



海上优先请求权和抵押权公约
全权代表会议

Distr.
GENERAL

A/CONF.162/3/Add.1
24 February 1993
CHINESE
Original: ENGLISH

1993年4月19日，日内瓦
临时议程项目8

拟订和通过海上优先请求权和抵押权公约

各国政府以及各政府间组织和非政府组织
关于海上优先请求权和抵押权公约草案的
评论和建议汇编

增 编

目 录

	<u>段 次</u>
一、导言	1
二、评论和建议汇编	2 - 27
<u>政 府</u>	
A. 印度尼西亚	2 - 4
B. 大韩民国	5
C. 美利坚合众国	6 - 27

一、导 言

1. 本文件载述1992年10月19日至1993年2月15日之间各国政府就海上优先请求权和抵押权公约草案提出的评论和建议。在此期间，收到了下列国家的评论：印度尼西亚、大韩民国和美利坚合众国。

二、评论和建议汇编

A. 印度尼西亚

(原文：英文)

2. 印度尼西亚政府认为，除第3条第2款b分款和第15条以外，原则上可以接受公约草案。其意见是：

第3条第2款b项：所有权或登记的自愿转换

3. 由于印度尼西亚当局是在收到原登记国注销某船登记的证明后方重新发证登记该船，因此，印度尼西亚政府难以执行该条规定。

第15条：船旗的暂时变换

4. 由于印度尼西亚制度规定，只在印度尼西亚有关当局收到船主身份证明后方可重新登记船舶，因此，它不能执行暂时变换船旗的规定。

B. 大韩民国

(原文：英文)

5. 大韩民国就第6条、第6条之二、第7条和第10条提出如下订正案文：

第6条：其他优先请求权

每一缔约国均可准许使用第4条规定外的其他优先请求权来担保所提要求。这些优先请求权应排列在第4条列出的海上优先请求权和符合第1条规定的已登记的抵押权、“质权”或担保物权之后。⁽¹⁾

第6条之二：留置权

1. 每一缔约国均可按本国法律给予下述船舶持有人以留置权：
 - (a) 造船厂，以担保与造船有关的要求；或
 - (b) 修船厂，以担保与修船有关的要求，包括在其持有期间进行的船舶改建。⁽²⁾

第7条：海上优先请求权的特性

在不违反第11条规定的情况下，第4条所列的海上优先请求权跟随着船舶，而不论船舶的所有权或登记或船旗有何变化。⁽³⁾

第10条：关于强制出售的通知

1. 在一缔约国强制出售船舶之前，该国主管当局应保证按本条规定向下述各方发出通知：
 - (a) 登记国负责登记当局；
 - (b) 权利未给予持票人的已登记抵押权、“质权”或担保物权的所有持有人；

(¹ 该提案的内容是，删除第1行两个方括号和其中载列的“海上优先请求权或”等字。)

(² 该提案的内容是，删除第1款中“按本国法律”两边的方括号，并删除第2款。)

(³ 建议删除“第4条所列的”两边的方括号。)

- (c) 权利已给予持票人的已登记抵押权、“质权”或担保物权的所有持有人以及第4条所列的海上优先请求权的所有持有人，但以进行强制出售的主管当局收到他们的各自要求的通知为条件。
2. 这些通知应至少在强制出售前30天发出，并应包括下列内容：
- (a) 强制出售的时间和地点；或
- (b) 受理诉讼的国家认为保护有权得到通知者的利益所需有关强制出售或导致强制出售的诉讼的详细情况。
3. 除按照实施强制出售国的国家法律的要求公布任何通知外，本条第2款所指通知应是书面形式的，并以双挂号或能确证已经收到的任何电子或其他手段发出。
4. 如受理诉讼国的国家法律允许，按照本条有权收到通知的任何人可以放弃收到通知的权利。⁽⁴⁾

C. 美利坚合众国

(原文：英文)

