

Distr.  
GENERAL

## الجمعية العامة

A/CONF.162/3/Add.3  
8 April 1993  
ARABIC  
Original : ENGLISHجنيف ، ١٩ نيسان/أبريل ١٩٩٣  
البند ٨ من جدول الأعمال المؤقتإعداد واعتماد اتفاقية بشأن الامتيازات  
والرهون البحريةمجموعة التعليقات والاقتراحات الواردة من  
الحكومات ومن المنظمات الحكومية الدولية  
وغير الحكومية بشأن مشروع اتفاقية  
الامتيازات والرهون البحريةالمحتويات

<u>المفحة</u>	<u>الفقرات</u>	
٢	١	أولا - مقدمة .....
٣	٢ - ٦٩	ثانيا - مجموعة التعليقات والاقتراحات .....
		المنظمات غير الحكومية
٣	٢ - ١٦	الغرفة الدولية للنقل البحري .....
٥	١٧ - ٦٩	اللجنة البحرية الدولية .....

أولا - مقدمة

١ - تعرض هذه الوثيقة ما ورد في الفترة بين ٥ و٢٩ آذار/مارس ١٩٩٣ من تعليقات ومقترحات من المنظمات غير الحكومية فيما يتعلق بمشروع اتفاقية الامتيازات والرهون البحرية . وقد وردت في الفترة المذكورة تعليقات من الجهتين التاليتين: الغرفة الدولية للنقل البحري ؛ اللجنة البحرية الدولية .

ثانيا - مجموعة التعليقات والمقترحات

الغرفة الدولية للنقل البحري

[الاصل: بالانكليزية]

٢ - إن النقل البحري ، بحكم طبيعته ، صناعة دولية ، ومن ثم ، فإن أهمية التوحيد الدولي للقانون البحري معترف بها دوليا . ويسري هذا المبدأ كذلك على نظام الامتيازات والرهون البحرية .

٣ - وترى الغرفة الدولية للنقل البحري أن نظام الامتيازات والرهون البحرية القائم حاليا هو نظام مُرضٍ بوجه عام ، إلا أنه يمكن إجراء تحسينات كبيرة فيه باتباع نهج دولي أكثر اتساقا . والمشكلة الرئيسية للنظام القائم هي أنه لم يحظ بالتصديق على نطاق واسع .

٤ - ويمكن حل هذه المشكلة باعتماد اتفاقية على غرار المشروع الذي وضعه للمؤتمر فريق الخبراء الحكومي الدولي المشترك استنادا إلى مشروع وضعته اللجنة البحرية الدولية . إلا أنه لن يتم اعتماد مثل هذه الاتفاقية إلا إذا حظيت بالتصديق على نطاق عالمي .

٥ - إن أي نظام للامتيازات والرهون البحرية يجب أن يتضمن توازنا دقيقا بين اهتمامات أصحاب الامتيازات البحرية ، وأصحاب الرهون وغيرها من الامتيازات من جهة ، واهتمامات مالكي السفن من الجهة الأخرى .

٦ - والضمانة المتاحة بيسر للمطالبات وبأدنى كلفة هي السفينة نفسها . وقد درجت العادة على الاعتراف بعدد من المطالبات البحرية بوصفها امتيازات بحرية لأسباب اقتصادية واجتماعية معينة . وينطوي منح مركز امتياز بحري على عدد من المزايا الكبيرة بالنسبة للمطالبين ، ولا سيما أولوية هذه الامتيازات على غيرها وعدم وجود أي شرط للتسجيل . إن طبيعة الامتيازات البحرية من حيث تمتعها بمزايا كبيرة وما يترتب على ذلك من عدم أمان لدى مشتري السفن والدائنين قد استلزما تحديد عدد المطالبات التي يتم منحها مركز امتياز بحري .

٧ - ومن مصلحة التجارة الناجمة أن يتم تحديد عدد الامتيازات البحرية تحديدا صارما . فإذا مُنح عدد أكبر مما ينبغي من المطالبات البحرية مركز امتياز بحري ، قد تنشأ عن ذلك اضطرابات متواترة في تجارة السفينة عقب منازعات بشأن هذه

المطالبات ، وقد يصبح شراء السفن أو بيعها أكثر صعوبة . في ضوء ذلك ، لا يبدو أن شمة مبرراً كافياً لمنح امتياز بحري فيما يتعلق برسوم الموانئ والقنوات وغيرها من المجاري المائية ، أو رسوم الارشاد ، حيث أن السلطات المسؤولة عن فرض هذه الرسوم لديها عادة وسائلها الخاصة لإنفاذها ، كاحتجاز السفينة .

٨ - ومن الواضح أيضاً أن من مصلحة مُمَوِّلِي النقل البحري إبقاء عدد الامتيازات البحرية منخفضاً . فارتفاع عدد الامتيازات بدرجة غير معقولة قد يثني المستثمرين عن توفير التمويل اللازم للسفن الجديدة أو المستعملة ، حيث أنها قد تواجه بصورة مستمرة خطر تناقص قيمة ضمانتها . وإذا ما أريد التشجيع على تمويل السفن ، فيلزم حماية موقف المقرض بتوفير أكبر ضمانة ممكنة لاستثماره . إن نظام الامتيازات والرهون البحرية المَعَقَّد ، الذي يعطي مطالبات معينة أولوية على غيرها ، يعمل على جعل تمويل النقل البحري عملية بالغة التخصص ، مما يحد من عدد ونوع المؤسسات المستعدة للاضطلاع بهذا الاستثمار . ولا بد لاتفاقية جديدة من أن تشجع أنشطة هذه المؤسسات ، لا أن تشبَّطها .

٩ - و خلاصة القول ، فإن الغرفة الدولية للنقل البحري تؤيد الجهود الرامية إلى اعتماد اتفاقية جديدة بشأن الامتيازات والرهون بغية إضفاء تناسق حقيقي على هذا المجال المعقد للقانون البحري الدولي . وإذا ما أريد للملك أن يحظى بالاعتراف به على نطاق عالمي ، فمن الضروري أن يكون بمثابة حل وسط متزن بين مصالح من هم بحاجة إلى ما يوفره الامتياز البحري من حماية خاصة من جهة ، ومصالح الدائنين ومالك السفن من الجهة الأخرى . وتعتقد الغرفة أن مشروع الاتفاقية الذي أمام المؤتمر يتضمن بوجه عام هذا الحل الوسط المتزن ، وهي تأمل أن تحظى الاتفاقية في حال اعتمادها ، بالاعتراف بها على نطاق عالمي .

١٠ - وتقدم الغرفة التعليقات المحددة التالية على مشروع الاتفاقية:

#### المادة ٤: الامتيازات البحرية

١١ - تعتقد الغرفة ، كما ورد أعلاه ، أن قائمة الامتيازات البحرية ينبغي أن تكون أقصر ما يمكن . وتبدو المطالبات المقترحة في مشروع المادة ٤ مناسبة ، مع أنه يبدو أن ليس شمة مبرراً كافياً للمادة (د) بشأن المطالبات المتعلقة برسوم الموانئ والقنوات وغيرها من المجاري المائية ، ورسوم الارشاد .

