

Distr.
GENERAL

A/CONF.188/5
19 July 1999
ARABIC
Original: ENGLISH

المؤتمر الدبلوماسي المعني

بحجز السفن



تقرير المؤتمر الدبلوماسي المشترك بين الأمم المتحدة
والمنظمة البحرية الدولية بشأن حجز السفن

المعقود في قصر الأمم، جنيف،
في الفترة من ١ إلى ١٢ آذار/مارس ١٩٩٩

المحتويات

<u>الصفحة</u>	<u>الفصل</u>
٣	الأول - الوثيقة الختامية للمؤتمر الدبلوماسي المشترك بين الأمم المتحدة والمنظمة البحرية الدولية بشأن حجز السفن
٨	الاتفاقية الدولية بشأن حجز السفن، ١٩٩٩
٢١	الثاني - إعداد واعتماد اتفاقية بشأن حجز السفن.....
٢٧	الثالث - المسائل التنظيمية.....
	المرفق
٣١	الحضور

الفصل الأول

الوثيقة الختامية للمؤتمر الدبلوماسي المشترك بين الأمم المتحدة والمنظمة البحرية الدولية بشأن حجز السفن

- ١ - أيدت الجمعية العامة للأمم المتحدة، في قرارها ١٨٢/٥٢ المؤرخ ١٨ كانون الأول/ديسمبر ١٩٩٧، الدعوة لعقد مؤتمر دبلوماسي للنظر في اتفاقية بشأن حجز السفن واعتمادها.
- ٢ - وعقد المؤتمر الدبلوماسي المشترك بين الأمم المتحدة والمنظمة البحرية الدولية بشأن حجز السفن في جنيف من ١ إلى ١٢ آذار/مارس ١٩٩٩.
- ٣ - واشترك في المؤتمر ممثلون عن الدول التالية: الاتحاد الروسي، إثيوبيا، الأرجنتين، إسبانيا، أستراليا، إستونيا، إسرائيل، إكوادور، ألمانيا، الإمارات العربية المتحدة، إندونيسيا، أنغولا، أوروغواي، أوكرانيا، إيران (جمهورية - الإسلامية)، إيطاليا، باكستان، البرازيل، البرتغال، بلجيكا، بلغاريا، بنما، بنن، بروندي، بولندا، بيرو، بيلاروس، تايلند، تركيا، ترينيداد وتوباغو، تونس، الجزائر، جزر مارشال، جمهورية تنزانيا المتحدة، الجمهورية الدومينيكية، الجمهورية العربية السورية، جمهورية كوريا، جنوب أفريقيا، جورجيا، الدانمرك، رومانيا، سري لانكا، السلفادور، سلوفاكيا، سلوفينيا، سنغافورة، السنغال، السودان، السويد، سويسرا، شيلي، الصين، العراق، غابون، غامبيا، غانا، غينيا، فرنسا، الفلبين، فنلندا، فييت نام، قبرص، الكاميرون، كرواتيا، كندا، كوبا، كوت ديفوار، كولومبيا، كينيا، لاوس، لبنان، ليبيريا، ليتوانيا، مالطة، مدغشقر، مصر، المغرب، المكسيك، المملكة المتحدة لبريطانيا العظمى وأيرلندا الشمالية، موريتانيا، موزامبيق، موناكو، النرويج، نيجيريا، هايتي، الهند، هندوراس، هنغاريا، هولندا، الولايات المتحدة الأمريكية، اليابان، اليمن، اليونان.
- ٤ - ومثل بمراقب كل من إقليم هونغ كونغ الإداري الخاص التابع للصين وماكاو، وهما عضوان منتسبان للمنظمة البحرية الدولية.
- ٥ - ومثلت بمراقب المنظمات الحكومية الدولية التالية: منظمة العمل العربية، منظمة الوحدة الأفريقية، منظمة الدول الأمريكية، منظمة المؤتمر الإسلامي، المنظمة الحكومية الدولية للنقل الدولي بالسكك الحديدية.
- ٦ - ومثلت بمراقب المنظمات غير الحكومية التالية: الفئة العامة: غرفة التجارة الدولية، الاتحاد الدولي لنقابات العمال الحرة، الاتحاد العالمي لرابطات الأمم المتحدة؛ الفئة الخاصة: الرابطة الدولية لمموني السفن، الرابطة الدولية للموانئ والمرافئ، رابطة أمريكا اللاتينية للقانون الملاحي وقانون البحار، الغرفة الدولية للنقل البحري، اللجنة البحرية الدولية، معهد مؤجري الحاويات الدوليين، المعهد الإيبيري الأمريكي للقانون البحري، المجموعة الدولية لنوادي الحماية والتعويض، الاتحاد الدولي لصون الطبيعة والموارد الطبيعية.

٧- وانتخب المؤتمر أعضاء المكتب التالية أسماؤهم:

الرئيس: السيد زو زنجي (الصين)
نواب الرئيس: السيدة إيدا بارينوفا (الاتحاد الروسي)
السيد مارك غوتيه (كندا)
السيد ميكولا ميمسكول (أوكرانيا)
السيد محمود بهي الدين ابراهيم نصره (مصر)
السيد إيلاديو بينيالوسا (بنما)
السيد لويجي روفيلي (إيطاليا)
السيد لالشاند ك. شيري (سنغافورة)

المقرر العام: السيد والتر دي ساليثاو (البرازيل)

٨- وقد أنشأ المؤتمر لجنة رئيسية، ولجنة صياغة، ولجنة لوثائق التفويض.

اللجنة الرئيسية

الرئيس: السيد ك. ج. غومبري (النرويج)

العضوية: مفتوحة

لجنة الصياغة

الرئيس: السيد مالكولم ج. وليامز الابن (الولايات المتحدة الأمريكية)

الأعضاء الأساسيون: الاتحاد الروسي، الأرجنتين، إسبانيا، ألمانيا، بلجيكا، تركيا، تونس، الجزائر،
الدانمرك، سري لانكا، الصين، غامبيا، غانا، فرنسا، كرواتيا، كوت ديفوار،
ليتوانيا، مصر، المكسيك، المملكة المتحدة لبريطانيا العظمى وأيرلندا الشمالية،
الولايات المتحدة الأمريكية.

لجنة وثائق التفويض

الرئيس: السيدة ساما بايمان (أستراليا)

الأعضاء: الاتحاد الروسي، أستراليا، البرازيل، بنن، الصين، الفلبين، موزامبيق، هايتي، الولايات المتحدة الأمريكية.

٩- وضمت أمانة المؤتمر المسؤولين التالي ذكرهم: الأمين العام للأونكتاد، السيد روبنز ريكوبيرو؛ الأمين التنفيذي، السيد جان غورونليان، مدير شعبة الهيكل الأساسي لخدمات التنمية وكفاءة التجارة في الأونكتاد؛ نائب الأمين التنفيذي، السيدة روزالي بالكين، مديرة شعبة الشؤون القانونية والعلاقات الخارجية في المنظمة البحرية الدولية؛ السيدة مونيكا ن. مبانيفو، نائبة المدير الأقدم في المنظمة البحرية الدولية؛ السيد أوغسطين بلانكو - بازان، الموظف القانوني الأقدم في المنظمة البحرية الدولية؛ السيدة ماهين فاغفوري، رئيسة، الوحدة القانونية، بشعبة الهيكل الأساسي لخدمات التنمية وكفاءة التجارة في الأونكتاد؛ السيد كارلوس مورينو، الموظف القانوني، بشعبة الهيكل الأساسي لخدمات التنمية وكفاءة التجارة، في الأونكتاد؛ السيد إيريك كريسيبلز، الموظف القانوني الأقدم في الأونكتاد؛ السيد عوني بهنام، أمين المؤتمر، الأونكتاد؛ السيد كارما تينزنغ، نائب أمين المؤتمر، الأونكتاد.

١٠- وكانت معروضة على المؤتمر، كأساس لعمله، مشاريع مواد لاتفاقية بشأن حجز السفن^(١)، أعدها فريق الخبراء الحكومي الدولي المشترك بين الأونكتاد والمنظمة البحرية الدولية والمعني بالامتيازات والرهون البحرية والمواضيع المتصلة بها؛ وتجميع لتعليقات ومقترحات الحكومات والمنظمات الحكومية الدولية والمنظمات غير الحكومية حول مشروع اتفاقية بشأن حجز السفن^(٢). وأقر المؤتمر نظامه الداخلي^(٣) وجدول أعماله^(٤).