6. 海事组织/贸发会议合设政府间联合专家组编写这一国际公约草案的目的是，制订比1967年公约获得更广泛接受和比1926年公约更能反映当前商业惯例的海上优先请求权和抵押权国际公约。该公约草案的一项目的是，通过促进制订一份文书，充分保障船舶抵押权，同时鼓励为船舶提供服务，以此鼓励船舶筹资，并进而促进国际贸易。

7. 鉴于许多国家的国内法内容迥异，美国认为，应从实际角度看待新公约，新公约必须反映现有的商业惯例。为便于制订获得更广泛接受的公约，美国特提出以下评论。关于公约草案的所有修正案均用下划线列明所提的新案文(如注销登记)，并用横杠划掉所要铲除的内容(如注销登记)。

(⁴ 建议删除第2款(b)项和第4款两边的方括号。)

第 3 条

8. 美国认为，该条十分重要，有利于建立有效制度，在从一缔约国自愿转换至另一缔约国登记时，保护接受船舶抵押者。现有案文改进了1967年公约案文，但仍可作进一步改进。美国建议改动两处措词，以便使公约草案的内在内容更为连贯，文字更为清晰，阐明每一缔约国均有义务在原登记国发证证明已满足所有注销登记要求之前不得重新登记原已登记的船舶。

9. 所建议的第一处变动是，以“撤销”一词取代第3条第1款第2行中“注销.....的登记”等字。“撤销”一词更符合商业惯例，并消除了船舶“注销登记”与抵押权、“质权”或担保物权“注销登记”之间的模糊不清之处。为连贯和清晰起见，还应在第15条(d)款中，以“撤销”一词取代“解除”等字。

10. 第二个建议是，用更简洁、但更直接的案文取代第3条第2款(a)项和第3条第2款(b)项，既阐明缔约国的义务，但又在如何执行第3条规定上给予缔约国更多的斟酌权。新案文内容简洁，更符合公约草案要在两缔约国间变换船舶登记时保护船舶抵押权这一根本目标。此外，第3条第2款(b)项不符合商业惯例，船舶“注销登记”与在另一国“重新登记”绝不会同时进行。所建议的修正案文如下：

第3条：所有权或登记的自愿转换

1. 如果自愿转换所有权或自愿转换登记会造成船舶从缔约国国家登记册中被注销登记的话，除非事先已注销撤销了所有抵押权、“质权”和担保物权的登记，或已得到这种抵押权、“质权”或担保物权持有人的书面同意，否则这些缔约国不得允许所有人注销对船舶的登记。

2. 在不违反第11条第3款(第11条第4款)⁵的前提下，已在一缔约国登记的船舶不得在另一缔约国登记，除非原登记国发证证明已遵守了本条所列的重新登记要求：

~~(a) 已由原登记国发证证明船舶业已注销登记，或~~

~~(b) 已由原登记国发证证明船舶将在重新登记的同时注销原登记。船舶重新登记之日即为该船在原登记国注销登记之日。~~

⁵ 提第11条第4款，而不提第11条第3款，只是反映如会议同意采纳联合专家组主席的建议后须作的相应修正。见 JIGE(VI)/8，附件，第5页，第1号。

第 4 条

11. 美国政府认为，会议应修订第4条，重提共同海损要求(如1967年公约那样，与救助报酬并列)，并且取消关于侵权行为引起的要求“不包括船舶所承运的货物、集装箱和旅客物品的灭失或损坏”的限制。

12. 在共同海损要求上保留海上优先请求权地位更符合既定国际法律和惯例。在船东应对损坏负责的情形下，使货物和集装箱所有者以及旅客有机会利用海上优先请求权补救措施是合乎需要的公平做法，这是研拟能获得广泛接受的公约草案的一个重要方面。建议作如下修订：

