



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.3

8 April 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、政府间组织和非政府组织就
海上优先请求权和抵押权公约草案
提出的意见和建议汇编

目 录

段 次

一、 导言	1
二、 意见和建议汇编	2 - 69

非政府组织

国际海运联盟	2 - 16
国际海事委员会	17 - 69

一、导 言

1. 本文件载列1993年3月5日至29日收到的非政府组织就海上优先请求权和抵押权公约草案提出的意见和建议。这段时间中收到了下列组织提出的意见：国际海运联盟(ICS)、国际海事委员会(CMI)。

二、意见和建议汇编

国际海运联盟

(原件：英文)

2. 航运和性质决定了它是一种国际型的行业，因此普遍认为海事法的国际统一性十分重要。这一原则对于海上优先请求权和抵押权制度也同样适用。

3. 国际海运联盟认为，现有的海上优先请求权和抵押权制度总体上是令人满意的，但是，如果采取更为一致的国际办法，这一制度还可得到很大的改进。现有制度的主要问题在于未得到普遍的批准。

4. 解决这个问题的途径可能是，以国际联合专家组(JIGE)在国际海事委员会所提草案基础上为本会议拟出的草案为蓝本通过一项公约，但前提是要能得到世界范围的批准。

5. 海上优先请求权和抵押权制度必须审慎地平衡海上优先请求权持有人、抵押权和其他优先请求权持有人以及船东的关切。

6. 对于(索偿)要求而言，代价最低的、最有把握的保证是船舶本身，一些海事索偿要求传统上出于某些经济和社会原因而被承认为海上优先请求权。海上优先请求权地位的给予涉及索偿人的一些重要优势，特别是，这些请求权优先于其他请求权，并且不需要作任何登记。海上优先请求权具有很高的特权性质，而且购船人和债权人因此而缺乏保证，这就需要限制给予海上优先请求权地位的索偿要求数目。

7. 为了保证贸易效率，对于海上优先请求权的数目应当严格加以限制。如果过多地对海事索偿要求给予海上优先请求权地位，随着索偿争端而来的就会是船舶交易的频繁受阻，船舶买卖的难度加大。在这个背景之下，看来没有什么理由在港口、运河和其他水道使用费以及引航费方面设置海上优先请求权，因为负责收取这些费用的部门通常自有实施办法，诸如扣留。

8. 压低海上优先请求权数目显然也符合航运投资者的利益。如果海上优先请求权数目过多,会使投资者不愿为新船或二手船提供必要的资金,因为他们可能会始终面临担保价值受侵蚀的风险。如要鼓励对船舶供资,就需保护贷方的头寸,即,为他的投资提供尽可能多的担保。海上优先请求权和抵押权制度很复杂,它使某些要求优先于另一些要求,造成航运供资高度专门化,从而限制了愿作此种投资的机构的数目和类型。新公约必须能鼓励而不是阻遏这类机构的活动。

9. 总而言之,国际海运联盟支持努力设法通过一项海上优先请求权和抵押权公约,争取使国际海事法的这个复杂的领域真正实现统一。如要取得全世界的承认,这一文书就必需体现以下三者利益之间的均衡妥协:需要得到海上优先请求权给予的特殊保护的人、其他贷方、船东。国际海运联盟认为,现已提交会议的公约草案总的来说已体现了这种均衡妥协,希望草案通过后能得到全世界的承认。

10. 国际海运联盟就公约草案提出下列具体意见:

第4条: 海上优先请求权

11. 如前所述,海上优先请求权清单应尽可能保持简短。草案第4条所列拟议要求看来是适当的,不过,关于港口、运河和其他水道使用费和引航费要求的第1(d)款似乎没有什么必要。

第6条: 其他优先请求权

12. 国际海运联盟认为,除了第4条所列优先请求权之外,其他优先请求权都不应定为海上优先请求权,也不应得到给予海上优先请求权的优惠待遇。因此,草案第6条第一行中的“海上优先请求权或”等字应当删去。

第6条之二: 留置权

13. 虽然不一定适宜在一项关于优先请求权和抵押权的文书中订一条关于留置权的规定,但对不同于海上优先请求权和其他优先请求权的留置权确定准确的优先顺序看来是有一定好处的。国际海运联盟接受第6条之二和第11条第(3)款中关于留置权的规定。

