

TD

الأمم المتحدة

Distr.
GENERAL

TD/B/C.4/ISL/58
19 August 1991
ARABIC
Original : ENGLISH

مؤتمر الأمم المتحدة
للتجارة والتنمية



مجلس التجارة والتنمية
لجنة النقل البحري
الفريق العامل المعني بالتشريع
الدولي للنقل البحري
الدورة الثالثة عشرة
جنيف ، ١١ تشرين الثاني/نوفمبر ١٩٩١
البند ٣ من جدول الأعمال المؤقت

العوارية العامة

استعراض أولي

تقرير أعدته أمانة الاونكتاد

ج ١٥٨٦/GE.91-51504

المحتويات

<u>المفحة</u>	<u>الفقرات</u>	<u>الفصل</u>
١	٣ - ١	مقدمة
٢	٦ - ٤	ملخص واستنتاجات
٣	١١ - ٧	أنشطة اللجنة البحرية الدولية
<u>الجزء الأول</u>		
٥	٣٦ - ١٢	الأول - نبذة تاريخية
٥	١٥ - ١٢	ألف - أصل العوارية العامة
٦	٣٦ - ١٦	باء - قواعد يورك - أنتويرب
١٠	٣٩ - ٢٧	الثاني - التعريف والمبادئ العامة
١٠	٣١ - ٢٧	ألف - تعريف العوارية العامة
١١	٣٩ - ٢٣	باء - المبادئ العامة للعوارية العامة
		١ - لا بد أن تكون التضحية أو المماريف
١١	٣٤ - ٢٣	غير عادية
١٢	٣٦ - ٣٥	٢ - الفعل القصي والمعقول
١٢	٣٨ - ٢٧	٣ - السلامة العامة
١٢	٣٩	٤ - الحفظ من الخطر
١٤	٥٧ - ٤٠	الثالث - أفعال العوارية العامة
١٤	٥٢ - ٤١	ألف - التضحية في العوارية العامة
١٤	٤٤ - ٤١	١ - التضحية بالبضاعة
١٥	٤٦ - ٤٥	٢ - التضحية بالسفينة
١٦	٥٢ - ٤٧	٣ - التضحية بالنولون
١٧	٥٧ - ٥٣	باء - مماريف العوارية العامة
٢٠	٧٦ - ٥٨	الرابع - المساهمة والتسوية
٢٠	٦٨ - ٥٨	ألف - المساهمة في العوارية العامة
٢٣	٧٦ - ٦٩	باء - تسوية العوارية العامة

المحتويات (تابع)

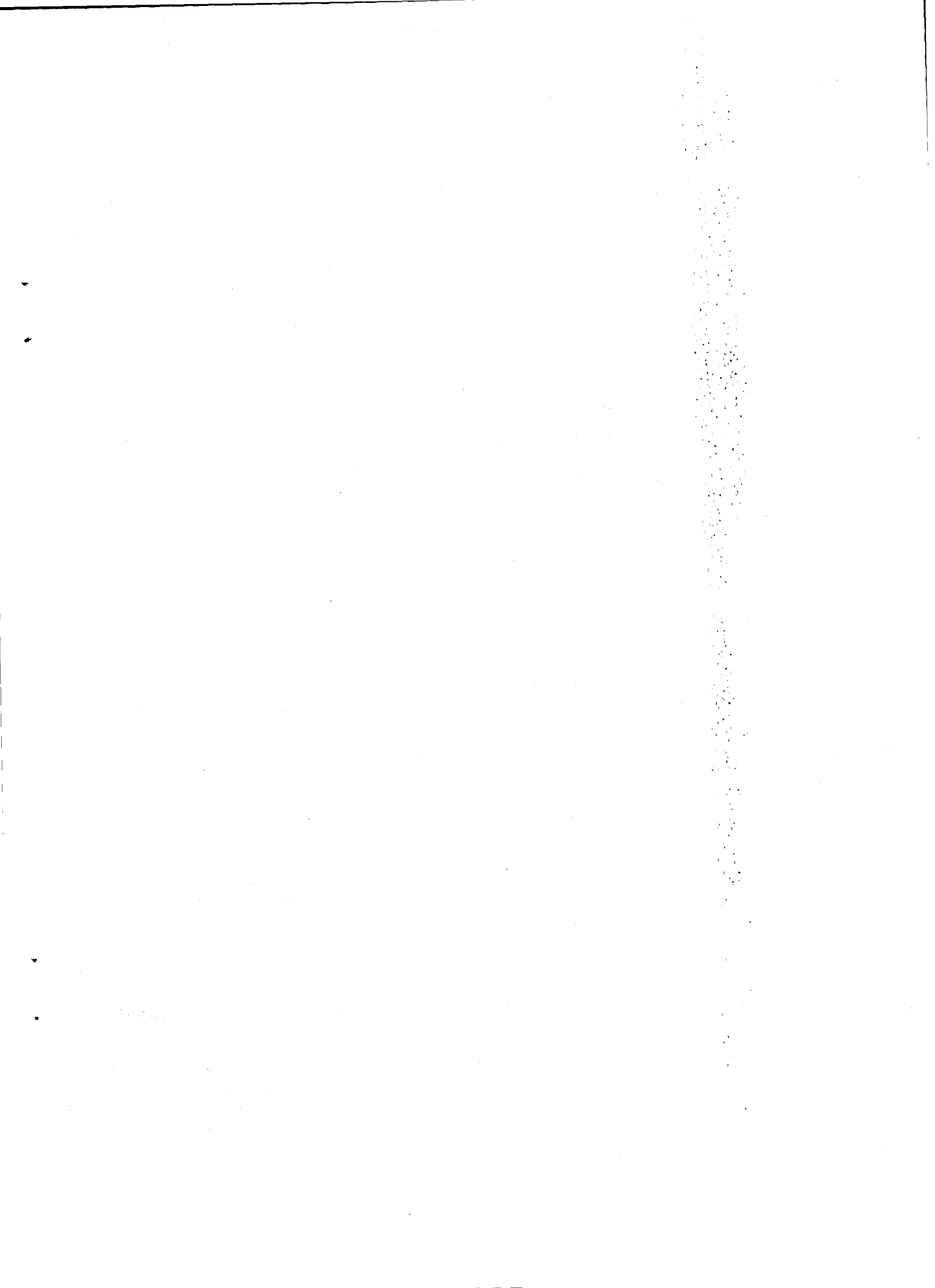
<u>المفحة</u>	<u>الفقرات</u>	<u>الفصل</u>
٢٦	٨٩ - ٧٧	الخامس - استرداد المساهمة في العوارية العامة
٢٦	٨٣ - ٨٠	ألف - ضمانات العوارية العامة
٢٧	٨٥ - ٨٤	باء - ضمانات المؤمنين
٢٨	٨٦	جيم - الضمانات المصرفية
٢٨	٨٩ - ٨٧	دال - الودائع النقدية

الجزء الثاني

٣٠	١٢٩ - ٩٠	السادس - استعراض الانتقادات الموجهة للعوارية العامة
٣٦	١٠٧ - ١٠٣	ألف - الانصاف
		باء - ضمان عدم الانحياز في العمل لدى الربان في
٣٨	١١٨ - ١٠٨	حالة الخطر
٤٣	١٢٥ - ١١٩	جيم - الوقت والمضاريف
٤٧	١٢٩ - ١٢٦	دال - العلاقة بين الأطراف المعنية
٥٠	١٦٧ - ١٣٠	السابع - استعراض البدائل لنظام العوارية العامة
٥٠	١٤٤ - ١٣٠	ألف - المخططات البديلة
٥٥	١٤٩ - ١٤٥	باء - المصالح غير المؤمن عليها
٥٨	١٥٧ - ١٥٠	جيم - الاعتبارات القانونية
٥٨	١٥٤ - ١٥٠	١ - الشروط المدرجة في سندات الشحن
		٢ - قواعد لاهاي وقواعد لاهاي/فيسبي وقواعد
٥٩	١٥٧ - ١٥٥	هامبورغ
٦١	١٦٧ - ١٥٨	دال - آثار الإلغاء على الأطراف المعنية

الجزء الثالث

٦٥	١٧٧ - ١٦٨	الثامن - الاستنتاجات والتوصيات
٦٩		المرفق - قواعد يورك - أنتويرب لعام ١٩٧٤ ، بصيغتها المعدلة في عام ١٩٩٠ (The York-Antwerp Rules 1974, as amended 1990) ...



مسح لنوعية وجدوى منشورات الاونكتاد
ولمستخدميها النهائيين

تسمى امانة الاونكتاد ، في سياق أنشطة تقييم البرامج لديها وامتجابه لطلب حكومي دولي ، إلى معرفة آراء المستخدمين النهائيين كيما تتوفر لها بيانات أساسية لتقييم نوعية وجدوى وفعالية أشياء منها تقارير البحوث والمنشورات لديها . ولما كان نجاح هذه العملية يتوقف بصفة حاسمة على نسبة وافية من الردود ، فسوف نكون لكم ممتنين لو اتسع وقتكم للجابه على الاسئلة الواردة ادناه وتقديم ما يعين لكم من تعليقات بشأن الوثيقة الراهنة .

- ١ - عنوان أو رقم الوثيقة الرمزي
- ٢ - متى استلمتم الوثيقة ؟
- ٣ - كيف استلمتم الوثيقة ؟ (يرجى وضع اشارة في مربع أو أكثر)
[] عن طريق بعثة دائمة لدى الأمم المتحدة [] من متاجر بيع كتب الأمم المتحدة
[] من مكتب وزاري أو حكومي [] عن طريق المكتبات الجامعية
[] من امانة الاونكتاد مباشرة [] بطلب منكم
[] بالاشتراك في اجتماع حكومي دولي للأمم المتحدة/ الاونكتاد [] بمبادرة من الاونكتاد
[] عن طريق آخر (يرجى التحديد)
[] بالاشتراك في دورة تدريبية أو حلقة
[] دراسية تحت رعاية الأمم المتحدة/
الاونكتاد
- ٤ - ما هي الاغراض الرئيسية التي تستخدمون فيها الوثيقة ؟ (يرجى وضع اشارة فسي مربع أو أكثر)
[] إعداد السيامة العامة [] التعليم والتدريب
[] التحليل والبحث [] الادارة
[] التشريع [] اغراض اخرى (يرجى التحديد)
[] المعلومات المرجعية
- ٥ - ما هي الدرجة التي تقدرونها للوثيقة من حيث :
جدواها في عملكم (يرجى وضع اشارة في مربع واحد)
[] مفيدة للغاية ؛ [] مفيدة جدا ؛ [] مفيدة ؛
[] فائدة هامشية ؛ [] غير مفيدة .



نوعيتها من حيث الجوانب التالية (يرجى وضع اشارة في كل حالة)

<u>هزيلة</u>	<u>ملائمة</u>	<u>جيدة</u>	<u>ممتازة</u>	<u>فائقة</u>	
[]	[]	[]	[]	[]	العرض وسهولة
[]	[]	[]	[]	[]	القراءة
[]	[]	[]	[]	[]	امالة الافكار
[]	[]	[]	[]	[]	غزارة المعلومات
[]	[]	[]	[]	[]	حداثة المعلومات
[]	[]	[]	[]	[]	الدقة التقنية
[]	[]	[]	[]	[]	نوعية التحليل ،
[]	[]	[]	[]	[]	بما في ذلك
[]	[]	[]	[]	[]	الموضوعية
[]	[]	[]	[]	[]	صحة الاستنتاجات
[]	[]	[]	[]	[]	وضوح التوميات
[]	[]	[]	[]	[]	شمول التفطية

- ٦

ملاحظات اخرى (ان كانت لديكم).....

واخيرا نكون لكم ممتنين لو تفضلتم بتزويدنا بالمعلومات التالية عنكم :

الاسم المهنة/اللقب الوظيفي

العنوان

ولن تخرج اجابتم عن دائرة الاستعمال الداخلي ومتعامل بسرية . ونشكركم على

تعاونكم .

ويرجى ارسال الاستبيان على العنوان التالي :

PROGRAMME CO-ORDINATION AND EVALUATION UNIT

EXECUTIVE DIRECTION AND MANAGEMENT

UNITED NATIONS CONFERENCE ON TRADE AND DEVELOPMENT

PALAIS DES NATIONS

CH-1211 GENEVA 10

مقدمة

١ - استجابة لقرار المؤتمر ١٤(د-٢) ، أنشأت لجنة النقل البحري في دورتها الثالثة وبموجب قرارها ٧(د-٢) الفريق العامل العامل المعنى بالتشريع الدولي للنقل البحري ؛ وأومت بأن يدرج الفريق العامل في برنامج عمله ، ضمن جملة أمور ، موضوع العوارية العامة^(١) .

٢ - وقد اعتمد الفريق العامل في دورته الأولى المعقودة في عام ١٩٦٩ برنامجا للعمل تضمن موضوع العوارية العامة . واسترقد الفريق العامل ، لدى اعداد برنامج العمل ، بتقرير أعدته أمانة الأونكتاد وورد فيه ما يلي:

"فيما يتعلق بالعوارية العامة ، ربما يود الفريق العامل أن ينظر في إمكانية تبسيط اجراءات العوارية العامة ، وكذلك تبسيط قواعد بـورك - أنتويرب ، المعتدرة الفهم والاكثر تعذرا في التطبيق . ذلك أن تسوية العوارية معروفة بالتعقيد البالغ واستنزاف الوقت ؛ ومكتتبو التأمين الذين يعملون المهام المختلفة هم الذين يتحملون أعباءها في نهاية الامر . وفي كثير من الأحيان ، ينتمي هؤلاء المكتتبون إلى إدارات أو فروع مختلفة لنفس شركة التأمين أو مجموعة شركات التأمين . وتبلغ مهمة "التسوية" من المعبوءة جدا جعل الموضوع محاطا بقدر كبير من "الالغاز الفاصحة" وأدى إلى الاعتناء بمجموعة متضمة فنية عالية التدريب من "خبراء التسوية" لاستيفاء جميع جوانبه . وكل هذا باهظ الكلفة ، ويمكن على أعمار الشحن في النهاية . أما معرفة ما إذا كان من المفيد إلغاء العوارية العامة برمتها وحصر عائقه الخسارة في دائرة وقوعها بحيث يقع هذا العبء ، على وجه التحديد ، على عائق مكتب التأمين المعين الذي يعمل المصلحة المعنية ، فإنها مسألة أخرى ربما يرى الفريق العامل أنها جديرة بالدراسة المتعمقة ... وربما يخلص الفريق إلى أنه ، نظرا للتعقيد البالغ الذي تتسم به المسائل قيد البحث ، وتمشيًا مع الممارسات المعمول بها مؤخرًا في سوق التأمين ، قد يكون من المستصوب البدء بدراسة امكانيات تبسيط اجراءات العوارية العامة ، ثم المهضي في وقت لاحق في دراسة تخفيف أو إلغاء المساهمات في حالات مختارة قد يتفخح فيها أن لابد الانصاف ، القائل بأن يفتكر المستفيدون بالتناصب في تحمل التكاليف التي أنفقت في مصلحتهم المشتركة ، فئيل الأهمية . وربما ينتقل الفريق العامل عندهم إلى معالجة الاحار الاقتصادية الناجمة عن حالات تغير الممارسات

(١) انظر الوثائق الرسمية لمجلس التجارة والتنمية ، الدورة التاسعة
TD/B/C.4/55 - الملحق (١) .

بوجه خاص وتسبب ، في جميع الأحيان تقريبا ، مصاعب في تسمية العوارية العامة وتباين فيها الممارسات حسب الموقع ، مثلما في حالات ميناء اللجوء أو ميناء التوقف" (٢) .

