联合国/国际海事组织

扣船问题外交会议

Distr.
GENERAL

A/CONF.188/3
25 November 1998
CHINESE
Original: ARABIC/ENGLISH/
SPANISH

1999 年 3 月 1 日，日内瓦

临时议程项目 8

拟订和通过扣船公约

各国政府以及政府间组织和非政府组织
关于扣船公约条款草案的意见和建议汇编

目 录

	段 次
导 言	1
意见和建议汇编	2 - 189
国家/地区	
中国香港	2 - 22
日本	23 - 26
约旦	27
肯尼亚	28 - 31
墨西哥	32 - 51
荷兰	52 - 55
大韩民国	56 - 60
斯洛伐克	61 - 63

GE. 98-52717 (C)

目　录(续)

	段　次
斯里兰卡	64 - 65
苏丹	66 - 79
泰国	80 - 95
坦桑尼亚联合共和国	96 - 105
非政府组织	
国际港埠协会(港埠协会)	106 - 112
国际海运联盟(海运联盟)	113 - 126
国际海事委员会(海事委员会)	127 - 168
国际船舶供应商协会	169 - 179
政府间组织	
联合国欧洲经济委员会(欧洲经委会)	180 - 183
联合国粮食及农业组织(粮农组织)	184 - 189

导　言

1. 本文件载录截至1998年10月15日所收到的各国政府以及政府间组织和非政府组织对扣船公约条款草案提出的意见和建议。

意见和建议汇编

国 家 / 地 区

中 国 香 港

[原文：英文]

第1条第(1)款

2. 应就“海事请求”定义作出确切的界定，并列出限定清单。

第1条第(1)款(g)项

3. 案文中的“船舶....或旅客”等词应删掉，因为这种提法可能助长就许多枝节琐事(例如，因令人失望的渡假条件)提出请求诉讼，从而可导致无数不合理的扣船事件。

第1条第(1)款(h)项

4. “(包括行李)”等词应删掉，因为这可导致动辙提出请求的重大风险。

第1条第(1)款(n)项

5. 增加“码头和港口”字样，因为许多国家的码头和港口征收使用费。

第1条第(1)款(o)项

6. “社会保险费”应删除，因为支付这笔款额是在编船员个人的责任。

第 1 条第(1)款(u)项

7. “可登记”一词应改为“登记”，因为“可登记”尚无定义。

第 1 条第(2)款

8. 在“保全措施”之后插入“或别的措施”，使该句足够宽泛，可容纳各国各自不同的含义。

第 2 条第(3)款

9. 不妨去掉方括号，但应删除“或正在开航”，因为这可能危及船舶和船上旅客，以及与扣船有关人员的安全。

第 3 条第(1)款(a)项

10. “经营人”应删掉，因为“经营人”所指含义太泛。

第 3 条第(1)款(a)项(一)目

11. 与上文第 6 段所述一样，应删掉“社会保险费”。

第 3 条第(1)款(a)项(二)目

12. (与中文本无关——中译注)

第 3 条第(1)款(b)项

13. 不妨去掉方括号，但“经营人”一词应删除，因为该词太泛，且是未界定的用语。

第 3 条第(1)款(c)项

14. “可登记”一词应与第 7 段所述一样，改为“登记”。

第 3 条第(1)款(e)项(一)目和第 3 条第(2)款

15. “在执行扣押时”应改为“在执行扣押的诉讼程序开始时”，因为这样对实行大陆法的管辖区域和实行普通法的管辖区域都比较适应。“在执行扣押时”将会引起不确定性和争议，这是应当避免的情况，同样，还应避免在诉讼程序开始之日至执行扣押之日期间由于船舶所有权转手而可能产生的不合理的扣船请求，不论是民法制度还是普通法制度都一样。可能无法确定所有权是否在这两个日期之间已有任何改变。

第 3 条第(1)款(e)项(二)目

16. “船舶的光船承租人本人，……负有责任”应改为：“船舶的光船承租人本人，在海事请求提出时……负有责任”。

第 3 条第(2)款

17. 删除英文本第一和二行中的“or ships”和“or are”(与中文本无关——中译注)。

第 4 条第(2)款

18. 去掉方括号，保留括号内的文字，因为担保金额不得超过船舶的价值。

第 4 条第(4)款(a)项

19. 删除方括号内的文字，因为“这样做……不公正”和“特殊情况”的词义过于含糊。

第 4 条第(4)款(b)项

20. 删掉方括号，保留括号内的文字，因为所需的担保金不得超额。

第 5 条

21. 不予支持，因为中国香港现行立法规定，对于某些类别的请求，凡对一船舶按为实施请求提出的诉讼已下达了扣押令或已执行扣押，则不可对任何其它船舶按为实施同一请求提出的诉讼下令扣押令或执行扣押。我们坚持这一点，不主张再次扣押和多次扣押。

第 6 条

22. 本条的提法使法院有权为避免错误或不合理的扣押规定防备性的担保，以此作为扣船的一项条件。某些法律中存在着这种权利。这种规定的好处在于：在有疑问的情况下，或在扣押会被视为一种施加无理压力的手段时，请求人可能因此另作考虑。因此，倘若这项权利所针对的范围超出错误的扣押请求而延至“不合理的”扣押请求，某些利益方，特别是货物请求人可能会提出反对。**对本条予以支持，因其可遏制错误的扣押**。

日 本

［原文：英文］

23. 日本政府保留其对《扣船公约》的最后立场，待三月份举行的外交会议召开时再定。

24. 然而，日本政府目前阶段对扣船公约条款草案提出如下意见：

第 1 条第(1)款

25. 合设专家组内部即存在着分歧观点,无法认定本条款究竟应采取类似 1952 年公约的作法，开列出详尽无遗的海事请求清单，还是应采取较灵活的作法，保留一份不加限定的清单。正如我们已在合设专家组第九届会议上阐明的，日本政府支持本条款应采取一份不加限定清单的作法。

第 2 条第(3)款

26. 本款不应与 1982 年《联合国海洋法公约》相抵触。因此，在不影响其它国际公约有关扣押正在航行的船舶的规则这一条件之下，对本款可予以接受。

约 旦

［原文：英文］

第 1 条第(2)款

27. 约旦政府提出，可把“扣押”界定为：经司法行为(仲裁裁决或法院)的命令，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全措施；这样界定就使之与允许各国诉诸仲裁的其它条款相一致。

肯 尼 亚

［原文：英文］

28. 肯尼亚认为，扣船公约条款草案是对现状的一种改善，因此是朝着正确方向迈出的一步。然而，我们的关注点是，当船舶在港内停泊期间被扣时，得保护港口当局的利益。

29. 我们注意到，公约条款草案第 6 条规定了对被扣船舶的船主和光船承租人的保护。然而，却未提及保护不属扣船当事方的港口当局免受扣船所致后果的影响。

30. 我们的经验是，有时船舶在泊位上被扣，对港口造成诸多的不便，有时甚至无法使用这些泊位。一旦出现这种情况，港口不得不向扣船法院提出挪走船舶的要求，且可能无法向扣船方报销所花费的成本和开支。