١١- وقام المؤتمر، استناداً إلى مداولاته كما هي مسجلة في تقريره^(٥)، بوضع نص الاتفاقية الدولية بشأن حجز السفن، ١٩٩٩.

١٢- وقد أقر المؤتمر نص الاتفاقية في ١٢ آذار/مارس ١٩٩٩. وسيفتح باب التوقيع على الاتفاقية في مقر الأمم المتحدة بنيويورك من ١ أيلول/سبتمبر ١٩٩٩ حتى وبما في ذلك ٣١ آب/أغسطس ٢٠٠٠.

(١) TD/B/IGE.1/5.

(٢) A/CONF.188/3 و Add.1 إلى Add.3.

(٣) A/CONF.188/2.

(٤) A/CONF.188/1.

(٥) A/CONF.188/5.

حرر في جنيف، في هذا اليوم الثاني عشر من آذار/مارس، سنة ألف وتسعمائة وتسعين، في أصل واحد باللغات الإسبانية، والإنكليزية، والروسية، والصينية، والعربية، والفرنسية، وتعتبر النصوص جميعها متساوية في الحجية. وسوف يودع أصل الوثيقة الختامية في محفوظات الأمانة العامة للأمم المتحدة.

زو زنغجي
رئيس المؤتمر

ر. ريكوبيرو
الأمين العام للأونكتاد

ج. غورونليان
الأمين التنفيذي للمؤتمر

ر. بالكين
نائب الأمين التنفيذي للمؤتمر

م. فاغفوري
رئيسة، الوحدة القانونية
شعبة الهيكل الأساسي لخدمات التنمية وكفاءة التجارة

إ. كريسييلز
الموظف القانوني الأقدم

ع. بهنام
أمين المؤتمر

وإثباتاً لما تقدم قام الممثلون الموقعون أدناه بتوقيع هذه الوثيقة الختامية.

الدول التي وقع ممثلوها الوثيقة الختامية هي: الاتحاد الروسي، الأرجنتين، اسبانيا، استراليا، إستونيا، إكوادور، ألمانيا، أندونيسيا، أوكرانيا، إيران (جمهورية - الإسلامية)، إيطاليا، باكستان، البرازيل، البرتغال، بلجيكا، بنما، بنن، بيرو، تايلند، تركيا، تونس، الجزائر، جزر مارشال، جمهورية تنزانيا المتحدة، الجمهورية العربية السورية، جمهورية كوريا، الدانمرك، رومانيا، سري لانكا، السلفادور، سلوفينيا، سنغافورة، السودان، السويد، سويسرا، الصين، غابون، غامبيا، غانا، غينيا، فرنسا، الفلبين، فنلندا، فييت نام، الكامبيرون، كرواتيا، كندا، كوبا، كوت ديفوار، كولومبيا، لاتفيا، ليبيريا، ليتوانيا، مالطة، مدغشقر، مصر، المكسيك، المملكة المتحدة لبريطانيا العظمى وآيرلندا الشمالية، موزامبيق، موناكو (إمارة -) النرويج، نيجيريا، هايتي، هندوراس، هولندا، الولايات المتحدة الأمريكية، اليابان، اليونان.

الاتفاقية الدولية بشأن حجز السفن، ١٩٩٩

إن الدول الأطراف في هذه الاتفاقية،

إن تدرك توفر الرغبة في تسهيل تنمية التجارة البحرية العالمية بشكل منسجم ومنظم،

واقتراناً منها بالحاجة إلى صك قانوني ينشئ نظاماً دولياً موحداً في مجال حجز السفن ويأخذ في اعتباره التطورات الأخيرة في الميادين المتصلة بذلك،

اتفقت على ما يلي:

المادة ١

التعريف

لأغراض هذه الاتفاقية:

١- "المطالبة البحرية" تعني أي مطالبة بحق ينشأ عن واحد أو أكثر من الأسباب التالية:

(أ) الهلاك أو التلف الناجم عن تشغيل السفينة؛

(ب) الوفاة أو الضرر البدني، الذي يحدث في البر أو الماء، ويتصل اتصالاً مباشراً بتشغيل السفينة؛

(ج) عمليات الانقاذ أو أي اتفاق انقاذ، بما في ذلك، عند الانطباق، التعويض الخاص المتصل بعمليات انقاذ لسفينة كانت تمثل هي نفسها أو بضاعتها ضرراً محدقاً بالبيئة؛

(د) الضرر الذي تلحقه أو قد تلحقه السفينة بالبيئة أو الشريط الساحلي أو المصالح المتصلة بهما؛ والتدابير المتخذة لتفادي أو تقليل أو إزالة هذا الضرر؛ والتعويض عن هذا الضرر؛ وتكاليف التدابير المعقولة المتخذة فعلاً أو التي يتعين اتخاذها لإعادة البيئة إلى ما كانت عليه؛ والخسارة التي يتكبدها أو يرجح أن يتكبدها الغير بشأن هذا الضرر؛ والأضرار أو التكاليف أو الخسائر التي تماثل في طبيعتها ما ورد ذكره تحديداً في هذه الفقرة الفرعية (د)؛

(هـ) التكاليف أو المصاريف المتعلقة برفع السفينة الغارقة، أو المحطمة، أو الجانحة، أو المتخلى عنها، أو نقلها، أو استعادتها، أو تدميرها، أو إبطال أذاها، بما في ذلك أي شيء يكون أو كان على متن هذه السفينة، والتكاليف أو المصاريف المتعلقة بالمحافظة على السفينة المتخلى عنها وإعالة طاقمها؛

- (و) أي اتفاق يتعلق باستخدام أو استئجار سفينة، سواء ورد في مشاركة ايجار أو في غيرها؛
- (ز) أي اتفاق يتعلق بنقل البضائع أو الركاب على متن السفينة، سواء ورد في مشاركة ايجار أو في غيرها؛
- (ح) الهلاك أو التلف الذي يصيب البضائع (بما في ذلك الأمتعة) المنقولة على متن السفينة، أو الذي يتصل بهذه البضائع؛
- (ط) العوارية العامة؛
- (ي) القطر؛
- (ك) الارشاد؛
- (ل) البضائع، أو المواد، أو المؤن، أو الوقود، أو المعدات (بما في ذلك الحاويات) التي زودت بها السفينة أو الخدمات التي أدت للسفينة من أجل تشغيلها، أو إدارتها، أو المحافظة عليها، أو صيانتها؛
- (م) تشييد، أو إعادة تشييد، أو اصلاح، أو تحويل، أو تجهيز السفينة؛
- (ن) رسوم وأعباء الموانئ والقنوات والأحواض والمرافئ وغيرها من المجاري المائية؛
- (س) الأجور وغيرها من المبالغ المستحقة لريان السفينة، وضباطها، وسائر العاملين عليها بمناسبة عملهم على متنها، بما في ذلك نفقات العودة إلى الوطن، واشتراكات التأمين الاجتماعي المستحقة الدفع عنهم؛
- (ع) المدفوعات المؤداة نيابة عن السفينة أو مالكيها؛
- (ف) أقساط التأمين (بما في ذلك اشتراكات التأمين التبادلي) الخاصة بالسفينة، الواجبة الدفع من مالك السفينة أو مستأجرها عارية أو نيابة عنهما؛
- (ص) أي عمولات أو مصاريف وساطة أو وكالة، واجبة الدفع عن السفينة من مالك السفينة أو مستأجرها عارية أو نيابة عنهما؛

(ق) أي نزاع حول ملكية السفينة أو حيازتها؛

(ر) أي نزاع بين الشركاء في ملكية السفينة بشأن استخدام السفينة أو بشأن عوائدها؛

(ش) رهن أو رهن غير حيازي أو عبء ذو طبيعة مماثلة على السفينة؛

(ت) أي نزاع ينشأ عن عقد بيع السفينة.

٢- "الحجز" يعني أي توقيف للسفينة أو تقييد لتقلها بأمر من محكمة ضماناً لمطالبة بحرية، ولكنه لا يتضمن حجز السفينة تنفيذاً أو تلبية لحكم قضائي أو لسند آخر واجب النفاذ.

