

联合国/国际海事组织



扣船问题外交会议



Distr.
GENERAL

A/CONF.188/5
19 July 1999
CHINESE
Original: ENGLISH

联合国/国际海事组织扣船问题外交会议报告

1999年3月1日至12日

在日内瓦万国宫举行

目 录

<u>章 次</u>	<u>页 次</u>
一、外交会议最后文件.....	3
1999 年国际扣船公约.....	8
二、拟订和通过扣船公约.....	18
三、组织事项.....	24
 <u>附 件</u>	
出席情况.....	27

联合国/国际海事组织扣船问题 外交会议最后文件

1. 联合国大会在 1997 年 12 月 18 日的第 52/182 号决议中核可召开一次外交会议，审议并通过一项扣船公约。
2. 联合国/国际海事组织扣船问题外交会议于 1999 年 3 月 1 日至 12 日在日内瓦召开。
3. 下列国家的代表参加了会议：阿尔及利亚、安哥拉、阿根廷、澳大利亚、白俄罗斯、比利时、贝宁、巴西、保加利亚、布隆迪、喀麦隆、加拿大、智利、中国、哥伦比亚、科特迪瓦、克罗地亚、古巴、塞浦路斯、丹麦、多米尼加共和国、厄瓜多尔、埃及、萨尔瓦多、爱沙尼亚、埃塞俄比亚、芬兰、法国、加蓬、冈比亚、格鲁吉亚、德国、加纳、希腊、几内亚、海地、洪都拉斯、匈牙利、印度、印度尼西亚、伊朗伊斯兰共和国、伊拉克、以色列、意大利、日本、肯尼亚、拉脱维亚、黎巴嫩、利比里亚、立陶宛、马达加斯加、马耳他、马绍尔群岛、毛里塔尼亚、墨西哥、摩纳哥、摩洛哥、莫桑比克、荷兰、尼日利亚、挪威、巴基斯坦、巴拿马、秘鲁、菲律宾、波兰、葡萄牙、大韩民国、罗马尼亚、俄罗斯联邦、塞内加尔、新加坡、斯洛伐克、斯洛文尼亚、南非、西班牙、斯里兰卡、苏丹、瑞典、瑞士、阿拉伯叙利亚共和国、泰国、特立尼达和多巴哥、突尼斯、土耳其、乌克兰、阿拉伯联合酋长国、大不列颠及北爱尔兰联合王国、坦桑尼亚联合共和国、美利坚合众国、乌拉圭、越南、也门。
4. 国际海事组织联系成员中国香港特别行政区和澳门派观察员参加了会议。
5. 下列政府间组织派观察员参加了会议：阿拉伯劳工组织、非洲统一组织、美洲国家组织、伊斯兰会议组织、政府间国际铁路运输组织。
6. 下列非政府组织派观察员参加了会议：普通类：国际商会、国际自由工会联合会、联合国协会世界联合会；特别类：国际船舶供应商协会、国际港埠协会、拉丁美洲航行法与海洋法协会、国际海运联盟、国际海事委员会、国际集装箱出租商协会、伊比利亚 - 美洲海事法学会、国际保障和赔偿协会组织、国际自然及自然资源保护联盟。

7. 会议选举主席团成员如下:

会议主席: 朱曾杰先生 (中国)

会议副主席: 伊达·巴里诺娃女士 (俄罗斯联邦)

马克·戈蒂埃先生 (加拿大)

米科拉·马伊麦斯库尔先生 (乌克兰)

马赫穆德·巴海·埃尔丁·伊卜拉欣·纳斯拉先生 (埃及)

埃拉迪奥·培尼亚洛萨先生 (巴拿马)

路易吉·罗韦利先生 (意大利)

L. K. 谢里先生 (新加坡)

总报告员: 瓦尔特·德萨莱唐先生 (巴西)

8. 会议设立了主要委员会、起草委员会和全权证书委员会。

主要委员会

主席: 贡布里先生 (挪威)

成员: 不限名额

起草委员会

主席: 小马尔科姆·J. 威廉斯先生 (美利坚合众国)

核心成员: 阿尔及利亚、阿根廷、比利时、中国、科特迪瓦、克罗地亚、丹麦、埃及、法国、冈比亚、德国、加纳、立陶宛、墨西哥、俄罗斯联邦、西班牙、斯里兰卡、突尼斯、土耳其、大不列颠及北爱尔兰联合王国、美利坚合众国。

全权证书委员会

主席: 萨玛·佩依曼女士 (澳大利亚)