31. 因此，我们认为，应有一项保护港口当局的具体条款。这项条款应规定，寻求扣船的请求人应就扣船对港口当局可能引起或可能须支付的任何业务和法律费用提供担保。

墨 西 哥

［原文：西班牙文］

一般意见

32. 我们建议，西班牙文本中“mortgage”一词改为“hipoteca Marítima”。英文本中应解释“mortgage”的含义，因为该词为多义词。

33. 文件多处用了主观性质的表达法。这些表述应予删除，改用客观标准。

第 1 条

34. 墨西哥政府认为，定义中应采用兼容两种提议的办法。其中既应有定义和示例型的非封闭清单，也应列出可引起扣船的各种可能的请求；此条末句应规定允许将来纳入原先未设想到的请求理由。

35. 第 1 条第 1 款拟议案文如下：

> “1. ‘海事请求’系指任何有关下列情况的请求：[沿用(a)至(v)项清单，英文用语‘mortgage’改为‘hipoteca Marítima’]……
>
> 以上定义不影响考虑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其他请求，也不影响考虑与任何船舶的抵押权或海事请求或同一性质的应登记债权有关或由此产生的任何除已提及的请求之外的其他请求。”

36. 此款(h)项重复(a)项，应删去。货物和行李运输属于据以使用船舶的合同范围，此种合同有时称为“船舶营运”合同。

37. 第 2 款：出于法律用语上的技术原因，我们对此款提出如下新的、倾向于从正面加以规定的行文：

> “‘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防备性措施。然而，虽有以上定义，但扣押船舶不得是出于执行或履行法院判决、仲裁裁决或其他应执行文书：此类情况应按情节分别实施对船舶的收缴或没收。”

第 2 条

38. 联系 1969 年《维也纳条约法公约》采用的定义，将(英文)“contracting State”一词改为“State party”。全文均应作此改动。

39. 提议第 3 款采用新的案文，在其中吸收国家管辖区概念，明确提及任何国家对之充分行使本国主权的领水。此款案文如下：

“即使对沿岸国管辖区域内准备开航或正在航行的船舶也可扣押。”

第 3 条

40. 墨西哥政府认为，此条文字含混。它认为西班牙文“gestor”一词(英文的“manager”)应改为“operador”，而(b)项“naviero”(英文的“operator”)应紧接“owner”一词。修改后案文如下：

“对船舶所有人、经营人或光船承租人提出的请求，除(a)项提到者外，由扣押请求地国法律承认的船舶优先权担保；或”

41. 联合王国的提议就本条第 1 款(a)(c)两项而言是可以接受的，但这样(b)项就会多余。

第 4 条

42. 关于释放以及本条第 2 款和第 4 款(b)项，墨西哥政府认为，方括号中的“但价值不应超过船舶的价值”一语应删去，但是，按照关于石油污染损害的 1969 年议定书和关于建立赔偿基金的 1971 年议定书，如果一船舶所有人成为需赔偿在一国境内造成损害的事件的当事人，他可以限定自己的赔偿责任。

43. 此外，关于建立基金的 1971 年公约(也称 1992 年公约)为事故赔偿规定了一些上限；据以确定这些上限的是各种假设情况(由于自然灾害、疏忽等造成的损害)。最后，上述各公约无一规定事件或事故中的船舶所有人的赔偿责任可超过船舶价值。

44. 鉴于上述各点，墨西哥不能同意保证对本国商船造成的损害支付超出上述公约所定上限的赔偿额。

45. 关于第 4 款(a)(b)两项方括号内的行文，墨西哥认为宜如脚注 7 所述增加“就同一请求”等字。墨西哥还建议删去“但这样做导致不公正的特殊情况除外”一语；这个短语含有主观性质的用词，因此，墨西哥政府建议改为较确切的法律用语。

第 5 条

46. 墨西哥政府认为，象目前在订的公约这样的法律文书不应有任何含混的余地。因此，第 1 款(c)项中的“合理的原因”和“合理的措施”这两种提法是不可接受的。

第 6 条

47. 如同第 5 条一样，本条第 1 款(a)项方括号中的“或不合理”等字看来是一种主观标准，不应在这样的案文中出现。因此，墨西哥政府提议将其删去，仅用“扣押是错误的”这一提法即可。

第 7 条

48. 无意见。

第 8 条

49. 墨西哥政府认为，本条第三款应自成一条，因为它并不象本条其余部分一样指公约的适用，而是涉及这个文书第 3 条提及的船舶优先权问题。因此，建议新增一条(第 8 条之二)。

第 9 条

50. 无意见。

B 部 分

(f) 条

保存人

51. 墨西哥政府提议此文书的保存人为联合国秘书长。

荷　兰

［原文：英文］

一般性意见

52. 海事组织/贸发会议合设政府间船舶优先权和抵押权专家组编写的扣船公约条款草案案文是提议的外交会议期间审议和通过扣船公约的良好基础。专家组若干次会议讨论了该案文，仔细审议了扣船问题。

53. 除了将要在会议期间提出的意见外，荷兰特别就第 2 条第(3)款，扣押的权力，提出下列意见。

第 2 条第(3)款

54. 这项规定在方括号内，现在的行文是：

［(3) 即使对准备开航或正在航行的船舶也可扣押。］

具体而言，荷兰对增加“或正在航行”等字表示关切。不妨回顾合设专家组在筹备期间对该主题进行了一定程度的审议。审议中具体提到 1952 年公约相对应的第 3 条第 1 款并建议保留原案文。

55. 除了对已经在航行中的船舶实行扣押时可能产生的困难和由此可能涉及的安全问题外，这种扣押是否是维护具有私人利益的海事请求的最有效形式也非常值得怀疑。因此，荷兰愿至少支持从该款中删除“或正在航行”等字。

大 韩 民 国

［原文：英文］

第 1 条——定义

56. 第 1 条列出了可据以扣押船舶的 22 种不同类型的请求。1993 年《海上优先权和抵押权公约》也在第 4 条第 1 款列出了可据以提出请求的与优先权和抵押权有关的理由。鉴于两种清单处理非常类似的问题，因此，似宜确保避免两项公约之间发生任何冲突。

第 2 条——扣押的权力

57. 该条第 3 款规定，即使对准备开航或正在航行的船舶也可扣押。然而，大韩民国认为扣押准备开航或正在航行的船舶不可取，因为这样可能会破坏正常商业惯例，影响与请求无关的客户。因此，该款应予删除。

第 7 条——对案件实体问题的管辖权

58. 第 3 款——该款的目的是，防止在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不具有管辖权或拒绝行使管辖权的案件中应请求人的惰性造成长期拖延。

59. 然而，对该条增加下列一项规定似乎是合理的：该国法院可以作出请求人应向主管法院或仲裁法庭——不论是否有管辖权——提起诉讼的时间期限的命令。这将意味着如果该国法院的确具有对案件实体问题的管辖权，它也仍可作出提起诉讼的时间期限命令。给第 7 条第 3 款增加这一规定将补充已有的规定并进一步防止不必要的拖延。

60. 第 4 款——为了加速释放过程和优化执行，第 4 款应该阐明释放命令应由国家法院作出，不得耽误，也不必等待任何其它法律程序，如对案件的听证。

斯 洛 伐 克

[原文：英文]

