

Distr.: Limited
14 February 2019
Arabic
Original: English



لجنة الأمم المتحدة للقانون التجاري الدولي
الفريق العامل السادس (المعني بالبيع القضائي للسفن)
الدورة الخامسة والثلاثون
نيويورك، ١٣-١٧ أيار/مايو ٢٠١٩

مقترحان مقدّمان من اللجنة البحرية الدولية وسويسرا بشأن الأعمال
التي يمكن الاضطلاع بها مستقبلاً بشأن المسائل العابرة للحدود فيما يتصل
بالبيع القضائي للسفن

مذكرة من الأمانة

١- في سياق التحضير للدورة الخمسين للجنة (فيينا، ٣-٢١ تموز/يوليه ٢٠١٧)، قدّمت اللجنة البحرية الدولية إلى الأمانة مقترحاً (مقترح اللجنة البحرية) بشأن الأعمال التي يمكن للأونسيترال الاضطلاع بها مستقبلاً بخصوص المسائل العابرة للحدود فيما يتصل بالبيع القضائي للسفن (A/CN.9/923). وتيسيراً لعمل الفريق العامل، يرد نص مقترح اللجنة البحرية في المرفق الأول لهذه المذكرة.

٢- وقد نظرت اللجنة في دورتها الحادية والخمسين (نيويورك، ٢٥ حزيران/يونيه - ١٣ تموز/يوليه ٢٠١٨) في مقترح للمتابعة مقدم من حكومة سويسرا (A/CN.9/944/Rev.1)، تضمن النتائج والاستنتاجات المنبثقة من ندوة رفيعة المستوى عقدت حول هذا الموضوع في فاليتا، مالطة، في ٢٧ شباط/فبراير ٢٠١٨. ويرد نص ذلك المقترح في المرفق الثاني لهذه المذكرة.



المرفق الأول

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

١- مقدمة

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

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

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

٢- خلفية مشروع عمليات البيع القضائي

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

٣- مشروع الصك الدولي

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

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

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

٤- انتشار عمليات البيع القضائي

في حين لا يوجد تجميع شامل للبيانات المتعلقة بعدد السفن المباعة عن طريق البيع القضائي، فإنّ البيانات المستقاة من أربع ولايات قضائية بحرية كبيرة في آسيا (جمهورية كوريا وسنغافورة والصين واليابان) تشير إلى أنه خلال الفترة ٢٠١٠-٢٠١٤، بيع ما يزيد على ٤٨٠ سفينة عن طريق البيع القضائي سنوياً في تلك البلدان. ويُفهم من ذلك أنّ عدد عمليات بيع السفن التي ستستفيد من اليقين الذي يوفره مشروع الصك الدولي سيصل إلى عدة مئات من السفن سنوياً.

ومن الواضح أنّ مئات السفن تباع كل سنة من خلال شكل مختص من أشكال البيع القضائي. وقد يتعدد سبب أو أسباب البيع القضائي، ولكنها عادة ما تشمل تخلف مالك السفينة عن تسديد الديون المستحقة عليه.

٥- الملكية الخالصة؛ تغيير العلم

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

ومن المهم تسليط الضوء على أهمية المبدأ القانوني المنبثق عن البيع القضائي، والذي مفاده أنه بمجرد بيع إحدى السفن بيعاً قضائياً، يُفترض ألا تخضع السفينة، باستثناء حالات محدودة جداً، للحجز بسبب أي مطالبة ناشئة قبل البيع القضائي. وإذا فقد المشترون وممولوهم الثقة في قابلية التنبؤ بالحصول على ملكية السفينة ملكيةً خالصة وبالقدرة على إعادة تسجيلها بعد اقتنائها عن طريق

عملية بيع قضائي، فإنَّ العملية تصبح أقلَّ جاذبية وفعالية بما يلحق الضرر بالمشتري وبغيره من دائني مالك السفينة الذي ستباع سفينته عن طريق البيع القضائي.

