

Distr.: General
22 June 2018
Arabic
Original: English



لجنة الأمم المتحدة للقانون التجاري الدولي
الدورة الحادية والخمسون

نيويورك، ٢٥ حزيران/يونيه - ١٣ تموز/يوليه ٢٠١٨

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

مذكّرة من الأمانة

١ - في إطار التحضيرات للدورة الحادية والخمسين للجنة، قدّمت حكومة سويسرا إلى الأمانة مقترحاً بشأن الأعمال التي يمكن أن تضطلع بها الأونسيترال مستقبلاً بخصوص المسائل العابرة للحدود فيما يتصل بالبيع القضائي للسفن. ويرد في مرفق هذه المذكرة النص المنقح الذي تلقته الأمانة.



المرفق

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

١ - مقدمة

نوّهت لجنة الأمم المتحدة للقانون التجاري الدولي، في دورتها الخمسين (فيينا، ٣ إلى ٢١ تموز/يوليه ٢٠١٧)، بأهمية مقترح (A/CN.9/923) مقدّم من اللجنة البحرية الدولية يسترعي الانتباه إلى المشاكل التي تنشأ في جميع أنحاء العالم من عدم الاعتراف بالأحكام الصادرة في الولايات القضائية الأخرى عند الأمر ببيع السفن.^(١) وفي حين أنّ عدداً من الوفود أيد المقترح وأعرب عن اهتمامه بالنظر فيه، رهناً بتوافر موارد تخصص لأحد الأفرقة العاملة وبإجراء ما يلزم من مشاورات مع المنظمات الأخرى، فقد اتفق على أنه سيكون من المفيد تقديم معلومات إضافية عن مدى اتساع نطاق المشكلة.^(٢)

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.^(٣) 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".^(٤) واتفقت اللجنة على معاودة النظر في ذلك الأمر في دورة مقبلة.^(٥)

وتحقيقاً لهذه الغاية، وبناءً على طلب من حكومة مالطة، وجهت أمانة الأونسيترال دعوة رسمية إلى جميع الدول الأعضاء والدول المتمتعة بصفة المراقب لدى الأونسيترال للمشاركة في حلقة تدارس رفيعة المستوى بشأن عمليات البيع القضائي للسفن عبر الحدود، وكذلك الاعتراف بتلك البيوع.

واستناداً إلى نتيجة المناقشات التي دارت أثناء حلقة التدارس، وبناءً على التأييد الذي أبدته جميع الصناعات الممثّلة، تقترح حكومة سويسرا أن تنظر الأونسيترال في القيام بعمل بشأن إعداد صك دولي لتسوية المسائل العابرة للحدود فيما يتعلق بالاعتراف بعمليات البيع القضائي للسفن.

٢ - حلقة التدارس

تشاركت حكومة مالطة، من خلال وزارة النقل والبنية التحتية والمشاريع الرأسمالية المالطية، بالتعاون مع المنظمة البحرية الدولية ورابطة القانون البحري المالطية، في استضافة حلقة التدارس في

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

(٢) المرجع نفسه، الفقرة ٤٦٤.

(٣) المرجع نفسه.

(٤) المرجع نفسه، الفقرة ٤٦٥.

(٥) المرجع نفسه.

٢٧ شباط/فبراير ٢٠١٨ في غرفة التجارة في فاليتا، بما لطة، حيث بحث الخبراء والحاضرون نطاق المشاكل المرتبطة بعمليات البيع القضائي للسفن، وكذلك الحلول الممكنة لها.