第 1 条

61. 为了国际法统一和消除不同管辖中的不同解释，我们同意条款草案第 1 条——定义——对“海事请求”措词的规定和给予请求人扣押船舶权利的海事请求清单。考虑到航运方面的未来发展，我们支持该条使用的“诸如”一语，这有助于在执行未列于清单但在将来船舶营运中可能产生并具有海事性质的请求时保持灵活。

第 2 条

62. 第 2 条第 3 款“……或正在航行”一语应理解为补充性的规定，尽管目前尚置于方括号内。由于《公约》不考虑扣押航行中的船舶，把这样做的可能性交给国内法根据《公约》第 6 条来决定，因此我们将支持不在第 2 条案文中列入这一措词的主张。

第 3 条

63. 我们认为，第 3 条第(1)款应包括现草案中的(B)分项，即，将针对船舶所有人、光船承租人、船舶管理人或经营人提出的请求列入其中，但不包括美利坚合众国代表团提议的对定期承租人和航次承租人提出的请求(JIGE (IX)/4)。

斯 里 兰 卡

［原文：英文］

第 3 条(第(1)款)(e)项

64. 该条的规定可限为具有法院依据对船舶所有人或光船承租人提出的“海事请求”作出的判决的情况。

第 7 条第(2)款

65. 该款允许公约缔约方制订规定，允许扣押船舶的法院为“另一国”而拒绝行使管辖权。我们认为，就该拒绝而言，所指的另一国应该限为与海事请求或被扣押的船舶有关的国家，即发生海事请求的国家和船舶登记国。

苏 丹

［原文：阿拉伯文］

船舶营运引起的灭失或损坏

66. 我们认为应该有一脚注，界定港口设备和设施，在仓库内的货物和人。

67. 我们认为这里有不公平的因素，因为这种资产中有些价值甚微。我们认为，应该对赔偿数额规定一个上限(赔偿限额)。

68. 我们认为船舶应指光船租赁而不是空船租赁。

第 2 条：扣押的权力

69. 我们认为过程应该从担保、保护和仲裁机构开始，上述机构失败后再上升到法院，和港口当局(港务长)。

70. 关于船舶“准备开航或正在航行”：我们认为这对货主是不公平的，特别是如果货物系易腐烂物品，如水果和蔬菜，或构成合同主体或属于牲畜运输船或客船的情况。我们认为，担保应该是扣押的替代办法。

正常灭失或损坏

71. 我们认为应该从过失标准的角度来看待自然灭失和损害。

第 4 条第(4)款(b)项(一)目：被扣押船舶的释放

72. 我们认为“以较低者为准”的措词应修改为“以涵盖或符合海事请求者为准”。

第 6 条：对被扣押船舶所有人和光船承租人保护

73. 我们认为租期应该是决策过程中的一个因素。例如，在船舶的租赁即将到期的情况中，扣押船舶将有损于船舶所有人的利益。

一般性评论

74. 与港口有关的条文仅在法院直接扣押的情况下才受影响，而第 55 条则仍然有效。

75. 我们认为应该规定，在扣押期间向船舶提供燃料和食品，可由法院或保护机构及担保机构提供，也可要求代理人对此负责。

76. 博塔马利没有提到为获准航行而提供的担保。这是一个应予增加的细节。

77. 被扣押的船舶移动到安全泊位将降低港口的能力。我们认为如果扣押有可能超过一星期，被扣押的船舶应停泊在外港，受法院保护。

78. 只有针对明确说明最低数额不低于 2,000 美元的请求才应该实行扣押，否则应依据保赔责任担保或由代理提供的保证书释放该船舶。

79. 运送乘客、牲畜和易腐烂、危险或有害货物的船舶的扣押应由单独的条款而不是一般适用的条款加以规定。

泰　国

［原文：英文］

第 1 条——定义

80. 关于第 1 款中“海事请求”的含义，将一般定义条款与列举请求类型示例的不详尽的清单相结合的混合作法较为可取。因此方括号应予取消。(p)项应重新采用“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”的措词。

81. 第 2 款是可以接受的，但“其他应执行文书”的措词需要仔细斟酌。

82. 第 3 至5 款可以接受。

第 2 条——扣押的权力

83. 第 3 款中的“或正在航行”等字应予删除。该问题可留待扣押地法院的法律决定。

第 3 条——扣押权的行使

84. 第 1 款(b)项的方括号应予取消，以便通过扣押执行国家船舶优先权。没有它，国家船舶优先权拥有人的权利会受到第 1 款(e)项造成的限制的影响。

85. 第 1 款(e)项第(二)目的方括号也应予取消。该款指的扣押权取决于个人责任。个人责任包括通过雇用和委托的责任。例如，船舶所有人通常对船长和全体船员的行为负责。当船舶属于航次承租或定期承租时，船长和全体船员尽管服从承租

人支配但仍然是船舶所有人的雇员，这种情况下如果产生请求，个人责任则在于船舶所有人而不是承租人。然而，在光船承租情况中，船长和全体船员是承租人的雇员，船舶所有人对承租人的雇员的行为将不负个人责任。如果在扣押时承租人仍然是光船承租人或已成为船舶的所有人，可以扣押请求所指的船舶。第 1 款(e)项第(一)和第(二)目对个人责任表明了明确立场。针对光船承租人提出请求的人需要在承租期之内执行扣押。当租赁到期时，扣押权即终止，除非承租人成为船舶的所有人。

86. 第 2 款(b)项的方括号也应予取消。作为一般原则，债务人的所有资产都可以被扣押。因此合乎逻辑的做法是允许扣押属于对海事请求负有个人责任的一方的任何船舶，作为对请求所指的船舶的替代。例如，应该允许请求针对的船舶的所有人为租船合同的争端扣押属于承租人的船舶。第 2 款沿用了 1952 年公约的概念，但措词作了修改，以阐明属于请求针对的船舶所有人的任何船舶只有当所有人对请求负有个人责任时才可被扣押，并且，属于光船承租人、定期承租人或航次承租人的任何船舶只有当承租人对请求负有个人责任时才可被扣押。

第 4 条——被扣押船舶的释放

87. 第 2 款中“不应超过船舶的价值”等字应予删除。如果提船舶价值，最终会使法院较重视船舶的价值而不是请求的金额。此外，如果请求金额显然大大高于可扣押的船舶的价值，请求人将不大可能为保证请求得到赔偿而扣押该船舶，因为可以预见从针对被扣押的船舶的执行中获得的赔偿将是不够的。另一方面，如果请求金额并不比船舶现值高出很多，请求人尽管知道最终赔偿(来自强制出售)可能少于请求金额，但为了迫使船舶所有人提出替代担保，可能愿意执行扣押。关于船舶价值的提法也似乎妨碍扣押的“临时措施”和“紧急”性质。该问题应该完全由法院斟酌决定。

88. 第 4 款(a)项中的“但这样做导致不公正的特殊情况除外”等字应予保留，以使法院在处理该问题时有较大的灵活性。

89. 第 4 款(b)项第(二)目应根据有关第 2 款作的评论进行调整。

第 5 条——再次扣押权和多次扣押权

90. 第 1 款(a)项中船舶价值的提法应予删除。

第 6 条——对被扣押船舶所有人和光船承租人保护

91. 该条的原则是可以接受的。然而，第 1 款(a)项和第 2 款(a)项的“不合理”一语应予删除。“错误”的一般含义应已包含“不合理”的含义。使用一个从未在国际上尝试或验证过的新字眼会导致解释方面的争端或问题增多。

