



FILE COPY

Distr.
GENERAL

A/CN.9/401/Add.1
13 May 1994
ARABIC
ORIGINAL: ENGLISH



الأمم المتحدة

الجمعية العامة

لجنة الأمم المتحدة للقانون التجاري الدولي

الدورة السابعة والعشرون

نيويورك ، ٣١ أيار/مايو -

١٧ حزيران/يونيه ١٩٩٤

حالة الاتفاقيات

مذكرة من الأمانة العامة

إضافة

حالة قواعد هامبورغ

المحتويات

<u>المفحة</u>	<u>الفقرات</u>	
٢	٤ - ١ مقدمة
٢	٩ - ٥ ألف - نظام يعتزم احلال قواعد هامبورغ محله
٣	٢٦ - ١٠ باء - بعض الاختلافات الرئيسية بين نظامي هامبورغ ولاهاي .
٦	٣٤ - ٢٧ جيم - بعض المشاكل الناجمة عن تواجد نظامي هامبورغ ولاهاي
٨	٤٠ - ٣٥ خاتمة

مقدمة

١ - اعتمدت اتفاقية الأمم المتحدة للنقل البحري للبضائع ، ١٩٧٨ ("قواعد هامبورغ") في ٣١ آذار/مارس ١٩٧٨ في مؤتمر دبلوماسي عالمي عقد في هامبورغ . (١) وقد صوتت فيه ٦٨ دولة لصالح الاتفاقية ، وامتنعت ثلاث دول عن التصويت ، وصوتت دولة واحدة ضد اعتمادها . وحتى تاريخ ٣٠ نيسان/أبريل ١٩٧٩ ، وهي المهلة الزمنية المحددة للتوقيع على الاتفاقية ، بلغ عدد الدول التي وقعت عليها ٢٧ دولة . وبعد أن بلغ عدد الدول الأطراف فيها عشرين دولة ، دخلت الاتفاقية حيز النفاذ في ١ تشرين الثاني/نوفمبر ١٩٩٢ . ومنذئذ ، انضمت إليها دولتان أخريان .

٢ - وكافت المبادرات التي أدت إلى إعداد الاتفاقية قد جرت في نفس الوقت تقريبا ، في عام ١٩٦٨ ، وذلك في سياق مؤتمر الأمم المتحدة للتجارة والتنمية (الاونكتاد) ولجنة الأمم المتحدة للقانون التجاري الدولي (الاونسيترال) . وبعد النظر الأولي فيها في إطار هاتين المنظمتين ، طلبت الجمعية العامة في نهاية المطاف إلى الأونسيترال القيام بالأعمال التحضيرية ، التي توجت بعقد المؤتمر الدبلوماسي في هامبورغ .

٣ - بعد توجيه طلبات مماثلة سابقة ، اعتمدت الجمعية العامة ، في ٩ كانون الأول/ديسمبر ١٩٩٣ ، القرار ٣٤/٤٨ ، الذي دعت فيه جميع الدول إلى النظر في مسألة الانضمام إلى قواعد هامبورغ ، وطلبت إلى الأمين العام مواصلة بذل المزيد من الجهود لتشجيع على توسيع نطاق الانضمام إلى الاتفاقية .

٤ - وإن الغرض من هذه المذكرة هو تلخيص التغييرات الناجمة عن دخول قواعد هامبورغ حيز النفاذ ، وذلك لتيسير أعمال اللجنة في النظر في الخطوات المراد القيام بها لتعجلا لعملية الانضمام إلى قواعد هامبورغ .

ألف - نظام يعتزم احلال قواعد هامبورغ محله

٥ - كان الغرض من إعداد قواعد هامبورغ انشاء نظام حديث ومنصف لتحمل المسؤولية عن النقل البحري للبضائع . وكان يتوخى من النظام الجديد أن يحل محل النظام القائم على الاتفاقية الدولية لتوحيد بعض القواعد القانونية المتعلقة بسندات الشحن (بروكسل ، ٢٥ آب/أغسطس ١٩٢٤) ("قواعد لاهاي") .

