

A/CONF.162/8
CHINESE

联合国/国际海事组织

联合国/国际海事组织船舶优先权
和抵押权公约全权代表会议

1993年4月19日至5月6日
在日内瓦万国宫举行

第二卷

会议报告

目 录

<u>章 次</u>	<u>段 次</u>
导 言.....	1 - 4
一、拟订和通过船舶优先权和抵押权公约 (议程项目8).....	5 - 33
A. 一般性发言.....	6 - 21
B. 1993年5月6日第三次(闭幕)全体会议议事记录	22 - 33
二、审议和通过最后决议(议程项目9)	34
三、组织事项.....	35 - 47
A. 会议开幕.....	35
B. 选举主席(议程项目2).....	36
C. 通过议事规则(议程项目3).....	37
D. 通过议程(议程项目4).....	38
E. 安排会议工作(议程项目5).....	39 - 40
F. 选举主席团其他成员(议程项目6).....	41 - 44
G. 全权证书.....	45 - 46
H. 通过会议报告(议程项目11).....	47

附 件

- 一、会议通过的决议：审议是否对《1952年统一有关扣押海船的若干法律规定的国际公约》进行审查
- 二、出席情况

导 言

1. 联合国大会在第46/213号决议中决定于1993年上半年召开为期三周的联合国/国际海事组织船舶优先权和抵押权公约全权代表会议，审议公约草案并把工作结果纳入一项船舶优先权和抵押权公约。据此，贸发会议秘书长和国际海事组织秘书长联合召集了船舶优先权和抵押权公约全权代表会议，该会议于1993年4月19日至5月6日在日内瓦万国宫举行。

2. 本报告简述全权代表会议各次全体会议的议事情况。

悼念土耳其总统图尔古特·厄扎尔先生阁下

3. 全权代表会议1993年4月19日第1次全体会议静默一分钟，悼念1993年4月17日逝世的土耳其共和国总统图尔古特·厄扎尔先生阁下。

4. 土耳其代表作了简短发言，感谢会议致哀。

第一章

拟订和通过船舶优先权和抵押权公约 (议程项目8)

5. 会议在议程项目8之下备有下列文件：
- “船舶优先权和抵押权公约条款草案”，贸发会议/海事组织船舶优先权和抵押权及有关问题政府间联合专家组编写(A/CONF.162/4，并载于文件JIGE(VI)/8)
 - 船舶优先权和抵押权及有关问题政府间联合专家组的最后报告(TD/B/C.4/AC.8/27、LEG/MLM/27、JIGE(VI)/8)
 - 贸发会议/海事组织船舶优先权和抵押权及有关问题政府间联合专家组第六届会议报告(TD/B/C.4/AC.8/26、LEG/MLM/26、JIGE(VI)/7)
 - 各国政府、政府间组织和非政府组织就船舶优先权和抵押权公约草案所提意见和建议汇编(A/CONF.162/3和Add.1-3)。

A. 一般性发言

6. 贸发会议秘书长代表说，本次会议是贸发会议和海事组织在海事立法领域合作中的一件大事。他回顾了设立贸发会议/海事组织船舶优先权和抵押权及有关问题政府间联合专家组的背景以及公约草案筹备工作的背景，并说，发达国家和发展中国家以及整个国际航运界都很关心会议的工作。发展中国家尤其会欢迎确立一个有利于造船和购船供资的法律框架。当然，一些商业、政治和法律性质的考虑都会影响到关于是否为购置船舶预付资金的决定。然而，船舶优先权和抵押权领域缺乏统一性，有些国家的实施程序不健全，这些显然会对金融家提供贷款的决定产生不利影响。

7. 现有的一些国际公约未能形成高度的国际统一性。船舶优先权和抵押权方面的现状是制度不统一，因而金融家、债权人和海事索赔人对于所得担保的范围、有效性和等级没有把握。这种情况尤其使发展中国家感到担忧，因为发展中国家如果得不到发展商船队所需的足够资金，所受的影响就特别大。

