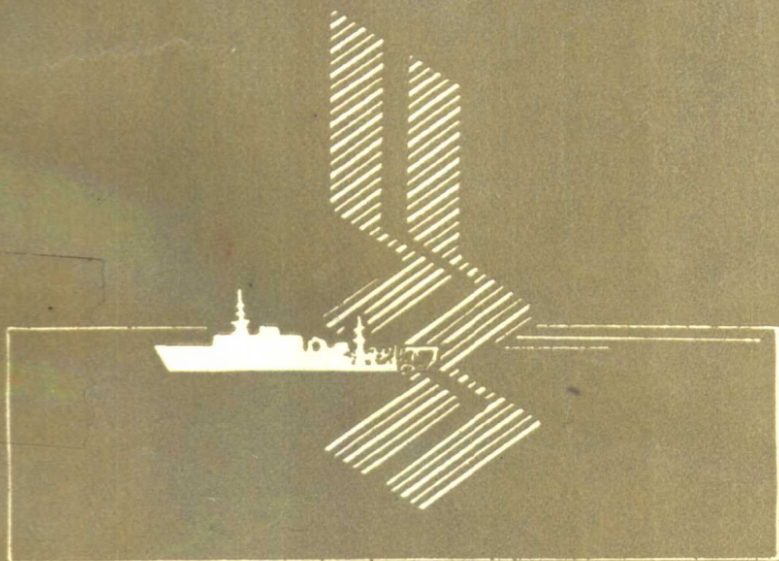


1993年船舶 优先权和抵押权 国际公约释义

何建华 编著
朱曾杰 审校



人民交通出版社

责任编辑:刘继辉

封面设计:彭小秋

ISBN7-114-00366-8/U·00294

定价: 9.50元

1993 年船舶优先权和 抵押权国际公约释义

Yijiujiusannian Chuanbo
Youxianquan He Diyaquan
Guojigongyue Shiyi

何建华 编著
朱曾杰 审校

人民交通出版社

内 容 提 要

本书作者收集了联合国贸发会议和国际海事组织关于起草船舶优先权和抵押权公约的政府间联合专家组六届会议的资料,并出席了1993年船舶优先权和抵押权国际公约外交大会。在翔实的资料基础上,对《1993年船舶优先权和抵押权国际公约》逐条进行了解释、评注,还参照比较了《1926年关于统一船舶优先权和抵押权若干规定的国际公约》、《1967年关于统一船舶优先权和抵押权若干规定的国际公约》及我国《海商法》的有关规定,能对有关从事教学科研及实际工作的人员提供帮助。

1993年船舶优先权和抵押权国际公约释义

何建华 编著

朱曾杰 审校

人民交通出版社出版发行

(100013 北京和平里东街10号)

各地新华书店经销

华燕印刷厂印刷

开本:787×1092 1/32 印张:5.25 字数:118千

1995年6月 第1版

1995年6月第1版第1次印刷

印数:0001—1000册 定价 9.50元

ISBN 7-114-00366-8

U · 00294

序 言

船舶优先权和船舶抵押权是古老的海上法律制度。1926年制定了国际上第一个关于统一船舶优先权和抵押权若干法律规定的国际公约,并于1931年6月2日生效。但由于主要海运国家没有参加该公约,国际统一收效甚微。国际上的第二个公约是1967年制定的,较多地减少了船舶优先权项目。北欧国家首先将1967年公约规定纳入其国内海商法,显示了国际统一的新动向。但是,由于该公约的某些条款不够灵活,迄今尚未生效。

随着以船舶抵押、光船租赁作为现代船舶融资手段的发展,国际统一船舶优先权和抵押权的法律规定,改善船舶融资条件,发展国家商船队成为国际航运界和金融界的重要呼声。联合国贸发会议和国际海事组织共同组织了政府间联合专家组,探讨船舶优先权和抵押权的国际统一;自1986年12月1日开始至1989年9月29日止,召开了六届政府间专家组会议,通过了船舶优先权和抵押权国际公约条款草案。我国政府指派由中国远洋运输(集团)总公司,中国外运公司和中国人民保险公司的法律专家组成代表团出席了会议,代表团副代表朱曾杰担任了专家组的副主席兼报告员,对公约条款草案的形成作出了应有的贡献。1993年4月19日至5月6日在日内瓦举行了联合国船舶优先权和抵押权国际公约外交大会,比较顺利地通过了《1993年船舶优先权和抵押权国际公约》,签署了会议的最后议定书,完成了新的国际统一任务。

