

Distr.
GENERAL

A/CONF.188/3
25 November 1998
ARABIC
Original: ARABIC/ENGLISH/SPANISH

المؤتمر الدبلوماسي المعني
بالحجز على السفن



جنيف، ١ آذار/مارس ١٩٩٩
البند ٨ من جدول الأعمال المؤقت

إعداد واعتماد اتفاقية بشأن الحجز على السفن

تجميع لتعليقات ومقترحات الحكومات والمنظمات الحكومية
الدولية والمنظمات غير الحكومية حول مشاريع المواد
لاتفاقية بشأن الحجز على السفن

المحتويات

الفقرات

١		مقدمة
١٨٩ - ٢		تجميع لتعليقات والمقترحات
<u>البلدان/الأقاليم</u>		
٢٢ - ٢		هونغ كونغ، الصين
٢٦ - ٢٣		اليابان
٢٧		الأردن
٣١ - ٢٨		كينيا
٥١ - ٣٢		المكسيك
٥٥ - ٥٢		هولندا
٦٠ - ٥٦		جمهورية كوريا

المحتويات (تابع)

المقررات

٦٣ - ٦١	سلوفاكيا
٦٥ - ٦٤	سري لانكا
٧٩ - ٦٦	السودان
٩٥ - ٨٠	تاييلند
١٠٥ - ٩٦	جمهورية تنزانيا المتحدة

المنظمات غير الحكومية

١١٢ - ١٠٦	الرابطة الدولية للموانئ والمرافئ
١٢٦ - ١١٣	الغرفة الدولية للنقل البحري
١٦٨ - ١٢٧	اللجنة البحرية الدولية
١٧٩ - ١٦٩	الرابطة الدولية لمموني السفن

المنظمات الحكومية الدولية

١٨٣ - ١٨٠	اللجنة الاقتصادية لأوروبا التابعة للأمم المتحدة
١٨٩ - ١٨٤	منظمة الأمم المتحدة للأغذية والزراعة

مقدمة

١- تعرض هذه الوثيقة التعليقات والمقترحات التي وردت حتى ١٥ تشرين الأول/أكتوبر ١٩٩٨ من الحكومات والمنظمات الحكومية الدولية والمنظمات غير الحكومية حول مشاريع المواد لاتفاقية بشأن الحجز على السفن.

تجميع للتعليقات والمقترحات

البلدان/الأقاليم

هونغ كونغ، الصين

[الأصل: بالانكليزية]

المادة ١(١)

٢- إن تعريف "الادعاء البحري" ينبغي أن يتمثل في قائمة مغلقة ومعروفة تعريفاً وافياً.

المادة ١(١)(ز)

٣- ينبغي حذف عبارة "أو ركاب في السفينة" من النص لأن إدراجها يمكن أن يشجّع على رفع دعاوى قضائية بصدد ادعاءات عديدة تافهة (كما في حالة العطلات المخيبة للآمل) مما يمكن أن يفضي إلى العديد من عمليات الحجز غير المبررة.

المادة ١(١)(ح)

٤- ينبغي حذف عبارة "(بما في ذلك الأمتعة)" لأن إدراجها يمكن أن يفضي إلى خطر جدّي يتمثل في تقديم ادعاءات تافهة.

المادة ١(١)(ن)

٥- يقترح إدراج عبارة "الأحواض والمرافئ" لأن العديد من البلدان تفرض رسوماً على استخدام الأحواض والمرافئ.

المادة ١١(١)(س)

٦- ينبغي حذف تعبير "التأمين الاجتماعي" ذلك لأن المسؤولية عن دفع المبلغ تقع على عاتق أفراد الطاقم.

المادة ١١(١)(ش)

٧- ينبغي الاستعاضة عن عبارة "القابلة للتسجيل" بكلمة "مسجلة" لأن تعبير "قابلة للتسجيل" هو تعبير غير محدد.

المادة ١١(٢)

٨- ينبغي إضافة عبارة "أو غير ذلك" بعد عبارة "كتدبير تحفظي" لكي يكون النص عاما بما فيه الكفاية بحيث يسمح بمعانٍ مختلفة في مختلف البلدان.

المادة ٢(٣)

٩- يمكن إزالة القوسين المعقوفتين ولكنه ينبغي حذف عبارة "أو وهي مبحرة" لأن هذا يمكن أن يعرض للخطر سلامة السفينة والأشخاص الموجودين على متنها والأشخاص المشمولين بعملية حجز السفينة.

المادة ٣(١)(أ)

١٠- ينبغي حذف تعبير "متعهدها" لأن الإشارة إلى "المتعهد" عامة على نحو مفرط.

المادة ٣(١)(أ)١

١١- ينبغي حذف عبارة "واشتركت التأمين الاجتماعي" كما في الفقرة ٦ أعلاه.

المادة ٣(١)(أ)٢

١٢- لا ينطبق على النص العربي.

المادة ٣(١)(ب)

١٣- يمكن إزالة القوسين المعقوفتين على أن يتم حذف لفظة "متعهدها" لأنها عامة على نحو مفرط وغير محددة.

المادة ٣(١)(ج)

١٤- ينبغي الاستعاضة عن تعبير "القابلة للتسجيل" بكلمة "مسجلة" كما في الفقرة ٧ أعلاه.

المادة ٣(١)(هـ)١' والمادة ٣(٢)

١٥- ينبغي الاستعاضة عن عبارة "عند تطبيق (تنفيذ) الحجز" بعبارة "عند مباشرة الاجراءات المؤثرة في الحجز" لأن ذلك يناسب تماما القضايا التي تدرج في نطاق القانون المدني والقانون العام. أما عبارة "عند تطبيق (تنفيذ) الحجز" فتفضي إلى عدم التيقن والخلاف ومن ثم ينبغي تجنب استخدامها، كما ينبغي تجنب المطالبات بعمليات حجز لا مبرر لها ويمكن أن تنشأ عن نقل ملكية السفينة في الفترة بين مباشرة الاجراءات والتاريخ الذي يتم فيه تنفيذ الحجز سواء في إطار دعاوى القانون العام أو دعاوى القانون المدني. وقد يكون من المستحيل التحقق من حدوث أي تغيير كهذا في الملكية في الفترة الفاصلة بين هذين التاريخين.

المادة ٣(١)(هـ)٢'

١٦- ينبغي الاستعاضة عن عبارة "إذا كان مستأجر السفينة عارية يتحمل شخصيا تبعة" بعبارة "إذا كان مستأجر السفينة عارية يتحمل شخصياً، عند نشوء الادعاء البحري، تبعة".

المادة ٣(٢)

١٧- تُحذف عبارة "أو سفن" الواردة في السطر الأول من أجل تجنب عمليات الحجز المتعدد.

المادة ٤(٢)

١٨- تُحذف القوسان المعقوفتان مع استبقاء العبارة المدرجة بين القوسين، لأن مبلغ الضمان ينبغي ألا يتجاوز قيمة السفينة.

المادة ٤(٤)(أ)

١٩- تُحذف العبارة المدرجة بين القوسين المعقوفتين لأن تعبير "الحالات الاستثنائية" وتعبير "من الجائر فعل ذلك" هما تعبيران غامضان على نحو مفرط.

المادة ٤(٤)(ب)

٢٠- تحذف القوسان المعقوفتان مع استبقاء العبارة المدرجة بين القوسين، لأن مبلغ الضمان المطلوب ينبغي ألا يكون مفرطاً.

المادة ٥

٢١- النص لا يحظى بالتأييد لأن التشريع الحالي المعمول به في هونغ كونغ، الصين، ينص على أنه فيما يتعلق ببعض فئات الادعاء، حيثما تكون السفينة موضع حجز بموجب أمر قضائي أو حيثما تكون قد احتجزت في دعوى عينية أقيمت لإنفاذ الادعاء، لا يجوز أن تكون أي سفينة أخرى موضع حجز بموجب أمر قضائي أو أن تحتجز في تلك الدعوى أو أي دعوى عينية أخرى تقام من أجل إنفاذ الادعاء. ونحن نود أن نتمسك بهذا الموقف ولا نؤيد تكرار الحجز أو الحجز المتعدد.

المادة ٦

٢٢- تنص هذه المادة على حق المحكمة في تحديد ضمان مضاد مقابل الحجز غير المشروع أو غير المبرر كشرط للحجز على السفينة. وهذا الحق قائم في بعض الولايات القضائية. وهو قد يكون مفيدا لجعل المدعي يعيد النظر في الحجز في الظروف التي تنطوي على شكوك أو حيثما يكون إجراء الحجز متصورا كوسيلة لممارسة ضغط غير معقول. ولذلك فإن بعض أصحاب المصلحة، وبخاصة المدعون في قضايا الشحن، قد يعترضون إذا ما تم توسيع نطاق هذا الحق بما يتجاوز ادعاءات الحجز غير المشروع ليشمل ادعاءات الحجز "بدون مبرر". وهذه المادة تحظى بالتأييد لأنها تمنع عمليات الحجز غير المشروعة.

اليابان

[الأصل: بالانكليزية]

٢٣- تود حكومة اليابان أن ترجى اتخاذ موقف نهائي إزاء اتفاقية الحجز على السفن إلى أن ينعقد المؤتمر الدبلوماسي في شهر آذار/مارس القادم.

٢٤- ومع ذلك، ترد فيما يلي التعليقات التي تبديها اليابان في هذه المرحلة بصدد مشاريع المواد لاتفاقية بشأن الحجز على السفن:

المادة ١(١)

٢٥- لقد انقسمت الآراء في الفريق المشترك حول ما إذا كان ينبغي لهذه المادة أن تعتمد نهجا مماثلا لذلك النهج الذي اعتمد في اتفاقية عام ١٩٥٢ وأن تنص على قائمة بالادعاءات البحرية تكون جامعة مانعة، أو ما إذا كان ينبغي أن تعتمد نهجا أكثر مرونة يتمثل في استبقاء قائمة مفتوحة. وتؤيد حكومة اليابان الموقف الذي يدعو إلى أن تعتمد هذه المادة نهج القائمة المفتوحة، حسبما سبق لنا أن أعربنا عنه في الدورة التاسعة لفريق الخبراء الحكومي الدولي المشترك.

المادة ٢(٣)

٢٦- إن هذه الفقرة ينبغي ألا تتعارض مع اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار لعام ١٩٨٢. ولذلك يمكن قبول هذه الفقرة بشرط ألا تؤثر على القواعد المنصوص عليها في الاتفاقيات الدولية الأخرى فيما يتصل بالحجز على السفينة وهي مبحرة.

الأردن

[الأصل: بالانكليزية]

المادة ١(٢)

٢٧- تقترح حكومة الأردن أن يكون معنى "الحجز" أي احتجاز لسفينة أو تقييد لتنقلها كتدبير تحفظي بموجب أمر قضائي (قرار تحكيم أو حكم صادر عن محكمة) لتأمين ادعاء بحري، وذلك لكي يكون النص متوافقاً مع المواد الأخرى التي تسمح للدول باللجوء إلى التحكيم.

كينيا

[الأصل: بالانكليزية]

٢٨- تعتبر حكومة كينيا أن مشروع اتفاقية الحجز على السفن يمثل تحسيناً للوضع القائم وبالتالي فهو يشكل خطوة في الاتجاه الصحيح. غير أن ما يهمنا هو حماية مصالح سلطات الموانئ عندما يتم الحجز على السفينة أثناء وجودها في الميناء.

٢٩- ونحن نلاحظ أن المادة ٦ من مشروع الاتفاقية تنص على حماية مالكي السفن ومستأجري السفن عارية الذين تحجز سفنهم. إلا أنه ليس هناك أي ذكر لحماية سلطات الموانئ من العواقب الناجمة عن عمليات حجز السفن التي لا تكون الموانئ أطرافاً فيها.

٣٠- وقد دلت تجربتنا على أن السفن قد تُحجز أحياناً في المرسى مما يسبب الكثير من المتاعب للميناء بل إنه قد يؤدي أحياناً إلى فقدان القدرة على استخدام الأرصفة. وفي هذه الحالة، يضطر الميناء إلى تقديم طلب إلى المحكمة التي أمرت بالحجز لكي يتم نقل السفن، وبذلك فهو يتكبد تكاليف ومصاريف قد لا يتمكن من استعادتها من أولئك الذين قاموا بحجز السفن.

٣١- ولذلك فإننا نعتبر أنه ينبغي أن يكون هناك حكم محدد ينص على حماية سلطات الموانئ. وهذا الحكم ينبغي أن يشترط قيام المدعي الذي يلتمس الحجز بتوفير ضمان لتغطية أية تكاليف تشغيلية وقانونية يمكن أن تنشأ أو يمكن أن تتكبدتها سلطة الميناء نتيجة لعملية الحجز.

المكسيك

[الأصل: بالإسبانية]

اعتبارات عامة

٣٢- يوصى باستخدام عبارة "hipoteca marítima" في النص الإسباني بدلا من كلمة "mortgage". وينبغي أن يوضح في الصيغة الإنكليزية للنص المقصود بكلمة "mortgage"، بالنظر إلى أن لها مدلولات مختلفة.