٣ - كما أن قرار لجنة النقل البحري ٤٩(د-١٠) الذي عدل برنامج عمل الفريق العامل المعني بالتشريع الدولي للنقل البحري ، قد أدرج أيضا العوارية العامة (٣) . وقرر الفريق العامل ، في دورته الثانية عشرة المعقودة في تشرين الأول/أكتوبر ١٩٩٠ ، إدراج مسألة العوارية العامة في جدول أعمال دورته الثالثة عشرة (٤) .

ملخص واستنتاجات

٤ - أعدت الأمانة هذا التقرير الأولي بغية تيسير مداوات الفريق العامل المعني بالتشريع الدولي للنقل البحري . وليس الغرض منه تقديم تحليل شامل لقانون أو ممارسات العوارية العامة . ويحتوي التقرير على جزأين . ويسمى الجزء الأول ، المؤلف من خمسة فصول ، إلى شرح موضوع العوارية العامة . فيقدم الفصل الأول نبذة تاريخية عن الموضوع ، تشمل أصل العوارية العامة والمحاولات التي سعت إلى تحقيق الاتساق الدولي بشأنه من خلال اعتماد قواعد يورك - أنتويرب . ويبحث الفصل الثاني تعريف العوارية العامة ومبادئها العامة ، بما في ذلك الشروط اللازمة لما يعتبر فعلا من أفعال العوارية العامة . ويتناول الفصل الثالث أعمال العوارية العامة التي تشمل التضحية بالبضاعة والسفينة والنولون ، ويتناول كذلك نفقات العوارية العامة . ويقتصر الفصل الرابع على بحث مسألة المساهمة في العوارية العامة وتسويتها . ويعالج الفصل الخامس موضوع استرداد المساهمة في العوارية العامة وموضوع الضمانات ، أي ضمانات المساهمة في العوارية العامة ، وضمانات مكنتبي التأمين ، وضمانات المصارف والودائع النقدية . وترد في مختلف فروع الجزء الأول من التقرير ، إشارات إلى نصوص قواعد يورك - أنتويرب على سبيل الإيضاح .

"Working Paper on International Shipping Legislation" (٢)

(TD/B/C.4/ISL/2), para 43.

(٣) انظر الوثائق الرسمية لمجلس التجارة والتنمية ، الدورة الخامسة

والعشرون (TD/B/C.4/254 - TD/B/921) ، المرفق الأول ، الصفحة ٦٥ .

(٤) انظر تقرير الفريق العامل المعني بالتشريع الدولي للنقل البحري عن

دورته الثانية عشرة ، TD/B/C.4/338 ، TD/B/C.4/ISL.56 ، المرفق الثاني ،

الصفحة ٣٠ .

٥ - ويقتصر الجزء الثاني على استعراض للانتقادات التي وجهت إلى نظام العوارية العامة وللآراء المؤيدة له ، وكذلك للمخططات البديلة التي اقترحت بين الحين والحين . ويتناول الفصل السادس الانتقادات الموجهة إلى نظام العوارية على مدى السنوات المائة الماضية ، إلى جانب الحجج المؤيدة له . ويتناول الفصل السابع النظم البديلة التي اقترحت كمحاولة للقضاء على مساويء ومشاكل نظام العوارية العامة .

٦ - ويحتوي الجزء الثالث على الاستنتاجات والتوصيات . ويشير التقرير ، ضمن جملة أمور ، إلى الدراسة المتعلقة بالعوارية العامة والتي أجراها الفريق العامل التابع للجنة البحرية الدولية في عام ١٩٨٢ ، والتي خلص فيها إلى ملاحظة أنه لا يوجد أي حاس لتعديل نظام العوارية العامة وأنه ينبغي السعي إلى إيجاد حلول تأمينية جديدة للقضاء على مساويء النظام الحالي . ويخلص هذا التقرير إلى أن من السابق لأوانه أن يبحث الفريق العامل المعني بالتشريع الدولي للنقل البحري مسألتي تبسيط نظام العوارية العامة أو تعديله قبل أن تناقش الجهات التأمينية المعنية ، حسبما اقترح الفريق العامل التابع للجنة البحرية الدولية ، "المشاكل الفنية ومشاكل الخدمات" مناقشة متعمقة . ولهذا السبب ، يوصي التقرير بأن تقوم أمانة الأونكتاد ، بالتشاور مع اللجنة البحرية الدولية ، بالاتصال بمناعة التأمين بهدف اجراء استقصاءات لدى الجهات التأمينية المعنية لتحديد امكانية العثور على حلول تأمينية جديدة تسمح بإلغاء نظام العوارية العامة . وإذا تسنى للترتيبات التأمينية الجديدة أن تقدم ، من الناحية العملية ، بديلا أكثر فعالية وأقل تكلفة من نظام العوارية العامة ، فينبغي عندئذ تحري أفضل الوسائل لإلغاء هذا النظام . أما إذا خلعت الجهات التأمينية المعنية ، بعد الدراسة المتعمقة ، إلى أنه لا يوجد حل تأميني تتوافر له مقومات البقاء ، فيصبح من الملائم عندئذ النظر ، كمرحلة ثانية ، في أفضل الوسائل الكفيلة بتبسيط أو تعديل أو استكمال نظام العوارية العامة وقواعد يورك - أنتويرب .

أنشطة اللجنة البحرية الدولية

٧ - يعود اهتمام اللجنة البحرية الدولية بمسألة العوارية العامة إلى عام ١٩٥٠ ، عندما اطلقت بتنقيح قواعد يورك - أنتويرب لعام ١٩٢٤ . وقامت اللجنة ، مرة أخرى في عام ١٩٧٤ ، بتعديل القواعد المنقحة المسماة "قواعد يورك - أنتويرب لعام ١٩٥٠" .

٨ - وعقب اعتماد اتفاقية الأمم المتحدة للنقل البحري للبضائع لعام ١٩٧٨ (قواعد هامبورغ) ، أنشأت اللجنة البحرية الدولية الفريق العامل المعني بالعوارية العامة لدراسة مسألة "العوارية العامة في ضوء قواعد هامبورغ" . وفي وقت لاحق ، وسّع نطاق اختصاصات الفريق العامل ليشمل دراسة العوارية العامة ، بدون أية تقييدات . وأعد

الفرق العامل تقريراً في تشرين الأول/أكتوبر ١٩٨٢ تناول فيه الممارسة الجارية والمساوي، والمشاكل المترتبة عليها والحلول البديلة، بما في ذلك إلغاء النظام والاستعانة عنه بنظام تأميني. وظل الفرق العامل إلى أن حلول المشاكل القائمة تكمن، على الأرجح، في وضع ترتيبات تأمينية جديدة لا في ادخال تعديلات أخرى على المبادئ التي تستند إليها المواردية أو على القانون الخاص بها. ورأى الفريق العامل، بناء على ذلك، ونظراً لأن نطاق التعديلات القانونية محدود، أن من الأفضل معالجة الموضوع بوجه مفكك ومفككة فنية ومفككة فنية فيما بين جهات التأمين المعنية، لا فيما بين رجال القانون.

٩ - وقد أدخلت الاتفاقية الدولية للإنقاذ لعام ١٩٨٩ مفهوماً جديداً هو مفهوم "التعويض الخاص" الذي يدفعه مالك السفينة إلى الجهة التي نفذت عمليات الإنقاذ سفينة كانت تشكل، هي نفسها أو السفينة التي تنقلها، خطراً يضر بالبيئة^(٥). وتتعهد الاتفاقية ملحقاً^(٦) طلب فيه من الأمين العام للمنظمة البحرية الدولية اتخاذ التدابير الملائمة لسرعة تعديل قواعد يورك - أنتويرب لعام ١٩٧٤، لضمان ألا يخفض التعويض الخاص الواجب دفعه بموجب المادة ١٤ لمبدأ المواردية العامة. بيد أن الأمين العام للمنظمة البحرية الدولية طلب من اللجنة البحرية الدولية اتخاذ التدابير اللازمة لتعديل قواعد يورك - أنتويرب لعام ١٩٧٤.

١٠ - وبناء على ذلك، أُنشئت اللجنة البحرية الدولية للجنة الفرعية الدولية التي قامت بتتبع القاعدة السادسة من قواعد يورك - أنتويرب، المتعلقة بالإنقاذ. وبعد ذلك، اعتمد مؤتمر اللجنة البحرية الدولية المعقود في جنيف/يونيو ١٩٩٠ مشروع قاعدة سادسة.

١١ - وعقب المؤتمر، قررت جمعية اللجنة البحرية الدولية أن ينظر المجلس التنفيذي في إمكانية إجراء تنقيح أوسع نطاقاً لقواعد يورك - أنتويرب. وقرر المجلس التنفيذي للجنة البحرية الدولية، بعد النظر في التقرير المقدم من رئيس اللجنة الفرعية الدولية المكلفة بتعديل القاعدة السادسة من قواعد يورك - أنتويرب أن يستند إلى لجنة فرعية دولية مهمة دراسة قانون المواردية العامة وقواعد يورك - أنتويرب وأن تقدم هذه اللجنة الفرعية الدولية التوصيات التي تراها مناسبة بشأن حالة هذا القانون والحاجة المحتملة إلى استكمال أو تعديل قواعد يورك - أنتويرب. ودعت أمانة الأونكتاد إلى الاشتراك في عمل اللجنة الفرعية الدولية؛ ومن المزمع إقامة علاقة تعاون بين المنطقتين فيما يتعلق بالعمل المقبل بشأن هذا الموضوع.

(٥) المادة ١٤.

(٦) انظر الملحق ٣.

الجزء الأول

الفصل الأول

نبذة تاريخية

الف - أصل العوارية العامة

١٢ - من البديهي أن جميع الخسائر التي تحدث أثناء الرحلة البحرية ، أو فيما يتعلق بها ، تنحصر أصلاً في دائرة وقوعها . ولكن نظرية العوارية العامة تعتبر استثناءً من هذا المبدأ ، إذ أنها تقضي بأن أي تضحية تُبذل عن قصد واختيار ، أو أي مصروفات تنفق بطريقة معقولة ، لتفادي خسارة كاملة أو خسارة أكبر ، تكون موضع المساهمة في العوارية العامة ، ويتحملها بالتناسب كل من مالك السفينة ومالك النولون ومالك البضاعة ، بحيث يتحمل الجميع الخسارة بالتساوي (٧) .

١٣ - وكانت هذه القاعدة القديمة من قواعد القانون البحري معروفة لسكان جزيرة رودس ، الذين وضعوا لوائح لتنظيم هذا الموضوع اعتمدت في القانون المدني الروماني ثم أدرجت في مدونة قوانين "جستينيان" التي تنص على ما يلي:
"يقضي قانون رودس بأنه في حالة طرح البضائع في البحر لتخفيف حمولة السفينة ، يساهم الجميع في تعويض الخسارة التي وقعت لتحقيق مصلحة الجميع" (٨) .

١٤ - وأصبح المبدأ ، بعد تطويره في القانون الروماني ، جزءاً من العديد من النظم القانونية البحرية المعمول بها في القرون الوسطى (٩) . وامتد نطاقه بعد ذلك فشمّل معظم القوانين البحرية الأوروبية ، ثم وجد طريقه إلى القانون العام لانكلترا .

١٥ - وعلى الرغم من أن المادة الواردة في قانون رودس اقتصر على ذكر مسألة طرح البضاعة في البحر لتخفيف حمولة السفينة ، فإن المبدأ الذي تضمنته اعتبر على درجة

(٧) انظر Fletcher v Alexander (1863) L.R.3C, p 357-381 .

(٨) Digest XIV.2.1 .

(٩) انظر: The Rules (or Judgements) of Oleron, Arts 8-9-35 and the

Laws of Wisbuy, Arts 20-21: Black Book of Admiralty, Sir Trevor Twiss (1876)

Vol IV, p 271 . وفيما يتعلق بالقوانين البحرية القديمة في أوروبا ، انظر:

Lowndes (R), The Law of General Average (1873), 1st edition, Appendix A, p 301.

من الشمول تكفي لتطبيقه على جميع الحالات الاخرى التي تقدم فيها تفضية اختيارية
وتتفق فيها مصروفات لمصلحة الجميع .

باء - قواعد يورك - أنتويرب

١٦ - على الرغم من أن مبدأ العوارية العامة ، حسبها نفا في قانون رودس ، قد
اعتمد في جميع البلدان البحرية وكان ساريا في محاكمها ، فإن تطبيقه في مختلف
البلدان اتخذ شكل قواعد مختلفة^(١٠) . وتباينت بالتالي العناصر التي تعمل خسائر
العوارية العامة أو طريقة حسابها أو المساهمة في الخسارة من بلد إلى آخر الامر
الذي أثر تأثيرا كبيرا على الاطراف المشتركة في التجارة عبر البحار .

١٧ - وبذلك محاولات لتحقيق الاتساق الدولي عن طريق وضع بعض القواعد الدولية
الخامه بالموضوع . واتخذت الخطوة الاولى في عام ١٨٦٠ تحت اشراف الاتحاد الوطني
للشعوب بالعلوم الاجتماعية ؛ وأسفرت عن سلسلة من المؤتمرات الدولية ، عقد أولها
في غلاسغو في أيلول/سبتمبر ١٨٦٠^(١١) .

١٨ - ووافق مؤتمر غلاسغو على عدد من القرارات بفرق توحيد القوانين الخامسة
بالعوارية العامة وادراجها في تشريعات جميع الامم البحرية . واعد لهذا الفرق مشروع
قانون للعرق على المؤتمر الدولي الثالث المعني بالعوارية العامة ، المعقود في
يورك في عام ١٨٦٤ . ووافق المؤتمر على احدي عشرة قاعدة عرفت باسم "قواعد يورك"
وأوصى كذلك بأن تنظر السلطات التشريعية في البلدان المعنية في اصدار تشريعات بها
في قوانينها الوطنية ؛ وبأن تعتمد ، ريثما تصدر هذه التشريعات ، إلى ادراج هذه
القواعد في مشاركات الايجار وسندات الشحن .

١٩ - وعدت قواعد يورك في مؤتمر عقد في عام ١٨٧٧ في أنتويرب ، وأضيفت اليها
القاعدة الهانزية عشرة . ومنذ ذلك الحين ، أصبحت القواعد تعرف باسم "قواعد يورك -
أنتويرب"^(١٢) . وأدرجت القواعد في عدد كبير من مشاركات الايجار وسندات الشحن

(١٠) انظر: Fletcher v Alexander (1868) L.R.3C, P 375-381
(١١) انظر: The Law of General Average & The York-Antwerp Rules (London, Sweet & Maxwell)
Lowndes & Rudolf, ١٩٩٠ ، الطبعة الحادية عشرة ،
الفقرة ٦٤ .

(١٢) ومع ذلك ، عارضت هيئة اللويدز معارضة شديدة اعتماد قواعد يورك
كأساس للمناقشة ، واقترحت "أن أفضل سبيل لتحقيق الاتساق هو الغاء العوارية
العامة" . انظر: Lowndes & Rudolf ، المراجع المذكور ، الفقرة ٧٥ .

ووثائق التأمين البحري ، واستخدمت على نطاق واسع . وبذلك ، طرحت جانبا فكرة ادراجها في القوانين الوطنية .

٢٠ - وبعد أن ظلت القواعد مستخدمة لسنوات ، عدلت مرة أخرى ووسّع نطاقها في مؤتمر عقده الاتحاد المعني بتعديل وتدوين قانون الأمم ، في ليفربول في عام ١٨٩٠ . وأصبحت القواعد المنقحة ، التي ارتفع عددها إلى ١٨ قاعدة ، تعرف باسم "قواعد يورك - أنتويرب" لعام ١٨٩٠ .