(١) نشرت في مؤتمر الأمم المتحدة المعني بالنقل البحري للبضائع ، الوثائق الرسمية ، A/CONF.89/14 (وثيقة المؤتمر الختامية ، A/CONF.89/13 ، المرفق الأول) ، الأمم المتحدة ، نيويورك ، ١٩٨١ ؛ حولية لجنة الأمم المتحدة للقانون التجاري الدولي ، المجلد التاسع : ١٩٧٨ ، الجزء الثالث ، أولا - باء ؛ وكذلك في كتيب متاح الحصول عليه من أمانة اللجنة .

٦ - وأن النظام القائم على قواعد لاهاي ليس موحدًا . فبعض الدول هي أطراف في قواعد لاهاي الأصلية فقط ، في حين انضمت بعض الدول الأخرى الى "قواعد لاهاي - فيسبي" ، أي قواعد لاهاي بصيغتها المعدلة ببروتوكول ٢٣ شباط/فبراير ١٩٦٨ . وبالإضافة الى ذلك ، فإن عددا محدودا من الدول أصبحت طرفا في بروتوكول ٢١ كانون الأول/ديسمبر ١٩٧٩ الملحق بقواعد لاهاي - فيسبي ، والذي أدخلت بموجبه حقوق السحب الخاصة بشأن تبيان الحدود المالية لمسؤولية الناقل .

٧ - وثمة درجة أخرى من عدم الانسجام في النظام القائم على قواعد لاهاي ناتجة عن الطريقة غير الموحدة التي أدمجت فيها الدول قواعد لاهاي أو لاهاي - فيسبي في تشريعاتها ، من حيث أنها أدت في كثير من الحالات الى توسيع نطاق تطبيق تلك القواعد . وعلاوة على ذلك ، وحسب ما هو مذكور أدناه في الفقرة ١٧ ، فإن المعايير المتباينة في تحويل أحكام نظام لاهاي بخصوص الحدود المالية للمسؤولية ، قد أدت الى حدوث تفاوت واسع النطاق في حدود المسؤولية .

٨ - ويكتنف نظام لاهاي المزيد من الغموض ، ذلك أن بعض الدول قد صاغت تشريعاتها كليا أو جزئيا على غرار نموذج قواعد لاهاي أو قواعد لاهاي - فيسبي ، من دون أن تصبح أطرافا فيهما . وفي السنوات الأخيرة ، اعتمدت بعض الدول - وتوشك حاليا بعض الدول الأخرى أن تعتمد - قوانين تجمع بين عناصر من نظام لاهاي وقواعد هامبورغ معا ؛ بيد أن تلك القوانين لا تتبع نهجا موحدًا في الجمع بين النظامين .

٩ - وبخصوص الحالات التي لا ينطبق فيها نظام لاهاي ، كثيرا ما تحتوي وثائق النقل على شروط ("فائقة") تطبق بموجبها قواعد لاهاي ، أو قواعد لاهاي - فيسبي ، بتواتر أقل ، باعتبارها قواعد متفقا عليها تعاقديا .

باء - بعض الاختلافات الرئيسية بين نظامي هامبورغ ولاهاي

١٠ - لا يسمح نطاق هذه الوثيقة ولا غرضها بتقديم وصف تام للاختلافات بين قواعد هامبورغ والنظام القائم على قواعد لاهاي أو لاهاي - فيسبي . ولكن لأغراض الاعلام والتوجيه بصفة عامة ، تبين بعض الاختلافات الرئيسية في الفقرات التالية .^(٢)

(٢) ترد دراسات أشمل عن هذه الاختلافات ، على سبيل المثال ، في المنشورات التالية : الآثار الاقتصادية والتجارية المترتبة على بدء نفاذ قواعد هامبورغ واتفاقية النقل المتعدد الوسائط (الوثيقة TD/B/C.4/315 (الجزء الأول) ، ٣١ كانون الأول/ديسمبر ١٩٨٧) ؛ والمذكرة الإيضاحية على الاتفاقية التي أعدتها أمانة اللجنة (الوثيقة A/CN.9/306 ، ١٩ شباط/فبراير ١٩٨٨) ، المستنسخة في جولية لجنة الأمم المتحدة للقانون التجاري الدولي ، المجلد التاسع عشر : ١٩٨٨ ، الجزء الثاني ، رابعا) ؛ واتفاقية النقل البحري للبضائع ، ١٩٧٨ (قواعد هامبورغ) ، الوثائق الإيضاحية التي أعدها من أجل السلطات القضائية في الكومنولث البروفسور ه . م . جوكو سمارت ، بالاشتراك مع أمانة الكومنولث ، ١٩٨٩ ؛ جون و . هونولد ، أوشون كاريزر - اند كارجو : الوضوح والإنصاف - لاهاي أو هامبورغ ؟ ، مجلة القانون البحري والتجارة ، المجلد ٢٤ ، العدد ١ كانون الثاني/يناير ١٩٩٣ ، الصفحات ٧٥ - ١٠٩ .