第 7 条——对案件实体问题的管辖权

92. 全条可以接受。

第 8 条——适用范围

93. 第 3 款应该成为一条独立的条款，象 1952 年公约中那样。

第 9 条——保留

94. 全条可以接受。

B 部分——最后条款

95. B 条第(1)款中关于作为《公约》生效条件的缔约国数目应该定为 25。

坦桑尼亚联合共和国

[原文：英文]

第 3 条第(2)款

96. 关于第 3 条第(2)款，即允许对受到海事请求的任何其他船舶行使扣押权，我们认为需要做更多的工作改进该条，避免滥用此项权利扣押仅与责任人存在简单的所有权关系的其他船舶。责任人与船舶拥有者之间的关系必须由法律加以确认和十分明确，以避免滥用权利。

第 4 条

97. 第 2 款和第 4 款(b)项第(二)目中的“不应超过船舶的价值”等字应予保留。

第 4 条第(4)款(a)项

98. 关于第 4 条第(4)款(a)项，应该在该条第 4 款(a)项和第 4 款(b)项中的“缔约国中”等字之后加上“就同一请求”一语。

第 4 条第(5)款

99. 我们认为应该重新审查第 4 条第(5)款，以确保在提供担保的情况下能对担保作恰当的确定，避免因提供不适足的担保而需要在以后加以修改。

第 5 条第(1)款(c)项

100. 关于第 5 条第(1)款(c)项，我们认为应该明确规定在何种情况下提供担保以避免不必要的滥用行为。

第 6 条

101. 关于第 6 条第(1)款和第(2)款(a)项，我们认为应该对“不合理”一语加以界定。

第 8 条

102. 关于第 8 条第(1)款，我们同意在“任何”和“缔约国的管辖范围内”之间增加“下述命令的”一语。

103. 关于第 8 条第(3)款，我们愿同意关于该款单独作为一条或作为第 3 条的一部分的建议，视提出该建议的代表团说明的理由而定。

第 9 条

104. 关于第 9 条，保留，我们不赞成缔约国可提出保留的公约，因为保留在一定程度上使公约在可适用性方面失去一定效力。它还会降低适用过程中的统一程度。因此，我们认为应该以删去该条为目的对之加以重新考虑。

B 部分

105. 关于 B 部分的最后条款草案，经研究，我们认为这些条款是多数国际公约中都有的标准条款，因此，我们对这些条款没有什么具体意见要提，因为我们认为这些条款没有什么不妥。

非政府组织

国际港埠协会(港埠协会)

［原文：英文］

106. 世界各地的港口都不愿让被扣押的船舶停靠，因为这些船舶会占用主要舶位数月甚至数年的时间。港口的作业受到阻碍，港口可遭受严重的商业损失。同时，港口使用者的活动和港口吞吐量可受到影响，由此给经济带来不利影响。

107. 此外，船舶代理人经常辞去其职务，船舶和环境的安全和保护措施仅依赖于港口当局的安排。

108. 很遗憾，将提交外交会议的公约草案似乎将这一问题作为请求人和被告方间的商业法协议加以处理。它没有提到这样的事实：对船舶的扣押只能是在第三方即东道港的管区内进行。

109. 草案文本是不全面的，因为它隐示主要问题要留待国内立法和程序立法去解决。这不符合海洋法的普遍性目标。

110. 外交会议成员国应注意到港口的愿望：

- 公约应提到，对船舶的扣押和滞留在港口发生。
- 在船舶所有人违约的情况下，请求人应承担船舶扣押所造成的港口规费和费用。

– 从扣押船舶到释放船舶、续延扣留期或最终强制拍卖船舶的扣留期应有时限。

111. 公约序言中宜提及有必要在国家一级进一步立法，以便保护港口和在地方一级或区域一级涉及的所有其它各方的利益。

112. 在某些国内法中存在这种立法，但在外交会议结束前应在公约序言中以建议的形式使之具有普遍性，以填补公约本身留下的空白。

国际海运联盟(海运联盟)

［原文：英文］

导 言

113. 在编写 1993 年《船舶优先权和抵押权国际公约》(《1993 年优先权公约》)草案和近期编写扣船公约条款草案的会议期间，海运联盟参与并支持了合设政府间船舶优先权及有关问题专家组(合设专家组)的工作。此外，海运联盟已鼓励成员向其各自政府提出建议，呼吁及早批准《1993 年优先权公约》。

114. 海运联盟促请外交会议在审议条款草案时注意以下几点：

– 确保船舶的自由航行对国际贸易至关重要。为此，必须将扣船看作一种非常措施，只应因与船舶营运有关的合理请求才可以使用。如果不在国际上对扣押船舶的权利加以管理，船舶将会因同样的请求受到经常的、有时是任意的扣押，因为它们航行通过的许多法律制度范围都有其自己的、有关扣船的国家规则。

– 《统一有关扣留海运船舶的若干规则的国际公约》(《1952 年扣船公约》)已得到了广泛的国际支持——现有约 75 个缔约国——因而执行海事请求的适用法律在很大程度上已达到统一。

115. 海运联盟准备支持引入一项新的扣船公约，并欢迎将此新文书与《1993 年优先权公约》相统一。然而，我们强烈建议，对已为人熟知和理解的《1952 年公约》的各项规定不应有不必要的背离之处。

116. 海运联盟就条款草案提出下述意见：

第 1 条——定义

第 1 款

117. 海运联盟倾向于一份明确界定的封闭式海事请求清单，以保证确定性并确保扣船为一种非常措施。一份明确界定的封闭式海事请求清单将确保不同法律制度的解释的一致性，从而促进国际上更大的统一。必须保持《1952 年公约》所体现的普通法与大陆法间的折衷办法。根据这一办法，只有因海事性质的请求才可以扣船。一份非封闭式的海事请求清单会导致因非海事性质和/或不太重要的请求而行使扣押权，从而造成不必要的扣船并由此而干扰国际贸易。如果允许因非国际承认的船舶优先权担保的请求而扣船的建议得到接受(见第 3 条 2 款(b)项)，海运联盟将更坚决地反对一份非封闭式的清单。

118. 个别海事请求：

(b) 鉴于有(a)项，我们怀疑(b)项是否必要。

(d) 比照《1993 年优先权公约》第 4 条 2 款(a)项，《1969 年民事赔偿责任公约》和《1996 年危险及有害物质公约》之下的请求应被免除。

(u) 根据《1993 年优先权公约》，登记是承认并执行抵押权、“质权”和债权的一个先决条件。为使《扣船公约》与《1993 年优先权公约》相一致，海运联盟建议(u)项应为：

“对船舶的登记抵押权、登记“质权”或同一性质的**登记**债权”。

第 2 条——扣押的权力

第 3 款

119. 从安全角度看，扣押正在航行的船舶可能是危险的。因此，海运联盟不能支持背离《1952 年公约》第 3 条第(1)款的案文，因而我们认为应删除“正在航行”等字。删除这几个字将不影响国际公法各公约或国内法之下的任何权利。

