

Distr.
GENERAL

TD/B/CN.4/GE.2/3
21 December 1994
ARABIC
Original: ENGLISH

مؤتمر الأمم المتحدة للتجارة والتنمية



فريق الخبراء الحكومي الدولي المشترك بين
الأونكتاد والمنظمة البحرية الدولية المعني
بالامتيازات والرهون البحرية والمواضيع
المتصلة بها
الدورة الثامنة
لندن، ٩ تشرين الأول/أكتوبر ١٩٩٥

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

المعقودة في قصر الأمم بجنيف من ٥ إلى ٩
كانون الأول/ديسمبر ١٩٩٤

أعد التقرير المرفق طيه (JIGE(VII)/3)* عن الدورة السابعة لفريق الخبراء الحكومي الدولي المشترك
بين الأونكتاد والمنظمة البحرية الدولية المعني بالامتيازات والرهون البحرية والمواضيع المتصلة بها.

* تعممه أيضا المنظمة البحرية الدولية تحت الرمز LEG/MLM/30.

Distr.

GENERAL

JIGE(VII)/3

21 December 1994

ARABIC

Original: ENGLISH

فريق الخبراء الحكومي الدولي المشترك المعني بالامتيازات
والرهون البحرية والمواضيع المتصلة بها

الدورة السابعة

جنيف، من ٥ إلى ٩ كانون الأول/ديسمبر ١٩٩٤

تقرير فريق الخبراء الحكومي الدولي المشترك المعني بالامتيازات
والرهون البحرية والمواضيع المتصلة بها عن دورته السابعة

المحتويات

<u>الفصل</u>	<u>المقررات</u>
مقدمة	١ - ٤
الأول- النظر في إمكانية استعراض الاتفاقية الدولية لتوحيد قواعد معينة تتعلق بحجز السفن البحرية، ١٩٥٢ (البند ٣ من جدول الأعمال)	٥ - ١٢
الثاني- المسائل التنظيمية	١٣ - ١٩

المرفقات

الأول- تقرير عن أعمال فريق الدورة التابع لفريق الخبراء الحكومي الدولي المشترك بين الأونكتاد والمنظمة البحرية الدولية المعني بالامتيازات والرهون البحرية والمواضيع المتصلة بها في دورته السابعة	
الثاني- مشاريع مواد لاتفاقية بشأن حجز السفن	
الثالث- جدول الأعمال المؤقت للدورة الثامنة لفريق الخبراء الحكومي الدولي المشترك	
الرابع- الحضور	

مقدمة

- ١- عقد فريق الخبراء الحكومي الدولي المشترك المعني بالامتيازات والرهون البحرية والمواضيع المتصلة بها، الذي أنشأته المنظمة البحرية الدولية ومؤتمر الأمم المتحدة للتجارة والتنمية (الأونكتاد)، دورته السابعة في قصر الأمم، بجنيف، في الفترة من ٥ إلى ٩ كانون الأول/ديسمبر ١٩٩٤.
- ٢- وعُقدت أثناء الدورة جلستان عامتان وخمس جلسات غير رسمية للفريق الجامع للدورة.

البيان الافتتاحي

- ٣- أشاد الموظف المسؤول عن شعبة تطوير الخدمات في الأونكتاد، متحدثا بالنيابة عن الأمين العام للمنظمة البحرية الدولية والموظف المسؤول عن الأونكتاد، بفريق الخبراء المشترك للعمل الممتاز الذي اضطلع به أثناء الدورات الست التي عقدها بين عامي ١٩٨٦ و ١٩٨٩ لإعداد مشروع اتفاقية الامتيازات والرهون البحرية. وقال إن اعتماد الاتفاقية الدولية للامتيازات والرهون البحرية في عام ١٩٩٣، في مؤتمر المفوضين المشترك بين الأمم المتحدة والمنظمة البحرية الدولية، كان إنجازا رائعا في توحيد القوانين ومثالا ممتازا على التعاون المثمر بين الأونكتاد والمنظمة البحرية الدولية.
- ٤- وقال إن مهمة الفريق هامة جدا ومعقدة لما لموضوع حجز السفن من أهمية حاسمة لمجتمع النقل البحري. وبالنظر إلى أن الحجز هو وسيلة إنفاذ الامتيازات والرهون البحرية فمن الأساسي التنسيق بين الاتفاقيات الدولية التي تنظم هذه المسائل تنسيقا وثيقا لضمان تمتع جميع المطالبات التي تضمنها الامتيازات البحرية بحق الحجز بموجب الاتفاقية. ولذلك سيلزم أن ينظر الفريق في نطاق التعديلات اللازمة لاتفاقية حجز السفن لعام ١٩٥٢.

الفصل الأول

النظر في إمكانية استعراض الاتفاقية الدولية لتوحيد قواعد معينة تتعلق بحجز السفن البحرية، ١٩٥٢

(البند ٣ من جدول الأعمال)

٥- كانت أمام فريق الخبراء الحكومي الدولي المشترك للنظر في هذا البند الوثيقتان التاليتان:

"النظر في إمكان تنقيح الاتفاقية الدولية لتوحيد قواعد معينة تتعلق بحجز السفن البحرية،
١٩٥٢" - تقرير من أمانة الأونكتاد (JIGE(VII)/2 - TD/B/CN.4/GE.2/2 - LEG/MLM/29)؛

"النظر في نطاق تنقيح الاتفاقية الدولية المتعلقة بحجز السفن البحرية" - مذكرة من أمانة الأونكتاد
(JIGE(VI)/3 - TD/B/C.4/AC.8/22 - LEG/MLM/22).

البيانات العامة

٦- قال ممثل البرازيل إن توحيد القواعد التي تنطبق على الرهون البحرية ضروري لتيسير العمليات المالية المتعلقة بالنقل البحري الدولي. ولا ينبغي أن تفوت فرصة تنقيح اتفاقية الحجز لعام ١٩٥٢، التي ينبغي أن تكون صكا دوليا يكفل تنفيذ المطالبات البحرية، بما في ذلك الرهون، والتي ينبغي أيضا أن تستخدم كدليل لتنقيح التشريعات الوطنية المتعلقة بحجز السفن. وقال إن بلدان أمريكا اللاتينية، فيما عدا بلدا واحدا، لم تصدق على اتفاقية الحجز لعام ١٩٥٢، وذلك في المقام الأول لما ارتآه معظمها من أنها غير مرضية ولأنها تتعارض مع قوانينها وممارساتها الوطنية الجارية. وللتوحيد، ينبغي أن تنضم جميع بلدان أمريكا اللاتينية إلى الجهود المبذولة لاستعراض قانون الحجز على السفن وإصدار قانون جديد في هذا الشأن. ويمكن تحقيق هدف التوحيد بشكل أفضل بقيام المنظمات الإقليمية الحكومية أو غير الحكومية المعنية بالقانون البحري، بدعم من الأونكتاد ومن المنظمة البحرية الدولية، باقتراح قانون نموذجي لكي تنظر فيه بلدان أمريكا اللاتينية. والواقع أن هذه المهمة جزء من الولاية التي منحتها هيئات إدارة الأونكتاد والمنظمة البحرية الدولية إلى فريق الخبراء. وقال أخيرا إن وفده يؤيد تنقيح اتفاقية الحجز لعام ١٩٥٢ مع أخذ مشروع اللجنة البحرية الدولية المقدم في مؤتمر لشبونة والاتفاقية الدولية للامتيازات والرهون البحرية لعام ١٩٩٣ في الاعتبار.

