



联合国
贸易和发展会议

Distr.
GENERAL

TD/B/CN.4/GE.2/10
5 December 1995
CHINESE
Original: ENGLISH

贸发会议/海事组织
合设政府间船舶优先权和
抵押权及有关问题专家组
第九届会议
1996年12月2日,日内瓦

贸发会议/海事组织
合设政府间船舶优先权和抵押权及有关问题专家组
第八届会议的报告

会议于1995年10月9日至10日
在伦敦海事组织总部举行

随附报告(JIGE(VIII)/7)* 是就贸发会议/海事组织合设政府间船舶优先权和抵押权及有关问题专家组第八届会议编写的。

* 海事组织另外以文号LEG/MLM/37分发。

(i)

分发类别：
一般

JIGE (VIII) / 7
1995年11月8日

原文：英文

合设政府间船舶优先权和抵押权
及有关事项专家组

第八次会议

伦敦，1995年10月9至10日

**合设政府间船舶优先权和抵押权及有关
事项专家组关于其第八次会议的报告**

目录

章次	段次
前言.....	1-5
I 审议对《1952年国际统一若干 扣留海船规则公约》的可能检 查（议程第3项）.....	6-10
II 组织事项.....	11-21

附件

- I 关于会议期间组的工作的报告
- II 非正式工作组主席关于第1条的报告

前言

1 由国际海事组织（海事组织）和联合国贸易和发展会议（贸发会议）设立的合设政府间船舶优先权和抵押权及有关事项专家组（合设专家组）从1995年10月9日至10日在伦敦的国际海事组织举行了其第八次会议。

2 在该次会议期间举行了2次全体会议和4次全会会议期间组的非正式会议。

开幕辞

3 代表海事组织和贸发会议秘书长发言的海事组织秘书长欢迎与会者与会，并将合设专家组在日内瓦举行的上次会议上能同意对新的《扣船公约》的基本条文开展工作一事称赞为杰出的成就。

4 他还着重阐述了在船舶优先权和抵押权方面反映的海事组织和贸发会议间的合作的重要性。他说，应把这种合作看作为这两个联合国机构为实现国际海商法对航运界至关重要的事项的一致性所作的不懈努力的体现。如果合设专家组拟定的条约被广泛接受，则此种努力将是真正的成功。

5 对此秘书长说，应尽早达到《1993年国际船舶优先权和抵押权公约》的生效条件，在此方面的政府行动将对合设专家组的新《扣船公约》作出决定性的补充。

第1章

**审议对《1952年国际统一若干扣留
海船规则公约》的可能检查**

(议程第3项)

6 合设政府间专家组审议该项目的文件如下：

“审议对《1952年国际统一若干扣留海船规则公约》的可能检查” - 海事组织和贸发会议合设秘书处的说明 (LEG/MLM/32 - JIGE (VIII) /2-TD/B/CN. 4/GE. 2/5)；

国际港口协会（港协）的文件

(LEG/MLM/33-JIGE (VIII) /3-TD/B/CN. 4/GE. 2/6)；

国际航行公会（航运公会）的文件

(LEG/MLM/34-JIGE (VIII) /4-TD/B/CN. 4/GE. 2/7)；

国际船舶供应商协会（船供协会）的文件

(LEG/MLM/35-JIGE (VIII) /5-TD/B/CN. 4/GE. 2/8)；

国际集装箱出租人协会（集出协会）的文件

(LEG/MLM/36-JIGE (VIII) /6-TD/B/Cn. 4/GE. 2/9)；

全会会议期间组中对议程第3项的审议

7 在其开幕全体会议上合设政府间专家组决定设立一个非正式的全会会议期间组审议议程第3项。

8 会议期间组决定将海事组织和贸发会议拟定的押船公约的一套经修订的条文草案 (JIGE VIII/2) 作为其审议工作的基本条文草案。该组提交了该草案的几个修正案并决定在其下次会议上继续审议。设立了一个小工作组，其任务是确保具有船舶优先权地位的所有索赔均被包括在海事索赔清单中。