نطاق التطبيق

١١ - تسري أحكام قواعد هامبورغ على جميع عقود النقل البحري بين دولتين مختلفتين ، شريطة أن يكون ميناء التحميل ، أو ميناء التفريغ أو المكان الذي صدر فيه سند الشحن أو أية وثيقة نقل أخرى ، واقعا في دولة متعاقدة . وتسري قواعد هامبورغ بصرف النظر عن اصدار سند شحن أو أية وثيقة نقل أخرى .

١٢ - أما قواعد لاهاي ، فهي بمقتضى أحكامها ، لا تنطبق الا على سندات الشحن الصادرة في دولة متعاقدة . وأما قواعد لاهاي - فيسبي فتتطبق على سندات الشحن المتعلقة بنقل البضائع بين دولتين مختلفتين ، شريطة أن يكون سند الشحن صادرا في دولة متعاقدة ، أو أن يكون النقل من ميناء واقع في دولة متعاقدة ، أو أن تكون الأطراف قد اتفقت على تطبيق الاتفاقية . ولا تنطبق قواعد لاهاي ولاهاي - فيسبي في الأحوال التي تصدر فيها وثيقة نقل غير سند الشحن فيما يتعلق بعملية النقل .

مدة المسؤولية

١٣ - يشمل نظام المسؤولية الالزامية في قواعد هامبورغ المدة الجارية من الوقت الذي يأخذ فيه الناقل البضائع في عهدته في ميناء التحميل وحتى الوقت الذي يسلم فيه الناقل البضائع في ميناء التفريغ . ومن ثم ، فان نظام هامبورغ بشأن المسؤولية يتسع في مداه الى ما بعد النقل الفعلي ، فيشمل الفترة التي يحتفظ خلالها الناقل بالبضائع في عهدته في الميناء قبل تحميلها أو بعد تفريغها .

١٤ - أما نظام المسؤولية الالزامية في قواعد لاهاي وقواعد لاهاي - فيسبي فيبدأ عند تحميل البضائع على متن السفينة وينتهي عند تفريغها من السفينة . وهذا يعني أن مسؤولية الناقل بموجب نظام لاهاي ، لا تتجاوز الحدود المبينة ، حتى وان كان الناقل قد أخذ البضائع في عهدته قبل تحميلها على متن السفينة أو بعد تفريغها من السفينة .

"الخطأ الملاحي"

١٥ - بموجب قواعد لاهاي ولاهاي - فيسبي يكون الناقل في حل من المسؤولية حينما يكون هلاك البضائع أو تلفها ناجما عن تصرف ، حتى وان كان تصرف اهمال ، في الملاحة أو ادارة السفينة . أما قواعد هامبورغ فهي ، على غرار المعاهدات الدولية النازمة لوسائط النقل الأخرى ، لا تعفي الناقل من مسؤولية الأهمال في مثل تلك الحالات .

الحدود المالية للمسؤولية

١٦ - بموجب قواعد هامبورغ ، تحدد مسؤولية الناقل بمبلغ يعادل ٨٣٥ وحدة حسابية من

حقوق السحب الخاصة عن كل وحدة شحن ، أو ٢٥ وحدة حسابية من حقوق السحب الخاصة عن كل كيلوغرام من البضائع ، أيهما يكون أكثر .

١٧ - أما قواعد لاهاي ولاهاي - فيسبي فتبين الحدود المالية بوحدات نقدية من قيمة الذهب . غير أن حدود المسؤولية تختلف في الممارسة العملية اختلافا واسعا نتيجة لاختلاف طرائق تحويل تلك الوحدات النقدية الى عملات وطنية . ففي بعض الدول تستخدم قيمة الذهب السوقية معيارا للتحويل ، في حين تستخدم معايير أخرى في أماكن أخرى . وفي حال استخدام قيمة الذهب السوقية ، تكون حدود المسؤولية الناجمة عن ذلك أعلى جدا من الحدود المبينة في قواعد هامبورغ .