第4条：海上优先请求权

1. 对船东、光船租赁人、船舶管理人或经营人提出的每一下述要求可通过对船舶行使海上优先请求权得到保证：

- (a) 船长、高级船员和其他人员由于在船上任职而应得到的工资和其他款项的要求，包括遣返费用和应为他们支付的社会保险费；
- (b) 就直接与船舶营运有关的水、陆身伤亡提出的要求；
- (c) 救助报酬和共同海损要求；
- (d) 港口、运河和其他水道使费和引航费的要求；
- (e) 对船舶营运造成的实际灭失或损坏而引起的侵权行为所提出的要求。
但不包括船舶所承运的货物、集装箱和旅客物品的灭失或损坏。

第 6 条

13. 海上优先请求权和抵押权新公约应充分保护为船舶提供贷款的所有海运索赔者。美国认为，船舶供应者提供了重要服务，他们经常提供贷款，促进了船舶运营。

14. 列明这些海上优先请求权符合公约草案的目标。公约草案的目标是，在不损害第4条所列的海上优先请求权持有者或接受船舶抵押者的担保利益并保障其请求权优先地位的情况下，为在全世界范围内实行关于合法要求的规定奠定有效基础。如果不通过强制行使海上优先请求权提供更大的付款保障，如果供应者不再愿意向船东和承运者提供信贷，世界航运将更为困难。

15. 美国同意本约公草案允许缔约国根据其国内法给予海上优先请求权这一一般性规定。但应更明确地确认供应者提供的重要服务。有鉴于此，美国建议用以下案文取代现有第6条：

第6条：其他优先请求权

1. 因促进船舶营运、航运、修理或养护提供包括集装箱、装置或服务在内的货物、材料、食物和设备所提出的要求应获海上优先请求权。这些优先请求权应排列在第4条列出的海上优先请求权和符合第1条规定的抵押权、质权和其他担保物权之后，并按所担保要求发生的时间逆序排列。

2. 每一缔约国均可准许使用第4条和本条第1款规定外的海上或其他优先请求权来担保所提要求。这些优先请求权应排列在第4条列出的海上优先请求权、符合第1条规定的登记抵押权、‘质权’或担保物权以及本条第1款列出的优先请求权之后。

第6条之二

16. 在政府间联合专家组筹备工作期间，美国对第6条之二拟议案文的意向和效果表示关注。（见1989年6月21日LEG/MLM/23中美国的提法）。接受目前的案文可能会在实践中造成相当大的混乱。例如，第6条之二规定，留置权“不应妨害第4条所列海上优先请求权的行使，但可以针对船舶行使，尽管有已登记的抵押权、‘质权’和担保物权存在”，这一规定的含义模糊不清。这一规定引起的问题是，如何实施这一规定，并且它是否意味着，第4条所列的优先请求权享有独特的优先地位，抵押权和类似的担保物权则不具有这种优先地位。须澄清这项规定，去除可能损害接受船舶抵押者担保利益的任何模糊不清之处。

17. 第6条之二草案的现有案文引起的令人十分关注的另一问题是优先问题。该条或公约其他地方均未涉及在强制出售的情况下如何将留置权放进收益分配优先计划这一问题。尽管新拟议的第11条第3款可起一些澄清作用（见1989年11月17日LEG/MLM/27，附件第5页，脚注1），但美国认为，第6条之二本身应澄清它所列的留置权与第4条所列海上优先请求权和第1条所列抵押权、“质权”或担保物权之间的关系。但由于各国在留置权上的做法迥然不同，最好由国内法处理第6条所涉的海上优先请求权问题。有鉴于此，美国建议对第6条之二作如下修订：

第6条之二：留置权

1. 每一缔约国均可(按本国法律)给予下述船舶持有人以留置权：
 - (a) 造船厂，以担保与造船有关的要求；或
 - (b) 修船厂，以担保与修船有关的要求，包括在其持有期间进行的船舶改建；
2. ~~这种留置权不应妨害第4条所列海上优先请求权的行使，但可以针对船舶行使，尽管有已登记的抵押权、“质权”和担保物权存在。留置权应排列在第4条列出的所有海上优先请求权和符合第1条规定的所有已登记的抵押权、“质权”和担保物权之后。在船舶不再为造船厂和修船厂所持有时，这种留置权即告撤销，但船舶由于被扣留或扣押的缘故则除外。)~~