٢١ - واتضح أن قواعد عام ١٨٩٠ لم تعد تلائم الظروف التجارية المتغيرة . ذلك أنها "لا تشمل بأي حال من الأحوال النطاق الكامل للمسائل المتنازع عليها . ولا تمثل سوى مجموعة من القواعد التي تعالج نقاطا محددة - وهي نقاط من المعروف أن القانون أو الممارسة كانا متباينين بشأنها عندما عقدت أولى المؤتمرات المعنية بالموضوع ؛ وقد عدلت أو زيد عددها في المؤتمرات التالية في ضوء الخبرة المكتسبة في تطبيقها أو في ضوء تطور المقتضيات التجارية . ولم تستند هذه القواعد إلى أي مبدأ منطقي ومنتسق" (١٣) . وهكذا ، بدأت جهود أخرى بمبادرة من قاض انكليزي (القاضي داودول) لاعتماد قانون كامل بشأن العوارية العامة ، لاعتماده دوليا . وقد توقف العمل بشأن هذا القانون بسبب نشوب الحرب العالمية الأولى ؛ وعندما استؤنف كان الخماس لوضع قانون دولي بشأن العوارية العامة قد فتر تماما . ومع ذلك ، كان هناك استعداد لتنقيح قواعد عام ١٨٩٠ وادراج بيانات مبادئ عامة فيها .

٢٢ - وفي عام ١٩٢٤ ، قام مؤتمر اتحاد القانون الدولي (الذي كان يعرف في السابق باسم الاتحاد المعني بتعديل وتدوين قانون الأمم) ، المعقود في ستكهولم ، بتنقيح قواعد عام ١٨٩٠ ؛ واعتمد أيضا اعلانا عاما بشأن مبادئ العوارية العامة القابلة للتطبيق على الحالات غير المشمولة بالقواعد المرقمة . وقد صيغت هذه المبادئ في سبع قواعد أيجدية الترتيب (القواعد "ألف" إلى "زاي") . وأصبحت المبادئ والقواعد المحددة "معروضة جنبا إلى جنب دون أي اتساق فعلي بينها . وعلى الرغم من أن القواعد حظيت في دوائر التأمين باتجاه عام إلى قبولها ، فقد كان من الواضح أنها ستثير مشاكل كبيرة تتعلق بالفسير" (١٤) . وقد أثيرت إحدى هذه المشاكل في قضية Vlassopoulos v British & Foreign marine Insurance Co. (The Makis) (١٥) . ففي

(١٣) Lowndes & Rudolf ، المرجع المذكور ، الفقرة ٨١ .

(١٤) K. S. Selmer, The Survival of General Average - A necessity or an Anachronism? (Oslo University Press) 1958, p 56.

(١٥) 1 K.B. 187, (1928) 31 Ll.L. Rep 313 (1929) .

هذه القضية ، قرر القاضي الانكليزي أن القواعد الأبجدية الترتيب تشكل القواعد العامة وأن القواعد المرقمة واجبة التطبيق على حالات خاصة . وبالتالي ، لا يجوز إقامة قضية تتعلق بالعوارية العامة تدخل في نطاق القواعد الخاصة ما لم تكن مشمولة أيضا بنصوص القواعد العامة . وكان من الواضح أن هذا التفسير يتعارض مع الفرض الذي قصده واضعوا قواعد عام ١٩٢٤ . ولذلك ، وضع اتفاق يعرف باسم "اتفاق ماكيس - The Makis Agreement" كإجراء موازن لقرار المحكمة .

٢٣ - ولم تقابل قواعد عام ١٩٢٤ بالتأييد والموافقة في الولايات المتحدة ، ويعزى أحد أسباب ذلك إلى أن تعريف فعل العوارية العامة الوارد في القاعدة ألف يحصر نطاق العوارية العامة في التضحيات المبذولة أو النفقات المحتملة من أجل السلامة المشتركة ، ولا يغطي النفقات المحتملة في سبيل "وقاية الرحلة" ، وهو أمر مسموح به في العوارية العامة بموجب قانون الولايات المتحدة^(١٦) . وبعد ذلك ، أصبح العديد من شروط العوارية العامة ينص صراحة على الإدراج الجزئي "للقواعد" ، واغفال جميع القواعد الأبجدية الترتيب باستثناء القاعدة "واو" المتعلقة بالنفقات البديلة^(١٧) .

٢٤ - وتضمن تنقيح القواعد الذي أجرته ، في عام ١٩٥٠ ، اللجنة البحرية الدولية "قاعدة تفسيرية" جديدة ، أدرجت "اتفاق ماكيس" في القواعد . ونمت هذه القاعدة على ما يلي:

"عند تسوية العوارية العامة تطبق القواعد الأبجدية الترتيب والقواعد المرقمة ، وتستبعد أي قوانين أو ممارسات لا تتماشى مع هذه القواعد . وباستثناء ما نمت عليه القواعد المرقمة ، تتم تسوية العوارية العامة طبقا للقواعد الأبجدية الترتيب" .

٢٥ - وقد خضعت قواعد عام ١٩٥٠ لتعديلات أخرى أدخلتها عليها اللجنة البحرية الدولية في عام ١٩٧٤ في مؤتمر عقد في هامبورغ . وأحدث التعديلات هي تلك التي أدخلتها اللجنة البحرية الدولية في مؤتمر عقد في باريس في حزيران/يونيه ١٩٩٠ ، حيث عدلت القاعدة السادسة . وقد تم ذلك بناء على طلب المنظمة البحرية الدولية ،

(١٦) انظر: A.L. Parks, The Law and Practice of Marine Insurance and

Average (Stevens & Sons, London) 1988, Vol 1, p 493, note 40).

(١٧) من ذلك ، على سبيل المثال ، أن الشرط ١٩ من عقد مشاركة الأيچار

الخاص ببورصة المنتجات في نيويورك (تعديل عام ١٩٤٦) ينص على ما يلي: "... يعد بيان الأضرار في العوارية العامة وتتم تسويتها وفقا للقواعد ١ إلى ١٥ (شاملة) و١٧ إلى ٢٢ (شاملة) وللقاعدة 'واو' من قواعد يورك - أنتويرب لعام ١٩٢٤ ، ..."

كما تتمشى القاعدة السادسة مع الاتفاقية الدولية بشأن الانقاذ لعام ١٩٨٩ . ويشار إلى النص الجديد باسم قواعد يورك - أنتويرب لعام ١٩٧٤ ، بصيغتها المعدلة في عام ١٩٩٠ (١٨) .

٢٦ - وبذلك تتضمن قواعد يورك - أنتويرب قاعدة تفسيرية واحدة ، وسبع قواعد مبدأ أجنبية الترتيب (من 'الف' إلى 'زاي') و٢٢ قاعدة مرقمة (من الأولى إلى الثانية والعشرين) . وتدرج بوجه عام في مستندات الشحن وعقود مشاركة الأيجار ووثائق التأمين البحري . وليست لهذه القواعد ، في معظم البلدان ، حجية قانونية ، إلا إذا وردت في العقد^(١٩) . فيجوز أن تتفق الأطراف على تسوية العوارية العامة بموجب قواعد يورك - أنتويرب ويجوز لها أيضا أن تتفق على تطبيقها رهنا بتعديل صريح أو ضمني^(٢٠) .

-
- (١٨) للاطلاع على معلومات تفصيلية بشأن تاريخ القواعد وتطورها ، انظر: Lowndes & Rudolf ، المراجع المذكور ، الفقرات ٦٣ - ١٠٦ .
- (١٩) أدرجت قواعد يورك - أنتويرب في القوانين الوطنية في بعض البلدان . ومن المعروف ، على سبيل المثال ، أنها تشكل جزءا من القوانين البحرية الاسكندنافية ؛ انظر: P . Johnson, Jr, A Comparison of General Average Law and the Status of Average Adjusters in Sweden and the United States, Journal of Maritime Law and Commerce, Vol 12, No 3, April 1981, p 365.
- (٢٠) انظر: Goulandris Brothers v Goldman (1958) 1Q.B.77, pp 90-91

الفصل الثاني
التعريف والمبادئ العامة

الف - تعريف العوارية العامة

٢٧ - عرّف قاض انكليزي مرموق في قضية Birkley ضد Presgrave (٢١) عام ١٨٠١ العوارية العامة (٢٢) على النحو التالي:

"يدخل الهلاك الناشء عن التضرّجات غير العادية أو المصاريف المتكبدة من أجل الحفاظ على السفينة والبضائع في العوارية العامة . ويجب أن يتحملها جميع ذوي المصلحة بنسبة مصالحهم" .

٢٨ - وقد أخذ بهذا التعريف في القضايا اللاحقة (٢٣) ، ودونت المبادئ التي أرستها القضايا فيما بعد في قانون التأمين البحري لعام ١٩٠٦ في المملكة المتحدة ، الذي عرفت فيه المادة ٦٦ "الهلاك في العوارية العامة" و"فعل العوارية العامة" على النحو التالي:

"(١) الهلاك في العوارية العامة هو الهلاك الذي ينشأ عن فعل من أفعال العوارية العامة أو الذي يترتب مباشرة عليه . وهو يتضمن مصاريف العوارية العامة وكذلك تضرّجات العوارية العامة .
(٢) ويقوم فعل العوارية العامة عندما تبذل تضرّجة غير عادية أو تتكبد مصاريف اراديا وبقدر معقول عند حدوث الخطر بقصد الحفاظ على الممتلكات المعرضة للخطر في الرحلة المشتركة" .

٢٩ - والتعريف الوارد في القاعدة ألف من قواعد يورك - أنتويرب لعام ١٩٧٤ يتفق في المضمون مع التعريف الوارد في قانون التأمين البحري في المملكة المتحدة ، إذ يقول:

"يقوم فعل العوارية العامة في حالة واحدة فقط ، عندما تبذل تضرّجة غير عادية أو تتكبد مصاريف قصدا وبقدر معقول لتأمين السلامة العامة من أجل الحفاظ على الممتلكات المشمولة برحلة بحرية مشتركة من الخطر" .

(٢١) 1 East 220, per Lawrence, J. at p 228 (1801) .

(٢٢) لمعرفة منشأ وتاريخ لفظة "العوارية" انظر Lowndes & Rudolf, op. cit., para 00.12, Machlachlan, The Law of Merchant Shipping (1923), 6th edition, p 561 .

(٢٣) انظر Convington v Roberts (1806) 2B. & P.N.R., 378; Job v

Langton (1856) 6 E. & B., 779-790; Svensden v Wallace (1884) 13 Q.B.D., 69-73.

٣٠ - ولئن كان القانون الانكليزي وقواعد يورك - أنتويرب (القاعدة ألف) يحدان العوارية العامة في التضحيات المبذولة والمماريف المتكبدة للسلامة العامة ، فقد أخذت محاكم الولايات المتحدة أيضا بنظرية المصلحة المشتركة ومون الرحلة . وعلى ذلك ، فإن المماريف التي تتكبد ، بعد بلوغ السلامة ، لمصلحة السفينة أو البضائع ليتسنى استكمال الرحلة (مثل التمليح المؤقت في ميناء الاحتماء) تدخل في العوارية العامة (٢٤) .

٣١ - على أنه ينبغي ملاحظة أن مصطلح "العوارية العامة" يستخدم في التعبير عن: '١' فعل العوارية العامة ، أي التضحية أو المماريف المبذولة اراديا وقصدا من أجل انقاذ السفينة والبضائع والنولون من خطر عام ؛ '٢' الهلاك في العوارية العامة الذي ينشأ نتيجة لفعل العوارية العامة ؛ '٣' المساهمة في العوارية العامة ، أي اقتسام المنتفعين للهلك .

باء - المبادئ العامة للعوارية العامة

٣٢ - لا بد من توافر الشروط التالية لاعتبار التضحية أو المماريف مساهمة في العوارية العامة:

١ - لا بد أن تكون التضحية أو المماريف غير عادية

٣٣ - لا بد أن تكون التضحية في العوارية العامة أو مارييفها من طبيعة غير عادية حتى تستجاز في العوارية العامة ، أو بعبارة أخرى ، اذا نشأ أيهما عن تدابير عادية اتخذت وفاء من الناقل بالتزاماته المترتبة على عقد النقل فلا يحل المطالبة بمساهمة في العوارية العامة (٢٥) .

٣٤ - وتقتصر القاعدة ألف من قواعد يورك - أنتويرب نطاق فعل العوارية العامة تحديدا على أن تضحية أو مارييف غير عادية تهذل لتأمين السلامة العامة . وتضرب

(٢٤) انظر A Parks, The Law and Practice of Marine Insurance and Average, op. cit., pp 485-493.

(٢٥) انظر Arnould, Law of Marine Insurance and Average (Stevens & Sons, London), Sixteenth edition, 1981, paras 920-921; Parks, The Law and Practice of Marine Insurance and Average, op. cit., pp 493-496 . انظر أيضا Robinson v Price (1876) 2Q.B.D.295; Wilson v Bank of Victoria (1867) L.R.2Q.B.203; Harrison v Bank of Australia (1872) L.R.77Ex.39.

القاعدة السابعة مثلا شائعا بالتلف الحادث لآلات وغلايات السفينة الجانحة الى الشاطئ، في وضع خطر ، عند محاولة اعادة تعويمها . ويستجاز هذا التلف في العوارية العامة بشرط اثبات نشوئه نتيجة قصد عازم على اعادة تعويم السفينة لتأمين السلامة العامة وتوقع وقوع هذا التلف . أما اذا كانت السفينة عائمة ، فلا يعتبر أي هلاك أو تلف ناشئ عن تشغيل آلات الرقص والغلايات داخلا في العوارية العامة أيا كانت الظروف (٢٦) .

٢ - الفعل القسري والمعقول

٣٥ - لا بد لقيام فعل العوارية العامة من أن تبذل التضحية أو تتكبد المصاريف قصدا وبقدر معقول لتأمين السلامة العامة والحفاظ على الممتلكات المشمولة برحلة بحرية مشتركة من الخطر (القاعدة ألف) . ومن الأمثلة التي تضرب للتضحية الارادية التي تبذل قصدا وبقدر معقول لتأمين السلامة العامة ، دفع السفينة اراديا إلى الجنوح لتأمين السلامة العامة ، واحداث ثقب مقصود في السفينة المحترقة ، لاطفاء نار السفينة وانقاذها ببضائعها (٢٧) .

٣٦ - أما اذا كانت الممتلكات قد هلكت قبل ذلك بفعل حادثة ما فلا سبيل إلى اعتبار ذلك تضحية . ومن هنا تنص القاعدة الرابعة من قواعد يورك - أنتويرب على أن الهلاك أو التلف الذي يتكبد نتيجة انتزاع حطام السفينة أو اجزائها التي سبق انجرافها أو هلاكها بفعل حادث لا تدخل في الاعتبار بوصفها عوارية عامة .

٣ - السلامة العامة

٣٧ - تنص القاعدة ألف من قواعد يورك - أنتويرب على ضرورة قيام فعل العوارية العامة بقصد الحفاظ على كافة المصالح المشمولة برحلة بحرية مشتركة من الخطر . وعليه فإن التضحية التي تبذل أو المصاريف التي تتكبد من أجل تأمين سلامة قسم من الممتلكات المشمولة بالرحلة لا تنشئ حقا في المطالبة بالاسهام في العوارية العامة ، وإنما يتحملها صاحب الممتلكات المعنية التي حوفظ عليها ببذل هذه التضحية أو المصاريف (٢٨) .