成员: 澳大利亚、贝宁、巴西、中国、海地、莫桑比克、菲律宾、俄罗斯联邦、美利坚合众国。

9. 会议秘书处包括下列官员: 贸发会议秘书长鲁本斯·里库佩罗先生; 执行秘书、贸发会议发展和贸易效率服务设施司司长让·古伦里安先生; 副秘书长、

海事组织法律事务和对外关系司司长罗萨里·巴尔金夫人；海事组织高级副司长莫尼卡·姆巴涅弗夫人；海事组织高级法律干事阿古斯丁·布兰科-巴赞先生；贸发会议贸易效率服务设施司法律股股长马赫恩·法赫弗里女士；贸发会议贸易效率服务设施司法律干事卡洛斯·莫莱诺先生；贸发会议高级法律干事埃里克·克里斯皮尔斯先生；会议秘书、贸发会议的阿维尼·贝赫南先生；会议副秘书长、贸发会议的卡尔马·登今先生。

10. 作为工作基础，会议收到了贸发会议和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编写的扣船公约条款草案¹、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²。会议通过了议事规则³和议程⁴。

11. 会议在会议报告⁵所记录的议事基础上确定了《1999年国际扣船公约》的案文。

12. 会议于1999年3月12日通过了公约的案文。公约将自1999年9月1日至2000年8月31日(内含该日)在纽约联合国总部开放供签署。

¹ TD/B/IGE.1/5。

² A/CONF.188/3 和 Add.1-3。

³ A/CONF.188/2。

⁴ A/CONF.188/1。

⁵ A/CONF.188/5。

本最后文件的阿拉伯文、中文、英文、法文、俄文和西班牙文本具有同等效力。
本最后文件的正本应交存联合国秘书处档库。一九九九年三月十二日于日内瓦。

会议主席

朱曾杰

贸发会议秘书长

R. 里库佩罗

会议执行秘书

J. 古伦里安

会议副执行秘书

R. 巴尔金

贸易效率服务设施司法律股

M. 法赫弗里

高级法律干事

E. 克里斯皮尔斯

会议秘书

A. 贝赫南

下列代表在本最后文件上签字，以资证明。

所派代表在本最后文件上签字的国家是：阿尔及利亚、阿根廷、澳大利亚、比利时、贝宁、巴西、喀麦隆、加拿大、智利、中国、哥伦比亚、科特迪瓦、克罗地亚、古巴、丹麦、厄瓜多尔、埃及、萨尔瓦多、爱沙尼亚、芬兰、法国、加蓬、冈比亚、德国、加纳、希腊、几内亚、海地、洪都拉斯、印度尼西亚、伊朗伊斯兰共和国、意大利、日本、拉脱维亚、利比里亚、立陶宛、马达加斯加、马耳他、马绍尔群岛、墨西哥、摩纳哥、莫桑比克、荷兰、尼日利亚、挪威、巴基斯坦、巴拿马、秘鲁、菲律宾、葡萄牙、大韩民国、罗马尼亚、俄罗斯联邦、新加坡、斯洛伐克、西班牙、斯里兰卡、苏丹、瑞典、瑞士、阿拉伯叙利亚共和国、泰国、突尼斯、土耳其、乌克兰、大不列颠及北爱尔兰联合王国、坦桑尼亚联合共和国、美利坚合众国、越南。

1999 年国际扣船公约

本公约各缔约国，
确认宜促进世界海运贸易的协调、有序发展，
确信需要制订一项反映相关领域最新发展情况的实现国际统一的扣船法律文
书，

兹协议如下：

第 1 条

定 义

为本公约的目的：

1. “海事请求”指以下一种或一种以上事由引起的请求：
 - (a) 船舶运行引起的灭失或损坏；
 - (b) 与船舶营运直接有关的人身伤亡，不论发生在陆上或水上；
 - (c) 救助作业或任何救助协议，如适用，包括在船舶本身或其货载构成环境损害威胁时对船舶实施的救助所产生的任何特殊赔偿；
 - (d) 船舶对环境、海岸或有关利益方造成的损害或损害威胁；为预防、尽可能减少或消除此种损害而采取的措施；此种损害的赔偿；为恢复环境而实际采取或准备采取的合理的措施的费用；第三方因此种损害而蒙受或可能蒙受的损失；以及与本项所指的性质类似的损害、费用或损失；
 - (e) 与起浮、清除、收回或摧毁沉没的、成为残骸的、搁浅的或放弃的船舶或使之无害有关的费用或开支，包括与起浮、清除、收回或摧毁仍在或曾在该船上的任何物件或使之无害有关的费用或开支，以及与维护放弃的船舶和维持其船员有关的费用或开支；
 - (f) 有关船舶的使用或租用的任何协议，不论载于租船合同或其他协议；
 - (g) 有关船舶载运货物或旅客的任何协议，不论载于租船合同或其他协议；