本人作为出席外交大会的中国代表团顾问兼代表团发言人,参与了会议的各项活动,包括公约条款的大会谈判,主席协调小组会议和起草委员会的定稿协商;本书作者作为代表

团顾问参与了会议主要委员会的讨论并详细记录了审议各项条款时各国代表团的意见。本次外交大会除会议报告,各国议案及会议文件外,按例没有会议记录或发言摘要,只有通过与会者的现场记录和回忆并结合六届政府间专家组的讨论才能充分理解新公约各项条款的形成和各国代表的议案及意见。本书就是为此目的而编写的,我们希望今后要形成一个参加国际公约会议的制度——在代表团中必须包括对新公约草案有一定研究的法律专家,记录会议谈判情况及各国意见,回国后编写如本书一样的专著,为后人留下一份有关该国际公约的第一手材料,以利于我国各界对新的国际公约的理解和研究。

本书主要部分是关于《1993年船舶优先权和抵押权国际公约》各条款的形成和通过,以大会审议条款草案的讨论为主轴,结合专家组的审议情况和作者的评论,阐明各条款的含义和作用。我国已于1994年8月18日在公约上作了有待批准的签署;而且我国《海商法》的有关规定基本上与新公约相似。本书也可以作为各界理解我国《海商法》中船舶优先权和船舶抵押权规定的重要参考资料,是海运院校,法律院校,司法部门及其研究机构对船舶优先权和船舶抵押权进行理论研究的良好资料;也是供实践上参与船舶融资,光船租赁,船舶强制出售的海运业、修造船业、海上保险业、司法部门、海运货主部门等学习的重要参考资料。

本书由年轻学者何建华同志编写,本人审校,删补定稿。由于时间仓促,难免有疏漏错误之处,诚请各界读者指正。

朱曾杰

1995年2月

目 录

概 论	(1)
一、船舶优先权和抵押权	(1)
二、有关国际公约的回顾	(4)
三、1993 年公约与 1967 年公约的比较	(14)
四、1993 年公约与《中华人民共和国海商法》有 关内容的比较	(18)
五、1993 年公约的评价	(30)
条文释义	(32)
公约前言	(32)
有关公约的三个问题	(99)
附 录	(104)
附录 1. 统一船舶优先权和抵押权的 1926 年公约 和 1967 年公约	(104)
附录 2. 1926 年统一船舶抵押权和优先权若干规 定的国际公约	(114)
附录 3. 《1967 年关于统一船舶优先权和抵押权若干 规定的国际公约》与《1993 年船舶优先权 和抵押权国际公约》对照表	(120)
附录 4. 《1967 年统一船舶优先权和抵押权若干 规定的国际公约》(英文本)	(139)
附录 5. 《1993 年船舶优先权和抵押权国际公约》 (英文本)	(149)

概 论

一、船舶优先权和抵押权

船舶优先权(Maritime lien)是项古老的法律制度。在古希腊时候,就有船长在开航后将不属于其所有的船舶、货物作为担保以筹措资金,完成航次的做法。有人认为,这便是今天的船舶优先权的雏形。在罗马法的《学说汇纂》(The Digest of Justinian)中规定有四类船舶优先权:

1. 船舶冒险借贷(Bottomry),当船舶灭失时债务也消灭,当船舶顺利返航时,债务人偿付债务及高额利息;
2. 以优先权(privilege)担保,用于建造、购买或装备船舶的债务;
3. 以优先权担保,用以修理及供给船舶的债务;
4. 当债务人借款用以支付运费时,船东或债权人对货物的优先权。

