

国际律师协会海商法手册第一卷

船 舶 扣 押



中国国际贸易促进委员会法律事务部

国际律师协会海商法手册第一卷

船 舶 扣 押

刘书剑	张大为	潘仁荣	合译
蒋五四		许履刚	
许履刚		刘书剑	审校

中国国际贸易促进委员会法律事务部

译者的话

随着我国对外经济贸易的蓬勃发展，我国远洋运输船队迅速扩大，目前，我国船舶靠泊世界各国四百余港口，涉及国际海上货物运输合同和侵权行为的民事责任纠纷日趋增多。因诉讼、非诉讼或仲裁保全，我国船舶在外国被扣押以及我国当事人在外国申请扣押外国船舶的事例也屡见不鲜。

为使有关部门了解外国的扣船手续、扣船的主管机关、因何种理由可以扣船、可以扣押哪些船舶、如何获释船舶、如何提供担保、扣船后如何提起诉讼、有无必要委托律师等规定，我们将国际律师协会编辑的《船舶扣押》一书译出，以供有关部门参考。

为方便读者，本书收录了一九五二年《关于统一扣押海船的若干规定的国际公约》，以及《关于统一扣押海船的若干规定的国际公约》修订草案。《关于统一扣押海船的若干规定的国际公约》，转载于《国际海运公约汇编》（中国远洋运输总公司资料室译，人民交通出版社出版），但补译了原未译出的条文。《关于统一扣押海船的若干规定的国际公约》修订草案，业经一九八五年五月国际海事委员会第三十三届国际会议通过，并将提交联合国国际海事组织审议通过。

本书的翻译出版，得到最高人民法院经济审判庭傅旭梅、王茂深同志和中国政法大学出版社的大力支持和协助，并得到刘绍山、王守茂、高隼来等同志的指导和帮助，高隼

来同志对部分译文亲自进行了审校，在此表示衷心感谢。

由于译者水平有限，译文中一定有不少误译或欠妥之处，恳请读者指正。

一九八五年六月于北京

目 录

撰稿人名单	(1)
序言	(3)
编者按语	(4)
编者导言	(6)
国际律师协会简介	(9)
澳大利亚	(11)
比利时	(23)
加拿大	(26)
丹麦	(32)
芬兰	(35)
法国	(38)
联邦德国	(42)
希腊	(45)
爱尔兰	(53)
马耳他	(56)
荷兰	(59)
挪威	(61)
新加坡	(64)
瑞典	(68)
英国	(71)
美国	(74)
附：《关于统一扣押海船的若干规定的国际公约》	(78)
《关于统一扣押海船的若干规定的国际公约》 修订草案	(89)

撰稿人名单

编辑	哥德堡	莱纳特·哈哥伯格	律师
撰稿人			
澳大利亚	墨尔本	约翰·德·康宁	律师
比利时	安特卫普	托尼·凯格尔	律师
加拿大	温哥华	约翰·R·坎宁汉	大律师兼律师
丹麦	哥本哈根	E·贝伦特一	最高法院
		波尔森	院律师
芬兰	赫尔辛基	享里克·兰根柯德	律师
法国	巴黎	雅克斯·维莱纽	法院
			律师
联邦德国	汉堡	阿尔布雷希特·哈舍	
希腊	雅典	P·C·帕纳	雅典
		弋波罗斯	法院
爱尔兰	科克	G·约翰·莫洛尼	律师
马耳他	伯克卡拉	R·法鲁吉亚	律师
荷兰	阿姆斯特丹	F·巴龙·范德费尔茨	律师
挪威	奥斯陆	亚历克斯·赖因	最高法院
			院律师
新加坡	新加坡	T·H·A·波茨	律师
瑞典	哥德堡	罗伯特·罗姆劳夫	律师

