TD

الأمم المتحدة

مؤتمر الأمم المتحدة
للتجارة والتنمية

Distr.
GENERAL

TD/B/44/3
TD/B/IGE.1/4
6 February 1997
ARABIC
Original: ENGLISH

مجلس التجارة والتنمية

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

المعقودة في قصر الأمم، بجنيف
من ٢ إلى ٦ كانون الأول/ديسمبر ١٩٩٦

جرى إعداد التقرير المرفق (JIGE(IX)/4)* عن الدورة التاسعة لفريق الخبراء الحكومي الدولي المشترك بين الأونكتاد والمنظمة البحرية الدولية المعني بالامتيازات والرهون البحرية والمواضيع المتصلة بها.

* عممته أيضاً المنظمة البحرية الدولية تحت الرمز LEG/MLM/41.

Distr.
GENERAL

JIGE(IX)/4
6 February 1997
ARABIC
Original: ENGLISH

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

الدورة التاسعة

جنيف، ٢ إلى ٦ كانون الأول/ديسمبر ١٩٩٦

تقرير فريق الخبراء الحكومي الدولي المشترك المعني بالامتيازات والرهـون البحرية والمواضيع المتصلة بها عن دورته التاسعة

المحتويات

الفصل		الفقرات	الصفحة
	مقدمة	١ - ٤	٤
الأول	- النظر في إمكانية استعراض الاتفاقية الدولية لتوحيد قواعد معينة تتعلق بحجز السفن البحرية لعام ١٩٥٢	٥ - ١٠	٥
الثاني	- مسائل تنظيمية	١١ - ١٦	٧

المرفقات

الأول	- توصية معتمدة من فريق الخبراء الحكومي الدولي المشترك في دورته التاسعة	٩
الثاني	- تقرير عن أعمال الفريق الجامع الدورة التابع لفريق الخبراء الحكومي الدولي المشترك بين الأونكتاد والمنظمة البحرية الدولية المعني بالامتيازات والرهون البحرية والمواضيع المتصلة بها في دورته التاسعة	١٠
الثالث	- ورقة من الفريق العامل غير الرسمي بشأن المادة ١	٢٨
الرابع	- الحضور	٣٣

مقدمة

١- قام فريق الخبراء الحكومي الدولي المشترك بين الأونكتاد والمنظمة البحرية الدولية المعني بالامتيازات والرهون البحرية والمواضيع المتصلة بها، الذي أنشأته المنظمة البحرية الدولية ومؤتمر الأمم المتحدة للتجارة والتنمية، بعقد دورته التاسعة في قصر الأمم، بجنيف، في الفترة من ٢ إلى ٦ كانون الأول/ديسمبر ١٩٩٦.

٢- وقد عـُقدت أثناء الدورة جلستان عامتان و٨ جلسات غير رسمية للفريق الجامع للدورة.

البيان الافتتاحي

٣- قال **نائب الأمين العام للأونكتاد**، الذي تكلم أيضاً بالنيابة عن الأمين العام للمنظمة البحرية الدولية، إن الهدف من أعمال الفريق هي إعداد إطار قانوني يكفل حماية مصالح مالكي البضائع والسفن عن طريق ضمان حرية حركة السفن وحظر حجزها بسبب ادعاءات لا مسوغ لها أو ادعاءات لا تتصل بتشغيل السفن. وقال إن من شأن وضع إطار قانوني مناسب يقبله المجتمع الدولي على نطاق واسع أن يسهم في زيادة التوحيد الدولي للقواعد التي تنطبق على إنفاذ الادعاءات البحرية. وهنأ الفريق المشترك على التقدم المحرز أثناء الدورتين المكرستين لاستعراض اتفاقية حجز السفن لعام ١٩٥٢؛ وقال إنه سرّ بالغ السرور لأن هذه الأعمال قد اضطـُلع بها في جو من التعاون الممتاز بين وكالتي الأمم المتحدة والقطاع الخاص، ولا سيما اللجنة البحرية الدولية التي قدمت مساعدة قيـّمة للغاية إلى الفريق.

٤- وعملاً بنتائج مؤتمر الأونكتاد التاسع، أُسنِد إلى الأونكتاد دور ناشط جديد. فقد جرى تبسيط ولاياته وتركيزها على القضايا الرئيسية التي تتصل بالتجارة والتنمية اتصالاً مباشراً. واضطلعت الآلية الحكومية الدولية والأمانة كلتاهما بعملية اعادة هيكلة توجيه أعمالهما ووضع أولويات لها لتمكينهما من الاستجابة على نحو أفضل للتحديات الجديدة. ونتيجة لهذه التغيرات الهيكلية، فإن هذه الدورة ستكون آخر دورة للفريق تـُعقد في الأونكتاد. بيد أن الأونكتاد سيواصل من حيث المبدأ التعاون مع المنظمة البحرية الدولية إلى أن يتم الانتهاء من أعمال الفريق المشترك.

الفصل الأول

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

(البند ٣ من جدول الأعمال)

٥- كان معروضاً على فريق الخبراء الحكومي الدولي المشترك، من أجل النظر في هذا البند، الوثيقتان التاليتان:

النظر في إمكانية استعراض الاتفاقية الدولية لتوحيد قواعد معينة تتعلق بحجز السفن البحرية لعام ١٩٥٢ - مذكرة من أمانتي الأونكتاد والمنظمة البحرية الدولية (JIGE (IX)/2-TD/B/IGE.1/2-LEG/MLM/39)؛

تجميع التعليقات والمقترحات التي قدمتها الحكومات بشأن مشروع المواد المتعلق باتفاقية حجز السفن - مذكرة أعدتها أمانة الأونكتاد (JIGE (IX)/3-TD/B/IGE.1/3-LEG/MLM/40).

٦- وقرر فريق الخبراء الحكومي الدولي المشترك، في جلسته العامة الافتتاحية، مواصلة النظر في هذا البند في إطار فريق جامع غير رسمي للدورة.

الفريق الجامع غير الرسمي للدورة

٧- نظر الفريق الجامع للدورة، على مدى ثماني جلسات غير رسمية في مشروع المواد المتعلق باتفاقية حجز السفن كما ورد في الوثيقة JIGE(IX)/2-TD/B/IGE.1/2-LEG/MLM/39. وطلب إلى الفريق العامل غير الرسمي المنشأ في دورته الثامنة أن يواصل النظر في مشروع المادة ١(١) بشأن التعاريف.

الإجراء الذي اتخذه فريق الخبراء الحكومي الدولي المشترك

٨- اعتمد فريق الخبراء الحكومي الدولي المشترك، في جلسته العامة الثانية (الختامية)، المعقودة في ٦ كانون الأول/ديسمبر ١٩٩٦، تقرير الفريق الجامع للدورة (TD/B/IGE.1/L.2) بصيغته المعدلة شفوياً في الجلسة الختامية لفريق الدورة، وأيضاً ورقة الفريق العامل غير الرسمي بشأن المادة ١(١) (TD/B/IGE.1/L.2/Add.1). (للاطلاع على تقرير فريق الدورة وورقة الفريق العامل غير الرسمي، انظر المرفقين الثاني والثالث على التوالي).

٩- وقرر فريق الخبراء الحكومي الدولي أيضاً أن تقوم أمانتا الأونكتاد والمنظمة البحرية الدولية، بعد التشاور مع رئيس الفريق الحكومي الدولي، بإعداد مشروع منقح لمواد تتعلق باتفاقية حجز السفن البحرية، استناداً إلى قرارات الفريق. وسوف تفيد هذه الوثيقة كأساس لأعمال مؤتمر دبلوماسي ممكن تدعو إلى

عقده الجمعية العامة للأمم المتحدة. (للاطلاع على المشروع المنقح للمواد، انظر الوثيقة JIGE(IX)/5-TD/B/IGE.1/5-LEG/MLM/42).

١٠- وقد اعتمد فريق الخبراء الحكومي الدولي في النهاية مشروع توصية بالدعوة لعقد مؤتمر دبلوماسي بصيغة معدلة شفوياً (للاطلاع على نص التوصية، انظر المرفق الأول) (TD/B/IGE.1/L.3).

الفصل الثاني

مسائل تنظيمية

ألف- افتتاح الدورة

١١- افتتح السيد س. فورتين، نائب الأمين العام للأونكتاد، الدورة التاسعة لفريق الخبراء الحكومي الدولي المشترك في ٢ كانون الأول/ديسمبر ١٩٩٦.

باء- انتخاب أعضاء المكتب

(البند ١ من جدول الأعمال)

١٢- قام فريق الخبراء الحكومي الدولي المشترك، في جلسته العامة الافتتاحية المعقودة في ٢ كانون الأول/ديسمبر ١٩٩٦، بانتخاب السيد ك. -ج. غومبري (النرويج) رئيساً له والسيدة إ. إ. بارينوفا (الاتحاد الروسي) نائبة للرئيس. ومن ثم فقد جاء تشكيل أعضاء مكتب الدورة التاسعة على النحو التالي:

الرئيس:	السيد ك. -ج. غومبري	(النرويج)
نائبا الرئيس:	السيد إ. ميلو رويز	(المكسيك)
	السيدة إ. إ. بارينوفا	(الاتحاد الروسي)
نائب الرئيس - المقرر:	السيد زينغجي زهو	(الصين)

جيم- إقرار جدول الأعمال وتنظيم العمل

(البند ٢ من جدول الأعمال)

١٣- اعتمد فريق الخبراء الحكومي الدولي المشترك، في جلسته العامة الافتتاحية المعقودة في ٢ كانون الأول/ديسمبر ١٩٩٦، جدول أعماله المؤقت، كما ورد في الوثيقة JIGE (IX)/1 TD/B/IGE.1/1-LEG/MLM/38. ومن ثم كان جدول أعمال الدورة التاسعة للفريق على النحو التالي:

١- انتخاب أعضاء المكتب

٢- إقرار جدول الأعمال وتنظيم العمل

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

٤- جدول الأعمال المؤقت للدورة القادمة وموعد انعقادها

٥- مسائل أخرى

٦- اعتماد تقرير الدورة التاسعة.

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

دال - جدول الأعمال المؤقت للدورة القادمة وموعد انعقادها

(البند ٤ من جدول الأعمال)

١٥- اعتبر فريق الخبراء الحكومي الدولي المشترك انه استوفى عمله بشأن الموضوع المعروض عليه وأن على هيئاته الأعلى أن تبت في مسألة انعقاد دورة مقبلة.