第 3 条——扣押权的行使

第 1 款(b)项

120. 海运联盟认为，只应因国际承认的船舶优先权担保的海事请求才可扣船。允许因国家船舶优先权担保的请求而扣船将大大增加扣船权。但如果有意寻找折衷办法，海运联盟将准备接受因《1993 年优先权公约》第 6 条“其它船舶优先权”担保的海事请求的扣船权。因此，我们建议此项草案应补充案文，以明确有关的国家船舶优先权满足《1993 年优先权公约》第 6 条的基本要求。此外，关于该项草案的第二行，如果接受《1993 年优先权公约》第 6 条的船舶优先权，海运联盟认为必须将“承认”改成“规定”。“规定”与《1993 年优先权公约》第 6 条相一致。该条规定，“每一缔约国均可按照其法律规定其它船舶优先权……”。正如合设专家组第九届会议所指出的，使用“承认”一词会导致挑选法院地的情况增加，而且不会促进法律的协调。

第 1 款(c)项

121. 为与第 1 条第 1 款(u)项相一致，“可登记”一词应改为“登记”。

第 1 款(e)项(二)目

122. 海运联盟认为，应删除第 3 条第 1 款(e)项(二)目，因为它将准许在允许这样做的管辖区域内判决或强制拍卖并非由对请求负有责任的人所拥有的船舶。

第 4 条——被扣押船舶的释放

第 2 款

123. 海运联盟认为应保留“不超过船舶的价值”等字。然而，我们担心这会被解释为在所有情况下必须提供与船舶价值相等的担保以使船舶获释。所需的最高担保应是船舶限制数额/全球限制额的最低额或者是船舶的价值，当然也不能超过请求的数额。应删除第 4 条(2)款和(4)款(b)项(二)目中的方括号并保留方括号中的文字。第 5 条第(1)款(a)项应按草案保留。

第 6 条——对被扣押船舶所有人和光船承租人的保护

第 1 款

124. 海运联盟认为应删除第 6 条第 1 款(a)项和第 2 款(a)项中的方括号，保留“或不合理”等字。

125. 海运联盟认为目前的公约草案是不平衡的，因为被告必须提供担保才能获得船舶的释放，而请求人未被要求为其可能负有责任的、被告遭受的损失提供任何担保。因此，海运联盟坚决认为，应将第 6 条第 1 款第一行中的“可以”一词改为“应该”。有人表示过担心某些请求人提供担保的能力(例如船员)。然而，这种担心由该款的其余部分解决了，该部分提供了处理这种情况的灵活性。如果请求人提供担保的义务是强制性的而非斟酌确定的，法院将负责确定担保的种类、金额和条件。在引起担心的情况中，这种担保实际是名义上的。

126. 海运联盟将乐于在外交会议上阐述这些意见。

国际海事委员会

[原文：英文]

导 言

127. 统一关于扣押船舶的法律是国际海事委员会给予仔细关注的主题之一。在合设政府间船舶优先权和抵押权及有关问题专家组成立之后，国际海事委员会的观察员参加了该专家组的所有会议。在编写 1993 年《船舶优先权和抵押权公约》草案和扣船公约条款草案的过程中，国际海事委员会通过观察员提供了一切可能的合作和援助。

128. 现在，国际海事委员会愿意在工作的最后阶段提供其合作和援助，正如它为《1993 年优先权公约》所做的一样。为此，国际海事委员会向外交会议提交有关条款草案的下述意见。

129. 意见分为两部分。第一部分是关于实质性问题的意见。随后的第二部分是关于起草问题的意见。

一、实质性问题

第 1 条——定义

第 1 款

序　言

海事请求的清单应是非封闭式还是封闭式。

130. 国际海事委员会建议，通过一个非封闭式的清单是最好的解决办法。封闭式清单源于《1925 年联合王国最高法院(综合)法》第 22 节。根据此法，只有因其中所列的请求才给予海事管辖权。尽管根据规章草案，在扣押权与管辖权间存在联系，因为扣押执行地国法院对请求的实质问题具有管辖权(第 7 条)，但统一规章的主要目的在于管理请求人为其请求获得担保的权利。在限制扣押权的普通法办法与允许扣押债务人的任何资产作为任何请求的担保的大陆法办法之间达成的折衷办法在于将扣船权限于海事性质的请求而不是仅限于某些海事请求，即便在未来也须如此。一份封闭式清单不管准备得如何仔细，也可能是不完全的，也不会保持完全。对载于《1952 年公约》第 1 条第(1)款的清单已做的补充证明了这一点。

登记是否应为抵押权、“质权”和债权的一个条件。

131. 因为根据《1993 年抵押权公约》(及以前各项公约)，登记是承认和执行抵押权、“质权”和债权的一个条件，国际海事委员会建议对扣押权也应如此。如此建议被接受，序言应做如下修订：

(1) “海事请求”系指任何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请求，或与对任何船舶的登记抵押权或“质权”或同一性质的债权有关或由此产生的请求，诸如任何有关下列情况的请求：

132. 有一类请求可能被视为具有海事性质但既未包含在起首部分也未在清单中提及。这些请求产生于建造或修理或购买船舶的融资合同。这些请求是否的确具有海事性质是一个有待讨论的问题。

133. 个别的海事请求

(d) “消除或试图消除”和“预防措施或类似作业”等字似乎是重复相同的概念。在《1969 年民事赔偿责任公约》和《1996 年危险及有害物质公约》中，“预防措施”被定义为“为预防或尽可能减小损害而采取的合理措施”。建议也许可以在此使用此定义，而且“类似作业”的提法是不必要的。

“或第三者蒙受或可能蒙受的损失”等字给人的印象是：所提到的损失是一类新的海事请求，与“清除或试图消除损害［威胁］”等无关。此外，使用“第三者”这种说法的原因不清楚。也许会议可以考虑下述案文：

“由任何人为预防或尽量减小损害包括对环境的损害而采取的措施的费用，［不论］［当］这种请求产生于任何国际公约［、］任何法令或协议，包括因这种措施而蒙受［、］或可能蒙受的损失”。

“使用“不论”(whether)一词而不用“不论是否”(whether or not)的效果是：只有产生于一项国际公约或法令或协议的请求才属于此类请求的范围。如果是这样的话，似乎没有理由使用“不论”一词。“当”(when)在这种情况下可能更适当。“国际公约”后和“蒙受”后的顿号可以删除。

(m) 《1993 年抵押权公约》(第 7 条 1 款)提到了船舶修理者为修理“包括改建”船舶而提出的请求。因为改装和改建不是一回事，建议宜两个词都用。

因此，此项可做如下修订：

(m) 船舶的建造、修理、改装、改建或装备；

(n) 不清楚为何不再提“码头费”。码头费可能包括在(l)中的“服务”项下，但如对此存有任何怀疑，宜插入“包括码头费”等字。

(o) 既然对与船舶有关的保险费的所有请求均在海事请求的各种类别内，似乎没有任何理由只将应为船长、高级船员和其它在编船员支付的社会保险费归为一类海事请求。如此说法被接受，以下案文可兹考虑：

