TD

الأمم المتحدة

Distr.
GENERAL

TD/B/CN.4/GE.2/2
10 August 1994
ARABIC
Original: ENGLISH

مؤتمر الأمم المتحدة
للتجارة والتنمية

مجلس التجارة والتنمية
اللجنة الدائمة المعنية بتطوير قطاعات الخدمات:
رعاية قطاعات الخدمات التنافسية في 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 ٣ من جدول الأعمال المؤقت

النظر في إمكان تنقيح الاتفاقية الدولية لتوحيد قواعد معينة تتعلق بحجز السفن البحرية، ١٩٥٢

النظر في تنقيح الاتفاقية المتعلقة بحجز السفن البحرية، ١٩٥٢

مذكرة من أمانة الأونكتاد

أعد التقرير المرفق (JIGE(VII)/2)* لعرضه على الدورة السابعة للفريق الحكومي الدولي المشترك، استجابة لتوصية المؤتمر المشترك بين الأمم المتحدة والمنظمة البحرية الدولية للمفوضين بوضع اتفاقية بشأن الامتيازات والرهون البحرية.

* عمم أيضا تحت الرمز LEG/MLM/29.

صفحة بيضاء

الأونكتاد/المنظمة البحرية الدولية JIGE(VII)/2

9 August 1994
ARABIC
Original: ENGLISH

الفريق الحكومي الدولي المشترك المعني
بالامتيازات والرهون البحرية والمواضيع
المتصلة بها
الدورة السابعة
جنيف، ٥ كانون الأول/ديسمبر ١٩٩٤
البند ٣ من جدول الأعمال

النظر في تنقيح الاتفاقية المتعلقة بحجز السفن البحرية، ١٩٥٢

مذكرة أعدتها أمانتا الأونكتاد والمنظمة البحرية الدولية

المحتويات

الفقـــــرات

أولا- معلومات أساسية ومقدمة . . . . . ١ - ٥

ثانيا- موجز التعديلات المحتملة على اتفاقية حجز السفن البحرية لعام ١٩٥٢ . . . . . ٦ - ٣٩

ألف- المادة ١ - المطالبات التي يمكن بشأنها حجز السفينة . . . . . ٦ - ٢٠
باء- المادة ٢ - سلطات الحجز . . . . . ٢١ - ٢٢
جيم- المادة ٣ - السفن التي يجوز حجزها . . . . . ٢٣ - ٢٨
دال- المادة ٣(٣) - حق إعادة الحجز ٢٩
هاء- المادة ٦ - الحجز الجائر . . . . . ٣٠ - ٣١
واو- المادة ٧ - الولاية على أساس موضوع الدعوى . . . . . ٣٢ - ٣٣
زاي- المادة ٨(٢) - الانطباق على سفن تابعة لدول غير متعاقدة . . . . ٣٤ - ٣٧
حاء- المادة ٩ - عدم إنشاء امتياز بحري اضافي . . . . . ٣٨ - ٣٩

ثالثا- ملاحظات استنتاجية . . . . . ٤٠ - ٤١

أولا - معلومات أساسية ومقدمة

١- أنشئ فريق الخبراء الحكومي الدولي المعني بالامتيازات والرهون البحرية والمواضيع المتصلة بها، بالاشتراك بين مؤتمر الأمم المتحدة للتجارة والتنمية (الأونكتاد) والمنظمة البحرية الدولية[١]. وتشتمل ولاية فريق الخبراء الحكومي الدولي المشترك، على نحو ما اعتمدته المنظمتان، على إمكان النظر في "تعديل اتفاقيتي الامتيازات والرهون البحرية وإجراءات الإنفاذ المتصلة بهما، مثل الحجز".

٢- وفي الدورة السادسة لفريق الخبراء الحكومي الدولي المشترك، استكمل الفريق القراءة النهائية لمشاريع مواد اتفاقية معنية بالامتيازات والرهون البحرية، كما تبادل الآراء فيما يتعلق بإمكان تعديل الاتفاقية الدولية لتوحيد قواعد معينة تتصل بحجز السفن البحرية لعام ١٩٥٢ (ويشار إليها هنا باتفاقية الحجز). وكان مطروحا أمام فريق الخبراء الحكومي الدولي المشترك وثيقة أعدتها الأمانتان معنونة "النظر في نطاق تنقيح الاتفاقية الدولية المتعلقة بحجز السفن البحرية الموقعة في بروكسل في ١٠ أيار/مايو ١٩٥٢"[٢]. ووافق الفريق على أنه قد يكون من الضروري تعديل اتفاقية الحجز في ضوء القرارات المتخذة فيما يتعلق بمشروع اتفاقية الامتيازات والرهون البحرية. ومع ذلك، اعتبر أنه، نظرا للعلاقة الوثيقة بين الاتفاقيتين، يتعين تأجيل إعداد أي تعديل لاتفاقية الحجز إلى ما بعد اعتماد المؤتمر الدبلوماسي للاتفاقية المعنية بالامتيازات والرهون البحرية[٣].