8. 联合专家组在拟订条款草案方面的主要目标之一是争取提出一个能得到广泛的国际接受的案文。为了拟出一份均衡的妥协案文，考虑了许多设想和办法。草

案尽可能兼顾了处理各国立法中表现的问题的不同办法。因此，他认为新的船舶优先权和抵押权公约将会成为联合国和海事组织促进国际海运和世界贸易的不断努力的一个重要部分。

9. 国际海事组织法律事务和对外关系司司长(海事组织)代表海事组织秘书长发言，他说，公约草案之所以能够拟出，是由于贸发会议和海事组织能开展密切的和极富成果的合作，共同努力实现规则和条例的国际统一性，这些对于促进海运和世界贸易极为重要。然而，他强调说，必须争取在未决问题上达成妥协和共识，会议才有可能取得圆满结果。要通过一项得到广泛接受的公约，必须避免法律上的不确定性、不必要的和烦琐的行政措施、议而不决，还要避免造成影响航运界和海事界利益的过分开支。

10. 新公约最重要的目标之一是把优先于抵押权的船舶优先权在数目上限为从社会和经济理由考虑所不可缺少的优先权，以此鼓励船舶供资。这样有利于把资金投入加强发展中国家的商船队。新的船舶优先权和抵押权公约还可形成一种坚实的基础，使海事组织和贸发会议能够继续工作，争取逐步在国际一级统一海事法，以此使有关各方受益。

11. 挪威代表介绍了本国的经验，挪威是级少数通过并执行了1967年公约的国家之一。该公约的规定已证明是可行的，需要诉诸法庭解决的争端很少。本会议正在审议的草案虽然对1967年公约只作了少许改动，但确实有一些严重的问题。

12. 挪威代表团认为，限制船舶优先权数目并为之规定不长的“生命期”符合船东和金融业的利益。这种基本办法也符合一些国家的利益，这些国家目前尚不具备规模与其进/出口相称的国家商船队，需要借助外资加强本国船队。目前看来，没有理由维持1926年公约中众多的优先权。因此，对某项海事索赔给予优先权只应作为例外，严格限为出于社会或权益理由。

13. 据此，挪威代表团认为对公约草案可作进一步的改进，从第4条中删去在港口、运河和其他水路规费和引航费索赔方面的优先权。这些索赔一般关系到当局可据以评估所有人信誉的合同履行情况。许多情况下可要求预先付款才准许船舶进港，以后如有索赔就有了保证，无需诉诸船舶优先权。

14. 他说，挪威也主张删去第6条，理由是优先权一律应由第4条涵盖，他认为不应允许缔约国以本国立法订立额外的优先权，即便将其排在抵押权或质权之后也一样。若非如此，则至少应在此项规定中说明其中所指由各国自定的优先权不得具有船舶优先权的特点，自愿售船后也不应继续存在。关于船舶物资和服务提供者的情况，挪威代表团认为他们应同其他提供者一样作信贷风险评估，不应凭借把船

船作为抵押品的间接担保物权而程度不同地自动给予信贷。在后一种情况下，财务状况不佳的所有人有可能继续交易而损及受押人。还有一些经常发生的很不好的情况：财务状况不佳的租船人在所有人和受押人不知情的情况下依托其信誉进行交易。发生这种情况必然是提供者自知可把船舶作为抵押品，具备间接担保物权而为租船人提供不应有的信贷。他还提到第6条在法律问题的选择方面引起的困难。

15. 他认为，考虑到海员的利益，为担保其索赔的优先权规定的终止期应从他们离船之时起算。他还表示挪威代表团主张把船员在船舶被扣留期间的应得工资视为扣留引起的费用和开支，按第11条第2款对这些费用和开支给予特权。