هاء - اعتماد تقرير الدورة التاسعة

(البند ٦ من جدول الأعمال)

١٦- اعتمد فريق الخبراء الحكومي الدولي المشترك، في جلسته العامة الختامية المعقودة في ٦ كانون الأول/ديسمبر ١٩٩٦، مشروع تقريره (TD/B/IGE.1/L.1) وأذن للمقرر أن يستكمل النص في ضوء وقائع أعمال الجلسة العامة الختامية.

المرفق الأول

توصية معتمدة من فريق الخبراء الحكومي الدولي المشترك في دورته التاسعة

يوصي فريق الخبراء الحكومي الدولي المشترك بين الأونكتاد والمنظمة البحرية الدولية المعني بالامتيازات والرهون البحرية والمواضيع المتصلة بها، مجلس المنظمة البحرية الدولية، ومجلس التجارة والتنمية التابع للأونكتاد، بالنظر إيجابياً، على أساس العمل المفيد الذي أُنجز حتى الآن، في تقديم اقتراح إلى الجمعية العامة للأمم المتحدة بعقد مؤتمر دبلوماسي للنظر في وضع واعتماد اتفاقية بشأن قواعد معنية تتعلق بحجز السفن البحرية، على أساس مشروع المواد الذي أعده فريق الخبراء.

المرفق الثاني

تقرير عن أعمال الفريق الجامع الدورة التابع لفريق الخبراء الحكومي الدولي المشترك بين الأونكتاد والمنظمة البحرية الدولية المعني بالامتيازات والرهون البحرية والمواضيع المتصلة بها في دورته التاسعة

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

١- واصل الفريق الجامع للدورة النظر في مشروع المواد المتعلقة باتفاقية حجز السفن، الوارد في الوثيقة JIGE(IX)/2-TD/B/IGE.1/2-LEG/MLM/39.

المادة ١- التعاريف

الفقرة (١)

٢- ناقش فريق الدورة مسألة ما إذا كان ينبغي للمادة ١(١) اتباع منهج مماثل لمنهج اتفاقية عام ١٩٥٢ والنص على قائمة حصرية بالادعاءات البحرية، أو ما إذا كان ينبغي لها اتباع منهج أكثر مرونة بالابقاء على قائمة غير حصرية. وانقسمت الآراء حول الموضوع، فبينما فضّل كثير من الوفود المرونة ووجود قائمة غير حصرية، حبّذت وفود أخرى وجود قائمة مغلقة بالادعاءات البحرية. واقترح أحد الوفود اعتماد قائمة مغلقة شريطة وصف كل ادعاء بحري بألفاظ عامة وشريطة أن تبيح المادة ٣(١) الحجز بغض النظر عما إذا كان الادعاء مضموناً بامتياز بحري وما إذا كان مالك السفينة مسؤولاً بصفة شخصية عن الادعاء.

٣- واتفق فريق الدورة على أن المسألة حاسمة ولا يمكن الاتفاق عليها في هذه المرحلة. لذا، تقرر وضع الكلمات ذات الصلة في تصدير المادة ١(١) بين قوسين وترك المسألة للبت فيها في مرحلة لاحقة، ربما في مؤتمر دبلوماسي.

٤- وفي التقرير الذي قدمه رئيس الفريق العامل غير الرسمي المعني بالمادة ١(١) عن أعمال الفريق غير الرسمي، قال إن الورقة المقدمة إلى فريق الدورة (انظر المرفق الثالث أدناه) جاءت نتيجة لمناقشات ١٢ وفداً، وإنها تعين على حدة التغييرات التي اتفق عليها في لندن وجنيف على التوالي. وفضلاً عن هذا فقد ألحق بالورقة عدد من الحواشي الأخيرة بغية توفير بيان أكثر دقة بالآراء المختلفة التي أعربت عنها الوفود.

٥- وفيما يتصل بالعلاقة بين "الادعاءات البحرية" و"الامتيازات البحرية" لاحظ المراقب عن اللجنة البحرية الدولية بالنسبة لمسألة دخول الامتيازات البحرية التي تعترف بها الاتفاقية الدولية بشأن الامتيازات

والرهون البحرية لعام ١٩٩٣ في تعريف "الادعاء البحري"، انه لا يلزم استخدام نفس الصياغة بحذافيرها، لأن "الامتيازات البحرية" أضيق بحكم طبيعتها من "الادعاءات البحرية".

٦- وأشار وفد إلى مهمة الفريق العامل التي تقضي بإدراج كل الادعاءات التي تتمتع بامتياز بحري بموجب اتفاقية الامتيازات والرهون البحرية لعام ١٩٩٣ في قائمة الادعاءات البحرية الواردة في المادة ١، وإن كان هذا لا يعني بالضرورة أن يقتصر الأمر على الادعاءات التي تتمتع بامتياز بحري.

٧- وقال أحد الوفود إن هناك تداخلاً بين الفقرتين الفرعيتين (أ) و(ح) وأنه ينبغي لذلك حذف الفقرة الفرعية (ح). ويصدق هذا أيضا على الجملة الأخيرة من الفقرة الفرعية (د) التي تقول "أو الخسائر التي يتكبدها أو يرجح أن يتكبدها أطراف ثالثة"، بما أن الفقرة الفرعية (أ) تشير إلى الهلاك.

٨- وتساءل أحد الوفود حول التغييرات في الفقرة الفرعية (م)، حيث استعيض عن كلمة "تشييد" بكلمة "بناء" وأعرب عن قلقه إزاء اقتراح إدراج كلمة "المادي" في الفقرة الفرعية (أ)، حسبما اقترحه وفدان آخران في الحواشي الأخيرة، لأن مثل هذا الإدراج سيحول دون شمول الفقرة الفرعية (أ) لـ "الخسائر الاقتصادية".

٩- وطلب وفد آخر شيئاً من التوضيح لأسباب إدراج كلمة "الشاحنين" في الفقرة الفرعية (ع)، فمن الصعب تصور حالة ملموسة يقدم فيها الشاحنون مدفوعات باسم السفينة. واقترح الوفد حذف كلمة "الشاحنين" والعودة الى مشروع فريق الخبراء الحكومي الدولي إذا لم يكن التغيير عن قصد.

١٠- وذكر وفد آخر أن الاكتفاء بالاشارة الى "رسوم وأعباء الموانئ" في الفقرة الفرعية (ن) قد يفضي إلى تفسيرها على نحو تقييدي، لأنها قد لا تتضمن كل الأعباء الناشئة في الميناء، مثل أعباء الرسو والرصيف. وطلب إعادة صياغة الفقرة الفرعية (ن) بصورة تكفل إدراج كل رسوم وأعباء الموانئ.

١١- ولاحظ أحد الوفود أن الفقرتين الفرعيتين (أ) و(ح) قد استبقيتا لأن الجزء الثاني من الفقرة الفرعية (أ) قد حذف. وقد سبق اقتراح استبقاء كلمة "المادي" الواردة في الفقرة الفرعية (أ) لكي لا تشمل الخسائر التبعية. واقترح هذا الوفد أن تظل عبارة "اتصالاً مباشراً" الواردة في الفقرة الفرعية (ب) بين قوسين، لأن الفريق منقسم حول ما إذا كان ينبغي استبقاؤها أو حذفها. وقد أدخلت كلمة "الشاحنين" في الفقرة الفرعية (ع) على غرار نص اتفاقية عام ١٩٥٢. وأشار وفد إلى أن مسألة ادراج كلمة "الشاحنين" لم تناقش في الفريق العامل تحديداً. وفيما يتعلق بالفقرة الفرعية (د) ارتأى هذا الوفد أنه، وفقاً للحل الوسط الذي أخذ به في اتفاقية الامتيازات والرهون البحرية، ينبغي عدم حجز السفينة بسبب ادعاءات ناشئة عن ضرر يتصل بنقل النفط أو أية مواد خطرة أو ضارة أخرى، تدفع عنه تعويضات للمدعين عملاً باتفاقيات دولية أو قوانين وطنية تنص على المسؤولية الموضوعية والتأمين الإجباري. وفيما يتعلق بالفقرة الفرعية (هـ) ارتأى هذا الوفد أنه ينبغي ألا تحجز السفن المستغيثة بسبب المخاطر الطبيعية التي ينطوي عليها الأمر.

١٢- وشدد وفد آخر على أن كلمة "أعباء" الواردة في الفقرة الفرعية (ن) مرضية من حيث الصياغة وأنها تشمل كل الأعباء التي تتكبدها السفينة في ميناء ما.

١٣- ولاحظ أحد الوفود أن إدماج الفقرتين الفرعيتين (ق) و(ت) قد يفضي إلى مشاكل في الصياغة لأن المادة ٤(١) تتضمن بعض الإحالات الى المادة ١(١)، لذا فهو يفضل ترك الفقرتين الفرعيتين (ق) و(ت) على صياغتهما الأصلية.

١٤- وأعرب أحد الوفود عن قلق شديد من استبقاء الأقواس في النص الشامل للمادة ١(١) خاصة وأن أغلبية الفريق أعربت في مناسبات عديدة عن تفضيلها لقائمة مفتوحة. وربما يكون استبقاء الأقواس والقائمة مضللاً فيما يتعلق بالتفضيلات الحقيقية التي أعرب عنها الفريق. لكن الفريق قرر التمسك بما قرره من قبل من إبراز المشكلة باستخدام الأقواس.

١٥- واتفق على التعبير عن التعليقات التي أبدتها الوفود في تقرير الفريق، وأن تلحق ورقة الفريق العامل غير الرسمي بالتقرير. كما اتفق على أن تصدر الأمانة نصاً نظيفاً لكل مشاريع المواد، بما في ذلك المادة ١(١)، بعد التشاور مع الرئيس، وبما يعكس مناقشات فريق الدورة.

الفقرة (٢)

١٦- نوّه الفريق أنه قرر في دورته السابقة الرجوع الى تعريف الحجز الوارد في الفقرة ٢ من المادة ١ من اتفاقية عام ١٩٥٢. وأيدت أغلب الوفود من حيث المبدأ الاقتراح المقدم من اليابان (الفقرتان ٢ و٣ من الوثيقة JIGE(XI)/3) ، بأن يستبعد تحديداً من إجراءات الحجز فحص أي مستند يمكن تنفيذه على نحو يماثل تنفيذ الحكم القضائي. وفي رأي عدد من هذه الوفود أن تعبير "مستندات أخرى" الوارد في هذا الاقتراح يفتقر بشدة الى الدقة، الأمر الذي يستلزم التوصل الى صياغة مناسبة. ونظر الفريق أيضاً في المقترح المقدم من المملكة المتحدة (JIGE(IX)/3، الفقرات ٧ - ٩) بأن يصاغ تعريف "الحجز" على نحو أقرب الى تعريفه في اتفاقية ١٩٥٢، وأن تحذف من الجملة الأولى بوجه خاص عبارة "حينما تكون هذه السفينة فعلياً، وقت ذلك الاحتجاز أو فرض القيود تحت السلطة القضائية للدولة التي صدر فيها الأمر".

