TD

الأمم المتحدة

مؤتمر الأمم المتحدة
للتجارة والتنمية

Distr.
LIMITED

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

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 عن عمل فريق الدورة التابع لفريق الخبراء الحكومي الدولي المشترك بين الأونكتاد والمنظمة البحرية الدولية المعني بالامتيازات والرهون البحرية والمواضيع المتصلة بها في دورته السابعة

مقدمة

١ - لاحظ فريق الدورة أن الجلسة العامة لفريق الخبراء الحكومي الدولي المشترك قد طلبت منه أن يبحث البند ٣ من جدول الأعمال المعنون "النظر في امكانية استعراض الاتفاقية الدولية لتوحيد بعض القواعد المتعلقة بحجز السفن البحرية، ١٩٥٢".

البند ٣ - النظر في امكانية استعراض الاتفاقية الدولية لتوحيد بعض القواعد المتعلقة بحجز السفن البحرية، ١٩٥٢

٢ - نظر فريق الدورة في الوثيقة JIGE(VII)/2، التي صدرت عن الأونكتاد في الوثيقة TD/B/CN.4/GE.2/2 وعن المنظمة البحرية الدولية في الوثيقة LEG/MLM 29، وقد أعدتها أمانتا الأونكتاد والمنظمة البحرية الدولية. وهي تبيِّن التعديلات الممكنة لاتفاقية الحجز لعام ١٩٥٢ التي قد يلزم إدخالها على ضوء اعتماد اتفاقية الامتيازات والرهون البحرية لعام ١٩٩٣. كما عرضت على الفريق الوثيقة JIGE(VI)/3 (TD/B/C.4/AC.8/22-LEG/MLM/22)، التي تضمنت مشروع تنقيح اتفاقية عام ١٩٥٢ الذي أعدته اللجنة البحرية الدولية في مؤتمرها الذي عقد في ليشبونة في عام ١٩٨٥ (ويشار اليه فيما يلي باسم "مشروع اللجنة البحرية الدولية"). وشرع الفريق في إجراء قراءة أولية لمواد الاتفاقية آخذا في اعتباره التعليقات والملاحظات الواردة في الوثيقة JIGE(VII)/2 التي أعدتها أمانتا الأونكتاد والمنظمة البحرية الدولية.

المادة ١: المطالبات التي يجوز بشأنها حجز السفينة

٣ - اعتبر بعض الوفود أن قائمة المطالبات البحرية المدرجة في المادة ١ من اتفاقية عام ١٩٥٢ غير كاملة وقد عفا عليها الزمن. وأعربت هذه الوفود عن تفضيلها للنهج المعتمد في مشروع اللجنة البحرية الدولية الذي يدعو الى ادراج قائمة مفتوحة بالمطالبات البحرية. وفي رأي هذه الوفود أن ادراج صيغة عامة في "الديباجة" تسمح بأن تكون قائمة المطالبات مفتوحة هو أمر يمثل حلا توفيقيا بين مختلف النظم القانونية. وقد اعتبر ذلك مناسبا بالنظر الى أن المادة ٦ من اتفاقية الامتيازات والرهون البحرية لعام ١٩٩٣ تسمح للدول الأطراف بأن تمنح بموجب قانونها امتيازات بحرية وطنية غير تلك المذكورة في الفقرة ١ من المادة ٤. وما لم تصبح قائمة المطالبات الواردة في المادة ١ من اتفاقية الحجز قائمة مفتوحة، فسيكون هناك خطر يتمثل في عدم التمكن من خلال الحجز من ضمان أي امتياز بحري يمنح وفقا للمادة ٦ من اتفاقية الامتيازات والرهون البحرية إذا لم يكن مدرجا في القائمة الواردة في المادة ١ من اتفاقية الحجز.