16. 墨西哥代表对条款草案中与墨西哥法律有冲突的几条表示了他的代表团的关注。他举例提到关于船舶优先权的优先顺序的第4条和第5条，这两条甚至与墨西哥宪法都有冲突。他认为有必要修改某些条款草案，并强调最好为定义新设一条，他的代表团认为这样有利于公约的适用。

17. 中国代表说，中国自1978年以来已形成了一支很大的商船队伍，设立了140个航运公司，停泊港遍及150个国家。为了促进海运和贸易，中国的89个港口现已对外开放。一项新的海商法于1992年通过，将于1993年7月1日生效。中国在制订关于船舶优先权和抵押权的规定时顺应了国际法规的大趋势，兼顾了1967年公约和新的公约草案的规定。本会议可把公约草案案文作为讨论的基础，争取通过一项得到广泛接受的国际公约。

18. 荷兰代表说，协调船舶优先权和抵押权领域的海事立法既符合发达国家的利益，也符合发展中国家的利益。协调有利于海事信贷的提供，这特别符合希望发展本国商船队的发展中国家的利益。既然广泛认为有必要在国家一级规定有效的抵押权，因此为国家立法订出必须执行的准则可提高统一性。他认为船舶优先权和抵押权公约条款草案是拟订这方面的新公约的良好出发点。最后，他强调必须限制排列在抵押权之前的船舶优先权的数目，并说荷兰代表团同意挪威代表团在这个问题上发表的意见。

19. 美利坚合众国代表提到拟订船舶优先权和抵押权国际公约方面的困难，他说，新公约如要得到广泛接受，就需公正地平衡三方面的海事利益：一是船东和受押人，二是确保船舶能继续安全运行的服务的提供者，三是遭受船舶运行所致损害--包括环境损害--的人，除非另一国际公约能提供补偿。

20. 他说，公约的一项重要宗旨是保护贷方所得的担保，以此鼓励更多的船舶供资。但是，应同样顾及其他各项宗旨，例如：确保为船舶运行而给予船员补给和船舶服务的人应得的保证。

21. 国际海运联盟代表说,船东充分支持努力设法通过一项新的船舶优先权和抵押权公约,争取使海事法的这个复杂领域实现真正的统一。船东对1967年公约总体上感到满意,但该公约未得到世界范围的承认,因此需要制订一项新的公约。他希望会议能顺利地通过一项与1967年公约相似的公约,船舶优先权的数目越少越好,并希望新公约能得到世界范围的承认。

B. 1993年5月6日第3次(闭幕)全体会议议事记录

22. 主要委员会主席报告了委员会就船舶优先权和抵押权公约草案进行的实质性工作,提出了一些关于主要条款的问题以及委员会所作的讨论。关于列出了各种船舶优先权的第4条,他说,尽管有些方面提出了修改,政府间联合专家组所达成的微妙妥协并没有受到破坏。第6条引起了不少的讨论,大家对《公约》是否应该载有针对缔约国国家法授予的船舶优先权的规定,意见不一。目前第6条的案文体现了专家组所达成的妥协,大家希望这将有助于《公约》得到各国广泛的接受。同样,第7条针对的是扣留的权利,这也反映了一种妥协,因为大家对《公约》是否应当管这个问题,看法也不一致。第11条的用意是保护抵押权持有人和优先权请求人的利益,让他们能接到强制出售船舶的通知。第12条允许缔约国用法律规定:主管当局为了保证航行安全、保护海洋环境拖走沉船的费用,在满足任何船舶优先权要求之前应完全交付清楚。《公约》没有关于保留的条款,这个问题留给现行国际法处理。

会议的行动

23. 1993年5月6日,会议在第3次(闭幕)全体会议上通过了第A/CONF.162/L.5号文件所载的《1993年船舶优先权和抵押权国际公约》条款草案。在通过之前,首先将第19(1)条定为“……10个国家……”,并注意到在法文本上需要作出一些纯粹是文字的修改工作。