٣- وفي أيار/مايو ١٩٩٣، وبعد أن اعتمد مؤتمر الأمم المتحدة والمنظمة البحرية الدولية للمفوضين بوضع اتفاقية بشأن الامتيازات والرهون البحرية، الاتفاقية الدولية للامتيازات والرهون البحرية لعام ١٩٩٣ قام هذا المؤتمر باعتماد قرار أوصى فيه "بأن تعمد الهيئات المختصة في المنظمة البحرية الدولية والأونكتاد، على ضوء نتائج المؤتمر، إلى إعادة عقد الفريق الحكومي الدولي المشترك بغية دراسة إمكانية استعراض

---

(١) انظر القرار ٦ (د-١١) لفريق الأونكتاد العامل المعني بالتشريع الدولي للنقل البحري، المعتمد من مجلس التجارة والتنمية التابع للأونكتاد في دورته الثانية والثلاثين ومن مجلس المنظمة البحرية الدولية في دورته السادسة والخمسين.

(٢) الوثيقة JIGE(VI)/3 الصادرة من الأونكتاد تحت الرمز TD/B/C.4/AC.8/22 ومن المنظمة البحرية الدولية تحت الرمز LEG/MLM/22.

(٣) للاطلاع على توصية الفريق المشترك، انظر التقرير النهائي لفريق الخبراء الحكومي الدولي المشترك بين الأونكتاد والمنظمة البحرية الدولية، الوثائق JIGE(VI)/8 وTD/B/C.4/AC.8/27 والفقرة ١٦ من الوثيقة LEG/MLM/27.

الاتفاقية الدولية لتوحيد بعض القواعد المتعلقة بحجز السفن البحرية ١٩٥٢، ودعوة أمانتي الأونكتاد والمنظمة البحرية الدولية، بالتشاور مع المنظمات غير الحكومية المختصة مثل اللجنة البحرية الدولية، إلى إعداد الوثائق اللازمة لاجتماعات الفريق"[٤].

٤- وصادق مجلس التجارة والتنمية التابع للأونكتاد في دورته التنفيذية الرابعة (لما قبل الدورة)، ومؤتمر المنظمة البحرية الدولية في دورته الثامنة عشرة، التوصيات الواردة في القرار.

٥- وقد أعدت هذه المذكرة أمانتا الأونكتاد والمنظمة البحرية الدولية، بالتشاور مع اللجنة البحرية الدولية، استجابة للقرار المذكور أعلاه. وهي ترمي إلى تحديث الدراسة الواردة في الوثيقة JIGE(VI)/3 (TD/B/C.4/AC.8/22 - LEG/MLM/22) فيما يتعلق بنطاق تنقيح اتفاقية الحجز لعام ١٩٥٢. وهي تبرز، ضمن أمور أخرى، بعض التغييرات التي قد يكون من الضروري ادخالها على اتفاقية الحجز نتيجة لاعتماد الاتفاقية الدولية للامتيازات والرهون البحرية، لعام ١٩٩٣.

---

(٤) انظر تقرير مؤتمر الأمم المتحدة والمنظمة البحرية الدولية للمفوضين بوضع اتفاقية بشأن الامتيازات والرهون البحرية (A/CONF.162/8)، المرفق الأول.

ثانيا - موجز التعديلات المحتملة على اتفاقية حجز السفن البحرية لعام ١٩٥٢

ألف - المادة ١ - المطالبات التي يمكن بشأنها حجز السفينة

٦- يرد في التقرير السابق لأمانتي الأونكتاد والمنظمة البحرية الدولية حول الموضوع (JIGE(VI)/3)[٥]. المزيد من المناقشات التفصيلية المتعلقة بالتعديلات التي قد تكون مستصوبة فيما يتعلق بالمادة ١. وتركز هذه المذكرة على التغييرات التي قد تكون لازمة في ضوء اعتماد الاتفاقية الدولية الجديدة للامتيازات والرهون البحرية، ١٩٩٣.

٧- فالمادة ١ من الاتفاقية تقدم قائمة بالمطالبات البحرية التي تنشئ حقا بالحجز. وكثيرا ما وجهت انتقادات إلى المادة ١ باعتبارها غير كاملة وعفا عليها الزمن[٦]. وقدمت اقتراحات بتوسيع القائمة لتشمل مطالبات بحرية أخرى مثل مطالبات تتعلق بعدم دفع أقساط التأمين، رسوم الشحن والتفريغ، رسوم الوكالة، إلخ.، أو، كحل بديل، بوضع صياغة عامة نوعا ما للسماح بالحجز فيما يتعلق بجميع المطالبات المتصلة بتشغيل السفينة، وملكيتها، وإدارتها[٧].

٨- وهناك على الأرجح تعارض بين النهج المعتمد في اتفاقية الحجز، والمادة ٦ من الاتفاقية الدولية للامتيازات والرهون البحرية، ١٩٩٣ (والتي يشار إليها هنا باتفاقية الامتيازات والرهون البحرية). فطبقا للمادة ٦ يجوز لكل دولة طرف أن تمنح بمقتضى قانونها الوطني امتيازات بحرية أخرى على السفينة ضمانا لمطالبات غير تلك المنصوص عليها في المادة ٤. ولذلك يمكن تصور حالة يقتضي الأمر فيها تطبيق قانون دولة طرف في اتفاقية الامتيازات والرهون البحرية لعام ١٩٩٣، تمنح امتيازات بحرية غير تلك المدرجة في المادة ٤ (١)، في دولة طرف في اتفاقية الحجز مع عدم وجود هذه الامتيازات البحرية في قائمة المطالبات البحرية. وفي هذه الحالة قد لا تُحتجز السفينة. وهكذا فإن حق منح امتيازات بحرية وطنية بموجب اتفاقية الامتيازات والرهون البحرية لعام ١٩٩٣، وحقيقة أنها تخضع لقاعدة انقضائها بعد أجل قصير، يقدمان المزيد من الحجج المؤيدة لادخال صياغة عامة في قائمة المطالبات البحرية.

