



联合国
贸易和发展会议

Distr.
LIMITED

TD/B/CN.4/GE.2/L.2
8 December 1994
CHINESE
Original: ENGLISH

贸易和发展理事会
发展服务部门--促进发展中国家具有竞争力的服务部门常设委员会：航运
贸发会议与海事组织合设船舶优先权和抵押权及有关问题政府间专家组
第七届会议
1994年12月5日，日内瓦
临时议程项目 6

贸发会议与海事组织合设船舶优先权和抵押权及有关问题
政府间专家组第七届会议报告草稿

导言

1. 会期工作组指出，合设政府间专家组全体会议已经要求它审理议程项目3—审议是否对1952年国际有关扣押海船的若干规则的一致化公约进行审查。

项目3 - 审议是否对1952年国际有关扣押海船的若干规则的一致化公约
进行审查

2. 会期工作组审议了贸发会议和国际海事组织秘书处编写后分别以 TD/B/CN.4/GE.2/2和LEG/MLM 29分发的JIGE(VII)号文件,该文件概述可能参照1993年船舶优先权公约的通过进行修改的情况。工作组也备有JIGE(VI)/3(TD/B/C.4/AC.8 - LEG/MLM/22)号文件,其中载有国际海事委员会在其1985年里斯本会议上拟订的1952年公约订正草案(下称“海事委员会草案”)。工作组开始初步研读该公约的条文,同时考虑到贸发会议和国际海事组织秘书处编写的JIGE(VII)/2号文件中所载述的评论和意见。

第1条: 可以扣船的请求

3. 有些代表团认为,1952年扣船公约第1条中所载列的船舶优先权清单不完全,而且过时了。他们主张采取海事委员会草案中所采取的、不限制船舶优先权数目的办法。这些代表团认为,在“起首语”中添加容许不限制船舶优先权数目的一般性措辞是考虑到不同法律体系的折中解决办法。一般认为这种办法是适当的,它考虑到1993年船舶优先权公约第6条容许缔约国根据本国法律给予第4条第1款中未予提及的本国船舶优先权。除非扣船公约第1条中的请求权不限数目,如果某一请求权未经载入扣船公约第1条中的清单,则有无法经由扣押船舶实现根据船舶优先权公约第6条取得的船舶优先权的危险。

4. 有些代表团反对这一点。他们认为,这份清单还是应该封闭,以便确保扣船只是在万不得已的情况下为了取得船舶优先权才予以使用的例外措施。开放性清单可能导致为了不是最重要的请求而过度行使扣船的权利。根据船舶优先权公约取得本国优先权的请求不一定要载入清单,这是考虑到这个事项应该由国内法管理。

5. 工作组初步讨论了1952年扣船公约第1条所载列请求权的清单和国际海事委员会草案的几个方面,以便针对1993年船舶优先权公约的通过提出必要的修正事项。

6. 工作组议定,扣船公约中有关具有船舶优先权地位的请求的用语应该同1993年船舶优先权公约中的用语密切一致。考虑到船舶优先权公约第4条第1款(a)项,工作组议定遣送费用应予载入第1条所列船舶优先权的清单。

7. 有些代表团认为，“底线”概念是过时了，不应列入船舶优先权清单内。有一个代表团对这种排斥性做法保留立场。

8. 有些代表团表示赞成将同1989年救助公约第14条所规定的特别补偿有关的请求权列入清单内。因此，这些代表团认为应该保留国际海事委员会草案中的目前案文。

9. 另一些代表团表示他们主张排除这些特别补偿。他们认为，扣船的权利应该只给予为支付船舶救助费用而扣船的请求。

10. 国际集装箱出租人协会观察员赞成国际海事委员会草案第1条第1款，只要它的含义不是说必须向特定的船舶供应集装箱。

11. 鉴于上述情况，会期工作组同意以国际海事委员会草案作为讨论的基础，并且针对1993年船舶优先权公约的通过提出必要的修正。

第2条：扣押权

12. 在国际海事委员会草案第2条第5条的范围内，有一个代表团主张使有关扣押的程序彻底标准化。该代表团提议在扣船公约中增列一个条款，规定在船主未能在合理期间内提供担保金、或所扣押船舶的维持费用过于昂贵、等适当情况下，可以在诉讼期间出售扣押的船舶。这项建议受到另一个代表团的反对，后者认为这个问题不属于扣船公约的范围，因为“扣留”一词的含义仅限于“保存”措施，不包括满足判决的措施在内。所以，这个问题应以适用的法律加以规制，而不能列入扣船公约的范围。

13. 国际商会的代表说，对扣船公约的审查应该超过国际海事委员会草案的范围，并且考虑到1993年船舶优先权公约的通过所导致的变化。他认为，应该审议临时性的办法，把它载入扣船公约中同诉讼期间宣告的执行办法有关的条款。

14. 但是，多数代表团同意以国际海事委员会草案作为讨论的基础，同时考虑到需要针对1993年船舶优先权公约的通过进行必要的修正。

第3条：可以被扣留的船舶

15. 有些代表团较倾向于国际海事委员会草案采用的处理办法，即为了根据公约扣船的目的就船东的个人责任作出规定。1952年扣船公约的案文，由于未明确地使扣留同船东的个人责任相联系，而被认为不够充分。但有些代表团则认为根据