24. 会议在同次会议上通过了会议秘书处编写的联合国/国际海事组织船舶优先权和抵押权公约全权代表会议最后会议草案(A/CONF.162/L.4/Rev.1)。^{*}

25. 签字仪式在闭幕会议上举行,下列国家的代表签署了《最后文件》:阿尔及利亚、阿根廷、澳大利亚、奥地利、比利时、巴西、加拿大、中国、哥伦比亚、

^{*} 《最后文件》和《公约》的案文见本议事记录第一卷(A/CONF.162/7)。

科特迪瓦、古巴、塞浦路斯、朝鲜人民民主共和国、丹麦、埃及、芬兰、法国、加蓬、德国、加纳、希腊、几内亚、印度、印度尼西亚、伊朗伊斯兰共和国、以色列、意大利、日本、肯尼亚、科威特、利比里亚、马达加斯加、墨西哥、摩洛哥、荷兰、尼日利亚、挪威、巴拿马、秘鲁、菲律宾、波兰、葡萄牙、大韩民国、俄罗斯联邦、塞内加尔、西班牙、苏丹、瑞典、瑞士、阿拉伯叙利亚共和国、泰国、突尼斯、大不列颠及北爱尔兰联合王国、坦桑尼亚联合共和国、美利坚合众国、乌拉圭、委内瑞拉。

26. 《最后文件》签字之后，会议同意贸发会议的法律事务高等干事应将《最后文件》连同成员国的签字以及所通过的《船舶优先权和抵押权国际公约》交存联合国秘书处档案库。

最后发言

27. 墨西哥的代表重申：他本国代表团认为《公约》有些条款，特别是第4和第5条，同墨西哥国家法有抵触，对此表示关切。但是，墨西哥代表团不反对会议目前的协商一致，会将《公约》提交墨西哥当局审议。

28. 哥伦比亚的代表说，他本国代表团对会议达成协商一致表示满意。但是，他要指出，处理船舶优先权优先秩序的第4(1)和第5(2)条，按照会议目前通过的形式，是与哥伦比亚国家立法不符，他要把这话列入记录。这点将转达哥伦比亚有关当局，供其审议。

29. 中国的代表对《公约》表示满意。他说，政府间联合专家组作了不少有用的工作，会议之所以能够取得完满结果要感谢各国代表团在谈判过程中所表现的妥协精神。他相信，《公约》会得到普遍接受，成为一个便利船舶筹资、发展国家商船队的法律构架，能促进各国海事法的统一。关于处理船旗的暂行变化的第16条，他说，这条在1926年或1967年的《公约》上都没有出现，将有助于船舶的筹资。

30. 澳大利亚的代表说，按照他的了解，第3(1)条的用意是保证已登记的抵押权、“质权”或担保物权的所有人在自愿出售时受到保护，不允许在抵押权未注销或未得到所有人同意之前注销对船舶的登记。他注意到，第3(1)条第二句是要澄清第一句所说的一般责任，针对按缔约国法律改变所有权需要非自愿注销对船舶登记的情况。他指出，这样的说法不应被解释为不允许缔约国在自愿出售、船舶所有权的国籍更改之后注销对船舶的登记。

31. 西班牙的代表对会议取得了协商一致的结果表示满意。《公约》会改善船舶筹资、发展国家商船队的条件。他说,关于第4(1)条中“其他款项”一词,他认为,这种款项也包括遣返费或解雇后的补偿,虽然这没有具体说明。他满意地注意到第13条的措词,声明《公约》的规定也适用于所有未在缔约国登记的海船,只要这种船舶受缔约国的管辖。他认为,这条能在国际和国家一级确保高度的统一。最后,他强调了早日批准《公约》的重要性。