第7条：海上优先请求权的特性

14. 国际海运联盟坚信，只有草案第4条界定的海上优先请求权才应在船舶的所有权或登记或船旗变化之后仍跟随船舶。这是一种具体的特权，根据草案第6条不得给予各国法律设置的任何其他优先请求权。

第8条：海上优先请求权的时效

15. 国际海运联盟同意草案第8条的措词，其中规定第4条所列的海上优先请求权于一年之后即行消失。

第15条：船旗的暂时变换

16. 国际海运联盟欢迎关于船旗暂时变换的条款，其中为航运中越来越常见的一种做法定出了必要的规定。

国际海事委员会

(原件：英文)

17. 以下分析和意见所依据的是海上优先请求权和抵押权及有关问题政府间联合专家组(下称“专家组”)最后报告所附条款草案，希望这些分析和意见有助于会议的工作。

第1条

18. 原先已由国际海事委员会在里斯本会议上核准的草案(下称“里斯本草案”)中的首句有一个短语:(对海运船舶)“由船东……保证付款”，这是为了确保其他担保物权的特点和目的与抵押权和质权相同，这一短语现已删去。当时采用这个短语是因为担保物权被界定为“类似的可登记担保物权”。这一提法现已改为“性质相同的……担保物权”，因此以上短语已显多余，删去这个短语是正确的。

19. 1967年《布鲁塞尔公约》之所以未得到一些国家的批准，已明确的原因之

一就是其中第1条(c)款要求在登记册或(b)款提到的文书中提及担保金额,因此国际海事委员会在里斯本会议上决定将其删去。在专家组会议上,有人对这一删除表示强烈反对,理由是,在某些管辖中,列明担保金额是一项强制性的要求。

20. 因此,现已重新列入了关于最大担保金额的提法,成为抵押权、质权或性质相同的担保物权在两种情况下在缔约国获得承认的条件之一,这两种情况是:

- (一) 如果这是登记国本国法律的要求; 或
- (二) 如果这是设定担保的文书的具体规定。

21. 对第一种情况的提法或许没有必要,因为(a)款之下已规定抵押权、质权和担保物权必须设定,并且似无任何消极影响。

22. 对第二种情况的提法看来是多余的。事实上,(c)款中的条件是,或在登记册中或在(b)款提及的文书中必须具体列明某些信息。

23. 因此,就这种情况而言,(c)款要求设定担保的文书必须提及最大担保金额,而实际上这种文书自有此种规定。

第 2 条

24. 本条未变,仍沿用1967年公约的案文。

第 3 条

25. 第1款。本款考虑两种情况,即:

- (一) 自愿转换所有权,和
- (二) 自愿转换登记,

并且规定,如果以上任一情况会造成船舶从缔约国国家登记册中被注销登记,除非符合该款所定条件,否则这类缔约国不得允许所有人注销对船舶的登记。有必要对这两种情况分别加以考虑:

- (一) 自愿转换所有权。自愿转换所有权(例如,自愿出售)会造成船舶被注销登记,在由于新的所有人不符合国籍要求而不允许他把船舶保持在原船旗之下时就会发生这种情况。

然而,在这种情况下,注销登记可能是船旗国的决定所致而不是所有人的主动要求。关于船旗国“不得允许所有人注销对船舶的登记”的规定未涵盖船旗国本身打算注销登记的情况。

公约对这种情况也应加以涵盖,同时也不能否认,注销登记在这种情况下属公共政策事项,公约对此不应干预。事实上,如果本款所定条件不出现因而不发生注销登记,船旗国总是可以要求售出船舶。

- (二) 自愿转换登记。自愿转换登记可造成船舶被注销登记,例如在所有人不事先从原登记册中注销船舶登记即在另一国进行登记之时就会发生这种情况。在这种情况下,原登记国会要求注销船舶的登记,以免发生双重登记。就此而言,注销登记也不一定是由所有人提出,而是由国家提出——本款未涵盖这种情况。

26. 第2款。本款中,规定船舶可否在一缔约国登记要以其从原登记册中注销登记为条件。考虑了两种不同的办法,即:颁发证件证明船舶已注销登记,或船舶在重新登记的同时即注销原登记。在(b)项中,第二种办法之后又有一句,其中规定船舶(在新登记册中重新登记日期与该船在原登记国注销登记的日期相同。这项规定似与第二种办法不一致,因为后者规定的是原登记在重新登记之时即告注销。因此,最后一句应改为:

船舶重新登记之日即为原登记注销之日。

27. 还有一点意见:第二种办法可确保注销登记和重新登记同时发生,而第一种办法即不然,因为根据第一种办法,注销在先,重新登记在后。如果认为同时发生是转换登记的必要条件,则应一律予以确保;如果并不这样认为,则为何只在一种情况下有此要求?