١٨ - وأما بروتوكول عام ١٩٧٩ الملحق بقواعد لاهاي - فيسبي ، فيبين ذلك الحد بما يعادل ٦٦٦٦٧ وحدة حسابية من حقوق السحب الخاصة عن كل وحدة شحن ، أو ٢ وحدة حسابية من حقوق السحب الخاصة عن كل كيلوغرام من البضائع ، أيهما يكون أكثر .

البضائع المشحونة على سطح السفينة

١٩ - بموجب نظام لاهاي ، لا يكون الناقل مسؤولا عن البضائع المشحونة على سطح السفينة بمقتضى سند شحن يبين أن البضائع مشحونة على ذلك النحو . وفي الممارسة العملية ، يترك بيان مسؤولية الناقل في مثل تلك الحالات للاشتراطات التعاقدية ، التي هي ، من ناحية ثانية ، غير خاضعة للقواعد الالزامية في معاهدة دولية ما .

٢٠ - أما قواعد هامبورغ ، والتي تؤخذ في الحسبان فيها تقنيات النقل الحديثة التي كثيرا ما تشمل تسييف البضائع المشحونة على ظهر السفينة داخل حاويات ، فتتص على قواعد ملائمة بشأن البضائع المشحونة على سطح السفينة .

التأخر

٢١ - تنص قواعد هامبورغ على وقوع مسؤولية الزامية عن التأخر في تسليم البضائع . ويعادل الحد المالي لتلك المسؤولية مثلين ونصف المثل من أجرة النقل المستحقة الدفع عن البضائع المتأخرة . أما قواعد لاهاي ولاهاي - فيسبي فلا تنص على المسؤولية عن التأخر .

مسؤولية الناقل الفعلي

٢٢ - تنظم قواعد هامبورغ ، وكذلك الاتفاقيات الدولية بشأن نقل البضائع بالجو ونقل الركاب بالبحر ، مسؤولية كل من "الناقل المتعاقد" (أي الناقل الذي أبرم معه المرسل عقدا لنقل تلك البضائع) وكذلك مسؤولية "الناقل الفعلي" (أي الناقل الذي

عهد اليه الناقل المتعاقد بتنفيذ جزء من عقد النقل ، أو كله ، المتعاقد عليه مع المرسل) . وفي الأساس ، تجعل قواعد هامبورغ الناقل المتعاقد مسؤولاً عن النقل كله ، بما فيه ذلك الجزء من النقل الذي ينفذه الناقل الفعلي ، مع تمكين مالك البضائع المشحونة من اعتبار الناقل الفعلي أيضاً مسؤولاً عن الجزء الذي نفذه من عملية النقل .

٢٣ - أما قواعد لاهاي ولاهاي - فيسبي فلا تعالج مسؤولية الناقل الفعلي الذي لم يصدر الى مرسل البضائع سند شحن . وهذا يعني أن نظام لاهاي يتيح الامكانية للناقل المتعاقد لكي يدخل في سند الشحن شرطاً يخول الناقل الحق في التعاقد من الباطن على جزء من الرحلة ، بل حتى على الرحلة كلها ، مع استبعاد المسؤولية ، في الوقت نفسه ، عن الجزء من الرحلة المتعاقد عليه من الباطن .

"الشرط الفائت"

٢٤ - وفقاً لقواعد هامبورغ ، يجب أن تحتوي وثيقة النقل على ما يبين أن النقل خاضع للأحكام من قواعد هامبورغ التي تبطل أي شرط مخالف لها يكون ضاراً بمصلحة الشاحن أو المرسل اليه . وعلاوة على ذلك ، فإنها تنص على أنه يجب على الناقل أن يدفع تعويضاً الى المدعي الذي تكبد خسارة نتيجة لإغفال إدراج ذلك البيان اللازم . أما قواعد لاهاي أو لاهاي - فيسبي فلا تحتوي على اشتراط مماثل .