9 在其1995年10月12日的最后会议上，全会会议期间组通过了其提交全体会议的报告草案 (JIGE (VIII) /WP. 1)。

合设政府间专家组的行动

10 在其1995年10月12日的闭幕全体会议上，合设政府间专家组核准了全会会议期间组的报告，决定将会议期间组的报告作为自己的报告的附件（见下文附件I）。

第II章**组织事项****A. 会议开幕**

11 合设政府间专家组第八次会议在该组第七次会议的主席G·G·伊凡诺夫先生（俄罗斯联邦）的主持下开幕。

B. 选举官员

（议程第1项）

12 在其1995年10月9日的开幕全体会议上，合设政府间专家组同意其第八次会议的官员与其第七次会议的官员相同。因此，第八次会议的官员如下：

<u>主席</u>	G·G·伊凡诺夫先生	（俄罗斯联邦）
<u>副主席</u>	I·米乐·路兹先生	（墨西哥）
	K·-J·冈布利先生	（挪威）
<u>副主席</u>		
<u>兼报告人</u>	朱增杰先生	（中国）

C. 议程的通过和工作的组织

（议程第2项）

13 在其1995年10月9日的开幕全体会议上，合设政府间专家组通过了第JIGE(VIII)/1-TD/B/CN.4/GE.2/4-LRG/MLM/31号文件中所载的临时议程。因此，其第八次会议的议程如下：

1. 选举官员
2. 议程的通过和工作的组织
3. 审议对《1952年国际统一若干扣留海船规则公约》的可能检查
4. 合设政府间专家组第九次会议的临时议程和日期
5. 其它事项
6. 通过合设政府间专家组关于其第八次会议的报告。

14 在其开幕全体会议上，合设政府间专家组还决定设立一个非正式的全会会议期间组审议议程第3项。

D. 成员和与会

15 海事组织和贸发会议的下列会员国出席了该次会议：阿根廷、澳大利亚、巴西、加拿大、智利、中国、古巴、塞浦路斯、朝鲜人民民主主义共和国、丹麦、厄瓜多尔、埃及、芬兰、法国、加蓬、德国、希腊、印度尼西亚、以色列、意大利、日本、拉脱维亚、利比里亚、马达加斯加、马来西亚、毛里求斯、墨西哥、摩洛哥、那米比亚、荷兰、尼日利亚、挪威、巴拿马、秘鲁、波兰、大韩民国、俄罗斯联邦、沙特阿拉伯、新加坡、所罗门群岛、南非、西班牙、瑞典、叙利亚阿拉伯共和国、突尼斯、乌克兰、大不列颠及北爱尔兰联合王国、美利坚合众国、瓦努阿图和委内瑞拉。

16 海事组织准会员香港列席了会议。

17 国际劳工组织的代表列席了会议。

18 下列政府间组织的观察员列席了会议：

欧洲共同体委员会
阿拉伯国家联盟

19 下列非政府组织的代表列席了会议：

国际航运公会
国际自由工会联合会
国际港口协会
国际船级社协会
国际货物装卸协调协会
石油公司国际海上论坛
国际集装箱出租人协会
国际干货船船东协会
国际自然和自然资源保护联合会
国际船舶供应商协会
伊比利亚美洲海商法学会
船舶经纪人和代理人国家协会联合会

E. 合设政府间专家组第九次会议的临时议程和日期

(议程第4项)

20 在其1995年10月12日的闭幕全体会议上，合设政府间专家组得悉：其第九次会议将于1996年12月2日至6日在日内瓦举行。

F. 通过合设政府间专家组关于其第八次会议的报告

(议程第6项)