- (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、管理、维护或维修而向其提供的物品、材料、给养、燃料、设备(包括集装箱)或服务;
- (m) 船舶的建造、改建、修理、改装或装备;
- (n) 港口、运河、码头、港湾及其它水道规费和费用;
- (o) 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它款项, 包括应为其支付的遣返费和社会保险费;
- (p) 为船舶或船舶所有人支付的费用;
- (q) 船舶所有人或光船承租人应支付或他人为其支付的船舶保险费(包括互保会费);
- (r) 船舶所有人或光船承租人应支付或他人为其支付的任何与船舶有关的佣金、经纪费或代理费;
- (s) 有关船舶所有权和占有的任何争议;
- (t) 船舶共有人之间有关船舶的使用或收益的任何争议;
- (u) 对船舶的抵押权或“质权”或同样性质的权利;
- (v) 因船舶买卖合同产生的任何争议。

2 “扣押”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, 但不包括为执行或履行法院判决或其他可执行文书而扣留船舶。

3 “人”指任何个人或合伙或无论是否有法人资格的任何公共或私人团体, 包括国家或其任何组成机构。

4 “请求人”指提出海事请求的任何人。

5 “法院”指国家的任何主管司法机关。

第 2 条

扣押的权力

1. 只有实施扣押的缔约国的法院依职权才能扣押船舶或释放被扣押的船舶。
2. 船舶只能因海事请求而不能因任何其它请求被扣押。
3. 为获得担保，可以扣押船舶，即使根据有关合同中的管辖权条款或仲裁条款或其他条款，引起扣船的海事请求应由非扣船实施地国审理，或应付诸仲裁或应适用另一国家的法律。
4. 在不违反本公约规定的情况下，有关船舶的扣押或释放的程序，应受扣船实施地国或扣船请求地国法律的制约。

第 3 条

扣押权的行使

1. 在下列情况下，允许扣押对其提出海事请求的任何船舶：
 - (a) 在海事请求发生时拥有船舶的人对该请求负有责任，并且在实施扣押时仍是该船的所有人；或
 - (b) 在海事请求发生时船舶的光船承租人对该请求负有责任，并且在实施扣押时是该船的光船承租人或所有人；或
 - (c) 请求是依据对船舶的抵押权、“质权”或同样性质的权利；或；
 - (d) 请求与船舶的所有权或占有有关；或
 - (e) 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根据扣船请求地国法律规定或产生的船舶优先权担保。
2. 对于在实施扣押时对海事请求负有责任并且在发生请求时为下述者拥有的任何其他船舶，也允许扣押：
 - (a) 对其发生海事请求的船舶的所有人；或

(b) 船舶的光船承租人、定期承租人或航次承租人。

本规定不适用于有关船舶的所有权或占有的请求。

3. 虽有本条第 1 和 2 款的规定，但对于并非对请求负有责任的人所拥有的船舶也允许扣押，其条件是在根据扣船请求地国的法律，就对该请求作出的判决可以通过对该船的司法变卖或强制变卖执行。

第 4 条

被扣押船舶的释放

1. 被扣押的船舶应在以令人满意的方式提供充分的担保后予以释放，但船舶因第 1 条第 1 款(s)项和(t)项所列的任何海事请求而被扣押的情况除外。在此种情况下，法院可允许占有船舶的人在提供充分担保后继续经营该船，或可以其他方式处理该船在扣押期间的营运。

2. 在各当事方对担保的充分性和方式未达成一致时，法院应决定其性质和金额，但金额不应超过被扣船舶的价值。

3. 请求以提供担保释放船舶，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利的放弃。

4. 如果船舶在一非缔约国被扣押，而在一缔约国就同一请求为该船舶提供担保但仍未被释放，则该缔约国法院在收到申请后应下令释放该担保。

5. 如在一非缔约国中船舶因提供了令人满意的担保而被释放，应下令释放在缔约国中就同一请求提供的任何担保，但限于在两国中提供的担保总额超过以下数额的部分：

(a) 船舶因之被扣押的请求额，或

(b) 该船的价值，

此二数额以较低者为准。但是，除非在一非缔约国中提供的担保能为请求人实际获得并可自由转让，否则不应下令释放该担保。

6. 在按本条第 1 款提供担保后，提供此种担保的人可随时向法院申请减少、变更或取消该担保。

第 5 条

再次扣押权和多次扣押权

1. 如在任何国家中船舶已经被扣押并释放，或已经为该船提供了用于保全海事请求的担保，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：

- (a) 就同一海事请求已提供的关于该船舶的担保在性质或金额上不适当，但条件是担保的累计金额不得超过船舶的价值；或
- (b) 已提供担保的人不能或有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：
 - (一) 请求人根据合理的原因提出申请或予以同意；或
 - (二) 请求人无法采取合理的措施阻止释放。

