



大会

Distr.  
GENERAL

A/CONF.188/3/Add.2  
23 February 1999  
CHINESE  
Original: ENGLISH

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> | <u>页 次</u> |
|----------------------|------------|------------|
| 导 言.....             | 1          |            |
| 意见和建议.....           | 2 - 23     |            |
| 大不列颠及北爱尔兰联合王国政府..... | 2 - 23     |            |

## 导 言

1. 本文件载录 1999 年 1 月 1 日至 2 月 15 日期间收到的大不列颠及北爱尔兰联合王国政府对扣船公约条款草案提出的意见和建议。

## 意见和建议<sup>1</sup>

### 大不列颠及北爱尔兰联合王国

#### 第 1 条第(1)款

2. 目前草案第 1 条第(1)款为“海事请求”的定义提出了两种选择，即：

- (a) 详尽罗列(目前第 1 条第(1)款案文，但删去起首部分方括号及其中文字)；或
- (b) 在一般描述之后列出示例(目前第 1 条第(1)款案文，删去方括号，保留其中文字)。

3. “海事请求”如何定义，这一决定与其他关键问题上的决定相连，尤其是，请求人在什么情况下可使船舶被扣留，以及这样扣船对请求人有何后果。定义的形式连同其他关键内容将决定新公约如何在航运利益与请求人之间取得平衡。

4. “海事请求”如何定义，联合王国倾向于范围再宽一些的详尽罗列办法(选择办法(a))。然而，我们认为，一旦发生这种请求，不应使请求人在争取扣船方面负担过重。

5. 合设政府间船舶优先权和抵押权及有关问题专家组内的谈判情况表明，第 1 条第(1)款目前的两种选择办法都会得到相应的支持，但这种支持都不足以使之能按议事规则获得通过。因此，外交会议宜考虑折衷办法。

6. 墨西哥政府已提出了这样一种办法(文件 A/CONF.188/3,第 35 段)。虽然联合王国政府倾向于详尽罗列办法，但也可接受这样一种折衷办法，条件是会议就其他多数关键问题所作决定有利于请求人。

---

<sup>1</sup> 联合王国的初步意见，核可程序待完成。

7. 如果会议决定考虑折衷办法，则宜考虑比墨西哥政府所提办法更简单一些的写法。例如，会议可删去第1条第(1)款起首部分的方括号和其中的文字并在款末新增一项，即改为：

“海事请求”系指任何有关以下情况的请求：

[ (a) - (v) ]；以及

(w) 任何性质与以上(a)至(v)项所指情况类似的其他请求。

8. 这种办法的好处在于，同目前的选择办法(a)一样，能提供一种类推因素。然而，较之目前选择办法(b)，伸缩余地又较有限。

### 第 3 条

#### 导 言

9. 联合王国政府提议修改扣船公约草案第3条。同国际海事委员会所提建议一样，此处提议的修改是要澄清，将由国家法律确定请求人可否扣押除引起海事请求的当事船舶以外的其他船舶。但是，这一提议超出国际海事委员会的提议，因为明确规定扣押“关联”船舶。关联船舶是指在共同控制之下的船舶。我们还要讨论关于控制的定义以及公约是否应含有任何指导性的行文。

#### 背 景

10. 《1952年扣船公约》意使船舶所有人利益与请求人利益实现公平的均衡。《1952年公约》第3条第(1)款规定可扣押“姐妹”船。请求人既可扣押引起海事请求的当事船舶，也可扣押发生海事请求时属于当事船舶所有人的任何其他船舶。《1952年公约》第3条第(2)款规定，各船的全部股份属同一人或若干人所有时，应视为属于同一所有人。

11. 1952年以来，单船公司这种做法逐渐盛行。因此，尚有《1952年公约》意义内的“姐妹船”的船舶已为数不多。在这样的情况下，许多请求人的唯一办法就是扣押引起海事请求的当事船舶。《1952年公约》要达成的平衡已倾斜为有利于船舶所有人。

12. 联合王国政府的理解是，目前公约草案第3条第(2)款处理这个问题的办法是隐示允许各国自定哪些船舶在本国法律下属于同一所有人。我们同国际海事委员会一样，也认为采取明文规定的办法较好。不过，我们倾向于再进一步。我们认为第3条第2款应就扣押关联船舶作出明确规定。