٣- "الشخص" يعني أي فرد أو شراكة، أو أية هيئة عامة أو خاصة، سواء كانت شركة أم لا، بما في ذلك الدولة أو أي من التقسيمات الفرعية المكونة لها؛

٤- "المطالب" يعني أي شخص يتقدم بمطالبة بحرية.

٥- "المحكمة" تعني أية سلطة قضائية مختصة في الدولة.

المادة ٢

سلطات الحجز

١- لا يجوز حجز السفينة أو رفع الحجز عنها إلا بموجب إذن من محكمة الدولة الطرف التي يوقع فيها الحجز.

٢- لا يجوز حجز السفينة إلا في مطالبة بحرية، وليس في أية مطالبة أخرى.

٣- يجوز حجز السفينة بغرض الحصول على ضمان، حتى ولو كان هناك شرط يتعلق بالاختصاص القضائي أو بالتحكيم في أي عقد ذي صلة بالموضوع أو في غيره، يقضي بأن يفصل في المطالبة البحرية التي وقع الحجز بشأنها، في دولة أخرى غير الدولة التي وقع فيها الحجز، أو عن طريق التحكيم، أو أن يفصل فيها وفقاً لقانون دولة أخرى.

٤- مع مراعاة أحكام هذه الاتفاقية، يحكم قانون الدولة التي يوقع فيها الحجز أو يطلب توقيعه فيها الإجراءات المتعلقة بحجز السفينة ورفع الحجز عنها.

المادة ٣

ممارسة حق الحجز

١- يجوز حجز أي سفينة قدمت بشأنها مطالبة بحرية:

(أ) إذا كان الشخص الذي يملك السفينة عند نشوء المطالبة البحرية مسؤولاً عن تبعة المطالبة وكان مالكاً للسفينة عند توقيع الحجز؛ أو

(ب) إذا كان مستأجر السفينة عارية عند نشوء المطالبة البحرية مسؤولاً عن تبعة المطالبة وكان مستأجراً للسفينة عارية أو مالكاً لها عند توقيع الحجز؛ أو

(ج) إذا كانت المطالبة تستند إلى رهن أو رهن غير حيازي أو عبء ذي طبيعة مماثلة على السفينة؛ أو

(د) إذا تعلقت المطالبة بملكية أو حيازة السفينة؛ أو

(هـ) إذا كانت المطالبة في مواجهة مالك السفينة، أو مستأجر السفينة عارية، أو مديرها، أو مشغلها، وكانت مضمونة بامتياز بحري منح أو نشأ بموجب قانون الدولة التي طلب فيها توقيع الحجز.

٢- يجوز أيضاً حجز أي سفينة أو سفن أخرى تكون عند توقيع الحجز مملوكة للشخص المسؤول عن تبعة المطالبة البحرية، والذي كان عند نشوء المطالبة:

(أ) مالكاً للسفينة التي نشأت بشأنها المطالبة البحرية؛ أو

(ب) مستأجراً لتلك السفينة عارية، أو لمدة معينة، أو لرحلة معينة. ولا ينطبق هذا الحكم على المطالبات المتعلقة بملكية أو حيازة السفينة.

٣- على الرغم من أحكام الفقرتين ١ و ٢ من هذه المادة، لا يجوز حجز سفينة ليست ملكاً للشخص المسؤول عن تبعة المطالبة، إلا إذا جاز، في قانون الدولة التي طلب فيها توقيع الحجز، إنفاذ حكم بصدد تلك المطالبة ضد تلك السفينة عن طريق بيعها بيعاً قضائياً أو جبرياً.

المادة ٤

رفع الحجز

- ١- يرفع الحجز عن السفينة المحجوز عليها عند تقديم ضمان كاف في شكل مرض؛ إلا في الحالات التي تحجز فيها السفينة بشأن أي من المطالبات البحرية المعدودة في الفقرتين (١) (ق) و(ر) من المادة ١. ويجوز للمحكمة في هذه الحالات أن تبيح للشخص الحائز للسفينة مواصلة تشغيل السفينة إذا قدم هذا الشخص ضماناً كافياً، أو أن تعالج على نحو آخر أمر تشغيل السفينة أثناء فترة الحجز.
- ٢- فإذا لم يتفق الأطراف على كفاية الضمان وشكله، تحدد المحكمة طبيعة هذا الضمان ومقداره بما لا يتجاوز قيمة السفينة المحجوزة.
- ٣- لا يفسر أي طلب برفع الحجز عن السفينة عند تقديم الضمان على أنه اعتراف بالمسؤولية أو على أنه تنازل عن أي دفاع أو أي حق في الحد من المسؤولية.
- ٤- إذا حجزت السفينة في دولة غير طرف ولم يرفع عنها الحجز على الرغم من تقديم ضمان بشأن تلك السفينة في دولة طرف بشأن نفس المطالبة، فإنه يتعين الأمر بالإفراج عن ذلك الضمان، عند الطلب، من المحكمة في الدولة الطرف.
- ٥- إذا رفع الحجز عن السفينة في دولة غير طرف عند تقديم ضمان مرض بشأن تلك السفينة، فإنه يتعين الأمر بالإفراج عن أي ضمان قدم في دولة طرف بشأن نفس المطالبة، إذا تجاوز المبلغ الاجمالي للضمان المقدم في الدولتين اللتين:

 - (أ) المطالبة التي حجزت السفينة لأجلها؛ أو
 - (ب) قيمة السفينة.

- أيهما أقل. إلا أنه يتعين عدم الأمر برفع الحجز ما لم يكن الضمان المقدم في الدولة غير الطرف متاحاً فعلاً للمطالب ويكون قابلاً للتحويل بحرية.
- ٦- ومتى قدم ضمان بموجب الفقرة (١) من هذه المادة، يجوز للشخص الذي قدم هذا الضمان أن يطلب من المحكمة في أي وقت تخفيض هذا الضمان، أو تعديله، أو إلغائه.

المادة ٥

حق تكرار الحجز والحجز المتعدد

١- إذا سبق حجز السفينة في أي دولة ثم رفع الحجز عنها، أو سبق تقديم ضمان بشأن تلك السفينة لكفالة مطالبة بحرية، فلا يعاد حجز تلك السفينة أو يحجز عليها بشأن نفس المطالبة البحرية إلا:

(أ) إذا كانت طبيعة أو مقدار الضمان المتعلق بتلك السفينة والسابق تقديمه بشأن نفس المطالبة غير كاف، بشرط ألا يتجاوز المقدار الكلي للضمان قيمة السفينة؛ أو

(ب) إذا كان الشخص الذي سبق أن قدم الضمان غير قادر، أو يحتمل ألا يكون قادراً، على الوفاء ببعض أو كل التزامات ذلك الشخص؛ أو

(ج) إذا رفع الحجز عن السفينة المحجوزة أو أفرج عن الضمان السابق تقديمه:

١١' إما بطلب أو موافقة من المطالب استناداً إلى أسباب معقولة،

٢٢' وإما لأن المطالب لم يستطع أن يتخذ خطوات معقولة تحول دون رفع الحجز أو الإفراج عن الضمان.

٢- لا تحجز أي سفينة أخرى تكون عرضة للحجز لسبب آخر بشأن نفس المطالبة البحرية إلا:

(أ) إذا كانت طبيعة أو مقدار الضمان السابق تقديمه بشأن نفس المطالبة غير كاف؛ أو

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

٣- "رفع الحجز" في معنى هذه المادة، لا يشمل أي رفع للحجز أو افلات من الحجز بطريق غير قانوني.

المادة ٦

حماية مالكي السفن المحجوزة ومستأجريها عارية

١- يجوز للمحكمة، كشرط لحجز السفينة، أو لإجازة الإبقاء على الحجز الذي سبق توقيعه، أن تفرض على المطالب الذي يسعى لحجز السفينة أو الذي حصل على حجز السفينة، الالتزام بتقديم ضمان من نوع وبمقدار وبشروط تحددها تلك المحكمة، إزاء أية خسارة قد يتكبدها المدعى عليه نتيجة للحجز إذا تبين أن المطالب هو المسؤول عنها، وهذا يشتمل ولكن لا يقتصر على الخسائر أو الأضرار التي تلحق بالمدعى عليه نتيجة:

(أ) حدوث الحجز تعسفياً أو دون مبرر؛ أو

(ب) الإفراط في تقدير الضمان المطلوب والمقدم.