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

٦ - أحكام قضائية

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

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

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

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

ونظراً لعدم وجود أيُّ صك دولي حالياً يتناول الاعتراف بعمليات البيع القضائي الأجنبية للسفن، يمكن القول، بشيء من الثقة، إنَّ النقل البحري لا يتسم بالأمن ولا بالكفاءة في هذا الشأن، كما أنه يعرقل التجارة العالمية والاقتصاد العالمي بدلاً من النهوض بهما. وقد أقرت كلُّ من الأوساط القضائية وهيئات البحرية الوطنية والدولية إقراراً واضحاً بضرورة تدخل المنظمات الحكومية

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

(٢) المرجع نفسه، الصفحة ٤٠٩.

الدولية والمنظمات الدولية. ويُعتبر الاعتراف بعمليات البيع القضائي الأجنبية للسفن أمراً أساسياً بالنسبة إلى القانون البحري الدولي.

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

(١) أن فيه إساءة للمحكمة وللدولة الأمرتين بالبيع؛

(٢) يمثل رفضاً من ذلك البلد للامتثال للقرارات القضائية الصادرة في بلد آخر واستثناءً من قاعدة تحترمها معظم دول العالم؛

(٣) إذا قررت بلدان أخرى، أو مديون آخرون، اتباع هذا المثل السيئ، يمكن أن يؤدي ذلك إلى فوضى في المنطقة لا يمكن السيطرة عليها فعلياً سوى من خلال توافر حسن النية لدى جميع الدول المعنية بالنقل البحري.^(٣)

كما تم تسليط الضوء على الاعتراف بعمليات البيع القضائي على الصعيد الدولي في القضية الكندية الخاصة بالسفينة "Galaxias"^(٤) حيث لاحظت المحكمة ما يلي:

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

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

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

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

(٣) Associate Chief Justice Noel in *Vrac Mar Inc. v Demetrios Karamanlis et al* [1972] FC 430 at p. 434 (Canada)

(٤) حكم المحكمة الاتحادية الكندية (١٩٨٨) LMLN 240.

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

الدائنين المحليين والأجانب من خلال العطاءات المتدنية القيمة المقدّمة في المزاد الذي تجريه المحكمة التي تنظر في القضية.

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

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

٧- الاتفاقيات الأخرى

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

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

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

٨- المنظمة البحرية الدولية

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

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

وشملت الآراء التي أعربت عنها الوفود في ذلك الوقت ما يلي: في حين اعتبر الموضوع مهماً ويندرج ضمن اهتمامات اللجنة، اعتبره البعض مسألة تخص القانونين الخاص والتجاري بحيث إنه لا يقع ضمن اختصاص اللجنة؛ وبدت بعض الوفود غير راغبة في الاضطلاع بأعمال جديدة، وإن أكدت وفود أخرى قبول عمليات البيع القضائي الأجنبية في ولاياتها القضائية الوطنية، وكونها تدرّ

منافع كثيرة، وخصوصاً من حيث اليقين الذي تولده لدى أصحاب المصلحة؛ وأشار آخرون إلى أن المسألة مهمة أيضاً من منظور صناعة الموانئ حيث إن عمليات حجز السفن يمكن أن تؤثر سلباً في كفاءة عمليات الموانئ.

٩- مؤتمر لاهاي للقانون الدولي الخاص

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

١٠- استنتاج

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

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

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

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

مقترح مقدّم من حكومة سويسرا بشأن الأعمال التي يمكن الاضطلاع بها مستقبلاً بشأن المسائل العابرة للحدود فيما يتصل بالبیع القضائي للسفن

١- مقدمة

نوّهت لجنة الأمم المتحدة للقانون التجاري الدولي، في دورتها الخمسين (فيينا، ٣ إلى ٢١ تموز/يوليه ٢٠١٧) بأهمية مقترح اللجنة البحرية الدولية (A/CN.9/923) الذي يسترعي الانتباه إلى المشاكل التي تنشأ في جميع أنحاء العالم من عدم الاعتراف بالأحكام الصادرة في الولايات القضائية الأخرى عند الأمر ببيع السفن.^(٦) وفي حين أيد عدد من الوفود المقترح وأعرب عن اهتمامه بالنظر فيه، رهناً بتوافر موارد تخصص لأحد الأفرقة العاملة وبإجراء ما يلزم من مشاورات مع المنظمات الأخرى.^(٧)