٤ - وقد اعترض بعض الوفود على هذا النهج. وفي رأي هذه الوفود أن القائمة ينبغي أن تظل مقفلة لضمان أن يظل تدبير الحجز تدبيرا استثنائيا لا يتم استخدامه إلا كملاذ اخير من أجل ضمان المطالبات البحرية. أما القائمة المفتوحة فيمكن أن تفضي الى إساءة ممارسة حق الحجز فيما يتعلق بالمطالبات التي تتسم بأهمية نسبية فقط. ولا ينبغي للمطالبات التي تمنح مركز الامتياز البحري الوطني بموجب المادة ٦ من اتفاقية الامتيازات والرهون البحرية أن تدرج بالضرورة في القائمة باعتبار أن هذه المسألة ينبغي أن تنظم بموجب القانون الوطني.

٥ - وأجرى الفريق مناقشة أولية بشأن عدة جوانب تتعلق بقائمة المطالبات الواردة في المادة ١ من اتفاقية الحجز لعام ١٩٥٢ ومن مشروع اللجنة البحرية الدولية من أجل ادخال التعديلات اللازمة نتيجة لاعتماد اتفاقية الامتيازات والرهون البحرية لعام ١٩٩٣.

٦ - وقد اتفق على أن المصطلحات المستخدمة في اتفاقية الحجز فيما يتعلق بالمطالبات التي تمنح مركز الامتياز البحري ينبغي أن تواءم بشكل دقيق مع المصطلحات المستخدمة في اتفاقية الامتيازات والرهون البحرية لعام ١٩٩٣. واتفق الفريق، آخذا في اعتباره الفقرة ١(أ) من المادة ٤ من اتفاقية الامتيازات والرهون البحريـــة، علـــى أن تكاليف العودة الى الوطن ينبغي أن تدرج في قائمة المطالبات البحرية الواردة في المادة ١.

٧ - واعتبر بعض الوفود أن مفهوم "قرض رهن السفينة" قد أصبح مفهوما قديما ومن ثم ينبغي استبعاده من قائمة المطالبات البحرية. وأبدى أحد الوفود موقفا متحفظا إزاء مثل هذا الاستبعاد.

٨- وأعرب بعض الوفود عن آراء تؤيد تضمين القائمة المطالبات المتصلة بالتعويض الخاص المنصوص عليه في المادة ١٤ من اتفاقية الإنقاذ لعام ١٩٨٩. وبالتالي فقد اعتبرت هذه الوفود أنه ينبغي استبقاء النص الحالي الوارد في مشروع المنظمة البحرية الدولية (المادة ١(١)(ج)).

٩ - وذكرت وفود أخرى أنها تؤيد استبعاد مثل هذا التعويض الخاص. وفي رأيها أن الحق في الحجز لا ينبغي أن يمنح إلا فيما يتعلق بمطالبات ضمان الامتيازات فيما يتصل بمكافآت إنقاذ السفينة.

١٠ - وأعرب المراقب عن معهد المؤجرين الدوليين للحاويات عن تأييده للمادة ١(١) من مشروع اللجنة البحرية الدولية شريطة عدم تفسيرها على أنها تستوجب تزويد سفينة معينة بالحاويات.

١١ - وبالنظر الى ما تقدم، اتفق فريق الدورة على اعتماد مشروع اللجنة البحرية الدولية كأساس للمناقشة وعلى إدخال التعديلات اللازمة نتيجة لاعتماد اتفاقية الامتيازات والرهون البحرية لعام ١٩٩٣.

المادة ٢: سلطات الحجز

١٢ - في سياق المادة ٢(٥) من مشروع اللجنة البحرية الدولية، أعرب أحد الوفود عن تأييده للتوحيد الكامل للإجراءات المتعلقة بالحجز. واقترح هذا الوفد أن يدرج في اتفاقية الحجز حكم بشأن البيع غير النهائي لسفينة محتجزة وذلك في ظروف مناسبة مثل عدم قيام المالك بتقديم الضمانة خلال فترة زمنية معقولة او حيثما تكون تكاليف صيانة السفينة المحتجزة مفرطة، وما الى ذلك. وقد اعترض على هذا الاقتراح وفد آخر اعتبر أن المسألة خارجة عن نطاق اتفاقية الحجز لأن مصطلح "الحجز" باعتباره يقتصر على التدابير "التحفظية" لا يشمل تدابير استيفاء الحكم. ولذلك فإن هذه المسألة تخضع للقانون المنطبق ولا يمكن أن تدخل في نطاق اتفاقية الحجز.