32. 国际海事组织的秘书长说,现代《船舶优先权和抵押权公约》得到协商一致通过,令人十分满意。这种协商一致应能促使《公约》早日生效。在这方面,他强调了政府间联合专家组所做的筹备工作。如果许多国家批准《公约》,《公约》就算是被普遍接受了。考虑到会议通过的决议的条文(见下文第二章的附件一),他表示国际海事组织秘书处完全承诺在海上法领域同贸发会议继续合作。最后,他对国际海事组织人员参与会议得到贸发会议秘书处的合作和协助,表示感谢。

33. 贸发会议秘书处副秘书长强调说,新的《公约》能促进国际海事法的统一,鼓励船舶筹资。他完全同意国际海事组织秘书长关于会议结果的看法,赞扬了各国代表团为取得广泛协商一致通过《公约》所表现的妥协精神。他欢迎两个组织进一步合作,促进和发展国际海事法,对会议所通过的决议表示满意。联合国在经济社会领域的立法作用是非常重要的,他遗憾地注意到这个作用近年来有所减弱。

第二章

审议和通过最后决议 (议程项目9)

34. 1993年5月6日,会议在第3次(闭幕)全体会议上通过了主要委员会主席提出的关于审议是否对《1952年统一有关扣押海船的若干法律规定的国际公约》进行审查的决议草案。*

* 通过的决议,见下文附件一。

第三章

组织事项

A. 会议开幕

35. 贸发会议秘书长代表以贸发会议秘书长的名义于1993年4月19日宣布船舶优先权和抵押权公约全权代表会议开幕。

B. 选举主席

(议程项目2)

36. 在1993年4月19日第1次全体会议上,本会议以鼓掌方式选举瓦尔特·米勒先生(瑞士)为会议主席。

C. 通过议事规则

(议程项目3)

37. 在同次会议上,本会议通过了贸发会议秘书处和海事组织秘书处联合编写的会议临时议事规则(A/CONF.162/2),通过之前先商定修改第3条并对第29条作一处编辑改正。随后,贸发会议秘书处分发了一份说明,其中正式印发通过的议事规则并指出对第3条和第29条的议定修改(参看A/CONF.162/5)。

D. 通过议程

(议程项目4)

38. 在同次会议上,本会议通过了A/CONF.162/1号文件第一节所载临时议程。本会议通过的议程如下:

1. 会议开幕
2. 选举主席
3. 通过议事规则

4. 通过议程
5. 安排会议工作
6. 选举主席团其他成员
7. 全权证书：
 - (a) 任命全权证书委员会
 - (b) 全权证书委员会的报告
8. 拟订和通过船舶优先权和抵押权公约
9. 审议和通过最后决议
10. 其他事项
11. 通过会议报告

E. 安排会议工作

(议程项目5)

39. 在同次会议上，本会议根据议事规则第46条设立了一个主要委员会，负责处理全套条款草案，包括最后条款。根据第47条，参加会议的每个国家都有权派代表参加主要委员会。

40. 在1993年4月23日第2次全体会议上，本会议设立了一个起草委员会。起草委员会成员名额不限，具有选定的核心成员，这方面顾及了公平地域分配的必要性。起草委员会核心成员如下：阿尔及利亚、阿根廷、中国、科特迪瓦、埃及、法国、德国、印度尼西亚、墨西哥、尼日利亚、挪威、波兰、西班牙、俄罗斯联邦、大不列颠及北爱尔兰联合王国、美利坚合众国。

F. 选举主席团其他成员

(议程项目6)

41. 在1993年4月19日第1次全体会议上，本会议根据议事规则第6条选齐了主席团成员，当选情况如下：

总报告员：多明戈·尼古拉斯·罗通达罗先生(阿根廷)

副主席：约恩·布雷德霍尔特先生(丹麦)

乔治·库珀先生(利比里亚)

玛丽亚·德拉贡-格特纳女士(波兰)

马克·戈捷先生(加拿大)

胡景禄先生(中国)

维奥索·普罗佐瓦尔西托先生(印度尼西亚)

瓦尔特·德萨·莱托先生(巴西)

