



联合国
贸易和发展会议

Distr.
GENERAL

TD/B/44/3
TD/B/IGE.1/4
6 February 1997
CHINESE
Original: ENGLISH

贸易和发展理事会

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
专家组第九届会议的报告

会议于 1996 年 12 月 2 日至 6 日
在日内瓦万国宫举行

随附报告(JIGE(IX)/4)*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九届会议编写的。

* 海事组织另编为 LEG/MLM/41 号文件分发。

Distr.
GENERAL

JIGE(IX)/4
6 February 1997

Original: ENGLISH

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日至6日，日内瓦

合设政府间船舶优先权和
抵押权及有关问题专家组
第九届会议的报告

目 录

<u>章 次</u>	<u>段 次</u>
导言.....	1 - 4
一、 审议《1952年统一某些扣押海船规则的国际公约》 的审查事宜（议程项目3）.....	5 - 10
二、 组织事项.....	11 - 16

附 件

- 一、 合设政府间专家组第九届会议通过的建议
- 二、 全体会期小组的工作报告
- 三、 非正式工作组就第1条提出的文件
- 四、 出席情况

导 言

1. 由国际海事组织和联合国贸易和发展会议合设的船舶优先权和抵押权及有关问题政府间专家组，于 1996 年 12 月 2 至 6 日在日内瓦万国宫举行了第九届会议。
2. 本届会议期间，共举行了 2 次全体会议和 8 次全体会期小组非正式会议。

开幕发言

3. 贸发会议副秘书长同时代表海事组织秘书长发言，他说专家组工作的目标是提出一个保护货主和船主利益的法律框架，既保证船只的航行自由，又可限制因无理的索赔要求和与船只经营无关的索赔要求而扣押船只。得到国际社会普遍接受的适当法律框架，将有助于在国际上进一步统一执行海事索赔使用的规则。他祝贺专家组在审议 1952 年《扣船公约》的两届会议上取得的进展；他特别满意的是，工作是在两个联合国机构和私营部门——特别是国际海事委员会，该组织为专家组提供了十分宝贵的协助——之间出色合作的气氛中开展的。

4. 根据贸发九大的结果，要求贸发会议发挥新的、更积极的作用。贸发会议的任务被精简，集中于与贸易和发展直接有关的重要问题。政府间机制和秘书处都经历了重新调整结构和方针的过程，对它们工作的轻重缓急作出了安排，使它们能够更好地应付新的挑战。由于上述结构调整，这届会议将是专家组在贸发会议内举行的最后一届会议。然而，原则上贸发会议将继续与海事组织合作，直至合设专家组完成工作。

第一章

审议《1952年统一某些扣押海船规则的国际公约》的审查事宜 (议程项目3)

5. 为审议本项目，合设政府间专家组收到了以下文件：

审议《1952年统一某些扣押海船规则的国际公约》的审查事宜——贸发会议秘书处和海事组织秘书处的说明(JIGE(IX)/2-TD/B/IGE.1/2-LEG/MLM/39)；

各国政府对扣船公约条款草案提出的意见和建议汇编——贸发会议秘书处的说明(JIGE(IX)/3-TD/B/IGE.1/3-LEG/MLM/40)。

6. 合设政府间专家组在开幕式全体会议上决定在全体非正式会期小组范围内审议这个项目。

全体非正式会期小组

7. 全体会期小组在8次非正式会议上审议了JIGE(IX)/2-TD/B/IGE.1/2-LEG/MLM/39号文件所载的扣船公约条款草案。小组请第八届会议设立的非正式工作组继续审议关于定义的第1条第(1)款草案。

合设政府间专家组采取的行动

8. 合设政府间专家组在1996年12月6日第2次全体会议(闭幕会议)上，通过了在会期小组闭幕会议上经口头修正的全体会期小组报告(TD/B/IGE.1/2)以及非正式工作组关于第1条第(1)款的文件(TD/B/IGE.1/L.2/Add.1)。(关于会期小组的报告和非正式工作组的文件，分别见附件二和三)。

9. 合设政府间专家组还决定由贸发会议秘书处和海事组织秘书处同政府间专家组主席协商根据专家组的各项决定编写一份文件内载关于一项扣船公约的订正条款草案。该文件将作为联大可能召开的一次外交会议的工作基础。(关于订正条款草案。见JIGE(IX)/5-TD/B/IGE.1/5-LEG/MLM/42。)

10. 最后，合设政府间专家组通过了经口头修正的关于召开一次外交会议的建议草案(TD/B/IGE.1/L.3).(关于建议案文，见附件一)。

第二章

组织事项

A. 会议开幕

11. 合设政府间专家组第九届会议于 1996 年 12 月 2 日由贸发会议副秘书长 C. Fortin 先生主持开幕。

B. 选举主席团成员

(议程项目 1)

12. 合设政府间专家组在 1996 年 12 月 2 日的开幕全体会议上,选举 K.-J. Gombrii 先生(挪威)为专家组主席, I.I. Barinova 女士(俄罗斯联邦)为副主席。因此,第九届会议的主席团成员如下:

<u>主席:</u>	K.-J. Gombrii 先生 (挪威)
<u>副主席:</u>	I. Melo Ruiz 先生 (墨西哥)
	I.I. Barinova 女士 (俄罗斯联邦)
<u>副主席兼报告员:</u>	朱曾杰先生 (中国)

C. 通过议程和安排工作

(议程项目 2)

13. 合设政府间专家组在 1996 年 12 月 2 日的开幕全体会议上,通过了文件 JIGE (IX)/1-TD/B/IGE.1/1-LEG/MLM/38 号文件所载的临时议程。因此,第九届会议的议程如下:

1. 选举主席团成员
2. 通过议程和安排工作
3. 审议《1952 年统一某些扣押海船规则的国际公约》的审查事宜
4. 下届会议的临时议程和日期
5. 其他事项
6. 通过第九届会议报告

