



联合国
贸易和发展会议

Distr.
GENERAL

TD/B/CN.4/GE.2/3
21 December 1994
CHINESE
Original: ENGLISH

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
第八届会议
1995年10月9日，伦敦

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

1994年12月5日至9日在日内瓦万国宫举行

所附报告(JIGE(VII)/3)* 是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编写的。

* 并以LEG/MLM/30号文件分发。

Distr.
GENERAL

JIGE(VII)/3
21 December 1994
CHINESE
Original: ENGLISH

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日至9日，日内瓦

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

目 录

<u>章 次</u>	<u>段 次</u>
导 言.....	1 - 4
一、审议是否对《1952年关于统一扣留海运船舶的若干 规则的国际公约》进行审查(议程项目3).....	5 - 12
二、组织事项.....	13 - 19

附 件

- 一、会期工作组的工作报告
- 二、扣船公约条款草案
- 三、合设政府间专家组第八届会议的临时议程
- 四、出席情况

导 言

1. 联合国贸易和发展会议(贸发会议)与国际海事组织(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于1994年12月5日至9日在日内瓦万国宫举行。

2. 本届会议期间举行了2次全体会议和5次会期全体工作组的非正式会议。

开幕发言

3. 贸发会议服务部门发展司负责人代表国际海事组织秘书长和贸发会议负责人发言指出,合设专家组在1986和1989年之间为拟订《船舶优先权和抵押权公约草案》进行了最佳的工作,他为此向专家组表示祝贺。联合国和国际海事组织联合举行的全权代表会议于1993年通过《船舶优先权和抵押权国际公约》是统一法律方面的一项杰出成就,这是贸发会议和海事组织之间进行富有成果的合作的最佳事例。

4. 专家组的任务很重要,也很复杂,因为扣留船舶对于航运界具有关键重要性。作为执行船舶优先权和抵押权的手段,必须密切协调规制这些问题的各项国际公约以确保依船舶优先权取得的一切请求权都能够依本公约取得扣留权。因此专家组需要审议修订《1952年扣留船舶公约》的范围。

第一章

审议是否对《1952年关于统一扣留海运船舶的 若干规则的国际公约》进行审查 (议程项目3)

5. 为供其审议本项目，合设政府间专家组备有下列文件：

“审议是否对《1952年扣留海船公约》进行审查”--贸发会议秘书处的报告(JIGE(VII)/2 - TD/B/CN.4/GE.2/2 - LEG/MLM/29)；

“审议对《1952年扣留海船国际公约》进行修订的范围”--贸发会议秘书处的说明(JIGE(VI)/3 - TD/B/CN.4/AC.8/22 - LEG/MLM/22)。

一般性发言

6. 巴西代表说，必须使适用于海上抵押权的规则取得统一以便利国际海运筹资。不应失去修订《1952年扣船公约》的机会，该《公约》应该是保证船舶优先权，包括抵押权得到执行的国际文书，并且应该作为修订关于扣留船舶的国家立法的准则。除了一个国家以外，拉丁美洲国家都没有批准《1952年扣留船舶公约》，因为它们之中的多数国家认为该《公约》不能令它们满意，而且同它们本国当前的法律和实践相抵触。为了取得统一，所有拉丁美洲国家应该协力审查和制订关于扣留船舶的新法律。为了更好地取得统一，区域间同海运法有关的政府或非政府组织应该在贸发会议和海事组织的支持下拟议一套法律范本供拉丁美洲国家考虑。这项任务事实上是贸发会议和海事组织理事机构给予本专家组的任务授权。最后，巴西代表团赞成在考虑到海事委员会里斯本草案和1993年船舶优先权和抵押权国际公约的情形下修订《1952年扣押船舶公约》。

7. 美利坚合众国代表说，如果只限于讨论如何对《1952年扣留船舶公约》作文字上的改动，专家组将不能讨论存在相互冲突的解释或由于岁月的推移已有必要予以改进的一些方面。美国代表团赞成处理海事委员会以及贸发会议和海事组织的秘书处所查明的一些问题，而不只是使《1952年扣留船舶国际公约》同《1993年船舶优先权和抵押权国际公约》取得统一。

