

**TD**

**الأمم المتحدة**

Distr.  
GENERAL

ID/B/CN.4/GE.2/8  
5 October 1995  
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 الأمين العام  
والمنظمة البحرية الدولية والمعني بالامتيازات  
والرهون البحرية والمواضيع المتصلة بها

الدوره الثامنة  
لندن، ٩ تشرين الأول/أكتوبر ١٩٩٥  
البند ٣ من جدول الأعمال المؤقت

**النظر في امكانية استعراض الاتفاقية الدولية  
لتوحيد بعض القواعد المتعلقة بحجز السفن  
البحرية، لعام ١٩٥٢**

**مذكرة من أمانة الأمين العام**

**وثيقة مقدمة من الرابطة الدولية لممموّني السفن\***

النص المرفق قدمته الرابطة الدولية لممموّني السفن كي ينظر فيه فريق الخبراء الحكومي الدولي المشترك في دورته الثامنة.

عملت أيضاً تحت الرمز LEG/MLM/35

\*

(A) GE.95-53377

JIGE(VIII)/5  
22 September 1995  
ARABIC  
Original : ENGLISH

المنظمة البحرية الدولية/الأونكتاد  
فريق الخبراء الحكومي الدولي المشتركة  
المعني بالامتيازات والرهون البحرية  
والمواضيع المتعلقة بها  
الدورة الثامنة  
البند 3 من جدول الأعمال المؤقت

النظر في امكانية استعراض الاتفاقية الدولية لتوحيد بعض القواعد المتعلقة بجز السفن البحرية ،  
عام 1952

يُؤسفنا جداً أن نكون في حاجة لتقديم هذه الوثيقة تعبيراً عن عدم الرضا على التعديلات المقدمة  
لكي يُنظر فيها في الدورة الثامنة لهذه اللجنة في لندن .

وبودنا أن نذكركم أنه على الرغم من أن نتائج المؤتمر الدبلوماسي بشأن الامتيازات والرهون  
البحرية فيما يتعلق بمنع الامتيازات البحرية إلى مموني السفن كانت حلاً وسطاً غير مرضياً ، فإنه لم  
يُطعن في حقنا في حجز السفن بموجب اتفاقية عام 1952 بشأن حجز السفن البحرية . وبالفعل فإن  
أغلبية المندوبين قد عبرت عن رضاها التام بهذه الاتفاقية مراراً عديدة أثناء الدورات وهذا ما  
تشتبه تقارير هذه الدورات .

وتتصوّر الوثيقة 3 JIGE(W)3 بصورة خاصة ، من بين وثائق عديدة ، حيثما تتناول إجراءات الإنفاذ ،  
على أن "معظم الممثلين رأوا أن اتفاقية عام 1952 هي اتفاقية مرضية جداً إذا ما أخذ في الاعتبار أن  
أكثر من 60 دولة قد صادقت عليها" . وعلى ضوء ما سبق ، اقترح أنه ينبغي عدم اتخاذ قرار موافقة  
مصطلحات اتفاقية عام 1993 بشأن الامتيازات والرهون البحرية مع مصطلحات اتفاقية عام 1952  
بشأن حجز السفن البحرية إلا بعد التأكيد من أن الاتفاقية الجديدة تلبّي احتياجات الدول  
. (DOC LOG /MIN/13-TO/M/ACB/137)

وقد أعيد التأكيد على هذا المنهج إلى غاية التقرير النهائي عن أعمال فريق الخبراء  
الحكومي الدولي المشترك قبل المؤتمر الدبلوماسي لعام 1993 بشأن الامتيازات والرهون  
البحرية (DOC.FD/8/C4/326 - TD 8/C4/ACB/26) الذي أقرّه رئيسه السيد Ivanov في  
نهاية المؤتمر والذي صرّح أنه يجب احترام توصيات فريق الخبراء الحكومي الدولي المشترك .

وكانت هذه التوصيات أساساً المعتمدة من قبل أغلبية الدول ورئيس الفريق العامل هي :

1) إن اتفاقية عام 1952 بشأن حجز السفن البحرية هي اتفاقية مرضية جداً وليست في حاجة إلى  
أي تعديل .

ب) يتعين إدراج جميع الامتيازات البحرية في المادة 1 من اتفاقية عام 1952 بشأن حجز السفن البحرية ، مما يوسع هذه القائمة ولكن لا يمس من نطاق المطالبات المبوبة فعلاً أو الاجراءات المتعلقة بها .

ج) في حال الاضطلاع بآية مراجعة ، فإنه يتعين الاقتصار على مواءمة المصطلحات في الاتفاقتين ، ولاينفذ ذلك إلا عندما يتضح أن هذه المواءمة تلبي احتياجات الدول . وعلاوة على ذلك ، فقد أوصي بتوكيل الحذر في صياغة نصّ أي تغييرات مقتربة .

وهذه التنبهات لم تصدر عن فئة مموني السفن فحسب بل كذلك عن معظم الوفود في مؤتمر عام 1993 بشأن اتفاقية الامتيازات والرهون البحرية ، وهي مبينة بالتمثيل في التقارير الرسمية لل الاجتماعات .

إلا أن نظرة مستعجلة في تقرير رئيس فريق الخبراء الحكومي الدولي المشترك عن الدورة السابعة بشأن التعديل النهائي لاتفاقية عام 1952 بشأن حجز السفن البحرية ومشروع المواد ، يبيّن أن المقترفات تتجاوز كثيراً حدود التغيير البسيط في المصطلحات ولاسيما المادة 3 المعروفة بممارسة حق الحجز ، وهي ، في حالة اقرارها ، ستُدخل تغييرات تامة على روح اتفاقية عام 1952 في بعض المجالات .