14. 合设政府间专家组还在同一次全体会议上决定成立一个全体非正式会期小组，审议议程项目 3。

D. 下届会议的临时议程和日期
(议程项目 4)

15. 合设政府间专家组认为它已完成交托它处理的议题的工作，未来届会问题当由其上级机构来决定。

E. 通过第九届会议的报告
(议程项目 6)

16. 合设政府间专家组在 1996 年 12 月 6 日闭幕全会上通过了其报告草稿 (TD/B/IGE.1/L.1)，并授权报告员依照闭幕全会的议事结果完成报告全文。

附件一

合设政府间专家组第九届会议 通过的建议

贸发会议/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建议国际海事组织理事会和贸发会议贸易和发展理事会，在迄今从事的有益工作的基础上，惠于考虑建议联合国大会举行一次外交会议，以便在专家组拟订的条款草案基础上审议并通过与一项扣押海船公约有关的若干规则。

附件二

贸发会议/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九届会议 全体会期小组工作报告

项目 3：审议《1952 年统一某些扣押海船规则的国际公约》的审查事宜

1. 会期全体小组继续审议了载于 JIGE(IX)/2-TD/B/IGE.1/2-LEG/MLM/39 号文件的扣船公约条款草案。

第 1 条——定义

第(1)款

2. 会期小组讨论了第 1 条第(1)款是否应采用类似《1952 年公约》的处理办法并提出一个包罗万象的海事请求清单或是应采取较灵活的办法保留一份并非包罗万象的清单的问题。有关于此的意见是分歧的，许多代表团倾向于灵活性和一份非全面清单，另一些代表团则主张订出一份封闭的海事请求清单。有一个代表团建议采用封闭式的清单，条件是以一般性措词对每种海事请求加以说明，同时第 3 条第(1)款允许扣押，无论请求是否以某种船舶优先权为保证或船主是否对请求负有个人赔偿责任。

3. 会期小组议定，这个问题至为关键，目前无法商定。因此，决定将第 1 条第(1)款引言中的有关措词置入方括号，把这一问题留待以后解决，可能要由一次外交会议来解决。

4. 关于第 1 条第(1)款的非正式工作组主席报告了该组的工作，他说，提交给会期小组的文件（见附件三）是 12 个代表团讨论的结果。其中提出了分别在伦敦和日内瓦议定的改动。另外，文件加上了一些注释以便较准确地述及各代表团表示的不同意见。

5. 关于“海事请求”与“船舶优先权”之间的关系，国际海事委员会观察员指出，为了确保“海事请求”的定义涵盖《1993 年船舶优先权和抵押权国际公约》（简

称《1993年优先权公约》)承认的《船舶优先权》,不必严格地采用同样的措词,因为“船舶优先权”从性质上说具有比“海事请求”更强的限制性。

6. 有个代表团提到工作组的任务是确保第1条中的海事请求清单应当包罗按《1993年优先权和抵押权公约》具有船舶优先权地位的所有海事请求,而不应当不必要地限于具有船舶优先权的请求。

7. 有一个代表团说,(a)项和(h)项有所重叠,因此应删除(h)项。(d)项最后一句提到“第三方引起或可能引起的损失”,而(a)项也提到“损失”,因此也有所重叠。

8. 有一个代表团对(m)项中的改动提出疑问,在该项中“construction”被“building”所代替;并对在(a)项中按两个代表团在注释中建议的那样列入“物质”一词的建议表示关注,因为这样做会妨碍(a)项涵盖“经济损失”。

9. 另一个代表团请求澄清一下在(p)项中列入“托运人的理由,盖难以想像托运人为船舶付费的具体情况。该代表团建议,如这一改动并非刻意所致,应删去“托运人”一词,回到专家组的草案上去。

10. 另一个代表团提出,(n)项仅提到“港口费和费用”可能会被狭义地解释,因为这可能不包括源自港口的所有收费如停泊费和码头费。该代表团要求重订(n)项,确保所有的港口费和收取的费用都包括在内。

11. 有一个代表团指出,(a)和(h)项保留下来是因为删除了(n)项的第二部分,提出在(a)项中保留“物质”一词是要将后果性损失排除在外。该代表团建议应把(b)项的“直接”一词保留在方括号内,因为对于究竟将此保留还是删除,组内还有分歧。(p)项中“托运人”一词是沿《1952年公约》文本采用的。有一个代表团指出在工作组内未曾讨论过插入“托运人”一词这个具体问题。关于(d)项,该代表团认为,为了与《1993年优先权公约》求得妥协,不应因运输石油或其他危险或有毒物质发生损害而引起的请求扣船,按照规定严格赔偿责任和强制保险的国际公约或国内法,应为此种损害向请求方提供赔偿。关于(e)项,该代表团认为,从固有的风险看,不应扣押遇难船舶。

12. 另一个代表团强调,(n)项中的“费用”一词是令人满意的,将涵盖船舶在港口引起的一切费用。

13. 有一个代表团指出,将(s)项和(v)项合并可能会构成一些起草问题,因为第4条第(1)款提到了第1条第(1)款。较好的办法是保留原先起草的(s)项和(v)项。

14. 有一个代表团对保留第 1 条第(1)款案文中的方括号表示严重关注, 因为组内的多数已经多次表示倾向于不封闭的清单。保留这些方括号和清单可能会使人对组内的真正倾向意见产生错误的印象。但是, 本组决定坚持原来的决定, 用方括号来反映问题。

15. 经商定, 将以小组的报告来反映各代表团的评论, 非正式工作组文件将附于报告之后。另外还商定, 秘书处将与主席协商编制所有条款草案的一份清稿文件, 并反映会期组的讨论情况。