21 在其1995年10月12日的闭幕会议上，合设政府间专家组通过了其报告草案(JIGE(VIII)/WP.1)并授权秘书处完成最后条文以反映闭幕全体会议的审议。

附件I

**关于贸发会议 / 海事组织合设政府间船舶优先权
和抵押权及有关事项专家组的会议期间组
在其第八次会议上的工作的报告**

第3项 审议对《1952年国际统一若干扣留海船规则公约》的可能检查

1 会议期间组对是应将《1952年公约》还是秘书处拟写的新的扣船公约条文草案作为其审议的基本条文一事进行了广泛讨论。

2 一些代表团主张使用《1952年扣船公约》作为基本条文。它们认为它对扣船条件提供了法律的确定性。这对由扣船作出保证的海事索赔的定义而言是特别重要的。它们认为《1952年公约》所规定的完结清单系统确保了扣船诉讼被局限于作出适当定义的索赔。不完结清单的备选方案，如秘书处根据海委会里斯本条文拟定的条文草案所确定者，会引起不确定性并且可能成为对具体的海事索赔是否可进行扣船一事的争端源泉。此外有人说，对草案第3条第3款和第6条的提及不会有助于任何进一步的统一。有人还认为，在制定有扣船权的索赔清单时应保持大、小债权人利益间的公正平衡。

3 这些代表认为，《1952年公约》的修改范围，原则上应限于因《1993年国际船舶优先权和抵押权公约》的通过而需作出的修正案和为计及自《1952年公约》通过后的其它新发展而需作出的小调整。有人认为，由于有了《1993年船舶优先权公约》，因此没有必要对《1952年公约》作出任何修改。但是如果认为需作一些其它修改，则应将其保持在最小程度内。鉴于《1952年公约》在国际上被广泛接受，其修改不可过分是至关重要的，以免破坏了通过该公约达到的统一性。

4 但大多数代表团主张以秘书处应该组在其第VII次会议上的要求而拟定的条文草案作为进一步审议的基础。它们认为，根据《1993年船舶优先权和抵押权公约》对《1952年公约》作出可能的更新，为对《1952年公约》作出全面检查提供了极好机会。正是基于这种背景，1993年外交会议才提出了重新召开合设专家组会议的要求。全面检查将使该组能够利用多年来应用《1952年公约》的国际经验，对现行系统的某些不足之处作出修改，

并考虑对使若干国家不能成为该公约当事国的一些规定作出新的修正。这一点是在不背离《1952年公约》确定的基本原则的情况下做到的。

5 在对主张完结清单的人作出回答时，有人提出不完结清单更好，因为它允许使在不完结清单中未具体提及的但却无疑是海事性质的索赔（如对未支付的保险费、代理费和装卸费的索赔）得到保证。不完结清单还会对这方面的今后发展提供灵活性。

6 有一代表团认为，不完结清单对今后的发展所提供的不是灵活性而是不确定性。

7 经进一步讨论后，本组决定以秘书处拟定的条文草案作为其审议基础。

8 有人对待由本组作出最后同意的指示的格式发表了一些意见。鉴于该检查的全面特点和由联合国和海事组织召开的会议通过该新条约所需完成的程序，他们认为妥当的是新公约的备选办法而不是对现行的《1952年公约》进行修正的议定书。根据制定条约的筹备工作的通常程序，秘书处拟定的草文草案将提供新条约的实质性内容，序文和最后条款将视情拟定。

9 一些代表团提出条文草案的英文条文与其它语文的条文间的不一致之处。本组请这些代表团向秘书处提交书面意见或提案，以确保所有语文的条文所反映出的实质性意思是相同的。