وبالنظر إلى هذا ، فإننا نعتزم اعداد وثيقة أخرى تبين ما سيترتب عن مثل هذه التعديلات من آثار على فئتنا المهيئة وعلى الصناعة البحرية . ونحن نود بصفة خاصة ان نشدد على أن الآثار المترتبة عن أي تغييرات هي آثار بقدر من التعقيد والحساسية بحيث أن مناقشتها في هذه الأونة يبدو غير مناسب تماماً ولاسيما في ضوء ما صدر عن فريق الخبراء الحكومي الدولي المشترك من تعليقات وموقف الدول حسبما سبق تبيّنه .

ومما يشير قلقنا أيضاً هو أن الدورة الأخيرة لفريق الخبراء الحكومي الدولي المشترك قد أقرت استخدام المشروع النهائي لمؤتمر لشبونة لعام 1985 للجنة البحرية الدولية كأساس للمناقشة . ومن الواجب أن نشير إلى أن مشروع المادة 3 من مشروع لشبونة يفترض عكس الموقف المعتمد في اتفاقية عام 1952 .

ان هذه الاتفاقية قد صُمِّمت لاتاحة اجراءات واضحة وبسيطة لجميع الدائنين لأجل إنفاذ القواعد فيما يتعلق بتشغيل السفن . ويمكن الحكم على نجاحها بما تحظى به من اتفاق في الرأي بعد خمسين سنة . وعلى نقیض ذلك ، فإن مشروع لشبونة لعام 1985 لم يحقق اتفاق الآراء العام من رجال القانون البحري المسؤولين على صياغته إلى جانب أن الاتفاق على مشروع المادة 3 لم يحصل إلا في آخر لحظة .

وليس هناك ما يثبت ذلك أحسن من الاستشهاد بتقرير مداولات مؤتمر لشبونة لعام 1985 نفسه والذي ينص على أن "المادة 3 هي المادة التي اثارت النقاش والجدل أكثر من غيرها . ويرجع ذلك إلى وجهتين في النظر . إن وجهة النظر الأولى تعبير عن فكرة أن السفينة هي نقطة الاهتمام لجميع المعاملات ولذلك فإنه يتسع أن يتسع حجز السفن حيثما تواجدت مطالبة بحرية بصرف النظر عن من هو المالك وعما إذا كان هو المسؤول أم لا عن المطالبة . وتقوم وجهة النظر هذه جزئيا على أساس اعتبارات عملية وكذلك على أساس اعتبارات قانونية .

أما وجهة النظر الثانية فهي تعبير عن الرأي بأنه لا يتسع حجز سفينة إزاء مطالبة بحرية إلا إذا كانت المطالبة مضمونة بامتياز بحري ، أو برهن على السفينة ، أو إذا كان المالك مسؤولا شخصياً عن المطالبة" . (الشبونة 1985 ، الفقرة 134 ، المادة 3 المعروفة : 'ممارسة حق الحجز' ) .

"وتبين أن أي من وجهتي النظر هاتين لم تحظ بالأغلبية على صعيد اللجنة وعلى صعيد اللجنة الفرعية على حد سواء" وذلك فيجرى المناقشات في مؤتمر لشبونة لعام 1985 . (البند 93 من مؤتمر لشبونة لعام 1985 ، الصفحة 136) .

وأخيرا ، فإن السيد Belingeri صاحب الخصال المهنية والفكريه ذات المستوى العالي جداً قد بين "أنه من غير العاقل اعداد نصنهائي وحاسم في حين أنه يجري اقتراح حلول بدائلة أخرى مختلفة تفتقد لدعم الاطراف المعنية بالاجماع . ومن الجدير أكثر في هذه الظروف، صياغة نص بديل وتفسير الحجج المؤيدة والحجج المضادة على حد سواء" .

ونحن إذ نبسط الحجج الواردة أعلاه ، فإننا لانعبر عن أفكارنا ورغباتنا الخاصة ، بل نبين حقائق وردت في الوثائق المعنية ليس إلا . وبفعل ذلك ، فإنه يمكن أن يتجلى بوضوح أن الصياغة في المادة 3 من اتفاقية عام 1952 بشأن حجز السفن البحرية هو عكس النص المقترن في المشروع النهائي لمؤتمر لشبونة لعام 1985 وأن هذا المشروع لم يحقق اتفاق الآراء العام بل أدى إلى تباين آراء مجموعة من رجال القانون البحري من أصحاب الخبرة والاطلاع الواسع .

وفي ضوء هذه الحجج ، فإنه يوصى بما يلي :

ا) ارتجاء مناقشة المادة 3 إلى مرحلة تالية لاتاحة تقييم فعالية اتفاقية عام 1990 بشأن الامتيازات والرهون البحرية التي صدقت عليها موناكو وتونس وجورجيا فحسب .

ب) وحينما يثبت هذا التقييم الحاجة إلى هذه المادة ، تطبق التوصية في المشروع الختامي لمؤتمر لشبونة لعام 1985 ، وتعد ورقة بالنصوص البديلة إلى جانب تفسير متعمق للحجج المؤيدة والحجج المضادة على حد سواء .

والاعتقاد السائد هو أنه لن يتسع الحصول على اتفاق أوسع في الآراء إلا باتخاذ هذا الموقف ، وهو أمر اساسي في فلسفة المنظمة البحرية الدولية والأونكتاد ، وكذلك كفالة عدم الالحاد بأن النتائج قد تحددت قصراً من قبل مجموعة ضغط لجوجة ترغب في فرض آرائها بصرف النظر عن آراء الآخرين .