因船长、高级船员和其他在编船员在船上工作而应支付给他们或应为其支付的工资和其它款项，包括但不限于遣返费和社会保险费。

(p) 建议将现有案文改为：“所支付的船舶费用”。事实上，似乎无需指明费用是由哪些人支付的。

(u) 出于针对序言所述的理由，“债权”前面的“可登记”一词应予删除，第(u)项应为：

对船舶的登记抵押权、登记“质权”或同一性质的登记债权。

第 2 款

134. 英文本中使用了“removal of a ship”，而法文本中的用词为“départ d'un navire”。“Départ”一词似乎更可取。如同意此点，“removal” 可换成“departure”。

第 2 条——扣押的权力

一般性意见——何时可以扣船

135. 从该条目前的措词来看，不清楚是否意在规定为取得扣船令仅仅提出请求即可。也不清楚是否请求人必须证明他需要担保，例如因为债务人的财务状况给今后执行裁决带来了不确定性。在这些方面，《1952 年公约》的规定在不同的管辖区域内有过不同的解释。建议所有这些事项都应留待法院地法解决，并为明确起见，应述及可以获得扣船令的情况。第 5 款可重新措词如下：

在不违反本公约规定的情况下，船舶扣押或释放请求地国的法律应决定可以扣押或释放的情况和与此有关的程序。

第 3 款——对准备开航或正在航行的船舶的扣押。

136. 鉴于合设专家组会议期间所做的评论，建议删除此款，是否可以扣押准备开航或正在航行的船舶的问题应留待法院地法来决定。

第 3 条——扣押权的行使

第 1 款

137. 建议应重新考虑载于第 3 条的各项规定在《里斯本草案》和现在的条款草案中的排列顺序。实际上，关于扣押船舶的条件的一般规则就是目前的第 1 款(e)项(一)目。我们认为，如果先列出一般规则，再列出目前载于(e)项(二)目、(c)项、(d)项的规则和关于由船舶优先权担保的请求的特别规定，顺序将更加清楚。

138. 将《1993 年优先权公约》所指船舶优先权纳入(a)项原是为了避免提到该公约。后来，在合设专家组会议上，有代表团建议述及扣押请求地国法律承认的船舶优先权。我们认为这一建议是可取的，因为提及这种优先权将显著促进不打算成为《1993 年优先权公约》缔约国的国家对该公约的批准。

139. 如上述建议被外交会议采纳，在(a)项中重复《1993 年优先权公约》船舶优先权将变得多余，因为如果扣押请求地国是公约的缔约国，则这种优先权显然会被该国的法律所承认。

140. 这样，第 3 条第(1)款将变得不那么繁琐，可以是：

(1) 在下列情况下，可以扣押对其提出海事请求的任何船舶：

(一) 在提出海事请求时拥有船舶的人本人，对该请求负有责任并且在执行扣押时系船舶的所有人；或

(二) 在提出海事请求时为船舶的光船承租人本人，对该请求负有责任并且在执行扣押时系船舶的光船承租人或所有人；或

(三) 请求系依据对船舶的登记抵押权或登记“质权”或同一性质的登记债权；或

(四) 请求系与船舶的所有权或占有有关；或

(五) 对船舶所有人、光船承租人、船舶管理人或经营人提出的请求并由扣押请求地国法律承认的优先权担保。

141. 有必要提出下述意见：

(1) 第 1 款第(二)项(现草案第 1 款(e)项(二)目已作修订，和第 1 款第(一)项一样，增加了“在提出海事请求时”等字。

(2) 鉴于第 1 条第(1)款(u)项述及了登记抵押权、“质权”或债权，在第 3 条第(2)款(a)项中就更有必要提及。根据该项，如果请求由抵押权、“质权”或债权担保，担保所有人就可扣押船舶，即使该船不为债务人所拥有。

(3) 在合设专家组会议上已有代表团明确指出，对扣押请求地国法律的提及包括该国实行的法律冲突规则。

第 2 款——扣押其它船舶的权力

142. 关于该款，出现两个问题：(a) 当责任人是对其提出海事请求的船舶的光船承租人、定期承租人或航次承租人时，是否也可以给予扣押其它船舶的权力，和(b)此种其它船舶的所有人是否仅指登记所有人还是允许找出真正的所有人。

(a) 扣押光船承租人、定期承租人或航次承租人拥有的船舶这一权利作为对包租船舶提出的请求的担保，这是请求人获得担保的唯一方法，因为他不能——除光船承租人外但仅在随后的第 3 款所列的限制范围内——扣押对其提出请求的船舶。

因此，我们认为(b)项中的规定应予保留，方括号应删除。

(b) 《1952 年公约》第 3 条第(2)款规定，如船舶的所有股份为同一个或几个人所拥有，则船舶应被视为由相同的所有人所有。此规定有时被认为是不允许找出真正的所有人。具体而言，法国曾裁定批准扣押由一家不同的公司所拥有的船舶，而这家公司和拥有对其提出海事请求的船舶的公司是由同一人或几个人控制和营运的。该裁定被认为违反第 3 条第(2)款。

该规定未被纳入《里斯本草案》或条款草案。但是，条款草案第 3 条第(2)款可被解释为限制扣押权和禁止指出真正的所有人。

如果外交会议商定该问题应留待国内法解决，并认为第 3 条第(2)款可被做上述解释，则应进行修订以排除做出这种解释的可能性。

在这种情况下，可考虑在(a)和(b)项后补充下面这句话：

船舶是否由对海事请求负责的人所拥有的问题应根据扣押请求地国的国内法裁定。

第 4 条——被扣押船舶的释放

143. 根据《里斯本草案》增加的一条规定，担保金额不应超过船舶的价值。联合王国代表团对该规定提出了批评，指出它可能与适用责任限制公约产生矛盾(根据第 8 条第(6)款，该公约优先于新的《扣船公约》)，因为限制金额可能常常超过船舶的价值。该评论很可能是基于《1976 年公约》第 13 条第(2)款。根据该款，在设立限制基金后，属于基金所代表的人并因可能对基金提出的请求被扣押的船舶可以(在某些情况下应该)被释放。在联合王国提出该评论后，“不超过船舶的价值”等字被列入方括号。

144. 然而，所提关于删除这些字的理由似乎是考虑不周的。实际上，为什么提供与船舶价值相等的担保时应释放被扣押船舶以及为何在设立限制基金后可不扣押船舶，这两者之间不存在任何联系。

145. 在前一种情况下，船舶作为扣押人请求的担保而被扣押。一旦执行担保，扣押人可以获得的金额不能超过船舶的价值。因而，船舶的所有人应有权以等值的其它担保替换船舶。

146. 在设立限制基金的情形下，释放船舶并非是为扣押人的请求提供担保的结果，而是请求人不能对限制基金以外的债务人其它资产执行其请求的结果。如果船舶所有人已通过提供不论多少金额的担保获得船舶的释放，仍会有其它请求人因产生于同一事故或事情的请求而对他提起诉讼。为防止对其船舶和其它资产提出的个别诉讼，他必须开始责任限制诉讼并设立限制基金。只有在设立基金后，才可以在《责任限制公约》第 11 条列出的情况下释放担保。