(٢٦) للاطلاع على تفسير القاعدة السابعة انظر Lowndes & Rudolf, *op. cit.*, paras 7.01-7.13.

(٢٧) انظر 3 *Austin Friars SS Co v Spillers and Bakers Ltd* (1951) K.B.586; *Lee v Grinnell* 12 N.Y. Super Ct.400 (N.Y., 1856).

(٢٨) انظر Lowndes & Rudolf, *op. cit.*, para A.105; Arnould, *op. cit.*, para 918.

٣٨ - ولئن كانت القاعدة ألف تأخذ بوجهة النظر الانكليزية من حيث قصر نطاق فعل العوارية العامة على بلوغ السلامة العامة ، ولا تصنع صنيع القانون في الولايات المتحدة فتتوسع في المبدأ ليشمل الصالح المشترك وسلامة مواصلة الرحلة ، فإن بعض القواعد المرقمة التي تتضمنها قواعد يورك - أنتويرب ، مثل القاعدتين العاشرة (ب) والحادية عشرة (ب) ، تميز ادخال مصاريف من هذه الطبيعة في العوارية العامة . وبما أن قاعدة التفسير تقضي بخضوع القواعد المرموز اليها بأحرف للقواعد المرقمة ، فإن المصاريف التي تتكبد من أجل الصالح المشترك للرحلة برمتها وسلامة مواصلة السفر سوف تستجاز بمقتضى قواعد يورك - أنتويرب^(٢٩) . وعليه فإن المصاريف التي تستجاز في العوارية العامة لا تقتصر على المصاريف المتكبدة لبلوغ السلامة ، وإنما تتضمن أيضا المصاريف التي تتكبد من أجل المصلحة المتبادلة للسفينة والبضائع حتى يتسنى استكمال الرحلة ، مثل التصلیحات المؤقتة وسائر المصاريف التي تتكبد في ميناء الاحتماء .

٤ - الحفظ من الخطر

٣٩ - كذلك تقضي القاعدة ألف من قواعد يورك - أنتويرب بأن تبذل التضحية أو تتكبد المصاريف من أجل الحفاظ على الممتلكات المشمولة برحلة بحرية مشتركة من الخطر حتى يمكن أن تشكل فعلا من أفعال العوارية العامة . على أن الأمر لا يستلزم أن يكون الخطر وشيك الوقوع وإنما "يجب أن يكون حقيقيا وليس متخيلا [و] أن يكون كبيرا وليس مجرد خطر طفيف أو تافه . وباختصار ، يجب أن يكون خطرا حقيقيا"^(٣٠) .

(٢٩) انظر A Park, The Law and Practice of Marine Insurance and Average, op. cit., at p 499; Leslie J Buglass, General Average and The York-Antwerp Rules 1974, American Law and Practice, Cornell Maritime Press, Cambridge, Maryland, 1974, pp 13-14.

(٣٠) حسب Roche J, in Vlassopoulos v British and Foreign Marine Insurance Co. Ltd. (The Makis) (1929) 1K.B. 187-200.

الفعل الثالث

أفعال العوارية العامة

- ٤٠ - يعض الهلاك في العوارية العامة عن (١) التخفية بالبعثات أو جزء من السفينة من أجل السلامة العامة ؛ و(ب) المعاريف المتكيدة لنفس الفرق .

الف - التخفية في العوارية العامة

التخفية بالبعثات

- ٤١ - القاء الحمولة هي المحل الشائع الذي يضرب للتخفية في العوارية العامة . ويعرف قانون روديان القاء الحمولة بأنه رمي البعثات من على سطح السفينة لتخفيفها^(٣١) ، فإذا كان هذا المنتج مقموذا لانقاذ الممالج الاخرى من خطر حقيقي ترتب عليه حق في المطالبة بالاسهام في العوارية العامة .

٤٢ - وتستثنى من هذا الحكم حالة القاء البعثات المحملة على سطح السفينة . ذلك انه لا بد ، لكي يعض الحق في المطالبة بالاسهام في العوارية العامة ، من أن تكون البعثات الملقاة محملة في مكان لائق . وبما أن سطح السفينة لا يشكل في العادة مكانا لائقا لتستيق البعثات ، فإن القاء البعثات المحملة على سطح السفينة لا ينشئ حقا لمالكها في المطالبة بالاسهام . على أن هذا الاستثناء لا يطبق في الحالات التي تحمل فيها البعثات على سطح السفينة عملا يعرف مستقر في التجارة^(٣٢) ، ولا في الحالات التي سبق أن ارتضى فيها سائر أصحاب الممالج في الرحلة تحميل البعثات ، التي ألقيت ، على سطح السفينة^(٣٣) .

(٣١) انظر Dig.11b.14, tit.2,F.1 .

(٣٢) تنص القاعدة الأولى من قواعد يورك - أنتويرب على ما يلي: "لا يدخل القاء البعثات المحملة في العوارية العامة ، ما لم تكن هذه البعثات قد نزلت وقتا للعرف المستقر في التجارة . وتنص القاعدة العانية بدخول النطق النهائي عن التخفية أو المترتب عليها ، أو الناشئ عن دخول المياه في فتحة أجريت بقصد القاء البعثات المحملة في العوارية العامة أيضا . للاطلاع على تفسير للقاعدتين الأولى والعانية انظر Lowndes & Rudolf, op. cit., paras 1.01-2.10 .

(٣٣) انظر Strong v Scott (1889) 14 App.Cas.601-609, The Freda 266F, انظر

551 (S.D.N.Y.1918) .

٤٣ - وثمة مثل آخر يضرب للتضحية بالبضاعة في العوارية العامة هو التلف الذي تحدثه محاولات اطفاء النار على سطح السفينة . فاذا تدفقت المياه في هذه الحالة إلى عبر السفينة ، أو اذا ثقت السفينة من أجل اطفاء النار ، جاز حساب التلف الذي نال البضاعة لهذا السبب في العوارية العامة^(٣٤) ، وان لم يجز التعويض على التلف الناشء عن الدخان أو الحرارة . وقد تمثل هذا المبدأ ، الذي ينطبق أيضا في حالة تلف السفينة في القاعدة الثالثة من قواعد يورك - أنتويرب^(٣٥) .

٤٤ - كذلك يعتبر هلاك البضاعة أو تلفها أثناء تفريغ البضائع تضحية بالبضاعة في العوارية العامة شريطة أن يعتبر فعل تفريغ البضاعة فعلا من أفعال العوارية العامة^(٣٦) .

٣ - التضحية بالسفينة

٤٥ - تنطبق نفس المبادئ المعمول بها في حالة التضحية بالبضاعة على التضحية أيضا بأي شيء يحمي السفينة . ومن ذلك دخول أية تضحية بجزء من السفينة أو بمؤناتها أو بمعداتنا من أجل تلافي خطر عام في مساهمة العوارية العامة . ويتحمل مالك السفينة الهلاك العادي الذي يصيب السفينة عند قيامه بتنفيذ عقد النقل: ولا تدخل في العوارية العامة سوى التضحيات التي تبذل من أجل السلامة العامة فقط .

٤٦ - وعليه ، يدخل في العوارية العامة التلف الذي يصيب السفينة من جراء اطفاء النار على سطحها^(٣٧) . كذلك اذا جنحت السفينة عمدا إلى الشاطئ توخيا للسلامة العامة ، دخل الهلاك أو التلف الناتج عن ذلك في نطاق المساهمة في العوارية العامة^(٣٨) . بل وأكثر من ذلك ، اذا أحرقت لوازم السفينة ومؤناتها كوقود من أجل السلامة العامة وقت الخطر ، دخلت في الاعتبار كذلك اذا كانت السفينة قد زودت بقدر

(٣٤) انظر Pirie v Whitecross Wire Co v Savill (1881) 8Q.B.D.653;

Middle Dock Co (1881) 44L.T.426.

(٣٥) تنص القاعدة الثالثة على ما يلي: "يدخل في العوارية العامة التلف

الحادث للسفينة أو البضاعة ، أو لآليهما ، بفعل المياه أو غيرها ، بما في ذلك التلف الناشء عن ثقب السفينة المحترقة أو جرهما إلى الشاطئ في محاولة لإطفاء النار على سطح السفينة ، على ألا يدفع أي تعويض عن التلف الناشء عن الدخان أو الحرارة كيغما كان السبب" .

(٣٦) انظر القاعدة الثانية عشرة من قواعد يورك - أنتويرب .

(٣٧) القاعدة الثالثة من قواعد يورك - أنتويرب .

(٣٨) القاعدة الخامسة من قواعد يورك - أنتويرب .

كاف من الوقود في بدء السفر^(٣٩) . وكذلك الأمر بالنسبة لها يضمن به من أجزاء السفينة ، مثل الجبال والمخاطف ، في محاولة لتلافي خطر عام . أما الهلاك أو التلف الحائض عن انتزاع حطام السفينة أو أجزاءها التي سبق انجرافها أو هلاكها بفعل حادثه فإنه لا يدخل في العوارية العامة^(٤٠) .

٣ - التفحيمية بالنولون

التفحيمية بالبضاعة/السفينة وبيع النولون

٤٧ - قد ينتج أيضا عن التفحيمية بالبضاعة أو السفينة بيع النولون . فإذا نه في مضارطة التاجير أو في سند الشحن على دفع النولون عند وصول البضاعة فإن التفحيمية بالبضاعة التي تنتهي بهلاكها تماما ، أو يفقد قابليتها للتسويق ، يمكن أن يترتب عليها أيضا بيع النولون . وهنا لا تصيب الضمارة أصحاب البضاعة وخدمهم من جراء هذه التفحيمية وإنما تصيب مالك السفينة أيضا أو مؤجرها ، إذا كانت مضارطة الأيجار تنصب على سفينة عادية أو سفينة غير مجهزة ، فقد كان في قدرة هذا المؤجر لولا ذلك اكتساب النولون بحمل البضاعة إلى ميناء الوصول . وعليه فإن العوارية العامة لا تشمل هلاك البضاعة وحدها ، وإنما أيضا بيع النولون المترتب على ذلك .

٤٨ - وإذا القيت البضاعة في البحر من أجل السلامة العامة ، أو إذا بيعت في ميناء الاحتماء للمحصول على أموال ينفق منها على مصاريف العوارية العامة ، أو إذا أهلكها الماء المستخدم في إطفاء الحريق ، وضاع بذلك النولون المستحق عليها ، فإن النولون الضائع على هذا النحو يعتبر هلاك في عوارية عامة ويدخل فيها^(٤١) .

٤٩ - وقد تنطوي التفحيمية بالسفينة أيضا في بعض الحالات على تفحيمية بالنولون . فلو جنحت سفينة على سبيل المثال إلى الشاطئ ، أو هلكت في ظل ظروف تنفث عنها مطالبية بالعوارية العامة وضاع بذلك النولون الذي كان سيعود على السفينة ، اعتبر النولون الضائع على هذا النحو تفحيمية في عوارية عامة^(٤٢) .

٥٠ - ولا يترتب على التفحيمية بالبضاعة أو السفينة بيع النولون إلا إذا كان النولون عروضة للخطر ، بمعنى اكتساب الحق فيه عند حدوث فعل العوارية العامة وتوقف تحصيله على سلامة السفينة والبضاعة . وعليه فإن التفحيمية بالسفينة أو البضاعة

٧

- (٣٩) القاعدة التامة من قواعد يورك - أنتويرب .
- (٤٠) القاعدة الرابعة من قواعد يورك - أنتويرب .
- (٤١) انظر Pirle v Middle Dock Co (1881) 44L.T.426
- (٤٢) انظر The Columbian Ins Co v Ashby (1839) 13 Peters.331

ينطوي على ضياع للنولون إذا اشترط مثلا دفع النولون مقدما "سواء هلكت أم لم تهلك السفينة أو البضاعة".

٥١ - وتقتصر القاعدة الخامسة عشرة من قواعد يورك - وانتويرب على تغطية حالة ضياع النولون نتيجة تلف البضاعة أو هلاكها . ولا تأخذ القاعدة الخامسة عشرة في الاعتبار ضياع النولون بسبب تلف السفينة أو هلاكها ، وإن قيل بوجوب أخذه في الاعتبار اعتمادا على القواعد المرموز لها بأحرف (٤٣) .

٥٢ - وتحسب قيمة النولون الضائع نتيجة التضحية بالبضاعة أو السفينة ، والتي يجب أن تمتأدى من سائر أصحاب المصالح التي انقذت ، بخمس قيمة المصاريف التي كان يتعين على مالك السفينة أن يتكبدها للحصول على النولون ، ولكنه لم يتكبدها بسبب التضحية ، وذلك من إجمالي قيمة النولون الضائع (٤٤) .

باء - مصاريف العوارية العامة

٥٣ - تدخل أية مصاريف غير عادية تتكبد من أجل تفادي أي خطر يهدد الرحلة بأكملها في سهم سائر أصحاب المصالح المعنيين في العوارية العامة . ويمكن وصف مصاريف العوارية العامة بأنها أية تضحية نقدية تبذل لتفادي خطر عام ، على خلاف الهلاك أو التلف المادي للممتلكات المشمولة بالرحلة (٤٥) .

٥٤ - وينبغي ملاحظة أن مالك السفينة ملزم عند مباشرة عقد النقل ، بتحمل ما قد يقتضيه الأمر من مصاريف ليتمكن من استكمال الرحلة . ولذا فقد يتعذر التمييز بين المصاريف التي يجب أن تؤخذ في الحسبان عند المساهمة في العوارية العامة ، والمصاريف التي يجب أن يتحملها مالك السفينة في تنفيذه لالتزاماته التعاقدية .

(٤٣) انظر Lowndes & Rudolf, op. cit., para 15.17 .

(٤٤) انظر الفقرة الثانية من القاعدة الخامسة عشرة من قواعد يورك -

انتويرب .

(٤٥) انظر Ocean SS Co v Anderson (1883) 13Q.B.651-622; Kemp v

Halliday (1865) 34L.J.Q.B.233-242; Lowndes & Rudolf, op. cit., para A.103.

٥٥ - والأمثلة الشائعة لمصاريف العوارية العامة هي مصاريف الانقاذ ، سواء كان تعاقديا أو غير تعاقدى (٤٦) ، ومصاريف ميناء الاحتماء (٤٧) ، والمصاريف البديلة ، أي المصاريف التي تنفق بدلا من المصاريف التي كان يمكن أن تستجاز في العوارية العامة فيما لو انفتحت (٤٨) .

٥٦ - وتذكر القاعدتان العاشرة والحادية عشرة من قواعد يورك - أنتويرب مصاريف ميناء الاحتماء وأجور ومؤونة الطاقم باعتبارها داخلة في العوارية العامة . وتقضي القاعدة العاشرة من قواعد يورك - أنتويرب باحتساب مصاريف دخول ميناء الاحتماء أو العودة إلى ميناء أو مكان التحميل في العوارية العامة ، عندما يكون دخول الميناء مترتبا على "حادثة ، أو تضحية ، أو ظروف غير عادية أخرى تجعل ذلك لازما للسلامة العامة" (٤٩) . كذلك "تدخل في العوارية العامة تكاليف مناولة البضاعة أو الوقود ، أو المؤونة على سطح السفينة أو تغريفها سواء كان ذلك في ميناء أو مكان التحميل أو التوقف أو الاحتماء ، عندما تكون المناولة أو عملية التفريغ لازمة للسلامة العامة أو لاتاحة اصلاح التلف الذي أصاب السفينة بسبب تضحية أو حادث ، وذلك عندما يكون الإصلاح واجبا لسلامة مواصلة الرحلة" (٥٠) . "ومتى دخلت تكلفة مناولة أو تفريغ البضاعة أو الوقود أو المؤونة في العوارية العامة جاز أيضا أن تدخل فيها تكاليف التخزين ، بما في ذلك التأمين اذا أجري بقدر معقول ، وإعادة التحميل والتستيف المتصلة بالبضاعة أو الوقود أو المؤونة" (٥١) .