ورئي "أنه قد يجدر باللجنة البحرية الدولية أن تسعى إلى بلورة المقترح وترويجه من خلال عقد ندوة من أجل تزويد اللجنة بمعلومات إضافية وتمكينها من اتخاذ قرار مدروس في الوقت المناسب".^(٨) كما أن اللجنة "اتفقت على أن تقوم الأونسيترال، من خلال أمانتها، والدول بدعم عقد ندوة تدعو إليها اللجنة البحرية الدولية لمناقشة المقترح وترويجه، وبالمشاركة في تلك الندوة".^(٩) واتفقت اللجنة على معاودة النظر في ذلك الأمر في دورة مقبلة.^(١٠)

وتحقيقاً لهذه الغاية، وبناءً على طلب من الحكومة المالطية، وجهت أمانة الأونسيترال دعوة رسمية إلى جميع الدول الأعضاء والدول المتمتعة بصفة المراقب لدى الأونسيترال للمشاركة في ندوة تقنية رفيعة المستوى بشأن عمليات البيع القضائي للسفن عبر الحدود والاعتراف بها.

واستناداً إلى محصلة المناقشات التي جرت أثناء الندوة، وبناءً على التأييد الذي أبدته جميع الدوائر الصناعية، تقترح الحكومتان السويسرية والمالطية أن تنظر الأونسيترال في القيام بإعداد صك دولي لتسوية المسائل العابرة للحدود فيما يتعلق بالاعتراف بعمليات البيع القضائي للسفن.

٢- الندوة

تشاركت الحكومة المالطية، من خلال وزارة النقل والبنية التحتية والمشاريع الرأسمالية المالطية، وبالتعاون مع المنظمة البحرية الدولية ورابطة القانون البحري المالطية، في استضافة الندوة في ٢٧ شباط/فبراير ٢٠١٨ في غرفة التجارة في فالتا، بمالطة، حيث تباحث الخبراء والحاضرون حول نطاق المشاكل المرتبطة بعمليات البيع القضائي للسفن والحلول الممكنة لها.

(٦) الوثائق الرسمية للجمعية العامة، الدورة الثانية والسبعون، الملحق رقم ١٧ (A/72/17)، الفقرات ٤٥٦-٤٦٥.

(٧) المرجع نفسه، الفقرة ٤٦٤.

(٨) المرجع نفسه.

(٩) المرجع نفسه، الفقرة ٤٦٥.

(١٠) المرجع نفسه.

وطلب من المشاركين في الندوة أن يتدارسوا المقترح المقدم إلى الأونسيرال من اللجنة البحرية الدولية الذي ينص على "أن يكون المشترون، والمشترون اللاحقون، قادرين على امتلاك السفن المبيعة على هذا النحو امتلاكاً خالصاً وعلى أن يكونوا قادرين على إلغاء تسجيلها في السجل الذي كانت مسجلة فيه قبل البيع (إنزال علمه) وإعادة تسجيلها في السجل الذي يختاره المشتري (رفع علمه) بما يتيح تسويق السفن حسب الأصول ومن دون التعرض لخطر حالات التأخير المكلفة والتقاضى الباهظ الثمن. وهذا بدوره سيتيح الحرية في تسويق السفن المشتراة؛ ويضمن أن تحقق سعر بيع أعلى بما سيعود بالفائدة على جميع الأطراف ذات الصلة، بما في ذلك الجهات الدائنة (التي قد تشمل سلطات الموانئ وغيرها من الأجهزة الحكومية التي تقدم خدمات لملاك السفن)".^(١١)

