

专 论

论海上货物运输法的国际统一

朱曾杰*

引 言

自从汉堡规则在 1992 年生效,1931 年海牙规则生效所开创的海上货物运输法的国际统一出现了干扰和后退。现在国际航运领域有三个国际公约,他们是海牙规则、海牙-维斯比规则和汉堡规则,各有缔约国 63 个、20 个和 25 个。除了上述三个国际公约外,我们还看到如下一些不同的制度:

1. 虽非上述公约的缔约国,有关公约的规定已纳入其国内法规;
2. 虽系一个公约的缔约国,他们正在发展一项包含其他公约规定的赔偿责任制度;
3. 非属任一公约的缔约国,他们正在实施一项所谓的混合责任制度。

必须采取一些行动以扼制上述海上货物运输法国际不一致状况的扩散,并为促进国际贸易和航运的健康发展,努力寻求再一次达到海上货物运输法国际统一的途径。

CMI 作了很多有价值的工作

长期以来,国际海事委员会 (CMI) 对国际海上货物运输法的

不一致状况的扩散给予了极大的关注和监控，并尽一切努力寻求和研究正确的答案和对策。向 CMI 成员 各国海商法协会寄送了问题单并从 26 个协会获得了答复。据此，CMI 对反馈来的意见作了分析归纳 刊登在 CMI 1995 年年报。接着组建了从事此项工作的以贝林吉林教授为首的国际分委员会，召开了四届会议，中国先后派 4 名代表出席了分委员会会议。作者有幸参加了第三次会议。

在分委员会的第四次会议上，上述三个国际公约涉及的主要问题得到了认真讨论和认定，随后在 CMI 100 周年的安得卫普会议上 诸如承运人责任机制 承运人的确认 统一规则的适用期间。管辖权和仲裁等问题又进行了深入讨论。1997 年 6 月 14 日 CMI 召开了执行会议，作出了如下决定：国际分委员会的工作应予结束，在目前阶段，虽然不能致力于草拟一项新公约草案，但应针对最重要的问题拟定若干文本，以便更好地澄清 CMI 的意见和建议。1998 年 5 月 15 日 CMI 大会决定 此项工作应以 CMI 研究报告的形式作出结论。该报告在总结 CMI 的立场同时，认为如属合适可以提出一项可能的文本草案内容，但应当注意到，就 CMI 对运输法问题的更为广泛的工作而言，确有可能影响责任问题，而在目前其影响程度当难估计。根据上述决定，一项报告草案已草拟完成，试图汇总四届国际分委员会上提出的意见，特别是被多数代表支持的意见，并且包括若干文本。已有 6 个国家协会对报告草案提出了评价意见。为了该报告的定稿和结束国际分委员会的工作 该分委员会在 1998 年 10 月 9 日—10 日在伦敦召开了最后一届会议。

正确或合理途径的索

早在 90 年代初期，CMI 寻求阻止海上货物运输法不统一的方案时，第一个必须考虑的问题是：什么是解决问题的正确途径，或者什么是可供选择的方案。CMI 在其报告草案中提出了下列

方案或途径：

1. 不采取任何行动，任其自由发展和选择，以期最终出现最优制度凌驾一切。

2. 倡导广泛批准汉堡规则。

3. 建议对汉堡规则进行修改，旨在克服商业实际问题及澄清含糊不清之处，从而使汉堡规则制度更能得到广泛的接受。

4. 建议对海牙－维斯比规则进行修改，旨在使其现代化促使此已被广泛接受的制度进一步得到发展、扩大。

5. 草拟一项新的公约，该公约应当包括海牙－维斯比规则和汉堡规则的条款，只要此类条款已被证明为具有商业上的活力和政治上的可接受性。

就上述可供选择的方案而言，我倾向于最后即 4、5 两项作为再一次实现海上货物运输法国际统一的正确方案。我认为，第一选择方案是放任自流的方案，不值得进一步探讨。由于汉堡规则目前仍为发达航运国家所“害怕”，倡导广泛批准汉堡规则虽能在政治上施加压力，但不会使其在商业上成为真正具有生命力的公约。第 3、4 方案都是对公约的修改方案，我比较倾向于第 4 方案，因为海牙－维斯比规则的承运人责任制度比汉堡规则的责任制度更易为人们所接受。不论是对现有公约的修改或是拟订一项新的公约，都应形成一种新的承运人责任制度，因此我也可以支持第 5 方案。