وطُلب من المشاركين أن يتدارسوا المقترح المقدم إلى الأونسيترال من اللجنة البحرية الدولية والذي مفاده أنه "يجب أن يكون المشترون، والمشترون اللاحقون، قادرين على أن يمتلكوا السفن المبيعة على هذا النحو امتلاكاً خالصاً بحيث يتمكنون من إلغاء تسجيلها في السجل الذي كانت مسجلة فيه قبل البيع (إنزال علم البائع) وإعادة تسجيلها في السجل الذي يختاره المشتري (رفع علمه). بما يتيح تسويق السفينة حسب الأصول ومن دون التعرض لخطر حالات التأخير المكلفة والتقاضى الباهظ الثمن. وهذا بدوره سيشجع الحرية في تسويق السفن المشتراة؛ ويضمن أن تحقق السفينة سعر بيع أعلى. بما يعود بالفائدة على جميع الأطراف ذات الصلة، بما فيها الجهات الدائنة (التي قد تشمل سلطات الموانئ وغيرها من الأجهزة الحكومية التي تقدم خدمات للملكي السفن)".^(٦)

٣- المشاركة في حلقة التدارس

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؛ وعدداً من الصناعات المحددة، مثل ملاك السفن والمصارف/الممولين وسماسرة السفن وشركات إصلاح السفن وشركات بناء السفن وموردي الوقود وسلطات الموانئ والمرافئ ومستأجري السفن وشركات قَطْر السفن والوكلاء البحريين؛ وعدداً 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 الآثار 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 في عمليات البيع القضائي، وهي: '١' اليقين القانوني؛ و'٢' تعظيم قيمة الموجودات؛ و'٣' توافر التمويل لشراء السفن؛ و'٤' يُسر التسجيل بعد أن يتم البيع. وقيل إنَّ 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، سواء أكانوا من البائعين أو من المشتريين المحتملين، أنَّ الشاغل الرئيسي لهؤلاء الملاك هو توفر اليقين القانوني، وهو أمر من الواضح أنه غائب في إجراءات البيع القضائي الحالية. ورأى المتكلمون أنه إذا أمكن تحقيق زيادة اليقين في

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

عملية الاعتراف فسوف ترتفع تقديرات قيمة الموجودات عند طرحها في المزايدات أو بيعها بطريقة أخرى على السواء، الأمر الذي يؤدي إلى زيادة توافر التمويل.

وقيل، فضلاً عن ذلك، إن من مصلحة جميع المشاركين في أنشطة التجارة البحرية (بما فيهم شركات الشحن ومصارف التمويل التجاري وشركات التأمين وغيرها) ألا تتوقف السفن التي يستخدمونها بسبب أوامر احتجاز غير ضرورية يستصدرها دائنون أو ملاك سابقون على الرغم من أن السفن يبعث بموجب حكم قضائي. وأشار إلى أن أي تعطيل لسير السفن سيضر بعمليات التجارة والشحن وقد تترتب عليه تكاليف وخسائر.

وأعرب ملاك السفن صراحة عن ضرورة توضيح الحالة من خلال وضع صك دولي، ورأوا أن النقاط التي صاغتها المنظمة البحرية الدولية يمكن أن تحل المسألة بطريقة سهلة وعملية.^(٧)

(ب) الممولون/مصارف تمويل شراء السفن/السماسرة

جرى التأكيد على أن مصارف عديدة، 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 ومشدداً 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، تسبب 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 ترفع علم مالطة، التي يرفع علمها منذ عدد من السنوات أكبر عدد من سفن النقل البحري في أوروبا، بحمولة تزيد على ٧٢ مليون طن، أوجه عدم اليقين التي تنشأ من عمليات البيع القضائي الأجنبية. وأشار إلى أن معظم سجلات السفن هي نظم وطنية مصممة لبيع السفن المحلية في إطار المحاكم الوطنية، وأوضحت الصعوبات التي تكثف حذف سفينة من السجل إذا كانت قد بيعت في بلد أجنبي. وقيل إن الأوضاع سوف تتحسن كثيراً لجميع الأطراف إذا أصدرت الدولة التي يتم فيها البيع القضائي شهادة معترفاً بها دولياً بهذا البيع.

ورئي على نطاق واسع أن وضع صك يحافظ على تركيز ضيق النطاق على الإجراءات المؤدية إلى الاعتراف (بدلاً من مشروع واسع النطاق يشمل قواعد بشأن عمليات البيع القضائي الفعلية) سيكون مشروعاً يمكن تنفيذه، ويزيد من احتمال اعتماد صك دولي بكفاءة.

