



联合国
贸易和发展会议

Distr.
GENERAL

TD/B/IGE.1/2
6 June 1996
CHINESE
Original: ENGLISH

贸易和发展理事会
贸发会议/ 海事组织合设船舶
优先权和抵押权及有关问题
的政府间专家组
第九届会议
1996年12月2日, 日内瓦
临时议程项目 3

审议对《1952年统一海船扣押某些规定的国际公约》
进行审查

贸发会议秘书处的说明

所附文件* 系为合设政府间专家组第九届会议编写。

* 海事组织另以LEG/MLM/39号文件分发。

贸发会议/海事组织
合设船舶优先权和抵押权及有关
问题的政府间专家组
第九届会议
1996年12月2日,日内瓦
临时议程项目 3

JIGE(IX)/2
6 June 1996
CHINESE
Original: ENGLISH

审议对《1952年统一海船扣押某些规定的国际公约》
进行审查

贸发会议秘书处的说明

导 言

合设政府间专家组第九届会议同意以文件JIGE(VIII)/2, TD/B/CN.4/GE.2/5, LEG/MLM/32中所载的扣船公约的条款草案案文为第九届会议讨论的基础。为了方便合设专家组的工作,本文件将1952年扣船公约的条款案文与JIGE(VIII)/2所载的条款草案作了比较。

扣押船舶公约条款草案与1952年扣船公约之间的比较

条款草案

1952年公约

第1条 - 定义

第1条

第1(1)条

第1(1)条

(1) “海事索赔”系指与任何船舶的所有权、建造、占有、管理、营运或贸易有关或由此产生的任何索赔，或因对任何船舶的抵押权或“质权”或同一性质的可登记债权而产生的任何索赔，或因对任何船舶的救助作业而产生的任何索赔，诸如有关下述者的任何索赔：

在本公约中，下列用语具有本条所确指的含义：

(1) “海事请求”，是指由于下列一个或多个原因引起的请求：

- (a) 船舶营运引起的任何物质灭失或损坏，但不包括该船所载的货物、集装箱和旅客物品的灭失或损坏；
- (b) 与船舶营运直接有关的死亡或人身损伤，不论发生在陆上或水上；
- (c) 救助作业或任何救助协议；
- (d) 对消除或试图消除损害威胁，或对预防措施或类似作业，应支付赔偿或其它报酬的责任，不论是产生于任何国际公约还是产生于任何法令或协议；
- (e) 与打捞、移开、找回或摧毁船舶或其货物的残骸有关的费用或开支；
- (f) 有关船舶的使用或租用的任何协议，不论是否载于租船合同中；
- (g) 有关船舶运载货物或旅客的任何协议，不论是否载于租船合同中；
- (h) 船载货物(包括行李)的灭失或损坏，或与其相关的灭失或损坏；

- (a) 碰撞或其他情况状态下由任何船舶所造成的损害；
- (b) 由任何船舶所造成的或与任何船舶的营运有关而发生的人身伤亡；
- (c) 海难救助；

- (d) 不论采用租船合同与否，凡与任何船舶的使用或租赁有关的协议；
- (e) 不论采用租船合同与否，凡与在任何船舶上货物运输有关的协议；
- (f) 包括行李在内的任何船舶所载货物的灭失或损坏；

条款草案

1952年公约

第1(1)条(续)

- (i) 共同海损;

- (j) 拖航费;
- (k) 引航费;
- (l) 为船舶的营运或维修而向其提供的货物、材料、食品、船用燃料、设备(包括集装箱)或服务;
- (m) 船舶的建造、修理、改装或装备;

- (n) 港口费、运河费及其它航道费和引航费;
- (o) 因其在船上的雇用而应支付给船长、高级船员和其他船员的工资和其它款项,包括遣返费和应为其支付的社会保险费;
- (p) 由船长、所有人、光船或其他租赁人或代理人支付或代表其支付的船舶费用;
- (q) 应由船舶所有人或光船租赁人支付或代表其支付的船舶保险费(包括相互保险费);
- (r) 应由船舶所有人或光船租赁人支付或代表其支付的任何与船舶有关的佣金、手续费或代理费;
- (s) 有关船舶所有权和占有的任何争端;
- (t) 船舶共同所有人间有关船舶的使用或收益的任何争端;
- (u) 对船舶的抵押权、“质权”或同一性质的可登记债权;
- (v) 因买卖合同产生的任何争端。