١٣ - وذكر ممثل غرفة التجارة الدولية أن استعراض اتفاقية الحجز ينبغي أن يتجاوز مشروع اللجنة البحرية الدولية وأن يأخذ في الاعتبار التغييرات التي أحدثتها اتفاقية الامتيازات والرهون البحرية لعام ١٩٩٣. واقترح أن يتم إيلاء الاعتبار لأساليب الإنفاذ المؤقتة وإدراج حكم في اتفاقية الحجز يتناول أساليب الإنفاذ التمهدية.

١٤ - إلا أن معظم الوفود قد وافقت على اعتماد مشروع اللجنة البحرية الدولية كأساس للمناقشة آخذة في الاعتبار التغييرات التي يقتضيها اعتماد اتفاقية الامتيازات والرهون البحرية لعام ١٩٩٣.

المادة ٣: السفن التي يجوز حجزها

١٥- أعرب بعض الوفود عن تفضيل للنهج المعتمد في مشروع اللجنة البحرية الدولية فيما يتعلق باشتراط المسؤولية الشخصية للمالك لأغراض الحجز بموجب الاتفاقية. واعتبر نص اتفاقية الحجز لعام ١٩٥٢ غير كاف حيث انه لا يربط بشكل واضح الحجز بالمسؤولية الشخصية للمالك. الا ان بعض الوفود اعتبرت أن الامتيازات البحرية الوطنية التي تمنح بموجب المادة ٦ من اتفاقية الامتيازات والرهون البحرية لعام ١٩٩٣ ينبغي أن تمنح حق الحجز بموجب اتفاقية الحجز بصرف النظر عن المسؤولية الشخصية للمالك. ولا ينبغي اشتراط المسؤولية الشخصية للمالك الا عندما لا تكون المطالبة مضمونة بامتياز بحري.

١٦- ومن جهة ثانية، اعتبر بعض الوفود ان النهج المعتمد في اتفاقية الحجز لعام ١٩٥٢ هو نهج مرض. وفيما يتعلق بالمطالبات المضمونة بواسطة "امتياز بحري"، اعتبر عدد من الوفود أن حق الحجز بموجب الاتفاقية لا ينبغي أن يمنح إلا لتلك المطالبات المشمولة في إطار المادة ٤ من اتفاقية الامتيازات والرهون البحرية لعام ١٩٩٣ وليس في إطار المادة ٦. وأشير الى انه ليس المقصود بالمادة ٦ فرض التزام على الدول الأطراف الأخرى بالاعتراف بالامتيازات البحرية الوطنية الممنوحة في دولة من الدول الاطراف وانفاذها. الا انه تم التسليم بأنه ينبغي ادراج اشارة ما الى مثل هذه الامتيازات الوطنية في اتفاقية الحجز. واشار احد الوفود الى الفقرة ٢٧ من الوثيقة JIGE(VII)/2 (TD/B/CN.4/GE.2/2-LEG/MLM/29) فيما يتعلق بتجنب ظهور حالة يمكن فيها حجز السفينة في دولة طرف دون ان يكون من الممكن إنفاذ المطالبة الأساسية ضد تلك السفينة.

١٧- واقترح أحد الوفود تعديل الجملة الأولى من المادة ٣(٢) من مشروع اللجنة البحرية الدولية ليصبح نصها كما يلي: "(٢) ويجوز أيضا حجز أية سفينة أو سفن أخرى ...".