第 7 条

18. 美国认为，由于所有的海上优先请求权均具有相同的特性，因此，不必具体提及第4条。所以，美国支持删除联合专家组第5次会议上加上的方括号中的用语。美国支持以下案文：

第7条：海上优先请求权的特性

在不违反第11条规定的情况下，~~(第4条所列的)~~海上优先请求权跟随着船舶，而不论船舶的所有权或登记或船旗有何变化。

第 8 条

19. 公约草案规定，要求行使海上优先请求权者只有一年时间来实施其要求。但按现有的商业惯例，要在一年内实施许多海上索赔要求是没有道理和不现实的。扣押和要求程序往往需要远远超过一年的时间。有人表示关注，并希望有明确规定，我们理解这一点，但如规定的期限不够长，则可能会大大影响许多船舶得到服务的能力。因此，美国提出一折衷方案，建议通过适当通知登记国的方式延长严格的一年期限。虽然美国希望确定远比第1款所规定的一年期限为长的期间，但规定将期限增至三年可能不失为适当的折衷方法。有鉴于此，美国建议对第8条作如下

修订:

第8条: 海上优先请求权的时效

1. 第4条所列的海上优先请求权自其所担保的要求产生的一年后, 即行消失, 除非在这一期限终止前, 船舶已被扣留或扣押, 而这种扣留和扣押导致强制出售。

2. 如在要求产生后一年之内通知登记国, 则应将第1款规定的一年期限延长至三年。

3. 前两款所述一年期限不得中止或中断, 但未经法律允许而扣留和扣押船舶的期间不应计算在内。

第 10 条

20. 该条描述了关于谁可接受通知以及必须如何在一缔约国内强制出售之前发出通知的程序性规定。需指出的是, 在许多国家的海事惯例中, 通知规定差别很大。令美国关注的是, 该条的某些规定并未反映出这种惯例, 因此, 可能会干扰这些国家的惯例, 并不适当地影响商业活动。美国为改进公约草案, 提出了三份提案。

21. 首先, 根据现有案文, 第10条第1款(c)项与第10条第2款连在一起, 可能会产生不合乎需要的不合意向的结果。例如, 权利已给予持票人的已登记抵押权、质权或担保物权的持有人或海上优先请求权的持有人可继续要求再有30天通知期, 即使第10条第1款(c)项所指的持有人可能已经收到关于出售的合理通知。如出现这一情况, 根据第10条第2款、第10条第1款(b)项所列的持有人应已在30天前收到通知。但第10条第1款(c)项所列的持有者可能于后来出现而要求再有30天期限, 即使第10条第1款(c)项所列的持有人已收到与根据第10条第2款发出的通知不同的通知。这一情况造成的结果是, 推迟30天出售。而且, 第10条的现有案文可能会使这类情况层出不穷, 造成重大延误和低效。

22. 美国认为, 较好的办法是, 在公约草案中, 应根据第10条第2款(b)项, 调整第10条第1款(c)项的结构, 使规定更为公平, 并避免产生不必要拖延这一不合乎需要的不合意向的后果, 以免强制出售船舶的代价过高。这种解决办法将可保护所有持有人的利益, 同时, 将尽量避免浪费和拖延, 以便有效进行强制出售。

23. 此外，在第10条第1款(c)项中，应规定向已登记的海上优先请求权持有人发出适当通知，而不是仅仅通知第4条所列的海上优先请求权持有人。对主管当局而言，发出这类通知并不是很大的负担，但是在不损害接受抵押者担保利益的情况下，特别是鉴于第6条所列的海上优先请求权排列在抵押权之后这一原因，这对在全世界范围内行使海上优先权来说，意义重大。