但是,现代意义的船舶优先权则是19世纪初才确定的。今天需要靠借款完成航次的现象减少了。但基于以下两项原因,船舶优先权仍是各国海商海事立法中的一块基石。

1. 保证航行安全。船舶所有人责任限制是海商法中的一项重要规定,对船舶债权人来说是不利的,限制了船舶对其的债务清偿;但从另一方面看,有时也会使船舶所有人陷于不利,因为有人会担心船舶所有人责任限制而拒绝与船舶所有人交易。比如船舶在航行途中发生海事,必须进行救助,如果

不将因为救助行为而发生的债权列为优先受偿的债权,则会妨碍救助采取救助行为,有碍航行安全。

2. 保证社会公共利益。有关港口、航道、码头、泊位等建设费用、维修保养费用的支出,目的是为了加强这些基础设施建设,保障航行,以船舶优先权保证使用费的征收,利于国家财政,也利于保证航行安全。还有关于船长、船员工资及其他款项索赔,这是有关人员赖以养家糊口的生存来源,为保护船员利益,也应将这类索赔列为船舶优先权。

世界各国对船舶优先权的特性也有了共识:

1. 船舶优先权的标的物范围、担保的债权项目和受偿顺序等方面均由法律规定,不能通过当事人双方或合同或协议而任意变更、设定或消灭。

2. 船舶优先权是担保权利,是从属债权,只有当主债权(各项被担保的索赔)存在时才存在;同时船舶优先权也以担保标的物(船舶)的存在为前提,当船舶灭失时,船舶优先权消灭。

3. 船舶优先权是优先受偿的权利。在有多数债权同时存在时,只有船舶优先权担保的债权才能优先受偿。

4. 船舶优先权是一项秘密的权利且随船舶转移而转移。从发生以船舶优先权担保的债权之日开始,船舶优先权就自动地依附于该船舶,随船舶存在而存在,也随船舶所有权转移而转移。当然,船舶优先权也因法定原因而消灭,如过法定期间,法院强制出售等。

5. 船舶优先权的实现必然通过一定的司法程序,索赔人不能通过自行扣押和拍卖船舶而实现,而必须向法院申请,由法院对船舶扣押、拍卖,按顺序分配价款,使债权人的债权得以满足。因为其严格的司法程序性,有人称之为程序权利。

由于指导各国立法的思想、理论不同,各国中关于船舶优

先权的立法也有很大的不同。如有的人认为所有债权都应由船舶优先权担保,充分发挥船舶优先权的好处;有的人认为船舶优先权项目应减至最少,过多的船舶优先权便会失去船舶优先权的意义,只有那些基于社会的和经济的理由认为是必不可缺的债权才能由船舶优先权担保。这样,船舶优先权担保的债权项目就有很大不同,其他不同还表现在标的物范围、受偿优先顺序等方面。

船舶抵押权的古老开端,今天也已经不为人确知,不少人认为其渊源是船舶冒险借贷(Bottomry)。在这种方式下,贷款人与船舶所有人扮演了“共同风险的合伙人”的角色,如果船舶顺利返航,船舶所有人偿付高额利息的借款;如果船舶灭失,贷款人对船舶的债权也随之消灭。在19世纪后,由于钢质船的出现,船舶造价急剧上涨,冒险借贷这种方式便不再合乎时宜了,金融家希望在船舶灭失后,他对船舶所有人的债权仍然存在,换言之,金融家希望的是有担保的投资,这便是我们今天讲的船舶抵押权。

在民法法系国家,允许对船舶设立“质权”(在民法法系中没有“抵押权”的概念,而是“质权”)是法学理论的一大进步。按民法法系的理论,只有对不动产(如建筑物、土地等)才能设立不转移占有权的质权,对动产设定担保物权是必须转移占有权的。船舶被认为是动产,比如按《法国商法典》。因此,要对船舶设立担保物权必须是设立转移占有权的抵押权,这也就失去了船舶航行营运的意义。在19世纪后期,民法法系国家才改变态度,允许对船舶设立质权,即在船舶上设立不转移船舶占有权的担保物权。法国是在1874年,葡萄牙是在1856年,普鲁士是在1861年,西班牙是在1893年。

