

Distr.: General
13 April 2017
Arabic
Original: English

الجمعية العامة



لجنة الأمم المتحدة للقانون التجاري الدولي

الدورة الخمسون

فيينا، ٣-٢١ تموز/يوليه ٢٠١٧

المسائل العابرة للحدود فيما يتصل بالبيع القضائي للسفن: مقترح مقدّم
من اللجنة البحرية الدولية بشأن الأعمال التي يمكن الاضطلاع بها
مستقبلاً

مذكرة من الأمانة

في إطار التحضير للدورة الخمسين للجنة الأمم المتحدة للقانون التجاري الدولي (الأونسيترال)، قدّمت اللجنة البحرية الدولية إلى الأمانة مقترحاً بشأن الأعمال التي يمكن للأونسيترال أن تضطلع بها مستقبلاً بخصوص المسائل العابرة للحدود فيما يتصل بالبيع القضائي للسفن. ويرد نص المقترح، الذي تلقتة الأمانة في ١٣ نيسان/أبريل ٢٠١٧، مستنسخاً في مرفق هذه المذكرة.



الرجاء إعادة استعمال الورق



المرفق

مقترح مقدّم من اللجنة البحرية الدولية بشأن الأعمال التي يمكن الاضطلاع بها مستقبلاً بخصوص المسائل العابرة للحدود فيما يتصل بالبيع القضائي للسفن

١- مقدمة

أُنشئت اللجنة البحرية الدولية في عام ١٨٩٧ عندما أسسها عدد من الممثلين البعدي النظر في الوسيطين الحكومي والتجاري ممن عقدوا العزم على السعي إلى تحقيق الاتساق في القانون الدولي فيما يتعلق بالنقل البحري. ويتمثل هدف اللجنة البحرية الدولية، كما هو منصوص عليه في المادة ١ من دستورها، في ما يلي:

"... المساهمة بكل الوسائل والأنشطة المناسبة في توحيد القانون البحري بجميع جوانبه. وتحقيقاً لهذه الغاية، تقوم بالترويج لإنشاء رابطات وطنية للقانون البحري، وتتعاون مع غيرها من المنظمات الدولية."

وهناك ما يزيد على ٥٠ رابطة وطنية للقانون البحري في جميع أنحاء العالم تنتمي لعضوية اللجنة البحرية الدولية.

٢- خلفية مشروع عمليات البيع القضائي

بناءً على ورقة قدّمها البروفيسور هنري لي من الصين في عام ٢٠٠٧ ولفتت الانتباه إلى المشاكل التي تنشأ في جميع أنحاء العالم من عدم الاعتراف بالأحكام الصادرة في الولايات القضائية الأخرى عند الأمر ببيع السفن، اقترح المجلس التنفيذي للجنة البحرية الدولية أن يُجري فريق عامل دولي دراسة أولية للمسائل المتعلقة بالبيع القضائي للسفن.

٣- مشروع الصك الدولي

بدأ العمل الذي قامت به اللجنة البحرية الدولية بإعداد استبيان مفصّل أرسل إلى رابطات القانون البحري الأعضاء في اللجنة، حيث نوقشت نتائجه في ندوة عُقدت في تشرين الأول/أكتوبر ٢٠١٠ في بوينس آيرس. وأُجز أعضاء الفريق العامل الدولي الردود التي وردت في ذلك الوقت من ١٩ رابطة من رابطات القانون البحري. ومنذ ذلك الحين، نوقش الموضوع في اجتماعات لاحقة للجنة البحرية الدولية، وأُعد مشروع صك دولي في العديد من الاجتماعات، بما في ذلك مؤتمر بيجين في عام ٢٠١٢، واجتماع دبلن في عام ٢٠١٣، ومؤتمر هامبورغ في عام ٢٠١٤، حيث استُكمل مشروع الصك وتمت الموافقة عليه. وقدمت رابطة القانون البحري في الصين المقترح المتعلق بالموافقة على النص النهائي لمشروع الصك الدولي أثناء انعقاد الجمعية العمومية للجنة البحرية الدولية في هامبورغ في عام ٢٠١٤. وقد أيدَ المقترح بأغلبية ٢٤ صوتاً وامتناع عضوين عن التصويت، ولم تكن هناك أصوات معارضة. وجاءت الأصوات المؤيدة من الرابطات الوطنية للقانون البحري لدى كلٍّ من الأرجنتين وإسبانيا

