

MAYER | BROWN  
好士打

# 勉为其难的船东





# 全球航运危机——这意味着什么？

过去，贸易增长超过全球国内产品总量增长的两三倍。这意味着每年必须订购新船才能满足至少翻番的GDP增长。但WTO最新估计显示，2009年以来贸易增长趋缓，仅与GDP增长本身持平，然而在过去的15年间，造船厂的数量激增，超过预期，造船的速度也日益加快，每天都有新船交付。

例如，今年上半年，随着越来越多的航运公司申请破产，尽管海难和船舶废弃会导致船只数量的减少，但航运市场每年仍净增加40余艘干散货船和143艘油轮。新船交付的数量虽然低于2015年，但全球干货船舶运力仍增加了540万载重吨，而油轮运力则大幅增加了1420万载重吨。

因此，货物更加难寻，运费暴跌至低于运营成本，船价也下跌。那些没有可靠的承租人或者没有自有货物需要运输就接船的船东，必须将继续运营船舶的赌注压在利率和燃油成本持续走低上，或者将这些船舶停航。

## 第一级别资产融资：船舶融资（香港）

- 《亚太法律500强》(2008-2013及2015-2017年)

## 第一等船舶融资（中国）

- 《钱伯斯亚太》(2008-2016年)

## 年度最佳国际航运及海事律师行

- 《中国法律商务》大奖2015年

## 船舶融资大奖

- Seatrade亚洲海事大奖2015年

但如果船东已经将船舶抵押给船舶融资人会怎样？如果船舶不投入使用实现营收，又如何能偿还贷款呢？其他人是否能够做得更好，例如自身具备雄厚储备资金的船舶融资人；在实践中由非船舶经营者接管船舶会如何？

## 法律沿革

香港有悠久的船舶融资历史。作为曾经的英国殖民地，香港曾是英国船旗的登记港，船舶融资人对贷款文件受英国法律管辖感到很放心，同时也信赖英国法律所提供的庞大判例法和经验。因此，船舶融资人知道根据英国法律其有权收回其所融资的船舶。

1990年当香港还是英国殖民地时就已经开始了本土的船舶登记，从而催生了新的香港旗取代了英国商船旗，此后香港就发展成为世界上继巴拿马、利比里亚和马绍尔群岛之后第四大登记中心。1997年香港成为中国特别行政区时，基本上保留了英国法律体系，因此融资人继承了前人的同一套判例法和经验。收回船舶的权利也成为香港法律的一部分。

## 收回船舶

传统上，融资人收回船舶的方式是扣押船舶并通过法院拍卖或者安排非公开拍卖。但如果船舶市场已经饱和或者新的银行融资条款过于苛刻，拍卖未必具有吸引力。融资人是否可以收回船舶并一直持有至市场好转呢？

根据英国和香港的法律，船舶抵押权人的主要权利是在船东逾期未偿还贷款时即时占有船舶。事实上，如果船东的行为以任何方式严重威胁到担保权益，例如使用船舶的方式使其极易被扣押，抵押权人甚至可以在任何款项到期之前就占有船舶。除该项权利外，抵押权人的贷款文件会规定，抵押权人可以在出现许多其他类型的违约情形时占有船舶，因此抵押权人的权利将遵循其合同下的种种约定。那么，这在实践中是如何操作的呢？

## 推定占有或实际占有

需谨记的是，在船舶拍卖前，所有权仍属于违约的船东，因此对船舶有索偿权的其他债权人也有权扣押船舶。在船舶启航前往某特定港口前进行令状查册至关重要，因为这样可以发现以往航程的未付账单。任何优先于抵押权的债权都必须先行偿付。

抵押权人通过派遣代表上船并接管船舶的实际控制权来实现实际占有。一旦完成实际占有，船舶的使用、维修、停用或出售的决定权便转移至抵押权人。

如果船舶在海上航行，抵押权人不会用直升飞机派代表上船，则可以通过“推定”方式取得控制权，即指定

已经在船上的某个人担任代表。通过向船长发送传真或电子邮件,告知其未来应接受抵押权人而非船东指令的原因。该等指令可能使船长感到担忧,因此需要向船长重新保证抵押权人将尊重船员权利(尤其是工资和裁员情况下的权利)。在沟通时,可以邀请船长和船员在船舶抵达下一个港口前与抵押权人建立劳动关系。保证支付工资可以作为一项激励措施,这对于可能数月未领取到工资的船员而言是一个有吸引力的选择。因此,通过使船长成为抵押权人的员工,抵押权人成为推定控制人。