١٧- وأشير بأنه، إذا ما تقرر استبقاء التعريف المدرج في المادة ١(٢) من اتفاقية عام ١٩٥٢ مع تضمينه الاقتراح المقدم من اليابان، فإنه يمكن استبقاء الجزء الثاني من هذا التعريف، الذي أعده فريق الخبراء الحكومي الدولي، حسبما يرد في الفقرة ٢ في المادة ١.

١٨- وقدم اقتراح بألا يقتصر في تعريف الحجز على ادراج اشارة الى التدابير المادية وحدها وإنما يتعين أيضاً تنظيم الآثار القانونية، إلا انه لم يلق تأييدا بدعوى أن الآثار القانونية يصعب جداً تنفيذها في شتى أنحاء العالم بسبب سريان القانون الوطني.

١٩- وعلى إثر مناقشات جرت مع عدة وفود قدم الرئيس اقتراحاً بنص جديد لهذه الفقرة يرد في الوثيقة TD/B/IGE.1/CRP.3. وقام الفريق، واضعاً في اعتباره عدة تعديلات قدمت بصدد هذا الاقتراح، باعتماد النص التالي:

"الحجز" هو أي احتجاز لسفينة ما، أو تقييد لتنقلها كتدبير تحفظي، بموجب أمر من محكمة لتأمين ادعاء بحري، لكنه لا يتضمن احتجاز السفينة تنفيذاً أو تلبية لحكم أو قرار تحكيمي أو صك آخر واجب النفاذ.

٢٠- وأُعرب عن آراء بشأن إمكانية إدراج اشارة الى وجود السفينة وجوداً مادياً داخل ولاية الدولة التي يجري فيها الحجز. إلا أن هذه المسألة سويت في المادة ٨(١).

٢١- ولاحظ الفريق أن هذا التعريف قد يتطلب مزيداً من الدراسة، بالنظر الى أهميته البالغة.

٢٢- وجرت أيضاً مناقشة حول مدى ضرورة إدراج إشارة الى القيود القانونية التي قد تنجم عن الحجز، مثل حظر رهن أو بيع السفينة قيد الحجز. ولم يوافق الفريق على إدراج أي نص في هذا الشأن، إذا ارتأى أنه يجب عدم تنظيم آثار الحجز في أي تعريف للاتفاقية، وترك ذلك للقانون الوطني.

الفقرة (٣)

٢٣- قبل الفريق المقترح الذي قدمته المملكة المتحدة في الفقرتين ١٠ و١١ من الوثيقة JIGE(XI)/3، بالاستعاضة عن تعريف "الشخص" بالتعريف الوارد في اتفاقية المسؤولية المدنية لعام ١٩٦٩ والاتفاقية المتعلقة بالمواد الخطرة والضارة لعام ١٩٩٦.

الفقرة (٤)

٢٤- وأعرب وفد عن رأي مفاده أنه لا ينبغي السماح بالحجز إلا إذا كان هناك خطر يحتمل معه عدم الوفاء بمقصود الادعاء. ولم يقبل فريق الدورة هذا الرأي. وأشير في هذا السياق إلى عدم وجوب إثقال التعاريف بلا داع باشتراطات فنية، فهذه مسألة ينبغي أن تتناولها مواد أخرى من الاتفاقية.

الفقرة (٥)

٢٥- لم تبد أي تعليقات على هذه الفقرة. وقبل فريق الدورة نص هذه الفقرة الفرعية بصياغتها الحالية.

٢٦- واقترحت بعض الوفود إعادة صياغة النص الإسباني لهذه المادة بحيث يتجلى فيها هذا الحكم بطريقة إيجابية، لا سلبية، كما في النص الإنكليزي.

المادة ٢ - سلطات الحجز

الفقرة (١)

٢٧- كان هناك تأييد واسع للمقترح الذي قدمته المملكة المتحدة في الفقرة ١٢ من الوثيقة JIGE(XI)/3 بحذف عبارة "يُطلَب فيها" والاستعاضة عن عبارة "يطبق" بعبارة "يجري". كما اقترحت بعض الوفود

إدراج عبارة "الدولة المتعاقدة" كما ورد في المادة ٤ من اتفاقية عام ١٩٥٢. وقُدم مقترح بإدراج إشارة إلى وجوب أن تكون السفينة موجودة ضمن ولاية الدولة المتعاقدة، إلا أن هذا المقترح لم يحظ بالتأييد، إذ أن وفوداً عديدة تعتبر ذلك أمراً بديهياً.

٢٨- وناقش الفريق ما إذا كان يلزم وجود قرار صادر عن محكمة في جميع الحالات لرفع الحجز عن السفينة. ورأت بعض الوفود أن إبلاغ سلطات الموانئ على النحو الواجب بما يجري من اتفاق بين المدَّعي والمدعى عليه هو أمر يمكن قبوله بوصفه يقدم سنداً كافياً لرفع الحجز دون تدخل من المحكمة التي أذنت بالحجز. وقيل إن هذا الإجراء قد يكون مفيداً في الحالات التي يتوصل فيها الأطراف إلى اتفاق أيام العطل الرسمية عندما تكون المحاكم معطّلة.

٢٩- واعترضت معظم الوفود على هذا الرأي، ورأت وجوب تدخل المحكمة لرفع الحجز عن السفينة، نظراً لضرورة وجود سبب قانوني وجيه يستند إليه في حماية المصالح الاحتمالية للأطراف الثالثة. كما أشير إلى حالات كانت فيها سلطات القضاء متاحة فعلاً في جميع الأوقات أيام العطل الرسمية لضمان رفع الحجز عن السفينة على وجه السرعة.

٣٠- وأعرب فريق الدورة عن قبوله للمقترح الذي قدمته المملكة المتحدة فيما يتعلق بإدراج عبارة "**الدولة المتعاقدة**"، كما في المادة ٤ من اتفاقية عام ١٩٥٢.

الفقرة (٢)

٣١- [تعديل لا ينطبق على النص العربي].

الفقرة (٣)

٣٢- درس فريق الدورة مقترح المراقب عن الغرفة الدولية للنقل البحري بحذف عبارة "أو وهي مبحرة" من هذه الفقرة.

٣٣- ورأت بعض الوفود أن حجز سفينة قد أبحرت فعلاً هو أمر يصعب القيام به، وقد يثير أيضاً مشاكل فيما يتعلق بالسلامة. ورداً على ذلك، ذكرت وفود أخرى حالات يمكن فيها استعادة سفينة قد أبحرت فعلاً، وخاصة في حالة السفن التي ما زالت موجودة ضمن نطاق الموانئ الكبيرة.

٣٤- ودار نقاش بشأن ما قد يترتب على هذه الفقرة من آثار، في ضوء أحكام اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار لعام ١٩٨٢. وأشير في هذا الشأن إلى الفقرة ٣ من المادة ٢٨ من هذه الاتفاقية، التي تقر بحق الدولة الساحلية، في القيام، وفقاً لأحكام قوانينها، لغرض أي دعوى مدنية، باحتجاز أية سفينة أجنبية راسية في بحرها الإقليمي أو مارة به، بعد مغادرتها المياه الداخلية.

٣٥- وأشير، في هذا السياق، إلى حق الدولة الساحلية في المطاردة الساخنة. ولوحظ أن المادة ١١١ من اتفاقية قانون البحار تتيح ممارسة هذا الحق عندما يكون لدى الدولة الساحلية أسباب وجيهة للاعتقاد بأن

السفينة الأجنبية قد انتهكت قوانين تلك الدولة وأنظمتها. وذُكر أن هذه المسألة المتعلقة بالقانون العام لا تتصل بنطاق تنفيذ اتفاقية مرتقبة متعلقة بالحجز.

٣٦- وإزاء الحجج الداعية إلى النص على إمكانية حجز السفينة، حتى وإن كانت قد أبحرت فعلاً، تم النظر في أثر إمكانية إسقاط عبارة "أو وهي مبحرة" من مشروع المواد. ورأت بعض الوفود أن الدولة الساحلية تملك في كل الأحوال، إمكانية حجز السفينة أثناء مغادرتها الميناء أو بعد مغادرتها له، طالما كانت في نطاق الولاية القضائية لتلك الدولة. واقتُرح تضمين الاتفاقية حكماً واضحاً ينص على عدم جواز حجز السفينة إلا إذا كانت في نطاق الولاية القضائية للدولة الساحلية. وبينما بينت بعض الوفود أنها تفضل الإبقاء على نص المادة ٢(٣) بصيغته الراهنة، قالت وفود أخرى إنها تحبذ إما حذف هذه الفقرة أو إدراجها ضمن قوسين.

٣٧- ورأت وفود أخرى أن الحذف قد يُفسَّر على أنه يفرض قيوداً على صلاحية الدولة في حجز السفينة الأجنبية. وأن هذا التقييد قد يسفر في الواقع عن استحالة الحجز في كثير من الحالات التي لم يتم فيها التثبت، على النحو المناسب، من صحة الادعاء نظراً لضيق الوقت، على الرغم من صحة ذلك الادعاء. كما أشير إلى الفرق بين التدخل المادي والآثار القانونية المترتبة على الحجز، الأمر الذي يُعَدُّ، في حالات كثيرة، مصدر التباس فيما يتعلق بالمدى الذي يجوز فيه لدولة ما إنفاذ ولايتها القضائية في هذا الشأن.

٣٨- قرر الفريق إدراج نص هذه الفقرة بين قوسين.

الفقرة (٤)

٣٩- أبدى الفريق قبوله لمقترح يتعلق بالصياغة مقدم من المملكة المتحدة وارد في الفقرات من ١٣ إلى ١٥ من الوثيقة JIGE(IX)/3، يقصد منه توضيح مضمون النص. ولم يَسَع الفريق قبول مقترح بحذف عبارة "بغرض الحصول على ضمان"، التي ترى بعض الوفود أنها زائدة عن الحاجة، بدعوى أنها تشكل بالفعل جزءاً من التعريف. مجرد زيادة لا لزوم لها.