2. 对同一海事请求在不同情况下将被扣押的任何其他船舶，不应被扣押，但下述情况除外：

- (a) 就同一海事请求已提供的担保在性质或金额上不适当；或
- (b) 本条第 1 款(b)或(c)项的规定可适用。

3. 就本条而言，“释放”不包括任何非法释放或从扣押中逃脱。

第 6 条

对被扣押船舶所有人和光船承租人的保护

1. 作为扣押船舶或允许维持已实施的扣押的条件，法院可要求请求扣押或已获准扣押船舶的请求人按法院自定条件提供某一种类和某一金额的担保，以补偿扣押可能对被告造成并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对该被告造成的损失或损害：

- (a) 扣押是错误或不公正的；或
- (b) 要求和提供的担保过多。

2. 扣船实施地国的法院在请求人对扣押船舶造成的损失或损害负有责任时，应具有判定此种责任程度的管辖权，包括但不限于下述情况可能造成的损失或损害：

- (a) 扣押是错误或不公正的；或
- (b) 要求和提供的担保过多。

3. 如存在本条第 2 款规定的请求人责任，责任的决定应适用扣船实施地国的法律。

4. 如由另一国家的法院或由仲裁庭按第 7 条的规定来裁决案件的实体问题，则在作出该裁决前可中止有关本条第 2 款规定的请求人责任的诉讼程序。

5. 如按本条第 1 款提供了担保，则提供此种担保的人可随时请求法院减少、变更或取消该担保。

第 7 条

对案件实体问题的管辖权

1. 扣船实施地国法院或用以使船舶获释的担保的提供地国法院，应具有审理案件实体问题的管辖权，但各当事方有效地约定或已经有效地约定将争议提交接受管辖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，扣船实施地国法院或用以使船舶获释的担保的提供地国法院，可拒绝行使该管辖权，只要该国法律允许此种拒绝并且另一国的法院接受管辖权。

3. 如果扣船实施地国法院或用以使船舶获释的担保的提供地国法院：

- (a) 不具有对案件实体问题的管辖权；或
- (b) 按本条第 2 款的规定拒绝行使管辖权，

则此种法院可以并在接到请求后应当规定一个期限，在此期限内海事请求人应向主管法院提起诉讼或提请仲裁庭仲裁。

4. 如果未在按本条第 3 款规定的期限内提起诉讼或仲裁，则在接到请求后，应下令释放被扣押的船舶或提供的担保。

5. 如在按本条第 3 款规定的期限内提起了诉讼或仲裁，或在没有此种规定时向另一国家的主管法院提起了诉讼或向仲裁庭提起了仲裁，则由此产生的有关被扣押的船舶或提供的用以使船舶获得释放的担保的任何最终裁决应得到承认和执行，条件是：

(a) 此种诉讼或仲裁已合理通知被告，而且被告有合理的机会就案情提出辩护；并且

(b) 此种承认与公共政策无抵触。

6. 本条第 5 款中所载的任何规定，均不限制按扣船实施地国法律或用以使船舶获释的担保的提供地国法律赋予国外判决或仲裁裁决更大的效力。

第 8 条

适 用

1. 本公约应适用于在任何缔约国管辖范围内的任何船舶，不论该船是否悬挂一缔约国的国旗。

2. 本公约不适用于任何军舰、海军辅助船或国家所有或营运的、仅暂时用于政府非商业服务的其他船舶。

3. 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滞留任何船舶或以其他方式不准其航行的任何权利或权力。

4. 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。

5. 本公约中的任何规定均不影响在扣船实施地国适用规定责任限制的国际公约或执行此种公约的国内法。

6. 本公约的任何规定均不更改或影响缔约国的现行有关法规，此种法规涉及习惯居所或主要营业所在船旗国的人或通过代位、转让或以其他方式从这种人取得请求权的任何其他人，对有形地处于该国管辖区域内的任何船舶的扣押。

第 9 条

不创设船舶优先权

本公约的任何规定均不应被解释为创设了船舶优先权。

第 10 条

保 留

1. 任何国家可在签署、批准、接受、核准或加入本公约之时或在其后任何时候宣布保留将下列任何一项或所有各项排除在本公约适用范围之外的权利：

- (a) 不属海船之列的船舶；
- (b) 不悬挂缔约国国旗的船舶；
- (c) 第 1 条第 1 款(s)项下的请求。

2. 一国如也是有关内陆水域航行的特定条约的缔约国，可在签署、批准、接受、核准或加入本公约时声明，上述条约就法院判决的管辖、承认和执行规定的规则应优先于本公约第 7 条所载规则。