٣- المشاركة في الندوة

أشير إلى أن انعدام اليقين حول الاعتراف بالأحكام القضائية يؤثر على طائفة واسعة من الصناعات والدول. وقد بلغ عدد المشاركين في الحلقة ١٧٤ مشاركاً، منهم مندوبون من ٦٠ بلداً. ومثل المندوبون حكومات، من بينها حكومات دول علم؛ وسلطات قضائية؛ وأوساطاً قانونية؛ وعداداً من القطاعات الصناعية والتجارية المحددة، مثل ملاك السفن والمصارف/الممولين وسماسرة السفن وشركات إصلاح السفن وبنائها وموردي الوقود وسلطات الموانئ ومستأجري السفن وشركات قَطْر السفن والوكلاء البحريين؛ وعداداً من المنظمات الدولية، مثل معهد السماسرة البحريين القانونيين ومجلس الملاحة البحرية البلطقي والدولي (بيمكو) واتحاد عمال النقل الدولي. وتسلمت الحلقة أيضاً مذكرة كتابية من اتحاد الرابطة الوطنية لسماسرة السفن والوكلاء البحريين. وعرض المشاركون التأثيرات التي تتعرض لها صناعاتهم ودولهم من جراء عدم الاتساق بين الدول في الاعتراف بعمليات البيع القضائي للسفن في الولايات القضائية الأخرى.

(أ) ملاك السفن

حدد ممثل لأحد ملاك السفن المرموقين أربعة من أهم الاعتبارات الواجب مراعاتها في عمليات البيع القضائي، وهي: (١) اليقين القانوني؛ و(٢) تعظيم قيمة الموجودات؛ و(٣) توافر التمويل لشراء السفن؛ و(٤) يسر التسجيل بعد البيع. وقيل إن عدم مراعاة هذه الاعتبارات يفسد سوق بيع السفن ويحط من قيمة الموجودات بما يعود بالضرر على الصناعة ككل.

وأظهرت العروض الإيضاحية المقدمة من ملاك السفن أن الشاغل الأول لهؤلاء الملاك، سواء أكانوا من البائعين أو من المشتريين المحتملين، هو توفر اليقين القانوني، وهو أمر غائب بوضوح في إجراءات البيع القضائي الحالية. ورأى المتكلمون أنه لو أمكن زيادة اليقين حول الاعتراف بعملية البيع، فسوف ترتفع تقديرات قيمة الموجودات عند طرحها في المزادات أو بيعها بشكل آخر على السواء، مما يزيد بدوره من توافر التمويل.

وقيل، فضلاً عن ذلك، إن من مصلحة جميع المشاركين في أنشطة التجارة البحرية (بما في ذلك شركات الشحن ومصارف التمويل التجاري وشركات التأمين وغيرها) ألا تتوقف سفنهم بموجب

(١١) انظر الفقرة ٥ من الوثيقة A/CN.9/923.

أوامر احتجاز غير ضرورية يستصدرها دائنون أو ملاك سابقون، رغم أنها قد بيعت بموجب حكم قضائي. وأشار إلى أن أيَّ تعطيل لسير السفن يضر بعمليات التجارة والشحن وقد تترتب عليه تكاليف إضافية وحسائر.

وأعرب ملاك السفن صراحة عن ضرورة تبديد اللبس في هذا الشأن من خلال صك دولي ورأوا أن النقاط التي صاغتها المنظمة البحرية الدولية يمكن أن تحل المسألة بطريقة سهلة وعملية.^(١٢)

(ب) الممولون/مصارف تمويل شراء السفن/السماسة

جرى التأكيد على أن الكثير من المصارف، بغض النظر عن مكان وجودها، تؤيد وضع نظام دولي للتخفيف من المخاطر. وقال أحد كبار ممالي عمليات شراء السفن إنه يشترك في الرأي مع ١١ مصرفاً رئيسياً في الولاية القضائية التي يخضع لها، معرباً عن موافقته على ضرورة توفير اليقين ومشهداً على كبر قيمة الموجودات المتداولة في هذا الصدد. ورئي، من منظور المقرضين، أن أسواق الشحن البحري متقلبة. وقيل إنه، في ضوء أوجه عدم اليقين هذه، تحاول المصارف أن تتجنب المشاكل بالتوصل إلى حلول ودية، مما يتسبب في تكاليف إضافية. وذكر أنه من دون وجود أساس دولي للاعتراف بعمليات البيع القضائي للسفن فسيكون على المشتري أن يرضى بتحمل مخاطر عند تملك السفينة، الشيء الذي سيخفض سعر بيعها.