٣٣- ويوصى بأن تحذف من الوثيقة كلها التعبيرات التي تتسم بطابع ذاتي والاستعاضة عنها بمعايير موضوعية.

المادة ١

٣٤- إن حكومة المكسيك تميل إلى قبول هذا النص لأن التعريفات تستخدم نهجا يجمع بين كلا الاقتراحين: إدراج تعريف وقائمة إرشادية غير جامعة، وتعداد الادعاءات المحتملة التي يمكن أن تؤدي إلى فرض حجز تحفظي على السفينة، وذلك من أجل اعتماد صيغة تسمح بأن تدرج في المستقبل عمليات الحجز غير المتصورة.

٣٥- ويقترح أن يكون نص الفقرة ١ من المادة ١ كما يلي:

"١- يقصد بالادعاء البحري أية مطالبة بحق أو ادعاء فيما يتعلق بما يلي: [تكرر القائمة الواردة في الفقرات الفرعية "أ" إلى "ت" مع تعديل ما يتعلق باستخدام اللفظة الإنكليزية "mortgage"]...

وعلى الرغم مما تقدم، ينبغي أن تؤخذ في الاعتبار أيضا جميع الادعاءات الأخرى فيما يتعلق بملكية السفينة أو بنائها أو حيازتها أو إدارتها أو تشغيلها أو الاتجار بها، أو ينشأ أي ادعاء عن أي من هذه الأنشطة أو العمليات أو عن رهن أو رهن غير حيازي أو عبء قابل للتسجيل مماثل لهما يفرض على السفينة، بخلاف الادعاءات المذكورة".

٣٦- والفقرة الفرعية "ح" من هذه الفقرة تكرر الفقرة الفرعية "أ" ومن ثم ينبغي حذفها، حيث إن نقل بضائع وأمتعة الركاب هو نتيجة لعقود استخدام السفن التي تسمى أيضا عقود "استغلال السفن".

٣٧- وبالنسبة للفقرة (٢)، ولأسباب قانونية تقنية، تقترح صيغة جديدة ذات طابع إيجابي على النحو التالي:

"يقصد بتعبير الحجز التحفظي أي احتجاز للسفينة أو تقييد لتنقلها يفرض كتدبير وقائي بموجب أمر صادر عن محكمة لتأمين ادعاء بحري. غير أن الحجز التحفظي للسفينة لا يتم تنفيذا لحكم أو

قرار تحكيمى أو صك آخر واجب النفاذ، كما أنه لا يتضمن مصادرة السفينة أو الاستيلاء عليها، حسب ما يكون عليه الحال."

المادة ٢

٣٨- يقترح الاستعاضة عن تعبير "الدولة المتعاقدة" بتعبير "الدولة الطرف"، مراعاة للتعريف المحدد في اتفاقية فيينا لقانون المعاهدات لعام ١٩٦٩. وينبغي الاستعاضة عن ذلك التعبير في المشروع كله.

٣٩- وفيما يتعلق بالفقرة ٣، يقترح إدراج صيغة يدمج فيها مفهوم المنطقة الخالصة للدولة، مع إشارة واضحة إلى البحر الإقليمي لأي دولة تكون لها سيادة كاملة عليه. ويقترح أن تكون الصيغة على النحو التالي:

"يجوز حجز سفينة حتى وهي على أهبة الإبحار أو وهي مبحرة داخل المنطقة الخالصة لدولة مشاطئة."

المادة ٣

٤٠- إن حكومة المكسيك تجد صيغة هذه المادة مثيرة للالتباس وتعتبر أنه ينبغي الاستعاضة عن كلمة "مدير" بكلمة "مشغل"، وإضافة عبارة "أو تجهزها" بعد عبارة "مالك السفينة" في الفقرة الفرعية (ب). وبذلك يصبح نص الصيغة المقترحة كما يلي:

"إذا كان الادعاء في مواجهة مالك السفينة أو تجهزها أو مستأجر السفينة عارية مضموناً بامتياز بحري، غير الامتيازات المشار إليها في الفقرة (أ)، معترف به بموجب قانون الدولة التي يطلب فيها توقيع الحجز، أو".

٤١- كما أن الاقتراح الذي صاغته المملكة المتحدة لبريطانيا العظمى وآيرلندا الشمالية يعتبر مقبولا فيما يتعلق بالفترتين الفرعيتين (أ) و(ج) من الفقرة ١ من هذه المادة ولكن الفقرة الفرعية (ب) ليست ضرورية.

المادة ٤

٤٢- وفيما يتعلق برفع الحجز، وهو ما تشير إليه الفقرة ٢ من هذه المادة والفقرة الفرعية (ب) من الفقرة ٤، تعتبر الحكومة المكسيكية أنه ينبغي إزالة القوسين المعقوفتين المدرجتين حول عبارة "على ألا يتجاوز ذلك قيمة السفينة"، حيث إنه على ضوء البروتوكولات المتعلقة بالأضرار الناجمة عن التلوث بالمواد الهيدروكربونية لعام ١٩٦٩ والصندوق الدولي للتعويضات لعام ١٩٧١، تكون لمالك السفينة سلطة تحديد مسؤوليته إذا كان طرفا في أي حادث ينطوي على ضرورة التعويض عن الأضرار الناشئة في إقليم الدولة التي يقع فيها هذا الحادث.

٤٣- وبالإضافة إلى ذلك، فإن اتفاقية صندوق التعويضات لعام ١٩٧١ (والتي تعرف الآن باسم اتفاقية الصندوق لعام ١٩٩٢)، تنص على حدود معينة بالنسبة للمبالغ في حالة التعويضات التي تدفع نتيجة لوقوع

حادث، وتراعى هذه الحدود بحسب مختلف الظروف (الأضرار الناجمة عن ظواهر طبيعية، أو عن الإهمال، وما إلى ذلك). ويستنتج من ذلك أنه ما من اتفاقية من الاتفاقيات المذكورة تنص على إمكانية أن تكون مسؤولية صاحب السفينة متجاوزة لقيمة السفينة عند وقوع الحادث.

٤٤- وعلى أساس الاعتبارات المذكورة أعلاه، تعتبر المكسيك أن ضمانات التعويض عن الأضرار التي يتسبب بها أسطولها التجاري والتي تتجاوز الحدود المنصوص عليها في الاتفاقيات المذكورة ليست مقبولة.

٤٥- وفيما يتعلق بالعبارة المدرجة بين قوسين معقوفتين في الفقرتين الفرعيتين (أ) و(ب) من الفقرة ٤، تعتبر المكسيك أنه من المناسب إدراج عبارة "فيما يتعلق بالادعاء ذاته" حسبما هو مشار إليه في الحاشية الواردة على الصفحة ٧. وبالمثل، يوصى بحذف عبارة "عدا عن الحالات الاستثنائية حيث يكون من الجائر فعل ذلك"، لأن إدراج هذه العبارة ينطوي على تعبيرات ذات طابع ذاتي وبالتالي فإن حكومة المكسيك توصي بإدراج صيغة قانونية أدق.

المادة ٥

٤٦- تعتبر حكومة المكسيك أن أي صك قانوني من قبيل الصك الذي تجري صياغته لا ينبغي أن يترك أي مجال للغموض، ومن ثم فليس من المقبول استخدام تعبيرات من قبيل "أسباب معقولة" أو "خطوات معقولة" اللتين تردان في الفقرة الفرعية (ج) من الفقرة ١.

المادة ٦

٤٧- وكما في حالة المادة ٥، فإن تعبير "أو بدون مبرر" الذي يرد بين قوسين معقوفتين في الفقرة الفرعية (أ) من الفقرة ١ يمثل معيارا ذاتيا لا ينبغي أن يرد في هذا النص، ومن ثم فإن حكومة المكسيك تقترح إزالته وتوصي بالاستعاضة عنه بعبارة "لكون الحجز غير مشروع".

المادة ٧

٤٨- لا توجد أية ملاحظات.

المادة ٨

٤٩- تعتبر حكومة المكسيك أن الفقرة الثالثة ينبغي أن تشكل مادة بحد ذاتها لأنها لا تشير، مثل بقية المادة، إلى انطباق الاتفاقية بل إلى مسألة الامتيازات البحرية التي تنعكس في المادة ٣ من الصك المذكور، ومن ثم يقترح إدراج مادة تحمل الرقم ٨ مكررا.

المادة ٩

٥٠- لا توجد أية ملاحظات.

الجزء بء

المادة واوالوديع

٥١- تقترح حكومة المكسيك أن يكون الأمين العام لمنظمة الأمم المتحدة وديعا لهذا الصك.

هولندا

[الأصل: بالإنكليزية]

ملاحظات عامة

٥٢- إن نص مشاريع المواد لاتفاقية بشأن الحجز على السفن الذي أعده فريق الخبراء الحكومي الدولي المشترك بين الأونكتاد والمنظمة البحرية الدولية والمعني بالامتيازات والرهون البحرية يشكل أساسا جيدا للنظر في اتفاقية بشأن الحجز على السفن واعتمادها خلال المؤتمر الدبلوماسي المقترح. وقد تمت مناقشة هذا النص في عدة اجتماعات لفريق الخبراء تم خلالها النظر بعناية في مسألة الحجز على السفن.

٥٣- وبالإضافة إلى التعليقات التي سيتم تقديمها خلال المؤتمر، تود هولندا أن تبدي الملاحظات التالية بصفة خاصة فيما يتعلق بالفقرة (٣) من المادة ٢ بشأن مسألة سلطات الحجز.

المادة ٢، الفقرة (٣)

٥٤- هذا الحكم مدرج بين قوسين معقوفتين ونصه الحالي كما يلي:

[(٣)] يجوز حجز سفينة حتى وهي على أهبة الإبحار أو وهي مبحرة.

إن إدراج العبارة الأخيرة "أو وهي مبحرة" يثير اهتمام هولندا بصفة خاصة. ومما يذكر أن هذا الموضوع قد بُحث إلى حد ما خلال قيام الفريق المشترك بإعداد النص. وقد أشير بصفة خاصة إلى الحكم المقابل الوارد في الفقرة ١ من المادة ٣ من اتفاقية عام ١٩٥٢ واقترح أن يتم استبقاء النص الأصلي.

٥٥- وفضلا عن الصعوبات التي يمكن أن تنشأ عن تنفيذ الحجز على سفينة مبحرة بالفعل وما يمكن أن ينطوي عليه ذلك من آثار تتعلق بالسلامة، فإنه من المشكوك فيه إلى حد بعيد أيضا ما إذا كان مثل هذا الحجز يمثل الشكل الأكفأ لضمان الادعاءات البحرية التي تنطوي على مصلحة خاصة. ولذلك فإن هولندا تود أن تعرب عن تأييدها، على الأقل، لحذف عبارة "أو وهي مبحرة" من نص الفقرة.

جمهورية كوريا

[الأصل: بالإنكليزية]

المادة ١ - التعاريف

٥٦- تعدد المادة ١ اثنين وعشرين نوعا مختلفا من أنواع الادعاءات التي يمكن بموجبها حجز على السفن. كما أن اتفاقية الامتيازات والرهون البحرية لعام ١٩٩٣ تعدد في الفقرة ١ من المادة ٤ منها الأسس المتصلة بالامتيازات والرهون والتي يمكن تقديم الادعاءات بالاستناد إليها. وبالنظر إلى أن هناك قائمتين تتناولان قضايا متشابهة إلى حد بعيد، فإنه يبدو من المناسب تجنب حدوث أي تضارب بين أحكام الاتفاقيتين.

المادة ٢ - سلطات الحجز

٥٧- تنص الفقرة ٣ من هذه المادة على أنه يجوز حجز سفينة حتى وهي على أهبة الإبحار أو وهي مبحرة. غير أن جمهورية كوريا ترى أن حجز السفينة وهي على أهبة الإبحار أو وهي مبحرة ليس مستصوبا لأن ذلك قد يزعزع استقرار الممارسة العادية للتجارة من خلال التأثير على العملاء غير المعنيين بالادعاء. ولذلك ينبغي حذف هذه الفقرة.

المادة ٧ - الولاية القضائية على أساس موضوع الدعوى

٥٨- الفقرة ٣ - الغرض من هذه الفقرة هو منع التأخيرات الطويلة الناجمة عن القصور الذاتي للمدعي في الحالات التي نَفَّذ فيها الحجز أو قَدِّم فيها ضمان للحيلولة دون حجز السفينة أو لرفع الحجز عنها وذلك حيثما لا يكون لمحكمة الدولة اختصاص النظر في الدعوى أو حيثما ترفض المحكمة ممارسة هذا الاختصاص.

