

## 案例解析 | 巧用程序瑕疵解除非洲扣船

作者：方雯雯



### 摘要：

近期，协会连续受理多起因前船东与租家之间租船合同纠纷引发的船舶扣押事件。协会也了解到，近年来在非洲的部分国家及港口船舶遭扣押的案件呈高发态势。受当地语言障碍、法律体系差异及司法程序不透明等因素影响，此类案件普遍存在处置难度大、周期长、不确定性高等特点。因此，本文基于协会近期参与办理的一起在刚果（布）成功驳回船舶扣押申请的典型案例，简要梳理在非洲法域开展海事司法抗辩的关键要点、本地化操作路径及实务注意事项，以期为会员应对类似风险提供一些参考。

### 一、案例回顾

协会入会船舶在刚果（布）港口装货期间，港口当局通过代理通知船方，因该轮在当地法院涉及一起司法争议而被扣船。值得注意的是，船方此前从未收到相应通知文件，而此时距船舶原定的开航时间仅剩一天。协会接会员通报后，立即启动应急响应机制，第一时间联系当地通代 TCI AFRICA 紧急介入。通代初步调查发现，纠纷源于前租家与中间商（以下简称“索赔人”）、燃油供应商之间的燃油供应合同纠纷。原期租人（以下简称“T 公司”）以自身名义，通过索赔人向燃油供应商订购燃油，船舶实际接收了该批燃油。索赔人垫付油款后，因 T 公司倒闭未能收回款项，遂以海事请求为由申请扣押涉案船舶。索赔人提交了发

票、燃油交付单、催款函等文件，法院经形式审查后认为扣押申请有据，遂颁发扣船令。自扣船令生效之日起，船舶须按日支付罚款（约 3000 美元/天）、港口费、停泊费及监管费等。

## 二、案件分析

扣船案件本身就具有急迫性，又因刚果（布）当地语言主要为法语，采取大陆法体系；法院庭审程序多次延期，进一步增加了案件处理难度。协会于是立刻联系聘请律师介入案件处理。律师经审阅文件后指出，本案必须结合当地法律与国际法对于船舶扣押的相关规定进行分析。

### 1. 燃油欠款纠纷构成海事请求，不构成海事优先权

依据 1999 年《国际扣船公约》第 1 条第 1 款：海事请求指以下一种或一种以上事由引起的请求：（1）船舶的营运、管理、维护或维修而向其提供的物品、材料、补给、燃料、设备（包括集装箱）或服务。燃油欠款纠纷构成一项海事请求权，适格索赔人有权依据《国际扣船公约》第 3 条及当地《商船法》第 144 条，申请船舶扣押。相关法条翻译如下。

《国际扣船公约》第 3 条，第 1 款，在下列情况下，允许扣押对其提出海事请求的任何船舶：（b）在海事请求发生时船舶的光船承租人对该请求负有责任，并且在实施扣押时是该船的光船承租人或其所有人；或第 2 款，对于在实施扣押时对海事请求负有责任并且在发生请求时为下述者拥有的任何其他船舶，也允许扣押：（a）对其发生海事请求的船舶的所有人；或（b）船舶的光船承租人、定期承租人或航次承租人。本规定不适用于有关船舶的所有权或占有的请求。

刚果（布）《商船法》第 144 条规定：“扣押既可以针对与请求相关的船舶实施，也可以针对属于该船舶所属的任何船舶实施，只要在海事请求产生时，该船舶的所有人也是与该请求相关的船舶的所有人。”

当地法律严格限定构成船舶优先权的情形，采取逐一列明的方式，商业燃油索赔不属于此类。本案实体请求虽经初步审核为有效，程序上可能存在重大瑕疵（未通知真实船东，扣押实施程序不当，扣押未依法向船长执行等），足以使该扣押被定性为错误或滥用。

### 2. 主要抗辩理由

结合律师意见，抗辩理由如下：

#### （1）索赔人并未将催款函送达前船东与会员

经调查，索赔人仅将催款函送达 T 公司，而未送达当时的实际船东，也未在扣船前向当前船东发出任何警示与通知。该行为构成程序性违规，导致实际扣押行为不合法。

#### （2）索赔人主体资格存疑

索赔人所主张的债权实质属于第三方燃油供应商，索赔人未证明其已取得自债权人的代位授权或债权转让，当地法律对此有严格的形式要求。根据当地《民事、商事、行政与金融诉讼法典》第 481 条，任何人必须具备资格、能力和诉讼利益方可成为诉讼当事人。本案中，索赔人并未从实际债权人处取得代位权或债权转让，其诉讼利益存疑。因此，代位授权书必须在任何扣押措施实施前有效通知会员，否则存在程序瑕疵。

#### （3）扣押实施程序不当

本案在程序上,扣船令主要通过代理送达,索赔人也未进一步具体核实代理身份。并且,扣船令未依法向在船船长妥善送达,导致实际扣押行为存在不合规。

### 三、解扣路径与当地程序

在了解案情的基础上,经多次与当地通代沟通并综合律师建议,协会建议会员:一方面立即尝试与索赔人协商(明确索赔人的主张、是否接受担保等),另一方面主动向法庭申请解扣、主张申请人错误扣船。