٥٧ - يضاف إلى ذلك "انطواء أجور ولوازم الربان والضباط والطاقم التي تنفق بقدر معقول وتكاليف ما استهلك من وقود ومؤونة خلال اطالة أمد الرحلة بسبب دخول السفينة ميناء أو مكان الاحتماء أو عودتها إلى ميناء أو مكان التحميل في العوارية العامة ،

(٤٦) انظر القاعدة السادسة من قواعد يورك - أنتويرب . لمعرفة تفسير

القاعدة السادسة انظر Lowndes & Rudolf, *op. cit.*, paras 6.12 to 6.27 .

(٤٧) نفس القواعد ، القاعدة العاشرة والقاعدة الحادية عشرة . في معنى

هاتين القاعدتين انظر Lowndes & Rudolf, *op. cit.*, paras 10.32 to 11.37 .

(٤٨) نفس القواعد ، القاعدة واو . في معنى القاعدة واو انظر Lowndes &

Rudolf, *op. cit.*, paras F.1 to F.39.

(٤٩) القاعدة العاشرة (أ) .

(٥٠) القاعدة العاشرة (ب) .

(٥١) القاعدة العاشرة (ج) .

عندما تستجاز مصاريف دخول هذا الميناء أو المكان في العوارية العامة... (٥٢) .
بل انه اذا دخلت السفينة في أي ميناء أو مكان أو احتجزت في أيهما "عقب حادثة أو
تضحية أو ظروف استثنائية أخرى ، وكان ذلك لازماً للسلامة العامة ، أو لتيسير إصلاح
ال تلف الذي أصاب السفينة بسبب التضحية أو الحادث ، اذا كانت التملّيات لازمة لسلامة
مواصلة الرحلة ، فإن أجور ولوازم الربان والضباط والطاقم التي تنفق بقدر معقول
خلال فترة الاحتجاز الاضافية في هذا الميناء أو المكان إلى حين تجهيز أو امكن تجهيز
السفينة لمواصلة الرحلة ، تدخل في العوارية العامة" (٥٣) .

-
- (٥٢) القاعدة الحادية عشرة (أ) .
(٥٣) القاعدة العاشرة (ب) .

الفعل الرابع المساهمة والتسوية

ألف - المساهمة في العوارية العامة

٥٨ - يقصد من العوارية العامة توزيع الخسارة على أصحاب المصالح المعنية بحيث لا يتركز الهلاك في دائرة وقوعه ، فيستحق الطرف الذي حدث لديه الهلاك تعويضاً في صورة مساهمة عامة يؤديها كل من استعاد من ذلك ، بنسبة قيمة الممتلكات التي أنقذت (٥٤) . وعليه يتعين على كل ذي مصلحة (السفينة ، البضاعة ، النولون) ، استعاد من عمل العوارية العامة المساهمة فيها .

٥٩ - ويساهم الطرف الذي حدث لديه الهلاك في العوارية أيضاً . وبعبارة أخرى ، يجتمع في المساهمة من أنقذت ممتلكاتهم ومن حدث لديهم الهلاك بفعل التفحيطية أو انقاع المصالح ، حتى يسوى في المركز بين الشخص الذي حدث لديه الهلاك وسائر أصحاب المصالح . أما إذا لم يسهم مالك الشيء محل التفحيطية ، أو الشخص الذي تكبد المصالح وإنما تلقى كامل القيمة ، فسوف يكون في مركز أفضل من أصحاب سائر المصالح المشمولة بالرحلة (٥٥) . ومن هنا لا يدخل كامل قيمة الشيء الهالك أو المصالح في العوارية العامة ، لأن الشخص الذي تعرض لهلاك ما يملك يتحمل أيضاً نصيبه من المسؤولية .

٦٠ - على أن الشخص الذي تعرض لهلاك ما يملك لا يستطيع المطالبة بمساهمة فيها فحسب به أو أنقذه من مصارف في العوارية العامة إذا كان الخطر الذي أدى إلى التفحيطية أو إلى انقاع المصالح منسوباً لخطئه أو إهماله . وعليه ، فإذا حدثت تفحيطية بجزء من السفينة نفسها ، أو "بمؤذنتها أو معداتها" للسلامة العامة ، فلا يجوز لهالك السفينة أن يطالب مالك البضائع المستفيدة بالمساهمة إذا كان الخطر الذي أدى إلى الهلاك قد حدث نتيجة إخلاله بعقد النقل . من ذلك أنه إذا أنقذ مالك السفينة ، مع ما في ذلك

(٥٤) هناك اختلاف في الرأي فيما إذا كان الحق في المساهمة ناشئاً عن تعاقد فمضي أو عن القانون البحري القديم . وينهب الرأي الذي تؤيده معظم سلطات القضاة البريطانية إلى أن هذا الحق لم ينشأ عن أي تعاقد بالمرّة وإنما عن قانون روديان القديم ، ثم أدرج بعد ذلك في قوانين الأمم البحرية . انظر Burton v English (1883) 12Q.B.D.218, per Brett, M R at pp 220-221; Strang Steel & Co v Scott (1899) 14A.C.601, pp 607-608.

انظر Arnould, Law of Marine Insurance and Average, sixteenth ed, 1981, para 974. (٥٥)

من اخلال بعقد النقل ، في جعل السفينة سالحة للملاحة منذ بدء الرحلة وافضت عدم
الصلاحية للملاحة إلى اصابة افضت بدورها إلى فعل من افعال العوارية العامة ، فليس
له أن يطالب بمساهمة في العوارية العامة .

٦١ - وكون فعل العوارية العامة قد ترتب على خطأ من أحد الأطراف في الرحلة لا ينال
من طابع العوارية العامة المترتب على الفعل ، وهنا تقوم المساهمة فيما بين الأطراف
الأخرى في الرحلة ، دونما حق للطرف المخطر في المطالبة بمساهمة في العوارية
العامة . والمقصود هنا لا تلافي المداورة فحسب ، وإنما أيضا منع استفادة الشخص من
الفعل الخاطيء المنسوب اليه (٥٦) .

٦٢ - ويستوجب القانون الانكليزي في "الخطأ" المانع لملاحه من المطالبة بالمساهمة
أن يكون "شيئا ضارا في نظر القانون ، بمعنى أن يكون شيئا يشكل ضرا يستوجب
المساءلة" (٥٧) . وعليه فإذا كان عقد النقل يعني مالك السفينة من مسؤولية عدم
الصلاحية للملاحة فإن حقه في المساهمة لا يتأثر اذا تمخضت عن عدم الصلاحية للملاحة
تضحية أو مصاريف في عوارية عامة ، بما أن الخطأ في مثل هذه الحالة لا يشكل ضرا
موجبا للمساءلة (٥٨) .

٦٣ - على أن المحاكم لا تأخذ بهذا الرأي في الولايات المتحدة . فقبل صدور قانون
هارتر ، كان يحكم بعدم صحة أي شرط يعطي مالك السفينة الحق في طلب المساهمة في
العوارية العامة في مثل هذه الظروف لتعارض ذلك مع النظام العام . وفي قضية The
Irrawaddy (٥٩) شار الجدل حول ما اذا كان يترتب على قانون هارتر (المادة ٣) الذي
يعني مالك السفينة من المسؤولية عن "التلف أو الهلاك الناشء عن أخطاء أو اغلاط
ملاحية" تمكين هذا المالك من المطالبة بالمساهمة في مصاريف العوارية العامة
الناشئة عن اهمال في الملاحة . وقضت المحكمة العليا بأن القانون يقيه فقط من أن
يصبح مسؤولا عن التلف ولكنه لا يؤثر في المطالبة بالعوارية العامة . وتصدق الحجة

(٥٦) انظر Lowndes & Rudolf, op. cit., para d.02 ، انظر أيضا Stang v

Scott (1889) 14A.C.501; Schloss v Heriot (1863) 14C.B. (N.S.) 59; The Ettrick
(1881) 6P.D. 127-135.

(٥٧) حسب Kennedy L J in Greenshields, Cowrie v Stephens (1908) 1K.B.
at p 61.

(٥٨) The Carron Park (1890) 15P.D. 203, Milburn v Jamaica Fruit Co
(1900) 2Q.B.540.

(٥٩) (1897) 171U.S.187 .

نفسها في الولايات المتحدة فيما يتصل بقواعد لاهاي ، وقواعد لاهاي ونسبي اذا أدرجت صراحة في عقد النقل .

٦٤ - وفي محاولة للتحصن من قرارات المحاكم استحدثت في عقود النقل شروط تتيح صراحة لمالكي السفن استعادة مساهمة العوارية العامة في مثل هذه الظروف . وقد قضت المحكمة العليا في الولايات المتحدة في نهاية المطاف بصحة هذه الشروط في قضية The Jason (٦٠) . وعليه فقد جرى العمل دونما استثناء تقريبا على ادراج "شرط جاسون الجديد" في سندات الشحن ومشارطات الايجار ، بما يتيسر معه اجراء التسوية وفقا لقانون الولايات المتحدة أو أي قانون آخر مماثل ، لكفالة عدم حرمان مالك السفينة من الحق في المساهمة في العوارية العامة إلا في حالة خطئه الموجب للمساءلة (٦١) .

٦٥ - وقد تناولت القاعدة دال من قواعد يورك - أنتويرب هذه المسألة فهي تنص على الآتي:

"لا يتأثر الحق في المساهمة في العوارية العامة ، وان كانت الحادثة التي أدت إلى التضحية أو المصاريف قد نجمت عن خطأ ارتكبه أحد أطراف الرحلة ، على ألا يخل هذا بأي حق انتصاف أو دفاع متاح في مواجهة هذا الطرف أو لصالحه فيما يتعلق بهذا الخطأ" .

٦٦ - وقد اعتبرت هذه القاعدة "مصدر ارتباك وسببا أيضا في الجهود التي يبذلها الناقلون لغرض المساهمة في العوارية العامة على الرغم من مسؤوليتهم بمقتضى قواعد لاهاي عن تلف البضاعة أو هلاكها" (٦٢) .

٦٧ - وقد ورد تفسير للقاعدة دال في قضية انكليزية بين Goulandris ضد Goldman (٦٣) ، على لسان ج . بيرسون الذي يرى:

"إن المقاصد الواضحة من القاعدة دال هي ابقاء كافة المسائل المتعلقة بالخطأ المزعوم خارج نطاق التسوية في العوارية ، وصيانة المركز القانوني من المس به في مرحلة الانفاذ . ويترتب على الجزء الأول من القاعدة الموافقة

(٦٠) 225 U.S.32 (1911) .

(٦١) للاطلاع على معلومات أوفى انظر Buglass, Marine Insurance and

General Average in the United States, 2nd edition, 1981, pp 290-294; Carver, op. cit., paras 1363-1374; Lowndes & Rudolf, op. cit., paras D.01-D.019.

W Tetley, Marine Cargo Claims, 2nd edition, 1978, p. 369 (٦٢)

(٦٣) 1 Q.B.74 (1958) .

على تسوية العوارية بافتراض عدم وجود علاقة سببية بين خطأ من شخص والحادث... أما الجزء الثاني من القاعدة فيفيد عدم مساس الجزء الأول بحق الانتصاف من الأخطاء".

٦٨ - ولا تعرف قواعد يورك - أنتويرب مصطلح "الخطأ"، إلا أنه يعني، فيما سبق إيرادته عن القانون الانكليزي، ضرا بحكم القانون يوجب المساواة فيما بين الأطراف وقت بذل التضحية أو تكبد المصاريف^(٦٤). كذلك لم تعرف عبارة "حق الانتصاف" وإن كانت تتضمن في القانون الانكليزي حق الدفاع وأيضا المطالبات المتبادلة^(٦٥).

باء - تسوية العوارية العامة

٦٩ - تجري تسوية العوارية العامة في نهاية الرحلة وفقا للقانون السائد في ذلك الميناء، ما لم يتفق تحديدا على خلاف ذلك. وعليه فإذا حدث بعد التضحية أو انقراض المصاريف في العوارية العامة أن هلكت الرحلة بأكملها فلا محل للمساهمة^(٦٦). ولكن إذا انتهت الرحلة في ميناء وسيط، تجري تسوية العوارية العامة في المكان الذي انتهت عنده الرحلة^(٦٧).

٧٠ - ويقتضي الأمر عند تسوية العوارية العامة التحقق من قيمة الهلاك الداخل في العوارية العامة وقيمة كل مصلحة مساهمة فيها. ويجب أن تسهم جميع المصالح التي كانت معروفة للخطر وقت حدوث فعل العوارية العامة (وهي عادة السفينة والبضاعة والتولون) حسب قيمتها الناجية عند الوصول. وقد أثبت هذا المبدأ في القاعدة زاي من قواعد يورك - أنتويرب ونصها كما يلي: "تسوى العوارية العامة فيما يتصل بكل من الهلاك والمساهمة استنادا إلى القيم في الزمان والمكان اللذين تنتهي فيهما الرحلة"^(٦٨).

(٦٤) في المرجع السابق، ص ١٠٤، انظر أيضا Lowndes & Rudolf, op. cit., para D.27.

(٦٥) في المرجع السابق، ص ٩٣ - ١٠٠.

(٦٦) Fletcher v Alexander (1868) L.R.3C.P. 375-382

(٦٧) Mavro v Ocean Mar. Ins. (1874) L.R.9C.P. 595, (1875) 10 C.P. 414; Hill v Willson (1879) 4P.C. 329.

(٦٨) لمعرفة تفسير القاعدة زاي، انظر Lowndes & Rudolf, op. cit., paras G.01-G.63.

٧١ - على أن هناك صعوبة تقابل عندما تقوم السفينة بنقل البضائع إلى أكثر من مقعد ، ثم يحدث الهلاك في العوارية العامة قبل وصول السفينة إلى أول ميناء للتفريغ . ولا تقدم القاعدة زاي فيها يبدو أية اجابة عن مكان اجراء التسمية في هذه الظروف وعلى أساس أي القيم .

٧٢ - أما القاعدة السابعة عشرة من قواعد يورك - أنتويرب فهي تتناول قيم المساهمات تحديدا . وقد أجري تنقيح لهذه القاعدة في عام ١٩٧٤ أفضى إلى تغيير جذري في الأساس الذي يقوم عليه تقدير قيمة البضاعة في المساهمة ، بالنس على أن " . . . تكون قيمة البضاعة هي القيمة وقت التفريغ كما هي ثابتة في الفاتورة التجارية المقدمة إلى وكيل العوارية فإن لم يكن فالقيمة عند الشحن" . وعليه تحتسب قيمة المساهمة لا على أساس القيمة السوقية المساعدة في اليوم الأخير للتفريغ ، وإنما على أساس السعر الوارد في الفاتورة المقدمة إلى وكيل العوارية ، بها في ذلك تكاليف التأمين والنولون ما لم يكن النولون عرضة للخطر بالنسبة للناقل .

٧٣ - أما قيمة المساهمة بالنسبة للمفينة فتمتد ، طبقا للقاعدة ، على قيمتها السوقية ، بصرف النظر عن الأثر المفيد أو العار المترتب على ما التزم به فيها يتمل بالسفينة من عدم تجهيز أو أمد زمني في مشاركة الايجار .