10 根据其上次会议的初步讨论和决定，本组开始审议第JIGE(VIII)/2号文件中所载的那套经修正的条文草案。

第1条 定义

第1款

11 会议期间组审议了国际航运公会（航运公会）提出的提案，即：删去第I条序文中的“例如”两字以避免搞出一份不完结的海事索赔清单，使扣船继续是仅作为保证海事索赔的最后手段加以使用的特殊措施。一些主张《1952年公约》所用办法的代表团支持这一提案。其理由是完结的海事索赔清单将为行使扣船权提供确定性。对此，他们对在不同管辖范围内对“例如”一词会有不同解释一事表示关切。但多数代表团赞同不完结的海

事索赔清单，以保持灵活性和避免剥夺真正海事索赔的扣船权。同时他们指出，现有的条文草案虽然是不完结的，但却将扣船权局限于与第1(1)条中所列者类型相同的索赔。航运公会的观察员在回答时指出，虽然在普通法国家中同类原则可能适用，但未毕在所有大陆法国家中都是这样。

12 国际自然和自然资源保护联盟（自保联）的观察员提请注意环境索赔，如恢复环境的费用，不属于所列海事索赔的各个类型中。因此该代表团主张保留目前草案中的不完结清单的处理方法。

13 鉴于上述者，会议期间组决定在序文中保留“例如”一词。

14 有一代表团对序文中使用“有关或起源于”和“源于”等词的目的提出质疑。海委会的观察员解释说，这些词是错误的简略，其本意是通过重复“有关或起源于”的短语表示序文第二和三行中的同一事情。该问题被视为文字性问题。一些代表团询问，序文中的“救助作业”和(c)项中的“救助作业和任何救助协议”的使用是否也是重复性的。

15 多数代表团同意引起《1993年船舶优先权和抵押权公约》中规定的船舶优先权的索赔应包括在第1(1)条中所列索赔清单内。但有人指出，仅仅沿用《1993年船舶优先权公约》的措词会导致第1(1)条各项间的矛盾，如第(a)和(b)项。因此他们建议应删去第(a)项中“除货物的灭失或损害外的”等词。其他一些代表团提议删去第(a)项开始处的“物质的”一词，以便也包括经济和间接损失。有一代表团对《船舶优先权公约》与《扣船公约》间是否需有任何联系一事表示怀疑。有人解释说，就《船舶优先权公约》中规定的所有船舶优先权均需列在《扣船公约》的海事索赔清单中一事而言，这两个公约间的联系是必要的。换言之，联系系指措词，而不是指公约。这两个公约仍应是完全独立的。

16 有一代表团提议与(b)项一样，(d)项中也应列入对“与船舶营运有直接关系”的提及，以排除与船舶营运无关的索赔。

17 国际集装箱出租人协会（集出协会）主张保留第(1)项的现有条文，但不应将其解释为集装箱必须供应给某一特定船舶。

18 一些代表团提议设立一个小的非正式工作组，其任务是确保具有《1993年船舶优先权公约》规定的船舶优先权地位的所有索赔均包括在海事索赔

清单中， 但不应有重复或矛盾， 确保第1 (1) 条的各项间没有冲突。 有一代表团说， 虽然第 (b) 和 (o) 项可按目前草拟的方式保留下来， 但对其它各项， 如 (a)、 (b)、 (k)、 (n)， 需作调整。

19 会议期间组同意设立一个其任务为执行上述工作的非正式工作组。

20 在会议结束时， 该工作组主席向会议期间组报告说， 工作组开了两次会， 审议了各提案。 该组拟定了第 (a)、 (b) 和 (d) 项的新措词， 并将提交给全体会议。 工作组未能结束其工作， 但乐于在合设专家组的下次会议上继续审议该事项。 主席的报告载于合设政府间专家组报告的附件II中。

第2款

21 对扣押的定义有人提出了一些意见和提案。 有人指出， 基本条文中的定义与《1952年公约》的定义有很大不同， 因为前者不包括船舶应有形地位于扣船令发布地国的管辖范围内的要求。 对此有人解释说， 列入该要求的目的是对有形扣押和所谓的文书扣押作出区别， 后者系指在船舶登记簿中作出扣押记录。 一些代表团认为， 此种限制应与裁决令的承认一同加以考虑； 另一些代表团建议将该规定放在第8条中， 否则， 定义中船舶有形出现的要求将会影响该公约一些条款的实施。 这些代表团主张应列入《1952年公约》的定义而不是基本条文中的定义。