---

(٥) النظر في نطاق تنقيح الاتفاقية الدولية المتعلقة بحجز السفن البحرية، الموقعة في بروكسل في ١٠ أيار/مايو ١٩٥٢، الوثيقة JIGE(VI)/3, TD/B/C.4/AC.8/22, LEG/MLM/22 (المشار إليها هنا JIGE(VI)/3) الصفحات ٤-٩.

(٦) انظر JIGE(VI)/3, p 6: Berlingieri on Arrest of Ships, A Commentary on the 1952 Arrest Convention, published under the auspices of the CMI, Lloyd's of London Press Ltd, 1992, p 51: "In general, a closed list is dangerous, for it is unlikely to be complete or, in any event to continue to be complete in the light of new development".

(٧) انظر JIGE(VI)/3، صفحة ٦؛ وموجز المناقشات في مؤتمر لشبونة للجنة البحرية الدولية Lisboa II, 1985, pp. 126-127.

٩- وفي مشروع اللجنة البحرية الدولية لتعديل اتفاقية الحجز لعام ١٩٥٢ (ويشار إليه هنا بمشروع اللجنة البحرية الدولية)، اعتمدت اللجنة نهجا مختلطا ينص على تعريف مصطلح "المطالبة البحرية"، إلى جانب صياغة عامة تعقبها قائمة موسعة للمطالبات البحرية كأمثلة. وتنص الجملة الافتتاحية من الفقرة (١) من المادة ١ على:

"(١) 'المطالبة البحرية': هي أي مطالبة متعلقة أو ناشئة عن ملكية سفينة ما، أو بنائها، أو حيازتها، أو ادارتها، أو تشغيلها، أو استخدامها، أو عن رهن أو رهن حيازي أو عن عبء مماثل على أية سفينة، أو عن عمليات الانقاذ المتعلقة بأية سفينة، مثل مطالبة تتعلق بما يلي...".

١٠- وكلمة "مثل" مستخدمة بغية تقديم عنصر من ذات النوع، وقصر المطالبات البحرية على تلك المطالبات الشبيهة بالفئات الممثلة في قائمة المطالبات. ولم يُقبل اقتراح ان يستبدل بالقائمة بند عام يغطي جميع المطالبات المتعلقة بملكية السفينة وتشغيلها وإدارتها. فقد اعتُبر أن بندا عاما سوف يثير تفسيرات مختلفة في بلدان شتى ولن يكفل التوحيد[٨].

١١- وتختلف المصطلحات المستخدمة في المادة ١ (١) عن تلك المستخدمة في اتفاقية الامتيازات والرهون البحرية عام ١٩٩٣[٩]. ونتيجة لذلك، قد تكون هناك مطالبات مُنحت مركز امتيازات بحرية لكنها تظل خارج نطاق اتفاقية الحجز. وينبغي أن تكون المصطلحات المستخدمة في اتفاقية الحجز، فيما يتعلق بالمطالبات التي لها مركز الامتيازات البحرية، متماشية بقدر الإمكان، للمصطلحات المستخدمة في اتفاقية الامتيازات والرهون البحرية لعام ١٩٩٣، أو مطابقة لها.

١٢- المادة ١ (١) (أ) تغطي "عطب تحدثه سفينة ما سواء بالتصادم أو بغير ذلك". ويمكن مقارنة هذا النص بالنص الوارد في الفقرة ١ (هـ) من المادة ٤، من اتفاقية الامتيازات والرهون البحرية لعام ١٩٩٣. وقد يكون من الضروري النظر فيما إذا كانت عبارة "أو بغير ذلك" واضحة بما فيه الكفاية وتضم كافة أنواع المطالبات التي تعطيها الفقرة ١ (هـ) من المادة ٤، من اتفاقية الامتيازات والرهون البحرية لعام ١٩٩٣ كما ينبغي ملاحظة أن نص المادة ١ (١) (أ) من اتفاقية الحجز ليس قاصرا على مطالبات الضرر ولكنه يتضمن أيضا المطالبات التعاقدية. وقد استنسخت المادة ١ (١) (أ) من اتفاقية الحجز في مشروع اللجنة البحرية الدولية.

---

(٨) انظر اللجنة البحرية الدولية CMI, Lisboa II, 1985, pp. 126-128.

(٩) انظر المادة ٤ (١) من اتفاقية الرهون والامتيازات البحرية لعام ١٩٩٣ (A/CONF.162/7).