#### المادة ٦: الامتيازات البحرية الأخرى

١٢ - لا تؤمن الغرفة بوجود تصنيف أية امتيازات أخرى ، غير تلك المدرجة في المادة ٤ ، كامتيازات بحرية ومنحها أي شيء من المعاملة التفضيلية الممنوحة

للامتيازات البحرية . وعليه ، فينبغي حذف عبارة "امتيازات بحرية أو" الواردة في السطر الأول من مشروع المادة ٦ .

#### المادة ٦ مكرراً: حقوق الاحتباس

١٣ - مع أنه يمكن التساؤل عما إذا كان إدراج نص ما بشأن حقوق الاحتباس مناسباً في صك متعلق بالامتيازات والرهون ، فيبدو أن ثمة ما يستحق تحديد الأولوية الدقيقة لحقوق الاحتباس مقابل الامتيازات البحرية والامتيازات الأخرى . وتقبل الغرفة الأحكام المقترحة في المادتين ٦ مكرراً و١١(٣) بشأن حقوق الاحتباس .

#### المادة ٧: خصائص الامتيازات البحرية

١٤ - تعتقد الغرفة اعتقاداً راسخاً بأن الامتيازات البحرية المحددة في مشروع المادة ٤ فقط ينبغي أن تتبع السفينة حتى بعد تغيير الملكية أو تغيير التسجيل أو تغيير العلم . هذه ميزة محددة لا يجب منحها لاية امتيازات أخرى يجري الأخذ بها في القانون الوطني وفقاً لمشروع المادة ٦ .

#### المادة ٨: انقضاء الامتيازات البحرية بالتقادم

١٥ - توافق الغرفة على مشروع صياغة المادة ٨ التي تنص على انقضاء الامتيازات البحرية المحددة في المادة ٤ بعد فترة سنة واحدة .

#### المادة ١٥: التغيير المؤقت للعلم

١٦ - ترحب الغرفة بالنص المتعلق بالتغيير المؤقت للعلم الذي يوفر اللوائح الضرورية فيما يتعلق بممارسة شائعة بصورة متزايدة في النقل البحري .

#### اللجنة البحرية الدولية

[الأصل: بالانكليزية]

١٧ - تم الاستناد ، فيما يلي من تحليل وتعليقات ، إلى مشاريع المواد المرفقة بالتقرير النهائي لفريق الخبراء الحكومي الدولي المشترك المعني بالامتيازات والرهون البحرية والمواضيع المتعلقة بها (المشار إليه فيما بعد باسم "فريق الخبراء") . وهي مقدمة بأمل أن تسهم في أعمال المؤتمر .

#### المادة ١

١٨ - حذفت في الجملة الافتتاحية العبارة (المطبقة على السفن البحورة) "من قبل مالكيها لضمان دفع الأموال" ، التي استخدمت في المشروع الذي وافقت عليه اللجنة في

مؤتمر لشبونة (المشار إليه فيما بعد باسم "مشروع لشبونة") بغية ضمان أن يكون للأعباء الأخرى نفس طابع وغموض الرهون والرهنون غير الحيازية . وكانت هذه العبارة قد اعتمدت عندما كان وصف الأعباء هو "الأعباء الشبيهة القابلة للتسجيل" . فبعد الاستعاضة عن هذا الوصف بعبارة "الأعباء المماثلة القابلة للتسجيل" ، لم يعد ثمة داع لتلك العبارة ، وتوجب بالتالي حذفها .

١٩ - وحيث أنه كان قد ثبت أن أحد أسباب عدم تصديق دول عديدة على الاتفاقية كان اشتراط المادة (ج) من اتفاقية بروكسل لعام ١٩٦٧ بوجوب بيان المبلغ المضمون في السجل أو في المك المشار إليه في الفقرة الفرعية (ب) ، فقد تقرر في مؤتمر لشبونة للجنة البحرية الدولية حذف هذا الشرط . وأثناء دورات فريق الخبراء ، أبديت اعتراضات قوية على هذا الحذف على أساس أن بيان المبلغ المضمون هو شرط إلزامي في ولايات قضائية معينة .

٢٠ - وبناء على ذلك ، أعيد العمل بالإشارة إلى المبلغ الأقصى المضمون ، بحيث يصبح ذلك شرطاً للاعتراف في الدول الأطراف بالرهنون أو الرهنون غير الحيازية أو الأعباء المماثلة في حالتين مختلفتين ، وهما:

١١' إذا كان ذلك شرطاً من شروط القانون الوطني لدولة التسجيل ، أو

١٢' إذا حدد ذلك المبلغ في المك الذي ينشئ الضمانة .

٢١ - وربما تكون الإشارة إلى الحالة الأولى غير ضرورية ، حيث أن الفقرة الفرعية (أ) تنص بالفعل على وجوب تطبيق الرهنون والرهنون غير الحيازية والأعباء ولا يبدو لها أي أثر سلبي .

٢٢ - وتبدو الإشارة إلى الحالة الثانية زائدة عن الحاجة . وفي الواقع أن الشرط الوارد في الفقرة الفرعية (ج) هو وجوب تحديد معلومات معينة إما في السجل أو في المكوك المشار إليها في الفقرة الفرعية (ب) .

٢٣ - يبدو ، بالتالي ، فيما يتعلق بهذه الحالة ، أن الفقرة الفرعية (ج) تشترط وجوب بيان المبلغ الأقصى المضمون في المك المنشئ للضمانة ، مع أن المك يُبينه بالفعل .

## المادة ٢

٢٤ - تركزت هذه المادة على ما هي ، حيث أنها تراعي نص اتفاقية عام ١٩٦٧ .

## المادة ٣

٢٥ - الفقرة ١ - تتناول هذه الفقرة حالتين ، هما:

١١' التغيير الطوعي في الملكية ؛

١٢' التغيير الطوعي في التسجيل ؛

وتنص على أنه ، عندما يؤدي أي منهما إلى شطب السفينة من السجل الوطني لدولة طرف ، فإن هذه الدولة لن تسمح للمالك بإعادة تسجيل السفينة ما لم يتم استيفاء الشروط المحددة في الفقرة المذكورة . ولعل من المفيد النظر في كل من هاتين الحالتين على حدة:

١١' التغيير الطوعي في الملكية . قد يؤدي التغيير الطوعي في الملكية

(المبيع الطوعي مثلاً) إلى شطب السفينة من السجل عندما لا يسمح للمالك الجديد بإبقاء السفينة تحت علمها الأصلي لعدم استيفائه شروط الجنسية .

ولكن في هذه الحالات ، فإن الشطب من السجل ، بدلا من أن يحدث بمبادرة من المالك ، قد يحدث بقرار من دولة العلم . أما النص الذي يقضي بأن دولة العلم "لا تسمح للمالك بإعادة تسجيل السفينة" فلا يشمل الحالة التي تكون فيها دولة العلم نفسها هي التي تعتزم القيام بعملية الشطب من السجل .

وينبغي أن تتناول الاتفاقية هذه الحالة أيضاً . كما أنه لا يمكن الاعتراض بأن الشطب من السجل يكون في هذه الحالة مسألة سياسة عامة ينبغي ألا تتدخل فيها الاتفاقية . وفي الواقع أن من المتاح دوماً أمام دولة العلم ، إن لم يتم الشطب من السجل لعدم تحقق الشروط المحددة في هذه الفقرة ، أن تشترب بيع السفينة .