第 11 条

保 存 人

本公约由联合国秘书长保存。

第 12 条

签署、批准、接受、核准和加入

1. 本公约自 1999 年 9 月 1 日至 2000 年 8 月 31 日在纽约联合国总部开放供任何国家签署，此后继续开放供加入。

2. 各国可通过下列方式表示它们同意受本公约的约束：
 - (a) 签署并对批准、接受或核准无保留；或
 - (b) 签署而有待批准、接受或核准，随后予以批准、接受或核准；或
 - (c) 加入。
3. 批准、接受、核准或加入应向保存人交存相应的文件，方为有效。

第 13 条

具有一种以上法律制度的国家

1. 如一国具有对本公约所涉事项适用不同法律制度的两个或多个地区，该国可在签署、批准、接受、核准或加入时声明，本公约对其所有地区适用，或仅对其中的一个或数个地区适用，并可随时对此声明提出另一声明加以修改。
2. 任何此种声明均应通知保存人，并应明确指明本公约适用的地区。
3. 关于以两种或多种法律制度适用不同地区扣押船舶的缔约国，本公约所指一国法院和一国法律应分别理解为指该国有关地区内的法院和该国有关地区内的法律。

第 14 条

生效

1. 本公约应在 10 个国家表示它们同意受本公约约束之日起 6 个月后生效。
2. 对于本公约生效条件满足后才表示同意受本公约约束的国家，这一同意应在表示同意之日起 3 个月后生效。

第 15 条

修订和修正

1. 为修订或修正本公约的缔约国会议应由联合国秘书长应三分之一缔约国的请求召开。
2. 在本公约的一个修正案生效之日后表示的受本公约约束的同意，应被认为适用于经修正的公约。

第 16 条

退 出

1. 任何缔约国可在本公约对其生效之日以后随时退出本公约。
2. 退出应向保存人交存退出文件，方为有效。
3. 退出应在保存人收到退出文件一年后或退出文件中载明的更长期间后生效。

第 17 条

语 文

本公约正本一份，用阿拉伯文、中文、英文、法文、俄文和西班牙文写成，各种文本具有同等效力。

一九九九年三月十二日订于日内瓦。

各国政府为此正式授权的下列具名代表，特签署本公约，以昭信守。

第二章

拟订和通过扣船公约

(议程项目 8)

1. 为审议本项目，会议备有下列文件：

“扣船公约条款草案” (TD/B/IGE.1/5)；

“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” (A/CONF.188/3 以及 Add.1-3)；

“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” (TD/B/IGE.1/4)。

开幕发言

2. 贸发会议副秘书长强调，贸发会议和海事组织的合作对于在扣船方面实现国际上的一致统一很重要。会议的工作无疑对国际航运和贸易界至关重要，因为在扣船方面制定跟得上新形势的规则和条例显然将在促进海运和世界贸易中发挥重要作用。制订的新文书必须均衡顾及货主利益和船主利益，既要保证船舶的运行不受阻碍，又要保证请求人有权保全请求。这可能并非易事，因为要考虑到普通法体系和民法体系在做法上的差异，前者允许扣船仅限于某些对之提出的请求，后者则允许请求人就针对船舶所有人提出的请求扣押船舶，不论请求的性质如何。要实现上述目标，各代表团就须发扬合作与让步精神。他相信会议能够通过扣船公约的最后案文。

3. 国际海事组织(海事组织)法律和对外关系司司长代表海事组织秘书长发言说，通过新的扣船公约很重要，这项公约将使有关法律和司法具有确定性，对于行政部门、船舶所有人、货主以及海事请求程序涉及的一切有关方面都有利。民法与普通法的差异应当克服，以通过全球适用的国际规则确保自由贸易借助航运得以有效进行。大会第 52/182 号决议所载的任务就是这种决心的明确表现。

4. 会议主席强调，扣船问题对于国际航运和贸易界都很重要。通过拟订草案的贸发会议/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三届会议的代表团和观察员的共同努力和合作，拟出了这个公约草案。拟订任何国际法律文书都必然要求代表不同法律体系的代表团互谅互让。象扣船这样的问题更是如此，因为在奉行民法制度和普通法制度的不同管辖范围内，在法律上对扣船采取不同的做法。

审议公约草案

5. 主要委员会非正式会议和起草委员会继续审议公约草案。

闭幕全体会议议事纪要

6. 主要委员会主席在报告主要委员会就扣船公约草案所进行的实质性工作时着重说明了委员会就受到委员会广泛讨论的问题所采取的决定。意见发生分歧要点之一是，关于“海事请求”定义的第1条；主要的问题是，公约到底应采取类似1952年公约的办法规定一个议定不变的可请求扣船的请求清单，或应采取灵活办法，规定一个数量不限的请求清单，以避免将引起扣船权的真正的海事请求排除在外。经过广泛讨论并审议了各种提案之后，委员会终于达到了一个折衷办法，即保持一个议定的可引起扣船权的请求清单，同时又保持一定的灵活性，允许提出某类的海事请求。比方说，公约草案关于环境请求的第1(d)项，提到了与该项所指的性质类似的损害、费用或损失；第(u)项删除了关于“抵押权”或“质权”的登记或同样性质的权利的规定。