وأستراليا وألمانيا وأيرلندا وإيطاليا وبلجيكا وتركيا وجمهورية كوريا والدانمرك والسويد وسويسرا والصين وفرنسا وفنلندا وكندا ومالطة والمملكة المتحدة لبريطانيا العظمى وأيرلندا الشمالية والنرويج ونيجيريا ونيوزيلندا وهولندا والولايات المتحدة الأمريكية واليابان واليونان. أمّا العضوان الممتنعان عن التصويت فكانا الرابطين الوطنيتين للقانون البحري لدى كلٍّ من البرازيل وبولندا. وحظي النص في جميع مراحل إعداده بدعم واسع النطاق من الوفود.

ورُئي أنّ وضع صك دولي مبسّط وإجرائي أساساً يتناول الاعتراف بعمليات البيع القضائية الأجنبية من شأنه أن يسد فجوة لم تتعرض لها الاتفاقية الدولية المتعلقة بالامتيازات والرهونات البحرية لعام ١٩٩٣، والاتفاقية الدولية المتعلقة بحجز السفن البحرية لعام ١٩٥٢، والاتفاقية الدولية بشأن حجز السفن لعام ١٩٩٩، وأن يلي كذلك الاحتياجات التجارية لصناعة النقل البحري.

٤- انتشار عمليات البيع القضائي

في حين لا يوجد تجميع شامل للبيانات المتعلقة بعدد السفن المباعة عن طريق البيع القضائي، فإنّ البيانات المستقاة من أربع ولايات قضائية بحرية كبيرة في آسيا (جمهورية كوريا وسنغافورة والصين واليابان) تشير إلى أنه خلال الفترة ٢٠١٠-٢٠١٤، بيع ما يزيد على ٤٨٠ سفينة عن طريق البيع القضائي سنوياً في تلك البلدان. ويُفهم من ذلك أنّ عدد عمليات بيع السفن التي تستفيد من اليقين الذي يوفره مشروع الصك الدولي سيصل إلى عدة مئات من السفن سنوياً. ومن الواضح أنّ مئات السفن تباع كل سنة من خلال شكل مختص من أشكال البيع القضائي. وقد يتعدد سبب أو أسباب البيع القضائي، ولكنها عادة ما تشمل تخلف مالك السفينة عن تسديد الديون المستحقة عليه.

٥- الملكية الخالصة؛ تغيير العلم

يجب أن يكون المشترون، والمشترون اللاحقون، قادرين على أن يمتلكوا السفينة المباعة على هذا النحو امتلاكاً خالصاً بحيث يتمكنون من إلغاء تسجيلها في السجل الذي كانت مسجلة فيه قبل البيع (إنزال علمه) وإعادة تسجيلها في السجل الذي يختاره المشتري (رفع علمه). بما يتيح تسويق السفينة حسب الأصول ومن دون التعرض لخطر حالات التأخير المكلفة والتقاضى الباهظ الثمن. وهذا بدوره سيّتح الحرية في تسويق السفينة المشتراة؛ ويضمن أن تحقق السفينة سعر بيع أعلى بما سيعود بالفائدة على جميع الأطراف ذات الصلة، بما في ذلك الجهات الدائنة (التي قد تشمل سلطات الموانئ وغيرها من الأجهزة الحكومية التي تقدم خدمات للملكي السفن).

ومن المهم تسليط الضوء على أهمية المبدأ القانوني المنبثق عن البيع القضائي، والذي مفاده أنه بمجرد بيع إحدى السفن بيعاً قضائياً، يُفترض ألا تخضع السفينة، باستثناء حالات محدودة جداً، للحجز بسبب أيّ مطالبة ناشئة قبل البيع القضائي. وإذا فقد المشترون وممولوهم الثقة في قابلية التنبؤ بالحصول على ملكية السفينة ملكية خالصة وبالقدرة على إعادة تسجيلها بعد اقتنائها عن طريق عملية بيع قضائي، فإنّ العملية تصبح أقل جاذبية وفعالية. بما يلحق الضرر بالمشتري وبغيره من دائني مالك السفينة الذي ستباع سفينته عن طريق البيع القضائي.