الفقرة (٥)

٤٠- ناقش فريق الدورة المقترح الذي قدمته المملكة المتحدة (JIGE(IX)/3، الفقرة ١٦) بعدم الإشارة إلا إلى قانون الدولة التي يجري فيها الحجز، بحيث تحذف الإشارة إلى قانون الدولة المطلوب فيها الحجز.

٤١- ولاحظت بعض الوفود أنه، على الرغم من أن الفريق قد اعتمد مقترحاً مماثلاً في الفقرة ١، فإنه ينبغي التمييز بينه وبين الفقرة ٥، التي تتناول حالة مختلفة. فالإشارة، في هذه الحالة، إلى تقديم طلب بالحجز هو أمر هام، إذ أنه يتصل بالجوانب الإجرائية لقانون البلد الذي تقام فيه الدعوى، كما يجب مراعاة الحالات التي قُدِّم فيها طلب بالحجز لكنه لم يحز القبول.

٤٢- وارتأى الفريق تفضيل الصياغة المستخدمة في اتفاقية عام ١٩٥٢. وعليه، وافق الفريق على الاستعاضة عن عبارة "المطلوب أو المنفذ فيها الحجز" بعبارة "التي تم فيها الحجز أو تقديم طلب الحجز".

٤٣- اقترح أحد الوفود تضمين هذه الفقرة نصاً يقضي بإخطار الجهة المالكة للسفينة، أو ربانها بالادعاء قبل الحجز على السفينة. نص هذا المقترح على ألا يعتبر هذا الإخطار شرطاً لإجراء الحجز. وقال الوفد أنه ينبغي اعتبار ذلك هو المطلب الإجرائي الوحيد الذي يتعين إدراجه في الاتفاقية؛ على أن، يُترك للقانون الوطني أن يقرر من الذي ينبغي أن يمتثل لذلك وما إذا كان يتعين تطبيق جزاءات على عدم الامتثال، وما هي النتائج المترتبة على عدم الامتثال. وبيَّن الوفد أن إدراج هذا المقترح في اتفاقية الحجز يقدم حائلاً دون استخدام الحجز وسيلة لابتزاز الجهات المالكة للسفن لإرغامها على دفع تعويضات.

٤٤- واعترضت معظم الوفود على هذا المقترح، متذرِّعة بوجوب بحث المسائل الإجرائية بحثاً كلياً ضمن نطاق القانون الوطني. كما لاحظت أنه، لما كان المقترح لا يعتبر ذلك شرطاً مسبقاً يتوقف عليه الاستجابة لطلب حجز السفينة، فلن يتأتى الوفاء بالغرض الرئيسي منه، ألا وهو تفادي حالة تقيام فيها سلطات الدولة التي يتم فيها تقديم طلب حجز السفينة بمنع تلك السفينة من الإبحار.

٤٥- لم يسع الفريق اعتماد هذا المقترح.

٤٦- نظر فريق الدورة في طلب قدمته فرنسا (يرد في الوثيقة TD/B/IGE.1/CRP.2) بأن تتعهد الدول المتعاقدة بتضمين تشريعاتها المحلية قواعد للحد مما يترتب على حجز السفن من آثار مالية بالنسبة إلى الموانئ. ويتمشى هذا المقترح مع العديد من المداخلات المقدمة من الرابطة الدولية للموانئ والمرافئ بشأن ضرورة معالجة ما يترتب على حجز السفن من آثار بالنسبة للموانئ.

٤٧- وتم الإقرار عموماً بضرورة وضع لوائح تنظم ما يترتب على حجز السفن من آثار مالية بالنسبة للموانئ. فبينما أبدت بعض الوفود استعدادها لتأييد هذا المقترح، قالت وفود أخرى إن تأييدها له مشروط بتعديل المقترح بحيث يكون سنّ الدول المتعاقدة للتشريعات أمراً اختيارياً لا إلزامياً. واقترح أحد الوفود، كبديل عن ذلك، تضمين المادة ٦ اشتراطاً بأن يقدم المدَّعي ضمانة مالية لتغطية نفقات المرفأ.

٤٨- غير أن معظم الوفود رأت أنه، على الرغم من ضرورة سن تشريعات وطنية، فإن تحديد فرص وظروف إنجاز هذه المهمة هو أمر ينبغي أن يُترك تماماً للدول. وعليه، فلا ينبغي إدراج نص في هذا الشأن في اتفاقية مرتقبة بشأن الحجز.

٤٩- لم يسع الفريق اعتماد المقترح المقدم من فرنسا.

المادة ٣ - ممارسة حق الحجز

٥٠- نظر فريق الدورة في النصوص البديلة الثلاثة للفقرة ١ من المادة ٣ المتصلة بممارسة حق الحجز. كما ناقش المقترح التوفيقي الجديد التالي المقدم من وفد الولايات المتحدة الأمريكية (TD/B/IGE.1/CRP.2):

"١- يجوز حجز أي سفينة تكون محلاً لادعاء بحري في الحالات التالية:

(أ) إذا كان الادعاء مضموناً بامتياز بحري وإذا كان ضمن الفئات التالية:

'١'-'٥' [كما في البديل ١ من JIGE(IX)/2]؛

(ب) أو إذا كان الادعاء مضموناً بامتياز بحري، غير المشار إليه في الفقرة الفرعية (أ)، يعترف به قانون الدولة التي يطلب فيها الحجز؛

(ج) أو إذا استند الادعاء إلى رهن مسجل أو رهن غير حيازي مسجل أو عبء مسجل ذي طبيعة مماثلة؛

(د) [كما يرد في (ج) من البديل ٣ في JIGE(IX)/2، الصفحة ١٢]؛

(هـ) [كما يرد في (د) من البديل ٣ في JIGE(IX)/2، الصفحة ١٢]؛

وتظل الفقرتان ٢ و٣ من المادة ٣ دون تغيير (JIGE(IX)/2، الصفحة ١٣)".

٥١- وشرح وفد الولايات المتحدة الأمريكية أن هذا المقترح يستند إلى النص الحالي للبديل ٣ والمقترح الذي قدمه أثناء الدورة الثامنة للفريق المشترك. ومع أنه ما زال يفضل نص البديل ٢، فهو يقر بأن البديل ٢ يثير قلقاً شديداً لدى العديد من الوفود. وعليه، يرمي هذا المقترح إلى تيسير التوصل إلى حل وسط. وهو يدعو إلى إدخال التعديلات التالية على البديل ٣: (أ) تغيير كلمة "يمنحه" إلى "يقره" لتمكين المحكمة الوطنية المعنية من أن تأذن بحجز السفينة إذا ما كانت المحكمة، بناء على اختيار تحليلي للقانون، تعترف بالادعاء المقدم، حتى وإن لم يكن قانونها الوطني يمنح هذا الامتياز؛ (ب) حذف الإشارة إلى الاتفاقية الدولية للامتيازات والرهون البحرية لعام ١٩٩٣ كيما يبقى مشروع التنقيح الراهن للاتفاقية المتعلقة بالحجز قائماً بذاته دون ارتباط مباشر بالاتفاقية؛ (ج) إدخال عدد من التعديلات التي اقترحتها بعض الوفود فيما يتعلق بالصيغة بعد انعقاد الدورة الثامنة للفريق المشترك. ففي المادة ٣ (١) (ب)، أدرجت عبارة "غير تلك المشار إليها في الفقرة الفرعية (أ)". وخلاصة القول، يحدد المقترح بوضوح الامتيازات البحرية المعترف بها بمقتضى المادة ٤ من الاتفاقية الدولية للامتيازات والرهون البحرية ويوفر وسيلة لإنفاذ الامتيازات البحرية غير تلك المعترف بها في المادة ٤ من الاتفاقية، ولكن من غير المطلوب من أية دولة أن تقوم بإنفاذ الامتيازات البحرية الناشئة بمقتضى المادة ٣ (١) (ب)، فهذا الأمر متروك للقانون الوطني للمحكمة التي تنظر في القضية.

٥٢- ورأى معظم الوفود أنه على الرغم من أن مقترح الولايات المتحدة الأمريكية تشوبه بعض النقائص إلا أنه يوفر أساسا لحل توفيقي.

٥٣- وأبدت بعض الوفود التي حبذت البديل ٣ أو البديل ١ استعدادها لقبول المقترح رهنا بإدخال بعض التعديلات عليه باعتبار أن الاقتراح يتمشى مع الحل التوفيقي الذي اعتُمد في إطار المادة ٦ من الاتفاقية بشأن الامتيازات والرهون البحرية لعام ١٩٩٣. وأشير إلى أنه رغم أنه من الأساسي المحافظة على استقلال الاتفاقيتين، فمن المهم أيضاً كفالة التوافق بينهما. وجرى التساؤل عما إذا كان إغفال الإشارة في الفقرة (ب) إلى العبارات الواردة في تصدير المادة ٦ من الاتفاقية المذكورة أمراً مقصوداً. وترى بعض الوفود أنه لا يجوز بمقتضى المادة ٦ أن تمنح امتيازات بحرية وطنية على السفينة ضمانا لادعاءات "إلا

في مواجهة مالك السفينة أو مستأجر السفينة عارية أو مديري أو متعهدي السفينة". وطبقاً لذلك الرأي فإن إلغاء أي إشارة صريحة إلى هذه المادة، دون إدراج الجوهر المتضمن في التصدير، من شأنه أن يوسع بكل وضوح نطاق هذه الاتفاقية بأن يدرج أيضاً الادعاءات في مواجهة مستأجري السفينة بحسب المدة المحدودة أو الرحلة كأساس للحجز. وأكد وفد الولايات المتحدة الأمريكية أنه يحبذ الإبقاء على الصيغة الحالية للمقترح وإدراج الادعاءات في مواجهة مستأجري السفن بحسب المدة المحدودة أو الرحلة.

٥٤- واقترح أحد الوفود أن تدرج في الفقرة (ب) عبارة "الادعاءات في مواجهة مالك السفينة، أو مستأجر السفينة عارية أو مدير أو متعهد السفينة" حتى تتسق الفقرة (ب) مع الحل التوفيقي المتصل بالمادة ٦ من اتفاقية الامتيازات والرهون البحرية. وأضاف الوفد إلى ذلك أن هذا يعتبر شرطاً لإقرار الاقتراح المقدم من الولايات المتحدة الأمريكية. واقترح بالإضافة إلى ذلك أن تضاف في الفقرة الفرعية (أ) من المقترح نفس العبارات، التي أُدرجت كذلك في تصدير المادة ٤ من الاتفاقية بشأن الامتيازات والرهون البحرية. وقد أيدت معظم الوفود هذه المقترحات.