٧٤ - ويجب أن يكون النولون عرضة للخطر وقت القيام بفعل العوارية العامة حتى يمكن اعتباره مملحة ذات امهام . ويعتبر النولون المعلق أو النولون قيد التضمين ل وقت حدوث فعل العوارية العامة نولونا معرضا للخطر ، فيسهم في الهلاك على أساس القيمة المحتملة منه في نهاية الأمر . وعليه ، فإذا اُقترب دفع النولون ، في مند فحدن أو مشاركة ايجار ، عند تسليم البضاعة في ميناء الوصول ، عدّ النولون عند ذلك عرضة للخطر بالنسبة للناقل ، فإذا انقذ بانقاز السفينة أو البضاعة دخل في الحسابان كمساهمة في الهلاك الناهي، عن العوارية العامة^(٦٩) . أما اذا كان النولون قد دفع مقصا أو اُقترب دفعه في وقت معين ، "سواء هلكت أم لم تهك السفينة أو البضاعة" ، فإن ذلك النولون لا يعتبر في خطر بالنسبة للناقل ، وإنما بالنسبة لهالك البضاعة فيدمج بهذا الوصف في قيمة البضاعة ولا ينظر اليه بوصفه مملحة مستقلة عند المساهمة .

٧٥ - هذا ، وتضم ، عند تقدير قيمة النولون في المساهمة ، المماريف المكتبذة في تضميله ، من لحظة حدوث فعل العوارية العامة حتى استكمال تفريغ البضاعة في ميناء الوصول النهائي ، وذلك من القيمة الاجمالية للنولون المقبور .

(٦٩) The "Dorothy Foster" (1805) 6C. Rob. 88-91

٧٦ - وتقتصر القاعدة السابعة عشرة من قواعد يورك - أنتويرب على تناول قيمة النولون في المساهمة ، دون افاضة في الظروف التي يسهم النولون فيها في العوارية العامة (٧٠) .

(٧٠) فهي تنص على ما يلي: "... المستقطعات من النولون وأجور سفر الركاب المعرضة للخطر المنصبة على المماريف وأجور الطاقم التي لم تكن لتتكبد من أجل تحصيل النولون فيما لو هلكت السفينة والبضاعة تماما في تاريخ فعل العوارية العامة ولم تدخل في العوارية العامة" .

الفصل الخامس

استرداد المساهمة في العوارية العامة

٧٧ - يستطيع الشخص الذي هلك ماله إنفاذ مطالبته بالمساهمة في العوارية العامة ، إما برفع دعوى ضد أصحاب المصالح المستفيدة من عمل العوارية العامة ، أو إذا كان مالكا للسفينة أو مؤجراً لها دون تجهيز بممارسة حقه في الامتياز إزاء مالكي البضاعة .

٧٨ - ويتمتع مالك السفينة في بعض النظم القانونية بحق امتياز على البضاعة عند المساهمة في العوارية العامة ، ويجوز له حبس البضاعة إلى أن يستوفي حقه الممتاز أو إلى أن يقدم مالك البضاعة ضماناً بديلاً . على أن هناك بلداناً لا تعترف بأي حق في الامتياز عند المساهمة في العوارية العامة . ولذا تتضمن مشاركات التأجير وسندات الشحن عادة شرطاً يمنح مالك السفينة حق امتياز على البضاعة .

٧٩ - ونظراً إلى أن ممارسة الامتياز ليست مناسبة عملياً ، فمن المعتاد أن يفرج الربان على البضاعة مقابل الحصول على شكل من أشكال الضمان يتيح له استرداد المساهمة في العوارية العامة عند التسوية^(٧١) . وشكل الضمان المعتاد هو تسليم مك بضمان المساهمة في العوارية العامة ، مشفوعاً بوديعة نقدية ، أو كفالة مرضية صادرة عن المؤمنين على البضاعة أو عن أحد المصارف .

الف - ضمانات العوارية العامة

٨٠ - ضمان العوارية العامة ، الذي يقدم مقابل الافراج عن البضاعة ، هو عقد مبهرم مع المرسل إليهم يقضي بأن يدفع هؤلاء أي مساهمة في العوارية العامة ، تفرض على البضاعة مقابل موافقة الربان على تفريغ البضاعة دون ممارسة حقه في الامتياز^(٧٢) . وهو عقد مستقل جديد يوافق بموجبه الطرف الموقع عليه على دفع المساهمة في العوارية العامة أياً كانت^(٧٣) .

E B Aaby's Rederi A/S v The Union of India, The "Evje" (1973) (٧١)

Lloyds's Rep 509.

Diestelkamp v Baynes (Reading) Ltd, The "Aga" (1986) Lloyd's Rep (٧٢)

431, per Donaldson J at p 434.

E B Aaby's Rederi v The Union of India, The "Evje" (1973) (٧٣)

Lloyds's Rep 509-514.

٨١ - وهذا العقد ، نظرا إلى أنه جديد ، قابل بالتالي للتنفيذ في حق الشخص الذي وقعه بغض النظر عما إذا كان قد انقضى الحق في المطالبة بموجب عقد النقل (٧٤) ، أو ما إذا كان عقد نقل البضاعة قد فسخ لسبب من الأسباب ، أو ما إذا كان الشخص الموقع عليه لم يكن مالكا للبضاعة عند وقوع الحادث .

٨٢ - وفي القضية الإنكليزية Hain SS Co v Tate & Lyle (٧٥) ، قدمت الجهة التي ظهر إليها سند الشحن ، والتي كانت قد اشترت البضاعة بعد وقوع عمل العوارية العامة ، وديعة نقدية بغية استلام البضائع ، ووقعت مك ضمان لويدز للعوارية بما يفيد تعهدا بأن تدفع لمالك السفينة ما قد يتبين استحقاقه كمساهمة في العوارية العامة من جانب "الشاحن أو مالك" البضاعة . ولما اكتشفت هذه الجهة فيما بعد حدوث انحراف عن المسار خلال الرحلة ، رفعت دعوى لاسترداد المبلغ المودع . وقرر مجلس اللوردات أنه كان يحق للجهة التي ظهر إليها سند الشحن فسخ عقد نقل البضائع مشمول بوثيقة الشحن ، نظرا لعدم سبق تسليمها بالانحراف عن المسار ، مما يترتب عليه عدم مسؤوليتها عن المساهمة في العوارية العامة ، ولكن نظرا إلى أن تلك الجهة وقعت ضمان العوارية ، ملتزمة بذلك صراحة بدفع ما قد يتبين استحقاقه كمساهمة في العوارية العامة ، يحق لمالك السفينة أن يستخلص من المبلغ المودع نصيب هذه الجهة المناسب من المساهمة في العوارية العامة .

٨٣ - وتنص استمارة لويدز النمطية لضمان العوارية ، التي كثيرا ما تستخدم في الحياة العملية ، على موافقة الجهة الموقعة على الضمان على أن تدفع ، لقاء تسليم البضاعة ، الحصة المناسبة من أي مصاريف إنقاذ و/أو عوارية عامة و/أو مصاريف خاصة قد تستحق على البضاعة أو الشاحن أو مالك البضاعة ، وعلى أن تقدم أيضاً ما قد يقتضيه الأمر من تفاصيل عن قيمة البضاعة عند تسوية العوارية العامة .

باء - ضمانات المؤمنين

٨٤ - يقدم عادة صاحب المملحة في البضاعة ضمان دفع المساهمة في العوارية العامة في صورة ضمان من جهة تأمينية بدلا عن تقديم وديعة نقدية . وهذا الضمان يقدم بالإضافة إلى توقيع صاحب المملحة في البضاعة على ضمان العوارية ، مما يوجب بالتالي التوقيع على كل من ضمان العوارية والضمان التأميني للافراج عن البضاعة .

• The "Evje" (1973) Lloyds's Rep 509, (1974) 3W.L.R. 269 (٧٤)

• (1936) 41 Com.Cas. 350 (٧٥)

٨٥ - ولكل من الجهات التامينية ومعظم خبراء تسوية العوارض استشارة خاصة به للضمان التاميني ، نظرا إلى عدم وجود استشارة نمطية . والاستشارة الصادرة عن شركة لويدز "تضمن دفع المبلغ الواجب إلى مالك السفينة عن أي مساهمة في الموارية العامة و١/٥ و١/٥ مصاريف الإنقاذ و/أو أي مصاريف أخرى يجوز فرضها على النحو الواجب" على البضائع (٧٦)

جيم - الضمانات المرصوفة

٨٦ - تطلب عادة الضمانات المرصوفة عندما تكون البضاعة غير مؤمن عليها أو إذا كان مركز الشركة المؤمنة على البضاعة مشكوكاً فيه . وتعامل الضمانات التي تقدمها المصارف معاملة القرض ، وهي من ثم محدودة من حيث المبلغ والمدة . والفالب أن تحدد الضمانات المرصوفة زمنياً بفترة سنة واحدة ، وإن كان يجوز تجديدها من سنة إلى أخرى .

دال - الودائع النقدية

٨٧ - هنا أيضا يجوز لمالك السفينة أن يطلب إلى صاحب المملحة في البضاعة إيداع مبلغ نقدي كضمان إضافي لدفع المساهمة في العوارية العامة التي قد تستحق في النهاية على البضائع ، إذا كانت البضاعة غير مؤمن عليها ، أو مؤمنا عليها لدى شركة تأمين لا شهرة لها . وتقدم استشارة إيصال الايداع لدى لويدز في الحالات العادية إلى المودع الذي يجوز له تظهيرها لفائدة شركة التأمين التي تعاقد معها للمطالبة بالمبلغ المودع (٧٧) . وإيصال الإيداع سند قابل للتحويل يجيز لحامله التقدم به إلى خبير تسوية العوارية للمطالبة بأي رصيد مستحق .

٨٨ - وتعالج القاعدة العمانية والعشرون من قواعد يورك - أنتويرب موضوع الإيداعات النقدية على النحو التالي:

"عندما يحتمل الإيداع النقدي المدفوع لقاء نصيب البضاعة في المسؤولية عن العوارية العامة أو مصاريف الانقاذ أو أي مصاريف أخرى ، يضاف المبلغ المودع دون أي تأخير إلى حساب خاص مشترك باسم مهمل يسم عن مالك السفينة وممثل يسمى عن المودع لدى مصرف يوافق عليه الطرفان . ويحفظ المبلغ المودع مع

(٧٦) للاطلاع على استشارة ضمان لويدز ، انظر ، Lowndes & Rudolf, op. cit., Appendix 4, para 80.04.

(٧٧) انظر 30.17-30.18 Lowndes & Rudolf, op. cit. .

الغائدة المتجمعة ، إن وجدت ، كضمان لدفع العوارية العامة أو مصاريف الإنقاذ أو أي مصاريف خاصة أخرى تستحق على البضاعة التي حصل بسببها الإيداع إلى الطرف الذي يستحقها . ويجوز رد مبالغ من تحت حساب الإيداع أو رده كلسه إذا صدق خبير تسوية العواريات على ذلك كتابيا . وتجرى هذه الإيداعات أو المدفوعات أو المستردات دون مساس بمسؤولية الاطراف النهائية" .

٨٩ - وهذه القاعدة لا تلزم صاحب المصلحة في البضاعة بتقديم إيداع نقدي لضمان دفع المساهمة في العوارية العامة التي قد تستحق في نهاية الامر على البضاعة . وإنما توضح فقط الإجراء اللازم اتباعه متى جرى الإيداع الواقع ، وتسمى إلى حماية مصالح مالك البضاعة .

الجزء الثاني

الفصل السادس

استعراض الانتقادات الموجهة للعوارية العامة

٩٠ - قيّمت إحدى الجهات المرموقة المختصة بقانون النقل البحري في الولايات المتحدة مفهوم العوارية العامة على النحو التالي (٧٨) :

"قليلة هي جوانب القانون البحري التي يمكن في الواقع الطعن في حقها الاسامي في الوجود . وقد يقترح تغيير فيها ، وقد يحدث هذا التغيير ، ولكن لا مفر من وجود قانون عن التمداد ، وتلف البضائع ، والأضرار البدنية ، وغير ذلك (طالما ظلت التجارة الحديثة على هيئتها المعروفة لنا) .

أما العوارية العامة ، فليست بأي شكل من الأشكال نظاما تقضي البداية بضروره أو جدواه على وجه الإجمال . ويمكن التفكير في إلغائه ، سواء أكان إلغاؤه مرغوبا أو غير مرغوب فيه ، فإن إلغائه ، لن يترك فراغاً لا بد من سده . وبناء على ذلك ، تكرر القول بإمكانية نبد العوارية العامة تماما ، وإدخال تعديلات مناسبة فيما يتصل بالتغطية التأمينية على جسم السفينة والبضاعة والمسؤولية ، وبقواعد مسؤولية الناقلين ذات الصلة" .

٩١ - وطرح الناشرون الحاليون لكتاب Lowndes and Rudolf عن "قانون العوارية العامة وقواعد يورك - أنتويرب" (The Law of General Average and The York-Antwerp Rules) (المشار إليه فيما يلي بعبارة "لوندس") ، في أحدث نشرة لهذا الكتاب صدرت في عام ١٩٩٠ ، لدى النظر في مستقبل العوارية العامة ، السؤال التالي:

"الآ زالت توجد ضرورة مستمرة ومستقبل للعوارية العامة ، أم أنه يحتمل ، كما يقال أحيانا ، أن تكون قد تجاوزت غرضها الأصلي وأصبحت ، في الخطوط المنتظمة على الأخص ، شقيلة العبء ومضية للوقت ومكلفة إزاء الفوائد المنتظرة منها؟ وهل يمكن للمجتمع التجاري أن يستغني عنها؟ أو هل يمكن إيجاد بديل أبسط وأكفأ منها؟" (٧٩) .

Gilmore and Black on "The Law of Admiralty", 2nd edition, The (٧٨)
Fountain Press Inc, New York, 1975, p 270.

· Lowndes & Rudolf, op. cit., para 90.01 (٧٩)

٩٢ - وفي عام ١٩٥٨ قدم الأستاذ كنوت سيلمر في كتابه "The Survival of General Average - a Necessity or an Anachronism" (٨٠) أعمق وأشمل انتقاد للعوارية العامة كتب حتى الآن . فقد خلاص إلى القول بأن:

"النظر في الجوانب الاقتصادية لتوزيع العوارية العامة يوجب إلغاء هذا النظام برمته إلغاءً كاملاً ، باستثناء تخصيص مصاريف الانقاذ بالذات . ولا ضرورة البتة لتوزيع التضحيات والمصاريف حماية لمالك السفينة والتاجر من الهلاك غير المنظور ، لقدرتهما في أي وقت على إجراء تغطية تأمينية . وصحيح أن السياسات القائمة لن توفر ضماناً كاملاً يوم تنبذ العوارية العامة ، إذ أن شركة التأمين قلما تتحمل كامل المسؤولية عن المصاريف التي أفاد منها سائر المشاركين في الرحلة . غير أن هذه مسألة تتعلق بتسوية شروط التأمين . ولا يوجد على سبيل المثال اعتراض تقني يحول دون تحميل المؤمن لديه على جسم السفينة بمخاطر جميع المصاريف غير العادية التي يتكبدها مالك السفينة لإنقاذ السفينة أو البضاعة . وليس من الصعب كذلك أن يدفع المؤمن لديه على البضاعة كامل قيمة البضاعة الهالكة نتيجة التضحية بها من أجل السلامة العامة . فهذه المسألة تتصل أساساً بتسوية أقساط التأمين وإجراء ما يلزم لإعادة التأمين" (٨١) .

