

此前，中国海诉法已规定可因光船承租人的债务，扣押光租中的当事船舶。但至于实践中法庭该如何处置被扣押的光租船舶，则一直缺乏肯定的官方答复。根据新华社的最新总结，新规已经明确“能扣就能卖”这一处理原则。

尽管新规对中外租家公平适用，但鉴于国内融资租赁公司——如工银租赁、民生租赁、多家隶属其它中资银行与造船厂的分支机构等，拥有船舶数量不断增多，所以此举尤为引人瞩目。

据了解，新规涉及25个与船舶扣押相关的事项，其中包括反担保、重复扣船、以及流拍两次后可进行变卖等。据悉变卖价格将不低于评估价的50%，但如果变卖未成功的，经登记债权三分之二以上份额的债权人同意，可无底价变卖。最高法院指示法院通过船舶拍卖委员会拍卖，不另行委托拍卖机构进行拍卖。

陈律师指出，决议当中尚有些事项没有提及，其中包括重复扣船中的反担保问题；船东申请破产保护时可否中断扣船与拍卖流程，并推翻债权人主张的留置权问题；以及在建船舶能否扣押等。

目前，中国大陆地区尚未加入《1999年国际扣船公约》。最高法院法官罗东川在2月28日的新闻发布会中向中国记者表示，出台这一司法解释的目的之一，就是“参照国际公约，明确光租船舶的扣押与拍卖问题。”

信息来源：TradeWinds