٥٥- وتساءل بعض الوفود عن استخدام كلمة "مسجل" الواردة في الفقرة الفرعية (ب). واقترح آخرون استخدام عبارة "المسجلة" بالنسبة أيضا إلى "الرهون غير الحيازية" والأعباء المماثلة لها في طبيعتها. واقترح أحد الوفود أن تستخدم في الفقرة الفرعية (ج) عبارة "أو رهن أو رهن غير حيازي أو عبء قابل للتسجيل مماثل لهما" الواردة في المادة ١(١). واقترح وفد آخر أن تستخدم في الفقرة ١(أ)'٥' نفس الصيغة الواردة في المادة ٤(١)(هـ) من الاتفاقية بشأن الامتيازات والرهون البحرية.

٥٦- وفضلت بعض الوفود استخدام عبارة "يمنحه" بدلا من "يقره" في الفقرة الفرعية (ب). وإلا أفضى المقترح في رأيها إلى تصيد للمحاكم ليس من شأنه أن يعزز التناغم بين القوانين.

٥٧- وشككت بعض الوفود في ضرورة الإبقاء على الفقرة ١(د)'٢' و٢(ب) من المادة ٣. وحبذت هذه الوفود النهج الذي توخته اتفاقية عام ١٩٥٢ واقترحت منع الحجز الذي يستند إلى ادعاءات غير مضمونة بامتيازات بحرية يكون فيها مستأجرو السفينة عارية أو مستأجروها بحسب المدة المحدودة غير مسؤولين شخصيا. ولذلك اقترحت هذه الوفود حذف هذه الفقرات الفرعية.

٥٨- وبين أحد الوفود أن موضوع اتفاقية الحجز هو ضمان حرية حركة السفينة وخدمة التجارة البحرية الدولية. ومن ثم فهي تحمي مصالح لا مالكي السفن فحسب إنما تحمي أيضاً جميع الأشخاص المشتركين في التجارة الدولية بمن فيهم مالكو البضائع ومستأجرو السفن وسلطات المواني والمصارف وسواهم. وبالتالي فإن من مصلحة هذه الصناعة ككل قصر الحجز على حالات الضرورة المطلقة. وفي رأي هذا الوفد أنه لا ينبغي اجازة الحجز إلا في الحالة التي يكون فيها المالك مسؤولا عن الادعاء. وفي الحالات التي يكون فيها هذا المالك غير مسؤول شخصيا عن الادعاء ينبغي اجازة الحجز في حالات استثنائية منها الحالة التي تكون فيها السفينة مضمونة بامتياز بحري معترف به دولياً. ولذلك فقد أعرب هذا الوفد عن تفضيله للبديل ١ وأيد في الوقت نفسه حذف الفقرتين الفرعيتين ١(د)'٢' و٢(ب) من هذه المادة.

٥٩- وشكك أحد الوفود في مدى الحاجة إلى الفقرة ٣ من هذه المادة. وبيَّن أن هذه الفقرة تشكل جزءاً من الحل التوفيقي الذي تم التوصل إليه في لشبونة لحظر الحجز في الادعاءات التي لا يمكن إنفاذها بحق السفينة.

٦٠- ونظر فريق الدورة أيضاً في مقترح مقدم من وفد المملكة المتحدة (وارد في الوثيقة JIGE(IX)/3)، يفضل فيه هذا الوفد عدم الربط الصريح بين الاتفاقيتين، خاصة إذا ما أُريد لقائمة الادعاءات البحرية الواردة في المادة ١(١) أن تكون حصرية. أما إذا رئي ضرورة للربط، فينبغي أن يقتصر على الإشارة فقط إلى الامتيازات البحرية التي يعترف بها قانون الدولة التي يوقع فيها الحجز. ولذلك اُقترح أن تعدل الفقرتان (أ) و(ب) على النحو التالي:

"(أ) إذا كان الادعاء مضموناً بامتياز بحري معترف به بمقتضى قانون الدولة التي يوقع فيها الحجز؛

(ب) إذا كان الادعاء قائماً على أساس رهن أو رهن غير حيازي أو عبء قابل للتسجيل ذي طبيعة مماثلة".

وأيدت قلة من الوفود هذا الاقتراح.

٦١- واقترح المراقب عن معهد المؤجرين الدوليين للحاويات أن يُنظر في إدراج مستأجري السفن بحسب المدة المحدودة في الفقرة ١(د)'٢' وجعل الحجز متاحا بصورة أوسع، على أن يوضع في الاعتبار أنه علاج أخف وطأة من الامتياز البحري ولا يفضي في جميع الأحوال إلى البيع الجبري، حيث أنه يتم الافراج عن السفينة عند توفر الضمان.

٦٢- وأعرب المراقب عن الرابطة الدولية لمموني السفن عن القلق من أن تتضرر مصالح مموني السفن من جراء بعض التغييرات المدخلة على الاتفاقية المتعلقة بالحجز. فقبل اعتماد الاتفاقية المتعلقة بالامتيازات والرهون البحرية في ١٩٩٣ كان ممونو السفن يملكون امتيازا بحريا على ادعاءاتهم. وستفضي التغييرات التي أدخلت على الاتفاقية المذكورة في عام ١٩٩٣ وكذلك الاتفاقية الجديدة المتعلقة بالحجز إلى إضعاف موقف مموني السفن إلى حد كبير.

٦٣- وأيد المراقب عن الاتحاد الدولي لنقابات العمال الحرة اقتراح الولايات المتحدة الأمريكية ووجه الانتباه إلى أن الاتفاقات الثنائية بين الدول غالبا ما تمنع أفراد الطاقم من الحجز على السفينة استناداً إلى ادعاءاتهم.

٦٤- وقالت المراقبة عن الغرفة الدولية للنقل البحري إنها تحبذ نص البديل ١ ولكنها ترى أنه لا بد من الوصول إلى حل توفيقي إزاء تعذر قبول هذا البديل. ولذلك اقترحت أن يُنظر في وضع الاقتراح المقدم من الولايات المتحدة الأمريكية، كما عدلته بعض الوفود، بين قوسين كما هو الشأن في المادة ١(١)، وذلك بسبب العلاقة القائمة بين قائمة الادعاءات في المادة ١(١) والمقترح المقدم من الولايات المتحدة الأمريكية.

٦٥- وبالنظر إلى ما تقدم قرر فريق الدورة الأخذ باقتراح وفد الولايات المتحدة الأمريكية كأساس مع إجراء التعديلات التالية:

'١' أن تُدرج في الفقرة الفرعية (أ) عبارة "ادعاءات في مواجهة مالك السفينة أو مستأجر السفينة عارية أو مدير أو متعهد السفينة" الواردة في تصدير المادة ٤ من الاتفاقية بشأن الامتيازات والرهون البحرية؛

'٢' أن توضع الفقرة الفرعية (ب) بين قوسين مع إضافة العبارات المماثلة من تصدير المادة ٦ من الاتفاقية بشأن الامتيازات والرهون البحرية؛

'٣' أن تستخدم في الفقرة الفرعية (ج) عبارة "رهن أو رهن غير حيازي أو عبء مماثل لهما في طبيعته القابل للتسجيل" الواردة في المادة ١(١) وينبغي النظر كذلك فيما إذا كانت عبارة "القابل للتسجيل" هي العبارة التي يصح استخدامها في هذا السياق؛

'٤' أن توضع بين أقواس معقوفة الفقرة الفرعية (د)'٢' والفقرة ٢(ب) من نص فريق الخبراء الحكومي الدولي المشترك؛

'٥' الأخذ بمفهوم الادعاءات المستندة إلى الضرر الوارد في المادة ٤ من الاتفاقية بشأن الامتيازات والرهون البحرية وإدراجه في الفقرة ١(أ)'٥' بإدراج عبارة "بالاستناد إلى الضرر الحاصل" بعد "التلف أو الضرر الماديين".

المادة ٤ - رفع الحجز

الفقرة (١)

٦٦- نظر فريق الدورة في الاقتراح المقدم من اليابان (الوثيقة JIGE(IX)/3) القائل بوجوب عودة الفريق إلى نص اتفاقية عام ١٩٥٢ من حيث أن هذا النص يستبعد الإفراج الإلزامي بالنص على الضمان في حالة الحجز المتصل بالنزاعات المتعلقة بملكية السفينة أو حيازتها. وينبغي أن يضاف هذا الحكم إلى الفقرة ١ الحالية. وينبغي إضافة جملة ثانية تضم الجملة الثانية في الفقرة الأولى من المادة ٥ من اتفاقية عام ١٩٥٢ مع إدخال تصويبين لغويين يترتبان على ذلك وهما: حذف عبارتي "أو هيئة قضائية مناسبة أخرى" و"كفالة أو غيرها".

٦٧- وقد قبل الفريق هذا الاقتراح.

الفقرة (٢)

٦٨- نظر الفريق في الاقتراح المقدم من المملكة المتحدة (الوثيقة JIGE(IX)/3) الداعي إلى حذف الإشارة إلى قيمة السفينة.

٦٩- وحظي هذا الاقتراح بتأييد وفود عديدة على أساس أن الحد المنطبق في تحديد الضمان غالبا ما يتجاوز قيمة السفينة.

٧٠- واعترضت وفود أخرى على هذا الاقتراح. فهي ترى أن الضمان الذي يوفر لغرض الحصول على الإفراج عن السفينة يتوجب ضرورة أن يكون مناسباً لقيمة السفينة التي هي، في النهاية، القيمة الوحيدة التي يمكن الحصول عليها في حالة البيع الجبري. وأشار بعض هذه الوفود إلى أن المادة ٨(٥) أوضحت بجلاء أن الاتفاقية المتعلقة بالحجز لن تمس تطبيق الاتفاقيات الدولية التي تنص على تحديد المسؤولية.

٧١- وقرر الفريق أن تـُدرج بين معقوفين عبارة "على ألا يتجاوز ذلك قيمة السفينة".

الفقرة (٣)

٧٢- لم تبد أي تعليقات على هذه الفقرة.

الفقرة (٤)

٧٣- لاحظ الفريق وجهات نظر وفدين اثنين يريان أن عبارة "تتصل بالادعاء نفسه" ينبغي أن تدرج في الفقرتين الفرعيتين (أ) و(ب) بعد الإشارة الأولى لمنح ضمانة في دولة طرف.