(ج) سجلات السفن

وصف أمين سجل السفن التي تحمل علم مالطة، والتي تمثل منذ سنوات أكبر أسطول للنقل البحري في أوروبا بحمولة تزيد على ٧٢ مليون طن، الشكوك التي تنشأ من عمليات البيع القضائية الأجنبية. وأشار إلى أن معظم السجلات هي نظم وطنية مصممة لبيع السفن المحلية في إطار المحاكم الوطنية، وأوضح الصعوبات التي تكتنف حذف سفينة من السجل إذا كانت قد بيعت في بلد أجنبي. وقال إن الأوضاع يمكن أن تتحسن بشدة لجميع الأطراف في حال صدور شهادة دولية معترف بها بعملية البيع القضائي من الدولة التي تم فيها هذا البيع.

ورأى كثيرون أن وضع صك يركز بدقة على الإجراءات المؤدية إلى الاعتراف (بدلاً من مشروع عريض النطاق يغطي قواعد عمليات البيع القضائي الفعلية) هو مشروع مقدور على تنفيذه ومن شأنه أن يزيد من فرص النجاح في اعتماد صك دولي في هذا الشأن.

(د) الأوساط القانونية

وأشار ممارسون قانونيون ينتمون إلى نظم القانون الأنغلو سكسوني والقانون المدني ونظم مختلطة إلى أمثلة على حالات عديدة في هذا الشأن من ولايات قضائية من شتى أرجاء العالم، ولا سيما

(١٢) أورد المشاركون في الندوة عدة إشارات إلى مشروع الصك. وكما جاء في الفقرة ٣ من الوثيقة A/CN.9/923، فقد "نوقش الموضوع وأعد مشروع صك دولي في اجتماعات عديدة، كان منها مؤتمر بيجين في عام ٢٠١٢، واجتماع دبلن في عام ٢٠١٣، ومؤتمر هامبورغ في عام ٢٠١٤، حيث استُكمل مشروع الصك وتمت الموافقة عليه."

حالات إساءة استخدام إجراءات احتجاز السفن، لتسليط الضوء على الثغرات التي تعترى التشريعات الدولية بشأن الاعتراف بعمليات البيع المنفذة بموجب أحكام قضائية أجنبية. وكان هناك توافق واضح في الآراء على أن كثرة الإجراءات تسبب تكاليف واحتكاكات غير ضرورية، مما يؤدي إلى إنقاص قيمة الموجودات أكثر في عالم التجارة. ومن واقع التجربة العملية في تمثيل زبائن من مختلف مجالات الصناعة، توافق رأي المشاركين على المطلب نفسه، وهو سد الثغرات القانونية والتمكين من نقل السفينة المبيعة من سجلها السابق إلى السجل الجديد دون خلافات ونقل ملكيتها إلى مالكيها الجديد، وتخليصها من جميع الرهونات التي قد تكون أثقلت بها قبل بيعها قضائياً.

وأشير إلى العمل الذي تضطلع به اللجنة البحرية الدولية، ووصف بأنه لا يتألف فحسب من دراسات متعمقة قيمة للمشاكل القائمة وحلولها الممكنة، بل يدل أيضاً على الاهتمام باعتماد قواعد مناسبة للصناعات تتوافق مع مختلف التقاليد القانونية.