٧- وقال ممثل الولايات المتحدة الأمريكية إنه إذا اقتصر فريق الخبراء على مناقشة التنقيحات "التحريرية" لاتفاقية حجز السفن لعام ١٩٥٢ فلن يتناول المجالات التي توجد بشأنها تفسيرات متعارضة أو المجالات التي تبين بمرور الوقت أنها في حاجة إلى تحسين. وقال إن وفده يؤيد معالجة المشاكل التي حددتها اللجنة البحرية الدولية وأمانة كل من الأونكتاد والمنظمة البحرية الدولية وليس مجرد تنسيق الاتفاقية الدولية لحجز السفن لعام ١٩٥٢ مع الاتفاقية الدولية للامتيازات والرهون البحرية لعام ١٩٩٣.

٨- وقال المراقب عن الغرفة التجارية الدولية إن منظمته تؤيد بحث إجراءات الإنفاذ التي يتعين اتباعها بين الحجز والبيع الجبري وإدراجها في اتفاقية جديدة. وقال إن إدراج الامتيازات والرهن - لا سيما الرهن - كأساس للحجز لا يراعي تماماً آليات الإنفاذ المتاحة عادة بموجب القوانين الوطنية لمعظم الدول البحرية. وقال فيما يتعلق بأساليب الإنفاذ، ولا سيما خلال الفترة بين الحجز والبيع الجبري، إنه ينبغي اتسام الإجراءات الواجبة الاتباع بالمرونة. وينبغي أن تسمح الاتفاقية الجديدة المقترحة لحجز السفن ببيع السفينة قبل إيداع الحكم لكي توفر على الدائنين تكاليف الحراسة المفترضة، كما هو الحال فعلاً في بعض البلدان، وينبغي للدول التي ستصبح أطرافاً في الاتفاقية الجديدة، من أجل معالجة أساليب الإنفاذ، أن تعيد النظر في إجراءاتها لمراعاة ضرورة السماح بالبيع، عملاً بأمر المحكمة، قبل إيداع حكم رسمي أو البيع الجبري بموجب المادتين ١١ و ١٢ من الاتفاقية الدولية للامتيازات والرهن البحرية لعام ١٩٩٣.

النظر في البند ٣ من جدول الأعمال في الفريق الجامع للدورة

٩- قرر الفريق الحكومي الدولي المشترك، في جلسته العامة الافتتاحية، إنشاء فريق جامع غير رسمي للدورة للنظر في البند ٣ من جدول الأعمال.

١٠- وبعد أن نظر فريق الدورة نظراً أولياً في الموضوع على أساس الوثيقتين JIGE(VII)/2 و JIGE(VII)/3، أوعز إلى الأمانتين بإعداد مجموعة جديدة من مشاريع المواد بالاستناد إلى مشروع اللجنة البحرية الدولية إلى جانب التعديلات اللازمة نتيجة لاعتماد اتفاقية الامتيازات والرهن البحرية لعام ١٩٩٣ وملاحظات الوفود خلال الدورة، وتبادل الآراء حول المجموعة الجديدة من مشاريع المواد (TD/B/CN.4/GE.2/CRP.1).

١١- واعتمد فريق الدورة، في آخر اجتماع له، في ٩ كانون الأول/ديسمبر ١٩٩٤، مشروع تقريره إلى الجلسة العامة (TD/B/CN.4/GE.2/L.2 و Add.1).

الاجراء الذي اتخذه فريق الخبراء الحكومي الدولي المشترك

١٢- اعتمد فريق الخبراء الحكومي الدولي المشترك، في جلسته العامة الختامية المعقودة في ٩ كانون الأول/ديسمبر ١٩٩٤، تقرير الفريق الجامع للدورة وقرر أن يرفق بتقريره هو تقرير فريق الدورة (انظر المرفق الأول أدناه). كما قرر أن يرفق بتقريره "مشاريع مواد لاتفاقية بشأن حجز السفن" (انظر المرفق الثاني أدناه).

الفصل الثاني

المسائل التنظيمية

ألف - افتتاح الدورة

١٣- افتتح الدورة السابعة لفريق الخبراء الحكومي الدولي المشترك، في ٥ كانون الأول/ديسمبر ١٩٩٤، السيد غ. غ. ايفانوف (الاتحاد الروسي)، رئيس الفريق في دورته السادسة.

باء - انتخاب أعضاء المكتب

(البند ١ من جدول الأعمال)

١٤- اتفق فريق الخبراء الحكومي الدولي المشترك في جلسته العامة الافتتاحية، المعقودة في ٥ كانون الأول/ديسمبر ١٩٩٤، على أن يكون أعضاء المكتب في دورته السابعة هم نفس أعضاء مكتبه في دورته السابعة، ما عدا السيد س. أولميدو (المكسيك) الذي يحل محله السيد أ. ميلو رويس (المكسيك). وبناءً على ذلك كان أعضاء المكتب في الدورة السابعة كما يلي:

الرئيس:	السيد غ. غ. ايفانوف	(الاتحاد الروسي)
نائب الرئيس:	السيد أ. ميلو رويس	(المكسيك)
	السيد ك. -ج. غومبري	(النرويج)
نائب الرئيس-المقرر:	السيد زينغجي زهو	(الصين)

جيم - إقرار جدول الأعمال وتنظيم العمل

(البند ٢ من جدول الأعمال)

١٥- أقر فريق الخبراء الحكومي الدولي المشترك، في جلسته العامة الافتتاحية المعقودة في ٥ كانون الأول/ديسمبر ١٩٩٤، جدول أعماله بصيغته الواردة في الوثيقة JIGE(VII)/1-TD/B/CN.4/GE.2/1-LEG/MLM/28. ولذا كان جدول أعمال الدورة السابعة لفريق الخبراء كما يلي:

١- انتخاب أعضاء المكتب

٢- إقرار جدول الأعمال وتنظيم العمل

٣- النظر في إمكانية استعراض الاتفاقية الدولية لتوحيد قواعد معينة تتعلق بحجز السفن البحرية، ١٩٥٢

٤- جدول الأعمال المؤقت للدورة الثامنة لفريق الخبراء الحكومي الدولي المشترك وموعد انعقادها

٥- مسائل أخرى

٦- اعتماد تقرير فريق الخبراء الحكومي الدولي المشترك عن دورته السابعة.

١٦- وقرر فريق الخبراء الحكومي الدولي المشترك في جلسته الافتتاحية أيضا إنشاء فريق جامع غير رسمي للدورة للنظر في البند ٣ من جدول الأعمال.

دال - جدول الأعمال المؤقت للدورة الثامنة لفريق الخبراء الحكومي الدولي المشترك وموعد انعقادها

(البند ٤ من جدول الأعمال)

١٧- اعتمد فريق الخبراء الحكومي الدولي المشترك، في جلسته العامة الختامية المعقودة في ٩ كانون الأول/ديسمبر ١٩٩٤، جدول الأعمال المؤقت لدورته الثامنة (انظر المرفق الثالث).

١٨- وقد أبلغ الفريق بأن دورته الثامنة المقرر عقدها في لندن ستعقد في شهر تشرين الأول/أكتوبر ١٩٩٥، ولكن التواريخ لم تتحدد بعد بالضبط.

هاء - اعتماد تقرير فريق الخبراء الحكومي الدولي المشترك عن دورته السابعة

(البند ٦ من جدول الأعمال)

١٩- اعتمد فريق الخبراء الحكومي الدولي المشترك، في جلسته العامة الختامية المعقودة في ٩ كانون الأول/ديسمبر ١٩٩٤، مشروع تقريره (TD/B/CN.4/GE.2/L.1)، وخول المقرر إكمال النص النهائي بحيث يعكس أعمال الجلسة العامة الختامية.