第(2)款

16. 会期小组指出, 它曾在上届会议决定转回到《1952年公约》第 1 条第 2 款中的扣押定义上去。多数代表团都原则上赞成日本提出的提案(JIGE(XI)/3,第 2 和 3 款), 在扣押程序中特别排除考虑可能以类似于裁决的方式加以执行的任何文件。其中有几个代表团认为, 提案中的“其他文件”太不确切, 必须找到适当的措辞。会期小组还考虑了联合王国的提案 (JJIGE(IX)/3,第 7 至 9 段), 即“扣押”一词的定义应当密切依据《1952年公约》中的定义, 尤其是第一句中“但在作出此种滞留或限制时, 该船系有形地位于命令地国的管辖范围内”等字应当予以删除。

17. 据建议, 如果要保留含有日本提案的《1952年公约》第 1 条第(2)款中的定义专家组拟订的载于第 1 条第 2 款的这一定义的第二部分就可以保留下来。

18. 有一项建议是, 扣押的定义不仅应包括有形措施, 而且也应包括有法律效力的规章。这个建议未获支持, 原因是, 以国内法的运作将难以在全世界落实这种法律效力。

19. 主席经与若干代表团协商后提出了该款的新案文, 载于 TD/B/IGE.1/CRP.3 号文件。考虑到就这一提案提出了若干修正案, 该组通过了下列案文:

“扣押”系指经法院命令, 为保全海事请求而对船舶作出的任何滞留或对其离开作出的任何限制的一种保留措施, 但不包括为执行或遵守某项判决、仲裁裁决或其他应执行文书而扣留船舶。

20. 有人表示, 能否提及船舶位于扣押发生国的管辖范围之内内容。这一问题在第 8 条 第(1)款获得了解决。

21. 该组指出，这一定义由于至为重要，应予以进一步的审议。

22. 另外还就是否应提及扣押可能引起的法律限制进行了讨论，如禁止抵押或出售扣押之中的船舶。会期小组未就此而列入任何案文达成一致，因为它认为扣押的效力不应由公约的任何定义去制约，而应由国内法去制约。

第(3)款

23. 会期小组接受了联合王国在 JIGE(XI)/3 号文件第 10 和 11 段中的提案，以《1969 年民事赔偿责任公约》和《1996 年危险及有害物质公约》中的有关定义取代关于“人员”的定义。

第(4)款

24. 有一个代表团认为，只有如果声称的请求有可能得不到满足，则扣押就应当许可。这一提案未得到会期小组的接受。在这个问题上指出的是，不应以实质性要求不必要地加大定义负担，这应由公约的其他条款去处理。

第(5)款

25. 未就本款提出评论。会期小组接受了目前拟订的本款案文。

26. 有些代表团建议，重订本条的西班牙文案文，以求象英文本那样从肯定而不是否定的角度体现这一规定的含义。

第 2 条——扣押的权力

第(1)款

27. 联合王国在 JIGE(XI)/3 号文件第 12 段中关于将“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……”改为“船舶只有由执行扣押的缔约国的法院或有关的司法当局扣押……”的建议得到了广泛的支持。有些国家的代表团也建议在《1952 年公约》第 4 条中提到“缔约国”。有一项建议要求载明船舶必

须在管辖范围内，这项建议没有得到支持，因为有些代表团认为这种情况是不言而喻的。

28. 小组讨论了是否无论在任何情况下释放扣押的船舶都需要由法院裁决的问题。有些代表团认为，可以根据正式送交港口当局的请求人和被请求人之间的协议认定充分的释放权力，而无需授权扣押的法院干预。在法院不上班的例假日期间由当事方达成协议的情况下，这一程序可能有帮助。

29. 各国代表团多半反对这种看法。他们认为，由法院干预释放船舶事宜有其必要，因为需要有法律上的确切地位，以之作为保护第三方可能涉及的利益的依据。也有人提到，为了确保船舶迅速得到释放法院当局在例假日期间事实上随时开放的情况。

30. 会期小组接受了联合王国关于比照《1952年公约》第4条列入“缔约国”一词的建议。

第(2)款

31. 会期小组决定采取“只能因海事请求而不能因任何其它请求扣押船舶”这一措词方式。

第(3)款

32. 会期小组审议了国际航运公会观察员关于删除本款中“或正在航行的”等字的建议。

33. 有些代表团认为扣押已经启航的船舶可能难以实施而且可能造成安全问题。另一些代表团在对此作出反应时提到可以要求已经启航的船舶回航，当船舶还在广大港口水域时，尤其可以办到。

34. 讨论了这一款可能涉及的经费问题，同时考虑到《1982年联合国海洋法公约》（《海洋法公约》）的规定。在这方面，有人提到该公约第28条第3款，该款确认沿海国根据海洋法，为任何民事诉讼的目的而对在领海内停泊或驶离内水后通过领海的外国船舶加以逮捕的权力。

35. 在这一点上，有人提到沿海国的紧追权。据指出，《海洋法公约》第 111 条在沿海国有充分理由认为外国船舶违反该国法律和规章时，容许沿海国行使紧追权。有人认为，这个公法问题不涉及实施预期的扣押公约的范围。

36. 考虑到可在条款中载述即使船舶已经开航仍可予以扣押的理由，小组审议了将草案中“或正在航行的”等字删除的影响。有些代表团认为，沿海国会任何情况下保留扣押正在驶离或已经驶离的某一船舶的可能性，只要该船舶仍在其管辖范围之内。有人建议在公约中载明，沿海国只能对在其管辖范围以内的船舶实行扣押。一些代表团倾向于保持第 2 条第(3)款的目前案文，另一些代表团则主张删除本款或将其置于方括号内。

37. 另一些代表团认为，删除可能被理解为对沿海国扣押外国船舶的权力实行限制。这一限制实际上可能在由于缺乏时间而无法适当确立一项请求的依据但却应当扣押的许多情况下无法进行扣押。也有人提到实质干预和扣押的法律作用之间的区别，这是在许多情况下对一国在这方面可以实行管辖的范围引起混淆的根源。