الاختصاص القضائي

٢٥ - تتضمن قواعد هامبورغ أحكاماً الزامية بشأن الاختصاص القضائي والتحكيم ، يجوز بموجبها للمدعي ، بمحض اختياره ، أن يقيم دعوى قضائية في محكمة (أو يجوز له أن يقيم دعوى تحكيم ، إذا كان التحكيم متفقاً عليه) في أحد الأماكن التالية : مكان عمل المدعى عليه ؛ المكان الذي أبرم فيه العقد ، شريطة أن يكون للمدعى عليه مكان عمل هناك ، أو فرع أو وكالة أبرم بواسطتهما العقد ؛ أو ميناء التحميل ؛ أو ميناء التفريغ ؛ أو أي مكان آخر متفق عليه .

٢٦ - أما قواعد لاهاي أو لاهاي - فيسبي فلا تحتوي على قواعد بشأن الاختصاص القضائي أو التحكيم . وقد أدى ذلك الى شيوع إدراج شروط في سندات الشحن تقتضي رفع أية دعوى في مكان عمل الناقل . وبما أن مثل تلك الشروط قد تكون غير منصفة تجاه مالك البضائع المشحونة ، فقد حدد عدد من القوانين الوطنية قيوداً الزامية بشأن مثل تلك الشروط المتعلقة بالاختصاص القضائي .

جيم - بعض المشاكل الناجمة عن تواجد نظامي هامبورغ ولاهاي

٢٧ - الى أن يحل محل نظام لاهاي بشأن المسؤولية نظام قواعد هامبورغ ، سوف تنشأ

نزاعات بشأن الاختصاصات القضائية وكذلك مشاكل عملية ، وخصوصا فيما يتعلق بالرحلات بين دول منضمة الى أنظمة مختلفة .

٢٨ - هكذا ، عندما يكون النقل من دولة طرف في قواعد لاهاي أو قواعد لاهاي - فيسبي الى دولة طرف في قواعد هامبورغ ، فان نظام المسؤولية سوف يعتمد على مكان رفع الدعوى القضائية . فاذا رفعت الدعوى القضائية في الدولة التي يتبع لها ميناء التحميل ، فان المحكمة سوف تطبق نظام لاهاي ؛ واذا كانت وثيقة النقل تحتوي على شرط ينص على امكانية تطبيق قواعد هامبورغ (الفقرة ٢٤ أعلاه) ، فان فعالية ذلك الشرط سوف تعتمد على ما اذا كانت الدولة المعنية قد شرعت الاحكام الخاصة بنطاق تطبيق نظام لاهاي باعتبارها قانونا الزاميا . واما اذا رفعت الدعوى القضائية في الدولة التي يتبع لها ميناء التفريغ ، فسوف تطبق عليها قواعد هامبورغ .

٢٩ - واما في حالة النقل من دولة طرف في قواعد هامبورغ الى دولة طرف في قواعد لاهاي أو قواعد لاهاي - فيسبي ، فان المحكمة في الدولة التي يتبع لها ميناء التحميل سوف تطبق قواعد هامبورغ . ولكن يجوز للمحكمة في الدولة التي يتبع لها مكان التفريغ أن تطبق قواعد لاهاي أو قواعد لاهاي - فيسبي اذا ما كانت تلك الدولة قد وسعت نطاق تطبيق نظام لاهاي أو نظام لاهاي - فيسبي ليشمل البضائع المشحونة الوافدة ، وهو ما فعله كثير من الدول . أما إن لم يوسع نطاق تطبيق قواعد لاهاي أو لاهاي - فيسبي على ذلك النحو ، فان المحكمة في مكان التفريغ سوف تطبق قواعد لاهاي بشأن تنازع القوانين لكي تحدد النظام الواجب تطبيقه .

٣٠ - وثمة عدة تبعات غير مرغوب فيها تنشأ من امكانية وقوع منازعة ما في نطاق الولاية القضائية لدول مختلفة تطبق أنظمة مختلفة . ومن تلك التبعات أن المدعي قد يختار لرفع الدعوى القضائية جهة اختصاص قضائي معينة بغية الحصول على امكانية تطبيق نظام قانوني يظن بأنه النظام الأنسب للمدعي ، أو لا لسبب إلا لاستباق الطرف الآخر بمنعه من رفع دعوى قضائية في نطاق اختصاص قضائي آخر أقل ملاءمة . ولكن "تسوّق المحاكم" على هذا النحو مضيعة للجهد ، وقد يفضي الى تداخل الاجراءات القضائية مع امكانية صدور قرارات غير متسقة ، ولربما يؤدي الى انعدام الغموض بشأن الاعتراف بقرارات التحكيم أو قرارات المحاكم وبشأن انفاذها .