٥٩- إلا أنه يبدو من المعقول أن يضاف إلى هذه المادة نص مفاده أنه يمكن لمحكمة الدولة أن تأمر بإتاحة فترة من الوقت يقوم خلالها المدعون بمباشرة إجراءات الدعوى أمام محكمة مختصة أو هيئة تحكيم سواء كانت لها ولاية قضائية أم لا. وهذا يعني، في الحالات التي لا تكون فيها لمحكمة الدولة ولاية قضائية للفصل في القضية على أساس موضوع الدعوى، يسمح لهذه المحكمة أيضا بأن تأمر بإتاحة فترة من الوقت لعرض القضية. ومن شأن هذه الإضافة إلى المادة ٧-٣ أن تكمل الأحكام القائمة بالفعل وأن تحول أيضا دون حدوث تأخيرات لا داعي لها.

٦٠- الفقرة ٤ - من أجل التعجيل في عملية الإفراج عن السفينة وتنفيذها على النحو الأمثل، ينبغي أن يكون واضحا في الفقرة ٤ أن أوامر الإفراج تصدر عن محكمة الدولة دون تأخير ودون انتظار أية إجراءات قانونية أخرى مثل جلسات الاستماع المتصلة بالدعوى.

سلوفاكيا

[الأصل: بالإنكليزية]

المادة ١

٦١- توخيا لاتساق أحكام القانون الدولي وإزالة الاختلاف في التفسيرات في فرادى الولايات القضائية، نوافق على مشروع المادة ١ - التعاريف - الذي ينص على مصطلح "الادعاء البحري" وقائمة الادعاءات البحرية التي تعطي المدعي حق الحجز على سفينة. وعلى ضوء التطورات التي تحدث مستقبلا في مجال النقل البحري، نؤيد صيغة "مثل..." المستخدمة في هذه المادة لأنها تسمح باعتماد المرونة في إنفاذ الادعاءات غير المدرجة في القائمة والتي يمكن أن تنشأ في المستقبل عن تشغيل سفينة وتسم بطابع بحري.

المادة ٢

٦٢- إن عبارة "... أو وهي مبحرة" الواردة في الفقرة ٣ من المادة ٢ تعتبر إضافية رغم أنها قد أدرجت بين قوسين معقوفتين. وبالنظر إلى أن الاتفاقية لا تنظر في الحجز على السفن أثناء الإبحار، وبذلك فهي تنحي جانبا إمكانية القيام بذلك بموجب القانون الوطني وفقا للمادة ٦ من الاتفاقية، فإننا نؤيد الاقتراح الذي يدعو إلى عدم إدراج هذه الصيغة في نص المادة ٢.

المادة ٣

٦٣- إننا نرى أن المادة ٣(١) ينبغي أن تشتمل على الفقرة الفرعية (ب) بالصيغة التي وضعت بها، أي بحيث تشمل الادعاء في مواجهة مالك السفينة أو مستأجر السفينة عارية أو مديرها أو متعهدها ولا تشمل الادعاءات في مواجهة مستأجري السفينة بحسب المدة المحدودة أو الرحلة حسبما اقترحه وفد الولايات المتحدة الأمريكية (JIGE(IX)/4).

سري لانكا

[الأصل: بالإنكليزية]

المادة ٣(هـ)

٦٤- إن الحكم الوارد في هذه المادة يمكن أن يقتصر على الحالات التي يوجد فيها حكم صادر عن محكمة استناداً إلى "ادعاء بحري" في مواجهة مالك سفينة أو مستأجر للسفينة عارية.

المادة ٧(٢)

٦٥- هذا الحكم يسمح لطرف في الاتفاقية بأن تكون لديه أحكام تجيز للمحكمة التي توقع الحجز على السفينة أن ترفض ممارسة ولايتها القضائية وذلك لصالح "دولة أخرى". وفي رأينا أن الدول الأخرى التي يكون رفض ممارسة الولاية القضائية لصالحها ينبغي أن تقتصر على الدول التي لها علاقة بالادعاء البحري أو السفينة التي نُفذ فيها الحجز، أي الدولة التي حدث فيها الادعاء البحري ودولة تسجيل السفينة.

السودان

[الأصل: بالعربية]

الهلاك أو التلف الناجم عن تشغيل السفينة

٦٦- إننا نرى أن تكون هناك حاشية تعريفية تتضمن معدات ومنشآت الميناء والبضائع المخزنة والأرواح.

٦٧- وبصدد هذه الأمتعة، نرى أن هناك عنصر إجحاف، لأن بعض الأمتعة تكون ذات قيمة زهيدة ومن ثم نرى أن يوضع أو يحدد سقف للتعويض (limitation of indemnity).

٦٨- ونرى أن تكون الباخرة عارية تماماً (demise) وليس (bareboat).

المادة ٢: سلطات الحجز

٦٩- نرى أن تبدأ بأندية الضمان والحماية والتحكيم ومن ثم المحاكم، في حالة الفشل، وسلطات الميناء الإدارية (harbour master).

٧٠- عندما تكون السفينة "على أهبة الإبحار أو وهي مبحرة": نرى في هذا الصدد أن هناك إجحافاً في حق أصحاب البضائع خاصة إذا كانت هذه البضائع سريعة العطب والتلف مثل الخضروات والفواكه أو تلك المرتبطة بعقود أو بواخر المواشي والركاب. ونرى أن يكون الضمان بديلاً عن الحجز.

الهلاك أو التلف العادي

٧١- نرى أن يكون الفقد الطبيعي والتلف بالاستناد إلى الخطأ.

المادة ٤(ب)١: الإفراج عن السفينة

٧٢- نرى أن تعدل عبارة "أيهما أقل" لتصبح "أيهما يغطي أو يفي بالادعاء أو المطالبة البحرية".

المادة ٦: حماية مالكي السفن ومستأجري السفن عارية

٧٣- نرى أن يكون لمدة الإيجار حيز في اتخاذ القرار. ففي حالة الباخرة المستأجرة والتي قاربت مدة إيجارها على الانتهاء، سيكون المضار، عند الحجز، هو مالك السفينة.

ملاحظات عامة

- ٧٤- مواد الميناء لا تُمس إلا في حالة الحجز المباشر من قبل المحكمة، والمادة ٥٥ تظل قائمة.
- ٧٥- ونرى أن يخصص حيز لتمويل السفينة بالوقود والأغذية إبان فترة حجزها إما عبر المحكمة أو أندية الحماية والضمان أو إلزام الوكيل.
- ٧٦- الرهن مقابل الرحلة لم يشير إليه Bottamary. وهذه جزئية لا بد من إضافتها.
- ٧٧- إن تحريك السفينة المحجوزة ووضعها بالمربط الآمن يشكل استقطاعا للحركة بالميناء ومن ثم نرى أن يتم الحجز بالميناء الخارجي عند تجاوزه مدة أسبوع وأن يكون ذلك تحت حراسة المحكمة.
- ٧٨- ويجب تحديد مبلغ معين كحد أدنى يتم الحجز بموجبه على ألا يقل عن ٢ ٠٠٠ دولار. ودون هذا الحد، يتم إخلاء الباخرة بضمان الـ P & I أو الوكيل عبر خطاب ضمان.
- ٧٩- ينبغي وضع تنظيم للحجز بدون عمومية فيما يتعلق بسفن الركاب والمواشي وسفن نقل البضائع القابلة للتلف والمواد الخطرة والضارة وذلك في مواد منفصلة.

تايلند

[الأصل: بالإنكليزية]

المادة ١- التعاريف

٨٠- فيما يتعلق بمعنى "الادعاء البحري" الوارد في الفقرة ١، يُفضل النهج المختلط الذي يجمع بين تعريف عام وقائمة غير مستنفدة بالادعاءات لتقديم أمثلة على فئات الادعاءات. ولذا ينبغي حذف الأقواس المعقوفة. وفيما يتعلق بالفقرة الفرعية (ع)، ينبغي إعادتها إلى النص "المدفوعات المنفذة فيما يتعلق بالسفينة من قبل أو نيابة عن الربان أو المالك أو مستأجر السفينة عارية أو أي مستأجر آخر أو وكيل".

٨١- الفقرة ٢ مقبولة وإن كان مصطلح "صك آخر واجب النفاذ" يحتاج إلى النظر فيه بدقة.

٨٢- الفقرات ٣-٥ مقبولة.

المادة ٢- سلطات الحجز

٨٣- ينبغي حذف عبارة "أو وهي مبحرة". وقد يترك الأمر لقرار من قانون المحكمة حيث يتم الحجز.

المادة ٣- ممارسة حق الحجز

٨٤- ينبغي حذف الأقواس المعقوفة في الفقرة ١(ب) للسماح بتطبيق امتياز بحري وطني عن طريق الحجز. وبدون ذلك قد يتأثر حق حائز امتياز بحري وطني بالقيود الذي تسببه الفقرة ١(هـ).

٨٥- ينبغي أيضاً حذف الأقواس المعقوفة في الفقرة ١(هـ) ٢. فالحق في الحجز في إطار هذه الفقرة يعتمد على تبعة شخصية. وتشمل التبعة الشخصية التبعة من خلال العمل والتدب. فمثلاً يتحمل مالك السفينة عادة تبعة أفعال الربان والطاقم. وعند إثارة ادعاء ما حين تكون السفينة بعقد إيجار للرحلة أو بعقد إيجار زمني يظل بموجبه الربان والطاقم يعملان لحساب المالك، وإن تم وضعهما تحت تصرف المستأجرين، تقع التبعة الشخصية على المالك لا المستأجر. ومع ذلك، ففي حالة مستأجر السفينة عارية، حيث يعمل الربان والطاقم لحساب المستأجرين، لن يتحمل المالك تبعة شخصية عن أفعال القائمين على خدمة المستأجرين. وقد يتم حجز السفينة التي يقدم بشأنها الادعاء إذا كان المستأجرون وقت إتمام الحجز، ما زالوا هم مستأجرو السفينة عارية أو أصبحوا ملاكاً للسفينة. إن الفقرتين ١(هـ) ١ و ٢، تعطيان صورة واضحة عن التبعة الشخصية. إن مدعي مستأجري السفينة عارية يحتاج إلى إعمال الحجز في إطار عملة التأجير. وقد ينتهي الحق في الحجز حين تنتهي مدة التأجير، ما لم يصبح المستأجرون ملاكاً للسفينة.

٨٦- ينبغي حذف الأقواس المعقوفة في الفقرة ٢(ب) أيضاً. إن جميع أصول المدين، كمبدأ عام، تكون متاحة للتنفيذ. ولذا فمن المنطقي السماح بحجز أي سفينة تخص الطرف الذي يتحمل تبعة شخصية عن ادعاء بحري كبديل للسفينة التي نشأ بشأنها الادعاء. فمثلاً ينبغي السماح لمالك السفينة الذي نشأ ادعاء بشأنها بحجز سفينة تخص المستأجرين لمنازعات على مشاركة الإيجار. وتتيح الفقرة ٢ مفهوم اتفاقية عام ١٩٥٢، وإن عدلت الصياغة لتوضح أن أي سفينة تخص مالك السفينة التي نشأ بشأنها الادعاء لا يجوز حجزها إلا حين يتحمل المالك شخصياً تبعة الادعاء، وإن أي سفينة تخص مستأجر السفينة عارية أو بعقد إيجار زمني أو عقد إيجار للرحلة يمكن حجزها حين يتحمل المستأجر شخصياً تبعة الادعاء.

المادة ٤- رفع الحجز

٨٧- ينبغي حذف التعبير "على ألا يتجاوز ذلك قيمة السفينة". إن الإشارة إلى قيمة السفينة يمكن في نهاية المطاف أن تحمل المحكمة على الاهتمام بقيمة السفينة أكثر من اهتمامها بمبلغ الادعاء. وفضلاً عن ذلك، ففي الحالات التي يتضح فيها أن مبلغ الادعاء أعلى كثيراً من قيمة سفينة يمكن حجزها، من المستبعد أن يحجز المدعي تلك السفينة ضماناً للادعاء لأنه من المتوقع ألا يكفي استعادة السفينة المحتجزة. ومن ناحية أخرى، وحين يكون مبلغ الادعاء أعلى كثيراً من القيمة الجارية للسفينة، قد يكون المدعي على استعداد لإعمال الحجز، رغم معرفته بأن الاستعادة في نهاية المطاف (من البيع الجبري) قد تكون أقل من مبلغ الادعاء، من أجل الضغط على مالك السفينة لتقديم ضمان بديل. ويبدو أيضاً أن الإشارة إلى قيمة السفينة تخل بطبيعة "الإجراء المؤقت" و"الاستعجال" للحجز. وينبغي ترك الأمر برمته لتقدير المحكمة.

٨٨- ينبغي الإبقاء على عبارة "عدا عن الحالات الاستثنائية حيث يكون من الجائز فعل ذلك" الواردة في الفقرة ٤(أ) لإعطاء المحكمة مرونة أكبر في معالجة هذه المسألة.

٨٩- ينبغي تعديل الفقرة ٤(ب)٢ بما يتفق مع التعليق بشأن الفقرة ٢.

المادة ٥- حق تكرار الحجز والحجز المتعدد

٩٠- ينبغي حذف الإشارة إلى قيمة السفينة الواردة في الفقرة ١(أ).