统一规则——对统一承运人责任制度的建议

我设想的统一规则应当由两个主要部分组成：一是承运人的责任基础，二是其他应当统一的规定：

1. 承运人的责任基础：当前普遍可以接受的责任基础是海牙－维斯比规则中的海运承运人责任制度，因此我建议的统一的制度是海牙－维斯比承运人责任制度。

2. 其他应当统一的规定：在认真发展 CMI 报告草案上涉及

的最为重要的问题的基础上,我愿意利用这次机会,在现阶段对如下问题进行探讨,并表达我对这些问题的看法:

必要的定义:承运人,实际承运人或履约承运人,托运人;

适用范围;③责任期间;④承运人的确认;⑤承运人的责任豁免;
⑥承运人与实际承运人之间的关系;⑦迟延交付;⑧运输单证;
⑨担保信;⑩管辖权和仲裁。

(1)必要的定义:

A. 承运人。为了适应国际集装箱运输的迅猛发展,汉堡规则对承运人的定义是可以普遍接受的,它的范围极广,只要与托运人签订了海上货物运输合同,不但船东、经营人是承运人,而且承租人、货运代理人或者无船承运人也可以成为承运人。

B. 实际承运人或履约承运人。内涵极为广泛的承运人定义必然导出实际承运人或履约承运人的存在的必要性。汉堡规则中的有关定义是可行的。

有一些海运法律专家建议,承运人的定义应明确,承运人包括契约承运人,即与托运人订立海上货物运输合同的人,和实际承运人或履约承运人。我认为这一建议不一定合适,也不一定可以操作。因为实际承运人与托运人之间无合同关系,他只是受承运人的委托负责为承运人履行承运人交付的根据与托运人签订的运输合同中的运输任务。承运人与实际承运人之间确实存在所谓分合同的某种合同关系,但是,实际承运人不是按照承运人定义与托运人签订运输合同的人。

C. 托运人。应当以汉堡规则的托运人定义作为国际统一的正确对策。他涵盖进入海上货物运输的两类人:一类是与承运人签订运输合同的人,另一类是实际将货物送交承运人的人。在国际贸易 CIF 或 C&F 条款下,货物的出卖方是托运人,他负责安排货物运输或者向班轮公司订舱,并且,与此同时,他将货物交付给承运人,此时卖方既是与承运人订有运输合同的托运人,又是实际

向承运人交付货物的托运人。但是，在 FOB 条款下，买方而不是卖方安排运输，而又卖方将货物交付给买方订有运输合同的承运人，这样卖方和买方均按各自情况成为托运人。在国际贸易中，在货物装船以后，通常，卖方要求承运人签发一份收货人凭指示的提单。这就意味着，没有提单上的托运人（卖方）的背书。提单上的物权就不能转让，也就是说，作为提单上托运人的卖方，紧紧地保住货物的物权不放，除非买方按买卖合同履行了他的义务。

在 CIF 或 C&F 条款下，由于卖方安排了运输，他就是托运人，不会产生任何问题。在 FOB 条款下，问题就比较复杂了。汉堡规则托运人定义中的第二类托运人，即实际将货物送交承运人的人，卖方可以据此有权成为 FOB 提单上的托运人，解决了上述问题。

(2) 适用范围：现在已有一种国际动向，海上货物运输的国内法往往规定既适用于出口货物又适用于进口货物。此种规定的扩散必将导致更多的法律冲突，也正如大多数所期望的，同时将施加重大压力促使海上货物运输法的国际统一。