٣١ - ومن التبعات الأخرى الممكنة الوقوع أن أجزاء مختلفة من البضائع المشحونة المنقولة في سفينة واحدة تكون خاضعة لنظم مسؤولية مختلفة ، رهنا بالدول التي تحمّل أو تفرغ فيها الأجزاء المعينة من البضاعة المشحونة ، أو التي تكون قد صدرت فيها الوثائق التي تثبت عقود النقل بشأن الأجزاء المختلفة من البضائع المشحونة . ومثل هذا الخلط بين الأنظمة أمر غير مرغوب فيه من وجهة النظر الادارية ، بما أنه يؤدي ، على سبيل المثال ، الى عرقلة استخدام وثائق نقل موحدة تكون منسجمة مع نظام المسؤولية المستند اليه .

٣٢ - وهناك تبعة أخرى في حالة استئجار السفينة ، وهي ان مالك السفينة ، الذي كثيرا ما لا يعرف مقدما أين سيستخدم المستأجر السفينة ، لا يعرف أيضا متى يمكن أن يعتبر مسؤولا بصفته الناقل الفعلي بموجب قواعد هامبورغ .

٣٣ - ومن التبعات أيضا أنه يستدل ، في نهاية الامر ، أن مستخدمي خدمات النقل يتمتعون بحماية من المسؤولية بموجب قواعد هامبورغ أفضل من الحماية المنصوص عليها بموجب نظام لاهاي . ومن ثم ، فإن الدولة التي لا تزال طرفا في نظام لاهاي سوف يستمر النظر اليها على أنها تحافظ على وضع يتيح للناقلين من تلك الدولة أن يقدموا الى مالكي البضائع المشحونة الذين يستخدمون موانئ تقع في تلك الدولة نظاما أقل ملاءمة مما يقدم الى مالكي البضائع الأجانب الذين يستطيعون الاعتماد على قواعد هامبورغ .

٣٤ - ويلاحظ أن مقدرة الاطراف أنفسهم على تجنب تلك التبعات ، بالنسبة على امكانية تطبيق قواعد هامبورغ ، محدودة . ومن القيود في هذا الصدد أن ما يسمى بنوادي بي و آي (P & I Clubs) (أي مؤسسات التأمين المشترك على مسؤولية النقل ، التي يملكها الناقلون) قد أعلنت ، في سياق جهودها الرامية الى اعاققة تشريع أو استخدام قواعد هامبورغ ، أن الغطاء التأميني لدى الناقل سوف يتعرض للضرر اذا اعتمد طوعا قواعد هامبورغ بشأن رحلة لا تنطبق عليها تلك القواعد الزاما . وهناك تقييد آخر مرده الى أن نظام لاهاي بشأن المسؤولية يعتبر مؤاتيا لمالك البضاعة المشحونة أكثر من قواعد هامبورغ فيما يتعلق ببعض القضايا المحدودة ولكنها مهمة تجاريا مع ذلك . وبما أن الحد الأدنى من المسؤولية المنصوص عليه في نظام لاهاي الزامي ، فان فاعلية النص على شروط ترجح قواعد هامبورغ قد تكون موضع شك . وعلى سبيل المثال ، فان الاحكام بشأن المسؤولية عن الحريق تبدو ، فيما يتعلق بعبء الاثبات ، مؤاتية لمالك البضائع المشحونة بموجب قواعد لاهاي أو لاهاي - فيسبي أكثر من قواعد هامبورغ . وتتعلق الحالة الأخرى في هذا الصدد بالحدود المالية للمسؤولية وهي ، كما لوحظ في الفقرة ١٧ أعلاه ، أدنى مستوى في قواعد هامبورغ منها في قواعد لاهاي وقواعد لاهاي - فيسبي في الدول التي تستخدم فيها قيمة الذهب السوقية معيارا لتحويل مقادير الحدود المقيدة .

خاتمة

٣٥ - ان المشاكل الموصوفة هنا سوف تتوقف تدريجيا عن الظهور بقدر ما تحل قواعد هامبورغ الحديثة محل نظام لاهاي غير المتناسب والعتيق الذي الى حد كبير . بيد أن السير في عملية الاحلال ما فتىء يتقدم ببطء يعزى بدرجة كبيرة ، فيما يبدو ، الى وجهات النظر التي سيرد ذكرها .