8. 国际商会观察员说，国际商会赞成研讨扣留和强制出售之间所应遵循的执行程序，并把它纳入一项新公约。列入优先请求权和抵押权，尤其是抵押权，以之作为扣留船舶的依据的做法没有充分考虑到多数海运国家的本国法律中通常载有的执行机制。就执行的方法，尤其是从扣留到强制出售的期间的执行方法来说，所依循的程序应该具有灵活性。拟议的关于扣留船舶的新公约应该容许船舶在得到裁决以前出售，使债权人能够避免已经在一些国家发生的、需要负担不合理的扣留费用的情况，新公约的缔约国为了规定执行办法，应该改革本国的程序，考虑到容许在得到正式的判决或根据《1993年船舶优先权和抵押权国际公约》第11和第12条强制出售以前根据法院的判决予以出售的必要性。

会期全体工作组审议议程项目3的情况

9. 合设政府间专家组在开幕全体会议上决定设立一个会期全体工作组，以审议议程项目3。

10. 会期工作组在根据 JIGE(VII)/2和JIGE(VI)/3号文件对这个主题进行了初步讨论之后，指示秘书处根据海事委员会的草案拟订一套新的条款草案，其中应包括由于通过1993年船舶优先权和抵押权公约以及各国代表团在本届会议上所发表的意见而需进行的修改，并对新的一套条款草案(TD/B/CN.4/GE.2/CRP.1)交换了意见。

11. 在1994年12月9日最后一次会议上，会期全体工作组通过了其提交全体会议的报告草稿(TD/B/CN.4/GE.2/L.2和Add.1)。

合设政府间专家组采取的行动

12. 在1994年12月9日闭幕全体会议上，合设政府间专家组核可了会期全体工作组的报告，并决定将会期工作组的报告附于其本身的报告(见下文附件一)。专家组还决定将“扣船公约条款草案”作为其报告的附件(见下文附件二)。

第二章

组织事项

A. 会议开幕

13. 合设政府间专家组第七届会议于1994年12月5日由专家组第六届会议主席G.G.伊万诺夫先生(俄罗斯联邦)主持开幕。

B. 选举主席团成员

(议程项目 1)

14. 在其1994年12月5日的开幕全体会议上,合设政府间专家组商定其第七届会议的主席团成员,除I·梅洛·鲁伊斯先生(墨西哥)取代S·鲁伊斯·奥尔梅多先生(墨西哥)之外,应与前届会议相同。第七届会议主席团成员如下:

主席: G.G.伊万诺夫先生 (俄罗斯联邦)

副主席: I. 梅洛·鲁伊斯先生 (墨西哥)

K.-J. 贡布里先生 (挪威)

副主席兼

报告员: 朱曾杰先生 (中国)

C. 通过议程和安排工作

(议程项目2)

15. 在其1994年12月5日的开幕全体会议上,合设政府间专家组通过了载于TD/B/CN.4/GE.2/1-LEG/MLM/28号文件内的临时议程。其第七届会议的议程如下:

1. 选举主席团成员
2. 通过议程和安排工作
3. 审议是否对《1952年关于统一扣留海运船舶的若干规则的国际公约》进行审查
4. 合设政府间专家组第八届会议临时议程和日期
5. 其他事项

6. 通过合设政府间专家组第七届会议报告。

16. 合设政府间专家组也在其开幕全体会议上决定设立非正式会期全体工作组审议议程项目 3。

D. 合设政府间专家组第八届会议临时议程和日期
(议程项目4)

17. 在1994年12月9日闭幕全体会议上，合设政府间专家组通过了其第八届会议的临时议程(见附件三)。

18. 谨通知专家组，专家组第八届会议订于1995年10月在伦敦举行。但准确的日期尚待确定。

E. 通过合设政府间专家组第七届会议报告
(议程项目6)

19. 在1994年12月9日闭幕全体会议上，合设政府间专家组通过了其报告草稿(TD/B/CN.4/GE.2/L.1)，并授权报告员定稿，以载入闭幕会议的议事纪要。

