

Distr.
LIMITED

TD/B/CN.4/GE.2/L.2/Add.1
8 December 1994
ARABIC
Original: ENGLISH

مؤتمر الأمم المتحدة للتجارة والتنمية



مجلس التجارة والتنمية

اللجنة الدائمة المعنية بتطوير قطاعات الخدمات:
تعزيز قطاعات الخدمات القادرة على المنافسة
لدى البلدان النامية - النقل البحري
فريق الخبراء الحكومي الدولي المشترك بين الأونكتاد
والمنظمة البحرية الدولية المعني بالامتيازات
والرهون البحرية والمواضيع المتصلة بها
الدورة السابعة

جنيف، ٥ كانون الأول/ديسمبر ١٩٩٤

البند ٦ من جدول الأعمال المؤقت

مشروع تقرير فريق الخبراء الحكومي الدولي المشترك بين
الأونكتاد والمنظمة البحرية الدولية المعني بالامتيازات
والرهون البحرية والمواضيع المتصلة بها عن دورته السابعة

إضافة

البند ٣ - النظر في امكانية استعراض الاتفاقية الدولية لتوحيد بعض القواعد المتعلقة بحجز السفن البحرية،

١٩٥٢

١- أصدر فريق الدورة، بعد استكمال النظر مبدئياً في الموضوع، تعليمات إلى الأمانتين لإعداد مجموعة جديدة من المواد بناءً على المشروع المقدم من اللجنة البحرية الدولية، مع إجراء التعديلات اللازمة نتيجة لاعتماد اتفاقية الامتيازات والرهون البحرية لعام ١٩٩٣ والملاحظات التي أبدتها الوفود أثناء الدورة. وكان النص الذي أعدته الأمانتين والمعنون "مشاريع مواد لاتفاقية بشأن حجز السفن البحرية" (TD/B/CN.4/GE.2/CRP.1) معروضاً على فريق الدورة للنظر. وأجرى الفريق تبادلاً وجيزاً للآراء، وفيما يلي بيان لهذه المناقشة.

المادة ١: التعاريف

٢- لاحظ الفريق أنه عدلت نصوص الفقرات الفرعية (أ) و(ب) و(ن) و(س) من المادة ١(أ) لتتفق مع المصطلحات المستخدمة في اتفاقية الامتيازات والرهون البحرية لعام ١٩٩٣.

٣- واقتراح أحد الوفود أن تستخدم في الفقرة الفرعية (ش) عبارة "الرهون والرهون غير الحيازية والأعباء المماثلة لها بطبيعتها القابلة للتسجيل" لكي تتفق مع العبارة المستخدمة في اتفاقية الامتيازات والرهون البحرية. واقتراح هذا الوفد أيضا تجنب استخدام كلمة "she" للإشارة إلى السفينة في النص الانكليزي من الاتفاقية.

٤- ولاحظ المراقب عن اللجنة البحرية الدولية أنه ما دامت اتفاقية الامتيازات والرهون البحرية لعام ١٩٩٣ تستخدم في النص الانكليزي عبارة "demise charterer"، فإنه يلزم النظر في استخدام نفس العبارة بدلا من عبارة "bareboat charterer" في الفقرتين الفرعيتين (ف) و(ص) من المادة ١(أ)، وفي الواقع في أي موضع آخر من مشروع الاتفاقية.

٥- واقتراح أحد الوفود وضع عبارة "مثل أية مطالبة" التي وردت في مقدمة المادة ١ بين قوسين معقوفتين لتجنب ايجاد قائمة مفتوحة للمطالبات البحرية. واقتراح وفد آخر حذف كلمة "مباشرا" التي وردت في الفقرة الفرعية (ب) لتجنب ايجاد قيد غير موجود في مقدمة المادة ١(أ). وأثار هذا الوفد أيضا مسألة وجود تكرار بين الفقرتين الفرعيتين (ك) و(ن) اللتين تشيران إلى الارشاد ورسوم الارشاد.

٦- واستمع فريق الدورة إلى تقرير رئيس الفريق غير الرسمي الذي أنشئ للنظر في تعريف الانقاذ والتعويض الخاص. وقال رئيس الفريق غير الرسمي أن المادة ١ بصيغتها الحالية تعرّف المطالبة البحرية بأنها أي مطالبة تتعلق بعمليات الانقاذ أو أي اتفاق للإنقاذ. وما دامت اسباب استبعاد التعويض الخاص من اتفاقية الامتيازات والرهون البحرية ليست ذات صلة بالاتفاقية المتعلقة بالحجز، فلقد استنتج الفريق، بعد دراسة متأنية للموضوع، أنه ينبغي الابقاء على الصيغة الحالية للمادة ١.