١٢' التغيير الطوعي في التسجيل . قد يؤدي التغيير الطوعي في التسجيل

إلى شطب السفينة من السجل ، مثلاً ، عندما يسجلها المالك في دولة أخرى دون أن يسبق ذلك شطبها من السجل الأصلي . في هذه الحالة ، تشترب دولة السجل الأصلي شطب السفينة من السجل تحاشياً للتسجيل المزدوج . وهنا أيضاً ، لا يقوم المالك بعملية الشطب من السجل ، بل تقوم بها الدولة - وهي حالة لا تتناولها هذه الفقرة .

٢٦ - الفقرة ٢ . في هذه الفقرة ، يكون تسجيل سفينة ما في دولة طرف مشروطاً

بشطبها من السجل السابق . وتتناول الفقرة حالتين بديلتين ، هما: إصدار شهادة تفيد بشطب السفينة من السجل ، أو بأنها مستشطب من السجل عند إجراء التسجيل الجديد . وفي الفقرة الفرعية (ب) ، هناك ، بعد البديل الثاني ، جملة إضافية تنص على أن تاريخ التسجيل (في السجل الجديد) هو تاريخ قيام الدولة الأولى بشطب السفينة من السجل .

ولا يبدو هذا الحكم منسجماً مع البديل الثاني الذي يقضي بالشطب من السجل عندما يتم التسجيل الجديد . وعلى ذلك ، ينبغي أن يكون نص الجملة الأخيرة على النحو التالي:

ويكون تاريخ شطب السفينة من السجل هو تاريخ تسجيلها في السجل الجديد .

٢٧ - ثمة ملاحظة أخرى ، هي أن حدوث الشطب من السجل وإعادة التسجيل في وقت واحد مضمون في البديل الثاني ، ولكن ليس في البديل الأول ، حيث يحدث الشطب من السجل أولاً ، ثم يحدث التسجيل الجديد في أي وقت بعد ذلك . فإذا كان التزامن يُعتبر شرطاً ضرورياً لتغيير التسجيل ، ينبغي ضمانه دوماً ؛ أما إذا لم يكن كذلك ، فلمـأذا يُشترط في حالة واحدة فقط؟

#### المادة ٤

٢٨ - كانت الجملة الافتتاحية لهذه المادة في اتفاقية عام ١٩٦٧ تنص على ما يلي:

تضمن الامتيازات البحرية على السفينة المطالبات التالية:

٢٩ - وأدرج في المادة ٧-١ النص المتعلق بالمطالبات ضد أشخاص غير المالك المسجل للسفينة ، حيث نصّت المادة على ما يلي:

تنشأ الامتيازات البحرية المذكورة في المادة ٤ سواء كانت المطالبات التي تضمنها هذه الامتيازات ضد المالك أو ضد مستأجر السفينة عارية أو مستأجر آخر أو مدير السفينة أو متعهدا .

٣٠ - وأتاح هذا النص تقديم مطالبات ضد السفينة أيضاً عندما كانت هذه المطالبات ضد أي نوع من مستأجري السفن ، بما في ذلك مستأجروها لمدة زمنية محددة أو لرحلة محددة . وعندما ناقشت اللجنة البحرية الدولية هذا النص في لشبونة ، ارتثي أنه مناسب ، في ضوء المبدأ المقبول القائل بوجود تخفيض الامتيازات البحرية قدر الامكان بغية تعزيز الرهون والرهون غير الحيازية ، مما يشجع على تمويل السفن ، لتقليل امكانية تقديم مطالبات ضد السفينة عندما يكون المدين شخصاً غير المالك . وعليه ، تقرر ازالة الاشارة إلى المستأجرين ، غير مستأجر السفينة عارية ، الذي ينبغي ابقاؤه لكون طاقم السفينة موظفاً لدى مستأجر السفينة عارية . ولأسباب اجتماعية ، فإن مطالبات طاقم السفينة بالأجور يجب أن يضمنها امتياز بحري في أية ظروف ، بصرف النظر عما إذا كان الطاقم موظفاً لدى مالك السفينة أم مستأجرها عارية .



٣١ - كما تقرر نقل النص من المادة ٧ إلى ديباجة المادة ٤ ، حيث ارتئي أن لا ضرورة لنص خاص . وترك فريق الخبراء نص الجملة الافتتاحية على ما هو .

٣٢ - غير أن ثمة مطالبات أخرى ينبغي حمايتها ، لأسباب اجتماعية كذلك ، بينما قد لا تكون محمية في الوقت الراهن . وهي المطالبات المتعلقة بالوفاة أو الإصابة الشخصية استنادا إلى العقد المبرم ، عندما لا يكون الناقل هو مالك السفينة أو مستأجرها عارية . بل إنه يجوز أيضا لمستأجر السفينة لمدة زمنية محددة - إن لم يكن لمستأجرها لرحلة محددة - أن يتعاقد على نقل الركاب أو على تسيير رحلات بحرية سياحية وأن يصبح الناقل التعاقدى . وربما يُزعم أن مالك السفينة (أو مستأجرها عارية) مسؤول أيضا بوصفه القائم بعملية النقل ، إلا أن هذا قد يكون أمرا مشكوكا فيه . وعليه ، فإن مسألة ما إذا كان من المناسب حذف أية إشارة إلى مستأجرين غير مستأجر السفينة عارية قد تستحق مزيدا من التفكير .

٣٣ - وثمة مسألة أخرى يمكن النظر فيها ، وهي ما إذا كان من الضروري فعلا ذكر مدير السفينة ومتعهدا إضافة إلى مستأجر السفينة عارية . أما التمييز بين مدير السفينة ومتعهدا فينبغي أن يكون قوامه أنه ، بينما يعمل المدير لحساب غيره ، يعمل المتعهد لحسابه الشخصي . إذا كان هذا صحيحا ، فلا ينبغي أن يكون ثمة مطالبات ضد المدير ، بل فقط ضد الشخص الذي يعمل المدير باسمه ولحسابه ، وهو المتعهد . أما فيما يتعلق بالمتعهد ، فيبدو أنه لا يجوز له أن يعمل بهذه الصفة ، عندما لا يكون هو المالك ، ما لم يكن قد حصل على حق استخدام السفينة من مالكها . والعقد الذي يتم بموجبه الحصول على هذا الحق هو عادة ، إن لم يكن حصرا ، الطرف المستأجر للسفينة عارية<sup>(١)</sup> .

٣٤ - الامتيازات البحرية الفردية . خفّضت اتفاقية عام ١٩٦٧ تخفيضا كبيرا عدده الامتيازات البحرية المدرجة في اتفاقية عام ١٩٢٦ عن طريق استثناء نوعين من المطالبات ، وهما: المطالبات القائمة على العقود المتعلقة بهلاك أو تلف البضاعة والمطالبات الناتجة عن العقود المبرمة والاجراءات المتخذة من قبل ربان السفينة

(١) إن الإشارة إلى مدير السفينة ومتعهدا قد أدرجت في مشروع الاتفاقية الثاني الذي أعدته اللجنة الفرعية الدولية التابعة للجنة البحرية الدولية في عام ١٩٦٤ (الوثيقة HYPO-27 ، المنشورة في الصفحة ٢٥٦ من المجلد الخاص بمؤتمر نيويورك لعام ١٩٦٥) ، الذي حظي بقبول مؤتمر نيويورك للجنة البحرية الدولية ثم بقبول المؤتمر الدبلوماسي ، دون أية مناقشة محددة على ما يبدو .