附 件 一

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

项目3 - 审议是否对《1952年关于统一扣留海运船舶的若干规则的国际公约》 进行审查

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年关于统一扣留海运船舶的若干规则的国际公约》进行审查。

A. 初步审议

2. 会期工作组审议了贸发会议和海事组织秘书处编写的分别以 TD/B/CN.4/GE.2/2和LEG/MLM/29分发的JIGE(VII)/2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.8/22 - 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条中所载列的海事请求清单不完全,而且过时了。他们主张采取海事委员会草案中所采取的、不限制海事请求数目的办法。这些代表团认为,在“起首语”中添加容许不限制请求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条中的请求清单不限数目,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海事请求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。根据海事请求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条所列海事请求的清单。

7. 有些代表团认为,“底线”概念是过时了,不应列入海事请求清单内。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。¹

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

¹ 见“扣船公约条款草案”(载于本报告附件二)第1条。关于“条款草案”的讨论情况,见下文第33-55段。

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。有些代表团反对这项建议,它们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。²

第 3 条: 可以被扣留的船舶

15. 多数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。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。

16. 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。它们认为,对《1993年船舶优先权和抵押权公约》第6条所达成的妥协要求缔约国承认其他缔约国的国家船舶优先权。船东的个人责任只有在请求未得到船舶优先权保证时才应当予以规定。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。³

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。”。

² 见“条款草案”第2条。

³ 见“条款草案”第3条;另见下文第41-43段。

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。⁴

第 6 条: 非法扣留

22. 有一个代表团认为,即使为了酌处起见,公约也不可容许法院将请求人提供保证金作为扣船条件。其他一些代表团认为,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。

⁴ 见“条款草案”第5条;另见下文第46-51段。

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。⁵

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。⁶

第 8 条：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。

30. 专家组还同意，海事委员会草案第8条关于主权豁免的规定不够彻底，因为它未规定国家经营的船舶不包括在适用范围之内。因此，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。⁷

⁵ 见“条款草案”第6条；另见下文第52段。

⁶ 见“条款草案”第7条。

⁷ 见“条款草案”第8条第(2)款。

第 9 条：不产生其他船舶优先权

31. 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。⁸

32. 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。

B. 进一步根据《扣留船舶公约草案》进行审查

33. 会期工作组完成了对这一问题的初步审议之后，指示秘书处根据国际海事委员会的草案、由于通过了1993年船舶优先权和抵押权公约而需要作的修改、以及会议期间各代表团所提的意见，编写一份新的条文草案。秘书处编写了题为《扣船公约条款草案》的案文(TD/B/CN.4/GE.2/CRP.1)，提请会期工作组审议。⁹ 工作组简单交换了意见。下文记述讨论经过。

第 1 条：定 义

34. 工作组注意到已对第1条第(1)款(a)、(b)、(n)、(o)各项案文作了修改，以反映1993年船舶优先权和抵押权公约中的用语。

35. 一个代表团提议，(u)项中应采用同抵押权或质权性质相同的“应登记担保物权”一词，以便符合船舶优先权和抵押权公约的用语。这一代表团还建议在公约案文中避免用阴性人称代词(如英文本中的“she”)指船舶。

⁸ 见“条款草案”第8条第(3)款；另见下文第54段。

⁹ “条款草案”案文转载于下文附件二。

36. 国际海事委员会的观察员指出,既然1993年船舶优先权和抵押权公约中用的是“**dimise charterer**”一词,应考虑在第1条第(1)款(q)、(r)两项中(以及公约草案的其他地方)用这个词代替“**bareboat charterer**”一词。(译注:中文本这两个词均译作“光船承租人”)。