英	国	伦	敦	J • G • R •	
				格 里 格 斯	律 师
美	国	洛	杉	约 翰 • C • 麦 克 霍 斯	律 师

序 言

作为国际律师协会工商法部主席，我能为我部海商运输法委员会编辑的海商法手册丛书撰写这篇序言，颇感荣幸。

这些手册当中，第一本是《船舶扣押》，第二本是《船舶强制出售》，第三本是《船舶登记》，第四本是《船舶抵押》。相信，对在海商法律领域执业的国际律师来说，这些手册将是宝贵的辅助材料。

这些手册的构思，归功于海商运输法委员会主席、瑞典哥德堡的莱纳特·哈哥伯格先生。他和丛书的撰稿人，对这些手册付出了巨大劳动，花费了很长时间编写，我相信，这些时间是他们从繁忙的执业律师担负的繁重工作中挤出来的。

我高兴地以为，六年前刚刚成立的我部，同时在出版这些海商法手册和另一本手册《雇用合同》，是我部在出版方面的首次尝试；《雇用合同》是由加利福尼亚州洛杉矶市的威拉德·Z·小卡尔先生为主席的我部劳工法委员会编写的。预祝这些手册成为更多手册的开路先锋。

科林·麦克法迪恩

一九七六年于伦敦

编者按语

承蒙荷兰代芬特尔市克鲁维尔出版社协助，国际律师协会工商法部海商运输法委员会已经出版海商法手册第一卷，现正由工商法部发行。第二卷不久即将问世。

作为该委员会主席，我一直负责收集和编辑手册素材，安排手册出版发行事宜。

头两卷，分别谈到主要海运国家关于船舶扣押和船舶强制出售的一些要求。第三卷和第四卷尚处于筹划阶段，将涉及船舶登记、优先请求权和船舶抵押权。

因为委员会成员与其本国关系密切，在编写第一卷和第二卷时，我们第一步是将一份具体问题单寄给委员会成员。在收到的答复的基础上，由我撰写各国的草稿，寄给撰稿人修改和认可。我尽量使用统一标题，以同样方式和顺序阐述同一问题，但由于有关法律制度不同，未能实现体例上的绝对统一。

手册的各个部分，均力求使用一般术语，来论述各法律制度中的主要规定。手册的目的，是帮助执业律师有个全面了解，以使其可以决定在外国向不管什么律师进行咨询的种种要求。

我们的本意，并非想撰写比较法的全面论文，也不是要包罗可能发生的所有问题。我极力建议：在所有情况下，都要咨询当地律师，这本手册不应用来“代替你工作”，代替你工作会给委托人造成惨重后果。工商法部、编者和撰稿人

对各篇文章内容的准确性，概不承担任何责任。

我愿对各位撰稿人的努力，国际律师协会秘书长托马斯·伦德爵士的鼓励，伦德爵士下属工作人员的协助，表示感谢。最后但并非不重要，我愿向伦敦的J·G·R·格里格斯先生表示感谢，他审阅和修改了大部分原稿。

莱纳特·哈哥伯格

一九七六年六月

编 者 导 言

正如我在编者按语中所说，为方便读者，我尽量使用统一标题。现在，我来扼要介绍一下拟在这些标题下包括的主要内容。

请求种类

有些国家，惟因优先请求权 (maritime lien) 或船舶抵押权 (mortgage) 为担保的请求，方可扣押船舶。在另外一些国家，因各种经济请求 (monetary claim)，均可扣押船舶。这些问题，在本标题下加以阐明。

请求权的存在证据

证实扣押船舶所根据的请求权的种种要求，差异很大。扣船人需首先了解证据和文件方面的要求。此类要求，在本标题下加以述及。

担保

对扣船人来说，了解扣船时是否需要提供担保，是至关重要的。在某些国家，无需提供担保。在另外一些国家，银行有限担保是接受的，但也有一些国家，需要提供相当于船舶价值的现金担保 (cash deposit)。这些问题的答案，应见之于本标题下。