在英国,对船舶抵押权的认识较早,但开始时海事法院(Admiralty Court)对此无管辖权,对此有管辖权的是衡平法

院(Court of Equity)和普通法院(Court of Common Law)。1840年及1861年的《海事法院法》(Admiralty Court Act)才赋予海事法院对已登记的抵押权有管辖权。1894年《商业航运法》(Merchant Shipping Act)规定船舶抵押权是船舶融资的方式之一。1981年《高等法院法》(Supreme Court Act)突破了必须是“已登记的抵押权”的规定,对“凡是船舶抵押权、担保债权”均有管辖权,换言之,海事法院的管辖不再仅仅是限于已在英国登记的船舶抵押权,还包括未登记的船舶抵押权和在外国登记设立的船舶抵押权。

19世纪末,随着商业交往的增多,航海越来越变得世界化,船舶抵押权作为船舶融资的一种有效方式,其作用越来越被人们重视。当谈到船舶抵押权的时候就必然谈到船舶优先权,因为船舶优先权总是先于船舶抵押权受偿的。当问及为什么船舶优先权要先于船舶抵押权受偿时,一个笼统的答案是法定的担保(Statutory securities)应优先于合同的担保(Contractual securities)。大家认识到,建立一项国际统一的船舶优先权和抵押权的法律制度对于促进航运业的发展是很有意义的。有关国际组织为此作出了贡献,先后组织制定了三个国际公约,这就是《1926年统一船舶抵押权和优先权若干规定的国际公约》(简称1926年公约)、《1967年统一船舶优先权和抵押权的若干规定的国际公约》(简称1967年公约)和《1993年船舶优先权和抵押权国际公约》。

二、有关国际公约的回顾

1. 1926年公约

国际海事委员会(CMI)于1905年在英国的利物浦召开会议,准备了关于制订船舶优先权和抵押权的国际公约的第一个文稿,这是国际统一船舶优先权和抵押权法律的第一次

努力。这一文稿,在1907年的维也纳会议上获得了批准,但未能于1909年10月的外交大会上获得足够的支持。

1926年公约也是国际海事委员会起草的并在1926年的布鲁塞尔外交大会上通过,于1931年6月生效。这是船舶优先权和抵押权领域的第一个国际公约。对于该公约,目前有20多个国家批准或加入,但是由于主要海运国家,如英国、美国、日本、原联邦德国、原苏联等国没有加入,使得该公约虽已生效但国际统一方面的成效甚微。

1926年公约规定了以下主要内容:

(1)各缔约国应承认在其他缔约国登记的船舶抵押权的效力。

(2)船舶优先权的标的为船舶、产生船舶优先权的航次所收运费及该航次开始以来船舶和运费的附属权利,但船舶保险赔款及国家补贴等,不纳入附属权利。

(3)船舶优先权的项目。包括:

①应缴付的诉讼费用,为债权人的共同利益保存船舶或将船舶出售并分配价款而支付的费用、吨税、灯塔税或港务费以及属于同一性质的其他公共税收或费用;此外,尚有引航费和自船舶进入最后一个港口开始的看船费和维持费;

②船长、船员和其他人员因雇佣合同所产生的索赔;

③救助报酬和该船在共同海损中的分摊索赔;

④碰撞或其他航行事故的损害赔偿以及对海港、码头或航道的一部分工程造成损害的赔偿;货物或行李灭失或损害赔偿;

⑤船舶驶离船籍港后,船长在其本身职权范围内,为保存船舶或继续航行而签订合同或采取行为所引起的索赔,不论船长是否同时是船舶所有人,也不论索赔人是否属于船舶供应商、修理人、贷款人或其他订有合同的债权人。