٢- تختص محاكم الدولة التي يوقع فيها الحجز بتحديد مدى مسؤولية المطالب، إذا تبينت مسؤوليته، إزاء الخسائر أو الأضرار التي نشأت عن حجز السفينة، وهذا يشتمل ولكن لا يقتصر على الخسائر أو الأضرار التي قد تنشأ نتيجة:

(أ) حدوث الحجز تعسفياً أو دون مبرر، أو

(ب) الإفراط في تقدير الضمان المطلوب والمقدم.

٣- تحدد مسؤولية المطالب، إذا تبينت مسؤوليته، وفقاً للفقرة ٢ من هذه المادة، بتطبيق قانون الدولة التي يوقع فيها الحجز.

٤- إذا تعين أن تقوم محكمة في دولة أخرى أو هيئة تحكيم بالبت في موضوع الدعوى وفقاً لأحكام المادة ٧، يجوز حينذاك وقف الاجراءات المتعلقة بمسؤولية المطالب وفقاً للفقرة ٢ من هذه المادة الى حين هذا البت.

٥- متى قدم ضمان عملاً بالفقرة (١) من هذه المادة، يجوز للشخص الذي قدم هذا الضمان أن يطلب في أي وقت من المحكمة تخفيض أو تعديل أو إلغاء ذلك الضمان.

المادة ٧

الاختصاص القضائي بموضوع الدعوى

- ١- تختص المحاكم في الدولة التي يوقع فيها الحجز أو يقدم فيها الضمان لرفع الحجز عن السفينة بالبت في موضوع الدعوى، ما لم تتفق الأطراف اتفاقاً سليماً أو تكون قد اتفقت اتفاقاً سليماً على عرض النزاع على التحكيم أو على محكمة تابعة لدولة أخرى تقبل ذلك الاختصاص.
- ٢- على الرغم من أحكام الفقرة (١) من هذه المادة، يجوز لمحاكم الدولة التي يوقع فيها الحجز أو يقدم فيها الضمان لرفع الحجز عن السفينة، رفض ممارسة ذلك الاختصاص، متى جاز ذلك الرفض في قانون تلك الدولة وقبلت محكمة تابعة لدولة أخرى ذلك الاختصاص.
- ٣- في الحالات التي لا تكون محكمة الدولة التي وقع فيها الحجز أو قدم فيها الضمان لرفع الحجز عن السفينة:
 - (أ) مختصة بالبت في موضوع الدعوى؛ أو
 - (ب) قد رفضت ممارسة الاختصاص وفقاً لأحكام الفقرة ٢ من هذه المادة،يجوز لهذه المحكمة، ويتعين عليها عند الطلب، أن تأمر بمهلة يقوم المطالب في غضون بمباشرة إجراءات رفع الدعوى أمام محكمة مختصة أو هيئة تحكيم.
- ٤- إذا لم تبشر إجراءات رفع الدعوى في غضون المهلة المأمور بها وفقاً للفقرة (٣) من هذه المادة، يتعين حينذاك الأمر، عند الطلب، برفع الحجز عن السفينة المحجوزة أو الافراج عن الضمان المقدم.
- ٥- إذا بوشرت إجراءات رفع الدعوى في غضون المهلة المأمور بها وفقاً للفقرة ٣ من هذه المادة، أو إذا بوشرت إجراءات رفع الدعوى أمام محكمة مختصة أو هيئة تحكيم في دولة أخرى في حالة عدم صدور هذا الأمر، يتعين حينذاك الاعتراف بأي قرار نهائي يصدر في الدعوى وتنفيذه على السفينة المحجوزة أو على الضمان المقدم لرفع الحجز عن السفينة بشرط:
 - (أ) أن يكون المدعى عليه قد أخطر على وجه معقول بهذه الإجراءات ومنح فرصة معقولة لتحضير الدفاع في الدعوى؛ و

(ب) أن لا يكون هذا الاعتراف مخالفاً للنظام العام.

٦- ليس في أحكام الفقرة (٥) من هذه المادة ما يقيد أي أثر آخر يترتب على حكم القضاء أو قرار التحكيم الأجبيين بموجب قانون الدولة التي وقع فيها حجز السفينة أو قدم فيها الضمان لرفع الحجز عنها.

المادة ٨

الانطباق

١- تنطبق هذه الاتفاقية على أي سفينة في دائرة ولاية أية دولة طرف، سواء كانت تلك السفينة ترفع أم لا علم دولة طرف.

٢- لا تنطبق هذه الاتفاقية على أي سفينة حربية، أو سفن حربية مساعدة، أو سفن أخرى، تمتلكها أو تشغلها الدولة وتستخدمها، مؤقتاً، في خدمات عامة غير تجارية فقط.

٣- لا تمس هذه الاتفاقية أي حقوق أو سلطات عائدة لأي حكومة أو إدارات تابعة لها، أو لأي سلطة عامة، أو لأي سلطة من سلطات الأحواض أو المرافئ، بموجب أي اتفاقية دولية أو بموجب أي قانون محلي أو لائحة محلية، لتوقيف أو منع إبحار أي سفينة في دائرة ولايتها.

٤- لا تمس هذه الاتفاقية سلطة أي دولة أو محكمة في إصدار أوامر تنصب على كامل أصول ذمة المدين.

٥- ليس في هذه الاتفاقية ما يمس تطبيق الاتفاقيات الدولية التي تنص على الحد من المسؤولية، أو القانون المحلي الذي يدخلها حيز النفاذ، في الدولة التي وقع فيها الحجز.

٦- ليس في هذه الاتفاقية ما يعدل أو يمس أحكام القانون الساري في الدول الأطراف فيما يتعلق بحجز السفينة مادياً في دائرة ولاية دولة علم السفينة والذي حصل عليه شخص يقيم عادة في تلك الدولة أو يتخذ فيها المقر الرئيسي لأعماله، أو حصل عليه أي شخص آخر انتقلت إليه المطالبة من هذا الشخص عن طريق الحلول أو الحوالة أو غير ذلك.

المادة ٩

عدم إنشاء امتيازات بحرية

ليس في هذه الاتفاقية ما يفسر على أنه ينشئ امتيازاً بحرياً.

المادة ١٠

التحفظات

١- يجوز لأي دولة، عند توقيع الاتفاقية، أو التصديق عليها، أو قبولها، أو الموافقة عليها، أو الانضمام إليها، أو في أي وقت لاحق، أن تحتفظ بحق عدم تطبيق الاتفاقية على أي من الحالات التالية أو كلها:

(أ) السفن غير العاملة في البحار؛

(ب) السفن التي لا ترفع علم دولة طرف؛

(ج) المطالبات بموجب الفقرة ١ (ق) من المادة ١.

٢- يجوز للدولة، عندما تكون أيضاً دولة طرفاً في معاهدة معنية بشأن الملاحة في المجاري المائية الداخلية، أن تعلن، عند توقيع هذه الاتفاقية، أو التصديق عليها، أو قبولها، أو الموافقة عليها، أو الانضمام إليها أن القواعد المتعلقة بالاختصاص القضائي والاعتراف بقرارات المحاكم وتنفيذها المنصوص عليها في هذه المعاهدات سوف يكون لها الأسبقية على القواعد الواردة في المادة ٧ من هذه الاتفاقية.

المادة ١١

الوديع

تودع هذه الاتفاقية لدى الأمين العام للأمم المتحدة.

المادة ١٢

التوقيع، والتصديق، والقبول، والموافقة، والانضمام

- ١- يفتح باب التوقيع على هذه الاتفاقية لأي دولة في مقر الأمم المتحدة بنيويورك من ١ أيلول/سبتمبر ١٩٩٩ وحتى ٣١ آب/أغسطس ٢٠٠٠، ويبقى باب الانضمام إليها مفتوحاً بعد ذلك.
- ٢- يمكن للدول أن تعرب عن رضاها بالالتزام بهذه الاتفاقية عن طريق:
 - (أ) التوقيع دون تحفظ فيما يتصل بالتصديق، أو الموافقة، أو القبول؛ أو
 - (ب) التوقيع رهناً بالتصديق أو الموافقة أو القبول على أن يعقب ذلك التصديق أو الموافقة أو القبول؛ أو
 - (ج) الانضمام.
- ٣- يسري مفعول التصديق أو الموافقة أو القبول أو الانضمام بإيداع صك بهذا المعنى لدى الوديع.