147. 因此，为释放被扣押船舶而提供的担保与限制基金是完全不相干的，关系到不同的利益。

第 5 条——再次扣押权和多次扣押权

第 1 款

148. 如第 7 条第(1)款一样，该款序言应提及提供担保以防止扣船的情况。因此，序言可做如下修订：

(1) 如在任何国家中船舶已经被扣押以担保海事请求或已提供担保以防止扣船或使船舶获释，则此后该船不应再次被扣押或因同一海事请求而被扣押，但下述情况除外：

第 2 款

149. 为明确该款用于规定多次扣押的情况，目前的案文前应有类似于第(1)款的序言。此外，应提及这种情况，即船舶已被扣押并且在请求扣押其它船舶时仍被扣押。为此，该款可重新措辞如下：

(2) 在任何国家，如某一船舶已经被扣押以担保海事请求或已提供担保以防止扣押该船或使之获释，在不同情况下将因同一海事请求而被扣押的任何其他船舶，不应被扣押，但下述情况除外：

(a) 未提供担保以使前一被扣押的船舶获释，或该船的价值小于请求的数额；或

(b) 就同一海事请求已获得的担保在性质或金额上不适当；或

(c) 本条第(1)款(b)或(c)项的规定可适用。

第 6 条——对扣押船舶所有人和光船承租人保护

150. 第 6 条的标题提到所有人和光船承租人。因此，用意似乎是将所有人和光船承租人看成提供担保的受益人，尽管此条案文未提到光船承租人。然而，我们认为在某些管辖范围内，除光船承租人以外的人可有权获得保护，例如定期承租人。因此，建议将目前标题改为较一般性的标题，诸如：“对错误扣押的责任”或者如果在第 1 款(a)项和第 2 款(a)项中保留“或不合理”等字，可改为“对错误或不合理扣押的责任”。

第 1 款

151. 第(1)款(a)项和第(2)款(a)项中的“或不合理”等字被放在方括号内，因为有代表团反对，认为根据(a)项，这一提法将使法院可以要求请求人提供担保，根据第 2 款(a)项，法院可以裁定请求人在未明确界定性质的情况中的责任。

152. 我们认为，存在不属于错误扣押概念的情况，但在这些情况下有理由要求担保和评估规定的违约偿金。例如，对所有人的清偿能力没有任何怀疑或无需扣船来防止船舶优先权的消失就属这种情况。

153. 必须提请注意一个事实，即在任何情况下，法院在要求提供担保和损害清偿方面将有完全的自由，因为在(a)和(b)项提及的情况前有“包括但不限于下述情况可能……造成的损失或损害”等字。

第 2 款

154. 在合设专家组第九届会议上，有代表团提出，第 6 条第 2 款中也应提及提供担保以防止扣押的情况。这种说法是正确的。实际上，如果担保数额过多，在这种情况下也可发生损失。

155. 因此，此款可做如下修订：

(2) 扣押执行地国或防扣押担保地国的法院应具有判定请求人对由此造成的损失或损害的责任(如果有的话)的管辖权，包括但不限于下述情况可能造成的损失或损害：

(a) 扣押是错误或不合理的；或

(b) 要求并获得了过多的担保。

第 7 条——对案件实体问题的管辖权

156. 第(5)款中“正当法律程序”等字的含义在一些管辖范围内可能不会被清楚地理解。因此，建议使用《1969 年民事赔偿责任公约》第 10 条第(1)款所采用的表达方式：“适当通知和为自己辩护的公平机会”。因此，第 5 项应作如下修订：

如在按本条第(3)款规定的期限内提起了诉讼，或在没有此种规定时向另一国家的主管法院或仲裁法庭提起了诉讼，则除了被告未得到这种诉讼的适当通知和为自己辩护的合理机会的情况外，由此产生的有关被扣押的船舶或为防止扣押或使船舶获释而提供的担保的任何最后决定，应得到承认和执行。

第 8 条——适用范围

第 1 款

157. 需加考虑的一个问题是，应否重申如下原则：悬挂非缔约国国旗的船舶也可出于缔约国法律允许可因之押扣船的任何请求予以扣押，无论是否为海事请求。

158. 1952 年《扣船公约》第 8 条第(2)款规定，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。由于从中并不能清楚地看出，这是否意味着，只要悬挂非缔约国国旗的船舶也可因法院地法许可扣船的请求而被扣，公约作为一个整体即适用于此类船舶，里斯本草案第 8 条第(1)款一般性地规定，公约适用于任何海船，不论船舶是否悬挂一缔约国的国旗，而这一规定已为合设专家组所采纳。

159. 如果会议决定，对悬挂缔约国国旗和悬挂非缔约国国旗的船舶给予完全平等待遇可能会减少一种激励批准的因素，因而不是正确的办法，那么也可以恢复《扣船公约》第 8 条第(2)款的规定，将条款草案第 8 条第(1)款修正如下：

(1) 本公约应适用于：

(a) 缔约国管辖范围内悬挂一缔约国国旗的任何海船；

(b) 缔约国管辖范围内悬挂一非缔约国国旗的任何海船，但有一项例外，即虽有第 2 条第(2)款的规定，任何此类船舶可出于第 1 条第(1)款所列请求以外此一缔约国法律允许可据以扣船的任何请求被扣押。

如果采用这一修正，第 9 条就是多余的了。

第 3 款

160. 本款规定与公约的适用无关，建议将此款移至另一条。

二、文字意见

第 2 条

第 1 款

161.. “或经……(授权)”似属多余。建议删除，使案文改为：“只有执行扣押的缔约国的法院授权……”。

第 2 条第(4)款、第 3 条第(1)款(b)项、第 3 条第(1)款(e)项(一)和(二)目及第(2)款、第 3 条第(3)款、第 6 条第(2)和(3)款及第 7 条第(1)、(2)、(3)和(6)款

162. 关于扣押，第 2 条第(4)款、第 3 条第(1)款(e)项(一)和(二)目及第(2)款、第 6 条第(2)和(3)款中使用的是“effected”一词，而第 7 条第(1)、(2)、(3)和(6)款中使用的是“made”。建议在整个案文中使用同一个词。

163. 同样，在本款中使用的是“applied for”，而第 3 条第(1)款(b)项使用的是“requested”，第 3 条第(3)款使用的是“demanded”。就此而言，整个案文中应使用同一个词。

第 3 条

第(3)款

164. “判决或强制”(拍卖)似乎是同一概念的两次重复。建议删去“判决或”的字样。

第 6 条

第(1)和(2)款

165. 第(1)和(2)款中的措词不同。第(1)款中实际上使用的措词是“……可能对被告造成的……”，而第(2)款中的措词是“……可能造成的……”，看来后一种措词较好。

166. 因此，第(1)款可修改如下：

(1) 作为扣押船舶或允许维持已执行的扣押条件，法院可根据法院决定的条件，要求请求扣押或已获准扣押船舶的请求人提供某一种类和某一金额的担保，以补偿扣押可能造成的可能应由请求人负责的任何损失，包括但不限于下述情况可能造成的损失或损害。

167. 这样的措词将避免指明受损失者的必要。在这一上下文中，“被告”看来不是恰当的用词。“被告”是请求人对之提起诉讼的人，在可下令担保损害之时，关于是非曲直的审理很可能还没开始。而且，除“被告”以外的人也可能有权得到第6条下的保护。