22 有一代表团提出， 如果《1952年公约》中的定义对会议期间组有吸引力的话， 则应保留现有条文的第二部分。 该代表团提议增加新的文字， 确保在指称的索赔有得不到满足的真实风险时可以下令扣船。

23 另一些代表团认为船舶在扣船令发布地国的有形出现应被视为扣船概念固有的实施要求。 因此， 它应被包括在定义中。

24 有人建议可用“扣船实施地国”代替“命令发布地国”。 这样如果船舶不是有形地在发布扣船令的法院的管辖范围内， 则扣船只能根据船舶有形出现在其管辖范围内的法院的授权加以实施一事就仍然是明确的。

25 有一代表团提出“判决”一词比“命令”一词更好一些， 它能澄清被告人有出庭对扣船要求作出抗辩的特惠。 一些代表团不同意这一观点， 理由是扣船情况往往不允许导致判决的诉讼造成迟延。 有人说， 命令应由法

院发布一事暗示了司法保证。一些代表团主张使用《1952年公约》的“司法程序”一词。

26 在对若干代表团的意见作出回应时，有人说扣船的防范特点，与实施判决的夺取不同，在扣船定义中是得到明确反映的。他还指出，对英语以外的其它语文中“扣押”一词所特有的防范性质的任何提及，是一个术语的问题，应在这些语文的条文中加以考虑。

27 本组决定重新使用《1952年公约》第1条第2款中所载的扣船定义。

第3款

28 在对一代表团的质疑作出回应时，有人指出“没有法人资格的协会”一词旨在包括虽未取得法人资格但按某些国家的国家法律仍被视为合法实体的公司的各种情况。

第5款

29 有人指出采用“法院”定义的主要目的是要指明只有主管司法当局才能下扣船令。

30 本组决定在讨论的较晚阶段继续审议该条。

第2款 扣押权

第1款

31 有人指出采用“由或根据”法院的授权一词的目的是要包括由法院官员执行的扣押和由负责执行法院扣船令的其它当局执行的扣押。有人还认为，经有关各方达成此种协议后应释放被扣押的船舶。

32 一些代表团主张《1952年公约》第4条中所载的方案，因为它避免了该款中所载的“被要求”一词。有人指出，该词在基本草案的第2条第5款中也出现，但在第6条第2款和第7条第1、2和3款中被删去。有人提出，该词被用于系指提出扣船申请但因在扣船前已交付保证金申请未予批准的情况。

第2款

33 有人提议在“may”一词后加上“only”一词（与《1952年公约》第4条中一样）。他还提议删去“但不包括任何其它索赔”一语。一些代表团反对后一提案。对此，有人提及《1952年公约》中载有相同词句的第二条的英语文本。

第3款

34 航运公会观察员代表团介绍了其提案，即：扣押“正在航行”的船舶是不可行或危险的，应删去这几个字。

35 该提案得到几个代表团的支持。但多数代表团反对该提案，理由是其国家立法或国际法，特别是《联合国海洋法公约》，允许国家在能发布有效扣船令时因大陆法案件扣押在其领土管辖范围内的船舶，包括紧急追捕权。

36 有一代表团告诫不要将扣船之类的私法问题与明确属于公法范围内的情况混淆起来。对此有人说，对法院扣船权的限制在第2款中作了明确规定，此种限制是与索赔的性质而不是与船舶的情况相关的。有人还表示不应鼓励索赔人在最后时刻申请扣船，否则会造成极大的困难和不必要的开支。