37. 一个代表团提议,把第1条起句末尾“诸如有关下列事项的任何请求”几字中的“诸如”和“任何请求”两词放在方括号里,以免海事请求可无限制增加。另一代表团提议删除(b)项中“直接”两字,以免加上第1条第(1)款起句中不存在的限制。这个代表团还询问,(k)、(n)两项都提到“领航费”、“引航费”,是否彼此重复。

38. 会期工作组听取了一个非正式小组主席的报告--这个小组是工作组为审议救助和特别报酬的定义而设立的。非正式小组主席说,第1条现在的用语把关于救助作业或任何救助协议的任何请求均视为海事请求。由于船舶优先权和抵押权公约把特别报酬排除在外的理由同扣船公约无关,小组对这问题进行周详审议后得出的结论是,应当保留第1条现有措词。

39. 会期工作组同意保留“救助作业或任何救助协议”一语,删除“船舶的救助报酬”的提法。会上有人表示了一些反对意见。

第 2 条: 扣 留 权

40. 没有评论。

第 3 条: 行使扣留权

41. 会期工作组注意到,第3条第1款(a)项(一)至(五)所载的船舶优先权清单作了修改,以反映船舶优先权和抵押权公约第4条第(1)款的用语。

42. 会期工作组听取了一个非正式小组主席的报告--这个小组是工作组设立的,为了研究使船舶优先权和抵押权公约第6条关于国家船舶优先权的规定同扣船公约的规定一致的问题。关于第6条的用意,各方的看法有分歧。大多数代表团认为第6条并未规定其他缔约国有承认并执行某国所定船舶优先权的义务,若干代表团却持有相反的看法。因此无法拟出统一的解决方案。共有下面这几种提案:(a)保留CRP.1号文件现有的第3条第(1)款案文;(b)删除第3条第(1)款(a)项中“保证”

两字以下的文句，包括(一)至(五)分项在内，¹⁰这样做就使得国家船舶优先权能在一切国家中执行；(c) 在第3条第(1)款中添加新的(b)项如下：“按照1993年船舶优先权和抵押权国际公约第6条的规定，请求得到了提出扣留要求地点国家法律准许的船舶优先权的保证；”。最后这个提案是非正式小组主席提出的，为了设法找到折衷方案，清楚规定即使船舶已出售，仍可因为有得到国家船舶优先权保证的请求而加以扣留，但这一点只在制定有关法律的国家有效，其他国家对此不负任何义务。最后，非正式小组主席表示，使扣船公约与船舶优先权和抵押权公约第6条令人满意地取得一致对《船舶优先权和抵押权公约》及《扣船公约》的未来而言均十分重要。

43. 会期工作组同意把这三项提案置于方括号中，以后再进一步讨论；还同意把第3条第(2)款“还”、“另”二字原有的方括号删除。

第 4 条：释放被扣的船舶

44. 一个代表团建议删去“但担保不得超过船舶的价值”等字样，因为扣留船舶以保证请求的总额可能会超过这一价值。

45. 大多数代表团反对这一提案。在这方面，它们指出扣留船舶的行动由于在性质上属于“对物的诉讼”，因此必须限制所提供的担保不超过船舶的价值。

第 5 条：再次或多次扣留权

46. 美利坚合众国、利比里亚和大韩民国代表团对第5条提出了一项修正案，案文载于TD/B/CN.4/GE.2/CRP.2。它们认为，该项提案可确保再次扣留在原则上属于例外措施。

47. 大多数代表团认为该提案约束性过大，因此无法予以支持。在这方面，有人指出先前在会议上提到的情况，在这些实例中，不但再次扣留同一艘船舶是正当的，而且还可以扣留姐妹船。把重新扣留船舶的可能性局限于欺诈或谎报重要事实的行为可能对船舶所有人不利，因为扣留船舶者为保护其本身利益势必会要求提供最高数额的担保。这些代表团认为本条现有的案文可为任何纠纷提供公平合理的和解及解决。