42. 在同次会议上,本会议选举G·G·伊万诺夫先生(俄罗斯联邦)担任主要委员会主席。

43. 根据议事规则第11条,由会议主席、副主席、总报告员和主要委员会主席构成总务委员会。

44. 起草委员会在1993年4月27日第1次会议上选举贝娅特·切尔文卡女士(德国)为委员会主席。

G. 全权证书

(a) 任命全权证书委员会

45. 在同次会议上,本会议还根据议事规则第4条任命了一个全权证书委员会。全权证书委员会的构成依据联合国大会第四十七届会议全权证书委员会的构成。大家同意,如果任何联大全权证书委员会的成员国没有出席会议,会议将要求有关区域集团另外提名一位代表接替。因此,下列9个成员国构成全权证书委员会:阿根廷、澳大利亚、中国、加纳、印度、肯尼亚、俄罗斯联邦、美利坚合众国、委内瑞拉。

(b) 全权证书委员会的报告

46. 1993年5月6日,会议在第3次(闭幕)会议上通过了全权证书委员会的报告(A/CONF.162/6)。

H. 通过委员会的报告

(议程项目11)

47. 在闭幕会议上,会议还通过了他的报告草稿(A/CONF.162/L.1),并授权总报告员酌情定稿。

附 件

附 件 一

会议通过的决议

审议是否对《1952年统一有关扣押海船的
若干法律规定的国际公约》进行审查

联合国/国际海事组织船舶优先权和抵押权公约全权代表会议，
通过了《1993年船舶优先权和抵押权国际公约》，

考虑到贸发会议/海事组织船舶优先权和抵押权及有关问题政府间联合专家组的建议，

建议贸发会议和海事组织的有关机构参照本会议的结果重新召集政府间联合专家组开会，研究是否对《1952年统一有关扣押海船的若干法律规定的国际公约》进行一次审查，并请贸发会议秘书处和海事组织秘书处与国际海事委员会等有关非政府组织磋商，为专家组会议准备必要的文件。

附件二
出席情况

1. 下列国家出席了会议:

阿尔及利亚
阿根廷
澳大利亚
奥地利
比利时
玻利维亚
巴西
保加利亚
加拿大
智利
中国
哥伦比亚
科特迪瓦
古巴
塞浦路斯
朝鲜民主主义人民共和国
丹麦
埃及
芬兰
法国
加蓬
德国
加纳
希腊
几内亚
印度
印度尼西亚
伊朗伊斯兰共和国
伊拉克
以色列
意大利
日本
肯尼亚

科威特
拉脱维亚共和国
利比里亚
马达加斯加
毛里求斯
墨西哥
摩洛哥
荷兰
尼日利亚
挪威
巴拿马
秘鲁
菲律宾
波兰
葡萄牙
大韩民国
俄罗斯联邦
塞内加尔
西班牙
斯里兰卡
苏丹
瑞典
瑞士
阿拉伯叙利亚共和国
泰国
突尼斯
土耳其
大不列颠及北爱尔兰联合王国
坦桑尼亚联合共和国
美利坚合众国(美国)
乌拉圭
委内瑞拉

出席者名单见A/CONF.162/INF.1。

2. 国际海事组织联系成员香港派观察员出席了会议。
3. 下列专门机构出席了会议：
国际劳工组织
世界气象组织
4. 下列政府间组织出席了会议：
欧洲经济共同体
阿拉伯国家联盟
经济合作与发展组织
非洲统一组织
5. 下列非政府组织出席了会议：
非洲航运公司协会^b
波罗的海和国际海运理事会
伊比利亚美洲海事法学会^c
国际港口和港区协会
国际商会
国际海运联盟
国际自由工会联合会
国际海事委员会
国际船舶供应商协会
拉丁美洲航海法和海洋法协会

XX XX XX XX XX

^b 根据会议1993年5月6日第三次全会的决定出席会议。

^c 根据会议1993年4月19日第一次全体会议的決定出席会议。