



扣船问题外交会议



Distr.
GENERAL

A/CONF.188/3/Add.1
11 January 1999

CHINESE

Original: ARABIC/ENGLISH/
FRENCH

1999年3月1日，日内瓦

临时议程项目 8

拟订和通过扣船公约

各国政府以及政府间组织和非政府组织
关于扣船公约条款草案的意见和建议汇编

目 录

	<u>段 次</u>
导 言.....	1
意见和建议汇编.....	2 - 13
马达加斯加政府.....	2 - 7
摩洛哥政府.....	8 - 13

导 言

1. 本文件载录 1998 年 10 月 16 日至 12 月 31 日所收到的对扣船公约条款草案提出的意见和建议。在这段时期内收到的是马达加斯加政府和摩洛哥政府的意见。

意见和建议汇编

马达加斯加政府

[原文： 法文]

第 1 条—— 定义

2. 为避免含混，本条应含有 “ demise charter (光船承租)”、“ manager (管理人)” 和 “ hypothèque (质权)” 等词的定义，因为这几个词并不明显有别于下列词语：

“ Demise charter and bareboat charter ”；

“ Manager or operator of the ship ”；

“ Mortgage and ‘hypothèque’ ”。

第 3 条

3. 第(1)款(a)项(五)目所用 “基于侵权行为的请求” 概念应适用于船舶及其在编船员有责任的罚金。

第 4 条—— 被扣押船舶的释放

4. 提供了担保的人的权利应限于可请求减少这种担保额。如果按第 4 条第(5)款的规定，提供担保的人可向法院申请取消担保，则要求他提供担保就没有意义。

第 6 条—— 对被扣押船舶的所有人和光船承租人的保护

5. 本条第(1)款应修改，使授权扣船或维持已执行的扣船不致一律都须由扣船的请求人提供担保。有一种可能发生的情况是，请求人没有能力提供担保。工资未得到支付的船员就会有这种情况。

6. 另外，如果必需预先提供担保，则金额不应超过请求金额。
7. 关于第 4 条的意见也适用于第 6 条第(5)款。

摩洛哥政府

[原文：阿拉伯文]

8. 公约草案相当重要，因为这个草案措词清楚，很有条理，尤其是第 1 条，其中有大量的定义，必定有助于消除可能妨碍执行公约的任何含混。

9. 然而，我们注意到公约在有些方面与摩洛哥的私法有矛盾。例如，公约草案第 1 条规定，只有为保全一项海事请求才可作为保全措施实施扣船，而摩洛哥法律不论请求属于何种类别均允许作为保全措施实施扣船(《海事法》第 110 条)。

10. 另外，《摩洛哥海事法》第 110 条还与公约草案第 2 条第 1 款相抵触，因为后者规定，只有执行扣押的缔约国法院或经此种法院授权才能扣押船舶，而《摩洛哥海事法》则还允许一项可执行的文书实施此种扣押。

11. 《摩洛哥海事法》第 111 条也与(公约草案)第 2 条第 3 款的规定相抵触，因为前者规定从船长获准开航起至航行完成止不允许扣押船舶，而我们发现公约草案却即便对准备开航或正在航行的船舶也允许扣押，这与上述规定是完全相抵触的。

12. 另外，公约草案第 4 条规定，在提供担保后可以释放扣押的船舶，在当事方之间没有协议时，可请法院决定担保的性质和金额，此种金额无论如何不得超过船舶的价值。我们认为，这样规定会有利于船舶的外国所有人或承租人，会损害摩洛哥请求人的利益。

13. 简言之，这个公约草案仅有助于保护联合王国和美利坚合众国等发达国家的利益，这些国家具有悠久的国际海事传统或有一支很大的商船队，因此希望使自己的船舶得到保护，免遭被扣押之灾，因为被扣押即无法营运。因此，它们要想限制扣船规则的适用范围。