¹⁰ 美利坚合众国代表团的提案。

48. 国际海事委员会观察员解释说,第1(c)款设想的情况是,出于正当或合理的理由,未经要求对请求提供担保而决定释放船舶。例如扣留船舶者为避免因未履行租船合同条款蒙受损失而同船舶所有人达成任何有关释放船舶的协议。港口当局因安全考虑或因任何其他原因需要腾出船舶被扣留的地区而提出要求时,也可释放船舶。

49. 尽管如此,若干代表团还是坚持它们对这一款的措词和目的提出的保留。

50. 国际港埠协会观察员指出必须确保再次扣留的可能性也能为有关损坏港口设施的请求提供充分的保护。港口当局往往只能在船舶释放后才能确定损坏的真正程度。有了再次扣留船舶的可能性会有助于友好、即时地释放船舶。

51. 会期小组同意保留本条现有案文,将第1(c)款置于方括号中,并将美利坚合众国、大韩民国和利比里亚代表团提出的建议作为备选案文。

第 6 条: 对被扣留船舶的船东和光船承租人的保护

52. 国际港埠协会观察员说,公约草案的条款并没有对请求人非法扣留船舶的责任作出规定。不但对船东和光船承租人是如此,对港口当局也是一样,因为若船东、光船承租人或扣留船舶者停业清理,港口当局会因被扣留船舶的长期泊留而蒙受相当可观的经济损失。这种情况还可能会严重影响到其他港口设备用户。他强调公约必须正视这些问题,并说港口当局应同下令扣留船舶的主管司法当局合作,共同研究扣船的后果和方法,诸如从船上卸下危险货物、将船舶移到待命安全泊位等。公约应规定港口当局有权要求提出扣留船舶的请求人为支付一般港口费用提供适当的担保。

第 7 条: 对案情的管辖权

53. 没有意见。

第 8 条: 适用范围

54. 一个代表团认为,本条第3款应当作为独立的一个条款,要不然就应并入第3条中去。

第 9 条：保 留

55. 没有意见。

附件二

扣船公约条款草案¹

第 1 条

定 义

(1) “海事请求”系指关于或产生于任何船舶的所有权、建造、占有权、管理、营运或贸易的任何请求,或系指产生于对任何船舶的抵押权、质权或同一性质的债权的任何请求,或系指产生于对任何船舶的救助作业的任何请求,诸如有关下列事项的任何请求:

- (a) 船舶营运造成的有形灭失或损坏,但不包括船舶所载运的货物、集装箱和旅客物品的灭失或损坏;(1993年船舶优先权和抵押权国际公约,第4(1)(e)条)
- (b) 直接与船舶营运有关的、无论是在陆地或水上发生的人身伤亡;(1993年船舶优先权和抵押权国际公约第4(1)(b)条)
- (c) (救助作业或任何救助协议;)(船舶的救助报酬;)
- (d) 因排除或试图排除损害威胁,或因防止措施或类似作业而产生的支付赔偿或其它补偿的义务,不论这种义务是按任何国际公约规定还是按任何法令或协议的规定而产生的;
- (e) 与浮起、清除、找回或摧毁船舶残骸或其货物有关的费用或支出;
- (f) 与船舶的使用或租用有关的任何协议,不论其是否包括在租船合同中;
- (g) 与货物或旅客的船舶运输有关的一切协议,不论其是否包括在租船合同中;
- (h) 对船运货物(包括行李在内)造成的损失或损害,或与其有关的损失或损害;
- (i) 共同海损;
- (j) 拖轮费;