38. 小组决定将本款的案文置于方括号内。

第(4)款

39. 小组接受联合王国为了澄清案文内容而提出的、载于 JIGE(IX)/3 号文件第 13 至 15 段中的拟议。小组无法接受关于一些代表团认为多余而拟删除“为获得担保之目的”等字的建议，因这业已是定义的一部分。

第(5)款

40. 会期小组讨论了联合王国提交的建议(载于 JIGE(IX)/3 号文件第 16 段)，认为应该只提到扣押地国法律而删除“扣押请求地国”等字。

41. 有些代表团指出，虽然小组在第(1)款中通过了一项类似的建议，应该在涉及不同情况的第(5)款中进行区别。在这种情况下提及请求扣押是重要的，因为它涉及法院地法的程序方面，请求扣押而未获准的情况也必须予以顾及。

42. 小组认为，应当选择《1952 年公约》中所使用的措词。因此，小组将“扣押请求地国或扣押执行地国的法律”改为“扣押执行地国或扣押请求地国的法律”。

43. 有一个代表团建议在本款中列入一项要求，在执行扣押以前应将扣押的请求通知船主或有关船舶的船长。这项建议附有一项但书，说明该项通知不应该成为许可扣押的条件。该代表团解释说，这项通知应该视为拟予载人公约的唯一的程序性要求。随后将由本国法律决定谁应该遵守和是否对不遵守者实行制裁，以及不遵守的后果。据认为，将这项建议纳入扣船公约中是为了使对扣押的补救办法不致被用于向船主勒索请求费用。

44. 各国代表团多半反对这项建议，因为程序事项应该视为完全属于本国法律的范围。也有人指出，既然这项建议不是许可扣押的先决条件，就不可能达到它的主要目的，即避免某一船舶由于受到扣押执行地国当局的阻止而无法启航的情况。

45. 小组无法采纳这项建议。

46. 会期小组审议了法国提交的一项提案(载于 TD/B/IGE.1/ CPR.2 号文件)，即：缔约国应承诺在其本国规章中明文限制扣押对港口所引起的经费问题。这一提案同国际港埠协会的几次发言相一致，即有需要处理扣船对港口的影响。

47. 一般普遍认为，有必要管理扣押对港口所引起的经费问题。有些代表团表示愿意支持这项建议，另一些代表团则要求修改这项建议，说明缔约国使本法生效的义务是任择性质而不是强制性质，以之作为支持这项建议的条件。有一个代表团建议，作为备选办法，可以在第 6 条中载列一项要求，规定请求人应为支付港口的费用提供财政担保。

48. 但是，各国代表团多半认为，虽然有必要进行相关的本国立法，完成本项任务的机会和情况应该完全取决于各国的决定。因此，不拟在预期的扣船公约中载列任何此类规定。

49. 小组无法通过法国的提案。

第 3 条——扣押权的行使

50. 会期小组审议了与扣押权的行使有关的第 3 条第 1 款的三个备选案文。小组还讨论了美利坚合众国代表团提出的下列新的折衷提案(TD/B/IGE.1/ CPR.2):

“(1) 在下列情况下，可以扣押对其提出海事请求的任何船舶：

(a) 该请求系由船舶优先权担保并属下列任一类别：(i)-(v) [如同第 1 备选方案， JIGE (IX)/2]; 或

- (b) 该请求系由非(a)项所提及的、扣押请求地国法律规定的优先权所担保；
或
 - (c) 该请求系依据经登记的扣押权或“质权”或同一性质的经登记的抵押权；或
 - (d) [如同 JIGE (IX)/2 号文件中第 3 备选方案，第 13 页]；或
 - (e) [如同 JIGE (IX)/2 号文件第 3 备选方案，第 13 页]；
- 第 3 条第 2 款和第 3 款不作改动(JIGE (IX)/2, 第 13-14 页。)”

51. 美利坚合众国代表团解释说，上述提案参照了第 3 备选方案目前的案文和它在合设专家组第八届会议期间提交的提案。美国代表团仍倾向于采用第 2 备选方案的案文，但它确认，第 2 备选方案引起了一些代表团的严重关切。因此，提出本提案是为了便利达成折衷解决办法。该提案对第 3 备选方案提出如下改动：(a) “granted” 改为 “recognized”，这样可以使有关国内法院在下列情形之下批准扣押一船舶：法院依据一项法律分析选择，确认提出的请求，即便其国内法并没有给予此种优先权；(b) 删去关于《1993 年优先权公约》的内容，这样，扣船公约的本修订草案可以独成一体，无需与前者有直接联系；(c) 提案采用了一些代表团在合设专家组第八届会议之后提出的一些起草上的修正意见。在第 3 条第(1)款(b)项中，列入了“非(a)项所提及的”一语。总之，该提案明确提出了《1993 年优先权公约》第 4 条确认的船舶优先权，并提供了除该公约第 4 条确认之外的执行船舶优先权的手段，但不要求任何国家执行第 3 条第(1)款(b)项之下产生的船舶优先权。这一问题可由审理案件的国家法院的国内法加以处理。

52. 多数代表团认为，虽然美利坚合众国的提案有一些缺陷，但该提案为达成折衷办法奠定了良好基础。

53. 一些代表团曾倾向于采用第 3 备选方案或第 1 备选方案，这些代表团现在愿意接受上述提案，但需对该提案作某些修正。这是因为，据认为，该提案与在《1993 年优先权公约》第 6 条之下采用的折衷办法相一致。这些代表团指出，尽管有必要使这两个公约分开，但也有必要确保它们之间的一致性。有人问，(b)项中省去提及《1993 年优先权公约》第 6 条起首部分规定的内容是否是有意的。有些代表团认为，根据第 6 条，只有对“船舶所有人、光船承租人、经营人或营运人”提出的要求才能由一国内船舶优先权担保。根据这一看法，删去明确提及该条款的内容而不采用该条

起首部分的实质内容，显然会因同时还列入向定期承租人和航次承租人提出请求作为扣押的根据而扩大本公约的范围。美利坚合众国代表团确认，它倾向于保留提案目前的行文，并列入向定期承租人和航次承租人提出的请求。