١٣- المادة ١ (١) (ب) من اتفاقية الحجز والمادة ٤ (١) (ب) من اتفاقية الامتيازات والرهون البحرية لعام ١٩٩٣ يتناولان المطالبات المتعلقة بالوفاة أو الضرر الشخصي. ومع ذلك، فإن النص في الاتفاقية الأخيرة يشتمل كذلك على عبارة "الذي يحدث في البر أو في البحر". وقد يكون من المستصوب استخدام نفس الصياغة في اتفاقية الحجز، وخاصة بمراعاة أن المادة ٤ (١) (ب) ليست مقصورة على مطالبات الأضرار. هذا ولم ترد عبارة "الذي يحدث في البر أو في البحر" في مشروع اللجنة البحرية الدولية[١٠].

١٤- المادة ١ (١) (ج) تضم المطالبات المتعلقة "بالانقاذ". والمادة ٤ (١) (ج) من اتفاقية الامتيازات والرهون البحرية لعام ١٩٩٣ تمنح مركز الامتيازات البحرية لـ "المطالبات المتعلقة بمكافآت إنقاذ السفينة". وذلك لاستبعاد التعويض الخاص المنصوص عليه في المادة ١٤ من اتفاقية الإنقاذ لعام ١٩٨٩. وقد يكون من المستصوب إدخال تعديل مماثل في اتفاقية الحجز[١١]. وقد استخدمت في مشروع اللجنة البحرية الدولية عبارة "عمليات الإنقاذ أو أي اتفاق للإنقاذ"[١٢].

١٥- المادة ١ (١) (م) لا تسمح بالحجز إلا فيما يتعلق بالمطالبات المتصلة "بأجور الربابنة، أو الضباط، أو أفراد الطاقم". غير أن المادة ٤ (١) (أ) من اتفاقية الامتيازات والرهون البحرية لعام ١٩٩٣ تعترف بالامتيازات البحرية فيما يتعلق بـ "المطالبات المتعلقة بالأجور وغيرها من المبالغ المستحقة لربان السفينة وضباطها وسائر العاملين عليها فيما يتعلق بعملهم فيها، بما في ذلك نفقات العودة إلى الوطن واشتراكات التأمينات الاجتماعية المدفوعة لصالحهم". والنص الأخير أوضح بكثير في أنه '١' يشير إشارة محددة إلى مبالغ بخلاف الأجور مستحقة للربان، إلخ؛ '٢' يستبدل بكلمة "طاقم" عبارة "سائر العاملين عليها" لكي يشمل مطالبات العاملين الذين قد لا يكونوا مؤهلين كأفراد للطاقم، برغم عملهم على ظهر السفينة؛ '٣' يشمل تكاليف العودة إلى الوطن واشتراكات التأمينات الاجتماعية لصالحهم. ومن شأن ذلك أن يزيل أي جدل حول ما إذا كانت اشتراكات التأمينات الاجتماعية وتكاليف العودة إلى الوطن مشمولة بمصطلح "الأجور".

١٦- ويستخدم مشروع اللجنة البحرية الدولية CMI صياغة مماثلة لصياغة اتفاقية الامتيازات والرهون البحرية لعام ١٩٩٣ باستثناء عدم وجود إشارة إلى تكاليف العودة إلى الوطن. وقد لا يكون هذا الإغفال على جانب من الأهمية، إذ أن قائمة المطالبات البحرية في مشروع اللجنة البحرية الدولية مفتوحة عموما[١٣].

---

(١٠) المادة ١ (١) (ب).

(١١) انظر أيضا المادة ٧ (١) (هـ).

(١٢) المادة ١ (١) (ج).

(١٣) المادة ١ (١) (س).

١٧- ويمكن إيلاء اعتبار لتعديل صياغة المادة ١ (١) (م) من اتفاقية الحجز لكي تتسق مع المادة المناظرة في اتفاقية الامتيازات والرهون البحرية لعام ١٩٩٣.

١٨- المادة ١ (١) (ف) من اتفاقية الحجز تتضمن المطالبات الناشئة عن "الرهن أو الرهن غير الحيازي المترتب على سفينة ما" في إطار قائمة المطالبات البحرية[١٤]. أما العبارة المستخدمة في اتفاقية الامتيازات والرهون البحرية لعام ١٩٩٣ فهي "الرهون والرهون غير الحيازية والأعباء المماثلة لها في طبيعتها والقابلة للتسجيل". والصياغة المستخدمة في مشروع اللجنة البحرية الدولية مطابقة للصياغة الواردة في اتفاقية الامتيازات والرهون البحرية لعام ١٩٩٣[١٥].

١٩- ومن المستصوب استخدام نص الصياغة الواردة في اتفاقية الحجز بغية السماح لأصحاب الأعباء القابلة للتسجيل التي من نفس طبيعة، الرهن أو الرهن غير الحيازي، بحجز السفينة فيما يتعلق بالمطالبات الناشئة عن هذه الأعباء. وزيادة على ذلك، ينبغي الاستعاضة (في اللغة الانكليزية) عن كلمة "hypothecation" بمصطلح "hypothèque"، إذ إن للكلمة الأولى معنى مختلفا في ظل القانون الانكليزي ويستخدم في علاقته باتفاق على قرض برهن سفينة وعقد رهن الشحنة[١٦].