وعادة ما يمول شراء السفن من خلال رهن السفينة لدى أحد المصارف بحيث يكون الرهن الرئيسي الذي يملكه المصرف من أجل السداد هو السفينة نفسها. وسوف يتيح الصك الدولي، بمجرد أن يلقي دعماً واسع النطاق، للمصارف أن تقدّم التمويل لشراء السفن بمزيد من الثقة في أن السفينة ستنال قيمتها السوقية الكاملة في البيع القضائي وليس القيمة المخفضة التي تتحقق عندما تكون هناك مخاطر، كما هو حاصل حالياً، من احتمال أن تُحتجز السفينة لاحقاً بسبب مطالبات سابقة على البيع القضائي، وبسبب فقدان الثقة عموماً في حرمة العملية.

٦- الأحكام القضائية

في القضية الإنكليزية "Acrux"،^(١) أكد السيد جاستيس هيوسون أن على المحاكم أن تعترف بـ "عمليات البيع حسب الأصول التي تجريها المحاكم البحرية المختصة، أو الاغتنام، في الخارج - إذ إن ذلك يندرج ضمن المجاملة الدولية إلى جانب كونه مساهمة في الرفاه العام للتجارة البحرية الدولية".^(٢)

كما سلطت الدراسة التي أجرتها اللجنة البحرية الدولية الضوء على عدد من الأحكام القضائية المستمدة من ولايات قضائية مختلفة، والتي تُبرز الصعوبات التي شهدتها الأطراف في جعل محكمة أخرى تعترف بعملية بيع قضائي أجنبية لإحدى السفن. ففي أحد القرارات الكندية، مضت المحكمة إلى حد القول إن المسألة لا يمكن إصلاحها سوى من خلال صك دولي ينظم البيع القضائي للسفن ويكفل إنفاذ القرارات الصادرة بهذا الشأن. وإلى جانب الحالات المبلغ عنها، هناك العديد من الحالات غير المبلغ عنها وكذلك الحالات التي لا تُعقد بشأنها جلسات استماع متكاملة بما يتيح اطلاع أوساط القانون البحري عليها.

والأهم من ذلك أن السلطات القضائية في العديد من البلدان لاحظت الحاجة إلى الاعتراف بعمليات البيع القضائي من جانب المحاكم الأجنبية المختصة باعتباره يندرج في إطار المجاملات الدولية ويسهم في الرفاه العام للتجارة الدولية.

ولا يوجد حالياً أي صك دولي يتناول الاعتراف بعمليات البيع القضائي. كما لا يوجد أي صك يحمي المشترين على الوجه المناسب من المطالبات السابقة ويتناول إلغاء تسجيل السفن عند تغيير ملكيتها ومن ثم إعادة تسجيلها في السجلات الوطنية.

ونظراً لعدم وجود أي صك دولي حالياً يتناول الاعتراف بعمليات البيع القضائي الأجنبية للسفن، يمكن القول، بشيء من الثقة، إن النقل البحري لا يتسم بالأمن ولا بالكفاءة في هذا الشأن، كما أنه يعرقل التجارة العالمية والاقتصاد العالمي بدلاً من النهوض بهما. وقد أقرت كل من الأوساط القضائية والهيئات البحرية الوطنية والدولية إقراراً واضحاً بضرورة تدخل المنظمات الحكومية الدولية والمنظمات الدولية. ويُعتبر الاعتراف بعمليات البيع القضائي الأجنبية للسفن أمراً أساسياً بالنسبة إلى القانون البحري الدولي.

(١) [1962] Vol. 1, Lloyds Law Reports at p. 405.

(٢) المرجع نفسه، الصفحة ٤٠٩.