7. 会议辩论很久的另一个重要问题是关于扣押权行使问题的第3条。第1款涉及扣押对其提出海事请求的船舶问题，委员会同意重新编排该条的顺序，首先规定为了扣押的目的，船舶所有人负有责任的一般规则，然后光船承租人对提出的请求负有责任的情况，接着才规定为了扣押目的，船东并不负有责任的例外情况。不论船舶所有人是否负有责任也允许扣船的情况是：请求是根据抵押权或质权提出的，或与船舶的所有权或占有有关，或者请求是对光船租船人、船舶管理人或经营人提出的并根据扣船请求当地国法律的规定或产生的船舶优先权得到担保。在这种情况下，根据扣留地法律规定或产生的船舶优先权可适用。因此，有关国家如果同

时是 1993 年船舶优先权和抵押权国际公约的缔约国，那么该公约第 4 条和第 6 条所产生的优先权均适用。

8. 第 3 条第 2 款涉及扣押所谓的姊妹船的问题，该条也受到详尽的讨论。有些代表团指出，1952 年以来，单船公司纷纷成立，扣押姊妹船实际上已不可能，这就意味着许许多多索赔人的惟一选择是扣押产生海事请求的船。因此，有代表团建议通过具体规定扣押“联系”船舶的条款，使用控权概念作为建立联系的条件。为此提出的另一项提议建议使用“受益权”的概念。大多数代表团认为，问题虽然存在，但属较为一般性的问题，涉及法律的其他领域，例如公司法和契约法，无法在公约范围内加以解决。其他一些代表团认为，这一问题为航运而言极为重要，不应由国内法来解决。尽管提案在一个非正式小组中进一步讨论和研究，但未受到委员会的普遍支持。因此，委员会决定保留公约草案第 3 条第 2 款现有案文，但须起草修正案。

9. 关于对案件实体问题的管辖权问题的第 7 条业经修订，因此按一般规则，扣船实施地国法院或用以使船舶获释的担保的提供地国法院，才具有审理案件实体问题的管辖权。删除了用以防止扣押的担保提供国的管辖权的提法。关于承认和执行外国裁决的第 7 条第 5 款受到广泛辩论。有人提议将此事项归由船舶被扣押国的法律管辖。还进一步指出“适当法律程序”的提法不明确，应加以澄清。委员会修订了该款，规定最终裁决应得到承认和执行，条件是：此种诉讼或仲裁已合理通知被告，而且被告有合理的机会就案情提出辩护，而且此种承认与公共政策无抵触。

10. 关于适用范围的第 8 条已删除海船一词，因此公约适用于所有船舶，不论是否悬挂缔约国的国旗。这将促成公约的更广泛适用。另一方面，第 10 条允许各国在加入公约时，宣布保留不属海船之列的船舶或不悬挂缔约国国旗的船舶排除在公约适用范围之外的权利。

会议通过公约

11. 联合国/海事组织外交会议 1999 年 3 月 12 日第三次全体会议通过了 1999 年国际扣船公约(A/CONF.188/L.2)。(公约案文，见上文第一章)。

公约通过后的发言

12. 联合王国代表在提到他本国代表团关于扣押实际上由一个船舶所有人控制的船舶的提案时说，他本国代表团对于会议无法在公约中处理这一问题表示失望。但是，联合王国很高兴知道会议对于这个问题并不漠不关心，以及有些代表团承认的确有一个重要问题须加以处理。他希望关心进一步促进海运界最高利益和沿岸国索赔人最佳利益的国家将继续讨论适当手段，以应付想利用公司做掩护，逃避其国际协定义务的人。

13. 马绍尔群岛代表说，在船舶优先权和抵押权及有关问题政府间联合专家小组第一届会议上，有一个论点是，目前的 1999 年国际扣船公约的案文草案并未充分考虑到根据许多国家法律授予抵押权所有人的权力，以获得临时宣判出售船舶。这种权力根据国家法律和抵押权规定是可行使的。他本国代表团认为，1993 年船舶优先权和抵押权公约所指的船舶抵押权并不要求先扣船以取得担保金。抵押权本身就可提供担保，至少根据许多国家的法律是如此。他认为，目前的公约并不排除直接行使这种抵押权的诉讼程序，因此他宁可在公约中说明这一点。这种法律权利和权力是由抵押权产生的，可能不在公约第 1 条规定的海事请求定义的范围内。