#### 1. 提供海事担保,启动简易程序

根据当地《商船法》第 146 条,可通过刚果(布)境内实体提供适当海事担保,可向商事法院临时措施法官申请简易程序裁决,使船舶在约十天内恢复营运。此时实体争议可另行审理。因此,可考虑如会员在当地存在相应注册公司,可通过提供适当金额的海事担保,以尽快保证船舶的解扣,后续再进行实体争议抗辩。然而,本案会员在刚果(布)无相应注册公司实体,故并未进一步推进该方案。

#### 2. 同步申请错误扣船损害赔偿

由律师同步向当地法院积极抗辩、申请由索赔人提供合适金额的反担保,以赔偿因错误扣船为会员带来的损失,判令索赔人因错误扣押向会员支付损害赔偿金。此举可促使索赔人评估其扣船风险,有效推动双方和解进程。如索赔人确属错误扣船,法院支持该主张,后续可进行实体争议诉讼。

#### 3. 现金担保与当地银行担保的情况

因案件审理程序多次延期,会员曾考虑提供担保以加速解扣。但本案申请人拒不接受协会信誉担保,仅接受现金担保或银行担保。

现针对非洲当地的现金担保与银行担保情况整理如下,供会员参考:

##### (1) 现金担保

刚果(布)商事法院并未设立直接接收国际电汇的 SWIFT 账户,现金担保须按法官指令存入当地主要银行(如 Banque Cr dit du Congo 或 BGFI 银行),或通过地方当局存入特设托管账户。通过法院缴存资金须额外支付总金额 10%左右的保管费。需注意的是,即使日后胜诉,这笔资金的追回将会非常困难、耗时极长。未经法院事先指令,擅自存入资金存在较高法律风险。

##### (2) 当地银行担保

银行担保需由当地有资信的银行出具,手续费高昂,如案件持续较久,对会员较为不利。此外,当地银行通常会要求会员提供相应的反担保。而且,经了解,银行担保流程至少需一个月,会员最终放弃采取银行担保的形式,以期从上述其他途径寻找突破。

### 四、案件裁决结果

经过多次向法院申请紧急审理,法院开庭审理后,最终采纳了我方抗辩意见,正式裁定撤销扣押,且会员无需提供任何形式的担保。后续,律师与刚果(布)当地港口管理部门积极协商,尽可能减少船舶被扣期间产生的港口管理等杂项费用。通代亦表示,若会员暂时无法支付相关费用,可先行由通代出具费用担保,全力协助船舶尽快离港。

操作细节提示:法官签发释放令后,代理人不可直接将文书交给港务局。根据当地法律,该命令须由法院执达员正式送达后方能解除扣押。代理人可协调律师助理与执达员一同从法院赶往港务局,以实现船舶的迅速解扣。

## 五、案件启示与建议

鉴于协会近期处理多起类似案件,特提出以下建议,供会员参考:

### 1. 购船前开展全面尽职调查

建议聘请有资质的律师对船舶进行尽职调查,包括但不限于:是否存在船舶优先权、抵押权、海事请求权等其他债权。本案虽为前船东所有船舶期间,前租家的燃油欠款纠纷,但索赔人仍有权扣押该船——“只要在海事请求产生时,该船舶的所有人也是与该请求相关的船舶的所有人”。尽职调查对于新购入船舶的船东权益至关重要,同类案件涉及的金额甚至可达数百万美金。本案如非存在扣船程序瑕疵,新船东可能因此遭受巨额损失。

### 2. 识别扣船程序瑕疵

在非洲港口,即使实体债权存在,若未严格遵循当地通知、送达、授权等程序要求,扣押可从程序合法角度被推翻。本案较为幸运之处在于,法院采纳了我方程序瑕疵的抗辩,确保了船舶的快速解扣。

### 3. 提前准备关键证明文件

建议提前准备有关文件:包括船舶登记连续概要记录(CSR)、能清晰显示所有权变更时间线的文件(需要证明原船东拥有船舶的时间及新船东取得所有权的确切日期)、会员公司注册证明(载明注册地址、法定代表人有关信息等)、当地港口代理信息(法院需确认法院文书送达的有效性)。

### 4. 了解当地解扣途径

借助当地通代,迅速了解现金担保、银行担保及法院执达员送达等各种程序细节,这些细节将直接影响案件处理。建议及时与通代、律师沟通,掌握当地有关规定。

### 5. 采取多种途径策略

一旦船舶被滞留,建议会员积极推动多途径解扣。在程序上,协同律师积极向法院抗辩、要求相关索赔人提供反担保,向其施加压力。同时,建议与索赔人积极协商,争取达成和解金额,尽快实现船舶释放。

## 六、结语

本案实现船舶解扣的核心在于精准识别并及时主张索赔人未依法向船舶所有人履行通知义务这一程序瑕疵,同时结合刚果(布)的《商船法》关于扣押前提条件的特别抗辩点,最终促成法院裁定撤销扣押令。需要再次提醒的是,非洲地区的扣船案件数量较多,且当地法院程序效率偏低,处理颇为棘手。因此,笔者通过对题述案件的处理流程复盘,为会员提供类似案件处理中兼具针对性与可操作性的实务指引,同时也提示各会员在船舶购置环节须强化交易前尽职调查,切实提升风险前置防控能力。

以上仅供会员参考,如需具体建议请联系协会相关人员。