(هـ) موردو الوقود/مقدمو الخدمات

مثلت فئات دائني السفن التقليديين في حلقة العمل بموردو الوقود، وهم أيضاً، في كثير من الأحيان، يملكون صنادل لتمويل السفن بالوقود. وقد أكد الدائنون على "الحاجة إلى توفير اليقين الذي يجب في المناخ الاقتصادي الحالي أي اعتبار تجاري آخر." وأشير إلى أن الشاغل الرئيسي لهؤلاء الدائنين هو أنهم يعملون بهوامش ربح ضئيلة للغاية وأن أي خطوة تشذ عن الأنماط الموحدة والواضحة تنطوي على تكاليف ومخاطر غير مبررة من الناحية الاقتصادية. وتبدى في الندوة تأييد لوضع نظام للاعتراف بعمليات البيع القضائية، لأنه سيوجد قواعد واضحة ومتناسقة وسوف يبرز أي مصلحة في احتجاز السفن بعد بيعها قضائياً سعياً للحصول على المال.

(و) مصالح طواقم السفن

رأى كثيرون أن بحارة السفن التي يقصر ملاكها عن الوفاء بالتزاماتهم سيستفيدون من تبسيط إجراءات الاعتراف. وقيل إن طواقم تلك السفن يبقون في معاناة في مختلف الموانئ في جميع أنحاء العالم وغير قادرين على مغادرة سفنهم ولا يملكون سوى القليل من التموينات ومن الوقود اللازم لمواصلة تشغيل المولدات. ورئي أنه كلما طال الوقت الذي تستغرقه الدعاوى القضائية كلما زادت معاناة أفراد الطواقم، الذين يكافحون لدفع أجورهم وإعادةهم إلى أوطانهم. وأعرب فرع مالطة من اتحاد عمال النقل الدولي، الذي يعالج العشرات من تلك الحالات، عن تأييده لوضع صك يخفف من المصاعب التي يكابدها البحارة وأسرههم خلال هذه الحالات.

(ز) سلطات الموانئ/مقدمو خدمات الموانئ

أوضح رئيس هيئة الموانئ المالطية أن من المهم أن تكون إجراءات البيع القضائي سلسلة وسريعة بقدر المستطاع للمساعدة في إدارة ظاهرة السفن المهجورة التي تسبب الفوضى في الموانئ وتخل بسلاسة العمليات التجارية.

(ح) حكومة مالطة

أوضح وزير النقل والبنية التحتية والمشاريع الرأسمالية، إيان بورغ، أن مالطة، بحكم أن الأسطول البحري الذي يحمل علمها هو الأكبر في أوروبا، وبفضل موقعها المركزي في البحر المتوسط، تركز تركيزاً شديداً على توفير الخدمات للأوساط التجارية الدولية.

وأشار إلى أن لدى مالطة نظاماً قانونياً بالغ التطور والمتانة والكفاءة يوفر على السواء عمليات للبيع القضائي بالمزاد ونظاماً مشهوراً لعمليات البيع الخاصة بموافقة من المحاكم. وقال إن جميع دوائر الصناعة والتمويل وبناء السفن، التي لديها رهونات مسجلة في سجل السفن المالطي، وكذلك المئات من مقدمي الخدمات، بما في ذلك شركات إصلاح السفن وتوريد الوقود وتموين السفن، وطواقم السفن وشركات المناولة وإعادة الشحن وتقديم الخدمات إلى صناعة النفط والغاز، بحاجة إلى الاطمئنان إلى أن بوسعها أن تلجأ إلى عمليات البيع القضائي في مالطة في حال تقصير الملاك وأن هذه البيوع سوف تحظى بالاعتراف في شتى أرجاء العالم. وسوف يوفر هذا اليقين لكل من يريد شراء سفينة، مما سيزيد بالتالي من قيمتها خلال بيعها.

ووجه الوزير بورغ الشكر إلى المنظمة البحرية الدولية على مبادراتها بالجمع بين ممثلي قطاع عريض من دوائر الصناعة البحرية في الحلقة بهدف مناقشة الموضوع المطروح على الساحة. وقال "إن وضع صك دولي بشأن الاعتراف بعمليات البيع القضائي للسفن يشكل خطوة هامة تهدف إلى إيجاد درجة كبيرة من الاستقرار والتوحيد في جانب هام من جوانب التجارة البحرية. ومشاركة مالطة في مناقشة هذا الصك الهام ضرورية."