المرفق الأول

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

مقدمة

البند ٣ - النظر في امكانية استعراض الاتفاقية الدولية لتوحيد قواعد معينة تتعلق بحجز السفن
البحرية، ١٩٥٢

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 قواعد معينة تتعلق
بحجز السفن البحرية، ١٩٥٢".

ألف - النظر الأولي

٢- نظر فريق الدورة في الوثيقة JIGE(VII)/2، التي صدرت عن الأونكتاد طي الوثيقة TD/B/CN.4/GE.2/2
وعن المنظمة البحرية الدولية طي الوثيقة LEG/MLM 29، وقد أعدتها أمانتا الأونكتاد والمنظمة البحرية
الدولية. وهي تبين 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 لشبونة في عام ١٩٨٥ (ويشار اليه فيما يلي باسم "مشروع اللجنة البحرية
الدولية"). وشرع الفريق في إجراء قراءة أولية لمواد الاتفاقية آخذاً 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 ناقصة
عتيقة. وأعربت هذه الوفود عن تفضيلها للنهج المعتمد في مشروع اللجنة البحرية الدولية الذي يدعو الى
إدراج قائمة مفتوحة بالمطالبات البحرية. وفي رأي هذه الوفود أن إدراج صيغة عامة في "الاستهلال" تسمح
بأن تكون قائمة المطالبات مفتوحة هو أمر يمثل حلاً توفيقياً بين النظم القانونية المختلفة. وقد اعتبر ذلك
مناسباً 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
مفتوحة قائمة المطالبات الواردة في المادة ١ من اتفاقية الحجز، فسيكون هناك خطر 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، ففي رأيها أن القائمة ينبغي أن تظل مقفلة لضمان أن يظل تدبير الحجز تدبيرا استثنائيا لا يستخدم إلا كملاذ أخير من أجل ضمان المطالبات البحرية. أما القائمة المفتوحة فيمكن أن تفضي إلى إساءة ممارسة حق الحجز فيما يتعلق بالمطالبات التي تتسم بأهمية نسبية فقط. ولا ينبغي بالضرورة أن تدرج في القائمة للمطالبات التي تمنح مركز الامتياز البحري الوطني بموجب المادة ٦ من اتفاقية الامتيازات والرهون البحرية 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 لها مركز الامتياز البحري ينبغي أن تواءم بشكل دقيق مع المصطلحات المستخدمة في اتفاقية الامتيازات والرهون البحرية لعام ١٩٩٣. واتفق الفريق، أخذا في اعتباره الفقرة ١(أ) من المادة ٤ من اتفاقية الامتيازات والرهون البحرية، على أن تكاليف العودة إلى الوطن ينبغي أن تدرج في قائمة المطالبات البحرية الواردة في المادة ١.

٧- واعتبر بعض الوفود أن مفهوم "قرض رهن السفينة" مفهوم عتيق ينبغي استبعاده من قائمة المطالبات البحرية لكن أحد الوفود تحفظ في موقفه 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 ارتأت هذه الوفود ضرورة استبقاء النص الحالي الوارد في مشروع اللجنة البحرية الدولية (المادة ١(ج)).

٩- وذكرت وفود أخرى أنها تؤيد استبعاد مثل هذا التعويض الخاص. ففي رأيها أن الحق في الحجز لا ينبغي أن يمنح إلا فيما يتعلق بامتيازات تضمن مطالبات تتصل بمكافأة إنقاذ السفينة.

١٠- وأعرب المراقب عن معهد مؤجري الحاويات الدوليين عن تأييده للمادة ١(١) من مشروع اللجنة البحرية الدولية شريطة عدم تفسيرها على أنها تتطلب تزويد سفينة معينة بالحاويات^(١).

(١) انظر "مشاريع مواد الاتفاقية بشأن حجز السفن" (ترد في المرفق الثاني بهذا التقرير)، المادة ١. وللاطلاع على مناقشة بشأن "مشاريع المواد"، انظر الفقرات ٣٣-٥٥ أدناه.

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، حذب أحد الوفود توحيد الإجراءات المتعلقة بالحجز توحيداً كاملاً. واقترح هذا الوفد أن يدرج في اتفاقية الحجز حكم بشأن البيع الابتدائي لسفينة محجوزة وذلك في ظروف مناسبة مثل عدم ايداع المالك الضمانة خلال فترة زمنية معقولة او حيثما تكون تكاليف صيانة السفينة المحجوزة باهظة، وما الى ذلك. وقد اعترض على هذا الاقتراح عدة وفود اعتبرت 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 الغرفة التجارية 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 إيلاء الاعتبار لأساليب التنفيذ المؤقتة وإدراج حكم في اتفاقية الحجز يتناول أساليب التنفيذ الابتدائية.

١٤- إلا أن معظم الوفود وافقت على اتخاذ مشروع اللجنة البحرية الدولية كأساس للمناقشة واضعة في الاعتبار التغييرات التي تقتضيها اتفاقية الامتيازات والرهون البحرية لعام ١٩٩٣^(٢).

المادة ٣: السفن التي يجوز حجزها

١٥- أعرب بعض الوفود عن تفضيل للنهج المتبع في مشروع اللجنة البحرية الدولية فيما يتعلق باشتراط المسؤولية الشخصية للمالك لأغراض الحجز بموجب الاتفاقية. وأعتبر نص اتفاقية الحجز لعام ١٩٥٢ غير كاف حيث انه لا يربط بوضوح بين الحجز وبين المسؤولية الشخصية للمالك. ولكن بعض الوفود اعتبرت مرضياً النهج الذي اتبعته اتفاقية الحجز لعام ١٩٥٢. بيد أن بعض الوفود اعتبرت أن الامتيازات البحرية الوطنية الممنوحة بموجب المادة ٦ من اتفاقية الامتيازات والرهون البحرية لعام ١٩٩٣ ينبغي منحها حق الحجز بموجب اتفاقية الحجز بصرف النظر عن المسؤولية الشخصية للمالك، ففي رأيهم أن الحل الوسط الذي تم التوصل إليه بشأن المادة ٦ من اتفاقية الامتيازات والرهون البحرية لعام ١٩٩٣ يشترط من الدول المتعاقدة الاعتراف بالامتيازات البحرية الوطنية للدول المتعاقدة، فلا ينبغي اشتراط المسؤولية الشخصية للمالك الا عندما لا تكون المطالبة مضمونة بامتياز بحري.

(٢) انظر "مشاريع المواد"، المادة ٢.

١٦- وفيما يتعلق بالمطالبات المضمونة بواسطة "امتياز بحري"، اعتبر عدد من الوفود أن حق الحجز بموجب الاتفاقية لا ينبغي منحه إلا لتلك المطالبات المشمولة في إطار المادة ٤ من اتفاقية الامتيازات والرهون البحرية لعام ١٩٩٣ وليس في إطار المادة ٦. ففي رأيهم أنه ليس المقصود بالمادة ٦ فرض التزام على الدول الأطراف الأخرى بالاعتراف بالامتيازات البحرية الوطنية الممنوحة في دولة من الدول الأطراف وتنفيذها. إلا أنه تم التسليم بأنه يمكن إدراج إشارة ما إلى مثل هذه الامتيازات الوطنية في اتفاقية الحجز. وأشار أحد الوفود إلى الفقرة ٢٧ من الوثيقة (TD/B/CN.4/GE.2/2-LEG/MLM/29) JIGE(VII)/2 فيما يتعلق بتجنب ظهور حالة يمكن فيها حجز السفينة في دولة طرف ولكن بدون إمكانية تنفيذ المطالبة الأساسية ضد تلك السفينة^(٣).