(3) 责任期间或者适用期间：汉堡规则的责任期间已日益为国际航运界所接受，因而可以作为统一规则的内容之一。港口至港口替代钩到钩原则是由于以下的发展所构成的：

A. 在集装箱运输中，CY—CY 方式已为普遍实施；

B. 在当今班轮运输中，承运人通常拥有自己的码头或者租赁经营集装箱码头以处置集装箱的收受与交付；

C. 汉堡规则有可能合理解决承运人无正本提单错交货物应如何适用海上货物运输法的难题。海牙和海牙—维斯比规则的钩——钩原则导致装船前装船后条款的制定，它排斥了上述规则适用于承运人的过错行为，即在履行合同义务中未将货物交给有权收取货物的人的错误行为。港口到港口原则使装船前和卸船后条款无需实施从而可能解决上述问题。

(4) 承运人的确认：如果运输单证没有明确指出承运人的姓名，货物灭失或者损坏的索赔应当向谁提出，就会成为一个难题。按照国际习惯做法和中国司法实践，提单上的抬头航运公司可以作为承运人，如果提单无抬头，则提单上船舶的登记所有人将视为承运人，除非他能够为索赔人追出真正的承运人。如果提单上有船长的签字或者为船长签发，在多数情况下，登记船舶所有人将认定为承运人，但是，在中国或在实施汉堡规则的国家，船长的签字视为代表承运人签字，这对确认承运人仍无裨益。

为了保护善意提单的持有人或收货人的合法权益，并克服确认提单上承运人的困难，应当制定若干统一规定并予以强制实施。

A. 承运人必须通过在运输单证中的“仅作为承运人的代理人签署”栏内以印制或打字方式载明承运人的姓名和地址。国际商会 500 号出版物《跟单信用证统一惯例》规定 承运人的姓名必须在运输单证的正面出现，而且在最近的一些案例中，法院裁定，银行可以拒绝接受那些在运输单证正面没有出现承运人姓名的单证。

B. 如果运输单证上不能确认承运人时，载货船舶的登记船舶所有人应当作为承运人(与此同时 他是实际承运人)除非他能够追出并指出承运人的姓名。

C. 对于所谓的光租条款 (Demise Clause)，应当作出无效条款的规定，因为提单上列明的承运人是不允许减轻其责任的。

(5) 对船长、船员、引航员等驾驶和管理船舶过错的豁免 保留或删去这一豁免是长期争论的课题。1968 年修改海牙规则时保留了这一豁免，1978 年汉堡规则则删去了这一豁免。现在，美国海商法协会在它的修改 1936 年海上货物运输法草案中，建议删去这一豁免。主张删去这一豁免的理由是基于海运领域的技术发展，主张保留这一豁免的主要理由是目前海损事故和船舶碰撞事故仍时有发生，而且不能忽视目前在风险分担方面，在货主和船东

之间，从而在货物保险方与船在保赔协会之间已建立的微妙平衡。据我看来，如果我们倾向于海牙－维斯比规则而将其作为承运人的责任基础，我们就应当保留这一航行过失豁免，因为它是该公约的重要因素之一。我们也不应忽视这样的事实，即目前很多国家都是海牙规则或海牙－维斯比规则的缔约国，任何偏离这一重要的航行过失免责，可能损害我们努力以求已达到的国际统一。至于管理船舶过失的豁免，由于区分管船过失与管货过失的困难，删去这种豁免是可以理解的。

(6)承运人与实际承运人之间的关系：汉堡规则第 10 条关于承运人与实际承运人之间的关系的规定，基本上可以采用，中国海商法也已采用。有些人认为承运人与实际承运人应对货物的灭失或损坏负连带责任，这是一种误解。汉堡规则第 10 条第 4 款规定“如果承运人和实际承运人均须负责 则在其应负责的范围内，他们负连带责任。”在履行海上货物运输合同时，实际承运人的连带负责是有条件的，其条件是实际承运人必须负有责任。在我们最近的司法实践中，发现汉堡规则第 10 条第 2 款没有全面地明确承运人和实际承运人的责任、义务、权利和豁免，因此实际承运人的权利和豁免没有明确。我建议，汉堡规则的第 10 条第 2 款的第一句可以考虑改为：“本公约制约承运人的权利和义务的规定，也适用于实际承运人履行其运输的权利和义务。”