والضرورية من أجل الحفاظ على السفينة أو مواصلة الرحلة . وفي الواقع أنه كان من المعتقد أن الفئة الأولى من المطالبات لا تقتضي الحماية الخاصة التي يوفرها الامتياز البحري ، حيث أن الشاحن ، إلى جانب كونه مؤمناً عليه ، بإمكانه ، إذا ما تَصَرَّف بحیطة عادية ، أن يختار ناقلاً يكون قادراً على تَحْمُل المسؤولية المالية ، وينبغي له ، بالتالي ، ألا يرضى بالأولوية على مُقَدِّم الرهن أو الرهن غير الحيازي إذا لم يفعل ذلك . وكان من المعتقد حينئذ أن المالك ، بضمانه بامتياز بحري يجري مطالبات الفئة الثانية ، يُتاح له رصد أموال إضافية ، بعد حصوله على قرض مضمون بعبء مسجل ، فقط لأن المقرض الجديد (وهو مُقَدِّم الخدمات أو الامدادات بشروط ائتمانية) قد حصل على أولوية على المقرض السابق . كما كان يُرْتَأَى أن المالك الذي يحتاج إلى ائتمان لتغطية النفقات الجارية العادية لا يستحق أية حماية ، كما لا يستحقها الدائنون الذين يمنحونه هذا الائتمان .

٢٥ - ولعل من المفيد تقديم عرض وتحليل موجزين لتطور الامتيازات البحرية الفردية: (١) الأجور . كان من الأمور المثيرة للجدل بين الرابطات البحرية الاعضاء في اللجنة البحرية الدولية ما إذا كانت اشتراكات التأمينات الاجتماعية مدرجة في صياغة الفقرة ١١١ من المادة ٤ من اتفاقية عام ١٩٦٧ وعمّا إذا كان ينبغي إدراجها أم عدم إدراجها . وفي لشبونة ، رأيت الغالبية أنها ليست مدرجة وأنه ينبغي إدراجها ، ولكن فقط بقدر الجزء من الاشتراك الذي يُدفع لصالح طاقم السفينة . ومن ثم ، فقد اعتمدت الصيغة التالية:

الأجور وغيرها من المبالغ المستحقة لربان السفينة وضباطها وباقي أفراد المجموعة الكاملة للسفينة فيما يتعلق بعملهم عليها ، بما في ذلك اشتراكات التأمينات الاجتماعية المدفوعة لصالحهم . وقد اعتمد فريق الخبراء هذه الصيغة ، إلا أنه رأى من المستصوب الإشارة صراحة ، بين المبالغ الأخرى المستحقة فيما يتعلق بعمل ربان السفينة وضباطها وباقي أفراد المجموعة الكاملة للسفينة ، إلى نفقات العودة إلى الوطن . وتبدو هذه إضافة مفيدة ؛

(ب) الوفاة أو الإصابة الشخصية . تُرك نص الفقرة ١٣١ من اتفاقية عام ١٩٦٧ كما هو في لشبونة واعتمده فريق الخبراء في وقت لاحق . وهو لا يستدعي أي تعليق خاص ؛

(ج) الانقراض . في اتفاقية عام ١٩٦٧ ، مُنح أيضاً امتياز بحري فيما يتعلق بمطالبات ازالة حطام السفينة واشتراك المتوسط العام . وكان الامتياز البحري فيما يتعلق باشتراك المتوسط العام موجوداً في اتفاقية عام ١٩٢٦ ، وارتضى الابقاء عليه . غير أنه ، في لشبونة ، نوقشت ضرورة هذا الامتياز البحري ، حتى وإن تم ، في نهاية الامر ، الابقاء عليه لكونه شبيهاً في طبيعته بالامتياز المتعلق بالانقراض . إلا أن فريق الخبراء قام بحذفه ، مع الامتياز المتعلق بإزالة الحطام . وربما يعاد النظر في أسباب حذف هذين الامتيازين ؛

(د) رسوم الموانئ والقنوات وغيرها من المجاري المائية ورسوم الإرشاد .  
ضمن الامتياز البحري هذه المطالبات جميعها بمقتضى اتفاقية عام ١٩٦٧  
(المادة ٤-١٢١) ، وتركت اللجنة في لشبونة وفريق الخبراء هذا النص كما هو . ويضمن  
الامتياز البحري رسوم الموانئ والقنوات وغيرها من المجاري المائية لأسباب سياسية  
عامة . بيد أن أسباب وجوب ضمان رسوم الإرشاد بامتياز بحري ، بينما لا تُضمن  
المطالبات المتعلقة بجَرّ السفينة في الميناء ، هي أقل وضوحاً ؛

(هـ) هلاك أو تلف الممتلكات . بغية جعل المطالبات المتعلقة بالممتلكات  
تقتصر على المطالبات غير القائمة على العقود ، ارتُثبت ضرورة تحديد أن الامتياز  
البحري يضمن المطالبات المتعلقة بالممتلكات إذا كانت هذه المطالبات قائمة على  
الضرر وغير قادرة على أن تكون قائمة على التعاقد . وكان يتم تأمين الارتباط بتشغيل  
السفينة ببيان أن المطالبات المضمونة بامتياز بحري هي تلك التي تحدث في البر أو  
في البحر ، وتتصل اتصالاً مباشراً بتشغيل السفينة ، أي باستخدام ذات النص الخاص  
بالمطالبات المتعلقة بالوفاة أو الإصابة الشخصية .

وفي لشبونة ، ارتأى مؤتمر اللجنة البحرية الدولية أن النص المستخدم فيما  
يتعلق بادعاءات الملكية هو أوسع مما ينبغي ، حيث أنه يشمل أيضاً الخسائر  
الاقتصادية ، في حين أن عبارة "غير قادرة على أن تكون قائمة على التعاقد" تستثني  
تماماً المطالبات المتعلقة بهلاك أو تلف البضاعة المحمولة على السفينة . وعليه ،  
فإن النص الجديد المعتمد في لشبونة كان النص التالي:

المطالبات القائمة على الضرر المترتب على الهلاك أو التلف المادي  
الذي يسببه تشغيل السفينة غير هلاك أو تلف البضاعة والحاويات وأمتعة الركاب  
المحمولة على السفينة .

واعتمد فريق الخبراء هذا النص ، الذي بات يرد في مشروع المواد .  
(و) التكاليف والنفقات القانونية . فيما يتعلق بالتكاليف والنفقات  
القانونية التي يتم تحملها بغية الحفاظ على السفينة بعد توقيفها وللعمل على  
بيعها ، ارتُثبت عدم مواصلة ضمان هذه التكاليف بامتياز بحري ، بل أن يتم ذلك من  
إيرادات المبيع قبل توزيعها بين حائزي الامتيازات البحرية وغيرهم من المدعيين .  
وعليه ، فقد نُقلت هذه المطالبات إلى المادة ١١-٢ من اتفاقية عام ١٩٦٧ .