وُثِّلَتْ الصعوبات التي تنشأ عندما يمتنع بلد ما عن الاعتراف بأمر البيع القضائي لسفينة في بلد آخر باقتضاب فيما يلي:

- (١) إنَّ فيه إساءة للمحكمة وللدولة الأمرتين بالبيع؛
 - (٢) يمثل رفضاً من ذلك البلد للامتثال للقرارات القضائية الصادرة في بلد آخر واستثناءً من قاعدة تحترمها معظم دول العالم؛
 - (٣) إذا قررت بلدان أخرى، أو مدينون آخرون، اتباع هذا المثل السيئ، يمكن أن يؤدي ذلك إلى فوضى في المنطقة لا يمكن السيطرة عليها فعلياً سوى من خلال توافر حسن النية لدى جميع الدول المعنية بالنقل البحري.^(٣)
- كما تم تسليط الضوء على الاعتراف بعمليات البيع القضائي على الصعيد الدولي في القضية الكندية الخاصة بالسفينة "Galaxias"^(٤) حيث لاحظت المحكمة ما يلي:

(١) في حين أنَّ المشتري في البيع القضائي سيحصل على ملكية خالصة وخالية من جميع العوائق وفقاً لقوانين كندا، ورغم أنَّ من الواضح أنَّ المحاكم الكندية تود وتتوقع أن تكون أوامرها وأحكامها محل احترام محاكم وحكومات الأمم الأخرى، وخصوصاً في مجال القانون البحري، فإنَّ هذا المجال لا تتحكم فيه الولاية القضائية الوطنية، ولا يُعدُّ من اللائق أن تحاول القيام بذلك؛

(٢) إنَّ التنظيم الدولي لعمليات البيع القضائي أمر ضروري؛

(٣) من أجل النهوض بحرية تدفق حركة الملاحة البحرية، فقد اتفقت البلدان، بصفة عامة، على تطبيق مجموعة موحدة من القواعد والقوانين البحرية. بيد أنَّ هذا ليس من شأنه أن يمنع أيَّ بلد من التجاهر أو النقص التام قانوناً لأيَّ ممارسة مقبولة عادةً أو لأيَّ قانون معترف به عالمياً في المسائل البحرية أو حتى لحكم قانوني قد يكون ذلك البلد سبق له أن اعتمده بموجب معاهدة. وهذا هو بالضبط ما تعنيه الولاية القضائية الإقليمية. وإلى أن تكون هناك سلطة عالمية ذات ولاية قضائية عليا وغالبة وقابلة للإنفاذ عالمياً، فإنَّ هذا هو الوضع الذي علينا جميعاً أن نقبل به.^(٥)

ولاحظت المحكمة نفسها، في معرض تعليقها على الأوامر القضائية بشأن عمليات بيع السفن التي لا تكفل تحقيق ملكية خالصة، أنَّ المحامين في القضايا البحرية وجميع الناس من غير المتخصصين ضمن أوساط الشحن البحري، المعنيين بصورة أو بأخرى بشراء السفن وبيعها، يشعرون دائماً أنَّ هذا الأمر من شأنه أن يحدَّ كثيراً من المبالغ التي يمكن الحصول عليها من البيع القضائي للسفن، بل أن يجعل بعض السفن غير قابلة للبيع من الأصل. وبذلك ستُدحض

(٣) Associate Chief Justice Noel in *Vrac Mar Inc. v Demetries Karamanlis et al* [1972] FC 430 at

p. 434 (Canada)

(٤) حكم المحكمة الاتحادية الكندية LMLN 240 (1988).

(٥) المرجع نفسه، في الصفحة ١١ من الحكم.

المطالبات المشروعة للعديد من الدائنين المحليين والأجانب من خلال العطاءات المتدنية القيمة المقدمة في المزاد الذي تجريه المحكمة التي تنظر في القضية.

ومن أجل أن تكون عمليات البيع القضائي الأجنبية للسفن مقبولة بشكل موحد من خلال صك دولي، فإن تدخل الأونسيترال ستكون له فائدة كبيرة على المجتمع البحري الدولي.