第1(1)条(续)

- (g) 共同海损;
- (h) 船舶抵押贷款
- (i) 拖带;
- (j) 引航;
- (k) 在任何地方供应给船舶为其营运或维持所需的物品或材料;

- (l) 任何船舶的建造,修理或装备,或船坞费用和款项;

- (m) 船长、高级船员或一般船员的工资;

- (n) 船长所支付的费用,包括托运人、承租人或代理人代表船舶或其所有人支付的费用;

- (o) 有关任何船舶的权利或所有权的争议;
- (p) 任何船舶的共有人之间对该船所有权、占有使用或收益的争议;
- (q) 任何船舶的抵押权或质权。

评 论

文件JIGE(VIII)/2, TD/B/CN.4/GE.2/5, LEG/MLM/32中所载的扣船公约的条款草案, 依据的是1985年国际海事委员会里斯本会议拟写的《1952年统一海船扣押某些规定的国际公约》的修改草案, 以及因通过《1993年船舶优先权和抵押权国际公约》和因各国代表团在合设政府间专家组第七届会议上提出的意见/提议而作的必要修正。

条款草案第1(1)条与1952年公约第1(1)条相应。1952年公约开列了完备的海事索赔清单, 但条款草案采取了一种混合办法, 它在界定“海事索赔”一语时, 采用了笼统的“例如”一词, 这样, 在允许一定灵活性的同时, 采取了类似情况也适用的原则, 列出了其后跟随的各项海事索赔。海事索赔清单已增加, 以包括根据《1993年船舶优先权和抵押权公约》获得船舶优先权地位的所有索赔, 并包括具有海事性质的进一步索赔。(a)、(b)、(n)和(o)项以《1993年船舶优先权和抵押权公约》第4(1)条为基础。(d)、(e)、(p)、(q)、(r)和(v)项是在国际海事委员会里斯本会议上新增加的, 以便包括具有海事性质的其他索赔。删去了过时的“船舶抵押贷款”概念, 为了清晰, 还作了进一步的修正。

合设政府间专家组第八届会议期间设立了一个非正式小组, 任务是确保根据《1993年船舶优先权和抵押权公约》具有船舶优先地位的所有索赔均包括在海事索赔清单中, 同时不在第1(1)条各项之间造成重复或冲突。该小组尚未结束工作, 将在合设政府间专家组第九届会议上继续审议这一事项。该小组主席的报告附于合设政府间专家组报告之后。¹

¹ 见合设政府间专家组第八届会议报告。文件JIGE(VIII), TD/B/CN.4/GE.2/10, LEG/MLM/37, 附件二, 第11至20段。

条款草案

1952年公约

第1(2)条

(2) “扣押”系指经法院命令，为确保海事索赔而对船舶作出的任何扣留或对其离开作出的任何限制，但在作出此种扣留或限制时，该船系有形地位于命令地国的管辖范围内。

“扣押”包括“查封”或其它保护性措施，但不包括为执行或履行强制性判决或裁决而采取的措施。

评 论

第1(2)条与1952年公约第1条的同一款相应。本款案文在海事委员会里斯本会议上通过，它明确将公约的适用限于船舶有形地处于扣押国管辖范围之内内的案件。因此，它排除了所谓的名义扣押，即在该船舶登记册上该船档案中载入命令。² 合设政府间专家组第八届会议广泛讨论了该款，会上，大部分代表团倾向于1952年公约第1(2)条中所载的定义。³