٣٦ - الفقرة ٢ . أشير أولاً ، بمقتضى اتفاقية بروكسل لعام ١٩٦٧ (المادة ٤-٢) إلى  
المطالبات الناشئة عن الخواص المشعة أو عن مزيج من الخواص المشعة أو الخواص  
السامة أو الانفجارية أو الخواص الخطرة أو الوقود النووي أو المنتجات أو النفايات  
المشعة . واستُنسبت الإشارة إلى سبب الضرر ، بدلا من الإشارة إلى الاتفاقيات الدولية  
الناظمة للمسؤولية فيما يتعلق بهذا النوع من الأضرار . ومن ثم ، كانت الفلسفة

تتمثل في استبعاد مطالبات معينة نظراً لطبيعتها ، لا لأنها مشمولة في اتفاقيات أخرى . ولم تغير اللجنة نص هذه الفقرة في لشبونة .

٣٧ - واستُصوب أثناء انعقاد دورات فريق الخبراء اضافة اشارة إلى نوع آخر من الأضرار ، وهي أضرار التلوث ، إلا أنه أُشير هذه المرة إلى اتفاقية المسؤولية الدولية لعام ١٩٦٩ الناظمة لهذا النوع من الأضرار . وربما كان من المشكوك فيه ما إذا كان اتباع نهجين مختلفين في هاتين الحالتين أمراً مناسباً .

#### المادة ٥

٣٨ - الفقرة ١ . لم يطرأ أي تغيير على هذه الفقرة في لشبونة عدا الإشارة إلى الاعباء المسجلة بالإضافة إلى الرهون والرهون الحيازية . واعتمد فريق الخبراء الحكومي الدولي المشترك بين المنظمة البحرية الدولية والاونكتاد النص الذي ووفق عليه في لشبونة .

٣٩ - الفقرة ٢ . فيما عدا حذف الإشارة إلى العوارية العامة وإزالة الحطام ، لم يطرأ أي تغيير على هذه الفقرة أيضا . ودارت بعض المناقشات أثناء دورات فريق الخبراء الحكومي الدولي المشترك بشأن الاسباب التي تدعو إلى إعطاء المطالبات المتعلقة بالإنقاذ الأولوية . ومع ذلك فالسبب واضح: فخدمات الإنقاذ تحفظ السفينة ، ولذا فإن تنفيذها يكون لصالح جميع الذين نشأت مطالباتهم قبل وقت أداء خدمات الإنقاذ .

٤٠ - الفقرة ٣ . عندما أُلغي مبدأ ترتيب الامتيازات البحرية بالرحلة الذي اعتمد في اتفاقية عام ١٩٣٦ ، لعدة أسباب من بينها صعوبة تحديد مفهوم الرحلة ، ظل مبدأ وجوب ترتيب الامتيازات البحرية الضامنة لنفس نوع المطالبات على مستوى واحد ، كما أن هذا المبدأ الذي وافقت عليه اتفاقية عام ١٩٦٧ بالنسبة لجميع الامتيازات فيما عدا المتعلقة بالإنقاذ والتي تُركت بدون تغيير في لشبونة قد اعتمده فريق الخبراء الحكومي الدولي المشترك . واستثنى الإنقاذ لنفس السبب الوارد في الفقرة ٢ الذي مُنحت به خدمات الإنقاذ اللاحقة أولوية على جميع الامتيازات التي نشأت قبل أداء الإنقاذ .

٤١ - الفقرة ٤ . يُعتبر هذا الحكم مكملاً للأحكام الواردة في الفقرتين السابقتين: يكون ترتيب الامتيازات البحرية الضامنة للمطالبات بأداء خدمات لاحقة ترتيباً عكسياً مع نشوئها . وأُعلن أن التاريخ الذي تنشأ فيه مطالبة بإجراء خدمات إنقاذ هو التاريخ الذي تنتهي فيه كل عملية إنقاذ . ويحدث انتهاء إجراء خدمات الإنقاذ ، وفقاً

لاتفاقية الإنقاذ لعام ١٩٨٩ عندما يتم احضار السفينة إلى مكان آمن . والواقع أن الفقرة ٢ من المادة ٨ من اتفاقية الإنقاذ تنص على أنه في ذلك الوقت يقع على المالك واجب قبول إعادة التسليم .

#### المادة ٦

٤٢ - يرى فريق الخبراء الحكومي الدولي المشترك من المستصوب تقسيم المادة ٦ من اتفاقية عام ١٩٦٧ إلى مادتين منفصلتين ، وتنظم الأولى (المادة ٦) حق الدول الاطراف في منح امتيازات أخرى ، وتنظم الثانية (المادة ٦ مكررا) حقوق الاحتباس . وتتم التوصل إلى هذا القرار بعد أن انتقدت وفود عديدة إدراج حكم عن حقوق الاحتباس في الاتفاقية ، ودلل على أن لهذه الحقوق طبيعة قانونية تختلف تماما عن الامتيازات البحرية . وسوف تُبحث هذه المشكلة في إطار المادة ٦ مكررا . وفيما يلي تعليقات على المادة ٦ من مشاريع المواد .

٤٣ - تستنسخ المادة ٦ الجزء الأول من المادة ٦ ، الفقرة ١ من اتفاقية عام ١٩٦٧ التي لم يطرأ عليها تغيير في لشبونة . ومع ذلك ، دار جدل أثناء دورة فريق الخبراء الحكومي الدولي المشترك حول ما إذا كان ينبغي السماح للدول الاطراف بمنح امتيازات أخرى أو ، على وجه التحديد ، امتيازات بحرية أخرى . ففي اتفاقية عام ١٩٦٧ (وفي مشروع لشبونة) أُشير إلى "امتيازات" فحسب .

٤٤ - وأعلن بعض الوفود أن الإشارة إلى "امتيازات" تسببت في حدوث إبهام فيما يتعلق بأي نوع من الامتيازات يمكن للدول الاطراف منحه . كذلك ، ينبغي من أجل تعزيز التصديق على الاتفاقية المقبلة التصريح للدول الاطراف بمنح امتيازات بحرية أخرى أيضا . وبهذه الطريقة يصبح من الأسهل على الدول التي تكون الامتيازات البحرية أكثر عددا بكثير في قوانينها المحلية منها في الاتفاقية تكييف قوانينها المحلية مع النظام الموحد الذي ينفذ بموجب الاتفاقية .

٤٥ - وأوضحت وفود أخرى أن الامتيازات البحرية ، حتى لو جاءت مرتبتها بعد الرهون والرهون الحيازية ، تؤثر تأثيرا ضارا بضمانات حائزي هذه الاعباء المسجلة إذ أنهم يمكن أن يتبعوا السفينة التي تكون في حوزة مشترٍ حسن النية .