¹ 原先编为TD/B/CN.4/GE.2/CRP.1号文件分发。

- (k) 领航费;
- (l) 为船舶的营运和维修而向其提供的货物、器材、给养、燃料、设备(包括集装箱在内)或服务;
- (m) 船舶的建造、修理、改建或装备;
- (n) 港口、运河和其他水路规费和引航费(1993年船舶优先权和抵押权国际公约,第4(1)(d)条)
- (o) 船长、高级船员和其他船上在编人员由于在船上任职而应得到的工资和其他款项,包括遣返费用和应为他们支付的社会保险费;(1993年船舶优先权和抵押权国际公约,第4(1)(a)条)
- (p) 由船长、船东、光船或其他承租人或代理支出的或代其支出的船舶费用;
- (q) 应由船东或光船承租人支付或代其支付的船舶保险费(包括互保保险费在内);
- (r) 应由船东或光船承租人支付或代其支付的与船舶有关的任何佣金、经纪费或代理费;
- (s) 与船舶的所有权或占有权有关的任何争端;
- (t) 船舶共同所有人有关船舶的使用和收入的任何争端;
- (u) 对船舶的抵押权、质权或相同性质的债权;
- (v) 船舶拍卖合同产生的任何争端;

(2) “扣留”系指为确保海事请求,按法院的命令对船舶进行的任何扣留或对其活动做出任何限制,只要在进行这种扣留或限制时该船有形地处于命令发布地国的管辖范围内。

“扣留”包括扣押或其他保全措施,但不包括为执行或履行强制性判决或仲裁裁决而采取的措施。

(3) “人”系指个人、合伙企业、无法人资格的社团和法人团体、政府及其部门和公共当局。

(4) “请求人”系指提出海事请求的任何人。

(5) “法院”系指一国的任何主管司法当局。

第 2 条

扣 留 权

(1) 只有经过或根据扣留请求地国或扣留实行地国的法院的授命才能扣留船舶或释放被扣留的船舶。

(2) 可因海事请求扣留船舶,但不可因其他请求扣留船舶。

(3) 可以扣留准备开航或正在航行的船舶。

(4) 虽然按照任何有关合同的管辖权条款、仲裁条款或法律选择条款,因之而实行扣留的海事请求应在一非扣留实行地国得到判决,或应得到仲裁裁决,或应按照另一国的法律得到判决,但为获取担保,可以扣留船舶。

(5) 在符合公约规定的情况下,与扣留或释放船舶有关的程序须受扣留请求地国或扣留实行地国的法律管制。

第 3 条

行使扣留权

(1) 在下列情况下,允许扣留向之提出海事请求的任何船舶:

(a) 请求得到了船舶优先权的保证并属于下列类型中的任一类型:

(1993年船舶优先权和抵押权国际公约,第4(1)条)

(一) 船长、高级船员和其他船上在编人员由于在船上任职而应得到的工资和其他款项,包括遣返费用和应为他们支付的社会保险费;

(二) 直接与船舶营运有关的、无论是在陆地或水上发生的人身伤亡;

(三) 船舶的救助报酬;

(四) 港口、运河和其他水路规费和引航费;

(五) 船舶营运造成的有形灭失或损坏,但不包括船舶所载的货物、集装箱和旅客物品的灭失或损坏;

(b) 请求系以经登记的抵押权、经登记的质权或经登记的相同性质的债权为依据;或

(c) 请求与船舶的所有权和占有权有关;或

(d) 未列入在(a)、(b)或(c)款中但符合下列条件的请求:

(一) 在产生海事请求时拥有该船的人对请求负有个人责任并在实行扣留时乃是该船船东;或

(二) 该船的光船承租人对请求负有个人责任并在实行扣留时乃是该船的光船承租人或该船的船东。

(2) (还)* 允许扣留在实行扣留时其船东对海事请求负有个人责任并在产生海事请求时为下列身份者的任何(另)* 一艘或多艘船舶:

(a) 产生海事请求的船舶的船东;或

(b) 是该船的光船承租人、期租人或航次租船人。

本规定不适用于因船舶的所有权或占有而产生的请求。

(3) 尽管本条第(1)和(2)款有所规定,只有当按扣留请求地国的法律规定,对该请求的判决可以通过对该船的法院授权拍卖或强制拍卖向该船实施时,才允许扣留未被指控对请求负有责任的人所拥有的船舶。