14. 他呼吁政府间组织、包括海事组织、贸发会议、统法社和贸易法委员会，继续努力拟订和统一关于承认动产担保利益及其在国际上执行的法律。他本国代表团宁公约承认扣押是一个广义的概念，因为它认为公约应列入 1993 年船舶优先权和抵押权国际公约第 11 和 12 条设想的执行方法，根据此方法，取消抵押权的行动可以不必经过有限的往往很冗长的“假扣押”程序就可采取。他本国代表团将继续努力促成对抵押权和其他可执行文书中的担保方的权利的承认，并强烈支持国际机构继续在这方面进行工作。

15. 马耳他代表表示他本国代表团对会议所完成的工作感到满意，并呼吁海事组织和贸发会议尽其所能保证公约早日获得实施，公约在国际航运史中是一个里程碑。后续活动应包括提供技术援助，确保本国法律落实该公约。

16. 丹麦代表说，公约的目标是促进国际海运。要就案文达成协议，必须达成困难的妥协，以考虑到所有有关各方的利益。如公约所规定，为赔偿损失而进行的

扣押的情况有很多，包括对环境造成损失的情况和类似性质的索赔。她强调了会议与会者所表现的合作精神。

17. 国际船舶供应商协会代表对公约第 3 条表示不满，与 1952 年扣押海船公约现行制度相比，该条对其成员的保护施加较大的限制。根据新公约的规定，船舶所有人和管理人可能会遇到供应商由于对支付是受到国际法保护产生怀疑而不愿按公开的信用条件供应船舶的情况。这就可能会大大地干扰船舶的顺利营业。

通过最后文件

18. 在 1999 年 3 月 12 日第 3 次全体会议上，联合国/海事组织外交会议通过了会议最后文件(A/CONF.188/L.3)。最后文件由 68 个国家代表签署。(最后文件的案文，包括 68 个签署国清单，见上文第一章)。

闭幕发言

19. 贸发会议秘书长强调了新公约对促成国际海运立法的统一的重要性。公约考虑到最近的事态发展，与 1952 年公约相比较是一项改善。他对公约就传统上受到各种法律制度以不同方式对待的主题所完成的工作表示满意。他强调了公约所作的一些变动，并希望新公约将获得广泛的国际公认，并能实现其促进国际贸易和运输及全球发展的目标。然而，他指出通过国际文书本身并不足以实现这一目标。只有其条文获得批准和实施，公约才能成功。因此，他请参加会议的国家考虑尽早批准新条约。最后，他强调贸发会议和海事组织拟订和成功地完成新的法律文书是贸发会议能够和谐地与其他国际一起工作以促成共同目标的另一个例子。

20. 国际海事组织(海事组织)法律和对外关系司司长代表海事组织秘书长发言，她说，1952 年扣押海船公约尽管获广泛公认，但该公约已通过了约半个世纪，在这 50 多年中，在国际航运领域中曾发生过决定性的变革。这种变革造成有必要为了使法律具有确性，拟订新条约，以反映现代用语，并考虑到海事请求的新特点。她指出，1999 年国际扣船公约显然是一项折衷案文，但已是以考虑到所有参与全球海运的有关各方的主要要求和利益。她强调，这就是为什么应考虑尽早批准该公约并使之随后生效的理由。

21. 会议主席说，新公约的通过表示了更新国际法规的重要政治意愿。通过的案文是考虑到各种不同法律制度的折衷案文，在保护船舶所有人和索赔人利益方面，并不偏离 1952 年公约的主旨。新公约澄清了若干法律概念，不但成功地使其规定与《1993 年船舶优先权和抵押权国际公约》的规定取得一致，而且还考虑到海事法领域的最新事态发展。他赞扬贸发会议与海事组织之间的合作，认为这是联合国制度具有活力和能力的一个好例子。

第三章

组织事项

A. 会议开幕

(议程项目 1)

22. 会议于 1999 年 3 月 1 日星期一由贸发会议副秘书长主持开幕。

B. 选举主席

(议程项目 2)

23. 在开幕会议上，会议选举朱曾杰先生(中国)为主席。

C. 通过议事规则

(议程项目 3)

24. 在同次会议上，会议通过了 A/CONF.188/2 号文件所载议事规则。

D. 通过议程和安排会议工作

(议程项目 4 和 5)

25. 在同次会议上，会议通过了 A/CONF.188/1 号文件所载临时议程。通过的议程如下：

1. 会议开幕
2. 选举主席
3. 通过议事规则
4. 通过议程
5. 安排会议工作
6. 选举主席团其他成员
7. 全权证书：

- (a) 任命全权证书委员会
- (b) 全权证书委员会的报告

- 8. 拟订和通过扣船公约
- 9. 审议和通过最后决议
- 10. 其他事项
- 11. 通过会议报告

26. 会议还核准了 A/CONF.188/1 号文件中提出的工作安排。由此，会议设立了一个主要委员会，负责处理全部条款草案，包括最后条款。会议还设立了一个起草委员会，负责按照起草委员会的指导意见重新草拟各条条文或各类条文并向主要委员会汇报情况。起草委员会还负责起草最后文件和公约的序言，并须将拟出的案文提交外交会议的全体会议。