٩٣ .. وقد ترددت هذه الخلاصة في استعراض للعوارية العامة قامت به اللجنة البحرية الدولية . فقد خلاص تقرير الفريق العامل التابع للجنة البحرية الدولية المعني بالعوارية العامة الصادر في عام ١٩٨٣ (٨٢) إلى ما يلي:

"يتضح من التعليقات الواردة أنه لا يوجد حماس ، وإنما تأييد ضعيف جداً ، لإصلاح نظام العوارية العامة ، مع توافر قدر هائل من التأييد لإصلاح ترتيبات التأمين للقضاء على عيوب النظام القائم . ويتضح كذلك ما يرجح معه أن تسفر ترتيبات التأمين الجديدة عن حلول للمشاكل القائمة لا يوجد لها إدخال إصلاحات محتملة على المبادئ التي تستند إليها العوارية العامة أو على القانون . ويمكن من ثم القول بأنه لا يليق أن تواصل اللجنة البحرية الدولية النظر في هذا الموضوع ، في هذه المرحلة على الأقل ، لأن نطاق الإصلاح القانوني صغير ، ولأنه من الخير أن يناقش الموضوع كمشكل تقني ومشكل خدمات بين دوائر التأمين بدل أن يناقشه رجال القانون" .

(٨٠) المرجع المذكور .

(٨١) نفس المرجع ، الصفحة ٢٨٩ .

(٨٢) منشور في الرسالة الاخبارية للجنة البحرية الدولية ،

شهر حزيران/يونيه ١٩٨٣ .

٩٤ - ويبدو أن لونس والفريق العامل التابع للجنة البحرية الدولية الذي اجتمع عام ١٩٨٢ متفقان مع الاستاذ سيلمر على أن طريق التقدم لا يمكن في تغيير أو إصلاح نظام توزيع العوارية العامة الحالي تجاوزاً مع الانتقادات ، وإنما في الاستعانة عن النظام بترتيبات تأمين جديدة في الواقع .

٩٥ - وقد استندت امتتجات الاستاذ سيلمر المعار إليها إلى دراسة أجراها للجوانب الاقتصادية لعملية توزيع العوارية العامة . وتأثرت هذه الامتتجات المتاملة بالجوانب الاقتصادية تأثراً هديداً بمسائل التكلفة أيضاً . غير أن الاستاذ سيلمر نظر كذلك في كتابه بالتفصيل فيما أسماه "الآثار النفسية" لنظام توزيع العوارية العامة ، ونظر في هذا المدد بصورة مستقلة في قواعد "السلامة العامة" وفي قواعد "المنفعة المشتركة" . وخلص فيما يتعلق بجانب "السلامة العامة" إلى ما يلي:

"تدعى النظرية أساساً أن الآثار النفسية للإصلاح (أي إلغاء النظام) تجعل ذلك العمل مسألة تحفزها مخاطر جسيمة . فإذا انعدمت لدى مالك البعاجة سبل الرجوع على السفينة عند التفحيجية ببعاعته ، فسوف يميل مالك السفينة وربانها إلى التضحية بالبعاعة على نطاق أوسع بكثير مما عليه العمل اليوم .

غير أنه يوجد أشخاص عديدون ذوو خبرة عملية في النقل البحري والتأمين يرون في هذا الخوف مبالغة كبيرة . إذ توجد في نظرهم موانع أخرى عديدة تحول دون تدمير البعاعة عمداً ، وقله قليلة جداً من الإمكانيات تفهمن في الواقع سلامة الباخرة عن هذا الطريق بحيث لا يمكن أن يترتب على إلغاء نظام العوارية العامة مثل هذه الآثار المفجعة . . . والذي يقال عن سلامة أثر ما يسمى بتحصيس "السلامة العامة" شيء خيالي أماساً ، وإن كانت هدة الإهمسان بهذه الآثار تتيح ركيزة قوية لقواعد التوزيع" (٨٣)

٩٦ - وهو يرى أن الحجج "النفسية" التي تساق لتأييد قواعد "المنفعة المشتركة" أكثر اقناعاً ويسلم بأن التوزيع المنصف للمماريف التي تدخل في إطار هذه القواعد يفرض إلى الومول بيسر إلى ترتيبيات عملية فيما يتعلق بالتصليحات والنقل الماقيب . غير أنه يرى مع ذلك أن طريقة معالجة تلك المماريف في العوارية العامة طريقة "غير منطقية للغاية" ، وشجع اللجوء إلى حل يؤمن لكل طرف مماريفه وكذلك الهلاك المادي لممتلكاته . وهو يرى أن إلغاء قواعد "المنفعة المشتركة" تفتح السائل في الواقع على زيادة الاعتناء بالبعاعة (٨٤)

(٨٣) المرجع المذكور ، الصفحة ٢٩١ .

(٨٤) نفس المرجع ، الصفحة ٢٩٢ .

٩٧ - والغرض من هذا الفصل هو إجراء دراسة أوفى للأساس الذي تستند إليه هذه الاستنتاجات ، وللحجج التي تساق لتأييد الإبقاء على النظام ، وللشكاوي الموجّهة للنظام .

٩٨ - وترد معظم هذه الشكاوي أو الانتقادات في تقرير لجنة الموارد العامة المقدم إلى مجلس الاتحاد الدولي للتأمين البحري في عام ١٩٤٨ . وفيما يلي قائمة بهذه الانتقادات (٨٥) :

"(١) إن الزيادة الكبيرة في حجم السفن وسائر التطورات التي جرت في مجال النقل البحري والتجارة أدت إلى تعقيد بالغ ومفن لعملية التسوية .
(ب) ويميل الاتجاه إلى توسيع نطاق الموارد العامة لا الحد منه ، مما يزيد من تعقيد الموضوع بدلا من توخي الترهيد والتبسيط اللذين تتطاع إليهما عموما التنمية الحديثة .

(ج) تنفق في أغلب الأحيان مصاريف لا لزوم لها باهظة أحيانا في ظل الظروف المشار إليها في الفقرة (١) والاتجاه المذكور في الفقرة (ب) . وتدخل هذه المصاريف في إطار فئات خدمية مثل أتعاب الوكالة ، والمصاريف في ميناء الاحتماء ، والمهامينات ، والدفعات التمويلية المقدمة ، ومصاريف الطباخة والتسوية .

(د) تتسبب ايداعات الموارد العامة في زيادة العمل المكتسبي بشكل مفرط لدى جميع الاطراف المعنية .

(هـ) تتور مشاكل عملة معقدة عندما تحصل الايداعات بعمولات مختلفة ، أو عندما تسوى الموارد العامة بعملة مختلفة عن عملة البلد الذي نقلت منه البضائع أو إليه ، أو عملة ميناء تسجيل السفينة .

(و) يطوي التأخير الحاصل في تصفية الموارد العامة وفي اصدار التسويات وغير ذلك من الأمور على مخاطر التعرض لتقلبات العملة ، مما يتعذر معه على الجهات التي مولت الايداعات حماية أنفسهم .

(ز) إمكان تعرض المودعين وغيرهم للتورط في حالة اعسار الوكيل الملاحي أو مالك السفينة ، ...

(ح) المبالغ الفاحشة الفاجئة أحيانا في تقدير ايداعات الموارد العامة لدى تحديد المبلغ الواجب ايداعه .

(ط) تكرر التأخير الملحوظ في تصفية الموارد العامة ، وفي اصدار التسويات ، وفي تحميل المساهمات في الموارد العامة أو توزيع المبالغ الواجبة الرد . ويتعتم إزاء هذا التأخير إبقاء حسابات التأمين

(٨٥) تقرير لجنة الاتحاد الدولي للتأمين البحري ، ١٩٤٨ ، المصحاتان ١ و٢ .

مفتوحة لغترات غير محددة ، مما يفضي في كثير من الاحيان إلى غموض المركز الحقيقي لتلك الحسابات ولمختلف الاحصاءات المتعلقة بأجسام السفن أو البضائع .

(ي) ارتفاع تكاليف العمولات والفائدة . ويعزى التأخير المذكور أعلاه إلى القواعد الحالية التي تعزى بتأجيل إقفال العواريات العامة .

(ك) الصعوبات التي تواجه في التوصل إلى قيمة المساهمة الصحيحة لكل من السفينة والبضاعة ، والمبالغ التي تدخل في حساب العوارية العامة . وتتفاقم هذه الصعوبات عندما يبدي مشمنو السفن ، وملاك السفن ، والاختصاصيون الآخرون ، وجهات نظر مختلفة فيما يتعلق بتحديد القيم لأغراض العوارية العامة ، وذلك عندما تكون البضاعة مملوكة للحكومة ، أو عندما يستند إلى تدابير حكومية لتقدير قيمتها عند مستويات اصطناعية في ميناء الوصول .

(ل) يؤدي عدم التوصل إلى توحيد قواعد العوارية العامة إلى تزايد الصعوبات نظرا إلى أن البضائع الخاضعة لنفس العوارية العامة كثيرا ما تكون مرسلة اليوم إلى موانئ تفريغ واقعة في بلدان مختلفة تسري فيها قوانين مختلفة .

(م) على الرغم من الأخذ بقواعد يورك - أنتويرب على نطاق واسع ، فإن رجال القانون وخبراء تسوية العواريات في مختلف البلدان لا يتفقون دائما على تفسير واحد لها دائما وقد دفعت التفسيرات الوطنية المختلفة على مر السنين إلى زيادة الفروق القائمة في الممارسة وكذلك في التفسير القانوني . "

٩٩ - وبعد أن أوردت لجنة الاتحاد الدولي للتأمين البحري هذه الانتقادات في تقريرها ، حللتها وأخرجت منها ببعض الاستنتاجات الأولية . فقد رأت اللجنة أن هذه الانتقادات لم تتعرض لمبدأ أساسي لصيق بالعوارية العامة هو مبدأ الانصاف ، وأنها غفلت عن حقيقة كون العوارية العامة مبدأ الإنقاذ أساسا . ونوهت اللجنة بأن "التضحية" لا تخرج ، في سياق العوارية العامة ، عن أن تكون وسيلة إنقاذ . وكذلك رأت اللجنة أن الانتقادات وجهت إلى جوانب "عارضة في العوارية" ، سوف توجد حتى إذا ألغي نظام العوارية العامة . وأضافت قائلة إن الانتقادات قد وجهت أساسا إلى عيوب اتضحت في سياق التطورات الحديثة في النقل البحري والتجارة - وقد يتيسر إلغاؤها أو تصحيحها . ورأت اللجنة أن الانتقادات هي إلى حد كبير تعبير عن الفشل في التوصل إلى نظرة دولية موحدة للقواعد الناظمة للعوارية العامة ولتطبيق تلك القواعد . ثم فصلت اللجنة هذه الاستنتاجات الأولية ، وخلصت في النهاية إلى أنه "لا يمكن إلغاء مبدأ العوارية العامة و ... لا توجد أسباب كافية لإلغاء تطبيق النظام ... " . ثم قالت اللجنة في الختام إن العمل بأي نظام آخر سوف يفضي إلى "القلقلة واللبس

وتزايد التنازع". ومع ذلك فقد اعتبرت أن الانتقادات تستند إلى عدد من الأسس تكفي لتسوية النظر في سبل ووسائل للتبسيط والاصلاح .

١٠٠ - وقد قال مؤمن بعد عشرين سنة^(٨٦) ، دون إشارة خاصة إلى تقرير الاتحاد الدولي للتأمين البحري ، ولكن على سبيل التعليق العام ، إن المناقشة حول إلغاء العوارية العامة اتسمت دائماً بطابع أكاديمي ، وأن العوارية العامة "اعتبرت جزءاً مترسلاً من القانون البحري" . ومن ثم مالت أعمال المصلحين إلى التركيز على إزالة ما هو شاذ . هذا وقد ذكر آخرون^(٨٧) أن المؤتمرات الدولية التي اتفقت على قواعد يورك - أنتويرب ونقحتها ، "لم تجر أية مناقشة جادة لطابع هذا النظام المساعف . وإنما جرى العمل على العكس من ذلك مدفوعاً ، برغبة في تطوير النظام على نحو يفضي إلى تناسقه وتماسكه بقدر الإمكان ، على الرغم مما أدى إليه ذلك من اطراد تعقيد التسويات"^(٨٨) .

١٠١ - وأعزى بعضهم سبب هذا الوضع إلى "ممالح شخصية"^(٨٩) ، وأعزى البعض الآخر السبب إلى "التحيز"^(٩٠) . وكتب مؤمن^(٩١) في عام ١٩٢٥ يقول "إن شمة قدراً كبيراً من الخمول يجب التغلب عليه قبل أن تقتنع دوائر النقل البحري والتأمين بضرورة كسر قيود أعراف عقيمة أحاطها الزمن بهالة من التجليل بينما هي تنافي كل المنافاة

(٨٦) مقال بقلم V E Robertson ، مكتب تأمين في شركة اتحاد تأمين السيارات ، منشور في قائمة لويدز ، لندن ، ٧ تشرين الأول/أكتوبر ١٩٦٦ .

(٨٧) سيلمر ، المرجع المذكور ، الصفحة ١٢٤ ؛ G R Rudolf ، قواعد يورك - أنتويرب ، ١٩٢٦ ، المستنسخة بصفتها التذييل ٤ في النشرة التاسعة من Lowndes and Rudolf ، المرجع المذكور ، الفقرة ١١٠٧ .

(٨٨) سيلمر ، المرجع المذكور ، الصفحة ١٢٤ .

(٨٩) C H Johnson, General Average: Abolition, International (٨٩)

Codification or Reform ، في ورقة قراها أمام معهد التأمين في ليفربول ، في ١١ شباط/فبراير ١٩٢٥ ، J. Chartered Ins. Inst. 303 ، مستشهداً ببيان صادر عن الأمين العام الموقر للقسم البحري في مؤتمر ستوكهولم (Sanford D Cole) ، ١٩٢٤ .

(٩٠) V E Robertson ، مكتب تأمين في شركة اتحاد تأمين السيارات في

رسالة موجهة إلى محرر قائمة لويدز ، لندن ، ١٤ تموز/يوليه ١٩٦٦ .

(٩١) C H Johnson من شركة The Thames and Mersey Marine Insurance

Company ، في ورقة قراها على معهد التأمين في ليفربول ، المرجع المذكور ، الصفحة ٣٠٢ .

المثل الحديثة ، مثل الاقتصاد والزمن والعمل والمال" . وهناك مؤمن آخر ، تعرض للمسألة قبل بمدة طويلة ، أكثر شدة منه بكثير ، فقد كتب يقول (٩٢) :

"لا يني حجم المساوئ السخيفة والمتضخمة يتعاظم يوماً بعد يوم بصورة أشبه ما تكون بكرة شلجية متدرججة ، ولا يزال الأشخاص عديمو المسؤولية الذين يتداولون دحرجة كرة المساوئ هذه ، وإنما بعيداً عنهم ، يغذون الحماس لاستمرار دحرجتها وتضخيمها ... فخبراء تسوية العوارية ورجال القانون المولعون بالمسألة يتنافسون فيما بينهم على دحرجة الكرة ، ويا لسعادة وتآلق من يفلح في إلصاق قطعة جديدة بها" .