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

٩١- المبادئ الواردة في المادة مقبولة. ومع ذلك، ينبغي حذف كلمتي "بدون مبرر" في الفقرتين ١(أ) و ٢(أ). إن كلمتي "بدون مبرر" ينبغي أن تكونا واردتين في المعنى العام لكلمتي "غير المشروع". إن استخدام كلمة جديدة لم يتم اختبارها أو تجربتها أبداً على الصعيد الدولي من شأنه أن يؤدي إلى زيادة المنازعات أو إلى مشاكل في التفسير.

المادة ٧- الولاية القضائية على أساس موضوع الدعوى

٩٢- المادة برمتها مقبولة.

المادة ٨- الانطباق

٩٣- ينبغي أن تشكل الفقرة ٣ مادة مستقلة، كما هو الحال في اتفاقية عام ١٩٥٢.

المادة ٩- التحفظات

٩٤- المادة ككل مقبولة.

الجزء باء - البنود الختامية

٩٥- يكون عدد الأطراف المتعاقدة لبدء نفاذ الاتفاقية الوارد في المادة باء (أ) هو ٢٥.

جمهورية تنزانيا المتحدة

[الأصل: بالإنكليزية]

المادة ٣(٢)

٩٦- فيما يتعلق بالمادة ٣(٢) المعنية بممارسة حق الحجز المسموح به لأي سفينة أخرى يقدّم بشأنها ادعاء بحري، نشعر بأن هناك حاجة إلى مزيد من العمل لتحسين هذه المادة تلافياً للتجاوز في حجز سفن أخرى تكون صلتها بالمذنب مجرد الملكية. إن الصلة بين الشخص المتحمل التبعة وبين السفينة ينبغي تأكيدها قانوناً وتوضيحها تماماً تلافياً لهذا التجاوز.

المادة ٤

٩٧- يتم الإبقاء على عبارة "على ألا يتجاوز ذلك قيمة السفينة" الواردة في الفقرتين ٢ و٤(ب)٢.

المادة ٤(٤)(أ)

٩٨- فيما يتعلق بالمادة ٤(٤)(أ)، ينبغي إدراج عبارة "بشأن نفس الادعاء" بعد كلمتي "دولة طرف" في الفقرتين ٤(أ) و٤(ب) من هذه المادة.

المادة ٤(٥)

٩٩- فيما يتعلق بالمادة ٤(٥) من رأينا إعادة النظر فيها للتأكد من أنه في حال تقديم ضمان، ينبغي تقرير نفس الضمان على النحو الواجب لتجنب تقديم ضمان غير كاف يستدعي طلباً بتعديله في تاريخ لاحق.

المادة ٥(١)(ج)

١٠٠- فيما يتعلق بالمادة ٥(١)(ج) من رأينا أن ظروف الإفراج عن الضمان ينبغي تحديدها بوضوح تلافياً لتجاوزات غير لازمة.

المادة ٦

١٠١- فيما يتعلق بالمادتين ٦(١) و٦(٢)(أ) من رأينا تعريف عبارة "بدون مبرر" بوضوح.

المادة ٨

١٠٢- فيما يتعلق بالمادة ٨(١)، نوافق على إدراج عبارة "صدر فيها الأمر" بعد عبارة "ولاية أي دولة طرف".

١٠٣- فيما يتعلق بالمادة ٨(٣)، نود الموافقة على الاقتراح إما بجعل الفقرة مادة مستقلة أو تشكل جزءاً من المادة ٣، اعتماداً على الأسباب المقدمة من الوفد الذي عرض الاقتراح.

المادة ٩

١٠٤- فيما يتعلق بالمادة ٩ بشأن التحفظات، لا نحذ الاتفاقيات التي تنص على تحفظات من دول أطراف لأن التحفظات تؤثر إلى حد ما على فعالية انطباقها. كما أنها تقلل من درجة التوحد في تطبيقها. ولذلك فمن رأينا مراجعة هذه المادة بغية حذفها.

الجزء باء

١٠٥- فيما يتعلق بمشروع البنود الختامية الواردة في الجزء "باء"، فإننا نعتبر هذه البنود، بعد بحثها، بمثابة أحكام معيارية في معظم الاتفاقيات الدولية ولذا فليس لدينا تعليقات محددة نقدمها بشأنها لأنها منظمة.

المنظمات غير الحكومية

الرابطة الدولية للموانئ والمرافئ

[الأصل: بالإنكليزية]

١٠٦- تعد الموانئ في أنحاء العالم مضيفة ممانعة للسفن المحجوزة، التي يمكنها أن تعطل المراسي الرئيسية لشهور بل ولسنوات. فعملياتها تعطل وقد تعاني من خسائر تجارية جسيمة. وفي الوقت نفسه قد تتأثر أنشطة مستعملي الموانئ وتدفقات الحركة، مع ما يؤدي إليه ذلك من أثر ضار على الاقتصاد.

١٠٧- فضلاً عن ذلك، كثيراً جداً ما يستقيل وكلاء السفن من مناصبهم، ومن ثم تعتمد تدابير سلامة وحماية السفن والبيئة على مبادرات هيئة الميناء وحدها.

١٠٨- ومن سوء الحظ أن مشروع الاتفاقية المقدم إلى المؤتمر الدبلوماسي يعالج القضية كما لو كانت تشكل اتفاقاً للقانون التجاري بين المدعين والأطراف المدعى عليها. ولا يذكر المشروع أن احتجاز سفينة محجوز عليها لا يمكن أن يحدث في مكان آخر غير نطاق طرف ثالث هو الميناء المضيف.

١٠٩- إن مشروع النص غير مكتمل حين يترك نقاطاً رئيسية يحتاج إلى تسوية دون ذكر التشريع الوطني والإجرائي. وهذا لا يتسق مع العالمية التي يستهدفها القانون البحري.

١١٠- وينبغي لأعضاء المؤتمر الدبلوماسي أن يعوا توقعات الموانئ:

- ينبغي للاتفاقية أن تذكر أن حجز وتوقيف السفينة يحدثان في ميناء ما.

- في حالة إعسار مالك السفينة، ينبغي للمدعي أن يتحمل رسوم الميناء والتكاليف التي يتكبدها حجز وتوقيف السفينة.

- بعد الحجز، ينبغي أن يكون التوقيف محدوداً زمنياً قبل الإفراج عن السفينة أو تجديدها أو الحكم ببيعها جبرياً.

١١١- ومن المفيد جداً أن تتضمن ديباجة الاتفاقية إشارة إلى الحاجة إلى مزيد من التشريع على الصعيد الوطني ليس فقط لحماية مصالح الموانئ بل أيضاً مصالح كل الأطراف الأخرى المعنية على المستويين المحلي أو الإقليمي.

١١٢- ويوجد تشريع كهذا في قوانين وطنية معينة، لكن يجب تعميمه باقتراح داخل ديباجة الاتفاقية لسد الثغرات التي تتركها الاتفاقية ذاتها، قبل ختام المؤتمر الدبلوماسي.

الغرفة الدولية للنقل البحري

[الأصل: بالإنكليزية]

مقدمة

١١٣- شاركت الغرفة التجارية للنقل البحري في أعمال فريق الخبراء الحكومي الدولي المشترك المعني بالامتيازات والرهون البحرية والمواضيع المتصلة بها وأيدت عمله سواء أثناء إعداد المشروع الذي أصبح اتفاقية عام ١٩٩٣ الدولية المعنية بالامتيازات والرهون البحرية (اتفاقية الامتيازات والرهون البحرية لعام ١٩٩٣) أو بالدورات الأخيرة التي تم فيها إعداد مشاريع مواد اتفاقية بشأن حجز السفن (مشاريع المواد). فضلاً عن ذلك، شجعت الغرفة أعضائها على تقديم مذكرات إلى حكوماتها بطلب التصديق مبكراً على اتفاقية الامتيازات والرهون البحرية لعام ١٩٩٣.

١١٤- وفي نظرها في مشاريع المواد، تحت الغرفة الدولية للنقل البحري المؤتمر الدبلوماسي على أن يضع في اعتباره ما يلي:

- من الأهمية بمكان للتجارة الدولية تأمين حرية حركة السفن. وتحقيقاً لهذه الغاية، يجب اعتبار حجز السفن بمثابة إجراء استثنائي يُسمح به فقط في حالة وجود ادعاءات مبررة تتصل بتشغيل السفن. وإذا لم يتم تنظيم الحق في حجز السفن دولياً، ستخضع السفن لعمليات حجز متكررة وفي بعض الحالات تعسفية بسبب نفس الادعاءات لأنها تتحرك عبر ولايات قضائية كثيرة لكل منها قواعدها الوطنية الخاصة بالحجز.

- أن الاتفاقية الدولية لتوحيد قواعد معينة تتعلق بحجز السفن البحرية لعام ١٩٥٢ (اتفاقية حجز السفن لعام ١٩٥٢) حظيت بدعم دولي واسع النطاق - هناك نحو ٧٥ دولة متعاقدة - مما أدى إلى قدر كبير من التوحيد في القانون المنطبق على أعمال الادعاءات البحرية.

١١٥- إن الغرفة التجارية للنقل البحري على استعداد لدعم الأخذ باتفاقية جديدة لحجز السفن وترحب بتوحيد الصك الجديد مع اتفاقية الامتيازات والرهون البحرية لعام ١٩٩٣. ومع ذلك، فإننا نوصي بشدة بضرورة عدم الابتعاد دون داع عن الأحكام المعروفة والمفهومة جيداً لاتفاقية عام ١٩٥٢.

١١٦- وتقدم الغرفة الدولية للنقل البحري التعليقات التالية على مشاريع المواد:

المادة ١ - التعاريف

الفقرة ١

١١٧- تفضل الغرفة التجارية قائمة محددة ومغلقة بشكل واضح للادعاءات البحرية لصالح التيقن ولضمان أن يظل الحجز إجراءً استثنائياً. إن وجود قائمة مغلقة بالادعاءات البحرية المحددة بوضوح يكفل الاتساق في التفسير في مختلف الولايات القضائية ومن ثم يعزز المزيد من التوحيد الدولي. ويجب الإبقاء على الحل التوفيقى الذي يتجلى في اتفاقية عام ١٩٥٢ بين نهج القانون العام والقانون المدني حيث لا يُسمح بالحجز إلا بصدد ادعاءات ذات طابع بحري. إن وجود قائمة غير حصرية من شأنه أن يفضي إلى ممارسة حق الحجز بشأن ادعاءات ليست لها طبيعة بحرية و/أو لها أهمية طفيفة فحسب، مما يسبب احتجازات لا داع لها وما ينجم عنها من تعطيل للتجارة الدولية. بل إن الغرفة الدولية تعارض بشدة أكبر قائمة غير حصرية لو تم قبول الاقتراح بالسماح بحق الحجز فيما يتعلق بادعاءات تضمنها امتيازات بحرية غير معترف بها دولياً (انظر المادة ٣، الفقرة ٢(ب)).

١١٨- الادعاءات البحرية الفردية:

(ب) نتساءل عن لزوم الفقرة (ب) في ضوء الفقرة (أ).

(د) ينبغي إعفاء الادعاءات المندرجة في إطار الاتفاقية الدولية بشأن المسؤولية المدنية عن التلوث النفطي والاتفاقية المتعلقة بالمواد الخطرة والضرارة كما حدث في الفقرة ٢(أ) من المادة ٤ من اتفاقية الامتيازات والرهون البحرية.

(ش) التسجيل شرط مسبق للاعتراف بالرهون والرهون غير الحيازية والأعباء وإعمالها وفقاً لاتفاقية الامتيازات والرهون البحرية. ولصالح توحيد اتفاقية الحجز مع اتفاقية الامتيازات والرهون البحرية، تقترح الغرفة الدولية للنقل البحري أن يكون نص الفقرة الفرعية (ش) كما يلي:

"رهن مسجل أو رهن غير حيازي مسجل أو عبء مسجل مماثل لهما في طبيعته مطبق على السفينة".

المادة ٢- سلطات الحجزالفقرة ٣

١١٩- إن حجز السفن أثناء الأبحار قد يكون خطراً من منظور السلامة. ولذلك لا يمكن للغرفة الدولية أن تؤيد الابتعاد عن نص المادة ٣(١) من اتفاقية عام ١٩٥٢، وعليه فمن رأينا ضرورة حذف عبارة "أو وهي مبحرة". إن حذف هذه العبارة لا يؤثر على أي حقوق بموجب اتفاقيات القانون العام الدولية أو القانون الوطني.