(4)船舶优先权的受偿顺序。

(5)船舶优先权的消灭。

(6)允许国内法设立公约规定以外的船舶优先权项目,但不能改变公约中规定的船舶优先权的排列次序。

1926年公约是妥协的产物,从内容看,表现在船舶优先权的项目上。对第(5)项债权是否列为船舶优先权,英国认为应该删除,法国认为应该保留,公约保留了这一项;但作为一揽子计划中的关于供应品的船舶优先权仅规定6个月的时效。

1926年公约缺陷在于:

(1)船长在其本身职权范围内,为保存船舶或继续航行而签订合同或采取行为所引起的索赔,将这种索赔由船舶优先权担保是不妥当的。随着现代通信技术的发展,船长可以随时与船东联系,由船东出面筹措资金完成已开始的航次或保存船舶。

(2)船舶优先权项目太多,影响了船舶抵押权人的利益。

(3)船舶优先权标的中包括运费不妥,这损害了受让运费或租金的债权人的利益(指债权人贷款,船东以运费或租金清偿贷款的情形)。

(4)第6条规定“由船舶优先权所担保的关于末一航次的请求,对以前各航次的请求而言,具有优先权”。但航次概念难以界定。在现代的班轮运输中,一个航次的目的港又是下一个航次的始发港。

(5)1926年公约中规定:有关作为船舶优先权标的的财产进行拍卖所得价款的分配,船舶优先权担保的债权人有权提出全额索赔,而不必根据责任限制的规定作任何扣减;但分配给他们的总额不得超过责任限制规定的数额。换言之,船东对于所有限制性债权人的赔偿总额,仍以责任限制的法律规

定的责任限额为限,但在此限额内,各债权人仍按优先权顺序受偿。随后制定的 1957 年船舶责任限制公约和 1976 年海事索赔责任限制公约,在享受责任限制的时候,分配是在各索赔间接比例分配的。

(6)关于船舶优先权的时效,可以由各缔约国通过法律延长,这使船舶优先权时效的国际统一不可能。

(7)缺乏对船舶优先权、船舶抵押权或“质权”的定义。

人们普遍认为,尽管 1926 年公约已经生效,但内容基本上已经过时。

2. 1967 年公约

1926 年公约没有被许多重要的海运国家批准,这是船舶优先权和抵押权领域内国际统一的不足;另一方面,自第二次世界大战后随经济发展,航运业融资,尤其是造船业融资需求激增,保护船舶抵押权人利益的呼声日渐高涨。国际海事委员会自 1962 年开始,准备修改 1926 年公约或者重新制订一项新的公约。这就有了 1967 年公约。但这一新公约并没有成功,只有 4 个国家批准,所以尚未生效。

1967 年公约与 1926 年公约相比,主要变化有:

(1)船舶抵押权的相互承认及有关事宜

(a)船舶抵押权的登记、登记内容;

(b)船舶抵押权彼此之间的排列顺序及对抗第三者的效力依登记国法律;

(c)船舶登记不能被随意注销或被变更登记。

(2)船舶优先权项目

(a)改变了排列顺序;

(b)减少了项目,将 1926 年公约中的第(5)项及因货物、行李的灭失或损害赔偿产生的船舶优先权取消;

(c)船舶优先权的标的限定为“船舶”,不再包括了运费、

船舶和运费的附属权利；

(d)对船舶所有人规定为包括光船承租人或其他承租人、管理人、经营人；

(e)对人身伤亡(第3项)、侵权行为引起的财产灭失或损害(第4项)不包括因放射性物质或放射性物质的混合物造成的损害；

(3)船舶优先权的受偿顺序

(a)抛弃了航次概念；不同类的船舶优先权按所列顺序受偿，但关于救助，清除沉船以及共同海损分摊的索赔优先于其发生以前的优先权受偿；同一顺序中的船舶优先权则按比例受偿；

(b)因扣押、拍卖船舶，分配价款而产生的诉讼费应从船舶拍卖价款中首先清偿。

(4)船舶优先权可以转移和代位。

(5)船舶优先权的时效是1年。

(6)缔约国可在国内立法中规定留置权(Liens)或船舶留置权(Right of retention)，以担保不受本公约规定的船舶优先权担保的索赔，但所规定的留置权必须排在公约的船舶优先权和抵押权之后，船舶留置权不得影响船舶优先权和抵押权的行使；但对于船舶建造人及修理人因占有船舶所取得的留置权或船舶留置权，则排在船舶优先权之后、船舶抵押权之前。