(٧) أشار عدد من المشاركين في حلقة التدارس إلى مشروع الصك. وكما جاء في الفقرة ٣ من الوثيقة A/CN.9/923، فقد "نوقش الموضوع ... 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."

(د) الأوساط القانونية

ساق ممثلون قانونيون ينتمون إلى نظم القانون الأنغلو سكسوني والقانون المدني ونظم مختلطة أمثلة عديدة، وعلى وجه الخصوص قضايا تتعلق بإساءة استخدام إجراءات احتجاز السفن، من ولايات قضائية من شتى أرجاء العالم، لتسليط الضوء على الثغرات الموجودة في التشريعات الدولية بشأن الاعتراف بعمليات البيع في إطار محكمة أجنبية. وكان هناك توافق واضح في الآراء على أن كثرة الدعاوى القضائية تسبب تكاليف وعقبات غير ضرورية، بما يزيد من تخفيض قيمة الموجودات في عالم التجارة. وتوافق رأي المشاركين، انطلاقاً من تجربتهم العملية في تمثيل زبائن من مختلف مجالات الصناعة، على الطلب نفسه، وهو سد الثغرة القانونية والتمكين من نقل السفينة المبيعة من سجلها السابق إلى السجل الجديد دون عقبات، ونقل ملكيتها إلى مالكيها الجديد، وتخليصها من جميع الرهونات التي قد تكون أثقلت بها قبل بيعها قضائياً.

وأشير إلى العمل الذي اضطلعت به المنظمة البحرية الدولية، الذي رئي أنه يشتمل على إعداد دراسات متعمقة قيمة للمشاكل وحلولها الممكنة، وليس ذلك فحسب، بل يدل أيضاً على الاهتمام باعتماد قواعد تكون ملائمة للصناعات وتتوافق مع التقاليد القانونية المختلفة.

(هـ) موردو الوقود/مقدمو الخدمات

مثل دائنو السفن التقليديون في حلقة العمل بموردي الوقود، الذين كثيراً ما يكونون أيضاً ملاك صنادل لتموين السفن بالوقود. وأكد الدائنون على "الحاجة إلى توفير اليقين، التي تعلق في المناخ الاقتصادي الحالي على أي اعتبار تجاري آخر". وأشار إلى أن الشاغل الرئيسي لهؤلاء الدائنين هو أنهم يعملون بهوامش ربح ضئيلة للغاية وأن أي خطوة يُضطلع بها خارج الأنماط الموحدة والواضحة تنطوي على تكاليف ومخاطر غير مبررة اقتصادياً. وأعرب في حلقة التدارس عن تأييد لوضع نظام للاعتراف، لأن النظام سيوجد قواعد واضحة ومنسقة وسوف يرجح على المصلحة التي توجد في احتجاز السفن، بعد بيعها قضائياً، سعياً للحصول على المال.

(و) مصالح أطقم السفن

رئي على نطاق واسع أن بحارة السفن التي يقصّر ملاكها في الوفاء بالتزاماتهم سيستفيدون من تبسيط إجراءات الاعتراف. وقيل إن أطقم 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 وإعادتهم إلى أوطانهم. وأعرب فرع مالطة لاتحاد عمال النقل الدولي، الذي يعالج العشرات من مثل هذه الحالات، عن تأييده لوضع صك يخفف مما يكابده البحارة وأسرهم من مصاعب خلال هذه الحالات.

(ز) سلطات الموانئ/مقدمو خدمات الموانئ

أوضح رئيس هيئة الموانئ المالطية مدى أهمية أن تكون إجراءات البيع القضائي سلسلة وسريعة بقدر الإمكان بغية المساعدة على التغلب على ظاهرة السفن المهجورة، التي تسبب الفوضى في الموانئ وتخل بسلسلة العمليات التجارية.

(ح) حكومة مالطة

أوضح وزير النقل والبنية التحتية والمشاريع الرأسمالية، إيان بورغ، أن مالطة، كنتيجة مباشرة لكون عدد السفن التي ترفع علمها هو الأكبر في أوروبا، وكونها تقع في وسط البحر المتوسط، تركز تركيزاً شديداً على توفير الخدمات للأوساط التجارية الدولية.