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 مؤجري الحاويات الدوليين أن 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 المشاركات الزمنية. واعتبر أنه يلزم إدراج أحكام محددة لضمان حق الموردين في الحجز في مثل هذه الظروف.

المادة ٣(٢): حق إعادة الحجز والحجز المتعدد

١٩- أعرب بعض الوفود عن تفضيل للنهج المتبع في اتفاقية عام ١٩٥٢ الذي لا يجيز حجز السفينة مرة أخرى. ولذلك فقد ذكرت هذه الوفود أنها لا تستطيع تأييد المادة ٥ من مشروع اللجنة البحرية الدولية الذي يجيز إعادة الحجز والحجز المتعدد في حالات معينة، ففي رأي هذه الوفود أن حق إعادة الحجز والحجز المتعدد ينبغي أن يقتصر على ظروف استثنائية مثل الغش أو التلفيق الجوهري، وذلك من أجل حماية المصالح المشروعة لمالكي السفينة ولأصحاب البضاعة على السواء. ووجهت انتقادات في هذا الصدد إلى الفقرة ١(ج) من مشروع اللجنة البحرية الدولية.

٢٠- وحذرت وفود أخرى اتباع نهج أكثر مرونة لإزاء الحالات غير حالات الغش أو التلفيق التي تبرر إعادة الحجز فيما يتعلق بنفس المطالبة البحرية. وفي هذا الصدد، أشير إلى حالات مثل حالات التصادم التي لا يمكن فيها إجراء تقييم سليم للمطالبة إلا في مرحلة لاحقة أو إذا كان مقدار المطالبة يفوق قيمة السفينة المحجوزة مما يفضي إلى الحق في حجز "سفينة شقيقة".

٢١- واتفق الفريق على وضع هذه المادة بين قوسين لكي ينظر فيها في مرحلة لاحقة إلى جانب المقترحات البديلة قد تقدمها الوفود^(٤).

(٣) انظر "مشاريع المواد"، المادة ٣؛ وانظر أيضا الفقرات ٤١-٤٣ أدناه.

(٤) انظر "مشروع المواد"، المادة ٥؛ انظر أيضا الفقرات ٤٦-٥١ أدناه.

المادة ٦: الحجز الجائر

٢٢- أعرب أحد الوفود عن اعتقاده أنه ينبغي للاتفاقية، ألا تسمح للمحاكم، حتى كمسألة تقديرية، بجعل الحجز مشروطا بتقديم المدعي ضمانا. ولكن في رأي عدة وفود أخرى أنه ينبغي للاتفاقية أن تشمل على مبادئ توجيهية حول ما إذا كان يمكن للمحاكم أن تجعل الحجز مشروطا بأحكام تقديم المدعي ضمانا فضلا عن الأحكام المتعلقة بالمسؤولية عن الخسارة أو الاضرار في حالة الحجز الجائر.

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

٢٤- وأشار بعض الوفود إلى الحاجة إلى إدراج نص مناسب لتأمين إعفاء البحارة من الالتزام بتقديم ضمانات ضد الحجز الجائر فيما يتعلق بالمطالبات المضمونة بالامتيازات البحرية المذكورة في المادة ٤(أ)(أ) من اتفاقية الامتيازات والرهون البحرية لعام ١٩٩٣.

٢٥- إلا أن أغلبية الوفود وافقت على استخدام نص مشروع اللجنة البحرية الدولية كأساس للأعمال المقبلية^(٥).

المادة ٧: الولاية على أساس موضوع الدعوى

٢٦- أوضح المراقب عن اللجنة البحرية الدولية، في معرض رده على سؤال من أحد الوفود، أن المادة ٧(أ) من اتفاقية عام ١٩٥٢ تمثل حلا وسطا بين الرأي الذي تتبعه بلدان القانون العام والذي يعتبر الحجز وسيلة للحصول على الولاية القضائية والرأي المعارض الذي تتبعه بلدان القانون المدني والذي يشترط تطبيق المبادئ العامة في هذا الخصوص. وبالنظر إلى أن النهج المتبع في المادة ٧(أ) 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 تحجز فيه السفينة فيما يتعلق بجميع المطالبات.

٢٧- وأعرب أحد الوفود عن تفضيله للنهج المتبع في اتفاقية عام ١٩٥٢. وفي رأيه أن أحكام اتفاقية عام ١٩٥٢ أكثر اتساقا مع المبادئ العامة للقانون البحري الدولي وللاتفاقيات البحرية مثل اتفاقية تحديد المسؤولية. وأشار كذلك إلى أن منح الولاية العامة لمحاكم البلد الذي يتم فيه حجز السفينة لن يكون منصفًا.

(٥) انظر "مشروع المواد"، المادة ٦؛ وانظر أيضا الفقرة ٥٢ أدناه.

٢٨- وأعربت وفود عديدة عن تأييدها لإستبقاء المادة ٧ من مشروع اللجنة البحرية الدولية، التي 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^(٦).

المادة ٨: الانطباق

٢٩- لوحظ ان المادة ٨(٢) من اتفاقية عام ١٩٥٢ قد أثارت مشاكل تتعلق بتفسيرها في مختلف الولايات القضائية، فصيغتها 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 وحدها التي تنطبق. وأعربت معظم الوفود عن تفضيلها للنهج المتبع في مشروع اللجنة البحرية الدولية الذي يقتضي تطبيق جميع أحكام الاتفاقية على السفن التابعة لدول غير متعاقدة.

٣٠- واتفق الفريق أيضا على أن حكم الحصانة السيادية الوارد في المادة ٨ من مشروع اللجنة البحرية الدولية لا يذهب بعيدا بما فيه الكفاية، فهو لا يستبعد السفن التي تشغلها دول من نطاق الاتفاقية. لذا اتفق الفريق على تعديل نص الفقرة ٢ من المادة ٨ من مشروع اللجنة البحرية الدولية بحيث يتوافق مع نص الفقرة ٢ من المادة ١٣ من اتفاقية الامتيازات والرهون البحرية لعام ١٩٩٣^(٧).

المادة ٩: عدم إنشاء امتياز بحري اضافي

٣١- 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 امتياز 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^(٨).

٣٢- وأوضح المراقب عن اللجنة البحرية الدولية أن الإشارة 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.

-
- (٦) انظر "مشاريع المواد"، المادة ٧.
 (٧) انظر "مشاريع المواد"، المادة ٨(٢).
 (٨) انظر "مشاريع المواد"، المادة ٨(٣)؛ وانظر أيضا الفقرة ٥٤ أدناه.

**باء - مواصلة النظر على أساس "مشاريع مواد لاتفاقية
دولية بشأن حجز السفن"**

٣٣- أصدر فريق الدورة، بعد استكمال النظر الأولي في الموضوع، تعليمات إلى الأمانتين لإعداد مجموعة جديدة من المواد بناءً على المشروع المقدم من اللجنة البحرية الدولية، مع التعديلات اللازمة نتيجة لاعتماد اتفاقية الامتيازات والرهون البحرية لعام ١٩٩٣ والملاحظات التي أبدتها الوفود أثناء الدورة. وكان النص الذي أعدته الأمانتان بعنوان "مشاريع مواد لاتفاقية بشأن حجز السفن" (TD/B/CN.4/GE.2/CRP.1) معروضاً على فريق الدورة للنظر^(٩). وأجرى الفريق تبادلًا وجيزًا للآراء، وفيما يلي بيان بهذه المناقشة.

المادة ١: التعاريف

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

٣٥- واقترح 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. واقترح هذا الوفد أيضاً تجنب استخدام كلمة "she" للإشارة إلى السفينة في النص الانكليزي من الاتفاقية.