(7)船舶的强制出售

(a)强制出售的通知，应至少提前30天将拍卖船舶的时间、地点以书面形式通知所有船舶抵押权人、船舶优先权人及船舶登记机关。

(b)强制出售消灭依附于船舶的一切债权，但必须符合条件①拍卖船舶处在该国管辖之下；②拍卖是按该国法律及

本公约规定实施的。

(c)法院给购船人开具证明书,证明除购船人承受者外,该船出售时并无抵押权和质权以及船舶优先权和其他债权。

与1926年公约相比,1967年公约内容有较大改进,但人们认为不足之处也是存在的:

(1)船舶优先权项目还是太多,应进一步减少,只有基于社会和经济的原因被认为是不可缺少的索赔才能给予船舶优先权的担保。船舶优先权项目太多,不足以保护船舶抵押权人利益,不利于船舶融资。

(2)在船舶优先权中,将港口、运河、和其它航道费及引航费列在第二位,位置太高。应删除这项或至少将这项后移。

(3)缺乏与扣船的联系。1967年公约中提到了“扣押”(Arrest),但这与《1952年关于扣留海运船舶的国际公约》(International Convention Relating to the Arrest of Seagoing Ships)是有冲突的。1952年扣船公约规定“扣押是指依照法律程序扣押船舶,以便保全海事请求,但不包括为执行或满足某项判决而拘捕船舶”,1967年公约中规定“……除非在上述期限届满前船舶已被扣押,而这一扣押导致强制出售该船。”1967年公约中的“扣押”与1952年扣船公约中的“扣押”法律意义是不同的。

(4)“船舶所有人”中包括“其他承租人”是不合适的。

(5)有人认为在抵押权登记中要求载明“最大担保金额”是难以接受的。

(6)有人认为规定有造船厂、修船厂的船舶留置权是阻碍公约被广泛接受的主要原因之一。

(7)有人认为公约缺乏对抵押权、船舶优先权的定义。

尽管1967年公约尚未生效,但北欧国家已率先将公约内容引到他们的国内立法中,成为其国内法规定,从国际海事

委员会的调查结果看来,1967年公约还是比较可行的,也是制订一项新公约的基础。

两个国际公约都没有取得令人满意的结果,这给船舶融资和发展船队带来了很大的障碍。所有国家,不管是发达国家还是发展中国家,都希望建立一个能为国际社会普遍接受的船舶优先权和抵押权制度。国际上从80年代又开始这一项艰难的工作。

3. 1985年里斯本草案

1985年国际海事委员会(CMI)在葡萄牙首都里斯本召开了第三十三届会议,讨论了1967年公约的修改问题,并通过了一个草案,即“里斯本草案”。该草案基本上是保留了1967年公约的内容,也略有修改:

(1)删除了“船舶所有人”中包括的“其他承租人”,即针对期租合同或航次租船合同中的租船人的海事请求权,不能再以船舶优先权担保。

(2)因货物、集装箱、旅客行李物品的灭失或损坏而产生的债权以及因油污损害产生的海事请求权不再以船舶优先权担保。

(3)删去了1967年公约中的“保留条款”,并规定不影响责任限制公约及使其生效的国内法的适用。

4. 1993年公约的制定

贸发会议航运委员会第49(X)号决议和贸发会议第144(VI)号决议,建议国际航运立法问题工作组将船舶优先权和抵押权问题作为优先事项进行审议,尽快完成有关谈判。遵照这些决议,贸发会议秘书处于1983年3月2日与国际海事组织议定了处理这一问题的方法,以求避免重复工作,同时促进贸发会议、国际海事组织之间的有效合作。根据贸发会议航运委员会第52(XI)号决定批准的1984年11月20日对上述协