٧٤- ونظر الفريق فيما إذا كانت الجملة "عدا في الحالات الاستثنائية حيث يكون من الجائز فعل ذلك" ينبغي أن تحذف من الفقرة (أ). وحبذت وفود هذا الحذف واضعة في اعتبارها عدم دقة مفهوم كلمة "**الجائز**" وعدم احتمال تطبيق هذا الحكم.

٧٥- وفيما تقر وفود أخرى بأن هذه الصياغة معيبة، فهي ترى أن الحكم ضروري للتصدي لأي حالة ممكنة تمس فيها القرارات التي اتـُخذت في إطار ولاية دولة غير طرف تنفيذ دولة طرف للأحكام الأساسية للاتفاقية فيما يتعلق بالإفراج عن الضمانة.

٧٦- وقرر الفريق وجوب الإبقاء على هذه الجملة بين معقوفين.

٧٧- وإزاء القرار الذي اتـُخذ بشأن الفقرة ٢ من المادة ٤ قرر الفريق أن يـُبقي الإشارة إلى قيمة السفينة الواردة في الفقرة الفرعية ٤(ب) بين معقوفين.

الفقرة (٥)

٧٨- لم تبد تعليقات على هذه الفقرة.

المادة ٥ - حق تكرار الحجز والحجز المتعدد

٧٩- نظر فريق الدورة في النصين البديلين لمشروع المادة. وقد فضلت أغلبية الوفود نص البديل ١، بالنظر إلى أنه يتيح أساساً واضحاً ومتوازناً لمسألة تكرار الحجز والحجز المتعدد. ورأت هذه الوفود أن البديل ٢ تقييدي أكثر مما ينبغي. بيد أنه قد جرى الإعراب عن بعض الشكوك فيما يتعلق بالفقرة الفرعية (ج) من البديل ١. فقد رئـي أنها تتسم بالغموض، مثلاً في استخدامها لتعابير مثل "اتخاذ الخطوات المعقولة"، التي يـُحتمل أن تثير تفسيرات متباينة. وفضـّلت بضعة وفود البديل ٢ من أجل تقييد حق تكرار الحجز بغية جعل التجارة المنقولة بحراً أكثر كفاءة.

٨٠- وكان من رأي أحد الوفود أن البديل ١ لا يخدم غرض الاتفاقية. وأـُشير أيضاً إلى أن المسائل المتعلقة بكفاية الضمان لغرض رفع الحجز عن السفن قد تناولتها أحكام المادة ٤. وتساءل ذلك الوفد عن النقطة الزمنية التي يـُحدـَّد عندها مدى كفاية الضمان لغرض المادة ٥(١)(أ) وعن السلطة التي تقرر ذلك. وقال إن من رأيه أن المادة ٥(١)(أ) لا تكون ذات صلة بالموضوع إلا إذا كانت ظروف الحالة قد تغيـَّرت. وأـُشير إلى أن هذا الوضع لا يمكن أن ينشأ إلا في مرحلة لاحقة بعد أن يكون قد تم الإفراج عن السفينة عن طريق تقديم ضمان، تكون المحكمة قد حددت طبيعته ومقداره. فإذا اتفق الطرفان المعنيان على طبيعة ومقدار الضمان، فينبغي احترام مثل هذا الاتفاق الذي لا يمكن إلغاؤه من طرف واحد. واقترح أحد الوفود إجراء تعديلات تبعية في المادة ٥(١)(أ) في حالة قبول الاقتراحات الرامية إلى تعديل المادة ٤(٢) لكي تشمل الإشارة إلى "الحد الاجمالي من مسؤولية السفينة" أو "حجم الادعاء".

٨١- وأشار المراقب عن الغرفة الدولية للنقل البحري إلى أن التعليقات التي أبداها وفده أثناء الدورة الثامنة للفريق المشترك (والواردة في الوثيقة JIGE/(IX)/4) ما زالت صحيحة. وأعلن تأييد وفده للنص البديل ٢ بغية قصر أي حق في تكرار الحجز على ظروف محددة ومعرـَّفة بوضوح.

٨٢- وأعرب المراقب عن اللجنة البحرية الدولية عن شكوكه فيما يتعلق بما إذا كانت المادة ٥(٢) تغطي الحالة التي تـُباع فيها السفينة المحجوزة بيعاً جبرياً ولكن لا تكفي متحصلات البيع للوفاء بقيمة الادعاء.

٨٣- ووافق فريق الدورة على الإبقاء على النص البديل ١، مع الإبقاء على الفقرة الفرعية (ج) بين قوسين معقوفين، وحذف البديل ٢.

المادة ٦ - حماية مالكي السفن ومستأجري السفن عارية الذين حُجزت سفنهم

الفقرة (١)

٨٤- أيدت بعض الوفود الرأي الذي أعرب عنه المراقب عن الغرفة الدولية للنقل البحري ومؤداه أنه ينبغي أن يوجد التزام من جانب المدّعي بتقديم ضمان عن أي خسارة يتكبدها المدّعى عليه قد يتبيّن أن المدّعي مسؤول عنها. ومن ثم فقد اقتُرح أن تتضمن الفقرة ١ قاعدة الزامية بأن تفرض المحكمة على المدّعي الذي يسعى إلى حجز السفينة الالتزام بتقديم ضمان. وتبعاً لذلك فإنه ينبغي الاستعاضة عن عبارة "يجوز للمحكمة ... أن تفرض" بعبارة "تفرض المحكمة ...". ولم تر أغلبية الوفود قبول هذا المقترح، إذ ينبغي في رأيها أن يُترك للمحاكم سلطة تقديرية للبت فيما إذا كان ينبغي طلب ضمان ممن يسعى إلى الحجز ومتى ينبغي ذلك والبت أيضاً في طبيعته ومقداره. وأشير في هذا الصدد إلى حق أعضاء الطاقم في طلب الحجز على السفينة لضمان دفع أجورهم: إذ ينبغي الاعتراف بحقهم في تنفيذ الحجز حتى إذا لم يكن في مقدورهم تقديم ضمان. وكان من رأي الوفود التي تؤيد الاستعاضة عن عبارة "يجوز ... أن تفرض" بكلمة "تفرض"، أن هذه الأوضاع مغطاة على نحو ملائم في الفقرات المتبقية من المادة. وترى هذه الوفود أيضاً أن هذه المسألة قد صنفها الرئيس بحق بوصفها مسألة مبدأ تحتاج إلى نظر من جانب المؤتمر الدبلوماسي. واقترحت هذه الوفود بناء على ذلك وضع كلمة "يجوز" بين معقوفين.

٨٥- ونظر الفريق في مقترح مقدَّم من المملكة المتحدة (الفقرتان ٢٥ و٢٦ من الوثيقة JIGE(IX)/3) بأن تُحذف من الفقرتين ١(أ) و٢(أ) الإشارة إلى الحجز "بدون مبرر". وأُشير إلى أنه لا ينبغي، فيما عدا حالة الحجز التعسفي، معاقبة المدّعي على قيامه بالحجز على السفينة، حتى إذا خسر الدعوى موضوعياً. وقد عارضت عدة وفود هذا المقترح. وكان من رأيها أن الحذف المقترح سينتج عنه تضييق إمكانيات الدفاع المتاحة للمدَّعى عليه الذي سيُجبر على إثبات وجود سوء نية من جانب المدّعي للحصول على تعويض عن الخسارة الناتجة عن الحجز. وفيما يتعلق بالحجة القائلة بأن الإشارة إلى أن الحجز بدون مبرر قد تتعارض مع القانون الوطني، لوحظ أن هذا التعارض يمكن تجنبه بإعمال الفقرة ٣ من هذه المادة، التي يمكن أن تتحدَّد وفقاً لها مسؤولية المدّعي بتطبيق قانون الدولة التي ينفَّذ فيها الحجز.

٨٦- وقد لوحظ أنه بينما يُشار في المادة ٧(١) إلى سلطة المحاكم القضائية للبت في القضية على أساس موضوع الدعوى بخصوص ليس فقط عمليات الحجز المنفَّذة ولكن أيضاً بخصوص الضمان المقدم للحيلولة دون حجز السفينة، فإن الإشارة إلى هذه الحالة الأخيرة لم تُدرج في الفقرة (٢) من المادة ٦. وقد اقتُرح في هذا الصدد أن تُدرج إشارة إلى "الضمان المقدم للحيلولة دون حجز السفينة" و"الحصول على الإفراج عن السفينة".

٨٧- ووافق فريق الدورة على الإبقاء على نص المادة ٦ بصيغته الحالية، مع وضع عبارة "أو بدون مبرر" الواردة في الفقرتين ١(أ) و٢(أ) بين قوسين معقوفين.

الفقرة (٢)

٨٨- قال المراقب عن اللجنة البحرية الدولية إن الفقرة (٢) لا تتضمن صراحة على الدولة التي ينبغي أن تكون لها الولاية القضائية إذا قدم الضمان قبل الحجز.

الفقرات (٣) و(٤) و(٥)

٨٩- لم تبد تعليقات محددة على هذه الفقرات.

المادة ٧ - الولاية القضائية على أساس موضوع الدعوى

٩٠- رداً على سؤال بخصوص السبب في إتاحة مجال أوسع نطاقاً في مشروع المادة ٧ للولاية القضائية على أساس موضوع الدعوى، شرح المراقب عن اللجنة البحرية الدولية أن المادة ٧(١) من اتفاقية عام ١٩٥٢ ليست في الواقع حلاً توفيقياً بين نظام القانون المدني ونظام القانون العام كما قد يُفهم منها. ونتيجة لذلك فإن بلدان القانون العام تُبقي على نظامها الذي يوفر فيه الحجز بسبب ادعاءات بحرية أساساً لاكتساب الولاية القضائية، في حين أن الولاية القضائية لا تمنح في بلدان القانون المدني إلا بموجب الاتفاقية فيما يتعلق بمطالبات معينة بدون سبب محدد. وبغية تحقيق التماثل، رأى القائمون على صياغة نص اللجنة البحرية الدولية في عام ١٩٨٥ أن من الضروري منح الولاية القضائية في جميع الدعاوى وليس فيما يتعلق بادعاءات بحرية معينة. كذلك اقترح المراقب عن اللجنة البحرية الدولية إدراج إشارة إلى "محكمة تحكيم" في المادة ٧(٥) بعد عبارة "محكمة مختصة" فيصبح نصها "... أو إذا ما اتخذت ... أمام محكمة مختصة أو محكمة تحكيم في دولة أخرى ...".