(7)迟延交付：汉堡规则为了适应对现代运输日益增长及时交付海上运输货物的要求，向前跨进了一大步，它制定了有关迟延交付的一套规定 包括定义、责任、赔偿金额、经济损失、责任限制和丧失责任限制的条件等。汉堡规则第 5 条第 2 款规定：“如果货物未在明确约定的时间内，或者在没有这种约定时，未在按照具体情况对一个勤勉的承运人所能合理要求的时间内，在海上运输合同规定的卸货港交付 便是迟延交付。”关于迟延交付 海牙规则和海牙－维斯比规则均未具体提及。上述汉堡规则第 5 条第 2 款规定

的前一部分非常清楚，必须达成明确的交付货物时间的协议。但是第二部分含糊不清“未在按照具体情况对一个‘勤勉’的承运人所能‘合理’要求的时间内……势将造成不确定性而引起很多诉讼，而这是对任何一方都不会是有利的。

鉴于上述汉堡规则第 5 条第 2 款后一部分的不明确性，中国海商法立法者在草拟中国《海商法》时采用了第 2 款的前一部分而删去了后一部分。中国《海商法》第 50 条规定：“货物未能在明确约定的时间内在约定的卸货港交付，为迟延交付。”我们饶有兴趣地注意到 CMI 国际分委员会报告草案第 27 页第 9 项迟延交付的规定，建议的文本酷似中国《海商法》第 50 条第 1 款的规定，它的原文是“如果货物未在明确约定的时间内在运输合同规定的卸货港交付，为迟延交付。”来自 5 个国家的海商法协会提出的意见看来，大多数倾向于汉堡规则的规定，但是指出应当用更为明确的定义和措词，只有一家协会作出保留，认为“甚至建议的条文也可能在某些情况下产生问题。”在中国，不少海商法专家和海事法官对中国海商法第 50 条第 1 款的规定（只采用了汉堡规则第 5 条第 2 款的第一部分）表示不满。例如，船舶自装货港开航后，由于旧船主机故障在若干港口修船造成所载钢材迟迟到达目的港造成收货人面临钢材跌价的巨大损失。当收货人在中国海事法院对承运人提起索赔诉讼时，按照上述第 50 条第 1 款规定，法官可能不予受理这一索赔案，因为当时无明确约定的交付时间，因而没有迟延交付。该法官无法可施，虽然他知道这样做是既不合理又不公平的。

作为《中华人民共和国海商法》迟延交付条款的起草人之一，我现在同意他们的意见，因而我难以接受 CMI 报告草案有关迟延交付的条款。我们应当注意到《联合国贸易和发展会议 / 国际商会多式联运单证规则》中关于迟延交付的机制。首先在第 5 条第 2 款中规定了与汉堡规则第 5 条第 2 款有关迟延交付的规定相同的条款；然后在该规则责任基础第 5 条第 1 款中的最后一句作出如

下规定：“但是，多式联运经营人不当对货物迟延交付造成的损失负赔偿责任，除非托运人对如期交付的利益作出声明，并经多式联运经营人接受。”我想，这样的要求和承诺程序将会导致订立交付时间的明确协议。

(8)运输单证：统一规则应当既适用于提单，也适用于海运单，EDI 和其他运输单证，但是，统一规则不当适用于租船合同。

(9)担保函：为了达到国际统一，统一规则应当包括有关担保函的规定。按照一般国际航运习惯做法，由于短程海运的正本提单迟到，往往可以用担保函请求承运人无正本提单取货。在短程海运中，以跟单信用证办理国际贸易时，由于完成提单放行需要一定时间致使进口商无法在载有提单货物船舶到港前取得正本提单，从而促使进口商向承运人出具有名望的银行担保函，凭以提取货物。我认为，此种凭保函无正本提单提货的行为是善意的商业行为。我认为，汉堡规则第 17 条规定应当作为统一规则的条款。而且，上述情况也应当纳入第 17 条。