管辖法院或主管部门

对扣船人来说，弄清扣船时须与之交涉的部门，当然是重要的。对各国有关部门的说明，将见之于本标题下。

申请方式

在所有国家，为实现扣船，均需提交某种书面申请。需要的细节内容，因国家而异。因此，必需了解各国有哪些细节内容是这种申请必不可少的组成内容。

律师代表

在编者按语中，我已极力建议扣船人委托当地律师。读者将会看到，在许多国家，需要由当地律师(counsel)加以代表。我愿补充说明一下，我在这里有点不严谨地使用了counsel一词，我的意思是指律师(lawyer)。世界上只有极少数国家，有英国大律师(barrister)和律师(solicitor)的职业分工。

授权委托书

有些国家，律师(lawyer)无书面授权委托书，便不能在当局或法院面前代表其委托人。当时间紧迫时，这种要求便对扣船行动造成一些不便。因此，这一问题必须首先加以阐明。

扣船令的执行

有些国家，扣船是自动执行的。在另外一些国家，扣船人须到执行部门申请执行。对执行机构的说明，见之于本标题下。

维持扣船的诉讼

对扣船人来说，至关重要的是了解是否必须提起另外的诉讼以维持扣船。各国一般都规定，扣船人除非于某规定期限内提起诉讼以实施其请求权，扣船即会失效。当然，各国的期限不尽相同。这些具体要求，在本标题下加以阐明。

扣船令的送达

多数国家，扣船令仅需送达船长。在另外一些国家，如

涉及外国船舶，尚须通知领事馆和有关登记处。还有一些国家，扣船令必须送达远离扣船地的船舶所有人。更为普遍的是，为维持扣船，扣船令的送达必须完满。因此，这是在本标题下述及的一项重要内容。

外国船舶同本国船舶的不同待遇

某些国家宽容，就扣船而论，本国船舶同外国船舶并无区别。在另外一些国家，则不得触及本国船舶。还有一些国家，扣押外国船舶非常困难。因此，在选择适当国家来扣押某只船舶时，这是一个重要问题，拟在本标题下给予回答。

时间因素

由于经济上的原因，当今的货船装备着非常快速地装卸货物的设备，在一个港口仅停留数小时或至多一、两天，而在过去，船舶安静地停泊数周，并有充分时间加以扣押。各国来稿表明，当局对此是了解的，如果完成了必要的文件准备工作，可以在几小时之内进行扣押。

船舶扣押公约

1952年，在布鲁塞尔签署了扣押海船的国际公约，批准该公约的海运国家为数较少。诚然如此，了解扣船国是否已通过该公约，对扣船人来说仍为重要。

国有船舶的豁免权

当今，政府所有的大量船舶载运通常的商品货物。对扣船人极为重要的是，了解是否可以在其打算扣押这种船舶的国家采取这种措施。1926年，业已签署了国有船舶豁免权国际公约，许多海运国家，已将该公约的规定纳入其本国法。

国际律师协会简介

国际律师协会 (International Bar Association, IBA), 基本上是律师协会和法学会的联合会, 创建于1947年, 属非政治性组织, 其宗旨为:

“建立和保持世界各国律师协会及其会员之间的长期关系和交往。”

“探讨专业性组织和现状问题。”

“推动对实际问题 and 法律问题进行研究, 在适当的法律领域促进统一和明确。”

“在世界各国人民当中促进依法管理司法。”

“在执行上述宗旨时, 在法律方面促进联合国的原则和宗旨, 同宗旨相似的国际法律组织合作, 促进这些法律组织彼此协调。”

国际律师协会一般寻求:

1. 确保各律师协会和法学会更好合作, 确保其服务工作得到更大改善;

2. 为个体律师提供个人接触机会, 为其提供共同使用专长, 以对解决共同的国际法律问题做出贡献的机会;

3. 促使法律行业的意见在国际舞台能够得到发表, 从而使之有助于建立和维持世界范围的法治。

国际律师协会在联合国机构和欧洲议会享有顾问地位, 并设有联合国事务和欧洲事务的常设委员会。

国际律师协会每年举行一次协会理事会会议和讲座会,

每年出版两期《国际律师杂志》(Internanional Bar Journal)，每季度出版一期《国际商业律师》(International Business Lawyer)，另外还出版会员名录。

