

CHINA'S FOREIGN TRADE

商务月刊

中国对外贸易

中国仲裁

2001年第10期

中国国际贸易促进委员会 中国国际商会 主办

〈总第294期〉

● 海事海商
Maritime

外国船舶在日本

被扣押时的解除程序

□文 / 藤井郁也* 译 / 马强*

I、序文

1. 以下先介绍几种外国船舶在日本被扣押的代表性情况。

①外国船舶的船东负有法院判决认定的债务偿还义务(注1)并且债权人依据执行文件向法院申请强制执行的扣押。(民事诉讼法116条、259条,民事执行法22条、24条、25条、112条—121条)

②为实现船舶抵押权人的抵押权而实施的扣押(注2)。(民事执行法189条、114条、181条1款)

(注1)除生效判决外,附有执行声明的判决或生效的执行判决或仲裁裁决也适用于此种情况(民事执行法第22条2—7号)

(注2)在日本法律上,设定抵押权的不动产。船舶等抵押物的所有人如果事先不同意在抵押物上设置抵押权,那么该抵押权将无法设定,因此在日本该抵押权被称为约定担保物权,这和法定

担保物权将形成对照。(我妻荣「新订担保物权法」民法讲义Ⅲ 223页—225页)

③以给付金钱为执行目的的债权如果不进行强制执行就有可能无法执行或强制执行中有可能出现难以执行的情况下,由债权人向法院申请暂时扣押令且被支持时实行的扣押。(民事保全法1条、20条、48条)

④拥有船舶优先权(注3)的债权人为了实现自己的优先权而进行的扣押。(民事执行法189条、112条—121条、181条—187条、商法842条,船东责任限制法95条,国际海上货物运输法19条,油污损害赔偿保障法40条)

(注3)在满足法定优先权要件的情况下,优先权成立。(我妻荣「新订担保物权法」民法讲义Ⅲ 57页)。因为此项权利是满足法定要件的基础上而成立的物权,故而被称之为法定担保物权,它可以和约定担保物权的抵押权进行比较。日本民法303条—341条所规定的

各种优先权中,在船舶上成立的优先权被称之为船舶优先权。(商法842条、船东责任限制法95条、国际海上货物运输法19条)

2. 上述①—④中,①和②是指从船东的立场上而言,船舶是否会被扣押是可以事先预料的,并且①的情况下除船东履行债务义务外是没有其他办法可以解除扣押的。②是指在一般情况下(注4),如果可以确定债务的金额,此项金额的支付如果不是利用拍卖以外的方法进行,那么此类船舶的扣押也将无法解除。

①和②所述情况下,船舶所有人事先能预料到自己船舶也许会被扣押是其主要特征。

(注4)是指除设定抵押权合同无效或被取消之外文意。(民法93条、94条、96条)



3. 船舶优先权的情况

(A) 商法 842 条

日本商法 842 条的规定如下

第842条[船舶优先权项下的债权]拥有下述债权人对于船舶及其属具或未回收的运费享有优先权。

①. 船舶和其属具的拍卖费用及其拍卖开始后的保存费用

②. 在最后停泊港期间的船舶及属具保存费用。

③. 因船舶航行而被征收的各类税金。

④. 引水费用及拖航费用。

⑤. 船舶救助费用及船舶应承担的共同海损费用。

⑥. 为继续航海(行)而产生的债权。

⑦. 雇佣合同产生的船长及其船员的债权。

⑧. 船舶在买卖或制造后还未进行航海时,因买卖或制造或装修而产生的债权,以及为进行最后航海(行)对船舶实施的修缮、食物或燃料的补充而产生

生的债权。

上述商法 842 条第 1 款至第 8 款规定的 8 种债权的成立已经得到认定。从船东角度而言,他们应该事先知道上述债权的存在。至少他们也应该记得有没有关于上述债权存在与否的争议。因此即使船东所有的船舶因上述 8 种债权中任何一种而被扣押时,也不会使船东在没有任何准备的情况下突然被扣押。

(B) 船东责任限制法第 95 条规定的情况。

日本是 1957 年 BRUSSEL (布鲁塞尔) 公约(注 5) 和 1976 年关于海事债权伦敦公约(注 6) 的缔约国,日本的船东责任限制法也是在上述公约的基础上制定的。

日本船东责任限制法 95 条针对各种债权,赋予了船东只承担限制性责任的权利。其中实务中较为重要的是由于船舶碰撞产生的他船乘客及乘务人员的人身伤害、他船损害、他船所载货物损害、港口设施的损害与船舶碰撞无关的油污污染损害、或航海中由于船舶不适航而造成的自船所载货物的损害等。

对于此类债权,船东的责任是可以被限制在一定范围内的。

(船东责任限制法 3 条) 船东责任限制法作为保证船东责任限制权利的法律依据赋予了此类债权人享有船舶优先权(船东责任限制法 95 条)。

但是,这些债权(从船东角度上讲实质为债务)所发生的原因,无论是船舶碰撞还是其他灾害(例如触礁、火灾、舱内进水、油污污染等)都是船东无法预见的突发事件。在事故发生后(往往是数日之内)船东所有的船舶就有可能被扣押,这会使船东毫无准备,因此从实务上而言,对船东最应注意的是依据船舶优先权而被进行的扣押船舶。