٣٦- ولاحظ المراقب عن اللجنة البحرية الدولية أنه لما كانت اتفاقية الامتيازات والرهون البحرية لعام ١٩٩٣ تستخدم في النص الانكليزي عبارة "demise charterer"، يلزم النظر في استخدام نفس العبارة بدلاً من عبارة "bareboat charterer" في الفقرتين الفرعيتين (ف و ص) من المادة ١(١)، بل وفي كل موضع آخر من مشروع الاتفاقية.

٣٧- واقترح أحد الوفود وضع عبارة "مثل أية مطالبة" التي وردت في استهلال المادة ١ بين قوسين لتجنب إيجاد قائمة مفتوحة بالمطالبات البحرية. واقترح وفد آخر حذف كلمة "مباشراً" التي وردت في الفقرة الفرعية (ب) لتجنب إيجاد قيد غير موجود في استهلال المادة ١(١). وأثار هذا الوفد أيضاً مسألة وجود تكرار بين الفقرتين الفرعيتين (ك) و(ن) اللتين تشيران إلى الارشاد ورسوم الارشاد.

٣٨- واستمع فريق الدورة إلى تقرير رئيس الفريق غير الرسمي الذي أنشئ للنظر في تعريف الإنقاذ والتعويض الخاص. فقال رئيس الفريق غير الرسمي إن المادة ١ بصيغتها الحالية تعرّف أي مطالبة تتعلق بعمليات الإنقاذ أو أي اتفاق للإنقاذ بأنها مطالبة بحرية. ولما كانت اسباب استبعاد التعويض الخاص من اتفاقية الامتيازات والرهون البحرية ليست ذات صلة باتفاقية الحجز، فلقد استنتج الفريق، بعد دراسة دقيقة للموضوع، أنه ينبغي استبقاء الصيغة الحالية للمادة ١.

(٩) استنسخ نص "مشاريع المواد" في المرفق الثاني أدناه.

٣٩- ووافق فريق الدورة على استبقاء عبارة "عملية الانقاذ أو أي اتفاق للإنقاذ" وحذف الإشارة إلى "مكافأة انقاذ السفينة". ولكن أعرب عن بعض الآراء المعارضة.

المادة ٢: سلطات الحجز

٤٠- لا توجد تعليقات.

المادة ٣: ممارسة حق الحجز

٤١- لاحظ فريق الدورة أنه تم تغيير قائمة الامتيازات البحرية الواردة في البنود من ١٠ إلى ٥ من المادة ٣(١)(أ) لكي تتفق مع المصطلحات المستخدمة في المادة ٤(١) من اتفاقية الامتيازات والرهون البحرية.

٤٢- واستمع فريق الدورة إلى تقرير رئيس الفريق غير الرسمي الذي أُنشئ للنظر في مسألة تنسيق أحكام المادة ٦ من اتفاقية الامتيازات والرهون البحرية التي تعالج الامتيازات البحرية الوطنية مع أحكام اتفاقية الحجز. 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 وتنفيذها، رأت بعض الوفود عكس ذلك، فلم يتمكن الفريق بالتالي من التوصل إلى حل موحد. وظهرت نتيجة لذلك الاقتراحات التالية: (أ) استبقاء نص المادة ٣(١) كما ورد في الوثيقة CRP.1؛ (ب) حذف النص بعد عبارة "بامتياز بحري" في المادة ٣(١)(أ) بما في ذلك البنود من ١٠ إلى ٥^(١٠)، مما قد يؤدي إلى جعل الامتيازات البحرية الوطنية نافذة في جميع الدول؛ (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 لتوفير حل وسط بغية توضيح أنه يجوز حجز السفينة بناء على مطالبات مضمونة بامتياز بحري وطني حتى في حالة بيعها ولكن مع سريان هذا الحجز في الدولة القائمة بذلك فقط وبدون أي التزام على الدول الأخرى. واختتم رئيس الفريق غير الرسمي بالاعراب عن الرأي أن مسألة تنسيق اتفاقية الحجز مع المادة ٦ من اتفاقية الامتيازات والرهون البحرية بطريقة مرضية مسألة حاسمة بالنسبة لمستقبل كل من اتفاقية الامتيازات والرهون البحرية واتفاقية الحجز.

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

(١٠) اقتراح من وفد الولايات المتحدة الأمريكية.

المادة ٤: الافراج

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

٤٥- واعترضت أغلبية الوفود على هذا الاقتراح. وفي هذا الصدد، أوضح أن إجراء الحجز، بالنظر إلى أنه "عيني" بطبيعته، يقتصر بالضرورة على توفير ضمان لا يمكن أن يتجاوز قيمة السفينة.

المادة ٥: حق إعادة الحجز والحجز المتعدد

٤٦- قدمت وفود الولايات المتحدة الأمريكية وليبيريا وجمهورية كوريا اقتراحاً بتعديل المادة ٥، 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، تدبيراً استثنائياً.

٤٧- ورأت أغلبية الوفود أن هذا الاقتراح تقييدي للغاية وأنها لذلك لا يمكنها أن تؤيده. وأشار في هذا الصدد إلى حالات سبق ذكرها أثناء الدورة تبرر لا إعادة حجز نفس السفينة فحسب ولكن سفينة شقيقة أيضاً. فقد يؤدي قصر امكانية الحجز الجديد على الغش أو التلقيق الجوهري 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.

٤٨- وأوضح المراقب عن اللجنة البحرية الدولية أن الفقرة ١(ج) تتصور حالات يتقرر فيها الافراج عن السفينة، بناء على أسباب معقولة أو لها ما يبررها، دون طلب أي ضمان لتأمين المطالبات. 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 باعتبارات الأمان أو بأي ظروف أخرى قد تؤدي إلى الاحتياج إلى اخلاء المنطقة التي تكون السفينة محجوزة فيها.

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

٥٠- وأشار الوفد المراقب عن الرابطة الدولية للموانئ والمرافئ إلى ضرورة تأمين أن تحمي أيضا امكانية إعادة الحجز القيمة الكاملة للمطالبات المتعلقة بالخسائر التي قد تلحق بمنشآت الميناء. فلا يتسنى لسلطات الموانئ تقييم مدى ضخامة هذه الخسائر حقا في أحوال كثيرة إلا بعد الافراج عن السفينة. وستؤدي امكانية إعادة الحجز إلى تيسير الافراج عن السفن بطريقة ودية فورية.

٥١- ووافق فريق الدورة على استبقاء النص الحالي لهذه المادة، مع وضع الفقرة الفرعية ١(ج) بين قوسين، وكذلك على أن يضاف، كبديل له، الاقتراح المقدم من وفود الولايات المتحدة الأمريكية وجمهورية كوريا وليبيريا.

المادة ٦: حماية مالكي السفن المحجوزة ومستأجريها عارية

٥٢- قال المراقب عن الرابطة الدولية للموانئ والمرافئ إن الأحكام الواردة في مشروع الاتفاقية لا تعالج مسؤولية المدعي في حالة حدوث حجز جائر. 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 بالغاً على مستخدمي الميناء الآخرين. وأكد أهمية معالجة الاتفاقية لهذه المسائل وضرورة إشراك سلطات الموانئ مع السلطات القضائية المختصة التي تأمر بحجز السفينة من أجل بحث آثار الحجز وطرائقه مثل الاحتياج إلى تفريغ حمولة خطيرة، أو نقل السفينة إلى أحد أرصفة الانتظار الآمنة، وما إلى ذلك. وينبغي أن تنص الاتفاقية على ضمان مناسب يُطلب من المدعى الذي يطلب الحجز لتغطية الرسوم والنفقات العادية للميناء.

المادة ٧: الولاية على أساس موضوع الدعوى

٥٣- لا توجد تعليقات.