54. 有一个代表团提议在(b)项中列入“向船舶所有人、光船承租人、经营人或营运人提出的请求”等字，以便确保(b)项同《1993年优先权公约》第6条涉及的折衷办法相一致。这一代表团补充说，这将是批准美利坚合众提案的一个条件。还有代表团建议，这些字还应列入提案的(a)项，《1993年优先权公约》第4条起首部分也列入了这一措辞。这些提议得到了多数代表团的支持。

55. 一些代表团对(b)项使用“须登记的”一词提出疑问。另一些代表团建议在关于“质权”和同一性质的抵押权的行文中也采用“须登记的”一词。有一个代表团建议在(c)项中采用取自第1条第(1)款的“a mortgage or an hypothèque”一语或“or a registrable charge of the same nature”一语。另一个代表团建议在第(1)款(a)项(v)目中采用与《1993年优先权公约》第4条第(1)款(e)项相同的措词。

56. 有些代表团倾向于在(b)项中采用“granted”一词，而不是采用“recognized”一词。这些代表团指出，不然提案可能导致挑选法院地现象的增多，不会有助于法律上的一致。

57. 有些代表团对是否有必要保留第3条第(1)款(d)项(ii)目和第(2)款(b)项提出疑问。这些代表团倾向采用《1952年公约》的做法，并提议防止因光船承租人和定期承租人个人对其负责的未得到船舶优先权担保的请求而予以扣押。因此，这些代表团建议删去第(1)款(d)项(ii)目和第(2)款(b)项。

58. 有一个代表团说，扣船公约的目的是确保船舶的自由航行并为国际海上贸易服务。因此，该公约既应当保护船舶所有人的利益，还应当保护参与国际贸易的所有各方，包括货物所有人、承租人、港务局、银行等在内的利益。因而，将扣押限制在有绝对必要这一范围内，对整个行业有利。该代表团认为，只有在所有人对请求负有责任的情况下方可允许作出扣押。如果所有人本人并不对请求负有责任，应当在例外情形之下准许扣押，例如在请求由国际公认的船舶优先权予以担保的情形之下。该代表团表示愿采用第1备选方案，同时赞成删去本条第(1)款(d)项(ii)目和第(2)款(b)项。

59. 有一个代表团对该条是否有必要列入第 3 款提出疑问。该代表团解释说，该款构成在里斯本达成的旨在禁止因无法对船舶执行的请求而予以扣押的折衷办法的一部分。

60. 会期小组还审议了联合王国代表团的提案(见 JIGE(IX)/3 号文件)。该代表团不倾向于使两个公约有明确的联系,尤其是在应使第 1 条第(1)款所列的海事请求做到详尽无遗的情况下。任何联系,如认为有必要,均应仅限于提及扣押实施地国的法律确认的船舶优先权。因此,该代表团建议对(a)项和(b)项作如下修改:

“(a) 该请求系由扣押实施地国的法律确认的船舶优先权担保;

(b) 该请求基于一项扣押权、一项“质权”或类似性质的可登记的抵押权;”
仅很少代表团赞同这项提案。

61. 国际集装箱出租商协会的观察员建议考虑将定期承租人列入第 1 款(d)项(ii)目,并使扣押变得更可广泛适用,在这样做的时候,应考虑到这是一种较次于优先权的补救办法,并不一律导致强制拍卖,因为船舶在提供担保后即可获释。

62. 国际船舶供应商协会的观察员说,船舶供应者的利益将由于扣船公约的某些改动而受到不利影响,他对此表示关注。在通过《1993 年优先权公约》之前,船舶供应者在其请求方面拥有船舶优先权。对《1993 年优先权公约》和新的扣船公约所作的修改,会在相当大程度上削弱船舶供应者的地位。

63. 国际自由贸易协会的观察员赞同美利坚合众国的提案,并提请注意这一点,即国家间的双边协定往往不允许船员因其请求而扣押船舶。

64. 国际航运公会的观察员倾向采用第 1 备选方案的引文,但认为,由于该备选方案无法被接受,必须求得一个折衷案文。因此,她建议说,由于第 1 条第(1)款中请求清单和美利坚合众国提案之间的关系,应当考虑把经一些代表团修改的美利坚合众国的提案放在方括号内,和第 1 条第(1)款一样。

65. 鉴于上述,会期小组决定将美利坚合众国代表团的提案作为基础作出以下修正:

(一) 在(a)项中列入取自《1993 年优先权公约》第 4 条起首部分的“对船舶所有人、光船承租人、经营人或营运人提出的请求”这一措词;

(二) 把(b)项放在方括号中,加上取自《1993 年优先权公约》第 6 条起首部分的相似措辞;

- (三) 在(c)项中采用取自第 1 条第(1)款的 “ a mortgage or an hypothèque ” 或 “ registrable charge of the same nature ” 的措辞；还应考虑的是，在这一上下文中采用 “ registrable ” 一词是否恰当；
- (四) 把 JIGE 案文中的(a)项(ii)目和第 2 款(b)项放在方括号内；
- (五) 在第 1 款(a)项(v)目中采用取自《 1993 年优先权公约》第 4 条的基于侵权行为的请求这一概念，将 “ physical loss or damage ” 之后的 “ based on tort ” 一词放在括号内。

第 4 条——被扣船舶的释放

第(1)款

66. 会期小组审议了日本的建议(JIGE(IX)/3 号文件),《 1952 年公约》排除了因船舶所有权或占有权争端而遭扣押情况下提出担保便必须予以释放的情况,在这方面,小组应沿用《 1952 年公约》的案文。本条第 1 款中应增加这个条件。第二句应包括《 1952 年公约》第 5 条第 1 款的第二句,并作以下两处相应的文字改动:删去“或其他适当司法机关”和“保释或其他”。