١٨- وذكر ممثل معهد المؤجرين الدوليين للحاويات ان المادة ٣(١) (د) من مشروع اللجنة البحرية الدولية تتناول فيما يبدو الحالات التي لا تكون فيها المطالبات مضمونة بـ "امتيازات بحرية" ولكنها لا تشمل حالة المشارطات الزمنية. واعتبر انه يلزم ادراج احكام محددة لضمان حق الموردين في الحجز في مثل هذه الظروف.

المادة ٣(٣): حق اعادة الحجز والحجز المتعدد

١٩- أعرب بعض الوفود عن تفضيل للنهج المعتمد في اتفاقية عام ١٩٥٢ الذي لا يجوز بموجبه حجز السفينة مرة أخرى. ولذلك فقد ذكرت هذه الوفود انها لا تستطيع تأييد المادة ٥ من مشروع اللجنة البحرية الدولية الذي يجيز اعادة الحجز والحجز المتعدد في حالات معينة. وفي رأي هذه الوفود أن حق اعادة الحجز والحجز المتعدد ينبغي أن يقتصر على ظروف استثنائية مثل الغش أو تقديم بيانات غير صحيحة، وذلك من أجل حماية المصالح المشروعة لمالكي السفينة ولأصحاب البضاعة على السواء. ووجهت انتقادات في هذا الصدد الى الفقرة ١(ج) من مشروع اللجنة البحرية الدولية.

٢٠- وأعربت وفود أخرى عن تفضيلها لاعتماد نهج أكثر مرونة إزاء الحالات غير حالات الغش أو تقديم البيانات غير الصحيحة التي تبرر اعادة الحجز فيما يتعلق بنفس المطالبة البحرية. وفي هذا الصدد، أشير الى حالات مثل حالات التصادم التي لا يمكن فيها اجراء تقييم سليم للمطالبة إلا في مرحلة لاحقة أو اذا كان مقدار المطالبة يفوق قيمة السفينة المحتجزة مما يفضي الى الحق في احتجاز "سفينة شقيقة".

٢١- واتفق الفريق على انه ينبغي وضع هذه المادة بين قوسين لكي يتم النظر فيها في مرحلة لاحقة الى جانب المقترحات البديلة التي يمكن ان تقدمها الوفود.

المادة ٦: الحجز الجائر

٢٢- اعتبر بعض الوفود انه ينبغي للاتفاقية ان تشتمل على مبادئ توجيهية حول ما اذا كان ينبغي للمحاكم أن تجعل الحجز مشروطا بأحكام تقديم الضمان من قبل المدعي فضلا عن الأحكام المتعلقة بالمسؤولية عن الخسارة أو الاضرار في حالة الحجز الجائر.

٢٣- واعترض بعض الوفود على هذا الرأي بحجة انه يقيِّد السلطة التقديرية للمحاكم للفصل في حالات الحجز الجائر وفقا لقانون المكان الذي يتم فيه الحجز. وبالتالي فقد اعتبرت المادة الواردة في مشروع اللجنة البحرية الدولية مادة مناسبة. الا ان بعض الوفود اعتبرت ان هذا الحكم غير مرض وأعربت عن تفضيلها لاستبقاء الحكم الأصلي الوارد في اتفاقية عام ١٩٥٢.

٢٤- وأشار بعض الوفود الى الحاجة الى ادراج نص مناسب لضمان اعفاء البحارة من الالتزام بتقديم الضمانات ضد الحجز الجائر فيما يتعلق بالمطالبات المضمونة بالامتيازات البحرية المذكورة في المادة ٤(١)(أ) من اتفاقية الامتيازات والرهون البحرية لعام ١٩٩٣.

٢٥- إلا ان أغلبية الوفود وافقت على ان نص مشروع اللجنة البحرية الدولية ينبغي ان يستخدم كأساس للعمل المقبل.