第1(3)条

(3) “人员”包括个人、伙伴关系、无法人资格的社团和法人团体、政府及其部门和公共当局。

评 论

条款草案第1(3)条与1952年公约第1(3)条相应。⁴

第1(2)条

(2) “扣押”系指依照司法程序滞留船舶，以保全海事请求，但不包括执行或满足某项判决中船舶的扣留。

第1(3)条

(3) “人”，包括个人、合伙人和法人团体、政府、政府的部门和公共当局。

² 见里斯本会议记录，海事委员会，1985年，里斯本二，第130页。

³ 关于合设政府间专家组的讨论情况，见其第八届会议报告，JIGE(VIII)，TD/B/CN.4/GE.2/10，LEG/MLM/37，附件，第21至27段。

⁴ 关于第1(3)条的讨论情况，见合设政府间专家组第八届会议报告，同上，第28段。

条款草案

1952年公约

第1(4)条

(4) “索赔人”系指提出海事索赔的任何人员。

第1(4)条

(4) “请求人”系指提出存在对其有利的海事请求的人。

评 论

条款草案第1(4)条与1952年公约第1(4)条相应,但有一些起草方面的修正。

第1(5)条

(5) “法院”系指国家的任何主管司法当局。

评 论

第1(5)条系新款,它被认为仅具有起草方面的意义。⁵

第2条 - 扣押的权力

第2(1)条

(1) 只有扣押请求地国或扣押执行地国的法院或经此种法院授权才能扣押船舶或释放被扣押的船舶。

第4条

船舶只能由执行扣押的缔约国的法院或有关的司法当局扣押。

评 论

条款草案第2(1)条与1952年公约第4条相应。

⁵ 见海事委员会里斯本会议记录,1985年,里斯本二(下称里斯本二),第132页。

条款草案

1952年公约

第2(2)条

(2) 只能因海事索赔而不能因任何其它索赔扣押船舶。

第2条

悬挂缔约国之一的旗帜的船舶，可因任何海事请求而在任何缔约国的管辖区域内被扣押，但不得因其它请求而被扣押。但是，本公约中的任何规定，都不应被视为赋予其政府或政府所属部门，公共当局或者码头或港口当局根据其国内法律或规章，在其管辖区域内行使扣押、留置或以其它方式阻止船舶开航的任何权利的扩大和限制。

评论

条款草案第2(2)条反映了载于1952年公约第2条第一句中的思想。

第2(3)条

(3) 即使对准备航行或正在航行的船舶也可扣押。

第3(1)条

(1) 除本条第4款及第10条另有规定外，请求人可扣押引起海事请求的当事船舶，或在发生海事请求时属于该当事船舶所有人的任何其它船舶，即使该被扣押船舶已做好开航准备。但除引起请求的当事船舶以外，其它任何船舶都不得因第1条第1款第(o)、(p)或(q)各项所列的海事请求而被扣押。

评论

条款草案第2(3)条的基础是1952年公约第3(1)条所载的规定。⁶

⁶ 参见里斯本二，第132页。

条款草案

1952年公约

第2(4)条

(4) 即使根据任何有关合同中的司法权条款、仲裁条款或法律选择条款，引起扣押的海事索赔应由非属扣押执行地国的某一国家判决，或应按另一国家的法律裁决或判决，也可为获得担保之目的扣押船舶。

评 论

条款草案第2(4)条为新款，在海事委员会里斯本会议上通过。

第2(5)条

(5) 以本公约的规定为准，有关船舶的扣押或释放的诉讼，应依照扣押请求地国或扣押执行地国的法律。

第6(2)条

有关船舶扣押和为申请取得第4条所指的权利，以及扣押可能引起的各种程序问题的程序规则，应受在其境内执行或申请扣押的缔约国法律的制约。

评 论

条款草案第2(5)条与1952年公约第6条第二款相应。⁷

⁷ 关于合设政府间专家组讨论第2条的情况，见其第八届会议报告，文件JIGE(VIII)/7，附件一，第31至43段。

条款草案

1952年公约

第3条 - 扣押权力的行使

(1) 在下列情况下，可以扣押对其提出海事索赔的任何船舶：

第1备选方案：

((a) 索赔系由船舶优先权确保并属下列任一类别者：

- (i) 因其在船上的雇用而应支付给船长、高级船员和其他船员的工资和其它款项，包括遣返费和应替其支付的社会保险费；
- (ii) 与船舶营运直接有关的死亡或人身损伤，不论发生在陆上或水上；
- (iii) 对船舶给予救助的报酬；
- (iv) 港口费、运河费及其它航道费和引航费；
- (v) 船舶营运造成的物质灭失或损坏，但不包括该船所载货物、集装箱和旅客物品的灭失或损坏；) 或

第2备选方案：

((a) 索赔系由船舶优先权确保；)