٧- ووافق فريق الدورة على الابقاء على عبارة "عملية الانقاذ أو أي اتفاق للإنقاذ" مع حذف الاشارة إلى "مكافأة انقاذ السفينة".

المادة ٢: سلطات الحجز

٨- لا توجد تعليقات.

المادة ٣: ممارسة حق الحجز

٩- لاحظ فريق الدورة أنه تم تغيير قائمة الامتيازات البحرية الواردة في البنود من ١٠ إلى ٥٠ من المادة ٣(أ) لكي تتفق مع الصياغة التي استخدمت في المادة ٤(أ) من اتفاقية الامتيازات والرهون البحرية.

١٠- واستمع فريق الدورة إلى تقرير رئيس الفريق غير الرسمي الذي أُُنشئ للنظر في مسألة التنسيق بين أحكام المادة ٦ من اتفاقية الامتيازات والرهون البحرية التي تعالج الامتيازات البحرية الوطنية وأحكام الاتفاقية المتعلقة بالحجز. وتبين وجود آراء متعارضة فيما يتعلق بالمقصود من المادة ٦. فبينما اعتقدت أغلبية الوفود أن المادة ٦ لا تفرض التزاما على الدول الأطراف الأخرى بالاعتراف بالامتيازات البحرية الوطنية وإنفاذها، فلقد رأت بعض الوفود عكس ذلك. ولم يتمكن الفريق بالتالي من التوصل إلى حل موحد. وظهرت نتيجة لذلك الاقتراحات التالية: (أ) الإبقاء على نص المادة ٣(١) الذي ورد في الوثيقة CRP.1 كما هو؛ و(ب) حذف النص بعد عبارة "بامتياز بحري" في المادة ٣(١)(أ) بما في ذلك البنود من ١٠ إلى ٥٠^(١)، مما سيؤدي إلى جعل الامتيازات البحرية الوطنية نافذة في جميع الدول؛ و(ج) أن تضاف إلى المادة ٣(١) فقرة فرعية جديدة (ب) تنص على ما يلي: "أن تكون المطالبة مضمونة بامتياز بحري يمنحه قانون الدولة التي يُطلب فيها الحجز عملاً بأحكام المادة ٦ من الاتفاقية الدولية للامتيازات والرهون البحرية لعام ١٩٩٣". وقدم رئيس الفريق غير الرسمي الاقتراح الأخير في محاولة منه للتوفيق بين الآراء المختلفة وبيان أنه يجوز حجز السفينة بناءً على مطالبة مضمونة بامتياز بحري وطني حتى في حالة بيعها ولكن مع سريان هذا الحجز في الدولة القائمة بذلك فقط وبدون أي التزام على الدول الأخرى.

١١- ووافق فريق الدورة على وضع هذه الاقتراحات الثلاثة بين قوسين معقوفتين لإجراء المزيد من المناقشة بشأنها. ووافق أيضاً على إزالة الأقواس المعقوفة من كلمتي "أيضاً" و"أخرى" في الفقرة (٢) من المادة ٣.

المادة ٤: الافراج

١٢- اقترح أحد الوفود حذف عبارة "على ألا يتجاوز ذلك قيمة السفينة" من الفقرة ٢، على أساس أن مجموع مبلغ المطالبة التي يراد تأمينها بالحجز قد يتجاوز هذه القيمة.

١٣- واعترضت أغلبية الوفود على هذا الاقتراح. وفي هذا الصدد، أوضحت الوفود أن عملية الحجز، نظراً لكونها "عينية" بطبيعتها، تقتصر بالضرورة على توفير ضمان لا يجوز أن يزيد على قيمة السفينة.

المادة ٥: حق إعادة الحجز والحجز المتعدد

١٤- قدمت وفود الولايات المتحدة الأمريكية وليبيريا وجمهورية كوريا اقتراحاً لتعديل هذه المادة على النحو الوارد في الوثيقة TD/B/CN.4/GE.2/CRP.2. وفي رأي هذه الوفود أن هذا الاقتراح سيكفل بقاء إعادة الحجز، من حيث المبدأ، اجراءً استثنائياً.