المادة ٣ - ممارسة حق الحجزالفقرة ١(ب)

١٢٠- من رأي الغرفة الدولية للنقل البحري أن الحجز ينبغي أن يكون ممكناً فقط فيما يتعلق بالادعاءات البحرية المضمونة بامتيازات بحرية معترف بها دولياً. إن السماح بالحجز فيما يتعلق بادعاءات مضمونة بامتيازات بحرية وطنية من شأنه أن يفضي إلى زيادة كبيرة في حقوق الحجز. ومع ذلك، وإذا كانت هناك رغبة في التماس حل توافقي، ستكون الغرفة على استعداد لقبول حق بالحجز فيما يتعلق بادعاءات بحرية مضمونة بالمادة ٦ من اتفاقية الامتيازات والرهون البحرية "الامتيازات البحرية الأخرى". لذلك نقترح إضافة ذلك النص إلى مشروع الفقرة الفرعية لتوضيح أن الامتيازات البحرية الوطنية المعنية هي تلك التي تلي الشروط الأساسية للمادة ٦ من اتفاقية الامتيازات والرهون البحرية. وفضلاً عن ذلك، وبالإشارة إلى السطر الثاني من مشروع الفقرة الفرعية، وفي حالة قبول الامتيازات البحرية الواردة في المادة ٦ من اتفاقية الامتيازات والرهون البحرية، تعتبر الغرفة من الأساسي حذف كلمتي "معترف به" والاستعاضة عنهما بكلمة "ممنوح". إن كلمة "ممنوح" تتسق مع المادة ٦ من اتفاقية الامتيازات والرهون البحرية التي تنص على أنه "يجوز لكل دولة من الدول الأطراف أن تمنح بموجب قانونها امتيازات بحرية أخرى...". وكما لوحظ في الدورة التاسعة لفريق الخبراء الحكومي الدولي المشترك، فإن استخدام كلمتي "معترف به" من شأنه أن يؤدي إلى زيادة تصيد للمحاكم وليس من شأنه أن يعزز تناسق القانون.

الفقرة ١(ج)

١٢١- اتساقاً مع الفقرة ١(ش) من المادة ١، ينبغي تغيير عبارة "القابلة للتسجيل" إلى "المسجلة".

الفقرة ١(هـ) ٢

١٢٢- من رأي الغرفة الدولية للنقل البحري أنه ينبغي حذف الفقرة ١(هـ) ٢ من المادة ٣ لأنها ستسمح، في الولايات القضائية التي تسمح بذلك، بالبيع القانوني أو الجبري لسفينة ما يملكها شخص آخر غير الشخص الذي يتحمل شخصياً تبعة الادعاء.

المادة ٤- رفع الحجزالفقرة ٢

١٢٣- من رأي الغرفة الدولية ضرورة الابقاء على عبارة "على ألا يتجاوز ذلك قيمة السفينة". غير أننا نشعر بالقلق إذ أن ذلك يمكن تفسيره على أنه يعني ضرورة توفير ضمان يصل إلى قيمة السفينة في كل الحالات من أجل الحصول على رفع الحجز. إن أقصى ضمان مطلوب ينبغي أن يكون أقل من مبلغ التحديد/التحديد الشامل للسفينة أو قيمة السفينة، وألا يتجاوز بالطبع حجم الادعاء. وينبغي حذف الأقواس المعقوفة في الفقرتين (٢) و(٤)(ب)٢، من المادة ٤ والابقاء على عبارتها. وينبغي الابقاء على الفقرة ٨(أ) من المادة ٥ بصياغتها.

المادة ٦- حماية مالكي السفن ومستأجري السفن عارية الذين حُجزت سفنهمالفقرة ١

١٢٤- من رأي الغرفة الدولية ضرورة حذف الأقواس المعقوفة في الفقرتين ٨(أ) و٢(أ) من المادة ٦ والابقاء على عبارة "أو بدون مبرر".

١٢٥- وترى الغرفة الدولية أن مشروع الاتفاقية حالياً غير متوازن لأنه يتعين على المدعى عليه أن يقدم ضماناً من أجل الحصول على رفع الحجز على السفينة، في حين أن المدعين ليسوا مضطرين إلى تقديم أي ضمان عن الخسائر التي يتكبدها المدعي عليه والتي قد يتبين أن المدعي يتحمل تبعاتها. ولذلك تعتقد الغرفة الدولية اعتقاداً راسخاً بضرورة حذف كلمة "يجوز" في السطر الأول من الفقرة ١ من المادة ٦. وقد أعرب عن القلق إزاء قدرة مدعين بعينهم على توفير ضمان (مثل أفراد الطاقم). ومع ذلك، فإن هذا الشاغل تعالجه بقية الفقرة التي توفر المرونة في تناول هذه الحالات. فإذا كان التزام المدعي بتوفير الضمان إلزاماً لا تقديرياً، تظل المحكمة مسؤولة عن تقرير نوع الضمان وحجمه وشروطه. وفي الحالات التي تثير القلق، يمكن أن يكون هذا الضمان اسماً في الواقع.

١٢٦- ويسر الغرفة الدولية للنقل البحري أن توضح هذه التعليقات في المؤتمر الدبلوماسي.

اللجنة البحرية الدولية

[الأصل: بالانكليزية]

مقدمة

١٢٧- كان توحيد القانون بشأن حجز السفن هو أحد المواضيع التي أولتها اللجنة البحرية الدولية عنايتها الدقيقة. فبعد إنشاء فريق الخبراء الحكومي الدولي المشترك المعني بالامتيازات والرهون البحرية والمواضيع المتصلة بها، حضر مراقب عن اللجنة البحرية الدولية كل دورات الفريق وأمكن للجنة عن طريق مراقبها أن

تقدم كل ما بوسعها من تعاون ومساعدة في إعداد المشروع الذي أصبح اتفاقية عام ١٩٩٣ بشأن الامتيازات والرهون البحرية وفي إعداد مشاريع مواد اتفاقية بشأن حجز السفن.

١٢٨- وتود اللجنة الآن أن تقدم تعاونها ومساعدتها في المرحلة الأخيرة من العمل، مثلما فعلت في اتفاقية الامتيازات والرهون البحرية لعام ١٩٩٣، وتقدم لهذا الغرض إلى المؤتمر الدبلوماسي التعليقات التالية على مشاريع المواد.

١٢٩- وتنقسم التعليقات إلى قسمين: فيتناول الجزء الأول التعليقات على النقاط الموضوعية في حين ترد في الجزء الثاني تعليقات على نقاط الصياغة.

أولا - النقاط الموضوعية

المادة ١ - التعاريف

الفقرة ١

الديباجة

هل تكون قائمة الادعاءات البحرية قائمة غير حصرية أم مغلقة

١٣٠- يقترح أن يكون الحل الأفضل هو اعتماد قائمة غير حصرية. وينبع مصدر القائمة المغلقة من المادة ٢٢ من قانون المحكمة القضائية العليا (الموحد) المملكة المتحدة لعام ١٩٢٥، وبموجبها مُنحت الولاية البحرية فيما يتعلق بالادعاءات الواردة فيها فقط. ورغم أن هناك، وفقاً لمشاريع القواعد صلة بين حق الحجز وبين الولاية القضائية، ولأن محاكم الدولة التي يتم فيها الحجز لها ولاية على موضوع الدعوى (المادة ٧)، فإن الغرض الأساسي من القواعد الموحدة هو تنظيم حق المدعي في الحصول على ضمان لادعائه. إن الحل التوفيقى الذي تم التوصل إليه بين نهج القانون العام، الذي يقيد حق الحجز، ونهج القانون المدني الذي يسمح بحجز أي أصول للمدين كضمان لأي ادعاء، يتألف - ويجب أن يتألف حتى مستقبلاً - من قصر حق حجز سفينة ما على ادعاءات ذات طبيعة بحرية لكن ليس على ادعاءات بحرية معينة فقط. إن القائمة المغلقة، مهما أعدت بعناية، قد لا تكون كاملة أو قد لا تظل كاملة. ويوضح هذه النقطة الاضافات التي أدخلت بالفعل على القائمة الواردة في المادة ١(١) من اتفاقية عام ١٩٥٢.

هل ينبغي أن يكون التسجيل شرطاً للرهون والرهون غير الحيازية والأعباء

١٣١- بالنظر إلى أن التسجيل، وفقاً لاتفاقية الامتيازات والرهون البحرية لعام ١٩٩٣ (فضلاً عن الاتفاقيات السابقة) هو شرط للاعتراف بالرهون والرهون غير الحيازية والأعباء وإعمالها، يقترح تطبيق الأمر نفسه على حق الحجز. وفي حالة قبول هذا الاقتراح، ينبغي تعديل الديباجة كما يلي:

(١) "الادعاء البحري" هو أي ادعاء يتعلق بملكية أية سفينة أو بنائها أو حيازتها أو إدارتها أو تشغيلها أو الاتجار بها أو أي ادعاء ينشأ عن ذلك، أو يتعلق برهن أو رهن غير حيازي أو عبء مسجل مماثل لهما في طبيعته على أية سفينة أو ينشأ عن ذلك، مثل أي ادعاء فيما يتعلق بما يلي:

١٣٢- وتوجد فئة من الادعاءات يمكن اعتبارها ذات طبيعة بحرية لكنها ليست مشمولة بالفاصلة المذكورة في القائمة. وهذه ادعاءات تنشأ عن عقود لتمويل بناء سفينة أو إصلاحها أو شرائها. أما مسألة هل هذه الادعاءات هي فعلاً ذات طبيعة بحرية أم لا فتطرح للمناقشة.

١٣٣- الادعاءات البحرية الفردية

(د) يبدو أن عبارتي "تفادي أو محاولة تفادي" و"التدابير الوقائية أو العمليات المشابهة" تكرران المفهوم ذاته مرتين. ففي كل من الاتفاقية الدولية بشأن المسؤولية المدنية عن التلوث النفطي لعام ١٩٦٩ والاتفاقية المتعلقة بالمواد الخطرة والضارة لعام ١٩٩٦، يتم تعريف "التدابير الوقائية" بأنها "تدابير معقولة تتخذ لمنع أو تقليل الضرر. ويقترح إمكانية استخدام هذا التعريف هنا ومن ثم تكون الإشارة إلى "العمليات المشابهة" غير لازمة.

إن عبارة "أو الخسائر التي تكبدها أو يحتمل أن تكبدها أطراف ثالثة" تعطي الانطباع بأن الخسائر المشار إليها هي فئة جديدة من الادعاءات البحرية، لا تتصل بـ "تفادي أو محاولة تفادي الضرر إمن خطر محقق"، إلخ. وفضلاً عن ذلك، فليس واضحاً السبب في استخدام تعبير "أطراف ثالثة". ربما ينظر المؤتمر في النص التالي:

"تكلفة التدابير التي يتخذها أي شخص لمنع أو للتقليل إلى أدنى حد من ضرر يشمل الضرر البيئي، [سواء] [حين] ينشأ هذا الادعاء عن أي اتفاقية دولية [،] أو أي تشريع أو اتفاق، بما في ذلك الخسائر المتكبدة [،] أو يرجح تكبدها بصدد هذه التدابير".

إن استخدام كلمة "سواء" بدلاً من عبارة "سواء أكانت أم لم تكن" يفيد بأن الادعاء الناشئ عن اتفاقية دولية أو أي تشريع يسن أو اتفاق هو وحده الذي يدخل في نطاق هذه الفئة من الادعاءات.

وإذا كان الأمر كذلك، يبدو أنه لا يوجد سبب لاستخدام كلمة "سواء". وربما كانت كلمة "حين" في هذه الحالة هي الأفضل. ويمكن حذف الفاصلة بعد عبارة "اتفاقية دولية" والفاصلة بعد عبارة "الخسائر المتكبدة".

(م) في اتفاقية الامتيازات والرهون البحرية لعام ١٩٩٣، يشار (في الفقرة ١ من المادة ٧) إلى ادعاءات متعهد إصلاح السفن لإصلاح السفينة "بما في ذلك إعادة بنائها". ولأن التحويل وإعادة البناء ليسا أمراً واحداً، يقترح من المناسب استخدام المصطلحين.

وعليه يمكن تعديل هذه الفقرة الفرعية كما يلي:

(م) بناء أو اصلاح أو تحويل أو اعادة بناء أو تجهيز السفينة؛

(ن) ليس واضحاً السبب في أنه لم تعد هناك اشارة إلى "أعباء الرصيف". وربما تدرج أعباء الرصيف في الفقرة الفرعية (ل) في إطار "الخدمات"، لكن إذا كان هناك أي شك في هذا الشأن، فمن المستصوب إدراج عبارة "بما في ذلك أعباء الرصيف".

(س) لا يبدو أن هناك أي سبب لكي تدرج فقط في فئة الادعاءات البحرية اشتراكات التأمين الاجتماعي المستحقة الدفع لصالح ربان السفينة وضباطها وسائر العاملين عليها حين تدخل كل ادعاءات أقساط التأمين بشأن سفينة ما في فئات الادعاءات البحرية. وفي حالة قبول هذه الملاحظة، يمكن النظر في النص التالي:

الأجور وغيرها من المبالغ المستحقة أو القابلة للدفع لربان السفينة وضباطها وسائر العاملين عليها فيما يتعلق بعملهم على متنها، بما في ذلك، لكن دون أن يقتصر على، تكاليف العودة إلى الوطن واشتراكات التأمين الاجتماعي.

(ع) يقترح حذف النص الحالي والاستعاضة عنه بما يلي: "المدفوعات المنفذة بصدد السفينة". والواقع أنه لا يبدو من اللازم الاشارة إلى الأشخاص الذين يحصلون على مدفوعات.