وينبغي توفير الحماية اللازمة والكافية لمشتري السفن في عمليات البيع القضائي عن طريق الحد من سبل الانتصاف المتاحة للأطراف المهتمة للطعن في صحة البيع القضائي ونقل ملكية السفينة لاحقاً.

٧- الاتفاقيات الأخرى

لم تُكَلَّل الاتفاقية الدولية المتعلقة بالامتيازات والرهونات البحرية لعام ١٩٩٣ بالنجاح لأنها تتضمن أحكاماً خلافية لا تحل مشاكل الاعتراف بعمليات البيع القضائي الأجنبية، كما أن الصياغة المتعلقة بالاعتراف تميل أكثر إلى رفض الاعتراف بالبيع القضائي بدلاً من الاعتراف به. وفي المقابل، أُعِدَّ مشروع الصك الدولي بحيث لا تتعارض أحكامه، قدر الإمكان، مع تلك الواردة في اتفاقية الامتيازات والرهونات البحرية.

وفي حين أن الاتفاقية الدولية المتعلقة بحجز السفن البحرية لعام ١٩٥٢ تسعى لتنظيم المطالبات التي يمكن إنفاذها باحتجاز سفينة ما، فإنها لا تنص على البيع القضائي للسفن.

وتشير الاتفاقية الدولية بشأن حجز السفن لعام ١٩٩٩ إلى البيع القضائي أو القسري للسفن، لكن يقتصر ذلك على سياق المادة ٣-٣ التي تتيح، على سبيل الاستثناء من القاعدة العامة، حجز سفينة يملكها شخص غير مسؤول عن المطالبة.

٨- المنظمة البحرية الدولية

في البداية، تواصلت اللجنة البحرية الدولية مع اللجنة القانونية التابعة للمنظمة البحرية الدولية في ضوء مشاركة هذه الأخيرة سابقاً في اتفاقيات الامتيازات والرهونات البحرية، وقدمت لها عرض معلومات في عام ٢٠١٥ بغية تقديم طلب رسمي بعد اثني عشر شهراً بأن تضيف هذا العمل على جدول أعمالها.

وقدّم عرض آخر في حزيران/يونيه ٢٠١٦. وكانت هناك حاجة إلى راعيٍ لذلك العمل، وفي الفترة السابقة على اجتماع اللجنة القانونية للمنظمة البحرية الدولية في عام ٢٠١٦، وافقت جمهورية كوريا والصين على رعاية هذا العمل. ولم تقبل اللجنة القانونية التابعة للمنظمة البحرية الدولية مقترح إدراج هذا العمل في جدول أعمالها. ومع ذلك، فقد تُرك الموضوع بلا حسم بحيث تعاد إثارة المسألة في وقت لاحق.

وشملت الآراء التي أعربت عنها الوفود في ذلك الوقت ما يلي: في حين اعتُبر الموضوع مهماً ويندرج ضمن اهتمامات اللجنة، اعتبره البعض مسألة تخص القانونين الخاص والتجاري بحيث إنه لا يقع ضمن اختصاص اللجنة؛ وبدت بعض الوفود غير راغبة في الاضطلاع بأعمال جديدة، وإن

أكدت وفود أخرى قبول عمليات البيع القضائي الأجنبية في ولاياتها القضائية الوطنية، وكونها تدرّ منافع كثيرة، وخصوصاً من حيث اليقين الذي تولّده لدى أصحاب المصلحة؛ وأشار آخرون إلى أنّ المسألة مهمة أيضاً من منظور صناعة الموانئ حيث إنّ عمليات حجز السفن يمكن أن تؤثر سلباً في كفاءة عمليات الموانئ.