24. 最后，美国认为，还应向船东发出关于强制出售的通知。虽然可以设想船东的代理人会通知船东，但我们认为，如果发出这类通知不会对主管当局造成很大的负担，为保护船东的利益，应明确列入这一规定。

25. 美国完全赞成去掉该条草案案文第2款(b)项和第4款两边的方括号。此外，为解决上述问题，我们还建议对第1款和第2款作如下修订：

第10条：关于强制出售的通知

1. 在一缔约国强制出售船舶之前，该国主管当局应保证按本条规定向下述各方发出通知：

- (a) 登记国负责登记当局；
- (b) 权利未给予持票人的已登记抵押权、“质权”或担保物权的所有持有人；
- (c) 权利已给予持票人的已登记抵押权、“质权”或担保物权的所有持有人以及第4条所列的海上优先请求权的所有持有人，但条件是，进行强制出售的主管当局收到他们的各自要求的通知，并且持有人未收到受理诉讼的国家为保护持有人利益确定必须发出的合理通知；以及

(d) 船东

2. 这些通知应至少在强制出售前30天发出，并应包括下列内容：

- (a) 强制出售的时间和地点；或
- (b) 受理诉讼的国家认为保护有权得到通知者的利益所需有关强制出售或导致强制出售的诉讼的详细情况。

第 11 条

26. 美国认为，这是公约草案中一重要条款。一般而言，它符合商业惯例，因此，我们支持目前的案文。根据会议可能就第6条之二作出的决定，可增加新的第3

款。此外，美国还建议在两处进行小小的改动。首先，我们建议添上一逗号，我们认为，这是在修订1967年公约草案的工作过程中不慎漏掉的逗号。其次，我们建议在现有第3款中加上一些措词，澄清缔约国的义务。有鉴于此，美国建议作如下小小的修正：

第11条：强制出售的效力

1. 船舶一旦在一个缔约国被强制出售，除经抵押权、“质权”或担保物权持有人同意并由购船人承担责任者之外，所有抵押权、“质权”或担保物权以及所有优先请求权和无论任何性质的其他财产留置权均不再与该船有关，但必须符合下述条件：

(a) 出售时，船舶在该缔约国管辖范围之内；

(b) 出售系根据该国法律和本公约第10条和本条的规定进行的。

2. (不建议作任何改动。)

3. 如在强制出售时，船舶由根据主持出售的缔约国法律享有留置权的造船厂和修船厂持有，该造船厂或修船厂须向买主交出船舶，但它有权在第4条所列的海上优先请求权持有人的要求得到满足后，从出售收入中使其要求得到满足。^{*}

4. 当在一缔约国登记的船舶在一缔约国成为强制出售的标的时，出售发生地的缔约国主管当局应按购船人的要求开具证书，说明除购船人所承担责任者之外，该船之出售不附带任何抵押权、“质权”或担保物权以及一切优先请求权和其他财产留置权，但必须符合第1款(a)和(b)项的要求。在出具这种证明时，注册官缔约国主管当局必须注销除购船人承担责任者之外所有已登记的抵押权、“质权”或担保物权，并视情况或以购船人的名义登记此船，或为重新登记开具一份注销登记证书。

5. (建议不作任何变动。)

^{*} 此新款反映联合专家组建议的变动。见JIGE(VI)/8，附件第5页，脚注1。

第 15 条

27. 1967年公约原无此条规定，但由于允许船舶暂时悬挂另一缔约国国旗的光船租赁这一商业惯例日益增多，现在有必要作此规定。只建议在第15条(d)款中用“撤销”一词取代“解除”一词，以便使该款规定符合第3条的规定。美国不建议对第15条进行任何实质性改动。现有案文未将实行某一行政规定作为抵押权有效的条件，因此，美国完全赞成现有案文。

XX XX XX XX XX