(ف) للأسباب المذكورة بصدد الديباجة، ينبغي حذف كلمتي "القابل للتسجيل" بعد كلمة "عبء" ليكون نص الفقرة الفرعية (ش) كما يلي:

رهن مسجل أو رهن غير حيازي مسجل أو عبء مسجل مماثل لهما في طبيعته مطبق على السفينة.

الفقرة ٢

١٣٤- في حين يستخدم النص الانكليزي عبارة "تقييد لتنقلها"، يستخدم النص الفرنسي عبارة "départ d'un navire". ويبدو من الأفضل استخدام "départ"، وفي حالة الاتفاق على ذلك، يمكن الاستعاضة عن "تنقلها" بكلمة "رحيلها".

المادة ٢- سلطات الحجز

تعليق عام - متى يجوز الحجز

١٣٥- ليس واضحاً من الصيغة الحالية للمادة ما إذا كان المقصود هو أن مجرد تقديم الادعاء ينبغي أن يكون كافياً للحصول على أمر بالحجز. وليس واضحاً كذلك ما إذا كان يتعين على المدعي أن يثبت حاجته، إلى ضمان، كأن يثبت على سبيل المثال أن الظروف المالية للمدين تبعث على الشك بصدد إنفاذ الحكم في المستقبل. فقد فسّرت أحكام اتفاقية عام ١٩٥٢ في هذا الشأن تفسيرات مختلفة في الولايات القضائية

المختلفة ويُقترح أن تترك جميع هذه المسائل لقانون البلد الذي تقام فيه الدعوى وأن يشار، إيضاحاً لهذا الأمر، إلى الظروف التي يجوز فيها الحصول على الحجز. ويمكن أن تعاد صياغة الفقرة على النحو التالي:

رهنأُ بمراعاة أحكام هذه الاتفاقية، يحدد قانون الدولة التي يُطلب فيها حجز السفينة أو الإفراج عنها الظروف التي يجوز فيها الحصول على حجز السفينة أو الإفراج عنها والإجراءات المتعلقة بذلك.

الفقرة ٣- الحجز على سفينة وهي على أهبة الإبحار أو هي مبحرة

١٣٦- بالنظر إلى التعليقات التي أُبدت خلال دورات فريق الخبراء الحكومي الدولي المشترك المعني بالامتيازات والرهون البحرية والمواضيع المتصلة بها، يُقترح بأن تحذف هذه الفقرة وأن يترك لقانون البلد الذي تُقام فيه الدعوى البت بجواز الحجز على سفينة وهي على أهبة الإبحار أو هي مبحرة.

المادة ٣- ممارسة حق الحجز

الفقرة ١

١٣٧- يُقترح أن يعاد النظر في الترتيب الذي أُدرجت به أحكام المادة ٣ في مشروع لشبونة وفي مشاريع المواد الحالية. فالواقع أن القاعدة العامة لشروط حجز السفينة هي تلك المنصوص عليها في الفقرة الحالية ١(هـ)١. ويُعتقد أنه سيكون من الأوضح لو أُدرجت القاعدة العامة أولاً، على أن تعقبها القواعد الحالية المنصوص عليها في الفقرات الفرعية (هـ)٢، (ج) و(د)، ثم الأحكام الخاصة المتعلقة بالادعاءات المضمونة بالامتيازات البحرية.

١٣٨- ولقد تم إدراج اتفاقية الامتيازات والرهون البحرية لعام ١٩٩٣ في الفقرة الفرعية (أ) بغية تجنب الإشارة إلى هذه الاتفاقية. واقترح في وقت لاحق، خلال دورات فريق الخبراء الحكومي الدولي المشترك، أن تضاف إشارة أيضاً إلى الامتيازات البحرية المعترف بها بموجب قانون الدولة التي يطلب فيها الحجز. ومن المعتقد أن هذا الاقتراح سليم ذلك لأن الإشارة إلى هذه الامتيازات ستيسّر إلى حد بعيد التصديق على الاتفاقية من جانب الدول التي لا تعتزم أن تصبح أطرافاً في اتفاقية الامتيازات والرهون البحرية.

١٣٩- وإذا كان المؤتمر سيقبل الاقتراح المذكور أعلاه، فإن إعادة إدراج اتفاقية الامتيازات والرهون البحرية لعام ١٩٩٣ في الفقرة الفرعية (أ) ستصبح غير ضرورية لأن من الواضح أن مثل هذه الامتيازات ستكون معترفاً بها بموجب قانون الدولة التي يُطلب فيها الحجز إذا كانت هذه الدولة طرفاً في الاتفاقية.

١٤٠- ويمكن بالتالي تخفيف ثقل الفقرة (١) من المادة ٣ بإعادة صياغتها كما يلي:

(١) يجوز حجز أي سفينة تكون محل ادعاء بحري في الحالات التالية:

- ١٠ إذا كان الشخص الذي كان يملك السفينة وقت نشوء الإيداع البحري يتحمل تبعه الإيداع وكان مالكا للسفينة عند تطبيق الحجز؛ أو
- ١١ إذا كان مستأجر السفينة عارية وقت نشوء الإيداع البحري يتحمل تبعه الإيداع وكان مستأجر السفينة عارية أو مالك السفينة عند تنفيذ الحجز؛ أو
- ١٢ إذا كان الإيداع يستند إلى رهن مسجل أو رهن غير حيازي مسجل أو عبء مسجل مماثل لهما في طبيعته؛ أو
- ١٣ إذا كان الإيداع متصلاً بملكية السفينة أو حيازتها؛ أو
- ١٤ إذا كان الإيداع في مواجهة مالك السفينة أو مستأجر السفينة عارية أو مديرها أو متعهدها وكان مضموناً بامتياز بحري معترف به بموجب قانون الدولة التي يطلب فيها الحجز.

١٥- ومن الضروري إبداء التعليقات التالية:

- (١) عدلت الفقرة ٢١ (وهي حالياً الفقرة ١(هـ)٢) بإضافة العبارة "وقت نشوء الإيداع البحري"، كما يرد ذلك في الفقرة ١١.
- (٢) بما أنه يشار في المادة ٢١(ش) إلى الرهونات المسجلة والرهونات غير الحيازية المسجلة والأعباء المسجلة، فإن هذه الإشارة تصبح أكثر ضرورة في إطار هذه المادة ٢٣(أ) حيث إن ضمان الإيداع برهن أو رهن غير حيازي أو عبء ما يمكن صاحب الضمان من حجز السفينة حتى وإن لم يكن المدين يملكها.
- (٣) ذكر بشكل واضح خلال جلسات فريق الخبراء الحكومي الدولي المشترك أن الإشارة إلى قانون الدولة التي يطلب فيها الحجز تشتمل على القواعد المتعلقة بتنازع القوانين والمعمول بها في هذه الدولة.

الفقرة ٢- الحق في حجز سفن أخرى

١٦- تنشأ مشكلتان فيما يتعلق بهذه الفقرة، وهما: (أ) ما إذا كان يجوز أيضاً أن يُمنح الحق في حجز سفن أخرى عندما يكون الشخص الذي يتحمل تبعه الإيداع هو مستأجر السفينة عارية، أو بعقد زمني، أو بعقد إيجار للرحلة الذي نشأ بصدد أي منها الإيداع البحري، و(ب) ما إذا كان مالك هذه السفينة (أو السفن) الأخرى لا يعدو كونه المالك المسجل فقط أو ما إذا كان من الجائز اختراق ستار الشراكة.

(أ) إن الحق في حجز السفن التي يملكها مستأجر السفينة عارية، أو بعقد إيجار زمني، أو بعقد إيجار للرحلة، كضمان للإيداعات التي نشأت بصدد السفينة المستأجرة، هو الوسيلة الوحيدة المتاحة للمدعي

للحصول على ضمان حيث إنه قد لا يستطيع - ما عدا في حالة مستأجر السفينة عارية ولكن ضمن الحدود المبينة في الفقرة ٣ التالية فقط - حجز السفينة التي نشأ الإذعاء بصدها.

ولذلك يَرتأى الإبقاء على نص الفقرة الفرعية (ب) وحذف القوسين المعقوفين.

(ب) تنص المادة ٣(٢) من اتفاقية عام ١٩٥٢ على أن السفن تعتبر مندرجة ضمن نفس الملكية عندما تكون جميع الأسهم فيها مملوكة لنفس الشخص أو الأشخاص. وقد اعتبر في بعض الأحيان أن هذا النص لا يجيز اختراق ستار الشراكة. وبصورة خاصة، فإن القرارات الفرنسية المؤيدة لحجز السفينة التي تملكها شركة مختلفة، عندما يتولى نفس الشخص أو الأشخاص إدارة وتشغيل هذه الشركة والشركة التي تملك السفينة التي نشأ الإذعاء البحري بصدها، قد اعتبرت مخلة بالمادة ٣(٢).

ولم يرد هذا النص في مشروع لشبونة ولا في مشاريع المواد هذه. غير أنه يمكن تفسير المادة ٣(٢) من مشاريع المواد بطريقة من شأنها أن تحد من الحق في الحجز وأن تحظر اختراق ستار الشراكة.

وإذا كان المؤتمر يوافق على أن تترك معالجة هذه المشكلة للقانون الوطني ويرى أنه يمكن تفسير المادة ٣(٢) حسبما أُشير إليه أعلاه، فسيكون من المستصوب إجراء تعديل بغرض استبعاد إمكانية وجود مثل هذا التفسير.

وفي هذه الحالة، يمكن النظر في إضافة الجملة التالية بعد الفقرتين الفرعيتين (أ) و(ب):

يُفصل في مسألة ما إذا كانت السفينة مملوكة للشخص الذي يتحمل تبعة الإذعاء البحري وذلك وفقاً للقانون الوطني للدولة التي يُطلب فيها الحجز

المادة ٤- رفع الحجز

١٤٣- انتقد وفد المملكة المتحدة النص الذي أُضيف في مشروع لشبونة والذي لا يجوز بمقتضاه لمبلغ الضمان أن يتجاوز قيمة السفينة، باعتبار أن النص قد يتعارض مع اتفاقية تحديد المسؤولية المطبقة (والتي لها أسبقية التطبيق، عملاً بالمادة ٨(٦)، على اتفاقية الحجز الجديدة). حيث إن المبلغ المحدد كثيراً ما قد يتجاوز قيمة السفينة. ويرجح أن يكون هذا التعليق مستنداً إلى نص المادة ٣(٢) من اتفاقية عام ١٩٧٦ الذي بمقتضاه يجوز (بل، في بعض الحالات، يتوجب) رفع الحجز، بعد إنشاء صندوق الضمان المحدود، عن أية سفينة تابعة للشخص الذي أنشئ الصندوق باسمه وتكون قد احتجزت بسبب إدعاء يقدم في مواجهة الصندوق وعلى أثر تعليق المملكة المتحدة، تم وضع العبارة "ألا يتجاوز قيمة السفينة" بين قوسين معقوفتين.

١٤٤- غير أنه يبدو أنه قد أُسيء تصوّر السبب المقدم لحذف هذه العبارة. فالواقع أنه لا توجد أية صلة على الإطلاق بين السبب الذي من أجله ينبغي رفع الحجز عن سفينة ما عندما يقدم ضمان بمبلغ مساوٍ لقيمة السفينة والسبب الذي من أجله لا يجوز حجز السفينة بعد إنشاء صندوق الضمان المحدود.

١٤٥- ففي الحالة الأولى، تحجز السفينة كضمان لإدعاء الحاجز وإذا ما تم إنفاذ الضمان، فإن المبلغ الذي يستطيع الحاجز الحصول عليه لا يمكن أن يتجاوز قيمة السفينة. ويستتبع ذلك أنه ينبغي أن يكون لمالك السفينة الحق في الاستعاضة عن السفينة بضمان آخر ذي قيمة مساوية.

١٤٦- وفي حالة إنشاء صندوق الضمان المحدود، لا يكون رفع الحجز عن السفينة نتيجة لتقديم ضمان لإدعاء الحاجز، بل نتيجة لمنع المدعين من تنفيذ مطالباتهم بأصول مدينهم، عدا عن صندوق الضمان المحدود. وإذا توصل مالك السفينة إلى رفع الحجز عن السفينة بتقديم الضمان، مهما كان مقداره، فقد يظل موضع إجراءات الملاحقة من جانب مدعين آخرين بصدد إدعاءات ناشئة عن نفس الحادث أو الواقعة ويتوجب عليه، من أجل الحيلولة دون اتخاذ إجراءات فردية ضد سفنه وأصوله الأخرى، أن يباشر الإجراءات القضائية لحصر المسؤولية وأن ينشئ صندوقاً للضمان المحدود. ولا يجوز الإفراج عن الضمان في الحالات المبينة في المادة ١١ من اتفاقية تحديد المسؤولية إلا بعد إنشاء هذا الصندوق.

١٤٧- ولذلك فإن ضمان رفع الحجز عن السفينة وصندوق الضمان المحدود هما مسألتان منفصلتان وتصلتان بمصالح مختلفة.