第4条

28. 1967年公约中,本条首句行文如下:

下述要求应由对船舶的海上优先请求权予以保证:

29. 原先的第7-1条中列有一项规定,涉及对不同于已登记的船舶所有人的其他人的要求,行文如下:

不论有关优先请求权保证的要求是针对船舶所有人或光船租赁人或其他租赁人、管理人或经营人,第4条所列的海上优先请求权一律成立。

30. 这项规定使得针对船舶的要求即便在针对任何一类租赁人的情况下也能成立,包括期租人和程租人。国际海事委员会在里斯本讨论这项规定时认为这是合适的,因为公认的原则是应尽可能减少海上优先请求权的数目,以便加强抵押权和质权从而鼓励船舶供资、减少在债务人不是所有人的情况下对船舶提出要求的可能

性。因此，决定删去关于租赁人的提法而只提光船租赁人，光船租赁人应当负责，因为船员是他雇用的，而且出于社会原因，船员对工资的要求在任何情况下都须由一项海上优先请求权予以保证，不论他们是由船舶所有人雇用还是由光船租赁人雇用。

31. 此外还决定把这项规定从第7条移至第4条起始部分，这是因为人们认为不必专门为此列一项规定。专家组对首句行文未作改动。

32. 然而，同样是出于社会原因，对另一些要求也应予以保护，而目前可能没有这种保护。这些是指承运人既不是所有人也不是光船租赁人的情况下在合同基础上涉及丧亡或人身损伤的要求。事实上，期租人--乃至程租人--也可能订立客运合同或巡游合同，因而成为合同承运人。或许可以认为所有人(或光船租赁人)也应承担实际承运人的责任，但也可能并非如此。因此，宜进一步考虑是否删去关于租赁人的一般提法而只提光船租赁人。

33. 还有一个可考虑的问题：除了提及光船租赁人以外，是否真有必要提及管理人和经营人。应当认为管理人和经营人的区别在于前者的行事要对第三方负责，而后者只对自己负责。如果这一设想是正确的，就不应当有针对管理人的要求，只应当有针对管理人所代表和对之负责的人的要求，也就是对经营人的要求。就经营人而言，如果他不是所有人，也就不能以此身份行事，除非他获得了所有人船舶使用权，而且据以获得这种使用权的合同一般--即便不是一律--都属光船租赁合同。¹

34. 单项海上优先请求权。1967年公约对1926年公约所列海上优先请求权数目作了大量削减，排除了两类要求，即，合同基础上的关于货物灭失或损坏的要求和船长所签合同或行为引起的要求，此处是指对于船舶保养或续航所必需的。事实上，人们认为对于第一类要求无需给予海上优先请求权的特殊保护，因为托运人不仅已有保险，而且只要按常理慎重行事，就可选择财务上负责任的承运人，因而在自己做不到这一点的情况下就不应再允许他优先于受押人或质权持有人。另外，人们又认为，以一项海上优先请求权保证第二类要求，所有人在获得已登记的担保物权保证的贷款之后可筹得进一步的资金，原因就在于新的贷方对于原先的贷方而言获得了优

¹ 国际海事委员会国际小组委员会于1964年在第二稿中增加了关于管理人和经营人的提法(HYPO-27号文件，载于有关1965年纽约会议的一卷的第256页)，先是得到了国际海事委员会纽约会议的接受，后来又得到了外交会议的接受，当时似未作任何具体讨论。

先权（新的贷方是指以信贷条件提供服务或资金的人）。人们还认为，需要用信贷来支付一般营运费用的所有人不应享受保护，为之提供此种信贷的贷方也不应享受保护。

35. 或许宜简要地回顾单项海上优先请求权的历史并作一分析：

- (a) 工资。国际海事委员会的成员海事协会之间对于以下两点持有争议：1967年公约第4条第1款第一项的规定中是否包括社会保险费，以及是否应当予以包括？在里斯本会议上，大多数人认为未包括在内，并且认为应当将其包括在内，但只应涉及应为船员支付的缴款部分。据此通过了如下案文：