٢٠- ونظرا لما هو مذكور أعلاه قد يرغب فريق الخبراء الحكومي الدولي المشترك في أن ينظر في أية تعديلات تكون مطلوبة لإدخالها على المادة ١ من اتفاقية الحجز، مع مراعاة ان اتفاقية الامتيازات والرهون البحرية لعام ١٩٩٣ قد تم اعتمادها.

باء - المادة ٢ - سلطات الحجز

٢١- لا تجيز المادة ٢ حجز السفينة إلا من أجل المطالبات البحرية. وهي تعرض القاعدة الرئيسية للاتفاقية وهي أنه يجوز حجز السفن التي ترفع علم دولة من الدول المتعاقدة في ظل الولاية القضائية لأي دولة متعاقدة أخرى، فقط فيما يتعلق بأية مطالبة بحرية، دون أية مطالبة أخرى. ويركز هذا النص على الحاجة الى إدراج كافة الامتيازات البحرية في قائمة المطالبات البحرية، إذ إن الحجز، الى جانب الاحتباس، هو الوسيلة الوحيدة لمنع انقضاء الامتيازات البحرية.

---

(١٤) انظر أيضا المادة ٧ (١) (و).

(١٥) المادة ١ (١) (ش)

(١٦) انظر الوثيقة JIGE(VI)/3, TD/B/C.4/AC.8/22, LEG/MLM/22, p.7؛ وانظر أيضا Berlingieri حول حجز السفن، نفس المرجع السابق pp.72-73.

٢٢- وفي هذا السياق ينبغي إيلاء الاعتبار الى المادة ٦ من اتفاقية الامتيازات والرهون البحرية، التي تجيز لكل دولة طرف أن تمنح بمقتضى قانونها الوطني امتيازات بحرية أخرى ضمانا للمطالبات غير تلك المنصوص عليها في المادة ٤ من الاتفاقية. وينبغي النظر فيما إذا كانت حقوق أصحاب هذه الامتيازات الوطنية في حاجة الى حماية بالسماح لهم بحق الحجز من أجل مطالباتهم. وإذا كان الأمر كذلك، ينبغي النظر كذلك فيما إذا كان اعتماد صياغة عامة ما، مع قائمة موسعة بالمطالبات البحرية، سوف يوفر حلا ملائما. أما مشروع اللجنة البحرية الدولية فيحل المشكلة بالنص على قائمة مفتوحة للمطالبات البحرية في المادة ١.

جيم - المادة ٣ - السفن التي يجوز حجزها

٢٣- كانت الفقرتان ١ و٤ من المادة ٣، اللتان تشتملان على نصوص تتعلق بالسفن التي يجوز حجزها فيما يتعلق بمطالبة بحرية،[١٧] موضع مناقشة تفصيلية في الوثيقة السابقة للأمانتين JIGE(VI)/3.[١٨] فقد بحثت الوثيقة في جوانب الفقرتين ١ و٤ من المادة ٣، اللتين أثارتا تفسيرات مختلفة ومجادلات، منها أنه ليس من الواضح تماما من صياغة هاتين الفقرتين ما إذا كانت المسؤولية الشخصية لمالك السفينة أساسية لأغراض الحجز بموجب الاتفاقية أم لا. كما بحثت الوثيقة النهج الذي اعتمده مشروع اللجنة البحرية الدولية في محاولة حل بعض أوجه الغموض التي اعتبرت موجودة فيما يتعلق بالموضوع.

---

(١٧) الفقرة ١ من المادة ٣ تنص على:

"ورهنا بمراعاة أحكام الفقرة (٤) من هذه المادة وأحكام المادة ١٠ فإنه يحق للمدعي حجز السفينة المعنية التي نشأت بشأنها المطالبة البحرية، أو أية سفينة أخرى مملوكة من جانب الشخص الذي كان، وقت نشوء المطالبة، مالك السفينة المعنية، حتى لو كانت السفينة المحجوزة جاهزة للابحار؛ على أنه لا يجوز حجز أية سفينة، غير السفينة المعنية التي نشأت المطالبة بشأنها، فيما يتعلق بأي من المطالب البحرية المدرجة في المادة ١ (١) (س) أو (ع) أو (ف)".

وتنص الفقرة (٤) على:

"وفي حال المشارطة العارية للسفينة حينما يكون المستأجر، لا المالك المسجل، هو الذي يتحمل المسؤولية بشأن مطالبة بحرية تتعلق بتلك السفينة، فإن بمقدور المدعي أن يحتجز مثل تلك السفنية أو أية سفينة أخرى في حوزة المستأجر بالمشارطة العارية، شريطة الامتثال لأحكام هذه الاتفاقية، على أن أي سفينة أخرى في حوزة المالك المسجل لا تعتبر قابلة للحجز فيما يتعلق بمثل تلك المطالبات البحرية.

"وتنطبق أحكام هذه الفقرة على أي حالة يكون فيها شخص ما غير المالك المسجل للسفينة مسؤولا إزاء مطالبة بحرية تتعلق بتلك السفينة".

(١٨) انظر الصفحتين ٩ - ١٠.