٣٦ - في كثير من الدول ، بما فيها الدول ذات الاساطيل التجارية الكبيرة الحجم ، أعرب عن رأي مفاده أنه ينبغي ارجاء الانضمام الى تلك القواعد الى حين انضمام دول

أخرى معينة اليها ، وإن كانت هذه القواعد تشكل أحدث نظام وأمثلة . والحجة التي تقدم عادة هي أنه ينبغي تأجيل العمل التشريعي الى حين قبول قواعد هامبورغ من جانب دول معينة تقيم معها الدولة المقصودة صلات تجارية بحرية وثيقة . وقد يكون مثل هذا الموقف أهم سبب قد أدى الى بطء التقدم في قبول قواعد هامبورغ .

٣٧ - وأثار بعض الاشخاص الفكرة القائلة بأنه ينبغي القيام بمسعى يرمي الى تنقيح قواعد هامبورغ ، ما دام الناقلون في بعض البلدان يعارضون الانضمام الى تلك القواعد . بيد أنه تجدر الإشارة الى أن التنقيح قد يزيد من التفاوت بين القوانين باضافة معاهدة جديدة الى المعاهدات الموجودة حاليا من دون أي ضمان لتحقيق التوحيد بين القوانين على هذا النحو . وينبغي التذكير بأن العملية التشريعية التي أدت الى وضع قواعد هامبورغ شملت كل المجموعات المهتمة وتضمنت تمثيلا عالميا حقيقيا للدول ؛ وفي أثناء تلك العملية ، وضعت جميع الحجج في الميزان وجرت تنازلات وتنازلات مقابلة مدروسة جيدا ، وحظيت نتائج المفاوضات ، كما ذكر أعلاه في الفقرة ١٠ ، بموافقة واسعة النطاق . وبالنظر الى هذه الظروف ، يبدو أن من غير الحكمة القيام بمحاولة لتكرار تلك المفاوضات .

٣٨ - وثمة وجهة نظر أخرى ، وجهت الى بعض الدول الأطراف في قواعد لاهاي أو قواعد لاهاي - فيسبي ، وهي أنه الى حين اعتماد قواعد هامبورغ على نطاق واسع ، قد تريد تلك الدول ، من أجل تحديث قوانينها ، أن تضيف الى تشريعاتها الحالية بعض الأحكام المعنية المستندة الى قواعد هامبورغ ، طالما أنها لا تنازعها مع قواعد لاهاي أو قواعد لاهاي - فيسبي . وحسب ما ذكر في الفقرة ٨ أعلاه ، فقد اعتمدت بعض الدول بالفعل ، أو هي توشك أن تعتمد ، قوانين تجمع بين أحكام من نظام لاهاي وأحكام من قواعد هامبورغ . ولكن المشكلة الجدية المطروحة في هذا النهج هي أن ذلك قد يزيد من التفاوت بين القوانين الى مستوى لا يستطيع معه الناقلون الدوليون وزبائنهم الاعتماد على معاهدة دولية لاثبات حقوقهم والتزاماتهم . وعلاوة على ذلك ، قد يفتح المجال للجدل ، بالنسبة الى الدول الأطراف في قواعد لاهاي أو قواعد لاهاي - فيسبي ، فيما اذا كان حكم ما ، منقول من قواعد هامبورغ الى نظام لاهاي ، ينطوي على تنازع مع الالتزامات الدولية الناشئة من نظام لاهاي .

٣٩ - هذا وان وجهات النظر المذكورة أعلاه قد تكون أحيانا مصحوبة بحملات قوية مناوئة لقواعد هامبورغ تقوم على حجج غير دقيقة أو غير مثبتة أو مبالغ فيها .

٤٠ - ويبدو أن من الضروري القيام بعمل متسق وحاسم من جانب الدول بغية التعجيل بعملية تحديث وتنسيق القوانين بشأن النقل البحري للبضائع وبغية التصدي للأثر التأخيري الناجم عن وجهات النظر المذكورة أعلاه . ولعل اللجنة ترغب في النظر في كيفية تحقيق القيام بمثل ذلك العمل المتضافر .