### 提 议

13. 新公约目前的草案既规定了可以扣押引起海事请求的当事船舶，也规定了可以扣押对海事请求负有责任的人所拥有的船舶。但我们怀疑这种做法是否足够灵活。

14. 使用所有权概念可限定规定的范围。如同1952年以后单船公司现象大增一样，航运业未来的发展也可能使共同所有权概念的实际意义降低。

15. 因此，我们提议对扣押“关联”船舶作出明确规定。我们还建议把控制权概念用作判断关联与否的判据。我们认为，这样可使各国法律有较大的回旋余地，能跟上情况发展，以防公司可能利用这类发展妨碍穿透其对外设置的迷雾。

16. 这些提议是要对第3条作如下修改：

(1) [不改。]

(2) 对于属下列情况的人所控制的任何船舶，也允许扣押：

(a) 据称对海事请求负有责任；或

(b) 控制据称对海事请求负有责任的公司，

并且该人在请求提出时：

(一) 控制着对其提出海事请求的船舶[；或

(二) 是该船[或其任何部分]的光船承租人、定期承租人或航次承租人]。

(3) 为本条的目的，某人拥有船舶或控制拥有该船舶的公司即为控制该船舶。扣押请求地国的国家法律应判定为此目的某人是否拥有某船舶或控制拥有某船舶的公司。

(4) 第(2)款不适用于有关船舶的所有权或占有的请求。

- (5) 虽有第(1)款的规定,但对并非为被指称对请求负有责任的人所控制的船舶,只有在根据扣押请求地国的法律,可以通过判决拍卖或强制拍卖该船实施就该请求作出的判决时,才允许扣押。

17. 我们就第(2)款和第(3)款提出的是实质性修改。新的第(4)款是目前第 3 条第(2)款末尾的一句。新的第 3 条第(5)款是目前第 3 条第(3)款,我们对之联系前述改动作了相应修改。

18. 同目前第 3 条第(2)款规定之下的情况一样,请求人扣押关联船舶不能仅仅因为该船是海事请求责任人光船承租、航次承租或定期承租的船。然而,如果某人在船舶租用过程中发生应对海事请求负责任的情况,则请求人就可以扣押该人控制下的任何船舶(或是因其拥有该船,或是因其控制拥有该船的公司)。我们无意规定光船承租人仅因如此租船即为“控制”该船。

19. 我们在新的第 3 条第(2)款(b)项中增加了“或其任何部分”一语,以涵盖箱位承租人。我们认为,草案第 1 条第(1)款的文字,特别是(f)项的文字,对各种请求已有足够宽的涵盖面,因而可能应负责任的箱位承租人也会在“海事请求”定义范围内。

### 控制的定义

20. 为国际海事法的统一起见,外交会议似宜就各国法律如何界定“控制”概念提供某种指导。如会议决定确宜如此,我们建议这种指导沿用《1989 年国际海上打捞公约》第 13 条的办法,列出有关标准。

21. 会议似可将这些标准纳入公约本身。反之,会议也可能倾向于将标准作为供各国法律参照的示范提出,或许可采取会议决议形式。会议对这两种办法都可考虑以如下案文作为基础:

扣押请求地国可为确定某人是否拥有某一船舶或控制拥有某一船舶的公司可在本国法律中订立标准,或规定逐案研究,以确定某人是否拥有某一船舶或控制拥有某一船舶的公司。一切有关因素均应考虑在内,包括下列标准(顺序不论)是否对有关船舶的情况适用:

- (a) 同一称谓或称谓类似;

- (b) 同时持有拥有船舶的各公司的股份;
- (c) 拥有船舶的公司共同管理之下;
- (d) 共同的融资安排;
- (e) 拥有船舶的各公司交叉担保或其他保障; 以及
- (f) 船队集体投保。

## 证 据

22. 国家法律需考虑的另一重要问题是举证责任。例如, 国家法律可规定请求人承担举证责任, 也可规定请求人指称控制两艘关联船舶的人承担举证责任。然而, 公约对此无需明文规定。第 2 条第(5)款内的规则已足够: 程序问题由国家法律处理。

## 请外交会议采取的行动

23. 联合王国代表团请外交会议:

- (a) 通过上文第 16 段提出的对第 3 条的修改; 并且
- (b) 考虑是否需按上文第 20 段建议提供指导。

-- -- -- -- --