(注 5) 正式名称为[1950 年关于国际海上航行船舶所有人的责任限制公约](INTERNATIONAL CONVENTION RELATING TO THE LIMITATION OF THE LIABILITY OF OWNERS OF SEA-GOING SHIPS, BRUSSELS, OCTOBER 10, 1957)

(注 6) 正式名称为[1976 年关于海事债权的责任限制公约](CONVENTION ON LIMITATION OF LIABILITY FOR MARITIME CLAIMS,

LONDON, NOVEMBER 19, 1976)

依据暂时扣押令而进行的扣押

这是债权人主张的债权优先权在没有被认可的情况下或优先权被认可但优先权已经消灭而债权还没有消灭的情况下进行的扣押程序。利用这种方式实施船舶扣押是极为少见的,同时解除此项扣押的程序因和下文所介绍的解除程序相同,因此请参看下文。

综上所述,鉴于实务中对船东而言最重要的莫过于依据船舶优先权而进行的船舶扣押,因此在下文中将主要对此种情况进行论述。

II. 日本法律规定的船舶扣押(依据船舶优先权而进行的船舶扣押)

1. 日本民事诉讼法 189 条规定了依据船舶优先权而进行的船舶扣押程序。本条在规定了众多的适用同时还规定了许多条文的适用。在这些适用的条文中虽然没有包含船东责任限制法 95 条和油污损害赔偿保障法 40 条所规定的船舶优先权,但在解释上仍可以认为当然的包含此两条规定的优先权。(注 7)

2. 作为优先权人的债权人依据船舶优先权向船舶所在地的法院申请开始拍卖船舶(民事诉讼法第 113 条)。通常情况下是在申请执行船舶前申请交付船舶国籍证书(注 8)的交付命令(民事诉讼法第 115 条)。这是根据船舶可持续移动的特性采取的对策。

(注 7) 浦野雄幸[民事诉讼法(改订增补版)逐条概说 389 条]

(注 8) 船舶国籍证书等是指证明船舶国籍的文件及船舶航行所需的其他文件。(民事诉讼法 114 条 1 款)。具体上有船舶国籍证明书(CERTIFICATE OF VESSEL'S NATIONALITY)、船级证明书(CLASSIFICATION CERTIFICATE)、货船设备安全证明书(CARGO SHIP SAFETY EQUIPMENT CERTIFICATE)、国籍满载吃水线证明书(INTERNATIONAL LOAD LINE CERTIFICATE)、货船结构安全证明书(CARGO SHIP SAFETY CONSTRUCTION CERTIFICATE)、货船无线电安全证明书(CARGO SHIP SAFETY RADIO CERTIFICATE)等。

3. 当法院向债务人发出把船舶国籍证明书等交付执行法官的命令时,执行法官应在向船长送达该命令的同时奔赴船舶,收缴船舶国籍证明书。这种情况下,通常是债权人代理律师同行。执行

法官在船上执行公务时如遇有抵抗,为了排除抵抗而动用武力,或请求海上警察的武力增援时,需要有律师做见证人(民事执行法6条、7条)。

4. 执行法官在执行收缴船舶国籍证明书时,如果船长在场,执行法官可以要求船长签名、盖章。如果船长拒绝执行法官的要求,执行法官可以对此情况进行记录。船长的拒绝行为并不会影响执行的效力(民事执行规则13条)。

5. 执行法官有权搜查船上的金库、桌台或书架书橱,有必要时还可以实施为开启上述物品而采取的所需手段(香川保一监修「注释民事执行法」第412页,民事执行法123条2项)。

6. 通常情况下船舶国籍证明书是被保存在船长室内的,但是当船舶刚刚入港时,该证明书会被提交到海关,在此情况下的执行一般是请船长将其取回,然后再从船长手中收缴。

7. 当船舶国籍证明书被执行法官收缴上来后,该艘外国船舶实际上已经不能出港了。这是因为外国船舶要出港时必须提前向海关提交船舶国籍证明书等资料的原件,以此请求出港许可。在没有取得出港许可的情况下外国船舶是无法出港的。

(注9) 日本关税法第17条

III. 被扣押船舶的扣押解除程序

其扣押解除程序大致分为二种方法。一是法定的扣押解除程序。二是在法定程序之外当事人之间通过协商就解除扣押达成协议,债权人(优先权人)撤回依照优先权提出的拍卖船舶申请的解除程序。

(扣押解除程序1)

关于享有船舶扣押请求权的债权人的债权,当船舶被扣押但还没有被拍卖或执行处分时,同时债务人在其他债权人还没有承购船舶扣押请求权人的债权之前提供了相当于船舶扣押债权人被分配债权部分及执行费总额的保证时,并在记载有停止拍卖船舶程序的命令和取消执行处分的判决书副本被提交后,执行法院将根据债务人申请取消处分程序外的船舶拍卖程序。(民事执行法189条、117条1项、39条1款7号、8号、183条1款5号田中康文「新民事执行法的解说」452项)。