67. 小组接受了这项建议。

第(2)款

68. 小组审议了联合王国提出的建议(JIGE(EX)/3 号文件),删去对船舶价值的提及。

69. 这项建议得到若干代表团的支持,理由是确定担保适用的限额常常越过船舶的价值。

70. 其他代表团则反对这项建议。他们认为,为获得释放提供的担保当然应与船舶的价值相符,因为最终在强迫出售的情况下,它将是唯一可能获得的价值。其中一些代表团指出,第 8 条第(5)款明确提出,扣船公约将不影响适用规定赔偿责任限制的国际公约。

71. 小组决定,将“不应超过船舶的价值”加方括弧。

第(3)款

72. 没有对这一款提出意见。

第(4)款

73. 小组注意到两个代表团的意见，他们认为，在(a)和(b)项中第一次讲到在缔约国提供担保之后，应加上“对同一请求”等字。

74. 小组审议了是否应从(a)项中删去“但这样做导致不公正的特殊情况除外”一语。一些代表团赞成删除，他们的考虑是，“不公正”一词用意不准确，而使用这一但书的可能性也不大。

75. 其他代表团虽同意措辞有毛病，但认为仍需要这一但书，以便应付任何可能出现的在非缔约国管辖权范围内作出的决定可能影响缔约国执行公约有关担保释放的基本规定的情况。

76. 小组决定，将这句话加方括弧保留。

77. 考虑到对第4条第2款作出的决定，小组决定将第4款(b)项中讲到船舶价值的部分放入方括弧。

78. 对于这一款无任何评论。

第5条——再次扣押权和多次扣押权

79. 会期小组审议了条款草案的两个备选案文。大多数代表团赞成第1备选方案的案文，因为它们认为这一案文为再次扣押和多次扣押问题提供了明确和平衡的基础。这些代表团认为，第2备选方案限制性太强。但是，对第1备选方案(c)项有一些疑问，认为该项模糊不清，例如它使用了“采取适当措施”等用语，这可能会引起各种不同的解释。有一些代表团赞成第2备选方案，限制再次扣押权，提高海运的效益。

80. 一个代表团认为，第1备选方案不符合扣船公约的目标。它还指出，第4条的各项规定已包括了为船舶的释放而提供足够担保的问题。该代表团问何时，由哪个当局决定有关第5条第(1)款(a)项的担保是否足够的问题。它认为，第5条第(1)款(a)项只有当案件的情况发生变化时才适用。它指出，只有到了后阶段，经提供担保船舶被释放，法院判定了担保的性质和金额后，这种情况才会产生。如果各当事方议定

了担保的性质和金额，则应当尊重这一协议，不得单方予以取消。一个代表团建议，如果接受修改第4条第(2)款列入“船舶责任全球限制”或“请求的数额”的建议，那么随之就应对第5条第(1)款(a)项作修订。

81. 国际航运公会的观察员回顾说，航运公会代表团在合设专家组第八届会议期间提出的评述(载于JIGE/(IX)/4号文件)仍然有效。该代表团支持第2备选方案的案文，将再次扣押权限制在具体或明确界定的范围内。

82. 国际海事委员会对第5条第(2)款是否适用于被扣船舶强制出售但变卖的收益不足以满足请求的情况表示了疑问。

83. 会期小组同意保留第1备选方案的案文，将(c)项留在方括弧内，删去第2备选方案。

第6条——对被扣押船舶所有人和光船租赁人保护

第(1)款

84. 有些代表团支持航运公会观察员的意见，即原告应有义务为由被告造成但原告可能有责任的损失提供担保。因此，它们建议，第1款应列一条强制性规则：由法院责成要求扣押的原告承担提供担保的义务。因此，“可”字应改为“应该”。大多数代表团不能接受这一建议。它们认为，对是否应要求扣押人提供担保，何时提供，何种性质，金额多少等问题，应给与法院以自由决定权。在这方面提到了船员请求扣押船舶以保证支付工资的权利：即使他们不能提供担保，也应承认他们获得扣押的权利。支持将“可”字改为“应该”的代表团认为，不管怎样，该条其余各款适当处理了这些情况。这些代表团还认为这一事项已由主席准确地归为原则事项，须由外交会议来审议。关此，这些代表团建议将“可”字置于方括号内。

85. 会期小组审议了联合王国提出的关于从第1款(a)项和第2款(a)项中删除“不合理的”扣押的提法的建议(JIGE(IX)/3号文件，第25和26段)。有人建议说，除了错误的扣押外，原告即使败诉也不因由于扣押船舶而受处罚。若干代表团反对这一建议。它们认为，提出的删除部分会造成被告辩护的可能性缩小，被告将不得不证明原告为了获得对扣押造成的损失做赔偿而采用了欺骗手段。关于提到不合理的扣押可能

会与国内法有抵触这一论点，它们指出，这种抵触可以通过实施该条第 3 款予以避免，根据该款，决定原告的责任，应适用扣押执行地国的法律。

86. 有的代表团指出，虽然第 7 条第(1)款不仅在执行扣押方面，而且还在提供担保防止扣押方面提到了对案件实体问题的管辖权，但第 6 条第(2)款没有列入这最后一种情况。在这方面建议列入该款提到的“以防止扣押或使船舶释放为目的的担保”。

87. 会期小组同意按目前起草的样子保留第 6 条的案文，但将第 1 款(a)项和第 2 款(a)项的“不合理”一词放在方括号内。

第(2) 款

88. 国际海事委员会观察员说，第(2)款没有明文规定如在扣押前提供担保则执行地国即应具有管辖权。

第(3)、(4)和(5)款

89. 对这几款都没有提出具体评述。

第 7 条——对案件实体问题的管辖权

90. 有人对扩大第 7 条草案中对案件实体问题的管辖权范围的原因作了提问，国际海事委员会的观察员作了答复，解释说，《1952 年公约》第 7 条第(1)款实际上没有象它所声称的那样是民法系统和普通法系统之间的折衷。因此，普通法国家保留出于海事请求的扣押作为获得管辖权的制度，而在民法国家，该公约只在若干没有具体原因的请求方面提供管辖权。为统一起见，一些代表团认为国际海事委员会 1985 年案文的起草者必须对所有案件给与管辖权，而不是仅在若干海事请求方面。国际海事委员会的观察员还提出在第 7 条第(5)款的“主管法院”等词后加入“仲裁法庭”等词，这样，该款便为：“……，向另一国家的主管法院或仲裁法庭提起了诉讼，……”。