37 人们对“正在航行”一词的正确意思发表了一些意见。它被视为提供了相当广阔的适用范围，因为它可以包括已经解缆并准备启航或在港内被拖带或已在航行等各种不同的船舶情况。

第4款

38 虽然本组认为该规定从原则上说是可被接受的，但有些人提议对“为获得保证之目的”一语的意思作出澄清或删去这些字（因为它已在第1条第2款中被用过）。

第5款

39 有一代表团提出，虽然导致扣船的诉讼应由国家法作出规定，但新

公约应规定索赔人有义务将索赔的性质和金额通知船东。该提案得到了支持。

40 港协观察员代表团提及其文件中提出的一些意见。该代表团说，对船舶作出有效扣押只能发生在港口内，因此应对其对扣船港的影响作出明确阐述。港口当局可能在数月内不能使用被扣船舶占用的泊位。它们还要被迫采取措施确保安全和对海洋环境的保护。为确保港口利益得到适当保护，在第2条中可增加一个新款，规定应让港口当局参与导致扣船的诉讼。该新规定还可规定索赔人必须交存财务担保以支付港口费用。

41 一些代表团表示支持在实施扣船诉讼中保护港口合法利益的需要。对此有人建议，应保护港口当局的利益，特别是在从扣船至判决有较长时间时。他还提议在第2(5)条中应列入有关扣船期间应执行的程序的适当规定。

42 但多数代表团表示反对提议的新款。它们认为，由于获得海事索赔的紧急性，让港口当局参与扣船诉讼是不实际的。向港口当局交存保证金以支付港口当局的开支一事意味着索赔人除最终须作出在某些管辖区内要求的、作为实施扣船的先决条件的任何预付外，又有一额外的财务负担。

43 本组决定在其讨论的较晚阶段继续审议该条。

第3条 扣船权的行使

44 会议期间组审议了与在不不论船东是否有个人责任的情况下行使扣船权一事有关的三个备选条文。第一备选条文允许为由《船舶优先权公约》第4条中所列船舶优先权确保的索赔进行此种扣船。第二备选条文（由美利坚合众国代表团提议）还包括《船舶优先权公约》第6条中允许的国家优先权。第三备选条文（由第VII次会议期间设立的审议国家船舶优先权的非正式组主席提议）除《船舶优先权公约》第4条中所列船舶优先权外，还允许为由按《船舶优先权公约》第6条提出请求的请求地国法律准许的船舶优先权所确保的索赔进行扣船。

45 美利坚合众国代表团强调说，《船舶优先权公约》和经修订的《扣船公约》的成功在很大程度上均取决于对这一事项的决定。它认为所以出现困难，是因为《船舶优先权公约》没有对在决定国家船舶优先权的实施工作时要应用的法律选择规则作出具体论述。该代表团认为。第二备选条文

是充分贯彻了对《船舶优先权公约》第6条达成的折衷的唯一备选条文。该折衷对国家船舶优先权提供了一个较短的生命期，特别是在售船之后。如果此种优先权未在国际上得到《扣船公约》当事国的承认，则《船舶优先权公约》第6条将失去意义。

46 该代表团提议了以第三备选条文为基础的另一备选条文，作为一种可能的折衷，其条文如下：

“第3(1)

(a) (与第一备选条文相同)

(b) 索赔系由扣船申请地国的法律所承认的某一船舶优先权作出保证；

(b) - (d) (改为(c) - (e)，但文字不改) ”。

47 该代表团说，该提案未规定国家负有承认其国内法许可者之外的船舶优先权的任何义务。此种船舶优先权的存在与否由在其管辖范围内提出扣船请求的适用法律确定。此外，对《船舶优先权公约》第6条的提及被删去，因为该代表团认为未来的扣船公约应是独立的。