船长、高级船员和其他船员由于在船上任职而应得到的工资和其他款项，包括应为他们支付的保险费。

专家组采纳了这一案文，但认为在船长、高级船员和其他船员由于在船上任职而应得到的其他款项中应明确提及遣返费用。这一增补看来是有益的。

- (b) 丧生或人身损伤。1967年公约的第4条第1款第(三)项案文在里斯本会议上未作改动，后来专家组也采纳了这一案文。对这一案文无需专作评论。
- (c) 救助。1967年公约中对于失事船捞曳和共同海损费方面的要求也规定了一项海上优先请求权。关于共同海损费的海上优先请求权已见于1926年公约，人们认为应予保留。但是，在里斯本会议上对这项海上优先请求权的必要性作了辩论，尽管最终决定予以保留，理由是它在性质上与救助方面的优先请求权相似。但专家组则决定既不保留这项优先请求权，也不保留关于失事船捞曳的优先请求权。或许可对不予保留的理由作重新审议。
- (d) 港口、运河和其他水道使用费和引航费。所有这些要求在1967年公约之下都得到一项海上优先请求权的保证(第4-1(二)条)，国际海事委员会里斯本会议和专家组均未改动这项规定。出于公共政策原因，需用一项海上优先请求权作为港口、运河和其他水道使用费的保证。然而，引航费为何也要有一项海上优先请求权作为保证，其理由则不那么明确，况且港口拖轮费方面的要求并无此种保证。
- (e) 财产灭失或损坏。为了把财产要求限为不以合同为基础的要求，人们认为有必要具体规定，如果财产要求是基于侵权行为并且不可能基于

合同，则受到一项海上优先请求权的保证。为了确保与船舶营运的联系，写明了由一项海上优先请求权保证的要求是，指就直接与船舶营运有关的、无论是陆地或水中发生的(灭失或损坏的)而提出的要求，亦即采用了与丧生或人身损伤所涉要求相同的案文。

国际海事委员会里斯本会议认为关于财产要求的案文范围过宽，因为它也包括经济损失，而“不可能基于合同”一语并不完全排除船舶货载灭失或损坏方面的要求。据此，里斯本会议通过的案文如下：

对船舶营运造成的有形损失或损坏所引起的侵权行为所提出的要求，但不包括船舶所承运的货船、集装箱和旅客物品的灭失或损坏。

专家组采纳了这一案文，现已编入条款草案。

- (f) 法律费用和开支。关于船舶被扣之后在保养和售船方面引起的法律费用和开支，人们认为不应以一项海上优先请求权来进一步作为这种费用的保证，只应规定售船所得先用于满足这方面的要求，然后再在海上优先请求权持有人和其他索偿人之间分配。因此，这类要求被移至1967年公约的第11-2条。

36. 第2款。原先在1967年《布鲁塞尔公约》(第4-2条)之下提及由于核燃料或放射性产品或废物的放射性引起的要求或放射性及毒性、爆炸性或危险特性兼而有之的综合特性引起的要求。人们认为宜提造成损害的原因，不宜提关于这类损害赔偿责任的国际公约。据此，采取的指导思想是，在排除某些要求时，考虑的原因是其性质而不是其已由其他国际公约涵盖。国际海事委员会里斯本会议对本款未作改动。

37. 在专家组会议上，有人认为宜增提另一类损害，即污染损害，但是，此处则提及了关于这类损害的国际公约(1969年民事责任公约)。对两种情况采取了两种不同的办法，这不一定是合适的。

第 5 条

38. 第1款。里斯本会议对本款未作改动，只是除抵押权和质权之外又增加了关于担保物权的提法。专家组采纳了里斯本会议核准的案文。

39. 第2款。除删去关于共同海损和失事船捞曳的提法外，对本款也未作改动。专家组会议期间讨论了为何给予关于救助费的要求优先地位的理由。然而，理由是

很清楚的：救助服务可保住船舶，因此有利于索偿要求出现在救助服务提供之前的所有人的权益。

40. 第3款。由于难以界定航程概念等原因，现已废止了1926年公约中采用的关于按每一航程排列海上优先请求权顺序的原则，但仍然存在另一项原则：为同类要求提供保证的海上优先请求权应属同级，1967年公约对所有优先请求权均采用了这一原则，只有救助方面除外，里斯本会议对此未作改动，专家组也采用了这一原则。对救助作例外处理的理由与第2款相同，即，救助服务优先于在这一服务提供之前发生的一切优先请求权。