٤٦ - تبدو الملاحظات التالية مناسبة أيضا:

'١' إن اللغة المعتمدة في اتفاقية عام ١٩٦٧ غير واضحة . فالواقع أن الإشارة إلى "امتيازات" يمكن تأويلها على أنها تشمل امتيازات بحرية ؛

١٣١ تتمتع الإشارة المحددة إلى الامتيازات البحرية بميزة جعل الامتيازات البحرية الوطنية خاضعة لبعض أحكام الاتفاقية من مثل الاحكام الواردة في المواد ٧ ، ٨ ، و ١١ . ومن الوجهة المثالية ، ينبغي للامتيازات البحرية الوطنية أن تكون خاضعة أيضا للفقرة ١ من ديباجة المادة ٤ . وإذا ووفق على هذا المبدأ ، سيكون من المستصوب جعله واضحا تماما من خلال إدخال فقرة شرطية في نهاية الجملة الأولى من المادة ٦ ؛

١٣٢ الواقع أن حق الدول الاطراف في منح امتيازات بحرية أخرى سيكون حافزا كبيرا على التصديق .

٤٧ - إذا لقيت هذه الملاحظات الترحيب ، يمكن تعديل المادة ٦ على النحو التالي:  
يجوز لكل دولة من الدول الاطراف أن تمنح امتيازات بحرية أو امتيازات أخرى ضمانا لمطالبات غير تلك المشار إليها في المادة ٢ ، شريطة تحقيق ما يلي:

- (١) لا يجوز لهذه الامتيازات البحرية أن تضمن سوى المطالبات ضد مالك السفينة ، أو مستأجرها بموجب مشاركة ايجار سفينة عارية ، أو مديرها أو مشغلها (٢) ؛
- (ب) أن لهذه الامتيازات البحرية السمات الواردة في المادة ٧ كما أنها تخضع لنفس القواعد الواردة في المادتين ٨ ، و ١١ فيما يتعلق بانقضائها ؛
- (ج) تأتي هذه الامتيازات البحرية والامتيازات الأخرى في المرتبة بعد الامتيازات البحرية الواردة في المادة ٤ ، وبعد الرهون المسجلة ، و"الرهون الحيازية" أو الأعباء التي تمثل لاحكام المادة ١ .

#### المادة ٦ مكررا

٤٨ - ليس ثمة جدال بشأن الملاحظة التي مؤداها أن لحقوق الاحتباس طبيعة قانونية مختلفة عن الامتيازات البحرية . ومع ذلك ، فمن الضروري إدراج أحكام تتعلق بحقوق الاحتباس في الاتفاقية من أجل حماية حائزي الامتيازات البحرية الواردة في المادة ٤ وكذلك من أجل حماية حائزي الأعباء المسجلة بغية تنظيم انقضاء حقوق الاحتباس هذه ، وواجب التخلي عن الملكية في حالة البيع الجبري . لهذه الأسباب يوصى بشدة بإبقاء المادة ٦ مكررا في الاتفاقية .

(٢) ينبغي تغيير هذا النص إذا اعتبرت الإشارة إلى المدير و/أو إلى المشغل لا ضرورة لها .

٤٩ - إلا أنه كما اقترح رئيس فريق الخبراء الحكومي الدولي المشترك ، ينبغي الاستعاضة عن الجملة الأولى من الفقرة ٢ بحكم جديد في المادة ١١ كالحكم الذي يرد في الحاشية ١ في الصفحة ٥ من الوثيقة JIGE(VI)8-LEG/MLM/27 . والواقع أن القاعدة التي ينبغي وفقها لحق الاحتباس الأيمن نفاذ الامتيازات البحرية ، تطبق في وقت البيع الجبري . ولذا فمن الأنسب أن تكون جزءاً من الأحكام التي تنظم الآثار المترتبة على البيع الجبري . سينظر في النص الذي اقترحه الرئيس أيضاً لدى النظر في المادة ١١ .

#### المادة ٧

٥٠ - إذا قبل مبدأ أنه يجوز للدول الأطراف منح امتيازات بحرية وأنها ينبغي أن تطبق على هذه الامتيازات ، أحكام الاتفاقية ذات الصلة ، فإنه ينبغي حذف الإشارة إلى المادة ٤ الواردة الآن بين معقوفين . وأضيفت الإشارة إلى تغيير العلم في لشبونة بسبب الاعتقاد بأنه قد تنشأ حالات تغير فيها السفينة علمها بدون تغيير ملكيتها أو تسجيلها . وتحدث هذه الحالة ، على سبيل المثال ، عندما يحدث تغيير مؤقت للعلم بعد مشاركة ايجار عارضة ، عندما تبقى السفينة مسجلة في السجل الأصلي ، حتى وإن سُجلت مؤقتاً في سجل دولة العلم الجديد .

#### المادة ٨

٥١ - الفقرة ١ . إن صياغة هذه الفقرة هي الصياغة الواردة في اتفاقية عام ١٩٦٧ وإن كانت الإشارة إلى حالة الاستيلاء على السفينة قد أضيفت في لشبونة . وقد اعتقد في الواقع أنه نظراً لأن الاحتجاز ، وفقاً للتعريف الوارد في الفقرة ٢ من المادة ١ من اتفاقية الاحتجاز لعام ١٩٥٢ هو مجرد تدبير أمني ، ولا يشمل "الاستيلاء على السفينة تنفيذاً لحكم أو استجابة له" ، تجدر الإشارة إلى الاستيلاء أيضاً . والغرض من هذه القاعدة التي لم يدخل فريق الخبراء الحكومي الدولي المشترك عليها أي تغيير هو ضمان أن يكون تحديد الفترة التي تظل الامتيازات البحرية قائمة خلالها بدون أن تعرف من أطراف ثالثة ، معقولاً بقدر الإمكان من أجل حماية جميع الدائنين الآخرين والمشتريين المحتملين أيضاً .

٥٢ - لهذا السبب رشي أن تطبيق الحد الزمني ينبغي ألا يمنع إلا بسبب إجراء يكون طرف ثالث على علم مؤكد به . ولم يعتبر احتجاز السفينة كافياً في حد ذاته لأنه إذا أُلغي فقد لا يصل هذا إلى علم أصحاب المطالبات . ولذا قدم الرأي الذي مؤداه أن الإنفاذ الفعلي للضمانات هو فقط الذي يمنع تطبيق الحد الزمني . ومن ثم فإن الاحتجاز سوف يلبي هذا الشرط مثلما يفعل الاستيلاء تنفيذاً للحكم ، إذا كان يؤدي إلى بيع جبري .

٥٣ - الفقرة ٣ . هذا الحكم مكمل للحكم الوارد في الفقرة ١ . فاية تعليقات أو انقطاعات في الحدود الزمنية ، تمثل في الواقع حالات لم تصبح معروفة لأطراف الثالثة والاستثناء الوحيد لهذه القاعدة الصارمة هو صاحب الامتياز الذي يمنع بحكم القانون من إنفاذ ضماناته عن طريق احتجاز السفينة أو الاستيلاء عليها . ورشي أنه في حالة من هذا القبيل سيكون تطبيق القاعدة الاساسية الواردة في هذه الفقرة مناقضا للمدالة .

#### المادة ٩

٥٤ - يؤكد هذا الحكم الذي ترك بدون تغيير قاعدة عامة توجد في عدد كبير من النظم القانونية ولا تتطلب أية تعليقات .