第3(1)、(2)、(4)条

(1) 除本条第(4)款及第10条另有规定外，请求人可扣押引起海事请求的当事船舶，或在发生海事请求时属于当事船舶所有人的任何其它船舶，即使被扣押船舶已做好开航准备，但除引起请求的当事船舶外，其它任何船舶不得因第1条第(1)款第(o)、(p)、(q)各项所列的事请求而被扣押。

(2) 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。

(4) 如系光船租赁，则承租人而非登记的船舶所有人应对与该船有关的海事请求负责，请求人可根据本公约规定扣押该船，或光船承租人所有的任何其他船舶，但登记的船舶所有人的其他船舶不得因此种海事请求而被扣押。

本款规定应适用于登记的船舶所有人以外的、对该船有关的海事请求负责的人的任何情况。

条款草案

1952年公约

第3条(续)

第3备选方案:

本备选方案要求保留第1备选方案的第1(a)款的条文,并加上一个新的(b)项,其条文如下:

- (b) 索赔系按《1993年国际船舶优先权和抵押权公约》第6条规定,由扣押请求地国法律许可的船舶请求权确保;
- (b) 索赔系依据经登记的扣押权或经登记的“质权”或同一性质的经登记的债权;或
- (c) 索赔系有关船舶的所有权或占有;或
- (d) 索赔非属上述(a)、(b)或(c)项规定者,并符合下列条件:
 - (i) 在提出海事索赔时拥有该船的人员,对索赔负个人责任并在执行扣押时系该船的所有人;或
 - (ii) 该船的光船租赁人,对索赔负个人责任或在执行扣押时系该船的光船租赁人或所有人。

(2) 对在执行扣押时由对海事索赔负个人责任并在提出索赔时为下述者的人员所拥有的任何船舶,也允许扣押:

- (a) 向其提出海事索赔的船舶的所有人;或
- (b) 该船的光船租赁人、期租人或航次租赁人。

本规则不适用于有关船舶的所有权或占有的索赔。

条款草案

1952年公约

第3条(续)

(3) 虽有本条第(1)和(2)款的规定,扣押不由被指称对索赔负个人责任的人员所拥有的船舶,仅在根据扣押请求地国的法律对该索赔的判决可通过对该船的判决迫卖或强制迫卖向该船实施时,才能允许。

评 论

条款草案第3条反映了1952年公约第3条第(1)、(2)、(4)款的规定,⁸第3(1)(a)条包括三个备选方案。第1备选方案的基础是里斯本草案,其中采用了《1993年船舶优先权和抵押权国际公约》第4(1)条的术语。第2备选方案是美国代表团在合设政府间专家组第七届会议期间提议的,而第3备选方案是同届会议所设的审议国家船舶优先权问题的非正式工作组主席提议的。如果第3备选方案获得通过,跟在后面的(b)、(c)、(d)项就将相应重编为(c)、(d)、(e)项。⁹

⁸ 见里斯本二,第134至143页。

⁹ 关于这三个备选方案的讨论情况,见合设政府间专家组第七届会议报告,文件JIGE(VII)/3, TD/B/CN.4/GE.2/3、LEG/MLM/30,附件一,第42段。关于美国代表团提议的进一步的备选方案,亦见合设政府间专家组第八届会议报告,文件JIGE(VIII)/7、TD/B/CN.4/GE.2/10、LEG/MLM/37,附件一,第44至53段。

条款草案

1952年公约

第4条 - 被扣押船舶的释放

(1) 在以令人满意的方式提供足够担保后，应释放被扣押的船舶。

(2) 在各当事方对担保的足够性和形式没有协议时，法院应决定其性质和其不超过船舶价值的金额。

(3) 以提供担保释放船舶的任何请求，不应被解释为对责任的承认或对任何辩护权或责任限制权的免除。

(4) (a) 如果船舶在一非当事国中被扣押，且虽在一当事国中提供了担保而未被释放，则在向当事国法院提出申请时，在下令释放担保，但这样做为不公正者的特殊情况除外。