المادة ٧: الولاية على أساس موضوع الدعوى

٢٦- أوضح المراقب عن اللجنة البحرية الدولية، في معرض رده على سؤال من أحد الوفود، ان المادة ٧(١) من اتفاقية عام ١٩٥٢ تمثل صيغة توفيقية بين الرأي الذي تعتمده بلدان القانون العام والذي يعتبر الحجز وسيلة لمنح الولاية القضائية والرأي المعارض الذي تعتمده بلدان القانون المدني والذي يشترط تطبيق المبادئ العامة في هذا الخصوص. وبالنظر الى ان النهج المعتمد في المادة ٧(١) في منح الولاية على أساس موضوع الدعوى في حالات معينة فقط لا يعتبر مرضيا، فإن مشروع اللجنة البحرية الدولية يمنح الولاية العامة لمحاكم البلد الذي تحتجز فيه السفينة فيما يتعلق بجميع المطالبات.

٢٧- وأعرب أحد الوفود عن تفضيله للنهج المعتمد في اتفاقية عام ١٩٥٢. وفي رأيه ان احكام اتفاقية عام ١٩٥٢ هي أكثر اتساقا مع المبادئ العامة للقانون البحري الدولي وللاتفاقيات البحرية مثل اتفاقية تحديد المسؤولية. وأشير كذلك الى ان منح الولاية العامة لمحاكم البلد الذي يتم فيه حجز السفينة لن يكون منصفا.

٢٨- وأعربت وفود عديدة عن تأييدها للإبقاء على المادة ٧ من مشروع اللجنة البحرية الدولية حيث تمنح الولاية لمحاكم البلد الذي يتم فيه الحجز للفصل في القضية على أساس موضوع المطالبة ما لم يتفق الأطراف على خلاف ذلك، أو في حالة رفض المحكمة ممارسة ولايتها وكون هذا الرفض مسموحا به بموجب قانون البلد وقبول احدى المحاكم في بلد آخر لممارسة الولاية.

المادة ٨: الانطباق على سفن تابعة لدول غير متعاقدة

٢٩- لوحظ ان المادة ٨(٢) من اتفاقية عام ١٩٥٢ قد أثارت مشاكل تتعلق بتفسيرها في مختلف الولايات القضائية. فصيغة المادة ٨(٢) لا توضح ما اذا كانت جميع احكام الاتفاقية واجبة التطبيق على السفن التابعة لدول غير متعاقدة أو ما إذا كانت المادة ١ التي تنص على حق الحجز فيما يتعلق بالمطالبات البحرية هي التي تنطبق على هذه السفن فقط. واعربت معظم الوفود عن تفضيلها للنهج المعتمد في مشروع اللجنة البحرية الدولية الذي يقتضي تطبيق جميع أحكام الاتفاقية على السفن التابعة لدول غير متعاقدة. واتفق الفريق على انه ينبغي تعديل نص الفقرة ٢ من مشروع اللجنة البحرية الدولية بحيث يتوافق مع نص الفقرة ٢ من المادة ١٣ من اتفاقية الامتيازات والرهون البحرية لعام ١٩٩٣.

المادة ٩: عدم إنشاء امتياز بحري اضافي

٣٠- اعتبر الفريق المشترك كذلك ان المادة ٨(٣) من مشروع اللجنة البحرية الدولية التي تنص على انه ليس هناك في الاتفاقية ما يمكن تفسيره على انه ينشئ امتيازا بحريا هي مادة مقبولة من حيث المبدأ. واعتبر الجزء الثاني من المادة ٩ من اتفاقية عام ١٩٥٢ الذي يشير الى اتفاقية الامتيازات والرهون البحرية غير مناسب بالنظر الى وجود ثلاث اتفاقيات حول هذا الموضوع.

٣١- وأوضح المراقب عن اللجنة البحرية الدولية ان الاشارة الى نشوء حق في المقاضاة قد حذفت من مشروع اللجنة البحرية الدولية حيث اعتبر انها خارجة عن نطاق اتفاقية الحجز وانها يمكن ان تفضي الى تفسيرات مختلفة في مختلف الولايات القضائية.

- - - - -