(10)管辖权和仲裁：由原告选择诉讼地的原则是可以接受的。至于仲裁，我认为可以支持汉堡规则第 22 条规定 此外 我认为提单仲裁条款的有效性应当予以确认。我建议，下列字样应当加列在第 22 条第 1 款第一句之后，“提单上的仲裁条款应当视为承运人和提单合法持有人或收货人之间的仲裁协议。”

结 论

随着 1992 年汉堡规则的生效，真正意义上的海上货物运输法的国际统一已不复存在了。长期以来，CMI 非常关注海上货物运输法不统一情况扩散，并尽力探索再度统一的途径。我认为，海上货物运输法重新达到国际统一的正确和合理途径是对海牙-维斯比规则的修改或者制定一项新的国际公约。不论是修改现行公约或者制定一项新的公约，包括承运人的赔偿责任基础和必要的主要条款的统一规则应当认真探讨后确定下来。据我看来，承运人

的赔偿责任基础应当采用海牙 - 维斯比规则的规定，从而易为大家接受，其他统一规则的规定可以选择来自汉堡规则或者其他行之有效的条款，他们可能包括下列各项规定：①必要的定义；②适用范围；③责任期间；④承运人的确认；⑤驾驶和管理船舶过错免责；⑥承运人与实际承运人之间的关系；⑦迟延交付；⑧运输单证；⑨担保函；⑩管辖权和仲裁等。

船舶优先权的转让和代位

罗俊明*

（《中华人民共和国海商法》第 27 条规定：“本法第二十二条规定的海事请求权转移的，其船舶优先权随之转移。”^①

该法第 22 条规定：“下列各项海事请求具有船舶优先权：

（一）船长、船员和在船上工作的其他在编人员根据劳动法律、行政法规或者劳动合同所产生的工资、其他劳动报酬、船员遣返费用和社会保险费用的给付请求；

（二）在船舶营运中发生的人身伤亡的赔偿请求；

（三）船舶吨税、引航费、港务费和其他港口规费的缴付请求；

（四）海难救助的救助款项的给付请求；

（五）船舶在营运中因侵权行为产生的财产赔偿请求。”^②

将以上规定与《1967 年统一船舶优先权和抵押权某些规定的国际公约》的有关规定比较，具有船舶优先权的海事请求的种类十分相似，或实际上是一样的，只是这些海事请求排列的顺序不同。该公约和《中华人民共和国海商法》关于因船舶优先权而获得的海事请求权的转移和代位引起船舶优先权随之转移和代位的规定，

宁波大学法律系教授。

① 胡微波主编：《最新中国涉外经济法律实用全书》，法律出版社，1995 年新版第 1049 页。

② 同上，第 1048 页。

是基本相同的。

将《中华人民共和国海商法》中上述有关规定与《1993 年统一船舶优先权和抵押权某些规定的国际公约》的有关规定相比较, 除后者增加了一款规定外, 基本上是一致的。增加的一款的内容是: “拥有船舶优先权的索赔人不得对根据保险合同向船舶所有人支付的保险赔偿金取得代位求偿。”^①

这说明, 《中华人民共和国海商法》的有关规定与有关的国际公约在同一问题上的规定是基本一致的。

虽然, 在《中华人民共和国海商法》中或在中国有影响的判例中未出现“代位”这个术语, 但是在中国海事法院的实际操作中, 是承认以代位来完成船舶优先权的转让的。

1985 年上海海事法院审理的美国纽约梯·捷·斯蒂文逊公司 (T·J·STEVENSON & Co., New York, U. S. A. 和美国欧文信托公司 IRVING TRUST Co., U. S. A.) 诉利比里亚詹尼斯运输公司 (ZENTH TRANSPORT, Inc., Republic of Liberia) 一案, 就是一例。原告美国梯·捷·斯蒂文逊公司对在被告不履行船舶所有人义务的情况下垫付被告所属“奥帕尔城”轮船船员工资和船员遣返费用的请求权, 法院判定为船舶优先权, 并判原告胜诉。这实际上是承认了船舶优先权在中国可以以代位的方式取得。^②