这种方式需要时间和费用。首先,为了取得记载有停止拍卖船舶命令和取消执行处分的暂定处分命令(民事保全法23条2项)。即使仅仅是为了取得

该暂定处分命令,申请时会被要求提供担保(民事保全法14条)。

除此之外还需提供与争议债权额(+执行费用)相当的保证金,因此债务人要承担包括律师费在内的相当大的金钱负担。但是尽管如此,当事人之间如果不能达成下述(扣押解除程序2)所举的解除扣押协议时,利用法定程序解除扣押则是唯一的方法,因此它具有很重要的意义。

(扣押解除程序2)

1) 如上所述,船舶优先权所产生的损害赔偿请求权(损害赔偿债权)的发生,往往是由于不能预料的海难事故(碰撞、触礁、火灾、船舱进水、油污污染等)而引起的,如果债权人(受害人)所受的损失是巨额的话,他们会很自然的聘请律师。那么受害人的损失在得到保险赔付后,其拥有的向加害船舶追偿的权利将会由保险人依据保险代位而取得,事后则是保险公司向加害船舶追偿的问题。

2) 通常情况下即使加害船舶也为了预防此类事故的发生加入了P&I(船东互保协会),P&I一般会凭借其实务经验来处理相关事宜。

3) 当海难事故的规模达到相当大的情况下,双方当事人一般都会通过法律手段来维护己方利益。

4) 当海难事故发生时,以船舶间的碰撞为例,其发生区域往往是远离陆地的海洋上,通常没有目击者,碰撞现场也很难发现遗留物,船舶的航迹也会因海潮很快消失,而碰撞双方的驾驶人员又同在各自己的舰桥驾驶室内,这种情况下双方关系人的证言很少会一致,因此认定海难事故的事实关系远比陆地上对事故的认定要难。因此,通常情况下解决此类损害赔偿问题要用相当长的时间。

5) 下面,以假定的事例为例加以说明。A船(船价US\$1000万美元)与B船(船价US\$150万美元)在日本领海内碰撞,A船的船首部受损但不影响航行,B船的船身被撞出裂洞,船和所载货物一同沉没造成全损,B船船长也因船舶沉没而死亡。B船所载货物价值为US\$100万美元,由于船长死亡而产生的损害为US\$50万美元。

事故发生后,A船应日本海上保安部门的要求驶入日本港口接受调查。虽然A船给B船造成的损失足以让A船关系人感到歉疚和遗憾,但在接受为期一星期左右的海上保安部门调查后,A船更希望的是迅速遣返船舶。这是因为船

舶所有人并不能因为发生了海难事故而推迟或拖延向建造船舶的贷款银行返还到期的贷款,而且A船所载货物的货主也将催促其货物能尽早的运到收货港以减少损失。船舶不迅速出港恢复航行运输利益就无法保证,因此即使A船所有人不想出港但在事实上也是不可能的。

这种情况下,实务上的通常做法是事故后被聘用的双方律师以交换保证书(LETTER OR GUARANTOR)为基础进行交涉、谈判。交涉的内容主要有裁判管辖(包括仲裁管辖)的协议、准据法的协议、保证金额、保证人(GUARANTOR)的资信状况或担保能力等。交换(L/G)的交涉成功后,B船关系人已无必要扣押船舶了。从B船的角度上看,只要A船能够提供US\$420万美元(船价+货物价值+人损+40%的利息)的保证书,是没有必要扣押A船的。但是,如果A船拒绝交换保证书的交涉或者A船虽同意交涉但其条件内容与B船愿望有较大差距,或者交涉内容还没有明朗化时,A船有欲离开港口的动向,这样B船关系人会感到极大不安,此时,扣押A船已是势在必行了。可以想象B船的不安主要是因为A船是外国船,一经出港有可能再也不会停靠日本港口,有可能A船是其所有人的仅有资产,如果在出港过程中或刚刚出港后又遭遇海难或出现全损,或出现被解体等代表性隐患时,则必须对其实施扣押。

从这个角度上考虑,A船欲从日本的港口出港是迫于客观必然,那么B船关系人势必在A船离港前采取对策也是一种必然选择。

6) 最快捷、最节省费用的方法是被扣押船舶的所有人根据保险公司(船壳保险公司+P&I(船东互保协会))的建议,委托能合理性思考的海事律师和债权人聘请的律师就交换L/G展开交涉,来寻求解除船舶扣押。

这种情形同样适用于中国船舶在日本港口被扣押时的情况。

此外,以双方当事人达成协议来解除扣押的实务惯例中,聘用能合理性思考律师是最行之有效的办法。

* 作者为日本海运集会所仲裁员;日本藤井·武藤律师事务所主任

* 译者为国浩律师集团(北京)事务所律师