**“他们表现优秀——专业、勤奋、准时、创新——而且擅长解决问题。”**

-《钱伯斯亚太》2017年

**“该行是航运融资的首选律师行。”**

-《钱伯斯亚太》2016年

**“他们是船舶融资领域的专家;商务精明,积极为客户寻找解决之道。”**

-《钱伯斯亚太》2016年

**“他们十分重视客户服务——经常付出额外努力配合紧张的时间安排、落实极具挑战性的设想及交易架构。”**

-《钱伯斯亚太》2016年

抵押权人所支付的工资可计入扣押船舶的费用,并从拍卖收益中获得偿付。经法院批准,抵押权人所支付工资的优先级可以提高到与船员的海上留置权相同的地位,为最优先级的债权。

## 占有船舶的抵押权人的权利和责任

占有船舶后,抵押权人具有与船东相同的潜在责任。这是因为船舶的控制权转移给了抵押权人,船长成为抵押权人的代理人并服从其命令。即使抛锚停泊,船舶仍可能对第三方及其财产造成损害,例如通过油污。因此,有必要续保或投保单独的船壳和机械险以及保赔险。除非抵押权人有专门的技术人员,谨慎的做法是将船舶交给专业的船舶管理人。大多数管理人会安排换班船员准备在船舶抵达时上船,并安排监察人员检查船舶条件以核实船舶是否适航及是否需要维修。

尽管抵押权人有时会独自接管船舶将其驶往便于扣押和拍卖的港口,但其没有义务立即出售船舶。抵押权人有权运营待拍卖的船舶。如果船舶收益已作为抵押物的一部分转让给了抵押权人,则抵押权人有权收取所有到期应付但未付的收益,否则抵押权人只能保留和使用在占有后取得的收益用于支付船舶运营费用,如有结余,可用于抵偿银行债务。

获得业务对银行来说不比船东容易,但是很多银行的一些客户愿意短期租用船舶,尤其在有利润激励的情况下。同样,很多专业的船舶管理公司也有客户可以提供相同的服务。在某些情况下,管理人因为有商务部门安排业务和技术服务,其可以自行经营船舶。较大的银行甚至有关联公司可以租赁其收回的船舶。

在使用期间,船舶仍为船东所有,抵押权人不受船东个人债务的影响,但附属于船舶的债务除外。有一种情况例外,就是船长作为抵押权人的代理人订购物资,在这种情况下船长如同船东一样可以约束抵押权人。

同样,抵押权人不会因为船东与货主/承租人人签订的合同而被追究个人责任。因此,承租人不能对抵押权人强制执行租船合同,除非抵押权人实施非法干扰履约的侵权行为(下文详述),例如通过出售船舶或者签订另一份租船合同再次出租船舶。该免责甚至延伸至和船员订立的劳动合同,但接管船舶并不影响船员就拖欠工资所享有的海上留置权,因此实际上抵押权人通常首先为拖欠的船员工资设立预算。

## 抵押权人作为船东的责任

尽管抵押权人能够以船东的名义订立合同，香港法律要求抵押权人以一个审慎人的标准依法使用船舶，如同船舶是其自有财产一般。因此，抵押权人负有不得罔顾损失使用船舶的责任，也不能低价变卖船舶。大多数抵押合同会排除该等责任，但该等排除是否有效还具有争议。

由于任何盈余仍属于船东或任何其他有权享有的人，例如排序在后的抵押权人，一切收支款项必须入账。

如果船舶被接管时正在运载货物，最适合驶往的港口是抵押权人的优先权高于货物权益人的港口。但实际解决方法是与货物权益人达成友好协议，规定卸载并交付货物，以避免发生非法干扰提单合同的损害赔偿。如果船舶驶往其他港口，货主可能面临更高的存储费和转运费；但如果存在全部灭失的风险（常见于易腐货物），转运可能是更好的选择。在Anton Durbeck诉Den norske Bank [2005]一案中，在巴拿马运河一端的扣押船舶导致香蕉货物开始腐烂，不得不在海上卸载。货主拒绝卸载提议，并辩称是由于银行的扣船导致其损失，但巴拿马法官判决扣押行为背后不存在恶意或故意损害货主的意图，也不存在对货主的注意义务，因此抵押权人有权维护自身利益。