从上文可以看到, 无论在法律条文还是在司法实践中, 船舶优先权的转让和代位在中国都是认可的。但是《中华人民共和国海商法》对船舶优先权的转让和代位这样一个复杂的问题规定得太简单, 在适用这些规定时, 很多问题尚需探讨。

^① 胡正良主编:《1993 年统一船舶优先权和抵押权某些规定的国际公约》第 10 条第 2 款,《国际海事条约汇编》, 大连海事大学出版社, 1997 年 7 月第 1 版, 第 486—487 页。

徐新铭著:《船舶优先权》, 大连海事大学出版社, 1995 年 12 月 1 版, 第 100 页。

一、船舶优先权转让的种

在民法系国家，如在法国，船舶优先权的转让分为转让和代位。

转让是某人将其权利或财产的权益转移给另一人的行为。在此所谓的转让，是指某人将债权或留置权或取得债权或留置权的特权，即海事请求权或附于其上的船舶优先权，转移给另一人的行为。

代位是法律上的一种设计，借以视为债权人已将其权利、诉权、抵押权和特权转让给对其付款的人。^①

船舶优先权的转让和代位的区别是：

1. 在船舶优先权的转让中，受让人获得整个债务中的各种权利，而不管他实际上支付多少；在船舶优先权的代位中，代位权人获得的权利只能达到与其付出的金额相等。

2. 在转让中，债权人必须表示同意转让；但是，在代位中，不一定要取得债权人的同意，如保险公司只要支付了保险金额（全额保险）给被保险人，就取得了该项保险标的的权益。

3. 在转让中，债权的转让人必须对所转让之债权提供担保；在代位中，被代位人只需转让属于他的权利，不会要求他对该债权提供担保。

4. 在转让中，如果将转让契约通知了债务人，受让人只有对抗第三方的权利。如果债权被转让给两个受让人，第一个将转让契约提交给债务人的受让人，有优先的权利；在代位中，如果被代位人收到两次付款，第一个代位权人将优先于第二个代位权人。

代位，在普通法系中与在民法系中一样，既可以是法定的，也可以是约定的。

法定代位是在法律规定的某些事项中，第三方偿付了债权人应收之债，但无法律效力，而无需履行手续即产生的一种代位。

^① P.493, Maritime Lien & Claims by William Tetley, 1st ed., 1985, Business Law Communication LTD.

进行分类，便于海商法之实施。

二、船舶优先权转让有效性的法律根据

世界上主要海运国家船舶优先权转让有效性的法律根据如下：

1. 船舶优先权转让是根据国际公约，其有效性来自有关国际公约之规定。

2. 船舶优先权转让的有效性来自国内法，如大不列颠及北爱尔兰联合王国、法国和加拿大等。

3. 船舶优先权转让的有效性，在普通法系国家，来自法律的效力，但非来自成文法规，如美国，大不列颠及北爱尔兰联合王国等。

4. 船舶优先权转让的有效性来自司法认可或法院的裁定，如加拿大和英国等。

5. 船舶优先权转让的有效性来自当事人双方的约定或协议，如在美国、大不列颠及北爱尔兰联合王国和法国等。

在中国，各种船舶优先权转让的有效性均来自成文法。这是因为中国是采用成文法的国家。各国各种船舶优先权的转让，如所谓的 约定转让 *assignment by agreement*，合法转让 *legal assignment* 成文法定转让 *assignment by force of statute* 普通法定转让 *assignment by force of law* 司法裁定转让 *assignment by judicial consent*，合法代位 *legal subrogation*，约定代位 *conventional subrogation* 司法裁定代位 *subrogation by judicial consent* 成文法定代位 *subrogation by force of statute* 它们的有效性可能来自成文法、判例法、司法裁定、衡平法或约定。在中国 任何合同约定的船舶优先权的转让或代位必须符合中华人民共和国法律，任何法院裁定的船舶优先权的转让和代位亦必须符合中华人民共和国法律。所以，在中国，船舶优先权转让和代位有效性的法律根据是成文法。