المادة ٨: التطبيق

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

المادة ٩: التحفظات

٥٥- لا توجد تعليقات.

المرفق ٢

مشاريع مواد لاتفاقية بشأن حجز السفن^(١)

المادة ١

التعاريف

(١) "المطالبة البحرية" هي أي مطالبة متعلقة بـ - أو ناشئة عن - ملكية سفينة ما، أو بنائها، أو حيازتها، أو إدارتها، أو تشغيلها، أو تجارتها، أو ناشئة عن رهن أو رهن حيازي أو عن عبء مماثل طبيعة على أية سفينة، أو عن عمليات الانقاذ المتعلقة بأية سفينة، مثل أية مطالبة تتعلق بما يلي:

(أ) الهلاك أو التلف المادي الذي يسببه تشغيل السفينة، بخلاف هلاك أو تلف البضاعة والحاويات وأمتعة الركاب المحمولة على السفينة، (المادة ٤(١)(هـ) من اتفاقية الامتيازات والرهون البحرية لعام ١٩٩٣):

(ب) الوفاة أو الضرر الشخصي الذي يحدث في البر أو في البحر ويتصل اتصالاً مباشراً بتشغيل السفينة (المادة ٤(١)(ب) من اتفاقية الامتيازات والرهون البحرية لعام ١٩٩٣):

(ج) [عمليات الانقاذ أو أي اتفاق للانقاذ؛] [مكافأة إنقاذ السفينة؛]

(د) مسؤولية دفع تعويضات، أو أتعاب أخرى، فيما يتعلق بإزالة، أو السعي لإزالة، تهديد بالعطب، أو فيما يتعلق بتدابير وقائية أو عمليات مماثلة، سواء كان ذلك ناشئاً في ظل أية اتفاقية دولية أو أي تشريع أو اتفاق، أو لا؛

(هـ) التكاليف أو النفقات المتعلقة بانتشال حطام السفينة أو بضاعتها، أو إزالتها، أو استعادتهما، أو تدميرهما؛

(و) أي اتفاق يتعلق باستخدام أو استئجار السفينة، سواء كان ذلك مدرجاً في مشاركة إيجار أو غير ذلك؛

(ز) أي اتفاق يتعلق بنقل البضائع أو الركاب في السفينة، سواء كان ذلك مدرجاً في مشاركة إيجار أو غير ذلك؛

(ح) هلاك أو تلف يتصل بالبضائع (بما في ذلك الأمتعة) المنقولة في السفينة؛

(١) صدرت أصلاً في الوثيقة TD/B/CN.4/GE.2/CRP.1.

- (ط) العوارية العامة؛
- (ي) القطر؛
- (ك) الإرشاد؛
- (ل) البضائع، أو المواد، أو المؤن، أو الوقود، أو المعدات (بما في ذلك الحاويات)، أو الخدمات المقدمة إلى السفينة لتشغيلها أو صيانتها؛
- (م) بناء السفينة، أو إصلاحها، أو تحويلها، أو تجهيزها؛
- (ن) رسوم الموانئ والقنوات وغيرها من المجاري المائية، ورسوم الإرشاد؛ (المادة ٤(١)(د) من اتفاقية الامتيازات والرهون البحرية لعام ١٩٩٣)؛
- (س) الأجور وغيرها من المبالغ المستحقة لربان السفينة وضباطها وسائر العاملين عليها فيما يتعلق بعملهم فيها، بما في ذلك نفقات العودة إلى الوطن واشتراكات التأمينات الاجتماعية المستحقة الدفع لصالحهم؛ (المادة ٤(١)(أ) من اتفاقية الامتيازات والرهون البحرية لعام ١٩٩٣)؛
- (ع) المصروفات المنفقة على السفينة من الربان أو المالك أو مستأجر السفينة عارية أو أي مستأجر آخر لها أو الوكيل أو بالنيابة عنهم؛
- (ف) أقساط التأمين (بما في ذلك دفعات التأمين التبادلي) فيما يتعلق بالسفينة، المستحقة الدفع من مالك السفينة، أو مستأجرها عارية، أو بالنيابة عنهما؛
- (ص) أية عمولات، أو سمسرات، أو رسوم توكيل فيما يتعلق بالسفينة، ومستحقة الدفع من ربان السفينة، أو مستأجرها عارية، أو بالنيابة عنهما؛
- (ق) أية منازعة بشأن ملكية السفينة أو حيازتها؛
- (ر) أية منازعة بين المالكين الشركاء للسفينة بشأن توظيف السفينة أو عائداتها؛
- (ش) رهن، أو رهن غير حيازي، أو عبء مماثل على السفينة؛
- (ت) أية منازعة ناشئة عن عقد لبيع السفينة؛

(٢) "الحجز" هو أي احتجاز للسفينة أو تقييد على نقلها بحكم من المحكمة بغرض ضمان مطالبة بحرية، حينما تكون هذه السفينة وقت الاحتجاز أو التقييد موجودة مادياً ضمن ولاية الدولة التي صدر فيها الأمر.

و"الحجز" يشمل "الحجز التحفظي" أو أية تدابير تحفظية أخرى، ولكنه لا يتضمن التدابير المتخذة تنفيذاً أو تلبية لحكم واجب النفاذ أو لقرار تحكيمي.

(٣) "الشخص" يشمل الأفراد، والشركات، والرباطات غير الاعتبارية والهيئات الاعتبارية، والحكومات، وإداراتها، وسلطاتها العامة.

(٤) "المدعي" هو أي شخص يدعي مطالبة بحرية.

(٥) "المحكمة" هي أية سلطة قضائية مختصة لدولة ما.

المادة ٢

سلطات الحجز

(١) لا يجوز حجز السفينة أو الإفراج عنها إلا بموجب سلطة محكمة في الدولة التي طلب أو نفذ فيها الحجز أو في ظل هذه السلطة.

(٢) يجوز حجز السفينة فيما يتعلق بمطالبة بحرية لا فيما يتعلق بأية مطالبة أخرى.

(٣) يجوز حجز السفينة حتى لو كانت جاهزة للإبحار أو مبحرة بالفعل.

(٤) يجوز حجز السفينة بغرض الحصول على ضمان حتى لو وجد بند اختصاصي أو بند تحكيمي أو بند اختيار للقانون في أي عقد ذي صلة يقضي بأن يفصل في المطالبة البحرية التي ينفذ الحجز بشأنها في دولة أخرى غير الدولة التي يوقع فيها الحجز، أو تعرض للتحكيم، أو يثبت فيها وفقاً لقانون دولة أخرى.

(٥) وشريطة مراعاة أحكام هذه الاتفاقية فإن الإجراءات المتعلقة بحجز السفينة أو الإفراج عنها تخضع لقانون الدولة المطلوب أو المنفذ فيها الحجز.