第 4 条

释放被扣的船舶

(1) 在以令人满意的形式提供了足够担保时,应释放被扣留的船舶。

(2) 在当事方对担保是否足够及担保的形式未达成一致意见时,法院应对担保的性质和数额做出判决,但担保不得超过船舶的价值。

(3) 不得将因提供了担保而提出的任何释放船舶的要求解释为对责任的认可或解释为对任何辩护权或对任何责任限制权的放弃。

(4) (a) 当船舶在一非国家方中被扣留而担保却在一国家方中提供时,除在这样做是不公正的特殊情况外,经向该国家方的法院申请应下令释放担保。

(b) 当因提供令人满意的担保,船舶在一非国家方中被释放时,如果在两国中提供的担保总额超出了下列数额的话,应下令将超出的数额从在国家方中提供的任何担保中释放:

(一) 因之而扣留船舶的请求;

(二) 船舶的价值;

* 美利坚合众国代表团的提议。

以数额小者为准。

但是，除非请求人能实际得到在非国家方中提供的担保并且担保是能自由转移的，否则不得命令这种释放。

(5) 如已按本条第(1)款提供了担保，则提供此种担保的人可随时向法院申请减少、更改或取消该担保。

第 5 条

再次或多次扣留权

(1) 如果船舶曾在任何国家被扣留并获释放或如果已为保证海事请求提供了对该般的担保，则此后不得因同一海事请求再次扣留或扣留该船，但下列情况除外：

(a) 对同一请求，已得到的担保在性质和数额上不足(但担保总额不得超过船舶的价值)；或

(b) 已提供了担保的人不能或可能不能履行其部分或全部债务；或

(c) 因下列的一种情况释放了被扣留的船舶或已提供的担保：

(一) 经请求人出于正当理由的申请或同意；或

(二) 因请求人不能通过合理措施阻止释放。

(2) 不得扣留因同一海事请求在其它情况下可被扣留的任何其它船舶，除非：

(a) 因同一请求已得到的担保在性质和数额上不足；或

(b) 本条第(1)(b)或(c)款的规定适用。

(3) 本条中的“释放”不应包括任何非法释放或从扣留中脱逃。)

第 6 条

对被扣留船舶的船东和光船承租人的保护

(1) 作为扣留船舶或作为允许维持已实行的扣留的条件，法院可迫使要求扣留的请求人或已实现扣留船舶的请求人担负为扣留可能使被告蒙受的并且可能应由请求人负责的任何损失提供某种担保的义务；担保的数额和条件可由该法院判定。此种损失或损害包括但并不限于被告因下列原因而可能蒙受的损失或损害：

(a) 扣留是非法的或不正当的；或

(b) 要求并得到了过多的担保。

(2) 扣留实行地国的法院应有判定请求人对扣船造成的损失或损害负有多少责任(如果有责任的话)的管辖权;此种损失或损害包括但不限于下列原因可能造成的损失或损害:

(a) 扣留是非法或不正当的;或

(b) 要求并得到了过多的担保。

(3) 应通过扣留实行地国的法律来判定请求人按本条第(2)款规定所负的责任(如果有的话)。

(4) 如按第7条规定,案情应由另一国的法院或应由仲裁法院判决,则在此判决之前,可以中止有关请求人按本条第(2)款应负责的诉讼。

(5) 如果已按本条第(1)款规定提供了担保,则提供此担保的人可随时向法院申请减少、更改或取消该担保。

第 7 条

对案情的管辖权

(1) 扣留实行地国的法院,或防止扣留或使船舶获得释放的担保的提供地国的法院,应具有根据案情判案的管辖权,除非当事方,依据合法程序,同意或曾同意过将争端提交接受管辖权的另一国家的法院,或将其付诸仲裁。

(2) 虽然本条第(1)款有所规定,但扣留实行地国的法院,或防止扣留或使船舶获得释放的担保的提供地国的法院,在该国法律允许而且另一国的法院接受管辖权时,可以拒绝行使该管辖权。

(3) 如果扣留实行地国的法院,或防止扣留或使船舶获得释放的担保的提供地国的法院:

(a) 没有按案情判案的管辖权;或

(b) 已按本条第(2)款规定拒绝行使管辖权;

那么此种法院可以,而且在经要求后应当,对请求人向主管法院或仲裁法院提起诉讼的时限做出规定。

(4) 如果未按本条第(3)款在规定的时限内提起诉讼的话,经要求,应下令释放被扣留的船舶或提供的担保。

(5) 如果按本条第(3)款在规定的时限内提起了诉讼,或如果在没有任何此种时限规定时向另一国家的主管法院提起了诉讼,那么,除非此种诉讼不符合对正当法律手续的一般要求,否则,由此产生的有关被扣留的船舶或有关防止扣留船舶或使其获得释放的担保的任何最终判决,均应得到承认和实施。

(6) 本条第(5)款中没有任何规定可以限制按照扣留实行地国的法律或按照防止扣留船舶或使其获得释放的担保的提供地国的法律对国外的判决或对仲裁裁决做出任何进一步的实施。

第 8 条

适用范围

(1) 本公约应适用于任何海运船舶,不论其是否悬挂缔约国的国旗。

(2) 本公约不得适用于只从事政府的非商业业务的国有或国家经营的船舶。
(见1993年船舶优先权和抵押权国际公约,第13条第(2)款)

(3) 不得将本公约的任何规定解释为创造了某种船舶优先权。

(4) 本公约不影响任何政府或其部门、任何公共当局或任何码头或港口当局由任何国际公约或任何国家法律或规则赋予的在其管辖范围内拘留任何船舶或不让其航行的任何权利或权力。

(5) 本公约不影响任何国家或法院做出影响债务人总资产的命令的权力。

(6) 本公约不影响在扣留实行地国中实施有关责任限制的国际公约或有关执行此种国际公约的国家法律。

(7) 本公约中无任何规定可以更改或影响缔约国现行的有关其惯常居住地或主要营业地在该国中的人,或通过代位、转让或其他方式从此种人处获得请求的人,扣留有形地处在其船旗国的管辖权范围内的任何船舶的法律规定。

第 9 条

保 留

一国在签署、批准、接受或加入本公约时,可以保留不将本公约适用于悬挂非缔约国国旗的船舶的权利。

附 件 三

合设政府间专家组第八届会议的临时议程

1. 选举主席团成员
2. 通过议程和安排工作
3. 审议是否对《1952年关于统一扣留海运船舶的若干规则的国际公约》进行审查
4. 下届会议的临时议程和日期
5. 其他事项
6. 通过第八届会议的报告

附件四

出席情况¹

1. 下列国家派代表出席了会议：

阿尔及利亚	阿拉伯利比亚民众国
阿根廷	马来西亚
澳大利亚	墨西哥
比利时	摩洛哥
贝宁	荷兰
巴西	尼日利亚
加拿大	挪威
中国	阿曼
哥斯达黎加	巴基斯坦
科特迪瓦	巴拉圭
古巴	波兰
埃及	葡萄牙
芬兰	大韩民国
法国	俄罗斯联邦
加蓬	沙特阿拉伯
冈比亚	西班牙
德国	瑞典
希腊	瑞士
几内亚	泰国
洪都拉斯	特立尼达和多巴哥
印度尼西亚	突尼斯
伊朗伊斯兰共和国	土耳其
爱尔兰	乌克兰
意大利	大不列颠及北爱尔兰联合王国
日本	美利坚合众国
利比里亚	也门

¹ 与会者名单见TD/B/CN.4/GE.2/INF.1。

2. 下列国际组织派代表出席了会议:

关税和贸易总协定

3. 下列政府间组织派代表出席了会议:

非洲统一组织

4. 下列非政府组织派代表出席了会议:

一般类

国际商会

国际自由工会联合会

特别类

国际海事委员会

拉丁美洲海事法学会

国际集装箱出租商协会

国际船级社联合会

国际港埠协会

国际港运局

国际船舶供应商协会。

XX XX XX XX XX