٢٤- واقترحت الوثيقة JIGE(VI)/3 أن ينظر فريق الخبراء الحكومي الدولي المشترك في المسائل التالية:

(أ) ما إذا كان من المناسب قصر حق الحجز فيما يتعلق بمطالبات غير مضمونة بامتيازات بحرية على سفينة يملكها الشخص المسؤول؛

(ب) وإذا كان الأمر كذلك، فيما إذا كانت المادة ٣ من اتفاقية عام ١٩٥٢ تتمتع بوضوح كاف، أو أن من المحتمل تفسيرها على أنها تسمح بحجز سفينة لا يملكها الشخص المسؤول حتى بشأن مطالبات غير مضمونة بامتيازات بحرية؛

(ج) فيما إذا كان من الواجب، على أساس الافتراض بأن حق حجز سفينة لا يملكها الشخص المسؤول مقصور على المطالبات المضمونة بامتيازات بحرية، أن تكون مثل هذه الامتيازات هي فقط تلك التي تعترف بها اتفاقية الامتيازات والرهون البحرية، أو أنها يجب أن تتضمن الامتيازات البحرية الوطنية في ظل القانون المطبق.

(د) وفي حال اعتبار المادة ٣ من اتفاقية عام ١٩٥٢ غير مرضية، فيما إذا كان الحل المعتمد في مشروع اللجنة البحرية الدولية يعتبر مرضيا.[١٩].

٢٥- وما تزال الأسئلة المذكورة أعلاه صالحة فيما يتعلق باتفاقية الامتيازات والرهون البحرية لعام ١٩٩٣ MLM. وثمة سؤال قد يتطلب نظرا محددا في ضوء اعتماد اتفاقية الامتيازات والرهون البحرية لعام ١٩٩٣ هو ما إذا كان من المستصوب وضع نص الفقرة ٤ من المادة ٣ على غرار نص الجملة الافتتاحية للفقرة ١ من المادة ٤ من اتفاقية الامتيازات والرهون البحرية لعام ١٩٩٣.

٢٦- وتنص المادة ٤ (١) من اتفاقية الامتيازات والرهون البحرية لعام ١٩٩٣ MLM على أن المطالبات التي تقدم في مواجهة مالك السفينة، أو مستأجر السفينة العارية، أو مدير أو متعهد السفينة، مضمونة بامتياز بحري على السفينة. وهكذا، وبخلاف اتفاقية ١٩٦٧[٢٠]، فإن المطالبات التي تقدم في مواجهة المشارطة الزمنية أو مشارطة الايجار بالرحلة ليست مضمونة بامتياز بحري بموجب اتفاقية الامتيازات والرهون البحرية لعام ١٩٩٣. ومع ذلك، قد تثير هذه المطالبات حق حجز السفينة بموجب الفقرة (٤) من المادة ٣ من اتفاقية الحجز. إن نصوص الفقرة (٤) من المادة ٣، التي تسمح بحجز السفينة ضمانا للمطالبات التي تقدم ضد مستأجر السفينة العارية، تنص كذلك على أن النصوص السابق ذكرها تطبق أيضا على أية حالة يكون فيها شخص آخر بخلاف مالك السفينة المسجل مسؤولا فيما يتعلق بالمطالبة البحرية المتصلة بتلك السفينة.

---

(١٩) انظر نفس المرجع الصفحتين ١٣ - ١٤.

(٢٠) المادة ٧.

٢٧- وقد جرت محاولات لإضفاء تفسير أكثر تقييدا على المادة ٣(٤) بغية تجنب موقف يمكن فيه حجز السفينة في دولة متعاقدة ولكن يكون من غير الممكن انفاذ المطالبة الأساسية ضد تلك السفينة. ولذلك فمن المسلم به عدم إمكان حجز السفينة إلا في الحالة القانونية التي يجوز فيها بموجب القانون المطبق إنفاذ المطالبة ضد تلك السفينة[٢١].

٢٨- ويتغلب مشروع اللجنة البحرية الدولية على المشكلة بمنحه صراحة حق الحجز فيما يتعلق بجميع المطالبات التي يضمنها الامتياز البحري[٢٢].

دال - المادة ٣(٣) - حق إعادة الحجز

٢٩- نوقشت الفقرة ٣ من المادة ٣ في الوثيقة JIGE(VI)/3[٢٣] وقد دعي فريق الخبراء الحكومي الدولي المشترك للنظر فيما إذا كان النهج الذي اعتمدته اتفاقية الحجز، والذي بموجبه لا يجوز حجز السفينة مرة أخرى فيما يتعلق بنفس المطالبة البحرية لنفس المدعي، مرضيا، أم أنه من المستصوب النص على امكانية إعادة الحجز وتكرار الحجز في ظل ظروف معينة. وهي لا تدعو الى أي تعليق آخر.

هاء - المادة ٦ - الحجز الجائر

٣٠- في التقرير السابق للأمانتين[٢٤] بُحثت المادة ٦ والمسائل المتصلة بتوفير الضمان والمسؤولية عن أية خسارة أو ضرر يسببها الحجز الجائر. ودعي فريق الخبراء الحكومي الدولي المشترك للنظر فيما إذا كان من المستصوب أن تضمن الاتفاقية '١' نصوصا تطلب الى المحكمة أن تجعل الحجز مشروطا بتقديم المدعي ضمانا، ربما مع بعض الاستثناءات، مثلا في حالات الحجز التي يقدم فيها البحارة طلبا للحجز حفاظا على امتياز بحري لأجورهم؛ '٢' نصوصا صريحة بشأن المسؤولية عن الخسارة أو الأضرار التي يسببها حجز جائر لا مبرر له[٢٥].