٩١- وتساءل أحد الوفود عن القانون الذي يطبق عند البت في صحة الاتفاقات التي أبرمت لعرض الخصومة على محكمة تابعة لدولة أخرى بموجب المادة ٧(١). وأعرب عن رأي مفاده أن هذه من المسائل التي يبت فيها القانون الوطني. ووافق الجميع على هذا الرأي. واقترحت بعض الوفود الأخرى حذف الإشارة إلى عبارة "حسب الأصول" الواردة في الفقرة ٧(١)، بالنظر إلى أنها ليست واضحة بما فيه الكفاية ويمكن أن تؤدي إلى خلاف. وأشار أحد الوفود إلى أنه ينبغي إعادة النظر في ترجمة مصطلحات "المطالبة" و"المدّعي" و"المطالبة البحرية" باللغة العربية.

٩٢- وقرر فريق الدورة الإبقاء على المادة ٧ من نص فريق الخبراء الحكومي الدولي المشترك، مع إضافة عبارة "محكمة تحكيم" في الفقرة (٥).

المادة ٨ - الانطباق

الفقرة (١)

٩٣- وجه المراقب عن رابطة أمريكا اللاتينية للقانون الملاحي وقانون البحار النظر إلى أن هذه الفقرة تجعل أحكام الاتفاقية منطبقة على كل سفينة بحرية، بغض النظر عن علمها. واقترح اتباع النهج المعتمد

في المادة ١٣(١) من اتفاقية الامتيازات والرهون البحرية، بأن تُضاف في نهاية الفقرة الجملة التالية: "بشرط أن تخضع سفينة الدولة غير المتعاقدة موضع الحجز للولاية القضائية للدولة الطرف وقت الحجز".

٩٤- وأيد أحد الوفود هذا المقترح، رهناً بإجراء تغييرات في الصياغة. وحبّذ وفد آخر النهج الضيّق الذي تأخذ به اتفاقية ١٩٥٢. وفي حين أن المادة ٨ من المشروع الجديد توسّع من نطاق تطبيق الاتفاقية، فإن للمادة ٩ الأثر المعاكس. وكان من رأي هذا الوفد أنه إذا اعتُمد نهج اتفاقية ١٩٥٢ فلن تكون ثمة حاجة إلى إدراج حكم أو تحفّظ آخر. بيد أن هذا المقترح لم يؤيده سوى وفد واحد.

٩٥- وقال المراقب عن اللجنة البحرية الدولية إن الفقرة ٢ من المادة ٨ من اتفاقية عام ١٩٥٢ توسّع من نطاق حق الحجز فيما يتعلق بالادعاءات البحرية ليشمل أيضاً السفن التي ترفع علم دولة غير متعاقدة ولكنها لا تمنح هذه السفن الفائدة التي تمنحها المادة ٢. وتوجد مشكلة ترجع إلى الاختلاف في صيغة الفقرتين ١ و٢ من المادة ٨. فالنص الجديد الذي صيغ في لشبونة أكثر دقة ويتفق مع النهج المعتمد في الاتفاقيات الجديدة مثل اتفاقية الامتيازات والرهون البحرية لعام ١٩٩٣.

٩٦- وحبّذت معظم الوفود نص فريق الخبراء الحكومي الدولي المشترك ولم يسعها مبدئياً أن تقبل تضمين المادة ٨ مفهوم المادة ١٣(١) من اتفاقية الامتيازات والرهون البحرية، الذي ينص على أن تخضع السفينة لولاية الدولة الطرف. فقد رُئي أن ذلك غير ضروري بالنظر إلى أن من الواضح أن المحكمة لا يمكن أن تنظر في حجز السفينة ما لم تكن لديها ولاية. ولذلك فضلت أغلبية الوفود الإبقاء على النص الحالي للمادة ٨(١).

٩٧- ثم اقترح أحد الوفود بعد ذلك الإضافة التالية الى المادة ٨(١): "رهناً بشرط أن تكون السفينة التابعة لدولة غير متعاقدة والتي هي موضع الحجز داخلة ضمن ولاية الدولة المتعاقدة وقت القيام بالحجز". واقترح وفد آخر بديلاً ثانياً أكثر تمشياً مع اتفاقية عام ١٩٥٢: "تنطبق هذه الاتفاقية على أي سفينة بحرية تدخل ضمن نطاق ولاية أية دولة طرف".

٩٨- واقترح وفد آخر بديلاً ثالثاً قوامه إضافة العبارة التالية إلى المادة ٨(١): "بشرط أن تكون السفينة داخلة ضمن ولاية الدولة الطرف".

٩٩- وأيدت معظم الوفود البديل الثاني بوصفه سهلاً وموجزاً.

١٠٠- وقال أحد الوفود إن الاتفاقية ينبغي أن تنطبق على أي سفينة بحرية تدخل ضمن ولاية دولة طرف في الحالات التي يكون قد صدر فيها أمر بذلك. وطلب هذا الوفد إدراج هذا المقترح كحاشية في مشروع النص. وأيدت وفود أخرى هذا المقترح.

١٠١- وأشارت عدة وفود إلى استنساب إضافة الصيغة التالية الى البديل الثاني: "سواء أكانت السفينة ترفع أم لا علم دولة طرف". واتُفق أخيراً على أن تكون عبارة هذا النص كما يلي:

"تنطبق هذه الاتفاقية على أي سفينة بحرية تدخل ضمن ولاية أي دولة طرف، سواء أكانت تلك السفينة ترفع أم لا علم دولة طرف".

١٠٢- واتـُفق كذلك على إدراج حاشية تعبـّر عن رأي أربعة وفود مؤداها إضافة ما يلي: "في الحالات التي يكون قد صدر فيها الأمر بذلك" بعد عبارة "... ولاية أي دولة طرف".

الفقرة (٢)

١٠٣- وأشار المراقب عن رابطة أمريكا اللاتينية للقانون الملاحي وقانون البحار إلى أنه ينبغي لهذه الفقرة أن تحذو حذو المادة ٣(١) من الاتفاقية الدولية لتوحيد قواعد معينة تتعلق بحصانة السفن المملوكة لدول، لعام ١٩٢٦، وأنه ينبغي منح الحصانة للسفينة في الوقت الذي ينشأ فيه سبب الإجراء.

١٠٤- ووافق فريق الدورة على الإبقاء على الفقرة بصيغتها الحالية، رهناً بالنظر في أي مقترح خطي يقدَّم من رابطة أمريكا اللاتينية للقانون الملاحي وقانون البحار.

الفقرة (٣)

١٠٥- وقال أحد الوفود أن هذه الفقرة ينبغي إما أن تكون مادة مستقلة أو أن تشكل جزءاً من المادة ٣. وقبل الفريق محتوى هذه الفقرة وقرر إرجاء البت في تحديد مكان الفقرة.

الفقرة (٤)

١٠٦- وقال المراقب عن الرابطة الدولية للمواني والمرافئ إن منظمته تقوم حالياً بإجراء دراسة استقصائية للتحقق من الآثار غير المرغوب فيها المترتبة على حجز السفن في المواني، وأنه تبين تماماً من الردود الواردة حتى الآن أنه وإن كانت المواني الكبيرة تتمتع عموماً بمستوى جيد من الحماية القانونية فإن ذلك ليس للأسف هو الحال فيما يتعلق بالمواني الواقعة في البلدان النامية التي كثيراً ما يؤدي فيها حجز السفن الى إيقاع الاضطراب في الحياة التجارية للمواني وأن هذه السفن، التي تشغل في حالات معينة ما يصل الى ٢٠ في المائة من سعة الميناء، يمكن أن تؤثر على مستعملي الميناء الآخرين تأثيراً خطيراً. واقتـُرح أن يعكس الحكم المعني من الاتفاقية الجديدة مصالح المواني التي ينبغي اعتبارها طرفاً ثالثاً يتأثر مباشرة بحجز السفن. وتعاطف أحد الوفود مع ملاحظات الرابطة الدولية للمواني والمرافئ وقال إنه سيقدم مقترحاً خطياً فيما يتصل بالمادة ٢(٥).

١٠٧- وأعرب أحد الوفود عن القلق إزاء السلطات الكثيرة الممنوحة لسلطات المرافئ التي تتمتع بحماية امتيازية وكثيراً ما تتمتع بحماية القانون الداخلي الذي يبيح حجز السفن.

١٠٨- وقال المراقب عن اللجنة البحرية الدولية إن الغرض من هذا الحكم هو إتاحة الحرية للسلطات البحرية التي ترغب في احتجاز السفن أو منعها من الإبحار في إطار ولايتها لأسباب تتعلق بالسلامة.

١٠٩- وأيدت بعض الوفود الإبقاء على هذه الفقرة بصيغتها الحالية.

١١٠- وقرر فريق الدورة الإبقاء على النص الحالي ولكنه وافق على النظر في أي اقتراح خطي فيما يتصل بالمادة ٢(٥).

الفقرة (٥)

١١١- وافق فريق الدورة على الاحتفاظ بالنص الحالي للمادة ٨(٥).

الفقرة (٦)

١١٢- وافق فريق الدورة على الإبقاء على النص الحالي للمادة ٨(٦).

الفقرة (٧)

١١٣- وافق فريق الدورة على الإبقاء على النص الحالي للمادة ٨(٧).

المادة ٩ - التحفظات

١١٤- وافق فريق الدورة على الإبقاء على النص الحالي للمادة ٩.

المرفق الثالث

تقرير عن أعمال الفريق الجامع للدورة

ورقة من الفريق العامل غير الرسمي بشأن المادة ١

اجتمع الفريق العامل غير الرسمي في الفترة من ٢ إلى ٤ كانون الأول/ديسمبر ١٩٩٦. ورأس الفريق السيد ب. كالمون فيلهو (البرازيل)، وحضر الجلسات وفود البرازيل والسويد وسويسرا والصين وفرنسا وفنلندا وكندا والمكسيك والمملكة المتحدة وهولندا والولايات المتحدة الأمريكية واليونان.