(b) 如在一非当事国中因提供了令人满意的担保而释放了船舶，则在两国中提供的担保总额超过下述者的范围内，应下令释放在当事国中提供的任何担保：

(i) 船舶因之被扣押的索赔，或

(ii) 该船的价值，

以少者为准。

但是，除非在一非当事国中提供的担保能为索赔人实际获得并可自由转让，否则不应命令此种释放。

(5) 在按本条第(1)款提供担保后，提供此种担保的人员可随时向法院申请减少、更改或取消该担保。

第5条

法院或其他有关的司法当局，应在充分的保证金或其他担保已被提供后，允许释放在其管辖区域内被扣押的船舶，但船舶因第1条第(1)款第(o)项和第(p)项所列的海事请求而被扣押者除外。在此种情况下，法院或其他有关的司法当局，在该船占有人提供充分保证金或其他担保后，可允许其继续营运，或在扣押期间以其他方式处理该船的营运。

如果当事各方在保证金或其他担保是否充分问题上未达成协议，法院或其它有关的司法当局应确定保证金或其他担保的性质和数额。

提供此担保使船舶获释的请求，不得被解释为船舶所有人对责任的承认，或对法定的责任限制利益的放弃。

评 论

条款草案第4条与1952年公约第5条相应。¹⁰

¹⁰ 见里斯本二，1985年，第144页。关于合设政府间专家工作组讨论第4条的情况，见合设政府间专家工作组第八届会议报告，文件JIGE(VIII)/7，同上，第54至65段。

条款草案

1952年公约

第5条 - 再次扣押权和多次扣押权

第3(3)条

第1备选方案:

(1) 如在任何国家中扣押并释放了船舶，或为该船提供了用以确保海事索赔的担保，则此后不应出于同一海事索赔而再次扣押或扣押该船，但下述者除外：

(a) 就同一海事索赔已获得的担保在性质或金额上不当，但担保的累计金额不可超过船舶的价值；或

(b) 已提供担保的人员不能或可能不能履行其某些或全部义务；或

(c) 被扣押的船舶或早先提供的担保因下述原因之一而被释放：

(i) 索赔人根据适当的理由提出的申请或据此作出的认可；
或

(ii) 索赔人无法采取适当措施阻止释放)。

(2) 对同一海事索赔在不同情况下应被扣押的任何其它船舶，不应被扣押，但下述者除外：

(a) 就同一海事索赔已获得的担保在性质或金额上不当；或

(b) 本条第1(b)或(c)款的规定适用。

(3) 就本条而言，“释放”不应包括任何非法释放或从扣押中逃脱。

(3) 一船在任何缔约国的任何一个或多个管辖区域内，不得因同一海事请求而被同一请求人扣押一次以上，保证金或其它担保亦不得提交一次以上。如果一船已在上述任何一个管辖区域内被扣押，或为使该船获释或避免扣押的威胁，已在该管辖区域内提交保证金或其他担保，则此后由同一请求人就同一海事请求，对该船或属同一人所有的其他船舶的扣押，应予以取消，并应由该法院或该国其他有关的司法当局，释放该船，除非请求人能向该法院或该国其他有关的司法当局证明，上述保证金或其他担保已在此后的扣押以前被最终发还，或有其他充分理由维持该项扣押。

条款草案

1952年公约

第5条(续)

第2备选方案:

(1) 如在任何国家中扣押并被释放了船舶, 或为该船提供了用以确保海事索赔的担保, 则此后不应就同一海事索赔再次扣押或扣押该船, 但在担保的释放或过帐方面有欺诈行为或严重失实者除外。

(2) 对在不同情况下因同一海事索赔应被扣押的任何其他船舶, 不应扣押, 但因同一海事索赔已获得的担保的性质或金额不当者除外。

(3) 就本条而言, “释放”不应包括任何非法释放或从扣押中逃脱。)

评 论

条款草案第5条与1952年公约第三(3)条相应。该条包括两个备选方案。第1备选方案的基础是里斯本草案, 合设政府间专家组第七届会议将(c)项放在括号中。第2备选方案是美国、利比里亚和大韩民国代表团在合设政府间专家组第七届会议上提议的。¹¹

¹¹ 关于第5条的讨论情况, 见合设政府间专家组第七届会议报告, 文件JIGE(VII)/3, TD/B/CN.4/GE.2/3、LEG/MLM/30, 附件一, 第46至51段。

条款草案

1952年公约

第6条 - 对被扣押船舶所有人和光船租凭人保护

第6(1)条

(1) 作为扣押船舶或允许维持已执行的扣押的条件,法院可根据法院决定的条件,要求请求扣押的索赔人或已获准扣押船舶的索赔人承担提供某一种类和某一金额的担保的责任,以补偿扣押可能对被告人造成的并且可能应由索赔人负责的任何损失,包括但不限于下述者可能对该被告人造成的损失或损害:

- (a) 扣押是错误或不合理的;或
- (b) 要求并获得了过多的担保。

(2) 扣押执行地国的法院应具有判定索赔人对扣押船舶造成的损失或损害所负责任(如果有的话)的程度的审判权,它们包括但不限于下述者可能造成的此种损失或损害:

- (a) 扣押是错误或不合理的;或
- (b) 要求并获得了过多的担保。

(3) 判决本条第(2)款规定的索赔人责任(如果有的话),应采用扣押执行地国的法律。

(4) 如由另一国家的法院或由仲裁庭按第7条的规定来判决案情,则在作出该判决前可搁置有关本条第(2)款规定的索赔人责任的诉讼。

(5) 如按本条第(1)款提供了担保,则提供此种担保的人员可随时请求法院减少、更改或取消该担保。

评 论

条款草案第6条与1952年公约第6条第1款相应。

在任何情况下,请求人对扣押船舶所引起的损害、或为船舶的释放或防止扣押而提供的保证金或其他担保的费用是否负责的问题,应根据在其管辖区域内执行或申请扣押的缔约国法律予以确定。

条款草案

第7条 - 对案情的审判权

- (1) 扣押执行地国的法院或以防止扣押或使船舶释放为目的的担保的提供地国的法院，应具有按案情对案件作出判决的司法权，但各当事方有效地商定或已商定将争端提交接受审判权的另一国家法院或付诸仲裁者除外。
- (2) 虽有本条第(1)款的规定，扣押执行地国的法院或以防止扣押或使船舶释放为目的的担保的提供地国的法院，可拒绝接受该审判权，只要该国法律允许此种拒绝并且另一国的法院接受了审判权。
- (3) 如果扣押执行地国的法院或以防止扣押或使船舶释放为目的的担保的提供地国的法院：
- (a) 不具有按案情判决案件的审判权，或
 - (b) 按本条第(2)款的规定拒绝行使审判权，
- 则此种法院在接到请求后可下令一个索赔人应向主管法院或仲裁庭提起诉讼的时限。
- (4) 如果未在按本条第(3)款下令的时限内提起诉讼，则在接到请求后，应下令释放被扣押的船舶或被提供的担保。
- (5) 如在按本条第(3)款下令的时限内提起了诉讼，或在没有此种命令时向另一国家的主管法院提起了诉讼，则除此种诉讼不符合正当法律程序的一般要求者外，由此产生的有关被扣押的船舶或被提供的以防止扣押或使船舶获释为目的的担保的任何最后判定，应得到承认和执行。
- (6) 本条第(5)款中所载的任何规定，均不限制对按扣押执行地国的法律或以防止扣押或使船舶获释为目的的担保的提供地国的法律所作的国外判决或裁决作出任何进一步的执行。

评 论

条款草案第7条与1952年公约第7条相应。

1952年公约

第7条

- (1) 实施扣押的国家的法院具有依据案件事实审理的管辖权，如果扣押船舶的国家的法律赋予其法院管辖权，或属于下列情况之一时：
- (a) 请求人在船舶被扣押的国家内设有经常性住所或主营业所；
 - (b) 请求在船舶被扣押的国家发生；
 - (c) 请求涉及船舶被扣押的航次；
 - (d) 请求由于碰撞所引起，或在1910年9月23日于布鲁塞尔签订的《统一船舶碰撞某些法律规定的国际公约》第13条所述情况下发生；
 - (e) 请求是为了救助报酬；
 - (f) 请求因被扣押的船舶的抵押权或质权而提出。
- (2) 如果在某管辖区域内扣押船舶的法院不具有依据案件事实审理该案的管辖权，则根据第5条规定，为使船舶获释而提供的保证金或其他担保，应明确规定是为了满足任何有管辖权审理案件的法院最终可能做出的判决而提供的，扣押船舶的国家的法院或其他有关的司法当局，应规定请求人须向具有此种管辖权的法院提起诉讼的期限。
- (3) 如果当事各方协议将争议提交在船舶被扣押的某管辖区域内法院以外的法院审理，或提交仲裁，则在船舶被扣押的管辖区域内的法院或其他有关的司法当局应规定请求人应提起诉讼或仲裁程序的期限。
- (4) 如在上述两款中所述的任何一种情况下，在规定期限内未提起诉讼或仲裁程序，则被告可申请释放船舶，或发还保证金或其他担保。
- (5) 本条不适用于经过修订的1868年10月17日《莱茵河航行公约》中所规定的情况。