---

(٢١) انظر A Philip, "Maritime Jurisdiction in the EEC", Acta Scandinavia Juris Gentium, 1977, pp 113-118; document JIGE(VI)/3, p 12; Berlingieri on Arrest of Ships, op cit, p 99؛ وانظر أيضا مشروع اللجنة البحرية الدولية، المادة ٣ (٣).

(٢٢) انظر المادة ٣ (١).

(٢٣) انظر الصفحتين ١٤ و١٥.

(٢٤) JIGE(VI)/3 الصفحتان ١٥ و١٦.

(٢٥) JIGE(VI)/3 الصفحة ١٧.

٣١- وإذا رأى فريق الخبراء الحكومي الدولي المشترك أنه من الملائم إدراج نصوص في الاتفاقية تتعلق بتوفير الضمان فيما يتصل بمطالبات معينة، فقد يرغب كذلك في أن يولي مزيدا من الاهتمام لمسألة توفير بعض المبادئ التوجيهية فيما يتصل بالطريقة التي قد يُمنح بها هذا الضمان: مثلا طبيعة الضمان، وطريقة الحساب والمسائل التي يتعين وضعها في الاعتبار مثل مبلغ المطالبة أو خسارة الوقت أو الايرادات لمالك السفينة، الخ. فمن شأن هذه النصوص أن تكون ذات فائدة قيمة في تشجيع توحيد التنفيذ.

واو - المادة ٧ - الولاية على أساس موضوع الدعوى

٣٢- تناولت الوثيقة JIGE(VI)/3 بحث المادة ٧ من اتفاقية الحجز وكونها تمنح الولاية القضائية للبت في القضية على أساس موضوع المطالبة لمحاكم الدولة التي ينفذ فيها الحجز في عدد محدود من الحالات (وهو ما قد يعتبر تعسفا) حيثما لا تكون هذه الولاية قائمة في ظل قانون البلد[٢٦]. كما تناولت النهج الذي اعتمدته اللجنة البحرية الدولية والذي بموجبه تمنح الولاية لمحاكم الدولة المتعاقدة التي ينفذ فيها الحجز لتقرير الحالة بناء على وقائعها ما لم توافق الأطراف على خلاف ذلك أو في حالة رفض المحكمة ممارسة ولايتها ويكون هذا الرفض مسموحا به في قانون البلد وتقبل محكمة في بلد آخر الولاية[٢٧].

٣٣- وقد يرغب فريق الخبراء الحكومي الدولي المشترك في النظر فيما إذا كان نهج اتفاقية ١٩٥٢ بالنص على قائمة بعدد محدود من الحالات مرضيا؛ أم أن من الأنسب منح ولاية عامة لمحاكم البلد الذي تحجز فيها السفينة للبت في الحالة بناء على وقائعها[٢٨].

---

(٢٦) انظر صفحتي ١٧ و١٨.

(٢٧) المادة ٧ من مشروع اللجنة البحرية الدولية.

(٢٨) للاطلاع على مزيد من المعلومات حول الموضوع انظر Berlingieri بشأن حجز السفن، المرجع السابق pp. 22-23.

زاي - المادة ٨(٢) - الانطباق على سفن تابعة لدول غير متعاقدة

٣٤- وفقا للفقرة ٢ من المادة ٨ "يجوز حجز سفينة ترفع علم دولة غير متعاقدة في ظل ولاية دولة متعاقدة بشأن أي من المطالبات البحرية المدرجة في المادة ١ أو أية مطالبة أخرى يسمح قانون الدولة المتعاقدة بالحجز بشأنها".

٣٥- وهكذا يجوز، بموجب الفقرة ٢ من المادة ٨، حجز السفن التي ترفع علم دولة غير متعاقدة ليس فقط فيما يتعلق بالمطالبات البحرية المدرجة في المادة ١، ولكن أيضا فيما يتعلق بأية مطالبة أخرى شريطة أن يكون هذا الحجز مسموحا به بموجب قانون المحكمة. غير انه، لا يتضح من المصطلحات المستخدمة ما إذا كانت جميع نصوص الاتفاقية، باستثناء المادة ٢ (التي تقصر حق الحجز على المطالبات البحرية فقط)، يتعين تطبيقها على السفن التابعة لدول غير متعاقدة، أو ما إذا كان حق الحجز فقط فيما يتعلق بالمطالبات البحرية فقط وليس الاتفاقية كلها، هو ما يطبق على هذه السفن. وبينما يبدو أن صياغة المادة ٨ (٢) تدعم وجهة النظر الأخيرة، فمن المؤكد أن وجهة النظر الأولى تؤيدها الأعمال التمهيدية[٢٩].