المادة ١٣

الدول التي بها أكثر من نظام قانوني واحد

- ١- إذا كان في الدولة وحدتان إقليميتان أو أكثر يطبق في كل منها نظام قانوني مختلف بشأن المسائل التي عولجت في هذه الاتفاقية، فلهذه الدولة أن تعلن عند التوقيع، أو التصديق، أو القبول، أو الموافقة، أو الانضمام، أن هذه الاتفاقية سوف تمتد الى كافة وحداتها الإقليمية أو الى وحدة واحدة أو أكثر منها فقط، ولها أن تعدل هذا الإعلان بتقديم إعلان آخر في أي وقت.
- ٢- يخطر الوديع بأي إعلان من هذا القبيل على أن يذكر فيه صراحة الوحدات الإقليمية التي تنطبق عليها الاتفاقية.
- ٣- بالنسبة للدولة الطرف التي يكون لديها نظامان قانونيان أو أكثر فيما يتعلق بحجز السفن وتكون هذه النظم منطبقة في وحدات إقليمية مختلفة، فإن الإحالات الواردة في هذه الاتفاقية الى محكمة الدولة وقانون الدولة سوف تبني على أنها تحيل الى محكمة الوحدة الإقليمية ذات الصلة بالموضوع داخل تلك الدولة وقانون الوحدة الإقليمية ذات الصلة بالموضوع في تلك الدولة.

المادة ١٤

بدء النفاذ

- ١- تدخل هذه الاتفاقية حيز النفاذ بعد ستة أشهر من تاريخ إعراب ١٠ دول عن رضاها بالالتزام بها.
- ٢- بالنسبة للدولة التي تعرب عن رضاها بالالتزام بهذه الاتفاقية بعد تلبية شروط نفاذها، يسري مفعول هذا الرضا بعد ثلاثة أشهر من تاريخ الإعراب عنه.

المادة ١٥

التنقيح والتعديل

- ١- يعقد الأمين العام للأمم المتحدة مؤتمراً للدول الأطراف لتنقيح أو تعديل هذه الاتفاقية، وذلك بناء على طلب ثلث الدول الأطراف.
- ٢- يعتبر أي رضا بالالتزام بالاتفاقية يعرب عنه بعد تاريخ نفاذ أي تعديل عليها منطبقاً على الاتفاقية بصورتها المعدلة.

المادة ١٦

الانسحاب

- ١- يجوز لأي دولة طرف الانسحاب من هذه الاتفاقية في أي وقت بعد تاريخ بدء نفاذ هذه الاتفاقية في مواجهة تلك الدولة.
- ٢- يكون الانسحاب عن طريق ايداع صك بالانسحاب لدى الوديع.
- ٣- يسري مفعول الانسحاب بعد عام من استلام الوديع لصك الانسحاب، أو بعد مدة أطول تحدد في صك الانسحاب.

المادة ١٧

اللغات

وضعت هذه الاتفاقية في نسخة أصلية واحدة باللغات الإسبانية، والانكليزية، والروسية، والصينية، والعربية، والفرنسية، وتعتبر كل من هذه النصوص متساوية في الحجية.

حرر في جنيف في اليوم الثاني عشر من آذار/مارس، سنة ألف وتسعمائة وتسعين.

وإثباتاً لذلك، قام الموقعون أدناه، المفوضون بذلك حسب الأصول من قبل حكوماتهم، بالتوقيع على هذه الاتفاقية.

الفصل الثاني

إعداد واعتماد اتفاقية بشأن حجز السفن

(البند ٨ من جدول الأعمال)

١- عرضت على المؤتمر، للنظر في هذا البند من جدول الأعمال الوثائق التالية:

"مشاريع مواد لاتفاقية بشأن حجز السفن" (TD/B/IGE.1/5)؛

"تجميع لتعليقات ومقترحات الحكومات والمنظمات الحكومية الدولية والمنظمات غير الحكومية حول مشاريع المواد لاتفاقية بشأن حجز السفن" (A/CONF.188/3 و Add.1 إلى Add.3)؛

"تقرير فريق الخبراء الحكومي الدولي المشترك بين الأونكتاد والمنظمة البحرية الدولية والمعني بالامتيازات والرهن البحرية والمواضيع المتصلة بها عن دورته التاسعة" (TD/B/IGE.1/4).

البيانات الافتتاحية

٢- أكد نائب الأمين العام للأونكتاد أهمية التعاون بين الأونكتاد والمنظمة البحرية الدولية في تحقيق التوحيد الدولي في مجال حجز السفن. كما أكد أن أعمال المؤتمر بالغة الأهمية للمجتمع الدولي للنقل البحري والتجارة، بما أن وضع قواعد ولوائح مستوفاة لتنظيم حجز السفن سيلعب دوراً مهماً في تيسير النقل البحري والتجارة العالمية. وأشار إلى ضرورة نجاح أي صك جديد يتم وضعه في إقامة توازن بين مصالح مالكي البضائع ومالكي السفن عند تأمين حرية حركة السفن وحقوق المدعين في الحصول على ضمان لادعاءاتهم. وهذه المهمة قد لا تكون سهلة نظراً للاختلافات في النهج المتبع في القانون العام الذي لا يجيز حجز سفينة إلا فيما يتعلق بادعاءات بحرية معينة مثارة بشأنها، وأنظمة القانون المدني التي تجيز للمدعي حجز أي سفينة بسبب ادعاءات ضد مالكيها بصرف النظر عن طبيعة هذه الادعاءات. ولا يمكن بلوغ هذا الهدف إلا إذا سادت روح التعاون والتراضي بين الوفود. وأعرب عن ثقته في قدرة المؤتمر على اعتماد النص النهائي لاتفاقية بشأن حجز السفن.

٣- وأشار مدير شعبة العلاقات القانونية والخارجية بالمنظمة البحرية الدولية، متحدثاً نيابة عن الأمين العام للمنظمة، إلى أهمية اعتماد اتفاقية جديدة بشأن الحجز تستهدف توفير الوضوح في القانون والقضاء لمصلحة الإدارات ومالكي السفن ومالكي البضائع وجميع من تشملهم عملية الادعاءات البحرية. وذكر أنه ينبغي إزالة الاختلافات بين القانون المدني والقانون العام، لضمان فعالية التجارة الحرة بواسطة النقل البحري، وذلك بتطبيق

قواعد دولية شاملة. وقال إن الولاية الواردة في قرار الجمعية العامة ١٨٢/٥٢ هي تعبير واضح عن الرغبة في تحقيق ذلك.

٤- وأكد رئيس المؤتمر أهمية موضوع حجز السفن للمجتمع الدولي للنقل البحري والتجارة. وقال إن مشروع الاتفاقية هو ثمرة عمل مضمّن وتعاون من الوفود والمراقبين الذين شاركوا في الدورات الثلاث لفريق الخبراء الحكومي الدولي المشترك بين الأونكتاد والمنظمة البحرية الدولية المعني بالامتيازات والرهون البحرية والمواضيع المتصلة بها، الذي أعد المشروع. وأشار إلى أن إعداد أي صك قانوني دولي يحتاج بالضرورة إلى تراض بين الوفود الممثلة لمختلف النظم القانونية. ويصدق هذا بصورة خاصة فيما يتعلق بمواضيع مثل موضوع حجز السفن الذي تباينت معالجته القانونية في مختلف الولايات القضائية وفقاً لنظم القانون المدني والقانون العام.

النظر في مشروع اتفاقية

٥- تم النظر في مشروع اتفاقية في جلسات غير رسمية عقدتها اللجنة الرئيسية ولجنة الصياغة.