条款草案

1952年公约

第8条 - 适用范围

(1) 本公约应适用于任何海船,不论其是否悬挂一当事国的国旗。

(2) 本公约不应适用于由国家所有或营运的、仅用于政府非商业服务的船舶。

(3) 本公约中没有任何规定应被解释为创造了某种船舶优先权。

(4) 本公约不影响任何国际公约或国内法律或规则赋予任何政府或其部门、或任何公共当局、或任何码头或港口当局在其管辖范围内扣留任何船舶或不准其航行的任何权利或权力。

第8条

(1) 本公约的各项规定,应适用于在任何缔约国管辖区域内悬挂某一缔约国旗帜的任何船舶。

(2) 悬挂非缔约国旗帜的船舶,可因第1条所列的任何海事请求,或因缔约国法律准许的任何其他请求而在该缔约国管辖区域内被扣押。

(3) 但是,任何缔约国都有权全部或部分地排除任何非缔约国的政府,或在船舶被扣押时在某一缔约国内无经常性住所或主营业所的任何个人,享受本公约的利益。

第9条

本公约中的任何规定,都不得被解释为产生如果离开本公约的规定,根据受理案件的法院适用的法律所不能发生的诉权,亦不得被解释为产生根据上述法律,或所适用的有关船舶抵押权和优先权的公约中并不存在的任何船舶优先权。

第2条

悬挂缔约国之一的旗帜的船舶,可因任何海事请求而在任何缔约国的管辖区域内被扣押,但不得因其它请求而被扣押。但是,本公约中的任何规定,都不应被视为赋予其政府或政府所属部门,公共当局或者码头或港口当局根据其国内法律或规章,在其管辖区域内行使扣押、留置或以其它方式阻止船舶开航的任何权利的扩大和限制。

条款草案

1952年公约

第8条(续)

(5) 本公约不影响任何国家或法院作出影响债务人总资产的命令的权力。

(6) 本公约中的任何规定,都不得影响在扣押执行地国中实施有关责任限制的国际公约或有关执行此种公约的国内法律的工作。

第8条 - 第4和第5款

(7) 本公约中的任何规定,都不得更改或影响各当事国中有关扣押有形地位于其船旗国管辖范围内、由惯常居住地或主要营业地在该国的人员,或通过代位求偿、请求权转让或其他方式从此种人员获得索赔权的任何其他人员所起诉的任何船舶的现行法律。

(4) 本公约的任何规定,都不得修改或影响各缔约国关于在船旗国管辖区域内,船舶被在该国有经常性住所或主营业所的人扣押的现行法律规定。

(5) 如海事请求由原请求人以外的第三方以代位求偿、请求权转让或其他方式提出,该第三方应在本公约范围内,被视为具有原与请求人相同的经常性住所或主营业所。

评论

条款草案第8条与1952年公约第2、8和9条相应。第8条第(1)款的基础是1952年公约第8条第(1)至(3)款。与1952年公约不同,为了跟上现代海事公约的潮流,它规定要一般适用条款草案。第(2)款为新款,排除了条款草案对国有船舶的适用,但条件是它们用于非商业服务。所用术语的基础是《1993年船舶优先权和抵押权国际公约》第3条第(2)款。第(3)款的基础是1952年公约第9条。由于第8条讨论的是条款草案的适用范围,因此人们可能对将该款放在第8条内提出问题。第(4)款的基础是1992年公约第2条。第(5)和(6)款为新款。后者是为了避免公约间的冲突。第(7)款的基础是1952年公约第8条第(4)和(5)款。

第9条 - 保留

第8(1)条

国家在签署、批准、接受或加入本公约时,可保留不将本公约应用于不悬挂当事国国旗的船舶的权利。

(1) 本公约的各项规定,应适用于在任何缔约国管辖区域内悬挂某一缔约国旗帜的任何船舶。

评论

条款草案第9条与1952年公约第8条第(1)款相应。