المادة ٥ - حق تكرار الحجز والحجز المتعدد

الفقرة ١

١٤٨- إن الحالة التي يُقدَّم فيها الضمان لمنع الحجز ينبغي أن تذكر في ديباجة هذه الفقرة مثلما هي مذكورة في المادة ٧(١). ويمكن، بالتالي، تعديل نص الديباجة كما يلي:

(١) حين يكون قد سبق أن احتجزت سفينة في أي دولة لضمان ادعاء بحري أو سبق أن قُدم ضمان لمنع تنفيذ الحجز على السفينة أو للحصول على رفع الحجز عنها، فإنه لا يجوز بعد ذلك حجز تلك السفينة ثانية أو حجزها بسبب ذات الادعاء البحري إلا في الحالات التالية:

الفقرة ٢

١٤٩- ينبغي، من أجل إيضاح أن هذه الفقرة تُنظِّم حالات الحجز المتعدد، أن تسبق النص الحالي ديباجة مماثلة لتلك الواردة في الفقرة (١). وعلاوة على ذلك، ينبغي أن تُذكر الحالة التي تكون فيها السفينة قد حجزت وما تزال قيد الحجز في الوقت الذي يُطلب فيه حجز سفينة أخرى. ويمكن لهذا الغرض إعادة صياغة هذه الفقرة كما يلي:

(٢) حين يكون قد سبق أن احتجزت سفينة في أي دولة لضمان ادعاء بحري أو سبق أن قُدم ضمان لمنع تنفيذ الحجز على السفينة أو للحصول على رفع الحجز عنها، فإنه لا يجوز حجز أي سفينة أخرى قد تكون من ناحية أخرى موضع حجز بسبب ذات الادعاء البحري إلا في الحالات التالية:

(أ) إذا لم يُقدم ضمان للحصول على رفع الحجز عن السفينة الأولى، أو إذا كانت قيمة السفينة أقل من مبلغ الادعاء؛ أو

(ب) عدم كفاية طبيعة أو مقدار الضمان الذي سبق الحصول عليه فيما يتعلق بذات الادعاء؛ أو

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

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

١٥٠- ترد في عنوان المادة ٦ إشارة إلى مالك السفينة ومستأجر السفينة عارية. وبالتالي يبدو أن القصد ينصرف إلى اعتبار مالك السفينة ومستأجر السفينة عارية الشخصين اللذين يمكن أن يوفر الضمان لمصلحتيهما حتى وإن لم ترد إشارة إلى مستأجر السفينة عارية في نص هذه المادة. غير أن بعض الولايات القضائية تعتبر أن "أشخاصاً غير مستأجر السفينة عارية يحق لهم الحصول على الحماية كمستأجر السفينة بعقد إيجار زمني، على سبيل المثال. ولذلك يُقترح أن يُستعاض عن العنوان الحالي بعنوان أعم من قبيل: "المسؤولية عن الحجز غير المشروع" أو "المسؤولية عن الحجز غير المشروع أو بدون مبرر" إذا ما أُنقِيت العبارة "أو بدون مبرر" في الفقرتين (أ) و (أ)٢.

الفقرة ١

١٥١- لقد وضعت العبارة "أو بدون مبرر" في الفقرة (١)(أ) وكذلك في الفقرة (أ)٢ بين قوسين معقوفتين وذلك بسبب اعتراضات مفادها أن ورود العبارة في إطار الفقرة الفرعية (أ) من شأنه أن يُمْكِن المحاكم من فرض ضمان على المدعي وبأن ورودها في إطار الفقرة (أ)٢ من شأنه أن يُمْكِن المحاكم من تحديد مسؤوليته في حالات ذات طبيعة ليست محددة بشكل واضح.

١٥٢- ويعتقد أن هناك حالات لا تندرج ضمن مفهوم الحجز غير المشروع ولكنها رغم ذلك تبرر فرض الضمان وتقييم الأضرار المقررة. وهذا ينطبق، مثلاً، على الحالة التي لا يُحتمل أن يكون فيها شك في ملء المالك أو عندما لا يكون الحجز مطلوباً من أجل الحيلولة دون إسقاط امتياز بحري.

١٥٣- ويتعيّن استرعاء الإنتباه إلى أن للمحاكم على أية حال حرية تامة بصدد فرض الضمان وتقرير الأضرار ذلك أن الحالتين المذكورتين في (أ) و(ب) مسبوقتان بعبارة "وهذا يشمل ولكن لا يقتصر على الخسارة أو الضرر الذي يلحق كنتيجة ل".

الفقرة ٢

١٥٤- إن الملاحظة التي أُبديت خلال الدورة التاسعة لفريق الخبراء الحكومي الدولي المشترك بأنه ينبغي أيضاً أن ترد في الفقرة ٢ من المادة ٦ إشارة إلى الحالة التي يُقدم فيها الضمان للحيلولة دون الحجز، هي ملاحظة صحيحة. والواقع أنه يمكن أن تقع خسارة أيضاً في حالة ما إذا كان مبلغ الضمان مضطراً.

١٥٥- ولذلك يمكن تعديل هذه الفقرة كما يلي:

(٢) تكون لمحاكم الدولة التي يُنفذ فيها الحجز أو يقدم فيها الضمان للحيلولة دون الحجز الولاية لتحديد مدى مسؤولية المدعي، إن وجدت، إزاء خسارة أو ضرر ناجم عنها، وهذا يشمل ولكنه لا يقتصر على الخسارة أو الضرر المترتب عملاً يلي:

(أ) الحجز غير المشروع أو بدون مبرر؛ أو

(ب) المبالغة في الضمان المطلوب والمحصّل.

المادة ٧ - الولاية القضائية على أساس موضوع الدعوى

١٥٦- قد لا يفهم مدلول عبارة "الأصول القانونية المرعية" الواردة في الفقرة (٥) متهماً واضحاً في بعض الولايات القضائية ولذلك يقترح استخدام نفس التعبير الوارد في المادة ١٠(١) من الاتفاقية الدولية الخاصة بالمسؤولية المدنية عن الضرر الناجم عن التلوث بالنفط لعام ١٩٦٩، وهو: "توجيه إخطار معقول وإتاحة فرصة عادلة لعرض قضيته". وينبغي بالتالي تعديل الفقرة ٥ كما يلي:

إذا اتخذت إجراءات رفع الدعوى في غضون الفترة الزمنية المأمور بها وفقاً للفقرة (٣) من هذه المادة، أو إذا ما اتخذت إجراءات رفع الدعوى أمام محكمة مختصة أو هيئة تحكيم في دولة أخرى بدون وجود مثل هذا الأمر، يتعين عندئذ، إلا إذا كان المدعى عليه لم يخطر إخطاراً معقولاً بمثل هذه الإجراءات ولم يعط فرصة معقولة لعرض قضيته، الاعتراف بأي قرار نهائي يصدر بشأن تلك الدعوى وإنفاذه فيما يتعلق بالسفينة المحجوزة أو الضمان المقدم للحيلولة دون حجز السفينة أو لرفع الحجز عنها.

المادة ٨ - الانطباق

الفقرة ١

١٥٧- يتعيّن النظر في مسألة، ما إذا كان من المستصوب إعادة إقرار المبدأ الذي يقضي بأنه يجوز أيضاً حجز السفن التي ترفع علم دولة غير طرف بسبب أي ادعاء، سواء أكان بحرياً أم غير بحري، إذا كان قانون الدولة الطرف يجيز حجزها.

١٥٨- وتنص المادة ٨(٢) من اتفاقية الحجز لعام ١٩٥٢ على أنه يجوز حجز سفينة ترفع علم دولة غير متعاقدة في الولاية القضائية لأي دولة متعاقدة فيما يتعلق بأي من الادعاءات البحرية المنصوص عليها في المادة ١ أو فيما يتعلق بأي ادعاء آخر يجيز قانون الدولة المتعاقدة الحجز على أساسه. ولما كان من غير الواضح ما إذا كان ذلك يعني أن الاتفاقية برمتها تنطبق على السفن التي ترفع علم الدولة غير المتعاقدة، شريطة أن تكون هذه السفن عرضة للحجز أيضاً فيما يتعلق بادعاءات يجيز قانون الدولة التي تقام فيها الدعوى الحجز على أساسها، فقد نصت المادة ٨(١) من مشروع لشبونة بصورة عامة على أن الاتفاقية

تنطبق على أية سفينة بحرية سواء أكانت هذه السفينة ترفع أم لا ترفع علم دولة طرف، وقد اعتمد فريق الخبراء الحكومي الدولي المشترك هذا النص.

١٥٩- وإذا كان المؤتمر سيقدر بأن المساواة التامة في المعاملة بين السفن التي ترفع علم الدول الأطراف والسفن التي ترفع علم الدول غير الأطراف ليست هي الحل الصحيح، ذلك لأنها قد تزيل الحافز على التصديق، فإنه يمكن إعادة إقرار نص المادة ٨(٢) من اتفاقية الحجز وتعديل المادة ٨(١) من مشاريع المواد كما يلي:

(١) تنطبق هذه الاتفاقية:

(أ) على أية سفينة بحرية ضمن ولاية أية دولة طرف وترفع علم دولة طرف؛ و

(ب) على أية سفينة بحرية ضمن ولاية دولة طرف وترفع علم دولة غير طرف، باستثناء أنه على الرغم مما تنص عليه الفقرة ٢ من المادة ٢، فإن أي سفينة من هذا القبيل يجوز حجزها بسبب أي ادعاء، بالإضافة إلى تلك الادعاءات المدرجة في المادة ١(١)، التي يجيز قانون هذه الدولة الطرف الحجز على أساسها.

وإذا اعتمد هذا التعديل، فإن المادة ٩ تصبح غير ضرورية.

الفقرة ٣

١٦٠- ليس لنص هذه الفقرة صلة بتطبيق الاتفاقية ويقترح أن ينقل إلى مادة منفصلة.

ثانيا - نقاط تتعلق بالصياغة

المادة ٢

الفقرة ١

١٦١- لا يبدو أن ثمة حاجة لعبارة "عن طريق أو تحت" (سلطة) ويقترح أن تحذف عبارة "عن طريق أو" فيصبح النص كالآتي: "..... إلا تحت سلطة"

المواد ٢(٤) و٣(١)(ب)، و٣(١)(هـ) و'١' و'٢' و٢ و٣(٣) و٦(٢) و(٣) و٧(١) و(٢) و(٣) و(٦)

١٦٢- استعملت كلمة "ينفذ" أو "يوقع" أو "يطبق" فيما يتعلق بالحجز في المادة ٢(٤) وفي المادة ٣(١)(هـ) و'١' و'٢' و(٢) وفي المادة ٦(٢) و(٣). واستعملت كلمة "ينفذ" في المادة ٧(١) و(٢) و(٣) و(٦). ويقترح أن تستعمل الكلمة ذاتها في النص بأكمله.

١٦٣- وبالمثل، استعملت عبارة "تقديم الطلب" في هذه الفقرة، بينما استعملت كلمة "طلب" في المادة ٣(١)(ب) وفي المادة ٣(٣). وفي هذه الحالة أيضاً، ينبغي استعمال الكلمة ذاتها في النص بأكمله.

المادة ٣

الفقرة ٣

١٦٤- يبدو أن عبارة "قضايا" أو "جبرياً" (التي تعقب عبارة "بيعها ببيعاً") تكرر المفهوم ذاته مرتين. ويُقترح حذف عبارة "بيعاً قضايا" أو.

المادة ٦

الفقرتان ١ و ٢

١٦٥- ثمة اختلاف في صيغة الفقرتين (١) و(٢). ففي الواقع أن العبارة المستعملة في الفقرة (١) هي ".... الذي يلحق بالمدعى عليه كنتيجة لما يلي"، في حين أن العبارة المستعملة في الفقرة (٢) هي ".... المترتب عملاً يلي". ويرتأى أنه من الأفضل استعمال الصيغة الأخيرة.

١٦٦- ولذلك يمكن تعديل الفقرة (١) كما يلي:

(١) يجوز للمحكمة، كشرط لحجز سفينة ما أو السماح بمواصلة الحجز الذي سبق تنفيذه، أن تفرض على المدعي الذي يسعى إلى حجز السفينة أو الذي حصل على حجز السفينة، الالتزام بتوفير ضمان من نوع وبمقدار وبشروط تحددها تلك المحكمة، إزاء أي خسارة قد تنجم كنتيجة للحجز ويتبين أن المدعي هو الذي يتحمل المسؤولية بشأنها، وهذا يشمل ولكن لا يقتصر على الخسارة أو الضرر الذي قد يترتب عما يلي:

١٦٧- إن هذه الصيغة تؤدي إلى تجنب الحاجة إلى تحديد الشخص الذي تكبد الخسارة. ولا يبدو في الواقع أن تعبير "المدعى عليه" هو التعبير الملائم في هذا السياق. فالمدعى عليه هو الشخص الذي يباشر المدعي في مواجهته إجراءات رفع الدعوى والذي من المرجح ألا تكون إجراءات النظر في موضوع الدعوى المرفوعة ضده قد بوشرت في الوقت الذي يجوز فيه الأمر بتقديم ضمان الأضرار. وعلاوة على ذلك، فإن ثمة أشخاصاً آخرين غير "المدعى عليه" يحق لهم الحماية بمقتضى المادة ٦.