国际律师协会内设两个部，即工商法部(Section on Business Law)和一般业务部(Section on General Practice)。工商法部旨在促进会员互相交流世界各国企业、财政和商业活动的法律、实践和手续方面的情况资料；一般业务部的成员，从事一般法律实践工作。两个部从事工商法工作的，有二十个委员会和一般业务部第十五科，它们主要通过函件联系工作，但至少每年举行一次会议，如果主席认为必要，则每年举行几次会议。大多数委员会从事其业务活动范围内的专门问题研究。

国际律师协会的会员，现有七十八个律师协会和法学会，以及近四千名个人律师。关于协会和入会手续的详情，可向国际律师协会索取，地址为：93 Jermyn Street, London SW1Y 6JE, England。

澳 大 利 亚

引言

澳大利亚已经通过成文法，规定基本以美国为模式的联邦政府体制。澳大利亚联邦，由“澳大利亚”政府又称联邦政府、数个联邦地区和六个主权州组成。在联邦地区中，最重要的是澳大利亚首都地区和北部地区。六个主权州，是维多利亚州、新南威尔士州、昆士兰州、西澳大利亚州、南澳大利亚州和塔斯马尼亚州。

海事初审管辖权，由各州和北部地区最高法院以及澳大利亚高等法院行使。各州最高法院产生的上诉，既可向枢密院提起，又可向澳大利亚高等法院提起。

对北部地区最高法院的判决不服，或对高等法院初审管辖的第一审判决不服，向高等法院上诉庭提起上诉。因此，在谈到海事管辖权的问题时，不仅需要推敲高等法院行使的管辖权，而且需要推敲各州和北部地区最高法院的管辖权。我们在这里进行推敲，从一般原则的角度看，采取的办法将是分析的办法，由于各最高法院和高等法院适用的实体法和程序基本相似，这种分析办法是可行的。

本文旨在推敲澳大利亚海商法有关船舶扣押的一些问题。

管辖权的根据和范围

上述澳大利亚法院行使的海事管辖权，既非源出于联邦立法，亦非源出于各州立法，而是在大不列颠议会两部法律综

合的基础上形成的。这两部法律是：

1、《1890年殖民地海事法院法》(53 & 54 Vict.Ch. 27)，它规定了可以作为海事法院的法院；和

2、《1861年海事法院法》(24 Vict.Ch.10)，它确定了任何这种法院所行使的管辖权范围。

在对上述法律进行解释的过程中，人们认为：

1、前面所述的各法院，即是殖民地海事法院；

2、这些法院所行使的管辖权，即是1890年开始存在的英国高等法院的海事管辖权——尤利丸(1927年) AC906，卢马林私人有限公司诉卡普塔亚尼轮案(1974年) VR465[虽然这不包括《1873年司法权法》规定的任何管辖权——卡莫森·鲍·麦克拉克伦有限公司诉卡莫森轮案(1909年) AC 597]。

管辖权的范围，见之于《1861年海事法院法》第四条至第十一条，全文如下：

“第四条 如果在提起诉讼时，船舶或船舶所得被法院扣押，高等海事法院则对该船的建造、装备或修理产生的请求拥有管辖权。

“第五条 非经证明并使法院认为在提起诉讼时，船舶所有人或部分所有人居住于……(澳大利亚有关管辖地区)，高等法院即对在船籍港以外地方供给船舶必需品所产生的请求，拥有管辖权；但除经法官证明诉讼适宜在该法院审理外，只要原告在任何这种诉讼中追偿金额不足二十英镑，则其无权追偿其在诉讼中支付的任何费用开支。

“第六条 非经证明并使法院认为在提起诉讼时，船舶所有人或部分所有人居住于……(澳大利亚有关管辖地区)，高等海事法院即对运进……(澳大利亚有关管辖