٣٦- والنهج الذي اعتمده مشروع اللجنة البحرية الدولية هو النص على تطبيق الاتفاقية كلها على "أي سفينة بحرية سواء كانت تلك السفينة ترفع علم دولة متعاقدة أم لا"[٣٠]. ومع ذلك، ينص المشروع أيضا على أنه يجوز للدول الاحتفاظ بحق عدم تطبيق الاتفاقية على السفن التابعة لدول غير متعاقدة[٣١].

٣٧- وقد يرغب الفريق المشترك في النظر فيما إذا كان النص الراهن للمادة ٨ مرضيا، أم أنه من الملائم، اتساقا مع الاتفاقيات البحرية الأحدث عهدا واتفاقية الامتيازات والرهون البحرية لعام ١٩٩٣[٣٢]، النص على التطبيق العام للاتفاقية كلها سواء كانت السفينة ترفع علم دولة متعاقدة أم لا.

---

(٢٩) انظر Berlingieri بشأن حجز السفن، المرجع السابق pp. 22-23.

(٣٠) المادة ٨ (١).

(٣١) المادة ٩.

(٣٢) المادة ١٣.

حاء - المادة ٩ - عدم إنشاء امتياز بحري اضافي

٣٨- ينص الجزء الثاني من المادة ٩ صراحة على أن الاتفاقية لا تخلق "امتيازا بحريا غير قائم في ظل القانون أو في ظل اتفاقية الرهون والامتيازات البحرية، إذا انطبقت هذه الاتفاقية". وفي وقت اعتماد اتفاقية الحجز في عام ١٩٥٢، فإن الإشارة الى "اتفاقية الرهون والامتيازات البحرية" لا يمكن إلا أن تكون إشارة إلى الاتفاقية الدولية لتوحيد قواعد وقوانين معينة تتعلق بالرهون والامتيازات البحرية، لعام ١٩٢٦. وفي ظل وجود ثلاث اتفاقيات الآن بشأن الرهون والامتيازات البحرية، تنشأ الحاجة الى تعديل هذا النص. ومشروع اللجنة البحرية الدولية يحل المشكلة بأن ينص ببساطة على أنه لا يوجد في الاتفاقية ما يؤول على أنه يخلق امتيازا بحريا[٣٣].

٣٩- وزيادة على ذلك، فقد يحتاج الأمر إلى إيلاء اهتمام لتأمين تساوق المصطلحات في نص المادة ٩ باللغتين الانكليزية والفرنسية، حيث يستخدم في النص الانكليزي مصطلح "any maritime liens"(أية امتيازات بحرية) وفي النسخة الفرنسية استخدمت عبارة "aucun droit de suite" (أي حق للتبع).

---

(٣٣) المادة ٨ (٣).

ثالثا - ملاحظات استنتاجية

٤٠- تقدم هذه المذكرة تحديثا موجزا للتقرير السابق لأمانتي الأونكتاد والمنظمة البحرية الدولية المعنون "النظر في نطاق تنقيح الاتفاقية الدولية المتعلقة بحجز السفن البحرية الموقعة في بروكسل في ١٠ أيار/مايو ١٩٥٢"[٣٤]، والذي سيكون معروضا على فريق الخبراء الحكومي الدولي المشترك. وتركز المذكرة، ضمن جملة أمور، على تعديلات اتفاقية الحجز لعام ١٩٥٢ والتي قد يقتضيها الأمر نتيجة لاعتماد الاتفاقية الدولية للامتيازات والرهون البحرية، ١٩٩٣.

٤١- وقد يرغب الفريق الحكومي الدولي المشترك في اتخاذ قرار بشأن نطاق تنقيح اتفاقية الحجز لعام ١٩٥٢. وقد يرغب في النظر فيما إذا كان من المستصوب إجراء تنقيح شامل للاتفاقية بغية توضيح أي لبس قد يعتبر قائما، مما يثير تفسيرات مختلفة. ومن الناحية الأخرى، ربما يقرر الفريق أن يقصر نطاق التنقيح على مجرد وضع مشروع للتعديلات الناتجة عن اعتماد اتفاقية الرهون والامتيازات البحرية لعام ١٩٩٣. على أن مسار العمل في هذه الحالة الأخيرة سيكون بحاجة الى قرارات موضوعية فيما يتعلق بالامتيازات البحرية الوطنية الممنوحة بموجب المادة ٦ من اتفاقية الرهون والامتيازات البحرية لعام ١٩٩٣. إذ لا يوجد في اتفاقيتي ١٩٢٦ و١٩٦٧ أية إشارة الى امتيازات بحرية أخرى قد تمنحها الدول الأطراف بموجب القانون الوطني. ومن ثم لم يسبق مطلقا مراعاة الأثر المترتب على هذه الامتيازات فيما يتعلق باتفاقية الحجز. ولذلك قد يرغب الفريق المشترك في النظر فيما إذا كان يجوز تعديل الفقرة (١) من المادة ١ بغية السماح بالحجز فيما يتعلق بالامتيازات البحرية الوطنية، ومن ثم تتوفر حماية معينة لحاملي هذه الامتيازات، مع الوضع في الأذهان فترة الانقضاء القصيرة المنصوص عليها في الاتفاقية.

- - - - -

(٣٤) الوثيقة JIGE(VI)/3.