48 一些代表团认为该提案有积极因素，但需要在下次会议上予以进一步检查。另一些代表团认为美利坚合众国所述的第二备选条文是与《船舶优先权公约》第6条通过的折衷背道而驰的。与第二选择方案相比较，美利坚合众国目前提出的提案被视为是向正确方向迈出了一步。为与所述折衷保持一致，该提案没有暗示《船舶优先权公约》当事国负有承认国家船舶优先权的义务并且不要求经修订的《扣船公约》当事国有此义务。但以提议形式出现的法律选择规则会导致对诉讼地的挑选，从而违背了《船舶优先权公约》的目的。

49 许多代表团赞同第一备选条文，但表示愿意考虑其它备选条文以查明是否可以作为折衷的基础。认为该问题是由第1条中的不完结的海事索赔清单造成的某一代表团主张在第1条中使用完结的海事索赔清单并留保第3条的灵活性。该代表团认为第3条的结构也有若干问题并举例指出关键的规定仅载于第(1)(d)(i)款中。

50 有一代表团说，第3条的唯一目的应是通过允许为由船舶优先权保证的索赔而扣押任何不由责任人拥有的船舶。该代表团对第3条提议了下列条文：“为实施对第1(1)条中所述海事索赔作出保证的优先权，也可允许扣押任何船舶。”

51 国际船舶供应商协会（船供协会）的观察员认为第3条的现有条文即使在目前草案中的三个备选条文的任一者的基础上被接受，也可能会剥夺船舶供应商扣押未对供应品作出支付的船舶的权利。在没有船舶优先权并且供应品不是提供给船舶所有人或光船租赁人而是提供给（举例而言）不拥有船舶的期租人时，船舶供应商不能根据第3条扣押向之提供了物料的船舶或其姊妹船。当供货时的船东不是扣船时的船东时，该条也不能对船舶供应商提供帮助。它认为这是一个漏洞，是对《1952年公约》的重大背离。

52 船舶经纪人和代理人国家协会联合会（经代协联）的观察员说，如果美利坚合众国的提案不被接受，它将支持船供协会的提案。

53 会议期间组同意在下次会议上继续检查第3条。

第4条 扣押的释放

第(1)款

54 有一提案在第4条第1款中列入了诸如在索赔消灭或提起实质性诉讼的时限已过等等情况下可以释放船舶的其它情况。虽然该提案获得某些支持，但多数代表团对制定此种全面清单持谨慎态度。他们指出第(1)款不是限制性的，因此包括可能予以释放的其它情况。此外也难于提供一份可以释放船舶的各种情况的全面清单。但有一代表团主张使用仅在扣押费用也被支付后才允许释放船舶的语言。

55 国际航运公会（航运公会）的观察员对使用《1952年公约》中所没有的“令人满意的形式”一词表示关切。有人解释说，加上这些字是为了允许对释放作出判决的法院也对担保的形式是否令人满意一事作出判决。

56 鉴于上述情况，会议期间组同意保留目前草案中的第4(1)条的条文。

第(2)款

57 有一代表团提议删去第(2)款中的“不超过该船价值的”等字。其理由是,由于担保是根据索赔额确定的,扣船不能限于该船的价值。此外《1952年公约》中也没有这些字。该代表团建议,或者在“thereof”一词后加上一个分号,用“如果扣押局限于该船,则担保不应超过该船的价值。”等词替代上述的字。

58 该提案获得一些支持,但多数代表团主张保留草案中的条文。有人指出,由于担保是船舶的一种替代物,它是不可能超过船舶的价值的。他还解释说,公约规定的扣船是为了对船舶的海事索赔,因此担保必须限于船舶的价值。

59 鉴此,会议期间组同意保留第4(2)条的现有条文。

60 伊比利亚美洲海商法学会(伊美海商法学会)的观察员问道,“在各当事方没有协议时”等字是否旨在作为向法院提出求偿请求的一种先决条件。有人解释说,没有这种意图,可以重新拟写该款,以避免任何的含糊不清,比如使用“除非经各当事方同意。”