المادة ٨

١٦٨- ربما يكون من الأفضل الاستعاضة عن العنوان بعنوان آخر هو: "نطاق الانطباق".

الرابطة الدولية لمموني السفن

[الأصل: بالانكليزية]

١٦٩- يشكل المؤتمر الدبلوماسي المزمع عقده في آذار/مارس المقبل للنظر في مقترحات لتنقيح اتفاقية الحجز على السفن البحرية لعام ١٩٥٢ تنويجاً لعمل قام به على مدى أعوام عديدة فريق خبراء الأونكتاد/المنظمة البحرية الدولية المشترك، وهو عمل يشمل صياغة اتفاقية الامتيازات والرهون البحرية لعام ١٩٩٣ التي لم تلق تأييداً ولم يصدق عليها بعد انقضاء خمسة أعوام سوى أربع دول.

١٧٠- ويخشى في ظل هذه الظروف، إذا لم يتم المؤتمر بإعادة النظر في بعض مقترحات فريق الخبراء الحكومي الدولي المشترك وتعديلها، أن تظهر تناقضات والتباسات بشأن اتفاقية قائمة تحظى بقبول الدول البحرية على نطاق واسع. ومما يدعو إلى بالغ القلق، بصورة خاصة، هو إدراج الاشتراط في المادة ٣ من الاتفاقية المنقحة بأنه يتعين من أجل الحجز على سفينة ما أن يكون للمدعي الحق في امتياز بحري، ما لم يكن المالك في وقت الحجز هو المالك في وقت الادعاء.

١٧١- والواقع أن "قانون النسبة" في اتفاقية حجز السفن البحرية لعام ١٩٥٢ مستمد من الحقوق العامة للدائن التي تجيز له أن يحجز أملاك المدين إذا ما عجز عن سداد دينه وفقاً للشروط المتفق عليها. وينطبق "قانون النسبة" هذا في جميع فروع الحق في الحجز كما أنه معترف به في اتفاقية الحجز التي تمنح أي مدع بحري الحق في الحجز إلى حين السداد الكامل مقابل قيمة أصول السفينة.

١٧٢- وقد بذلت في صياغة اتفاقية الامتيازات والرهون البحرية لعام ١٩٩٣ محاولة لمنح حق مختلف اختلافاتاً تاماً بشأن استرداد المبالغ المستحقة. فقد اعترفت الاتفاقية بأنه عندما لا تتوفر للمدين أموال كافية للوفاء بمسؤولياته، فمن الضروري تأمين الحماية للدائنين الرئيسيين وأنه يتعين بالتالي أن يكون هناك نظام متفق عليه لترتيب الامتيازات عندما تباع سفينة ما "في إطار تأمين الضمان" عن طريق المحاكم، وينفذ هذا النظام بمنح حق في امتياز بحري وبإعطاء أولوية لهذا الحق.

١٧٣- وتنشأ، نتيجة لذلك، حالة ذات شقين هما المبدأ العام الذي يقتضي توفير ما يحتاج إليه المورد من حماية لقيمة أصول السفينة من جهة، والامتياز الممنوح لأصحاب الامتيازات البحرية من جهة ثانية.

١٧٤- وتبرز هذه الشائبة على أوضح وجه في التعديلات المقترحة للمادة ٣ من اتفاقية الحجز لعام ١٩٥٢ التي تميز بين من لهم الحق في ادعاء بحري، حسبما هو محدد في المادة ١، ومن لهم الحق في امتياز بحري. وإذا ما سُمح بهذا التمييز، فستكون في ذلك شوائب تنتقص من نطاق اتفاقية دولية رئيسية.

١٧٥- ويتوقف نجاح أية اتفاقية دولية على التوافق العام في الآراء، وهو ما تحظى به اتفاقية الحجز لعام ١٩٥٢. بيد أن التعديل المقترح للمادة ٣ سيكون تمييزياً وسيسبب التباسات في القانون البحري وينطبق هذا بصورة خاصة عندما تكون الدول قد منحت امتيازات بحرية بموجب الشروط المسموح بها في إطار المادة ٦ من اتفاقية الامتيازات والرهون البحرية لعام ١٩٩٣ كما أنه يعني أن يكون للدائن الحق في الحجز في بعض البلدان وألا يكون له هذا الحق في بلدان أخرى.

١٧٦- وسيكون هذا التعديل جائراً لا سيما على المدعي الصغير الذي يحجز سفينة ما، حتى وإن لم يكن له حق في امتياز بحري، بمقتضى اتفاقية الامتيازات والرهون البحرية لعام ١٩٩٣، ثم يحد أن اسم الشركة المالكة قد تغير (وهذه ممارسة شائعة بين المالكين الذي يحاولون تجنب السداد). ويصاب هذا المدعي، نتيجة لذلك، بإحباط إزاء فقدان حقه المشروع في استرداد دينه، بل إنه قد يجد نفسه معرضاً للمخاطر بمقتضى الأحكام الجديدة للمادة ٦ من اتفاقية الحجز المنقحة المقترحة فيما يتعلق بالأضرار الناجمة عن الحجز غير المشروع، مما يضيف إلى خسارته مهانة.

١٧٧- ويذكر أنه ليس في نية المؤتمر الدبلوماسي الموافقة على هذه الحالة حيث إنه قد وعد في الجلسات العديدة التي عقدها فريق الخبراء الحكومي الدولي المشترك بأنه لن تجرى أية تغييرات جوهرية في اتفاقية الحجز لعام ١٩٥٢ وأن التنقيحات سوف تقتصر على المصطلحات لكي تستقيم مع اتفاقية الامتيازات والرهون البحرية لعام ١٩٩٣ وأن ذلك لن يتم إلا بعد التأكد من أن الاتفاقية الأخيرة تلبى بشكل واضح احتياجات الدول.

١٧٨- إن الرابطة الدولية لمموني السفن تؤكد بقوة لممثلي الدول على وجوب الوفاء بالوعد بعدم إجراء أية تعديلات جوهرية ووجوب سحب التعديلات المقترحة للمادة ٣، وترك كامل الحق في الحجز لمن لهم الحق في ادعاء بحري، دون أن يكون هناك اشتراط للحق في امتياز بحري، حسبما هو وارد في اتفاقية حجز السفن البحرية لعام ١٩٥٢.

١٧٩- وتؤكد الرابطة كذلك على أن حكم "الدخول في حيز النفاذ" الوارد في الفرع باء من المشروع المقترح يجب أن يحدد تحديداً واضحاً أن "دخوله حيز النفاذ" يتوقف على قيام العدد المطلوب من الدول بالتصديق على اتفاقية الامتيازات والرهون البحرية لعام ١٩٩٣ وعلى كون هذه الاتفاقية قد دخلت حيز النفاذ وذلك قبل القيام بتطبيق أي تنقيح لاتفاقية الحجز المنقحة لعام ١٩٥٢ في إطار القانون الدولي.

المنظمات الحكومية الدولية

اللجنة الاقتصادية لأوروبا التابعة للأمم المتحدة

[الأصل: بالانكليزية]

١٨٠- اعتمدت الحكومات الأعضاء في اللجنة الاقتصادية لأوروبا في عام ١٩٦٥ اتفاقية بشأن تسجيل سفن الملاحة الداخلية مع بروتوكولين ملحقين بها هما: البروتوكول رقم ١ المتعلق بالحقوق العينية في سفن الملاحة الداخلية؛ والبروتوكول رقم ٢ المتعلق بحجز سفن الملاحة الداخلية وبيعها قسراً E/ECE/579-E/ECE/TRANS/540، وترد رفق هذا نسخة منه). ويتناول هذان البروتوكولان، المعمول بهما حالياً، الأسئلة ذاتها التي تتناولها اتفاقية الامتيازات والرهون البحرية لعام ١٩٩٣ والمشروع الجديد للاتفاقية بشأن حجز السفن، مع أن وإن كان البروتوكولان يعنيان بمسائل مراكب الملاحة الداخلية على سبيل الحصر.

١٨١- وإننا ندرك أن من المتوقع للصك المرتقب للأمم المتحدة/المنظمة البحرية الدولية أن يطبق على السفن البحرية. فالمادة ٢(٢) من المشروع تنص، على سبيل المثال، على أنه "... لا يجوز حجز سفينة ما إلا فيما يتعلق بادعاء بحري وليس فيما يتعلق بأي ادعاء آخر".

١٨٢- وفي هذا الصدد، أعتقد أن استعمال مصطلح "مركب الملاحة الداخلية" في البروتوكول رقم ٢ للجنة الاقتصادية لأوروبا التابعة للأمم المتحدة ومصطلح "سفينة" في مشروع اتفاقية حجز السفن قد يؤدي إلى وقوع التباس، وبخاصة فيما يتعلق بما يسمى، سفن الملاحة البحرية - النهرية المختلطة.

١٨٣- ولذلك، وتجنباً لاحتلال حدوث أي تداخل بين الصكين، اقترح تكييف مشروع الاتفاقية بحيث يكون واضحاً أي النظامين واجب التطبيق في كل حالة بعينها. وإنني أعتقد أن ذلك يمكن أن يساعد الحكومات على تنفيذ الصك المقبل.

منظمة الأمم المتحدة للأغذية والزراعة

[الأصل: بالانكليزية]

١٨٤- تؤيد منظمة الأغذية والزراعة المبدأ الذي يجوز بمقتضاه حجز سفن بحرية من أجل ضمان ادعاء بحري. ومنظمة الأغذية والزراعة مهتمة بصورة خاصة بهذه الادعاءات حيث إنها تشير إلى "الأجور وغيرها من المبالغ المستحقة لربان السفينة وضباطها وسائر العاملين عليها فيما يتعلق بعملهم على متنها، بما في ذلك نفقات العودة إلى الوطن واشتراكات التأمين الاجتماعي المستحقة الدفع لصالحهم".

١٨٥- وترد في مدونة قواعد السلوك التي وضعتها منظمة الأغذية والزراعة بشأن صيد الأسماك المتسم بالمسؤولية المبادئ ومعايير السلوك الدولية الواجب مراعاتها في حفظ وإدارة وتنمية جميع مصائد الأسماك: وهي تشمل على الأحكام التالية في إطار المادة ٨ التي تعتبر ذات صلة بالاتفاقية المقترحة:

"٨-٢٨ ينبغي لدول العلم أن تشجع حصول مالكي ومستأجري سفن الصيد على غطاء تأمين. وينبغي لمالكي أو مستأجري سفن الصيد الحصول على غطاء تأمين كافٍ لحماية أطقم هذه السفن وللتعويض عن الخسارة أو الضرر الذي قد يصيب الغير ولحماية مصالحهم الذاتية.

٨-٢٩ ينبغي لدول العلم ضمان حق أفراد الطاقم في العودة إلى الوطن، مع مراعاة المبادئ المنصوص عليها في اتفاقية إعادة البحارة إلى أوطانهم (منقحة)، لعام ١٩٨٧ (الرقم ١٦٦)".

١٨٦- إن منظمة الأغذية والزراعة ترى أن الاتفاقية المقترحة ستساعد على تطبيق هذه الأحكام، وهي تؤيد مشروع المادة ١(١) بصيغته الحالية، حيث تدرج قائمة شاملة بالادعاءات البحرية.

١٨٧- وفيما يتعلق بالمادة ١(٢) من مشروع الاتفاقية، تسترعي منظمة الأغذية والزراعة الانتباه إلى المادة ٧٣ من اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار التي تشير إلى حق الدولة الساحلية في حجز السفن في إطار ممارسة حقوقها السيادية في إدارة الموارد الحية في المنطقة الاقتصادية الخالصة. وترى منظمة الأغذية

والزراعة أن عمليات الحجز هذه ينبغي أن تستبعد في إطار المادة ١(٢). ومن المهم، بصفة خاصة، ضمان عدم تقويض حقوق الدولة الساحلية في اتخاذ تدابير بمقتضى المادة ٧٣(١). وفضلاً عن ذلك تقضي المادة ٧٣(٢) بأن "يتم الافراج بسرعة عن السفن المحتجزة وطواقمها لدى تقديم كفالة معقولة أو ضمان آخر".

١٨٨- ومن المهم ضمان عدم المساس بهذا النص في الاتفاقية المقترحة. وإننا نوصي بأن يكون مشروع الاتفاقية صريحاً بشأن هذه النقطة. ولعل أفضل طريقة لضمان الأحكام بشأن عمليات الحجز الواردة في اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار والتي لم يشملها مشروع الاتفاقية هي أن تدرج مادة جديدة مفادها أنه ليس في الاتفاقية الحالية ما يمس أحكام اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار فيما يتصل بحجز السفن.

١٨٩- وإذا كان باستطاعة منظمة الأغذية والزراعة أن تقدم مساعدة بشأن اقتراح نص تحقيق هذه النقاط، فإننا سنكون سعداء لتقديم المزيد من المساعدة.

- - - - -