



联合 国
贸易 和 发 展 会议

Distr.
GENERAL

TD/B/CN.4/GE.2/8
5 October 1995
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：(航运问题)
贸发会议/海事组织合设的船舶
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
临时议程项目3

审议是否对《1952年统一某些扣押海运船舶
规则的国际公约》进行审查

贸发会议秘书处的说明

国际船舶供应商协会提交的文件。

所附文件是国际船舶供应商提交合设政府间专家组第八届会议审议的文件。

- 并作为LEG/MLM/35号文件分发。

JIGE (VIII) / 5
22 September 1995
CHINESE
Original: ENGLISH

海事组织 / 贸发会议
合设政府间船舶优先权和
抵押权及有关问题专家组
第八次会议
临时议程第3项

审议对《1952年国际统一扣押海船
若干规则公约》的可能检查

对需要提交本文件以列出我们对提交在伦敦举行的本委员会第八次会议审议的修正案的说明一事，我们深表遗憾。

我们要提请你们注意，虽然船舶优先权和抵押权外交会议的结果，就向船舶供应商提供船舶优先权一事而言，是个不令人满意的折衷，但由《1952年扣押海船公约》所规定的我们的扣船权却从未受到过挑战。确实，在几次会议期间，多数代表团曾多次表示对该公约感到满意，这在这些会议的报告中均有充分论证。

特别是，有关实施程序的第JIGE (W) 3号文件(诸多文件中的一份)清楚写明：“多数代表团认为，鉴于已得到60多个国家的批准，《1952年公约》是极其令人满意的。”因此，有人建议有关将《1993年船舶优先权和抵押权公约》的用语与《1952年扣押海船公约》的用语一致化的任何决定，只能在明确了新公约符合各国的需要后方能作出(第LOG/MIN/13-TD/M/ACB/137号文件)。

此种方法得到了重申，直至1993年船舶优先权和抵押权外交会议前的专家组最后工作报告(第FD/8/C/4/326 - TD 8/C4/ACB/26号文件)并在外交会议结束时由会议主席伊凡诺夫先生作了认可。他说必须尊重专家组的建议。

由大多数国家和由主席认可的这些建议从本质上说是：

- (a) 《1952年扣押海船公约》是极其令人满意的，不需要任何修正。
- (b) 所有船舶优先权应包括在《1952年扣押海船公约》的第1条中。因此可以扩大该清单，但不应更改已列出的索赔的范围或相关的程序。
- (c) 如进行任何修订，则应限于两个公约的用语的一致化，并且仅应在明确了这是符合各国需要时才能这样做。

这些要求不是船舶供应商们而是1993年船舶优先权和抵押权会议的多数代表团作出的并在各次会议的正式报告中作了充分论证。

但是，只要对第七次专家组主席关于《1952年扣押海船公约》的最后修正的报告和条款草案作一次匆匆检查，便能看出这些提案远远超出了对用语作简单更改的范围，特别是在第3条 - 扣押权的行使。如果这些提案被核准，就会在某些方面完全改变《1952年公约》的精神。

鉴此，我们打算拟定一份新的文件，列出此种修正案对我们的行业和海事业可能引起的后果。尤其是，我们希望指明，任何更改的影响都是极为繁杂和敏感，因此我们认为现在对它们进行讨论是绝对不适当的，鉴于上文中详述的专家组的意见和各国的态度，则尤其如此。

我们感到关切的是，在专家组的上次会议上议定应使用1985年海委会里斯本会议的最后议定书作为讨论的基础。可是我们必须指出，里斯本草案的第3条草案却采用了与《1952年公约》所采用者相反的立场。

该公约的目的是向与船舶营运有关的一切债权人提供实施规则的简单明了的程序。五十多年来它得到了广泛的一致同意，从中可以判断出它的成功。相反，《1985年里斯本草案》却没有得到负责对其进行起草的海事律师的广泛的一致同意。对第3条草案的协议是在最后一刻才达成的。

论证这一点的最好办法是摘引1985年里斯本会议报告本身。报告说“第3条是引起最多的讨论和意见分歧的一条。这是因为有两种意见。一种意见是：船舶是一切交易的焦点，因此在有海事索赔的情况下可以扣船，不论船东是谁或是否对该索赔负责。这种意见部分是基于可行性的考虑，部分是基于法律上的考虑。

另一种意见是，只有当索赔是由船舶优先权或船舶抵押权确保时或只有当船东对该索赔负个人责任时，才可以因海事索赔而扣船。”（1985年里斯本，第134段，第3条－扣船权的行使）。

在1985年里斯本会议的讨论中，“在委员会和小组委员会上任何一种意见均不能得到多数的支持”（1985年里斯本第93款第136段）。

最后，贝林格里教授（他的专业和文化素质是第一流的）在其1985年里斯本会议的报告中说：“在提议的各种其它备选解决办法未能得到有关各方的一致支持时，准备最后和确定的条文是不可取的。在此种情况下，更有益的办法是草拟一份备选条文并对支持和反对的论据作出详细说明。”

在举出上述论据时，我们不是在表达自己的意见或意愿，我们只是列出有关文件中所述的事实。这样做能使人们看出《1952年扣押海船公约》第3条中的措词是与1985年里斯本会议最后草案中提议的措词相左的，后一草案未取得广泛的一致同意而是在博学和有专门知识的海事律师的会议中造成了分歧意见。

鉴于上述论据，我们建议：

- (a) 将对第3条的讨论推迟到一个较晚阶段进行，以便对《1990年船舶优先权和抵押权公约》的有效性作出评定，因为已批准该公约的仅有摩纳哥、突尼斯和格鲁吉亚。
- (b) 当此种评定证实有此种需要时，便对1985年里斯本会议最后草案中的各项建议加以实施并拟定一份文件，列出备选条文，对支持和反对的论据作出深入阐述。

我们认为只有采取上述立场才能取得大的一致性，而此种一致性是海事组织和贸发会议的准则的基本特点；才能确保没有任何东西可以表明这是不顾他人意见而要将自己的观点强加于人的某一咄咄逼人的压力团体施加压力的结果。

XX XX XX XX XX