وأشير إلى أن لدى مالطة نظاماً قانونياً بالغ التطور والمتانة والكفاءة، ينص على السواء على عمليات البيع القضائي بالمزاد وعلى نظام إشهار لعمليات البيع الخاصة المعتمدة من المحاكم. وقيل 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، وأطقم السفن، وشركات المناولة وإعادة الشحن وتقديم الخدمات إلى صناعة النفط والغاز، بحاجة إلى الاطمئنان الذي توفره معرفة أن بوسعها أن تلجأ إلى عمليات البيع القضائي في مالطة في حال تقصير الملاك، وأن هذه البيوع سوف تحظى بالاعتراف في جميع أنحاء العالم. ومن شأن ذلك أن يوفر اليقين للمشتريين المهتمين، وبذلك يزيد من قيمة السفينة عند بيعها.

وشكر الوزير بورغ المنظمة البحرية الدولية على مبادرتها بجمع ممثلي شريحة تمثيلية من دوائر الصناعة البحرية بهدف مناقشة الموضوع المعني. 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 حلقة التدارس أن أهم المشاكل والعقبات المشاهدة في البيئة التجارية والبحرية هي التالية:

- انعدام اليقين القانوني حول الحصول على الحق الخالص في الملكية، الذي تهدف عملية البيع القضائي إلى إعطائه للمشتري، الأمر الذي يؤدي إلى التعرض لمشاكل في عملية إلغاء التسجيل في بلد العلم السابق؛
- العقبات المتعلقة بالاعتراف بآثار البيع القضائي المتصلة بإسقاط جميع رهونات والامتيازات السابقة؛
- ازدياد تكاليف المعاملات في حال وجود عقبات في إنفاذ عملية بيع السفينة، واحتمال نشوء دعاوى قضائية مكلفة ودفع مبالغ باهظة لغير ما سبب سوى المتاعب الناجمة عن سعي الدائنين القدامى إلى احتجاز السفن بعد أن يتم بيعها قضائياً؛

- احتساب تلك المخاطر عند تقييم مستوى العطاءات في عمليات البيع القضائي، بما يؤدي إلى خسارة في الأموال التي كان يمكن الحصول عليها تضر بجميع دائني المالك السابق للسفينة (مثل أطقم السفن والممولين وأصحاب الشحنات والموانئ والوكلاء وموردي الوقود ومشغلي الصنادل وغيرهم) نتيجة لانخفاض في المبلغ المتحصل عليه من عملية البيع القضائي ناجم عن انعدام اليقين حول اعتراف المحاكم والسلطات بالعملية؛
- من شأن انخفاض عائدات البيع أن يدفع السماسرة إلى تخفيض قيمة السفن، بما يسبب خسارة عامة في قيمتها في كل السوق.

وتوافق رأي المدوبين 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 في حال قيام الأونسيترال بعمل بشأن هذا الموضوع؛
- أن الأونسيترال هي المنبر المناسب لتسوية المسائل التي تنطوي على آثار ضارة بالتجارة عبر الحدود. وأشار إلى أن لدى الأونسيترال خبرة في معالجة مسائل وثيقة الصلة بهذا الموضوع، مثل قضايا الإعسار عبر الحدود والأوراق المالية. 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- الاستنتاج

أسفرت حلقة التدارس عن توافق واسع النطاق في الرأي حول تأييد فكرة وضع صك دولي يعالج المشاكل الناجمة عن انعدام الاتساق 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 اضطلعت بعمل هام بشأن تحديد المشاكل التي تكتنف هذا الموضوع والحلول الممكنة لها، وأن ذلك العمل أقره عدد من الدوائر الصناعية والدول. ويوفر ذلك العمل نقطة بداية مفيدة لاضطلاع الأونسيترال بالمزيد من العمل، حيث إنه يوفر إرشاداً يمكن أن يستعين به فريق عامل ويشير إلى الاتجاه الذي يمكن أن يتبع في هذا الصدد.