91. 一个代表团提问，可适用哪种法律来断定按第 7 条第(1)款向另一国家法院提出争议的协议是否有效。还有一些代表团建议删去第 7 条第(1)款中的“有效地”一词，它不够明确，可能会引起争议。一个代表团指出，应对译成阿拉伯文的“请求”、“原告”和“海事请求”等词进行复审。

92. 会期小组决定保留合设政府间专家组的第 7 条案文，在第(5)款中加入“仲裁法庭”一词。

第 8 条——适用范围

第(1)款

93. 拉美航行法与海洋法协会的观察员提请注意本款可使扣船公约的规定适用于每一海船，而不论其悬挂的国旗。他建议依照《1993 年优先权公约》第 13 条第(1)款中采用的办法，在本款末尾增加下列短语：“但非缔约国的被扣船舶须在扣押时受缔约国的管辖。”

94. 有一代表团支持这一提议，但须在文字上作出改动。另一代表团则表示赞成《1952 年公约》中规定的狭义办法。新草拟的第 8 条虽可扩大公约的适用范围，但第 9 条却能产生相反作用。这一代表团认为，如采用《1952 年公约》的办法，就无需作出进一步规定或保留。这一提议仅得到另一代表团的支持。

95. 海事委员会的观察员说，《1952 年公约》第 8 条第 2 款使得海事请求方面的扣押权也扩大到悬挂非缔约国国旗的船舶，但并没把第 2 条所许可的利益扩大到这些船舶。问题是由于第 8 条第 1 和第 2 款的措词不一。在里斯本起草的新案文则较确切且符合各项新公约——例如《1993 年优先权公约》——所采取的办法。

96. 大多数代表团表示赞成合设政府间专家组的案文，而不能一开始就接受把《1993 年优先权公约》第 13 条第(1)款的概念引进第 8 条，前者规定船舶须受缔约国的管辖。这被认为是不必要的，因为法院显然不可能进行扣押，除非法院有管辖权。因此多数代表团倾向于保留第 8 条第(1)款的现有案文。

97. 随后，有一代表团提议在第 8 条第(1)款增加下列文字：“须受下述条件的限制，即非缔约国的被扣船舶系在执行扣押时在缔约国的管辖范围内”。另一代表团则作出更符合《1952 年公约》的第二种选择提议：“本公约适用于在任何缔约国管辖范围内的任何海船。”

98. 另一代表团提议第三种选择，即在第 8 条第(1)款中增加下述短语：“如果该船舶系在缔约国的管辖范围内。”

99. 大多数代表团支持第二种选择，因这一选择简洁明了。

100. 有一代表团说，扣船公约应当适用于命令作出地缔约国管辖范围内的任何海船。这一代表团要求将此提议作为案文草案的一个脚注。其他代表团表示支持这一提议。

101. 有几个代表团建议在第二种选择中宜增加下列文字：“不论该船舶是否悬挂一缔约国的国旗。”最后商定的案文如下：

“本公约适用于在任何缔约国管辖范围内的任何船舶，不论该船舶是否悬挂一缔约国的国旗。”

102. 还商定在一脚注中反映四个代表团的意见，在“... 任何缔约国的管辖范围内”之后增加“命令作出地”等字。

第(2)款

103. 拉美航行法与海洋法协会的观察员建议该款应当同 1926 年《统一关于国有船舶豁免的某些规则的国际公约》第 3 条第(1)款相一致，在发生诉因时应当给予船舶豁免。

104. 会期组同意保持目前草拟的本款案文，但须顾及拉美航行法与海洋法协会的任何书面提案。

第(3)款

105. 有一代表团认为，本款应当是一独立的条款或成为第 3 条的一部分。会期组接受本款的内容，并决定就本款的位置延后作出决定。

第(4)款

106. 国际港埠协会的观察员说，港埠协会目前正在进行一项调查以查明在港埠扣船涉及的不宜效应。从迄今收到的答复来看很清楚的是，虽然大港埠一般来说享有良好程度的法律保护，但对发展中国家的港埠而言，不幸的是情形并非如此，因扣船常常不利港埠的商业活动，在某些情形下，被扣船舶占取 20%港埠吞吐量，能严重影响到港埠的其他用户。因此建议新公约的规定应当反映港埠的利益，因港埠应当被视

为直接受扣船影响的第三当事方。有一个代表团表示同情港埠协会的评语，并说将就第2条第(5)款提出一份书面提案。

107. 有一代表团对港务管理局赋予许多权力表示关切，港务管理局不但受留置权而且常常受到准许扣船的国内法的保护。

108. 海事委员会的观察员说，这一规定的目的是在向欲为安全理由扣押船舶或阻止船舶在其管辖范围内航行的海事管理局提供特权。

109. 有些代表团支持保留目前草拟的本款案文。

110. 会期小组决定保持目前的案文并同意审议与第2条第(5)款相关的任何书面提案。

第(5)款

111. 会期小组同意保留第8条第(5)款的现有案文。

第(6)款

112. 会期小组同意保留第8条第(6)款的现有案文。

第(7)款

113. 会期小组同意保留第8条第(7)款的现有案文。

第9条——保留

114. 会期小组同意保留第9条的现有案文。

附件三

全体会期小组的工作报告

非正式工作组就第 1 条提出的文件

非正式工作组于 1996 年 12 月 2 日至 4 日举行了会议。会议由 P. Calmon Filho 先生(巴西)主持。巴西、加拿大、中国、芬兰、法国、希腊、墨西哥、荷兰、瑞典、瑞士、联合王国和美利坚合众国代表团出席了会议。