**“该团队注重商业影响因素，提供的法律意见综合全面。”**

- 《钱伯斯亚太》2016年

**“他们十分高效，交易得以快速、顺利地完成。”**

- 《钱伯斯亚太》2016年

**“该行是一家顶尖的律师行，其团队的船舶融资知识丰富，并明白我们的需求。”**

- 《钱伯斯亚太》2015年

巴拿马法官也了解了英国法律的处理方法，英国法律考查的重点是运输合同是否危害了抵押合同的担保权益。当时船东并未购买保赔险，法官认为如果允许船舶在没有保险的情况下向原目的地航行，担保权益明显会受到损害，所以根据英国法律原则，货物权益人的主张同样不成立。

如果有租船合同，建议抵押权人在租金盈利的情况下继续履行合同，而在无盈利的情况下终止合同，但需注意不得以非法方式引起违约或造成损失。当船东的违约行为是抵押权人执行其担保权益行为的自然结果时，对承租人来说难以证明后者。抵押权人采取的措施并非故意侵犯承租人的权利，而是根据有效合同采取的措施。如果船东能够并且愿意履行租约，情况则不同，但在大多数情况下，船东即将破产，法院由此推断船东没有履约能力，因此抵押权人未引起违约。

但是，抵押权人应该警惕承租人持有平静受益书或者租船合同早于抵押合同签署的情况，因为上述情况可以制约抵押权人的权利。可能需要证明因租船合同具有投机性或鲁莽使用船舶而危害了担保权益，或在目的地有关于该船的法院令状及扣押令，或者承租人本身在某种程度上已经违约。

## 结论

船东签署抵押合同即同意如果其违反贷款条款，银行可以接管其船舶。在实践中，银行自然不愿意成为船东，这意味着在银行成为船东前需要经历长时间的讨论，但随着金融管理机构对不良贷款的持续监管，并不是所有银行都能永远保持现状。



## 联系我们

我们的全球服务网络将为您的每一步行动提供建议。  
如需了解更多信息, 请联系:



**张静琪**  
合伙人, 香港  
+852 2843 2450  
maggie.cheung@mayerbrown.com



**欧维廉**  
合伙人, 香港  
+852 2843 2282  
bill.amos@mayerbrown.com



**白珊珊**  
航运服务主管, 新加坡  
+65 6327 0232  
ss.peh@mayerbrown.com



微信扫一扫  
关注孖士打公众号

微信号: MayerBrown

孖士打(Mayer Brown)是一家卓越的全球性律师事务所。其独特定位是专为世界领先企业和金融机构在极为复杂的交易和争议方面提供法律咨询。孖士打的网络覆盖四大洲,是全球唯一一家在世界三大国际金融中心 - 纽约、伦敦和香港 - 同时分别拥有约二百名律师的综合律所。孖士打在涉及不同行业的高风险诉讼和复杂交易方面拥有丰富的经验,在全球金融服务行业更是独树一帜。凭借敏锐的商业触觉,对客户需求的准确判断,以及对优质服务的承诺,孖士打多元化的律师团队赢得了客户的认可并成为他们首选的战略合作伙伴。其“一企业”的企业文化强调所有业务领域和地区之间的无缝融合,从而确保客户能够获得最佳的服务质量。

请浏览[mayerbrown.com](http://mayerbrown.com)获取更多有关各办事处的详细资料。

本文就所关注法律问题及其发展情况提供的相关信息及意见专供本行的客户和朋友阅读使用。本文旨在就相关主题事项作一般性介绍,不应视作就具体情形提供法律意见或其他具体意见。在就本文所述事项采取任何行动前,请征询相关法律意见。

孖士打(Mayer Brown)是由各个属于独立实体的联合法律执业机构所组成的全球服务提供机构,包括Mayer Brown LLP(美国伊利诺伊州)、Mayer Brown International LLP(英国)、孖士打律师行(一家香港的合伙)和Tauil & Chequer Advogados(一家巴西的合伙)(合称“Mayer Brown Practices”)以及提供顾问服务而非法律服务的服务提供机构(“Mayer Brown Consultancies”)。Mayer Brown Practices和Mayer Brown Consultancies在各司法管辖区成立,它们可以是一个法人或合伙。有关个别Mayer Brown Practices和Mayer Brown Consultancies的详情,可在我们网站法律公告部分找到。“Mayer Brown”和Mayer Brown标志是Mayer Brown的商标。

版权所有 © 2019 Mayer Brown。保留一切权利。

律师通告: 以往的成功案例并不能保证取得相同的结果。