三、船舶优先权转让和代位的先决条件

船舶优先权代位，一般无需办理什么手续，只要第三方偿付了船舶所欠债权人即船舶优先权人的债务，立刻实现。船舶优先权代位唯一的先决条件是，第三方偿付了船舶优先权人应收的债款。代位绝非自愿的，无需取得债务人船方的同意。但是，船舶对货物的灭失或损坏负责，保险人偿付了船舶应对货主的赔偿，保险人因而取得了货主对船舶的船舶优先权；在这种情况下，保险人代位的先决条件是保险人持有代位收据 (subrogation receipt) 或代偿收据 (loan receipt)。

关于船舶优先权的转让，某些先决条件必须满足，才是有效的。

1. 在普通法系国家，船舶优先权转让的合同必须是书面的并经过当事人双方签字。

2. 在普通法系国家，为了具有对抗第三方的权利，必须书面通知债务人船方。

3. 在普通法系国家，船舶优先权的转让必须是绝对的和全部的，债务人不得有任何权益保留。

4. 在船舶优先权转让合同签订时，被代位人必须得到偿付。

5. 在美国，只要无相反的证据，向船长支付船员工资的收据就是取得船舶优先权的充分证据。

6. 在美国，向船东或其代理人支付的款项必须是实际偿付了对原船舶优先权人的债务。

7. 在大不列颠及北爱尔兰联合王国，衡平法转让必须要当事人同意才能成立。

以上这些先决条件，在决定船舶优先权转让是否有效时，是应该考虑的。

四、船舶优先权转让的主体

在美国，垫款偿付船舶优先权债务的人，即船舶优先权转让的

受让人，必须真正独立于该船舶和该船船东。

下列人员不能作为船舶优先权转让的主体：1. 该船的船东；2. 部分拥有该船的船东；3. 该船所属公司的合资者；4. 该船或该船船东的总代理人；5. 作为总代理人的租船人；6. 该船的代管人，除非他能证明，有明确的协议，垫款是作为船舶的赊欠，而非作为船东的赊欠；7. 对保险船舶负有责任的保险人以自己的名义为船舶赊欠引起的海事请求权。

以下人员在船舶优先权的转让中，有权作为主体：

1. 偿付了货损索赔人并对货损有责任的船舶具有船舶优先权的保险人，不管该船是碰撞船舶或载货船舶；

2. 偿付了甲船因乙船造成其船壳的损坏的保险人，可以代位甲船因乙船的碰撞对乙船具有的船舶优先权；

3. 一个公司组织起来旨在提供保险费，不能视为船舶的总代理人，而只是特别代理人，因而当垫款支付了船员的工资时，有权获得船舶优先权的转让；

4. 租船人被视为船东的特别代理人而非总代理人，因而有权因垫款而获得船舶优先权；

5. 期租租船人在港口的代理人，偿付船舶必需品的供应商后，有权获得船舶优先权的转让；

6. 普通法的抵押权人，其贷款用于偿付船舶优先权人，取得与后者同等的船舶优先权；

7. 在美国 船舶抵押权的转让 受让人只能是美国公民 转让给非美国公民，必须由国务卿批准。

以上法律的规定和司法实践，对丰富和具体化我国有关规定和实践，是有帮助的。

五、船舶优先权转让的客体

并非所有的海事请求权都可视为船舶优先权转让的客体。

在大不列颠及北爱尔兰联合王国，供应船舶必需品和修理船