41. 第4款。本项规定与前两款的规定互补：海上优先请求权担保的关于后续服务的请求按其发生的时间逆序排列。关于救助服务费要求的发生日期被定为每一救助作业结束之日。根据1989年《救助公约》，救助服务的结束是指船舶被拖至安全地点之时。事实上，《救助公约》第8条第2款规定所有人此时有责任接受移交。

第 6 条

42. 专家组认为宜把1967年公约的第6条分为两条，第一条(第6条)涉及缔约国给予其他海上优先请求权的权利，第二条(第6条之二)涉及留置权。作出这项决定是因为有些代表团对于公约中增加关于留置权的规定一事提出了批评，它们认为这项规定的法律性质完全不同于关于海上优先请求权的规定。这个问题留待本文述及第6条之二时再处理。以下是关于条款草案第6条的意见。

43. 第6条转引了1967年公约第6条第1款的第一部分，里斯本会议对之未作改动。但是，专家组会议期间辩论了是否应允许缔约国给予其他优先请求权，或具体而言，其他海上优先请求权。1967年公约(和里斯本草案)中仅提及“优先请求权”。

44. 有些代表团指出，“优先请求权”的提法使人难以判断缔约国可给予的优先请求权种类，为了促进对未来公约的批准，应规定缔约国也可给予其他海上优先请求权。如能作这样的规定，国内法中海上优先请求权数目多于公约中所列数目的国家就较易于使本国法律顺应根据公约付诸实施的统一制度。

45. 另一些代表团指出，即便是排在抵押权和质权之后，海上优先请求权也不利于这类已登记的担保物权持有人的保障，因为它们可能随着船舶转给诚信行事的购船人。

46. 下列意见似乎是合适的：

(一) 1967年公约的用语不明确。事实上，关于“优先请求权”的提法很

可能被解释为也包括海上优先请求权。

- (二) 具体提及海上优先请求权，其有利之处在于可使国家的海上优先请求权受制于公约的某些规定，例如第7、第8和第11条中的规定。国家的海上优先请求权也应受制于第4条第1款的起始部分，这是最理想的。但是，如果同意这个原则，就宜使之得到充分明确，办法是在第6条首句句末增加一个限制性规定。
- (三) 事实上，如果规定缔约国可给予其他海上优先请求权，将十分有助于公约的批准。

47. 如果经过考虑赞同上述意见，则第6条可改为：

每一缔约国均可给予海上优先请求权或其他优先请求权，以保证不同于第2条所述要求的其他要求，但有下列限制：

- (a) 这类海上优先请求权仅可作为对船舶所有人、光船租赁人、管理人或经营人的要求的保证；²
- (b) 这类海上优先请求权具有第7条所列的特性，并且受制于第8条和第11条所列关于这类权利之消失的相同规则；
- (c) 这类海上优先请求权和其他优先请求权排列在第4条所列海上请求权以及符合第1条规定的已登记的抵押权、“质权”或担保物权之后。

第6条之二

48. 留置权的法律性质不同于海上优先请求权，对这一看法并无争议。然而，有必要在公约中增加关于留置权的规定，从而既能保护第4条所列海上优先请求权的持有人，又能保护登记的担保物权的持有人，为此要规范这种留置权的消失时间和强制出售情况下释放占有权的责任。因此强烈建议在公约中保留第6条之二。

49. 然而，如同专家组主席建议的那样，第2款的首句应改用第11条中的一项新规定，该规定见于文件JIGE(VI)8-LEG/MLM/27第5页脚注1。事实上，关于留置权不应妨害执行海上优先请求权的规则适用于强制出售的情况，因此列入关于强制出售的效力的规定更为恰当。对于主席提议的案文，将在分析第11条时作进一步考虑。

² 如果认为关于管理人和/或经营人的提法没有必要，此处的案文就应加以修改。

第 7 条

50. 如果同意缔约国也可给予海上优先请求权并应对之适用公约中的有关规定,则第4条中目前置于方括号中的提法应当删去。里斯本会议上增加了关于船旗发生变化的提法,这是因为人们认为有些情况下船旗发生变化而所有权或登记并无变化。例如,租赁光船后船旗发生暂时变换就会出现这种情况,在这样的情况下,船舶即便在新船旗国登记册中暂时登记,但仍保留在原登记册中。