27. 下列国家担任起草委员会的核心成员：阿尔及利亚、阿根廷、比利时、中国、科特迪瓦、克罗地亚、丹麦、埃及、法国、冈比亚、德国、加纳、立陶宛、墨西哥、俄罗斯联邦、西班牙、斯里兰卡、突尼斯、土耳其、联合王国、美利坚合众国。虽然如此，但起草委员会不限成员名额。

E. 选举主席团其他成员 (议程项目 6)

28. 在同次会议上，会议选举主席团其他成员如下：

<u>主要委员会主席</u> ：	K. J. 贡布里先生	(挪威)
<u>会议副主席</u> ：	伊达·巴里诺娃女士	(俄罗斯联邦)
	马克·戈蒂埃先生	(加拿大)
	埃拉迪奥·培尼亚·洛萨先生	(巴拿马)
	路易吉·罗韦利先生	(意大利)
	L. K. 谢里先生	(新加坡)
	马赫穆德·巴海·埃尔丁·伊卜拉欣·纳斯拉先生	(埃及)
<u>总报告员</u> ：	瓦尔特·德萨莱唐先生	(巴西)

29. 在第 1 次会议上，起草委员会选举小马尔科姆·J. 威廉斯先生(美利坚合众国)为主席。

F. 全权证书

(议程项目 7)

(a) 任命全权证书委员会

30. 会议任命下列成员组成全权证书委员会：澳大利亚、贝宁、巴西、中国、海地、莫桑比克、菲律宾、俄罗斯联邦、美利坚合众国。

(b) 全权证书委员会的报告

31. 在 1999 年 3 月 12 日第 3 次全体会议上，会议通过了全权证书委员会的报告(A/CONF.188/4)。

G. 通过会议报告

(议程项目 11)

32. 在 1999 年 3 月 12 日第 3 次全体会议上，会议通过了报告草稿，并授权报告员完成报告，以载入最后全体会议的会议纪要。

附 件

出席情况 *

1. 下列贸发会议成员国派代表出席了会议:

阿尔及利亚	芬兰
安哥拉	法国
阿根廷	加蓬
澳大利亚	冈比亚
白俄罗斯	格鲁吉亚
比利时	德国
贝宁	加纳
巴西	希腊
保加利亚	几内亚
布隆迪	海地
喀麦隆	洪都拉斯
加拿大	匈牙利
智利	印度
中国	印度尼西亚
哥伦比亚	伊朗伊斯兰共和国
科特迪瓦	伊拉克
克罗地亚	以色列
古巴	意大利
塞浦路斯	日本
丹麦	肯尼亚
多米尼加共和国	拉脱维亚
厄瓜多尔	利比里亚
埃及	立陶宛
萨尔瓦多	马达加斯加
爱沙尼亚	马耳他
埃塞俄比亚	马绍尔群岛

* 与会者名单, 见 A/CONF.188/INF.1。

毛里求斯	斯洛文尼亚
墨西哥	南非
摩洛哥	西班牙
莫桑比克	斯里兰卡
荷兰	苏丹
尼日利亚	瑞典
挪威	瑞士
巴拿马	阿拉伯叙利亚共和国
秘鲁	泰国
菲律宾	突尼斯
波兰	土耳其
葡萄牙	大不列颠及北爱尔兰联合王国
大韩民国	坦桑尼亚联合共和国
罗马尼亚	美利坚合众国
俄罗斯联邦	乌拉圭
塞内加尔	越南
新加坡	也门
斯洛伐克	

2. 国际海事组织下列联系成员派观察员出席了会议：
 - 中国香港
 - 澳门
3. 下列政府间组织出席了会议：
 - 阿拉伯劳工组织
 - 政府间铁路运输组织
 - 非洲统一组织
 - 美洲国家组织
 - 伊斯兰会议组织
4. 法律事务厅和联合国难民事务高级专员派代表出席了会议。
5. 下列非政府组织派代表出席了会议：
 - 普通类：
 - 国际商会

国际自由工会联合会

联合国协会世界联合会

特别类:

国际船舶供应商协会

拉丁美洲航海法和海洋法协会

伊比利亚美洲海事法学会

国际集装箱出租商协会

国际港口和港区协会

国际海运联盟

国际保赔协会组织

国际海事委员会

国际自然及自然资源保护联盟

-- -- -- -- --