المادة ٣

ممارسة حق الحجز

(١) يجوز الحجز على أية سفينة قدمت بشأنها مطالبة بحرية إذا تحقق ما يلي:

(أ) كانت المطالبة مضمونة بامتياز بحري ومندرجة ضمن أي من الفئات التالية: (المادة ٤(١) من اتفاقية الامتيازات والرهون البحرية لعام ١٩٩٣)؛

- ١٠ 'الأجور وغيرها من المبالغ المستحقة لربان السفينة وضباطها وسائر العاملين عليها فيما يتعلق بعملهم فيها، بما في ذلك نفقات العودة إلى الوطن واشتراكات التأمينات الاجتماعية المستحقة الدفع لصالحهم؛
- ٢٠ 'الوفاة أو الضرر الشخصي الذي يحدث في البر أو في البحر ويتصل اتصالاً مباشراً بتشغيل السفينة؛
- ٣٠ 'مكافأة إنقاذ السفينة؛
- ٤٠ 'رسوم الموانئ والقنوات وغيرها من المجاري المائية، ورسوم الإرشاد؛
- ٥٠ 'الهلاك أو التلف المادي الذي يسببه تشغيل السفينة غير هلاك أو تلف البضاعة والحاويات وأمتعة الركاب المحمولة على السفينة؛
- (ب) أو كانت المطالبة مرتكزة على رهن مسجل، أو رهن مسجل غير حيازي، أو عبء مسجل مماثل؛
- (ج) أو تعلقت المطالبة بملكية السفينة أو حيازتها؛
- (د) أو عندما لا تكون المطالبة مشمولة بالبند (أ) أو (ب) أو (ج) أعلاه إذا تحقق ما يلي:
- ١٠ 'كان الشخص المالك للسفينة وقت نشوء المطالبة مسؤولاً شخصياً عن المطالبة وأن يكون مالكاً للسفينة عند تنفيذ الحجز؛
- ٢٠ 'أو كان مستأجر السفينة عارية مسؤولاً شخصياً عن المطالبة وأن يكون مستأجراً للسفينة عارية أو مالكاً لها وقت تنفيذ الحجز.
- (٢) يجوز [أيضاً]* حجز أية سفينة أو سفن [أخرى]* مملوكة، وقت تنفيذ الحجز، لشخص مسؤول شخصياً عن المطالبة البحرية كان عند نشوء المطالبة:
- (أ) مالكاً للسفينة التي نشأت بشأنها المطالبة البحرية؛

* اقتراح من وفد الولايات المتحدة الأمريكية.

(ب) أو مستأجراً لها عارية أو بمشارطة زمنية أو بمشارطة لرحلة؛

ولا ينطبق هذا الحكم على المطالبات فيما يتعلق بملكية السفينة أو حيازتها.

(٣) بغض النظر عن أحكام الفقرتين (١) و(٢) من هذه المادة، لا يجوز حجز سفينة غير مملوكة للشخص الذي يزعم أنه مسؤول عن المطالبة إلا إذا كان بالمستطاع، بموجب قانون الدولة التي يطلب فيها الحجز، تنفيذ حكم ضد السفينة بشأن تلك المطالبة عن طريق بيع قضائي أو جبري لها.

المادة ٤

الإفراج

(١) يفرج عن السفينة المحجوزة عند توفير ضمان كاف في شكل مرض.

(٢) في حالة عدم توصل الأطراف إلى اتفاق بشأن كفاية الضمان وشكله، تقرر المحكمة طبيعة ومقدار المبلغ المعني، على ألا يتجاوز ذلك قيمة السفينة.

(٣) لا يجوز تفسير أي طلب بالإفراج عن السفينة مقابل ضمان على أنه اعتراف بالمسؤولية أو تنازل عن أي دفاع أو حق بحصر المسؤولية.

(٤) (أ) إذا حجزت سفينة في دولة غير طرف ولم يفرج عنها على الرغم من تقديم ضمان في دولة طرف يصدر أمر بالإفراج عن الضمان بناء على تقديم طلب إلى المحكمة في الدولة الطرف، إلا في حالات استثنائية يكون من الظلم فيها القيام بهذا.

(ب) إذا أُفرج عن سفينة في دولة غير طرف عند تقديم ضمان مرض، يصدر أمر بالإفراج عن ضمان أعطي في دولة طرف وذلك في حدود أن يكون المبلغ الإجمالي للضمان المعطى في الدولتين يتجاوز:

‘١‘ المطالبة التي حجزت السفينة بشأنها؛

‘٢‘ قيمة السفينة؛

أيهما كان أدنى.

على أنه لا يجوز الأمر بهذا الإفراج ما لم يكن الضمان المعطى في الدولة غير الطرف متاحاً بالفعل للمدعي وقابلًا للتحويل بحرية.

(٥) في حالة تقديم ضمان وفقاً للفقرة ١ من هذه المادة، يجوز للشخص الذي قدمه أن يطلب إلى المحكمة في أي وقت خفضه أو تعديله أو إلغائه.

المادة ٥

حق إعادة الحجز والحجز المتعدد

[(١) في حالة احتجاز سفينة بالفعل في أية دولة والإفراج عنها، أو تقديم ضمان بالفعل فيما يتعلق بها لضمان مطالبة بحرية، لا يجوز بعد ذلك إعادة حجزها، أو حجزها فيما يتصل بنفس المطالبة البحرية، إلا إذا تحقق ذلك:

(أ) كانت طبيعة أو كمية الضمان المحصل بشأن نفس المطالبة غير كافية، شريطة ألا يتجاوز المقدار الكلي للضمان قيمة السفينة؛

(ب) أو كان الشخص الذي أعطى الضمان بالفعل غير قادر، أو يستبعد أن يكون قادراً، على الوفاء بالتزاماته بعضها أو كلها؛

(ج) أو حجزت السفينة أو أفرج عن الضمان المعطى قبلاً وذلك:

١٠ بناء على طلب المدعي أو بموافقته، وهو يتصرف بناء على أسس معقولة،

٢٠ أو لعدم تمكن المدعي من منع الإفراج باتخاذ خطوات معقولة.

(٢) لا يجوز حجز أية سفينة أخرى خاضعة بخلاف ذلك للحجز فيما يتعلق بنفس المطالبة إلا إذا تحقق ما يلي:

١٠ كانت طبيعة أو كمية الضمان المحصل بالفعل فيما يتصل بنفس المطالبة غير كافية؛

٢٠ أو كانت أحكام الفقرة (١) (ب) أو (ج) من هذه المادة منطبقة.

(٣) لا يشمل "الإفراج" لأغراض هذه المادة أي إفراج غير قانوني أو فرار من الحجز.

المادة ٦

حماية مالكي السفن المحجوزة ومستأجريها عارية

(١) يجوز للمحكمة، كشرط لحجز السفينة، أو للسماح باستمرار حجز نفذ بالفعل، أن تفرض على المدعي الذي يسعى لحجز السفينة، أو الذي حصل على الحجز، التزاماً بتقديم ضمان تقرر المحكمة نوعه ومقداره وشروطه، وذلك عن أية خسارة قد يتكبدها المدعي عليه نتيجة للحجز، قد يتبين أن المدعي مسؤول عنها، بما في ذلك، ودون حصر، الخسارة أو الأضرار التي قد تتعرض لها المدعي عليه نتيجة ما يلي:

(أ) الحجز الجائر أو غير المبرر؛ أو

(ب) المطالبة بضمان مغالى فيه والحصول عليه.

(٢) لمحكمة الدولة التي نفذ فيها الحجز الولاية لتحديد مدى مسؤولية المدعي، إن وجدت، عن الخسارة أو الأضرار الناجمة عن حجز السفينة، بما في ذلك، ودون حصر، الخسارة أو الأضرار التي قد تقع نتيجة ما يلي:

(أ) الحجز الجائر أو غير المبرر؛

(ب) أو المطالبة بضمان مغالى فيه والحصول عليه.

(٣) تحدد مسؤولية المدعي، إن وجدت، المترتبة وفقاً للفقرة (٢) من هذه المادة بتطبيق قانون الدولة التي نفذ فيها الحجز.

(٤) إذا كانت محكمة دولة أخرى أو هيئة تحكيمية هي التي تتولى تحديد موضوع الدعوى وفقاً لأحكام المادة ٧، يجوز وقف الإجراءات المتعلقة بمسؤولية المدعي حسب الفقرة (٢) من هذه المادة بانتظار صدور ذلك القرار.