1993年船舶优先权公约第6条给予的国家船舶优先权应当被授予根据扣船公约扣船的权利,而不论船东的个人责任。船东的个人责任只有在未得到船舶优先权保证的请求时才应当予以规定。

16. 在另一方面有些代表团认为1952年扣船公约所采取的处理办法是可令人满意的。关于得到“船舶优先权”保证的请求,若干代表团觉得只应当对1993年船舶优先权公约第4条而非第6条所指的那些请求给予根据公约扣船的权利。第6条的用意不在强制要求其他缔约国有义务承认和实施在一缔约国授予的国家船舶优先权,但是,却承认应当在扣船公约中提到这种国家船舶优先权。有一代表团提到JIGE(VII)/2(TD/B/CN.4/GE.2/2-LEG/MLM/29)号文件的第27段,其中述及避免出现在一缔约国可扣留某一船舶但却无法对该船舶提出索赔的情况。

17. 有一代表团提议将国际海事委员会草案第3条第(2)款的第一句修正为:“(2)也允许扣留……任何其他一艘或多艘船舶。”。

18. 国际集装箱出租商协会的代表说,国际海事委员会草案第3条第(1)款(d)项看来只提到未得到“船舶优先权”保证的请求的情形,而未把期租人的情形包括在内。他认为须有特定条款保证供应商在这种情形下有扣船的权利。

第3条第3款: 再次和多次扣留权

19. 有些代表团较倾向于1952年公约采用的处理办法,即不得依此公约对一船舶加以第二次扣留。因此,它们不能支持国际海事委员会草案第5条允许在某些情形下再次和多次扣船。这些代表团认为,再次和多次扣留权应当只限于特殊情形,诸如欺骗或与事实不符的虚报情形,以便保护船东的合法利益以及货方利益。国际海事委员会草案第3条第1款(c)项在这一点上受到了批评。

20. 其他代表团则赞成对欺骗或虚报以外的情形采取较灵活的处理办法,以便就同一海事请求为再次扣船提供根据。在这方面提到了诸如这样的碰撞案例,即对索赔的适当估价只能在稍后阶段作出,或如索赔额超过被扣船舶的价值,则应当给予扣留姐妹船舶的权利。

21. 专家组同意这一条应当放在方括号内备供稍后阶段连同各代表团可能提出的替代提案一并审议。

第6条：非法扣留

22. 有些代表团认为，扣船公约应当载列关于法院是否应当将请求人提供保证金作为扣船条件的准则以及关于对非法扣船造成的损失或损害的责任条款。

23. 有些代表团反对这一意见，理由是这将限制法院根据扣留地的法律裁决不法扣船案的酌处权。国际海事委员会草案中所载的条款因此被认为是合适的。但有些代表团认为这一条款不尽如人意，因此赞成保留1952年公约中所载的原来条款。

24. 有些代表团提到需要列有适当案文，以确保船员被免除就得到1993年船舶优先权公约第4条第(1)款(a)项所述船舶优先权保证的索赔而言以防非法扣留而须提供保证金的义务。

25. 但大多数代表团同意国际海事委员会草案的案文应当用来作为未来工作的一个基础。

第7条：对案情的管辖权

26. 在答复一代表团的问题时，国际海事委员会观察员解释说，1952年公约的第7条第(1)款是两种意见的一种折衷。一方面是普通法国家，它们认为扣留是获得管辖权的一种手段，而在另一方面，大陆法系国家则持反对意见，认为在这方面须适用普遍原则。第7条第(1)款采取的处理办法是只就不认为适当的某些案件给予根据案情判案的管辖权，国际海事委员会草案则授予扣船地国法院对所有索赔案行使普遍管辖权。

27. 有一代表团较倾向于1952年公约所采取的办法。它认为1952年公约的条款比较符合国际海事法以及诸如《海事索赔责任限制公约》等海事公约的普遍原则，并进一步指出授予扣船地国法院普遍管辖权是不公平的。

28. 许多代表团表示支持保留国际海事委员会草案的第7条，据此授予扣留地法院根据案情判决案件的管辖权，除非当事各方另有协议，或如法院拒绝行使其管辖权，此项拒绝得到诉讼地法律的许可以及另一国的法院接受管辖权。

第8条：对非缔约国船舶的适用

29. 有人注意到1952年公约第8条第(2)款在不同管辖区引起了解释问题。第8

条第(2)款的措词没有明文规定是否公约的全部条款都将适用于非缔约国的船舶,或只是就海事请求规定扣船权的第1条而已。大多数代表团赞成国际海事委员会草案采取的办法,即规定整个公约都适用于非缔约国。专家组同意,国际海事委员会草案第8条第(2)款案文,为了与1993年船舶优先权公约第13条第2款相一致,应当予以修正。

第9条: 不产生其他船舶优先权

30. 联合专家组进一步认为,国际海事委员会草案第8条第(3)款--其中规定不得将公约的任何规定解释为创造某种船舶优先权--在原则上是可以接受的。1952年公约第9条的第二部分--其中提到船舶优先权和抵押权公约--鉴于存在三项关于这一专题的公约,被认为是不适当的。

31. 国际海事委员会观察员解释说,国际海事委员会草案已不再提及创造起诉权这一点,因为这被认为在扣船公约的范围之外,并可能导致在不同管辖区引起不同的解释。

XX XX XX XX XX