第 8 条

51. 第1款。本款的案文沿用1967年公约中的案文,但在里斯本会议上增加了关于扣留船舶的提法。事实上,人们认为,既然根据1952年《拘留公约》第1条第2款的定义,拘留只是一种保证措施,并不包括“为执行或兑现一项判决而对船舶的扣押”,因此也应提及扣押。专家组对这项规则未作改动;这项规则的目的在于,为了既保护可能的购船人,又保护所有其他债权人,应确保在合理的前提下尽可能限制海上优先请求权存在而不为第三方所知的时间跨度。

52. 因此,人们认为仅应以第三方肯定能知悉的行动来防止时限的持续。人们认为单凭扣留是不够的,因为扣留如果被解除,索偿人可能无法知悉。因此,有人认为仅应以担保的实际兑现来防止时限的持续。就此而言,扣留符合这个条件,而执行判决的扣押如导致强制出售也符合这个案件。

53. 第2款。本项规定与第1款的规定互补,事实上,时限的中止或中断是第三方不知悉的情况。这一严格规则的唯一例外是法律不允许优先请求权持有人以扣留或扣押船舶的方式使担保得到兑现。人们认为在这种情况下适用本款的基本规则有违公正。

第 9 条

54. 对本项规定未作改动;本项规定是对许多法律体系中都有的一项一般规则的确认,对此无需作任何评论。

第 10 条

55. 这是关于船舶强制出售的两项规定中的第一项。鉴于强制出售会使一切担保均告消失,因此必要确保对担保持有人给予尽可能大的保护。据此,人们认为:

- (a) 应尽可能争取最高售价;
- (b) 售船所得应按优先顺序在受担保的索偿人之间分配;
- (c) 应尽可能让索偿人有机会参加强制售船。

以下是对本条各项规定的分析:

56. 第1款。本款示明必须向哪些人发出通知。1967年公约第10条已列出了这些人,国际海事委员会里斯本会议对之未作改动。但是,对于有关措词和排列顺序则已作了改动。

(a) 项: 1967年公约第10条第1款(c)项,英文本的提法是“registrar”,法文本的提法是“conservatenr”,而现在的提法是“authority in charge” (of the register) (负责登记当局)。现在的提法限定性更少,因此更好一些。事实上,一些国家负责登记的当局并不称为“registrar”或“conservatenr”。

(b) 项: 措词未变,看来是令人满意的。

(c) 项: 对于1967年公约采用的案文作了两处改动。第一处是把“...其要求已通知...的持有人...”一语改为“...所有持有人,但以...主管当局收到...通知为条件”。两种表达法是相当的,并且,目前的用法看来是可接受的。第二处改动是把必须向之发生通知的当局表述为“进行强制出售的主管当局”。1967年公约第10条第1款起始部分用的是“主管当局”,而(b)项中则在提及该起始部分时用了“上述当局”一词。进行出售的当局这一提法对于原案文来说或许是一种改进,但是,如果采用这一提法,再将其限定为“主管”当局就不仅是多余的,而且甚至是危险的,因为这可能意味着如果把通知发给一个进行出售但并非具有主管权的当局,这一通知可能无效力。不应当要求索偿人来判定进行出售的当局是否具有主管权。

57. 然而，如同1967年公约一样，首句用的却是“主管当局”。这种措词上的差异看来是没有道理的，因为必须负责判定出售通知颁发给其后所列各方的当局只能是进行出售的当局。

58. 第2款。1967年公约第10条中仅规定提前30天书面通知售船的时间和地点，而条款草案中则(在方括号中)提出了另一种通知内容，即：“受理诉讼的国家认为保护有权得到通知者的利益所需的”详细情况。1967年公约采用的、本款(a)项沿用的措词所要求的是最低限度要求，而另一案文则把内容的确定置于法院地法之下。为了保护一般的索偿人和具体的受担保索偿人，公约中似应具体规定通知的最低限度内容。无论如何，拟议的措词也是有欠缺的。第一，诉讼不是由“国家”受理，而是由国家的司法当局受理；第二，草案中提及的详细情况可能根本无法确定，或是不可能以评估是否足以保护有权得到通知者的利益未加以确定；第三，这类详细情况如果真能确定，通常也是在一项法律中列出的。

59. 第3款。本款较详细地转用了1967年公约第10条首句中的要求，即通知必须是书面的。但是，其中增加了一项条件：必须确认通知收悉。这项条件对于保护索偿人而言似乎是合适的。