وقائع الجلسة العامة الختامية

٦- أبرز رئيس اللجنة الرئيسية في تقرير قدمه عن الأعمال الموضوعية التي أنجزتها اللجنة الرئيسية بشأن مشروع اتفاقية حجز السفن، بعض القرارات التي اتخذتها اللجنة بشأن مسائل تمت مناقشتها مطوّلاً في اللجنة. وكانت إحدى النقاط الرئيسية التي اختلفت فيها الآراء إلى حد كبير تتعلق بالمادة ١ التي تتناول تعريف "المطالبة البحرية"؛ وكانت المسألة الرئيسية تتعلق بمعرفة ما إذا كان يجب أن تعتمد الاتفاقية نهجاً مشابهاً لذلك الذي اتبع في اتفاقية عام ١٩٥٢ فتتص على قائمة حصرية بالمطالبات التي تعطي حقاً في الحجز، أو ما إذا كان يجب أن تعتمد نهجاً مرناً ينص على قائمة مفتوحة من المطالبات والحيلولة دون استثناء مطالبات بحرية حقيقية من إمكانية إعطاء الحق في الحجز. وبعد إجراء مناقشة مطولة والنظر في مختلف المقترحات نجحت اللجنة في التوصل إلى حل وسط دقيق يسمح بالاحتفاظ بقائمة حصرية من المطالبات التي تعطي الحق في الحجز، ويسمح في نفس الوقت ببعض المرونة في فئات معينة من المطالبات البحرية فعلى سبيل المثال، أوردت في الفقرة الفرعية ١ (د) من مشروع الاتفاقية التي تتناول المطالبات البيئية، إشارة إلى الأضرار أو التكاليف أو الخسائر التي تهاثل في طبيعتها ما ورد ذكره تحديداً في هذه الفقرة الفرعية، وتم أيضاً حذف شرط تسجيل "الرهن" أو "الرهن غير الحيادي" أو أي عبء ذي طبيعة مماثلة من الفقرة الفرعية (ش).

٧- وثمة مسألة هامة أخرى أثارت نقاشاً مطوّلاً، وهي المسألة المطروحة في المادة ٣ المتصلة بممارسة حق الحجز. واتفقت اللجنة، فيما يتعلق بالفقرة ١ المتصلة بجواز حجز أي سفينة قدمت بشأنها مطالبة بحرية، على إعادة تنظيم تسلسل الفقرات الفرعية لتذكر أولاً القاعدة العامة التي تشترط مسؤولية مالك السفينة لغرض الحجز، وبعد ذلك الحالات التي يكون فيها مستأجر السفينة عارية مسؤولاً عن تبعة المطالبة، ثم الاستثناءات التي

لا يشترط فيها الحجز مسؤولية المالك. فيجوز حجز السفينة بغض النظر عن مسؤولية المالك إذا كانت المطالبة تستند إلى رهن أو رهن غير حيازي أو تعلقت بملكية أو حيازة السفينة، أو إذا كانت المطالبة في مواجهة مستأجر السفينة عارية، أو مديرها أو مشغلها، وكانت مضمونة بامتياز بحري منح أو نشأ بموجب قانون الدولة التي طلب فيها الحجز. وبهذا تكون كافة الامتيازات البحرية الممنوحة أو الناشئة بموجب قانون مكان الحجز قد غطيت. وبناء عليه، إذا كانت الدولة المعنية طرفاً أيضاً في الاتفاقية الدولية للامتيازات والرهون البحرية المبرمة لعام ١٩٩٣، سيكون الامتيازان الممنوحان بموجب المادتين ٤ و ٦ من الاتفاقية المذكورة قد غطيا.

٨- وكانت الفقرة ٢ من المادة ٣ التي تناولت ما يسمى بحجز السفينة الشقيقة موضع مناقشة مطولة. وقد أشارت بعض الوفود إلى أن انتشار الشركات التي لا تمتلك إلا سفينة واحدة، منذ عام ١٩٥٢، كثيراً ما أدى في الواقع إلى استثناء إمكانية حجز السفينة الشقيقة وعن أن الخيار الوحيد المتاح للعديد من المطالبين هو حجز السفينة المعنية التي تنشأ بشأنها المطالبة البحرية. وبناء عليه، اقترح اعتماد أحكام تنص بالتحديد على حجز سفن "الشراكة" باستخدام مفهوم الرقابة كمعيار لإثبات الشراكة. وقدم اقتراح آخر بشأن نفس الموضوع باستخدام مفهوم "الملكية النفعية". ورأت أغلبية الوفود أن المشكل، حتى وإن كان حقيقياً، يتسم بطابع عام إجمالاً وتترتب عليه آثار في مجالات قانونية أخرى مثل قانون الشركات وقانون العقود ولا يمكن إيجاد حل له في إطار هذه الاتفاقية. ورأت وفود أخرى أن الموضوع يتسم بأهمية خاصة للنقل البحري ويجب ألا يترك للقانون الوطني. ولكن لم يلق الاقتراح تأييداً كبيراً في اللجنة بالرغم من قيام فريق غير رسمي بمواصلة دراسته والتعمق فيه. وبناء عليه قررت اللجنة إبقاء نص الفقرة ٢ من المادة ٣ من مشروع الاتفاقية بصيغته الحالية، رهناً بإدخال تعديلات صياغية.

٩- ولقد تم تعديل المادة ٧ التي تتناول الاختصاص القضائي بموضوع الدعوى حتى تكون محاكم الدولة التي يوقع فيها الحجز أو يقدم فيها الضمان لرفع الحجز هي المختصة وحدها بتناول هذه القضية كقاعدة عامة. ولقد تم حذف الإشارة إلى الاختصاص القضائي للدول التي منح فيها الضمان لمنع الحجز. وجرت مناقشة مطولة حول الفقرة ٥ من المادة ٧ المتصلة بالاعتراف بالأحكام الصادرة عن محاكم أجنبية وتنفيذ هذه الأحكام. وقدمت اقتراحات بترك الموضوع ليبت فيه وفقاً للقوانين المعنية في الدولة التي وقع فيها حجز السفينة. واسترعي الانتباه بالاضافة إلى ذلك إلى أن الإشارة إلى "إجراءات رفع الدعوى" غامضة وتستوجب الإيضاح. وقد وافقت اللجنة على تعديل الفقرة مبينة أنه سيتم الاعتراف بأي قرار نهائي يصدر في الدعوى وسيتم تنفيذه شريطة أن يكون المدعى عليه قد أخطر على وجه معقول بهذه الاجراءات ومنح فرصة معقولة لتحضير الدفاع في الدعوى وألاً يكون هذا الاعتراف مخالفاً للنظام العام (*ordre public*).

١٠- وتم في المادة ٨ التي تتناول نطاق الانطباق حذف الإشارة إلى السفن البحرية. ونتيجة ذلك، ستسري الاتفاقية على كافة السفن سواء كانت ترفع أو لا ترفع علم دولة طرف. وسيجشع ذلك على تطبيق الاتفاقية على نطاق أوسع. ومن جهة أخرى، تسمح المادة ١٠ للدول عندما تصبح طرفاً في الاتفاقية بأن تحتفظ بحقوق عدم تطبيق الاتفاقية على السفن غير البحرية أو السفن التي لا ترفع علم دولة طرف.

اعتماد المؤتمر للاتفاقية

١١- اعتمد المؤتمر الدبلوماسي المشترك بين الأمم المتحدة والمنظمة البحرية الدولية في جلسته العامة الثالثة المعقودة في ١٢ آذار/مارس ١٩٩٩ الاتفاقية الدولية بشأن حجز السفن لعام ١٩٩٩ (ACONF.188/L.2) (للاطلاع على نص الاتفاقية انظر الفصل الأول أعلاه).

البيانات التي أُلقيت بعد اعتماد الاتفاقية

١٢- أشار ممثل المملكة المتحدة، إلى الاقتراح المقدم من وفده بشأن مسألة حجز السفن الخاضعة لسيطرة مالك واحد بالفعل، فأعرب عن خيبة أمل وفده لأن المؤتمر لم يتمكن من تناول هذه المسألة في الاتفاقية. ولكن مما يشجع المملكة المتحدة أن المؤتمر ليس غير آبه بهذه المسألة وأن عدداً من الوفود اعترف بوجود مشكل هام ينبغي تناوله. وأعرب عن أمله في أن تواصل الحكومات الأخرى التي تهتم بالدفاع عن أهم مصالح المجتمع البحري والمطالبين في الدول الساحلية مناقشة الوسائل المناسبة للتعامل مع أولئك الذين قد يسعون لاستخدام غطاء الشركة لعدم الوفاء بالالتزامات المترتبة عليهم بموجب الاتفاقات الدولية.