第 8 条

168. 或许用“Scope of application”作为标题较好。

国际船舶供应商协会(ISSA)

［原文：英文］

169. 为审议修订 1952 年《海船扣押公约》(扣船公约)的提案而于明年 3 月举行的外交会议将标志着海事组织/贸发会议合设专家组(JIGE)多年工作的顶峰，这些工作包括起草了 1993 年《船舶优先权和抵押权公约》(优先权和抵押权公约)，这一公约没有得到支持，在经过 5 年之后，现在仅得到四个国家的批准。

170. 在这种情况下，如果外交会议不重议和修改合设专家组的某些提案，就存在着与得到海事国家广泛接受的一项已有公约发生矛盾和混淆的危险。具体而言，在公约修订本第 3 条中引入除非扣船时的所有人即为信贷时的所有人，否则请求人必须有船舶优先权方能扣押海船的规定，这造成重大关注。

171. 事实上，1952 年《海船扣押公约》的法理源于债权人在债务人不按商定条件付款时扣押财产的一般性权利。这一法理适用于扣押权的全部分支，得到了 1952 年扣船公约的承认，该公约规定，任何海事请求人有权扣押船舶直至得到与船舶资产值相抵的全额付款。

172. 在拟订 1993 年《船舶优先权和抵押权公约》时，曾经尝试让收回所欠款项的运作有一种与之完全不同的权利。其中确认，如债务人资金不足，无法偿债，主要的债权人就需要得到保护，因此，在法院“保证通知之下”拍卖船舶时，必须有一种议定的特权排列制度，落实办法是，赋予船舶优先权一项权利，将这一权利排在优先位置。

173. 因此，在船舶供应商需要保全船舶资产价值的一般性原则与赋予船舶优先权拥有者的特权之间就发生了分歧。

174. 在 1952 年扣船公约第 3 条的拟订修正案中，这一分歧表现得最为突出，其中对第 1 条界定的有权提出海事请求的人和有船舶优先权的人加以区别对待。如果允许有这种区别，一项重大国际公约的范围就会出现漏洞。

175. 任何国际公约的成功取决于普遍的协商一致。而这正是 1952 年扣船公约所具有的。拟议的第 3 条修正案将是歧视性的，会在海事法中造成混乱。在缔约国按照 1993 年《船舶优先权和抵押权国际公约》的规定赋予船舶优先权时尤其会发生这种情况，等于是说，债权人在有的国家有扣押船舶权，在另一些国家却没有。

176. 对于尽管按照 1993 年《船舶优先权和抵押权公约》可能没有船舶优先权，但在扣船后却发现船东公司的名称已被改换(这是企图躲帐的船东常用的办法)的弱小请求人来说，这一修正案尤其不公平。由于这种情况的发生，他就无法行使收回债务的合法权利，而雪上加霜的是，按照扣船公约修正案第 6 条的新规定，他还可能因不当扣押而蒙受损害。

177. 看来，外交会议的意图不是要认可这种情况，因为在合设专家组的多次会议上都保证说，不会对 1952 年扣船公约做大的改动，修订仅限于用语，以便使之与 1993 年《船舶优先权和抵押权公约》相一致，而且只是在后一公约表明显然合乎缔约国的需要时才会这样做。

178. 国际船舶供应商协会向缔约国代表强烈表示，不做实际修改的承诺应当兑现，对第 3 条的拟议修正案应当撤消，像 1952 年海船扣押公约那样，把充分的扣船权利留给有海事请求权的人，对船舶优先权不加任何规定。

179. 另外还有一点，拟议草案中 B 部分的“生效”条款必须具体说明，其生效取决于 1993 年《船舶优先权和抵押权公约》得到所需数目缔约国的批准，在对 1952 年扣船公约修订本的任何修改可在国际法中适用以前，它本身“保持有效”。

政 府 间 组 织

联合国欧洲经济委员会(欧洲经委会)

［原文：英文］

180. 欧洲经济委员会成员国的政府于 1965 年通过了一项关于内河航行船舶登记的公约，公约附有两项议定书：关于内河航行船舶对物权的第 1 号议定书和关于内河航行船舶扣押和强制拍卖的第 2 号议定书(E/ECE/579-E/ECE-TRANS/540,随附副本)。目前有效的这两项议定书与 1993 年《船舶优先权和抵押权公约》及新的扣船公约草案处理的问题相同，尽管涉及的完全是内河航行船舶。

181. 我们知道，未来的这一联合国/海事组织文书是期望用于海船的。例如，草案第 2 条第(2)款规定，“只能因**海事**请求而不能因任何其他请求扣押船舶”。

182. 在这方面，我认为联合国/欧洲经委会第 2 议定书中使用的“内河航行船舶”和扣船公约草案中的“船舶”这两种用语有可能会引起混乱，尤其是在涉及到所谓**“海河混航船舶”**时。

183. 因此我建议，为了避免这两项文书相互重叠的可能，调整公约草案的案文，清楚地表明在每一具体情况中应适用这两个制度中的哪一个，我认为这可帮助各国政府执行未来的文书。

联合国粮食及农业组织(粮农组织)

［原文：英文］

184. 粮农组织支持为了保证海事请求而可扣押海船的原则。粮农组织尤其关心的请求是这一原则中提到的“因船长、高级船员和其他在编船员在船上工作而应支付给他们的工资和其他款项，包括遣返费和应为其支付的社会保险费”。

185. 粮农组织的负责任的渔业行为守则”列明了所有渔业的养护、管理和发展应予遵守的原则和国际标准。其中第 8 条含有与拟议公约相关的下列规定：

“8.28 船旗国应促进渔船所有人和承租人加入保险。渔船所有人和承租人应有充分的保险覆盖以保护此类船舶的船具及其利益，赔偿第三方的损毁，并保护自身利益。

8.29 船旗国应当确保船员的遣返权益，同时考虑到 1987 年《海员遣返公约》(修订本)(第 166 号)规定的各项原则。”

186. 粮农组织认为，拟议的这一公约将有助于这些规定的执行。粮农组织支持所拟订的，列有海事请求详尽清单的第 1 条第(1)款草案。

187. 关于公约草案第 1 条第(2)款，粮农组织提请注意《联合国海洋法公约》第 73 条，其中提及，沿海国在行使管理专属经济区的生物资源的主权权利时，有权扣押船舶，粮农组织认为，此种扣押应在第 1 条第(2)款中加以排除。具体地说，必须确保沿海国根据海洋法第 73 条第 1 款采取措施的权利不受损害。另外，第 73 条第(2)款还规定，”被扣的船只及其船员在提出适当的保证书或其他担保后，应迅速获得释放”。

188. 确保拟议的公约不会影响到这项规定十分重要。我们建议，公约草案就此做出明示规定。对于《联合国海洋法公约》中涉及“扣押”，但又不在现拟公约草案范围内的规定，或许最好的保障办法是增加一个新的条款，说明本公约不影响《联合国海洋法公约》有关扣船的规定。

189. 如果粮农组织能够帮助草拟案文解决这些问题，我们将乐于提供进一步的协助。

-- -- -- -- --