60. 第4款。本款似无必要，但如获得接受也不会引起问题。

第 11 条

61. 第1款。对1967年公约中的案文作了两处修改：在(a)项中，“管辖之内”一语改为“管辖范围之内”；在(b)项中，关于公约规定的提法改为关于第10条和第11条的提法。第一项改动似无甚改进，但意义未变。第二项改动初看起来似限定仅指与第10条和第11条有关的规定，但实际上并非如此，因为第11条第2款规定，出售所得在用于支付其中所列费用后的条款必须按公约规定进行分配，因而等于又恢复了第1款中已删去的全面提法。

62. 第2款。具体规定了出售所得在受担保索偿人之间进行分配之前必须先支付的某些费用。这些是指船舶保养费用和船员遣返费用。收入分配之前先支付这两项费用，这看来是恰当的，因此确宜作此增补，不如此则可能无法确定是否可将其视为“扣留或扣押引起的费用和开支”。关于出售所得在索偿之间分配的规则有所简化，但对明确性没有影响。

63. 第3款。如同在分析第6条之二时提及的那样，专家组主席提议新增一款，编为第3款。同时删去第6条之二中第2款的首句。在第11条中新增一款是恰当的，目的

是确保造船厂或修船厂的留置权不致妨碍强制出售,同时又保障造船厂或修船厂的利益。新规定是令人满意的,建议予以采纳。

64. 第4款。(原第3款)。本款的措词完全站用国际海事委员会里斯本会议核准的措词。不过,必须指出,如果维持第10条中的改动,第一行中的“主管当局”这一提法应改为“进行强制出售的(主管)当局”,第四行中的“注册官”这一提法应改为“登记国负责登记当局”。

65. 第5款。(原第4款)。增加这项条件是恰当的。

第 12 条

66. 为了确保完全的统一性,必须对一切情况适用统一规则。但也不能否认,公约只对缔约国有约束力,因为此项规定一旦在缔约国国内法中颁布,就成为听任各国自由采纳的国际私法规则。

第 15 条

67. 本条是在专家组第四届会议期间起草的,之所以有此必要,是因为越来越多的国家准许在其登记册中登记的船舶在被外国租船人作为光船租用时暂不悬挂其国旗并准许悬挂租船人国家的国旗,反之也允许国民作为光船租用的外国船舶悬挂此类国家的国旗。

68. 究竟是否应在草案的所有有关条文中均增加一项涵盖这种情况的规定,对此作了讨论,但最后得出的结论是,最好只在一条中处理暂时改换船旗的所有影响,这样可以使所有其他规定完全适用于悬挂登记国国旗船舶的正常情况。

69. 本条或许应当前移,放在目前的第12条之后。以下简要分析本条的各项规定:

- (a) 必须澄清 暂不悬挂某一国旗的情况下公约规定适用的国家和登记部门、 此处所指的国家和登记部门必须是固定登记国和部门,对此似无任何疑问。案文中把登记部门称为“负责登记的主管当局”。“主管”一词应当删去,因为目前第10条第1款(a)项的提法是“负责登记当局”。
- (b) 选择这项法律规则也是必要的,因为可登记的担保物权仍需在固定登记册中登记。

- (c) 联系到船舶的临时记录簿册,有人对使用“登记册”一词提出了疑问,理由是这种用法可能意味着允许作双重登记。这一关切是可以理解的。有人提议不用“登记册”,而用“记录”,但不能肯定这样能否解决问题。无论如何,本款中用的词(现在是用“登记册)必须与(e)款和(f)款用的词(现在用的是“记录”)相同。

解决这个问题的办法或许是把第二行中的“登记册”改为“登记此类船舶的特殊登记册”。

关于需有互见条目的要求无论如何应涵盖准许船舶暂时悬挂其国旗的国家颁发的登记证书,因为第三方更为频繁地查验的就是这种证书。

- (d) 本款中提出了两种不同的办法,即:

- (一) 兑现所有已登记的担保物权,或
- (二) 担保物权持有人的同意。

有人提议删去第一种办法,这一提议是正确的,因为担保物权兑现后即不会再出现在登记册中。

- (e) 这项规定看来是恰当的,但(e)款如用“记录”一词,此处也应使用这个词,(c)款如用“登记册”一词,此处则也应如此。“主管”(当局)一词应删去,理由与上文(a)之下相同。
- (f) 对于本款也须作同样的评论。如按提议在第11条中新增第3款,此处即应提及第11条第4款。另外,此处的“主管(当局)一词也应删去。

XX XX XX XX XX