١٣- وقال ممثل جزر مارشال إنه أشير، في الدورة الأولى لفريق الخبراء الحكومي الدولي المعني بالامتيازات والرهون البحرية والمواضيع المتصلة بها، إلى أن مشروع نص ما يشكل الآن اتفاقية عام ١٩٩٩ بشأن حجز السفن لا يأخذ في الاعتبار الكامل السلطات الممنوحة لمالك الرهن، في إطار قوانين العديد من الدول، لبيع سفينة بعقد غير قطعي. وتمنح تلك السلطات بموجب القانون الوطني وعملاً بأحكام الرهن. ويرى وفده أن رهن السفينة على النحو المنصوص عليه في اتفاقية عام ١٩٩٣ للامتيازات والرهون البحرية لا يستوجب حجز السفينة للحصول على الضمان. فالرهن يشكل ضماناً في حد ذاته، على الأقل في إطار قوانين العديد من الدول. وقال إن الاتفاقية الحالية لا تمنع، في رأيه، من مباشرة الاجراءات بغية إعمال الحقوق المترتبة على الرهن إعمالاً مباشراً، وإنه كان يفضل أن يذكر ذلك في الاتفاقية. فمثل هذه الحقوق والسلطات القانونية نابعة من الرهن وقد لا تكون مشمولة في تعريف المطالبة البحرية الوارد في المادة ١ من الاتفاقية.

١٤- وحث المنظمات الحكومية الدولية، بما فيها المنظمة البحرية الدولية، والأونكتاد، والمعهد الدولي لتوحيد القانون الخاص، ولجنة الأمم المتحدة للقانون التجاري الدولي على مواصلة العمل على تطوير وتنسيق القوانين المتصلة بالاعتراف بفوائد الضمان في الممتلكات المنقولة وعلى إنفاذها على الصعيد الدولي. وبين أن وفده كان يفضل أن تعترف الاتفاقية بالحجز كمفهوم في نطاقه الأوسع لأنه يعتقد بأنه يجب أن تُضمن الاتفاقية سبل التنفيذ المنصوص عليها في المادتين ١١ و ١٢، في جملة مواد أخرى، من مواد اتفاقية عام ١٩٩٣ للامتيازات والرهون البحرية، والتي يمكن بموجبها مباشرة اجراءات حبس الرهن دون أية حاجة إلى اللجوء إلى اجراءات الحجز التحفظي التقييدية، والمطولة غالباً. وقال إن وفده سيواصل السعي لأجل الاعتراف بحقوق الأطراف التي تقدم لها

ضمانات بموجب الرهون والصكوك الأخرى الواجبة التنفيذ وأنه يدعم بقوة العمل المستمر الذي تقوم به الهيئات الدولية في هذا الصدد.

١٥- وأعرب ممثل مالطة عن ارتياح وفده للعمل الذي أنجزه المؤتمر وناشد المنظمة البحرية الدولية والأونكتاد أن يبذلا ما بوسعهما من جهود لضمان تنفيذ الاتفاقية التي تشكل حدثاً هاماً في تاريخ النقل البحري الدولي تنفيذاً سريعاً. وقال إن أنشطة المتابعة يجب أن تتطوي على توفير المساعدة الفنية للتأكد من تطبيق الاتفاقية في التشريعات الوطنية.

١٦- وبيّنت ممثلة الدانمرك أن غرض الاتفاقية هو تيسير التجارة البحرية الدولية. وقالت إن التوصل إلى اتفاق بشأن النص تطلّب تسويات صعبة لأخذ مصالح جميع الأطراف المعنية في الاعتبار، وإن الحجز بسبب الضرر الملحق قد يوقع، كما نصت الاتفاقية، في حالات عديدة تشمل حالات الضرر البيئي وما شابه ذلك من مطالبات. وأبرزت روح التعاون التي سادت بين المشتركين في المؤتمر.

١٧- وأعرب ممثل الرابطة الدولية للمموني السفن عن عدم ارتياحه للمادة ٣ من الاتفاقية، التي قلصت الحماية الموفرة لأعضائها مقارنة بالنظام الساري وفقاً لاتفاقية عام ١٩٥٢ بشأن حجز السفن البحرية. وقال إن ملاك ومديري السفن قد يجدون الممونين غير راغبين، في إطار أحكام الاتفاقية الجديدة، في تمويل السفن بشروط الاعتماد المفتوح إذا وجد أي شك في أن التسديد غير مؤمن على النحو الواجب في القانون الدولي. وقد يؤثر ذلك إلى حد كبير في سلاسة تشغيل السفن.

اعتماد الوثيقة الختامية

١٨- اعتمد المؤتمر الدبلوماسي المشترك بين الأمم المتحدة والمنظمة البحرية الدولية الوثيقة الختامية للمؤتمر (A/CONF.188/L.3) في جلسته العامة الثالثة المعقودة في ١٢ آذار/مارس ١٩٩٩. وقد وقع على الوثيقة الختامية ممثلو ٦٨ دولة. (للاطلاع على الوثيقة الختامية، بما فيها قائمة الدول الـ ٦٨ الموقعة، انظر الفصل الأول أعلاه).

البيانات الختامية

١٩- أبرز الأمين العام للأونكتاد أهمية الاتفاقية الجديدة من حيث الاسهام في تنسيق التشريعات البحرية الدولية. وقال إن هذه الاتفاقية تعتبر أفضل من اتفاقية عام ١٩٥٢ لأنها تأخذ في الاعتبار ما حصل في الآونة الأخيرة من تطورات. وأعرب عن تقديره للعمل الذي أنجزه المؤتمر فيما يتعلق بمسألة كانت تعالج عادة بنهج مختلفة في مختلف النظم القانونية. وبعد الإشارة إلى بعض التعديلات التي أدخلتها الاتفاقية، أعرب عن أمله في أن يلقي الصك القانوني الدولي الجديد قبولاً دولياً واسع النطاق وأن يبلغ أهدافه في تيسير التجارة والنقل الدوليين

وتعزيز التنمية العالمية. إلا أنه أشار إلى أن اعتماد صك جديد لا يكفي في حد ذاته لتحقيق هذا الغرض. فالتصديق على الصك وتنفيذ أحكامه هما الأمران الأساسيان لتحقيق النجاح له. وبناء عليه، دعا الدول التي اشتركت في المؤتمر إلى أن تنظر في التصديق على الاتفاقية الجديدة. وأخيراً، شدد على أن قيام الأونكتاد والمنظمة البحرية الدولية بإعداد الصك القانوني الجديد ونجاحهما في اعتماده مثال آخر يبرهن على الطريقة التي يمكن أن يعمل بها الأونكتاد بانسجام مع وكالات دولية أخرى على تحقيق أهداف مشتركة.

٢٠- وتحدثت مديرة شعبة الشؤون القانونية والعلاقات الخارجية في المنظمة البحرية الدولية، بالنيابة عن الأمين العام للمنظمة فقالت إنه على الرغم من القبول الواسع الذي لقيته اتفاقية عام ١٩٥٢ بشأن حجز السفن البحرية فقد مر نصف قرن تقريباً على اعتماد تلك الاتفاقية، وحصلت تغيرات حاسمة في غضون ذلك الوقت في ميدان الملاحة الدولية. ولقد استدعت تلك التغيرات وضع معاهدة جديدة تعكس في إطار من اليقين القانوني نهجاً حديثاً في استخدام اللغة، وتأخذ في الاعتبار السمات الجديدة للمطالبات البحرية. ولاحظت أن الاتفاقية الدولية بشأن حجز السفن لعام ١٩٩٩، وإن كان من الواضح أنها نص ترضوي، تتسم مع ذلك بما يكفي من المرونة للوفاء بالمتطلبات والمصالح الرئيسية لجميع الجهات المعنية بالتجارة البحرية العالمية. وشددت على أن ذلك وحده يشكل سبباً كافياً للنظر في التصديق على الاتفاقية في أقرب وقت ممكن ولإدخالها، بالتالي، حيز النفاذ.

٢١- وقال رئيس المؤتمر إن اعتماد الاتفاقية الجديدة تعبير هام عن العزم السياسي على تحديث الأحكام القانونية الدولية. وأضاف أن النص المعتمد يشكل حلاً وسطاً جيداً بين مختلف النظم القانونية وأنه لا يبتعد عن الاتجاه الرئيسي لاتفاقية عام ١٩٥٢ فيما يتعلق بحماية مصالح ملاك السفن والمطالبيين على حد سواء. وقد أوضحت الاتفاقية الجديدة عدداً من المفاهيم القانونية ولم تنجح فقط في جعل أحكامها على نسق أحكام الاتفاقية الدولية للامتيازات والرهون البحرية لعام ١٩٩٣ بل نجحت أيضاً في أخذ التطورات الأخيرة الحاصلة في ميدان القانون البحري في الاعتبار. وأشاد بالتعاون الممتاز الذي قام بين الأونكتاد والمنظمة البحرية الدولية كمثال جيد على حيوية منظومة الأمم المتحدة وقدرتها.