٩- مؤتمر لاهاي للقانون الدولي الخاص

بعد أن رفضت اللجنة القانونية للمنظمة البحرية الدولية تولي هذا المشروع، تواصلت اللجنة البحرية الدولية مع مؤتمر لاهاي، الذي كان يعكف على إعداد مشروعه الخاص بعنوان "الاعتراف بالأحكام الأجنبية وإنفاذها". وحضر ممثلو اللجنة الاجتماع الذي عقدته مؤخراً اللجنة الخاصة المعنية بالاعتراف بالأحكام القضائية الأجنبية وإنفاذها التابعة لمؤتمر لاهاي للقانون الدولي الخاص، وذلك في الفترة من ١٦ إلى ٢٤ شباط/فبراير ٢٠١٧، حيث قدّم عرض إيضاحي باسم اللجنة البحرية الدولية لاقتراح إمكانية دمج مشروع الصك الخاص باللجنة البحرية بشأن البيع القضائي للسفن ضمن ذلك العمل. ومع ذلك، فقد قررت تلك اللجنة الخاصة عدم المضي في هذا الاتجاه. ومن ثمّ، دُعيت اللجنة البحرية الدولية إلى تقديم ورقة معلومات إلى مجلس مؤتمر لاهاي للقانون الدولي الخاص في ١٥ آذار/مارس ٢٠١٧ بحيث يتسنى للمجلس أن ينظر، في اجتماعه الذي سيعقد في عام ٢٠١٨، في إضافة هذا المشروع إلى برنامج عمله بوصفه موضوعاً جديداً قائماً بذاته. وفي ذلك الوقت، أعربت بعض الوفود عن آراء مفادها أنّ موضوعاً كهذا، بطبيعته الشديدة الخصوصية والتي تهم قطاعاً بعينه، قد يناسب الأونسيترال أكثر من غيرها، وفضّل آخرون عدم الاضطلاع بأعمال جديدة حتى يُختتم البرنامج الحالي. ويُفترض حالياً أن يعاد النظر في المسألة خلال اجتماع مؤتمر لاهاي في عام ٢٠١٨.

١٠- الاستنتاج

يؤدي عدم اعتراف الدول بالبيع القضائي للسفن في الولايات القضائية الأخرى إلى تقويض ثقة الأوساط البحرية الدولية في نظام البيع القضائي. ولن يُدعم هذا النوع من البيع وتحظى السفن المبعة بقيمتها الحقيقية إلّا إذا اطمأن المشترون المحتملون إلى الحصول على السفينة بملكية خالصة وخالية من أيّ رهون. بما يتيح حذف السفينة من سجلها القديم وتسجيلها في سجل جديد يختاره المشتري. وبعد ذلك، يجب أن يكون بوسع المشتري أيضاً تسويق السفينة من دون أن تتعرض للحجز فيما يخص أيّ مطالبة ناشئة قبل بيعها قضائياً.

ولدى اللجنة البحرية الدولية خبرة في العمل مع الأونسيترال، والمثال الأحدث على ذلك هو اتفاقية الأمم المتحدة المتعلقة بعقود النقل الدولي للبضائع عن طريق البحر كلياً أو جزئياً، ٢٠٠٨ ("قواعد روتردام"). وعُيّن أعضاء رابطات القانون البحري في الوفود الوطنية، وتمكّنوا من المساعدة في عمل الأونسيترال في وضع تلك القواعد، التي وضعتها اللجنة البحرية الدولية في الأساس. ولا تتوقع اللجنة البحرية الدولية أن تعتمد الأونسيترال مشروع صكها الدولي اعتماداً تلقائياً. وتطمئن اللجنة البحرية الدولية إلى ما تحظى به الأونسيترال من طابع "شامل" من حيث

الدول المشاركة في المفاوضات؛ وإلى كونها منظمة متخصصة في القانون الدولي الخاص وذات خبرة في العمل في مجال المعايير التجارية والقانون التجاري الدولي.

ولذا تطلب اللجنة البحرية الدولية إلى الأونسيتال أن تضيف هذا الموضوع إلى برنامج عملها. وإذا قررت الأونسيتال أن تضيف هذا الموضوع إلى برنامج عملها (سواء بمفردها أو بالاشتراك مع هيئة أخرى)، فستتوقف اللجنة البحرية الدولية عن متابعة طلباتها المقدمة إلى المنظمة البحرية الدولية أو مؤتمر لاهاي للقانون الدولي الخاص لمواصلة هذا العمل.