#### المادة ١٠

٥٥ - هي الحكم الاول من الحكمين اللذين ينظمان البيع الجبري للسفن . ونظرا لأن البيع الجبري يؤدي إلى انتهاء جميع الضمانات ، كان من الضروري ضمان منح أصحاب نفس هذه الضمانات أقصى قدر ممكن من الحماية . ولذا رشي ما يلي:

(١) أن يحقق البيع أقصى سعر ممكن ؛

(ب) أن توزع حصائل البيع فيما بين أصحاب المطالبات المضمونة وفقا

لترتيب أولوياتها ؛

(ج) ينبغي إتاحة أفضل فرصة ممكنة لأصحاب المطالبات للاشتراك في البيع

الجبري .

ويرد فيما يلي تحليل لاحكام هذه المادة:

٥٦ - الفقرة ١ . تبين هذه الفقرة الأشخاص الذين يتعين توجيه إخطار إليهم . وهؤلاء الأشخاص هم المبينون فعليا في المادة ١٠ من اتفاقية عام ١٩٦٧ التي لم يدخل عليها مؤتمر اللجنة البحرية الدولية في لشبونة أي تغيير . بيد أن الترتيب الذي ورد به هؤلاء الأشخاص قد تغير وكذلك الصياغة .

(١) في الفقرة (ج) من المادة ١٠ من اتفاقية عام ١٩٦٧ أشير إلى المسجل

في النم الإنكليزي و"الحافظ" في النم الفرنسي ، بينما يشار الآن إلى "السلطة المكلفة" (بالسجل) . وهذا التعبير الأخير أكثر عمومية ومن ثم فهو أفضل . والواقع أنه في بلدان عديدة لا يطلق على السلطة المسؤولة عن السجل اسم المسجل أو "الحافظ" ؛

(ب) لم تتغير الصياغة وتبدو مرضية ؛

(ج) كان هناك تغييران فيما يتعلق بالنم الذي اعتمده اتفاقية

عام ١٩٦٧ . يتمثل الاول في الاستعاضة عن عبارة "حائزين ... الذين أرسلت إخطارات بمطالباتهم إلخ" بعبارة "جميع حائزي الرهون ... شريطة أن تتسلم السلطة المختصة ... إخطارا ..." . والتعبيران متناظران ، كما يبدو أنهما مقبولان لدى



استعمالهما حالياً . ويتمثل التغيير الثاني في تحديد السلطة التي ينبغي توجيه الإخطار إليها بأنها "السلطة المختصة التي تجري البيع الجبري" . وفي ديباجة المادة ١٠ ، الفقرة ١ من اتفاقية عام ١٩٦٧ ، كانت العبارة المستخدمة هي "السلطة المختصة" وفي الفقرة الفرعية (ب) أُشير إلى الديباجة بعبارة "السلطة المذكورة" . وقد تكون الإشارة إلى السلطة التي تجري البيع الجبري بمثابة تحسين للنص الأصلي لكن إذا اعتمدت هذه العبارة فإن وصف هذه السلطة بأنها سلطة "مختصة" لا يعتبر زائداً فحسب بل وخطيراً لأنه قد ينطوي على أنه إذا لم يوجه الإخطار إلى السلطة التي تجري البيع الجبري التي تكون مع ذلك غير مختصة ، فإن الإخطار قد لا يصبح نافذ المفعول . ولا ينبغي مطالبة أصحاب المطالبات بإثبات ما إذا كانت السلطة التي تجري البيع مختصة أم غير مختصة .

٥٧ - والعبارة المستخدمة في الجملة الاستهلالية هي بدلا من ذلك "السلطة المختصة" كما جاءت في اتفاقية عام ١٩٦٧ . والاختلاف في الصياغة لا مبرر له فيما يبدو لأن السلطة التي ينبغي أن تثبت من أن الإخطار بالبيع ينبغي توجيهه إلى الأشخاص الذين يرد سردهم فيما بعد لا يمكن أن تكون سلطة أخرى غير السلطة التي تجري البيع .

٥٨ - الفقرة ٢ . في حين مجرد النص في المادة ١٠ من اتفاقية عام ١٩٦٧ على أنه ينبغي تقديم إخطار كتابي قبل ٣٠ يوماً بوقت ومكان البيع الجبري ، فإنه اقترح في مشاريع المواد محتوى بديلاً للإخطار (بين معقوفين) ، أي فيما يتعلق بنقاط من مثل "الدولة التي تضطلع بالإجراءات التي تحدد ما يكفي لحماية مصالح الأشخاص الذين يحق لهم تلقي الإخطار" . وتتطلب الصياغة التي اعتمدت في اتفاقية عام ١٩٦٧ واستنسخت في هذه الفقرة في إطار (أ) محتوى أدنى للإخطار بينما يترك النص البديل لقانون المحكمة تحديد المحتوى . وسوف يتبين أنه لحماية أصحاب المطالبات بوجه عام وأصحاب المطالبات المضمونة بوجه خاص ، ينبغي تحديد المحتوى الأدنى للإخطار في الاتفاقية . وعلى أي حال ، فإن الصياغة المقترحة غير مرضية . فأولا ، أن "الدولة" ليست هي التي تضطلع بالإجراءات وإنما السلطة القضائية في الدولة ، وثانياً ، أن النقاط التي ذكرت في المشروع قد لا تحدد على الإطلاق أو ربما لا تحدد من خلال تقييم كفايتها بالنسبة لحماية مصالح الأشخاص الذين يحق لهم تلقي الإخطار ، وثالثاً ، فإن هذه النقاط ، إذا كانت محددة على الإطلاق ، ترد عادة في القانون .

٥٩ - الفقرة ٣ . تستنسخ هذه الفقرة على نحو أكثر تفصيلاً الشرط الوارد في الجملة الاستهلالية للمادة ١٠ من اتفاقية عام ١٩٦٧ وهي أن يكون الإخطار كتابياً . ومع ذلك فإنها تضيف شرطاً هو وجوب توافر تأكيدات بالاستلام . ويبدو هذا الشرط مناسباً لحماية أصحاب المطالبات .

٦٠ - الفقرة ٤ . هذه الفقرة تبدو غير ضرورية وإذا قبلت فإنها سوف تخلق مشاكل .

#### المادة ١١

٦١ - الفقرة ١ . جرى إدخال تعديلين على النص الذي ورد في اتفاقية عام ١٩٦٧: ففي (١) جرى الاستعاضة عن عبارة "في ولاية" بعبارة "في نطاق ولاية" ، وفي (ب) استعيض عن الإشارة إلى أحكام الاتفاقية بإشارة إلى المادتين ١٠ و ١١ . ولا يبدو أن التعديل الأول يشكل تحسينا لكنه لا يغير المعنى . وللوهلة الأولى ، يبدو التعديل الثاني وكأنه يحدد الأحكام بتلك التي تتمثل بالمادتين ١٠ و ١١ لكن الأمر ليس كذلك لان الفقرة ٢ من المادة ١١ تنص على أن توزع حصائل البيع بعد دفع التكاليف الناشئة في الحالة وفقا لأحكام الاتفاقية ومن ثم فإن هذا يسترجع الإشارة الشاملة التي حذفت من الفقرة ١ .