المادة ١- تعاريف

المادة ١(١)

(١) "الادعاء البحري يعني أي ادعاء يتعلق بملكية أية سفينة أو بنائها أو حيازتها أو إدارتها أو تشغيلها أو الاتجار بها، أو يتعلق أو ينشأ عن رهن أو رهن غير حيازي أو عبء مماثل لهما في طبيعته وقابل للتسجيل على أي سفينة، ~~أو عن عمليات انقاذ متعلقة بأية سفينة~~، مثل أي ادعاء يتعلق بما يلي[١]:

(أ) الهلاك أو التلف ~~المادي~~[٢] الذي يسببه تشغيل السفينة ~~بخلاف هلاك أو تلف البضاعة والحاويات وأمتعة الركاب المحمولة على السفينة~~؛

(ب) الوفاة أو الضرر الشخصي الذي يحدث في البر أو البحر ويتصل اتصالاً مباشراً[٣] بتشغيل السفينة؛

(ج) عمليات الإنقاذ أو أي اتفاق إنقاذ؛

~~(د) مسؤولية دفع تعويض أو مكافأة أخرى فيما يتعلق بتفادي أو محاولة تفادي الضرر من خطر محدق أو اتخاذ تدابير وقائية أو أعمال مشابهة سواء أكانت أم لم تكن ناشئة عن أي اتفاقية دولية أو أي تشريع أو اتفاق؛~~

(د) تفادي أو محاولة الضرر من خطر محدق، بما في ذلك الضرر بالبيئة، أو التدابير الوقائية أو العمليات المشابهة سواء أكانت أم لم تكن ناشئة عن أي اتفاقية دولية أو أي تشريع أو اتفاق، أو الخسائر التي يتكبدها أو يرجح أن يتكبدها أطراف ثالثة[٤]؛

(هـ) التكاليف أو المصاريف المتعلقة برفع حطام سفينة أو رفع بضاعتها أو نقلها أو استعادتها أو تدميرها[٥]؛

(و) أي اتفاق يتعلق باستخدام أو استئجار السفينة يرد في مشارطة إيجار أو غير ذلك؛

(ز) أي اتفاق يتعلق بنقل بضائع أو ركاب في السفينة يرد في مشارطة إيجار أو غير ذلك؛

(ح) هلاك أو تلف بضائع منقولة (بما في ذلك الأمتعة) أو الضرر المتصل بهذه البضائع؛

(ط) العوارية العامة؛

(ي) القطر؛

(ك) الإرشاد؛

(ل) البضائع أو المواد أو المؤن أو زيوت الوقود أو المعدات (بما في ذلك الحاويات) أو الخدمات التي تزود بها السفينة لأجل تشغيلها أو صيانتها؛

(م) ~~تشييد~~ بناء أو اصلاح أو تحويل أو تجهيز السفينة؛

(ن) رسوم وأعباء الموانئ والقنوات وغيرها من المجاري المائية ~~ورسوم الإرشاد~~؛

(س) الأجور وغيرها من المبالغ المستحقة لربان السفينة وضباطها وسائر العاملين عليها فيما يتعلق بعملهم على متنها، بما في ذلك نفقات العودة الى الوطن واشتراكات التأمين الاجتماعي المستحقة الدفع لصالحهم؛

~~(ع) المدفوعات المنفذة فيما يتعلق بالسفينة من قبل أو نيابة عن الربان أو المالك أو مستأجر السفينة عارية أو أي مستأجر آخر أو وكيل؛~~

(ع) مدفوعات الربان والمدفوعات المنفذة من جانب الشاحنين أو مستأجري السفينة عارية أو أي مستأجرين آخرين أو وكلائهم نيابة عن السفينة أو ملاكها؛

(ف) أقساط التأمين (بما في ذلك اشتراكات التأمين التبادلي) فيما يتعلق بالسفينة المستحقة الدفع من قبل المالك أو مستأجر السفينة عارية أو نيابة عنهما[٦]؛

(ص) أي عمولات أو أي رسوم من رسوم الوساطة أو الوكالة مستحقة الدفع فيما يتعلق بالسفينة من قبل المالك أو مستأجر السفينة عارية أو نيابة عنهما[٧]؛

(ق) أي نزاع بشأن ملكية أو حيازة السفينة أو ناشئ عن عقد لبيع السفينة؛

(ر) أي نزاع بين المالكين المتضامنين للسفينة بشأن استخدام السفينة أو مكاسبها؛

(ش) رهن مسجل أو رهن غير حيازي مسجل أو عبء مماثل لهما في طبيعته قابل للستجيل مطبق على السفينة؛

~~(ت) أي نزاع ينشأ عن عقد لبيع السفينة.~~

الحواشي:

'١' **تعديلات اتفق عليها في لندن** (TD/B/CN.4/GE.2/10، الصفحتان ١٥-١٦) بالصيغة المنقحة في جنيف

'٢' تعديلات اتفق عليها في جنيف.

يوافق الفريق كذلك على أنه من الضروري في إطار الأعمال المقبلة إعادة النظر في الصياغة إذا كان تقييد الامتياز البحري غير ملائم في صدد الادعاء البحري.

الحواشي الأخيرة

(١) تعليقات من وفد هولندا: "إضافة فقرة فرعية إضافية نصها: (..) ادعاء يمنح في صدده امتياز بحري ضد مالك السفينة أو مستأجر السفينة عارية أو مديرها أو القائم بتشغيلها بموجب قانون الدولة التي يقع فيها الحجز".

وحيث أن مهمة الفريق العامل هي كفالة إدراج جميع الادعاءات التي تتمتع بمركز الامتيازات البحرية بموجب اتفاقية الامتيازات والرهون البحرية لعام ١٩٩٣ في قائمة الادعاءات البحرية في المادة ١ (JIGE(VIII)/7، المرفق الأول، الفقرة ١٨) فقد قدم هذا الاقتراح لكفالة إدراج الامتيازات البحرية الوطنية الممنوحة أيضاً بموجب المادة ٦ من اتفاقية عام ١٩٩٣ في قائمة المادة ١.

(٢) لا يوافق الوفدان الصيني واليوناني على حذف كلمة "المادي".

(٣) انقسم الفريق في صدد الاحتفاظ بعبارة "اتصالاً مباشراً" أو حذفها.

(٤) تعليقات من الوفد اليوناني على المادة ١(د): عند التفاوض على اتفاقية الامتيازات والرهون البحرية لعام ١٩٩٣ تم التوصل الى حل وسط يتضح في المادة ٤(٢) من الاتفاقية المذكورة أعلاه وبموجبه لا يتم ربط امتياز بحري على أي سفينة لضمان ادعاءات تنشأ أو تنجم عن الحالات المذكورة في تلك الاتفاقية.

وينبغي أن يتجلى هذا الحل الوسط نفسه في مشاريع المواد الجديدة للقواعد الجديدة بشأن احتجاز السفن المبحرة.

ولذلك لا ينبغي حجز السفينة بسبب ادعاءات تنشأ عن: (أ) الضرر في صدد حمل النفط أو غيره من المواد الخطرة أو الضارة بحراً إذا كان المدّعون يستحقون التعويض عملاً بالاتفاقيات الدولية أو القوانين الوطنية عندما يتضمن أحدها نصاً على المسؤولية الموضوعية والتأمين الإجباري أو غير ذلك من وسائل ضمان الإدعاءات؛ (ب) الخصائص الإشعاعية أو مجموعة من الخصائص الإشعاعية للوقود النووي أو المنتجات المشعة أو الفضلات المشعة.

(٥) تعليقات الوفد اليوناني على المادة ١، الفقرة ١(هـ) "عند مناقشة هذا التعريف تود اليونان أن توضح للجميع أن السفينة المستغيثة لا يمكن أن تكون موضع حجز بسبب المخاطر الكبيرة التي ينطوي عليها ذلك بالنسبة لسلامة الركاب والطاقم والبضاعة أو للسفينة نفسها أو للبيئة".

(٦) تعليقات من الوفد اليوناني على المادة ١(ف): تساور الوفد اليوناني بعض الشكوك إزاء التطبيق الدقيق للمادة ١(ف) في إطار بعض الولايات القضائية حيث يمكن أن تنشأ حالات غير مألوفة.

الحواشي الأخيرة (تابع)

(٧) تعليقات الوفدين الصيني واليوناني على المادة ١(ص): يرى الوفدان أن أحكام المادة ١(ص) غامضة جداً وقد تؤدي إلى مواقف يتم فيها حجز السفينة بسبب مبالغ مالية صغيرة جداً.

ولذلك يعتقد الوفدان أنه ينبغي حذف هذه الفقرة الفرعية على أن يؤخذ في الاعتبار أيضاً أن العمولات أو رسوم الوساطة أو الوكالة المذكورة هنا تنشأ عن عقود، مما يعطي المدعي فرصة طيبة للتأكد من مصداقية المالك قبل الدخول في العقد.

المرفق الرابع

الحضـــور[1]

١- كانت الدول الأعضاء في الأونكتاد التالية ممثلة في الدورة:

الاتحاد الروسي	السويد
اثيوبيا	سويسرا
الأرجنتين	الصين
اسبانيا	غامبيا
استراليا	فرنسا
اسرائيل	الفلبين
ألمانيا	فنلندا
اندونيسيا	كنـــدا
ايران (جمهورية - الإسلامية)	كوبـــا
ايطاليا	الكويـــت
البرازيل	لاتفيـــا
بنمـــا	مالـــي
بنـــن	مدغشقر
تايلند	المغـــرب
تونس	المكسيك
الجماهيرية العربية الليبية	المملكة العربية السعودية
الجمهورية التشيكية	المملكة المتحدة لبريطانيا العظمى وايرلندا الشمالية
الجمهورية الدومينيكية	النرويج
الجمهورية العربية السورية	نيجيريا
جنوب افريقيا	هندوراس
الدانمرك	هولنـــدا
رومانيا	الولايات المتحدة الأمريكية
سلوفاكيا	اليابان
السودان	اليونان

٢- وحضر الدورة كمراقب العضو التالي المنتسب إلى المنظمة البحرية الدولية: هونغ كونغ.

٣- ومثلت المنظمات الحكومية الدولية التالية في الدورة:

منظمة العمل العربية

منظمة الوحدة الأفريقية.

٤- ومثلت المنظمات غير الحكومية التالية في الدورة:

الفئة العامة

رابطة المحامين الدولية

الاتحاد الدولي لنقابات العمال الحرة.

الفئة الخاصة

- الشركة الدولية للاتصالات اللاسلكية لأغراض الملاحة الجوية
- اتحاد الرابطات الوطنية للسماسرة والوكلاء البحريين
- المعهد الايبيري - الأمريكي للقانون البحري
- معهد المؤجرين الدوليين للحاويات
- الرابطة الدولية للموانئ والمرافئ
- الغرفة الدولية للنقل البحري
- اللجنة البحرية الدولية
- الرابطة الدولية لمموني السفن
- رابطة أمريكا اللاتينية للقانون الملاحي وقانون البحار.

حاشية المرفق الرابع

(١) للاطلاع على قائمة المشتركين، انظر TD/B/IGE.1/INF.1

- - - - -