١٥- ورأت أغلبية الوفود أن هذا الاقتراح تقييدي للغاية وأنها لا يمكنها لذلك أن تؤيده. وأشار في هذا الصدد إلى حالات ذكرت أثناء الدورة وتبرر ليس إعادة حجز نفس السفينة فحسب ولكن سفينة شقيقة أيضاً. وقالت بعض الوفود إنه قد يؤدي تقييد امكانية الحجز الجديد بالغش وبالتلفيق في البيانات الجوهرية

إلى آثار سلبية على مالك السفينة لأنه سيدفع الحاجز إلى المطالبة بأعلى ضمان ممكن لحماية مصالحه. ورأت هذه الوفود أن النص الحالي لهذه المادة يقدم تسوية عادلة وحلولا منصفة لأي نزاع.

١٦- وأوضح المراقب عن اللجنة البحرية الدولية أن الفقرة ١(ج) تتوخى حالات يتقرر فيها الافراج عن السفينة، بناء على أسباب معقولة أو لها ما يبررها، دون طلب أي ضمان لتأمين المطالبة. وهذا هو الحال مثلا فيما يتعلق بأي اتفاق بين الحاجز ومالك السفينة يوافق فيه الحاجز على الافراج عن السفينة لمنع الخسائر التي قد تنتج عن عدم الامتثال لشروط مشاركة الايجار. ويمكن أن يحدث الافراج أيضا بناء على طلب سلطة الميناء لأسباب تتعلق بالسلامة أو بأي ظروف أخرى قد تؤدي إلى الاحتياج إلى اخلاء المنطقة التي تكون السفينة محجوزة فيها.

١٧- وأبقت مع ذلك عدة وفود على تحفظاتها المتعلقة بصياغة هذه الفقرة والغرض منها.

١٨- وأشار المراقب عن وفد الرابطة الدولية للموانئ والمرافئ إلى أن امكانية اعادة الحجز تكفل أيضا الضمانات اللازمة للمطالبات المتعلقة بالخسائر التي قد تلحق بمنشآت الميناء بالكامل. ولا يتسنى لسلطات الموانئ تقييم البعد الحقيقي لهذه الخسائر في أحوال كثيرة إلا بعد الافراج عن السفينة. وستؤدي امكانية اعادة الحجز إلى تيسير الافراج عن السفن بطريقة ودية وفورية.

١٩- ووافق فريق الدورة على الابقاء على النص الحالي لهذه المادة وكذلك على أن يضاف، كبدل له، الاقتراح المقدم من وفود الولايات المتحدة الأمريكية وجمهورية كوريا وليبيريا.

المادة ٦: حماية مالكي السفن المحجوزة ومستأجريها عارية

٢٠- قال المراقب عن الرابطة الدولية للموانئ والمرافئ إن الأحكام الواردة في مشروع الاتفاقية لا تعالج مسؤولية صاحب المطالبة في حالة حدوث حجز خاطئ. ولا يخص ذلك مالك السفينة أو مستأجرها عارية فحسب ولكن سلطة الميناء التي قد تتعرض لخسائر اقتصادية كبيرة نتيجة لتعطيل سفينة محجوزة أثناء قيام المالك أو مستأجرها عارية أو الحاجز بعملية التصفية. ويمكن أن تؤثر هذه الحالة أيضا تأثيرا بالغا على مستخدمي الميناء الآخرين. وأكد على أهمية معالجة الاتفاقية لهذه المسائل وعلى أنه ينبغي أن تشترك سلطات الموانئ مع السلطات القضائية المختصة التي تأمر بحجز السفينة عند صدور هذا الأمر من أجل بحث آثار الحجز وطرائقه مثل الاحتياج إلى تفريغ حمولة خطرة، أو نقل السفينة إلى أحد أرصفة الانتظار الآمنة، وما إلى ذلك. وينبغي أن تنص الاتفاقية على جواز مطالبة صاحب المطالبة الذي يطلب الحجز بتقديم ضمان مناسب لتغطية الرسوم والنفقات العادية للميناء.

المادة ٧: الولاية على أساس موضوع الدعوى

٢١- لا توجد تعليقات.

المادة ٨: التطبيق

٢٢- يرى أحد الوفود أنه ينبغي أن تكون الفقرة ٣ من هذه المادة إما مادة مستقلة وإما جزءاً من المادة ٣.

المادة ٩: التحفظات

٢٣- لا توجد تعليقات.

الحاشية

(١) اقتراح مقدم من وفد الولايات المتحدة الأمريكية.

- - - - -