第一条——定义

第 1 条第(1)款

(1) “海事请求”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请求，或因对与任何船舶的抵押权或“质权”或同一性质的可登记债权有关或由此而产生的任何请求，或因对任何船舶的救助作业而产生的任何请求，诸如有关下述者的任何请求：¹

- (a) 船舶营运引起的任何物质²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³有关的死亡或人身伤害，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；—~~
- (d) 消除或试图消除损害威胁，包括对环境的损害威胁，或预防措施或类似作业，不论是产生于任何国际公约还是产生于任何法令或协议，或第三者蒙受或可能蒙受的损失；⁴
- (e) 与打捞、清除、收回或摧毁船舶或其货物的残骸有关的费用或开支；⁵
- (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) 有关船舶载运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)或与其有关的灭失或损坏;
- (i) 共同海损;
- (j) 拖航;
- (k) 引航;
- (l) 为船舶的营运或维修而向其提供的物品、材料、食品、燃油、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等费用和引航费;
- (o) 因其在船上的雇用而应支付给船长、高级船员和其他在编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、船舶所有人、光船或其他承租人或代理人支付或代表其支付的船舶费用;~~
- (p) 由船长支付的费用和由托运人、光船承租人、其他承租人或代理人代表船舶或船舶所有人支付的费用;
- (q) 应由船舶所有人或光船承租人支付或代表其支付的船舶保险费(包括 赔偿保险费); ⁶
- (r) 应由船舶所有人或光船承租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; ⁷
- (s) 有关船舶所有权和占有或因船舶买卖合同产生的任何争议;
- (t) 船舶共有人间有关船舶的使用或收益的任何争议;
- (u) 对船舶的登记抵押权、登记“质权”或同一性质的可登记债权;
- ~~(v) 船舶因买卖合同产生的任何争议。~~

说 明:

- (一) 经日内瓦修改的伦敦议定修正案(TD/B/CN.4/GE.2/10, 英文本第 15 至 16 页)。
- (二) 日内瓦议定修正案。

专家组还同意今后在工作中若遇到抵押权的限制对海事请求不适当的情况，有必要重新审议有关措词。

注

¹ 荷兰代表团提出的意见：“增列如下一项：(...)扣押地国家法律对船舶所有人、光船承租人、经营人或营运人并没规定的船舶优先权。

由于工作组的任务是确保按《1993年优先权公约》具有船舶优先权地位的所有请求都列入第1条的海事请求清单(JIGE(VIII)/7,附件一,第18段),这一提案是为了确保依据《1993年优先权公约》第6条规定的国家船舶优先权也列入第1条的清单。

² 中国和希腊代表团不同意删去“physical”(物质)一词。

³ 工作组对于保留或删除“direct”(直接)一词意见不一。

⁴ 希腊代表团对第1条第(1)款(d)项的意见：在谈判《1993年优先权公约》时达成的折衷办法已反映在上述公约的第4条第(2)款，即不应为了担保条款中所述情形引起或造成的请求附加任何船舶优先权。

同一折衷办法也应当反映在新条款中关于扣押海船的新规定。

因此，船舶不应当因下列情况引起的请求而被扣押：(a) 涉及石油或其他有害或有毒物质海运的损害，对此等损害的补偿得依据对后果责任和强制性保险或其他担保请求办法作有规定的国际公约或国家法律付给请求人；(b) 放射性矿产，或放射性核燃料矿产或放射性产品或废料的组合。

⁵ 希腊代表团对第1条第(1)款(e)项的意见：“在讨论这一定义时，希腊愿向大家说明，遭难船只，由于对旅客、海员和船货安全、对船只本身以及对环境涉及的巨大危险，不能作为扣押事由。

⁶ 希腊代表团对第1条第(1)款(q)项的意见：希腊代表团对于第1条第(1)款(q)项对可能引起特殊情形的有些管辖权的确切适用性存有一些疑问。

⁷ 中国和希腊代表团对第1条第(1)款(r)项的意见：这两国代表团认为第1条第(1)款(r)项的规定很模糊，可能导致因一小笔数额而扣押船舶的情形。

因此，这两国代表团认为，这一项应当予以删除，同时要考虑到该项所提及的因合同产生的佣金、手续或代理费。

附件四

出席情况¹

1. 贸发会议的下列会员国出席了会议：阿根廷、澳大利亚、贝宁、巴西、加拿大、中国、古巴、捷克共和国、丹麦、多米尼加共和国、埃塞俄比亚、芬兰、法国、冈比亚、德国、希腊、洪都拉斯、印度尼西亚、伊朗伊斯兰共和国、以色列、意大利、日本、科威特、拉托维亚、阿拉伯利比亚民众国、马达加斯加、马里、墨西哥、摩洛哥、荷兰、尼日利亚、挪威、巴拿马、菲律宾、罗马尼亚、俄罗斯联邦、沙特阿拉伯、斯洛伐克、南非、西班牙、苏丹、瑞典、瑞士、阿拉伯叙利亚共和国、泰国、突尼斯、大不列颠及北爱尔兰联合王国、美利坚合众国。

2. 海事组织准会员香港作为观察员出席了会议。

3. 下列政府间组织派代表出席了会议：

阿拉伯劳工组织

非洲统一组织

4. 下列非政府组织派代表出席了会议：

特别类

国际律师协会

国际自由工会联合会

航空公司世界电信与资料处

船舶经纪人和代理人国家协会联合会

伊比利亚美洲海商法学会

国际集装箱出租商协会

国际港埠协会

国际航运公会

海事委员会

国际船舶供应商协会

拉美航行法与海洋法协会

-- -- -- -- --

¹ 与会者名单，见 TD/B/IGE/INF.1。