第3款

61 有两个代表团问道,该款的条文是否会被误解成对船舶所有人责任的承认。在回答时有人指出,交存担保是与将扣船作为一种保护措施的特点明确关联的。这种保护性特点意味着不能将为释放被扣船舶而交存担保一事解释为对责任的承认或解释为损害了与对导致扣船的索赔中的船东责任一事有关的任何其它考虑。

第(4)款

62 有人指出第(a)项中的“不公正”一词的含义不准确,因此不是适当的条约语言。他还建议删去对释放担保是不公正的“特殊情况”的所有提及。

63 有一代表团建议加上一个额外规定，将用以支付船舶所有人责任的限制基金的上限规定为释放船舶所需提供的担保的限额。

第(5)款

64 对该款未提出任何意见。

65 本组决定在较晚阶段继续审议该条。

结束

66 本组决定在其下次会议上继续审议该草案。

67 主席呼吁准备提出条款草案的修正案的代表团在下次会议前及早提交其书面提案，不应迟于1996年6月1日，以便在该次会议前将这些提案分发给其它代表团。

...

附件II

非正式工作组主席关于第1条的报告

根据合设政府间专家组的指示，非正式工作组召开会议审议与第1条中的“海事索赔”定义和与《扣船公约》经修订的条款草案的各个定义有关的事项(LEG/MLM/32号文件)。委员会指示本组审议第1条第1款的草案，计及与《1993年船舶优先权公约》的规定相一致的必要性，并注意避免重复。

工作组于1995年10月9日至10日举行会议。P·卡尔门·费罗先生(巴西)被一致推选为主席。巴西、加拿大、中国、法国、德国、希腊、意大利、利比里亚、墨西哥、荷兰、挪威、波兰、俄罗斯联邦和西班牙代表团参加了会议。

1 本组审议了是否应在第1条中增加一项或一款，其中载有对《1993年船舶优先权和抵押权公约》的准确提及，以便指明由《1993年船舶优先权公约》规定的优先权作出保证的海事索赔属于第1条的范畴。

2 本组未达成结论，但决定对该事项作出进一步讨论，特别是与第3条一起讨论。

3 对第1条的措词，本组考虑了在全体会议上提出的各种提案，在原则上对下述者达成一致意见。

4 序文：在第2行的‘any ship, or’以后加上‘concerning or arising’，删去第3行‘on any ship’后的所有文字。因此该条文如下：

“海事索赔”系指有关或起因于任何船舶的所有权、建造、占有、管理、营运或贸易的任何索赔，或有关或起因于对任何船舶的抵押权或“质权”或具有相同性质的可登记的债权的任何索赔，如有关下列者的任何索赔：

5 第(a)项：删去该句起首处的‘physical’和第一行‘operation of the ship’后的所有文字，因此该条文如下：

“船舶营运造成的灭失或损坏；”

有人问及采用《1952年扣船公约》的条文是否就足够了，是否应删去‘loss or’等词。本组认为这个问题应由全体会议作出决定。

6 第(6)项：删去第一行中的‘direct’。因此该条文如下：

“与船舶营运有关的死亡或人身损伤，不论是发生在陆上或水上；”

本组认为，经作上述删除后，该项条文将与序文和《1952年公约》相一致，因为它们没有‘direct’这一限定词。

7 第(d)项：因时间不够而未完成讨论。在会议结束时，本组原则上同意（除下面划线者外）以下列文字替代草案中的现有第(d)项：

“防止措施、损害威胁的消除或企图消除或以减少海事索赔为目的的类似作业：”

对下面划线的几个词未达成一致意见。有一代表团提议用“与船舶营运有关的“类似作业”替代“以减少海事索赔为目的的”。

8 本组还同意对该问题作出继续讨论。

9 一些代表团对一些实质性问题作了保留；本组认为参加工作组的工作和工作组的工作结果并不影响这些代表团在全体会议上坚持的立场。