٤- الحلول الممكنة وجدواها العملية

رأت الندوة أن أهم المشاكل والعقبات المشهودة في البيئة التجارية والبحرية تتمثل فيما يلي:

- انعدام اليقين القانوني حول الحصول على الحق الخالص في الملكية، الذي تهدف عملية البيع القضائي إلى إعطائه للمشتري، مما يؤدي إلى مشاكل في عملية إلغاء التسجيل في بلد العلم السابق؛
- العقبات المتعلقة بالاعتراف بآثار البيع القضائي بخصوص إسقاط جميع الرهونات وحقوق الامتياز السابقة؛
- زيادة تكاليف المعاملات في حال وجود خلافات في إنفاذ عملية بيع السفينة واحتمال نشوء دعاوى قضائية مكلفة ودفع مبالغ باهظة لغير ما سبب سوى سعي الدائنين القدامى إلى إثارة المتاعب في محاولة لاحتجاز السفن بعد بيعها قضائياً؛
- احتساب تلك المخاطر عند تقييم مستوى العطاءات في عمليات البيع القضائي، مما يؤدي إلى خسارة في الأموال، التي كان يمكن أن تتأتى من البيع، تضر بجميع دائني (مثل طواقم السفن والممولين والشحنات والموانئ والوكلاء وموردي الوقود ومشغلي الصنادل وغيرهم) المالك السابق للسفينة لأن عملية البيع القضائي غير مشجعة بسبب انعدام اليقين حول مدى اعتراف المحاكم والسلطات بها؛

- من شأن انخفاض عائدات البيع أن يدفع السماسرة إلى التقليل من قيمة السفن، مما يسبب خسارة عامة في قيمتها في جميع الأسواق.
- وتوافق رأي المندوبين والخبراء على ما يلي:
- أن جميع الأطراف تتأثر سلباً من جراء الفجوة في اليقين القانوني؛
- أن من الممكن سد الفجوة القائمة من المنظور القانوني بتوفير صك بشأن الاعتراف بالبيع القضائي للسفن؛
- أن مشروع الصك الذي أعدته المنظمة البحرية الدولية يوفر مرجعاً مفيداً إذا ما قرّرت الأونسيترال القيام بعمل في هذا الشأن؛
- أن الأونسيترال ساحة مناسبة لتسوية المسائل التي تنطوي على آثار ضارة بالتجارة عبر الحدود. وأشار إلى أن الأونسيترال لديها خبرة في معالجة المسائل الوثيقة الصلة بهذا الموضوع، مثل قضايا الإعسار والأوراق المالية العابرة للحدود. وقيل إن أساليب عمل الأونسيترال، التي تسمح بإشراك المنظمات الصناعية الدولية في العمل عن كثب، سوف تيسر أيضاً إبرام صك يحظى بتأييد واسع النطاق لدى مختلف الدوائر الصناعية.

٥ - استنتاج

أسفرت الندوة عن توافق واسع النطاق في الرأي حول تأييد فكرة وضع صك دولي يعالج المشاكل الناجمة عن انعدام التوافق بين الدول في الاعتراف بعمليات البيع القضائي للسفن في الولايات القضائية الأخرى. ولهذا السبب، تقترح سويسرا أن تضطلع الأونسيترال بعمل لوضع صك دولي بشأن عمليات البيع القضائي الأجنبية للسفن والاعتراف بتلك العمليات. وأشار إلى أن المنظمة البحرية الدولية قد اضطلعت بعمل هام بشأن تحديد المشاكل التي تكتنف هذا الموضوع والحلول الممكنة لها، وأن هذا العمل قد أقره عدد من الدوائر الصناعية والدول. ويوفر ذلك العمل نقطة بداية مفيدة يمكن أن ينطلق منها عمل الأونسيترال، حيث إنه يوفر إرشادات يمكن أن يستعين بها فريق عامل ويشير إلى الاتجاه الذي يمكن أن يتبع في هذا الشأن.