الفصل الثالث

المسائل التنظيمية

ألف - افتتاح المؤتمر

(البند ١ من جدول الأعمال)

٢٢- افتتح نائب الأمين العام للأونكتاد المؤتمر يوم الاثنين، ١ آذار/مارس ١٩٩٩.

باء - انتخاب الرئيس

(البند ٢ من جدول الأعمال)

٢٣- انتخب المؤتمر، في جلسته الافتتاحية، السيد زو زنجي (الصين) رئيساً له.

جيم - اعتماد النظام الداخلي

(البند ٣ من جدول الأعمال)

٢٤- اعتمد المؤتمر، في الجلسة ذاتها، نظامه الداخلي بصيغته الواردة في الوثيقة ACONF.188/2.

دال - إقرار جدول الأعمال وتنظيم عمل المؤتمر

(البندان ٤ و ٥ من جدول الأعمال)

٢٥- أقر المؤتمر، في الجلسة ذاتها، جدول الأعمال المؤقت الوارد في الوثيقة ACONF.188/1. وبذلك كان جدول الأعمال على النحو التالي:

١- افتتاح المؤتمر

٢- انتخاب الرئيس

٣- اعتماد النظام الداخلي

٤- إقرار جدول الأعمال

٥- تنظيم عمل المؤتمر

٦- انتخاب أعضاء المكتب الآخرين

٧- وثائق التفويض:

(أ) تعيين لجنة وثائق التفويض؛

(ب) تقرير لجنة وثائق التفويض

٨- إعداد واعتماد اتفاقية بشأن حجز السفن

٩- النظر في القرارات النهائية واعتمادها

١٠- مسائل أخرى

١١- اعتماد تقرير المؤتمر.

٢٦- وأقر المؤتمر أيضاً تنظيم العمل المقترح في الوثيقة A/CONF.188/1 وبذلك أنشأ لجنة رئيسية لبحث مجمل مجموعة مشاريع المواد، بما في ذلك الأحكام الختامية. كما أنشأ لجنة صياغة عهد إليها بمهمة إعادة صياغة المواد أو مجموعات المواد بالاستناد إلى توجيهات اللجنة الرئيسية وتقديم تقرير عنها إلى اللجنة. كما عهد إلى لجنة الصياغة بمهمة صياغة الوثيقة الختامية وديباجة الاتفاقية وطلب إليها أن تقدم النصوص التي تمت صياغتها إلى المؤتمر بكامل هيئته.

٢٧- وعملت البلدان التالية كأعضاء أساسيين في لجنة الصياغة: الاتحاد الروسي، الأرجنتين، إسبانيا، ألمانيا، بلجيكا، تركيا، تونس، الجزائر، الدانمرك، سري لانكا، الصين، غامبيا، غانا، فرنسا، كرواتيا، كوت ديفوار، ليتوانيا، مصر، المكسيك، المملكة المتحدة، الولايات المتحدة الأمريكية. وستكون لجنة الصياغة مفتوحة العضوية في الوقت ذاته.

هاء - انتخاب أعضاء المكتب الآخرين

(البند ٦ من جدول الأعمال)

٢٨- وفي الجلسة ذاتها، انتخب المؤتمر أعضاء مكتبه الآخرين على النحو التالي:

رئيس اللجنة الرئيسية: السيد ك. ج. غومبري (النرويج)

السيدة إيدا بارينوفا	(الاتحاد الروسي)
السيد مارك غوتيه	(كندا)
السيد ايلاديو بينا لوسا	(بنما)
السيد لويجي روفلي	(إيطاليا)
السيد ل. ك. شيري	(سنغافورة)
السيد محمود بهي الدين ابراهيمي نصره	(مصر)

المقرر العام: السيد والتر دي ساليثاو (البرازيل)

٢٩- وانتخبت لجنة الصياغة في جلستها الأولى السيد مالكولم ج. ويليامز الابن (الولايات المتحدة الأمريكية) رئيساً لها.

واو - وثائق التفويض

(البند ٧ من جدول الأعمال)

(أ) تعيين لجنة وثائق التفويض

٣٠- عين المؤتمر لجنة لوثائق التفويض تتألف من الأعضاء التالية: الاتحاد الروسي، أستراليا، بنن، الصين، الفلبين، موزامبيق، هايتي، الولايات المتحدة الأمريكية.

(ب) تقرير لجنة وثائق التفويض

٣١- اعتمد المؤتمر تقرير لجنة وثائق التفويض (A/CONF.188/4) في جلسته العامة الثالثة المعتمدة في ١٢ آذار/مارس ١٩٩٩.

زاي - اعتماد تقرير المؤتمر

(البند ١١ من جدول الأعمال)

٣٢- اعتمد المؤتمر في جلسته العامة الثالثة المعقودة في ١٢ آذار/مارس ١٩٩٩ مشروع تقريره (A/CONF.188/L.1) وأذن للمقرر باستكمال التقرير ليعكس وقائع الجلسة العامة الختامية.

مرفق

الحضور*

١- مثلت في المؤتمر الدول الأعضاء في الأونكتاد التالية:

الاتحاد الروسي	بولندا
إثيوبيا	بيرو
الأرجنتين	بيلاروس
إسبانيا	تايلند
أستراليا	تركيا
إستونيا	ترينيداد وتوباغو
إسرائيل	تونس
إكوادور	الجزائر
ألمانيا	جزر مارشال
الإمارات العربية المتحدة	جمهورية تنزانيا المتحدة
إندونيسيا	الجمهورية الدومينيكية
أنغولا	الجمهورية العربية السورية
أوروغواي	جمهورية كوريا
أوكرانيا	جنوب أفريقيا
إيران (جمهورية - الإسلامية)	جورجيا
إيطاليا	الدانمرك
باكستان	رومانيا
البرازيل	سري لانكا
البرتغال	السلفادور
بلجيكا	سلوفاكيا
بلغاريا	سلوفينيا
بنما	سنغافورة
بنن	السنغال
بوروندي	السودان

* للاطلاع على قائمة المشتركين، انظر A/CONF.188/INF.1.

السويد	ليبيريا
سويسرا	ليتوانيا
شيلي	مالطة
الصين	مدغشقر
العراق	مصر
غابون	المغرب
غامبيا	المكسيك
غانا	المملكة المتحدة لبريطانيا العظمى وأيرلندا الشمالية
غينيا	موريتانيا
فرنسا	موزامبيق
الفلبين	موناكو
فنلندا	النرويج
فييت نام	نيجيريا
قبرص	هايتي
الكاميرون	الهند
كرواتيا	هندوراس
كندا	هنغاريا
كوبا	هولندا
كوت ديفوار	الولايات المتحدة الأمريكية
كولومبيا	اليابان
كينيا	اليمن
لاتفيا	اليونان
لبنان	

٢- وحضر المؤتمر العضوان المنتسبان للمنظمة البحرية الدولية التاليان بصفة مراقب:

ماكاو

هونغ كونغ، الصين.

٣- ومثلت في المؤتمر المنظمات الحكومية الدولية التالية:

منظمة العمل الدولية

المنظمة الدولية للنقل الدولي بالسكك الحديدية

منظمة الوحدة الأفريقية
منظمة الدول الأمريكية
منظمة المؤتمر الإسلامي.

٤- ومثل في المؤتمر مكتب الشؤون القانونية لمفوضية الأمم المتحدة لشؤون اللاجئين.

٥- ومثلت في المؤتمر المنظمات غير الحكومية التالية:

الفئة العامة

غرفة التجارة الدولية
الاتحاد الدولي لنقابات العمال الحرة
الاتحاد العالمي لرابطات الأمم المتحدة.

الفئة الخاصة

الرابطة الدولية لمموني السفن
رابطة أمريكا اللاتينية للقانون الملاحي وقانون البحار
المعهد الإيبيري - الأمريكي للقانون البحري
معهد مؤجري الحاويات الدوليين
الرابطة الدولية للموانئ والمرافئ
الغرفة الدولية للنقل البحري
المجموعة الدولية لنوادي الحماية والتعويض
اللجنة البحرية الدولية
الاتحاد الدولي لصون الطبيعة والموارد الطبيعية.

— — — — —