(٥) في حالة توفير ضمان تمشياً مع الفقرة (١) من هذه المادة، يجوز للشخص الذي قدمه أن يطلب إلى المحكمة في أي وقت خفضه أو تعديله أو إلغائه.

المادة ٧

الولاية على أساس موضوع الدعوى

(١) تكون لمحاكم الدولة التي نفذ فيها الحجز، أو أعطي فيها الضمان لمنع الحجز أو للحصول على الإفراج عن السفينة، ولاية البت في الدعوى على أساس الموضوع، ما لم توافق الأطراف أو تكن قد وافقت، بصورة صحيحة، على عرض النزاع على محكمة دولة أخرى تقبل الولاية، أو على عرضه للتحكيم.

(٢) على الرغم من أحكام الفقرة (١) من هذه المادة، يجوز لمحاكم الدولة التي نفذ فيها الحجز أو أعطي فيها الضمان لمنع الحجز أو للحصول على الإفراج عن السفينة، أن ترفض ممارسة هذه الولاية حيثما يكون هذا الرفض مسموحاً به بموجب قانون تلك الدولة وحينما تقبل محكمة دولة أخرى الولاية.

(٣) في الحالات التي تكون فيها محكمة من محاكم الدولة التي نُفذ فيها الحجز أو أعطي فيها الضمان لمنع الحجز أو للحصول على الإفراج عن السفينة:

(أ) غير متمتعة بولاية البت في الدعوى على أساس الموضوع؛

(ب) رافضة لممارسة الولاية وفقاً لأحكام الفقرة (٢) من هذه المادة؛

يجوز لهذه المحكمة، بناءً على طلب، أن تأمر بمدة يتعين فيها على المدعي أن يرفع دعواه أمام محكمة مختصة أو هيئة تحكيمية.

(٤) في حالة عدم رفع الدعوى خلال المدة المقررة وفقاً للفقرة (٣) من هذه المادة يصدر أمر، بناءً على طلب، بالإفراج عن السفينة المحجوزة أو الضمان المعطى.

(٥) وفي حالة رفع الدعوى خلال المدة المقررة وفقاً للفقرة (٣) من هذه المادة، أو في حالة رفع دعوى أمام محكمة مختصة في دولة أخرى عند عدم توافر مثل ذلك الأمر، وإذا كانت هذه الإجراءات تفي بالمتطلبات العامة لقواعد الإجراءات القانونية، نعترف بأي قرار نهائي ينجم عن ذلك وينفذ فيما يتعلق بالسفينة المحجوزة أو الضمان المعطى بغية منع حجزها أو الحصول على الإفراج عنها.

(٦) ليس في أحكام الفقرة (٥) من هذه المادة ما يحد من أي تأثير آخر معطى لحكم أجنبي أو قرار تحكيمي بموجب قانون الدولة التي نفذ فيها حجز السفينة أو أعطي فيها الضمان لمنع حجزها أو للحصول على الإفراج عنها.

المادة ٨

التطبيق

(١) تنطبق هذه الاتفاقية على أية سفينة بحرية سواء كانت ترفع علم دولة طرف أو لا.

(٢) لا تنطبق الاتفاقية على السفن التي تمتلكها أو تشغيلها أية دولة وتستخدم فقط في خدمات حكومية غير تجارية. (انظر المادة ١٣(٢) من اتفاقية الامتيازات والرهون البحرية لعام ١٩٩٣).

(٣) ليس هناك في هذه الاتفاقية ما يمكن تفسيره على أنه ينشئ امتيازاً بحرياً.

(٤) لا تمس هذه الاتفاقية بأية حقوق أو سلطات تتمتع بها أية حكومة أو إدارتها، أو أية سلطة عامة، أو سلطة أي حوض سفن أو ميناء، بموجب أية اتفاقية دولية أو أي قانون محلي أو لائحة محلية، لاحتجاز أية سفينة داخل ولايتها أو منعها على نحو آخر من الإبحار.

(٥) لا تمس هذه الاتفاقية بسلطة أية دولة أو محكمة لإصدار أوامر تؤثر على مجموع أصول المدين.

(٦) ليس هناك في هذه الاتفاقية ما يمس بتطبيق الاتفاقيات الدولية التي تنص على حصر المسؤولية أو بالقانون المحلي الذي يضعها موضع التنفيذ، في الدولة التي جرى فيها الحجز.

(٧) ليس هناك في هذه الاتفاقية ما يعدل أو يمس قواعد القانون السارية في الدول الأطراف فيما يتعلق بحجز أية سفينة موجودة مادياً داخل ولاية دولة علمها، جرى بناء على طلب شخص مقره المعتاد أو مكان عمله الأساسي في تلك الدولة، أو أي شخص آخر حصل على مطالبة من ذلك الشخص عن طريق الحلول أو التحويل أو غير ذلك.

المادة ٩ التحفظات

يجوز لأية دولة، وقت توقيع هذه الاتفاقية أو التصديق عليها أو قبولها أو الانضمام إليها، أن تحتفظ بحق الامتناع عن تطبيق الاتفاقية على السفن التي لا ترفع علم دولة طرف.

المرفق الثالث

جدول الأعمال المؤقت للدورة الثامنة لفريق الخبراء
الحكومي الدولي المشترك

- ١- انتخاب أعضاء المكتب
- ٢- إقرار جدول الأعمال وتنظيم العمل
- ٣- النظر في إمكانية استعراض الاتفاقية الدولية لتوحيد قواعد معينة تتعلق بحجز السفن البحرية، ١٩٥٢
- ٤- جدول الأعمال المؤقت للدورة القادمة وموعد انعقادها
- ٥- مسائل أخرى
- ٦- اعتماد تقرير الدورة الثامنة

المرفق الرابع

الحضور^(١)

١- كانت الدول التالية ممثلة في الدورة:

الصين	الاتحاد الروسي
عمان	الأرجنتين
غابون	اسبانيا
غامبيا	استراليا
غينيا	ألمانيا
فرنسا	اندونيسيا
فنلندا	أوكرانيا
كندا	ايران (جمهورية-الإسلامية)
كوبا	ايرلندا
كويت ديفوار	ايطاليا
كوستاريكا	باراغواي
ليبيريا	باكستان
ماليزيا	البحرين
مصر	البرازيل
المغرب	البرتغال
المكسيك	بلجيكا
المملكة العربية السعودية	بنن
المملكة المتحدة لبريطانيا العظمى وايرلندا الشمالية	بولندا
النرويج	تايلند
نيجيريا	تركيا
هندوراس	ترينيداد وتوباغو
هولندا	تونس
الولايات المتحدة الأمريكية	الجزائر
اليابان	الجمهورية العربية الليبية
اليمن	جمهورية كوريا
اليونان	السويد
	سويسرا

(١) للاضطلاع على قائمة المشتركين انظر TD/B/CN.4/GE.2/INF.1.

٢- وكانت المنظمة الدولية التالية ممثلة في الدورة:

الاتفاق العام بشأن التعريفات الجمركية والتجارة

٣- وكانت المنظمة الحكومية الدولية التالية ممثلة في الدورة:

منظمة الوحدة الأفريقية

٤- وكانت المنظمات غير الحكومية التالية ممثلة في الدورة:

الفئة العامة

الاتحاد الدولي لنقابات العمال الحرة

الغرفة التجارية الدولية

الفئة الخاصة

الرابطة الدولية لجمعيات التصنيف

الرابطة الدولية للموانئ والمرافئ

الرابطة الدولية لموردي السفن

الغرفة التجارية الدولية

اللجنة البحرية الدولية

المعهد الأيبيري الأمريكي للقانون البحري

معهد مؤجري الحاويات الدوليين

- - - - -