٦٢ - الفقرة ٢ . حددت بعض التكاليف التي ينبغي دفعها من حصائل البيع قبل توزيعه بين أصحاب المطالبات المضمونة . وتتمثل هذه التكاليف في صيانة السفينة وتكاليف إعادة أفراد الطاقم إلى وطنهم . وحيث أنه يبدو من الملائم أن يدفع هذان النوعان من التكاليف قبل توزيع الحصائل ، فإن الإضافة مستحقة لأنه قد لا يكون من المؤكد بخلاف ذلك ما إذا كان يمكن أو لا يمكن اعتبار هذه التكاليف بمثابة "تكاليف ومصاريف ناشئة عن احتجاز السفينة أو الاستيلاء عليها" . وقد بُسّطت القاعدة الخاصة بتوزيع الحصائل بين أصحاب المطالبات لكن هذا لم يؤثر على وضوح هذه القاعدة .

٦٣ - الفقرة ٣ . حسبما ذكر في اطار المادة ٦ مكررا ، كان رئيس فريق الخبراء الحكومي الدولي المشترك قد اقترح اضافة فقرة جديدة ترقم على أنها الفقرة ٣ بدلا من الجملة الأولى من الفقرة ٢ من المادة ٦ مكررا . والفرص من هذه الفقرة الجديدة والوارد بشكل مناسب في المادة ١١ هو ضمان ألا يشكل حق الاحتباس المكفول لمتعهد بناء السفينة أو لمتعهد اصلاحها عقبة أمام البيع الجبري ، وفي الوقت نفسه تضمن مصلحة متعهد بناء السفينة أو متعهد اصلاحها . ومن ثم فالحكم الجديد مرضٍ ويومس باعتماده .

٦٤ - الفقرة ٤ . (الفقرة ٣ سابقا) . ان صياغة هذه الفقرة هي بالضبط الصياغة التي وافقت عليها اللجنة البحرية الدولية في لشبونة . ومع ذلك فينبغي الإشارة إلى أنه إذا تم الابقاء على التغييرات التي اعتمدت في المادة ١٦ ، فينبغي الاستعاضة عن الاشارة إلى "السلطة المختصة" بالاشارة إلى السلطة "المختمة" التي تجري البيع الجبري" ، وأن يستعاض عن الاشارة إلى "المسجل" بـ "السلطة المكلفة بالسجل في دولة التسجيل" .

٦٥ - الفقرة ٥ . (الفقرة ٤ سابقا) هذا شرط اضافي وُضع بشكل مناسب .

#### المادة ١٢

٦٦ - لا بد من أن تكون هناك قواعد متجانسة تطبق على جميع الحالات بغية ضمان التجانس الكامل . ولا يمكن التدليل على أن الاتفاقية لا تلزم سوى الدول الاطراف فيها لأن هذا الحكم يصبح بمجرد سنه في القوانين المحلية للدول الاطراف قاعدة خاصة من قواعد القانون الدولي تكون الدول حرة تماما في اعتمادها .

#### المادة ١٥

٦٧ - هذه المادة التي صيغ مشروعها أثناء الدورة الرابعة لغريق الخبراء الحكومي الدولي المشترك أصبحت ضرورية بسبب العدد المتزايد من الدول التي تسمح بوقف رفع علمها مؤقتاً للسفن المسجلة في سجلاتها عندما تستأجر بمشارطة ايجار سفينة عارئية إلى مستأجر أجنبي ، وتسمح لها برفع علم دولة المستأجر وكذلك العكس أي تسمح لهذه السفن الاجنبية التي استأجرها مواطنون بمشارطات ايجار سفن عارئية برفع اعلام هذه الدول الاجنبية مؤقتاً .

٦٨ - ونوقش ما إذا كان من الملائم ادخال حكم اضافي يغطي هذه الحالة في جميع المواد ذات الصلة من المشروع ، لكن تقرر أن الأفضل إلى حد كبير هو تناول جميع آثار التغيير المؤقت للعلم في مادة واحدة فقط لاتاحة امكانية التطبيق الكامل لجميع الاحكام الأخرى على الحالة العادية للسفن التي ترفع اعلام دول التسجيل .

٦٩ - ولعله يمكن نقل هذه المادة بعد المادة ١٢ الحالية . وفيما يلي تحليل مختصر لمختلف أحكام هذه المادة .

(أ) من الضروري تحديد الدولة والمسجل اللذين تنطبق عليهما أحكام الاتفاقية في حالة الوقف المؤقت لرفع العلم . ففي هذه الحالة لا يبدو هناك أي شك في أن هذه الدولة وهذا المسجل ينبغي أن يكونا هما دولة ومسجل بلد التسجيل الدائم . ويشار في النص إلى المسجل على أنه "السلطة المختصة بالمسجل" . وينبغي حذف لفظة "المختمة" حيث أنه وردت اشارة حالياً في المادة ١٠ الفقرة (أ) إلى "السلطة المكلفة بالسجل" ؛

(ب) وهذا الاختيار للقاعدة القانونية ضروري أيضا لأن الاعباء القابلة للتسجيل ما فتئت تسجل في السجل الدائم ؛

(ج) أعرب عن الشكوك فيما يتعلق باستخدام لفظة (السجل) فيما يتعلق بدفتر التسجيل الذي تسجل فيه السفينة مؤقتا لسبب هو أن هذا قد ينطوي على أن التسجيل المزدوج مباح . ويمكن فهم دوافع هذا القلق . وقد اقترح استخدام لفظة

"المحضر" بدلا من "السجل" غير أنه لا يعرف ما إذا كانت المشكلة قد حلت على هذا النحو . وعلى أي حال ، فإن اللفظة المستخدمة ينبغي أن تكون هي نفس اللفظة المستخدمة في هذه الفقرة (بينما تستخدم الآن لفظة "السجل") وكذلك في الفقرتين (هـ) و(و) واستخدمت لفظة "السجل" .

ولعله يمكن التغلب على هذه المشكلة عن طريق الاستعاضة عن لفظة "السجل" في السطر الأخير بعبارة "السجل الخاص الذي تسجل فيه هذه السفن" .  
وينبغي توسيع نطاق شرط الاسناد الترافقي ، على أي حال ، بحيث يشمل شهادات التسجيل التي تصدرها الدولة التي يسمح للسفينة برفع علمها مؤقتا ، لأن هذه الوثيقة هي في أغلب الأحيان التي تفحصها أطراف الثالثة .

(د) وبالنسبة لهذه الفقرة جرى النظر في بديلين هما:

١١) ترضية جميع الاعباء المسجلة ، أو

١٢) موافقة أصحاب هذه الاعباء .

وقدم اقتراح بحذف الفقرة الأولى ، وهو اقتراح سليم لأنه إذا تمت الترضيات الخاصة بالاعباء فإنها لن تظهر في السجل ؛

(هـ) يبدو هذا الشرط مناسبا ، شريطة أن تكون اللفظة التي تستخدم لتحديد "المحضر" أو "السجل" هي نفس اللفظة المستخدمة في الفقرة (ج) . وللسبب الذي ذكر في إطار الفقرة (١) أعلاه ، ينبغي حذف لفظة "المختمة" [المرتبطة بلفظة السلطة] ؛

(و) وينبغي تطبيق التعليق ذاته فيما يتعلق بهذه الفقرة . فإذا أدخلت الفقرة ٣ الجديدة المقترحة للمادة ١١ ينبغي الإشارة هنا إلى الفقرة ٤ من المادة ١١ . وينبغي هنا أيضا حذف لفظة "المختمة" [المرتبطة بلقطة السلطة] .

-----