١٠٢ - ولم تتسم جميع الهجمات على نظام توزيع العوارية العامة بمثل هذه الشدة . فقد خلص الفريق العامل التابع للجنة البحرية الدولية الذي اجتمع في ١٩٨٢ بلطيف إلى أنه "لا يوجد تحمس ، وإنما تأييد ضعيف جداً لاصلاح نظام العوارية العامة" ، وإن كانت طبعة لوندس لعام ١٩٩٠ تذكر: (٩٣) أنه "وجهت خلال المائة سنة الماضية تقريباً نداءات متجددة لإلغاء نظام العوارية العامة لأسباب مختلفة" . وإزاء هذا القدر الكبير من الانتقاد المستمر ، فإنه يتعين بلا شك زيادة الاعتناء بتحليل مسألة الإبقاء على نظام توزيع العوارية العامة .

ألف - الانصاف

١٠٣ - قالت لجنة الاتحاد الدولي للتأمين البحري في عام ١٩٤٨ بوضوح ان الانصاف والاساس التاريخي لنظام العوارية العامة هما أقوى حجتيين للإبقاء عليه . وأشارت اللجنة إلى الانصاف بمفغته "المبدأ الاساسي الذي تنطوي عليه العوارية العامة" ، وأشارت إلى ثبوت جدوى العوارية العامة "منذ فجر التجارة البحرية" (٩٤) . ولم يطعن في مبدأ الانصاف إلا قلة من الناس ، هذا إن حدث . وأقر الاستاذ سيلمر أن "ما ينطوي عليه توزيع تكاليف الانقاذ من جاذبية هو قطعاً" من أقوى الاسباب التي مكنت العوارية العامة من التمتع عبر الزمن بهذه "القوة الهائلة على البقاء" . ثم يمضي فيقول "إن ما تمت التضحية به من أجل الصالح المشترك في وقت الخطر ينبغي أن يدفع أيضاً على سبيل الإسهام المساهمة المشتركة . والعدالة والانصاف في هذه الفكرة تلفتان النظر

(٩٢) Douglas Owen ، أمين شركة Alliance Insurance Company ، في ورقة

قرئت في لويدز يوم ٩ أيار/مايو ١٨٩٤ .

(٩٣) المرجع المذكور ، التذييل ٥ ، "مستقبل العوارية

العامة" ، الفقرة ٩٠ - ٠٢ .

(٩٤) المرجع المذكور ، الصفحة ٧ .

على الفور . وقلما يتيسر في الواقع الطعن في العوارية العامة امتنادا إلى مبدأ ما . فتوزيع العوارية العامة يرضي الاحساس الفطري بالعدالة إلى درجة لا تدع مفسراً لأي فرد من الموافقة على أنه لا يمكن ابتداء نظام أكثر عدالة" (٩٥) . غير أنه لا يلزم من ذلك أن يقبل الناس جميعاً القول بأن تناول الأمد التاريخي هو بالضرورة ضمان للأمن في المستقبل . وقد لاحظ الاستاذ لوندس في هذا الصدد:

"أن المبادئ القديمة للعوارية العامة كانت في الذروة من العدل والانصاف بحيث أنها لم تتعرض لأي هجوم ولم تحتج لأي دفاع عنها ، ولو ظلت المسموحات في العوارية العامة قليلة ومحدودة مثلما هو الحال في القانون المدني الروماني (طرح البضاعة في البحر ، وقطع صاري السفينة وغير ذلك) ، لكان من غير المرجح أن يتبدى أي نفور إزاء نظام توزيع العوارية العامة . ولكانت قضايا العوارية العامة الآن في عهد السفن الحديثة أقل تواتراً (ربما أقل من ١٠ في المائة من عددها الحالي) ، وحتى لو اتجهت الرغبة إلى إزالة النظام ، لمسا كان ذلك مشكلاً يصعب تجاوزه ، لا لشيء سوى أن تطبيقه محدود . أما الذي أشار الاعتراضات خلال المائة والخمس وعشرين سنة الماضية فهو إطراد زيادة عدد الحالات التي ألحقت بالعوارية العامة المسموحات التي أجيّزت . ويمكن تشبيهه هذه العملية بتشديد حائط ، يشكل فيه كل صف من الاجر قاعدة الصف التالي . فكل حالة سماح جديدة في العوارية العامة يمكن أن تستخدم منطقياً وقانونياً كسابقة سليمة لاجازة مسموحات أخرى" (٩٦) .

١٠٤ - ويقر لوندس من ثم بأن نظام توزيع العوارية العامة ، الذي أنشأته الضرورة ، نظام قد بلغ الغاية من الانصاف والرشادة في الايام السالفة ، وأنه يصعب الطعن فيه على أي أسس نظرية . وهو يتفق مع سيلمر في القول بأن أيّاً من الهجمات التي وجهت إلى نظام العوارية العامة لم يسع للطعن في مبدأ الانصاف . ولكنه مضى يقول:

"إن جوهر الحجة لدى الداعين إلى إلغاء النظام يلمس فيما يقال من أن ما كان في الماضي ضرورة تجارية حيوية لم يعد كذلك الآن ، وإنما أصبح بالاحرى شيئاً غريباً في هذا الزمن وباهظ التكلفة وغير ضروري ، وقد يستغرق أحياناً عدة سنوات في التصنيف والتسوية ، في حين لم يكن الامر ليتطلب سوى عدة أشهر لحل المسائل لو تركت جميع التضحيات والنفقات كما هي في دائرة وقوعها ، ونقل المتضررون منها المخاطر إلى من هو أقدر على تحملها أي سوق التأمين البحري الذي يستطيع أن يفي بالغرض وأكثر" (٩٧) .

(٩٥) المرجع المذكور ، الصفحة ١٢١ .

(٩٦) المرجع المذكور ، الفقرة ٩٠ - ٠٥ .

(٩٧) نفس المرجع ، الفقرة ٩٠ - ٠٤ .

١٠٥ - ويجوز القول بالتالي في معرض تأكيد الإبقاء على نظام العوارية العامة أن ما من أحد يظن في عدالة النظام الأساسية ، وإنما يريد الطعن على مدى الاعتبار الذي يولى في هذا الصدد لوزن التاريخ . والمسؤال المطروح هو ما إذا كانت عدالة النظام الأساسية هذه تبرر في حد ذاتها مواصلة استخدامه . وبعبارة أخرى ، هل أن فوائده النظام تعادل الوقت والمصاريف التي يستتبعها تطبيق النظام؟

١٠٦ - ومن المواضيع التي بحثت في هذا الإطار ما إذا كان مبدأ العوارية العامة المنصف قد طبق على أية حالة أخرى . وأشير في هذا الصدد^(٩٨) إلى حالة الشاميين من المراتق ، التي قد يلزم فيها هدم جزء من الممتلكات والمباني الملامقة لإطفاء الحريق أو الحد من نطاقه . وقيل إنه يمكن للمرء أن يتوقع في هذه الظروف قيام ترتب يساهم بموجبه من أنقذت ممتلكاتهم في الخسائر التي يتكبدها من تهتمت ممتلكاتهم ، ولكن لا يوجد فيما يبدو من بين الكتاب من قام بتعيين نظام قانوني يمنح معمل هذا الحق في مساهمة . وأشار الاستاذ سيلمر إلى أن سبب انحصار العوارية العامة في القانسون البحري يرجع إلى وجود خطر عمومي بسبب هجن سفينة بمضائق لا يملكها مالك السفينة . وأضاف قائلاً: (٩٩)

"قلما توجد حالة أخرى يحدث فيها الخطر المشترك بهذا القدر من التواتر . فالخطر في النقل البري أو في النقل بواسطة السمكة الحديدية أقل بروزاً ، وعادة ما يحيط الخطر بالمضائق أو بوسائل النقل فقط . وتنبئ في النقل الجوي في العصر الحديث نفس الصورة التي يبديها النقل البحري تقريبا . غير أن القانون الجوي طوّر دون الاستعانة بنظام المساهمة" .

١٠٧ - على أنه يحدث في جميع تلك الحالات الأخرى ، حتى وإن قد تواتر حدوث خطر مشترك فيها ، أن تنشأ ظروف يكون من العمل والانصاف فيها أن توزع التبعيات والمماريف فيما بين مختلف أصحاب المصالح الممنية ، ومع ذلك فلم يقم فيها أي نظام للتوزيع ، من مثل العوارية العامة ، والوافع أن أصحاب المصالح التجارية لم يمارسوا أي ضغوط لإنشاء نظام من هذا القبيل .

باء - ضمان عدم الانحياز في العمل لدى الربان في حالة الخطر

١٠٨ - قيل في واحدة من أقوى المرافعات دفاعاً عن نظام العوارية العامة إن العمومية الكبرى القائمة في طريق إلغاء العوارية العامة هي "عدم استحسان التدخل ،

(٩٨) C H Johnson ، المرجع المذكور ، الصفحة ٢٠٥ .
(٩٩) المرجع المذكور ، الصفحة ١٢٦ .

لاسيما، تتعلق بالسياسة العامة ، في سلطة الربان التقديرية بماي طريقة كانت في وقت
الخطر." (١٠٠) وكان هذا العامل كذلك من أهم العوامل التي أدت بلجنة الاتحاد الدولي
للتأمين البحري في عام ١٩٤٨ إلى أن تخلص إلى أنه لا يمكن ولا ينبغي إلغاء العوارية
العامة . وفي هذا الصدد كتبت اللجنة تقول:

"أعد أسياد العوارية العامة في حماية ربان السفينة والبخارة من تهمة الفشل
وسوء التصرف . ومنع المبدأ الربان حرية الخيار لدى تحديد التدابير السلانم
اتخاذها لانقاذ السفينة والبضاعة . وما كان الربان ليتمتع بهذه الحرية فيما
لو ناء تحت وطأة العلم بإمكان اتهامه بجرم من جانب ذلك الطرف أو تلك
الاطراف التي اضر بها الهلاك الناهق عن التصحية دون غيرها .

ولا تقل أهمية هذا الاعتبار الحائني الآن عن أهميته فيما مضى . فاعمال
التصحية تجر في أذيالها أثاراً اقتصاديةً وثيمة في هذا العصر الحديث السني
تتغل فيه السفن ذات القيمة العالية جداً كميات كبيرة من البضائع ، تكون
أحياناً ذات قيمة كبيرة . وهنا تبدو مسؤولية ربان السفينة أقد ما تكون
وطأة ... ومن البديهي أن يقضي الشرط الأول لنجاح التصرف في حالة الخطر
ألا يتعطل عقل الربان بتبعه أية اعتبارات اقتصادية سوف تقدم حتماً فيها لـ
ألفي نظام العوارية العامة ، أو بما يعلمه أو يخشاه من احتمال استيلاء
مالك السفينة ، الذي يدفع له أجره ، ومن تصرفه ، أو احتمال تعرفه لانتقاص
من جانب مالكي البضاعة ، مما يعرفه لخطر مطالبته بالتعويض عما قد يزرع
مدوره عنه من طرح البضاعة في البحر عمداً أو دون ضرورة ، أو من طلب
لمساعدة خارجية لا لزوم لها أو غير ذلك من التهم" (١٠١) .

١٠٩ - وقد فحص سيلمر هذه الحجج بتفصيل واف (١٠٢) . وأكد أنها ترتكز إلى عدد من
الافتراضات المربية . وتساءل أولاً عما إذا كان من الصحيح أن معظم الربانية على علم
بقواعد العوارية العامة . ثم ناقش الافتراض الذي يقول بأن تخصيص التصحية في إطار
القواعد الحالية يقضي إلى عدم إعاقة أية أهمية ، من وجهة النظر الاقتصادية ، للشه
محل التصحية . ثم تساءل عما إذا كان هناك في الواقع في معظم حالات العوارية العامة
خيار حقيقي بين عدة طرق بديلة للتصدي لحالة الخطر ؛ وأعرب في النهاية عن شكه
الكبير فيما إذا كان الربان ، حتى إذا كان يدرك حقا الآثار الاقتصادية المترتبة على
ما يتخذه من قرارات طبقاً لنظام توزيع العوارية العامة ، يتخذ فعلاً قراراته ناطقاً
فيها إلى تلك الاعتبارات الاقتصادية .

(١٠٠) G R Rudolf ، المرجع المذكور ، الفقرة ١٠٦ ، الصفحة ٤٨٥ .

(١٠١) المرجع المذكور ، الصفحة ٤ .

(١٠٢) المرجع المذكور ، الصفحات ٢١٠ - ٢٢٥ .

١١٠ - وأكد رئيس إحدى الرابطة الوطنية لخبراء تسوية المواريات^(١٠٣) أن ممن يطمنون هنا في قيمة نظام الموارية العامة قد حجزوا بحكم الضرورة عن تقديم أي دليل عملي تاييداً لادعاءاتهم . وقال:

"قد يمح القول ، معلما اثار بعضهم ، بأن المسؤولين عن أمور السفن كانوا ، فيما لو لم يكن هناك نظام للمساهمة في الموارية العامة ، سيواصلون الاستثمار في حالات الغطر كما كانوا يتمنون فيها متى ، دون مراعاة لتغارب مصالح اصحاب الممتلكات المنحولة بعهدتهم . ولكن هذا الامر لا يمكن إثباته بالرجوع إلى تجربة سابقة ، بما أن تقليد الموارية العامة ظل على الدوام مستحداً داعماً لحريرتهم في اختيار مجرى العمل . واعتقد أنه يمكن القول ، على الاقل ، أنه لو اتخذ مثلاً قرار بطرح كمية كبيرة من بضاعة ضخمة في البحر من سفينة جانحة بدلاً عن جررها بعيداً عن الشعاب لكان من المرجح أن يطمن فيه اصحاب البضاعة ، فيما لو حملوا الهلاك كله الناجم عن طرح البضاعة في البحر ، ولم يحملوا بجزء من تكلفة التداير البديلة"^(١٠٤) .

١١١ - ويقر الاستاذ سيلمر بأنه يتعدر اثبات هذا الامر ، بطريقة أو بأخرى ، استناداً إلى قواعد الاحيات . غير أنه يرى سائلاً هنا الركون إلى الكيامة في الحكم على الامور . فهو يرى من المرجح أن تتوقف لضباط السفينة ، من واقع تدريبيهم ، معروفة عامة بالمبادئ الرئيسية للموارية العامة ، ربما دون تفصيل . غير أنه يمضي فيقول:

"ينبغي في هذا الصدد مراعاة أن ضباط السفينة قلما يدخلون مباشرة في امر له صلة بتطبيق قواعد الموارية العامة . فمهمتهم هي ايمال السفينة سليمة إلى الميناء . أما تسوية الموارية العامة ذاتها فسوف تحدث بعد ذلك بوقت طويل ، عندما يدفع مالك السفينة جميع الغواتير . وقلما يتعرف ضباط السفينة في العمل لتطبيق المعرفة النظرية التي نالوها تعليماً . ولا يرجع بالتالسي أن تطبق معرفتهم إلى حد كبير"^(١٠٥) .

(١٠٣) John Crump في كلمة ألقاها في عام ١٩٦٩ أمام الرابطة البريطانية لخبراء تسوية المواريات عن "The Simplification of General Average" ، في

From the Chair - Addresses by Chairmen of the Association of Average Adjusters, 1873-1976, The Association of Average Adjusters and Lloyd's of London Press Limited, London, 1978, p 83.

(١٠٤) المرجع نفسه ، الصفحة ٨٤ .

(١٠٥) سيلمر ، المرجع المذكور ، الصفحة ٢١٢ .

١١٢ - وأثار من ناحية أخرى إلى أن ملاك السفن والمؤمنين يتطلون عادة في الظروف العادية بربان السفينة عقب وقوع أي حادث ، وكثيراً ما يوفد الخبراء في مرحلة مبكرة إلى مكان الحادث . ويسلم بالتالي بما لجهات اتخاذ القرارات في تلك الحالات من معرفة مفصلة بنظام العوارية العامة . ويحتمل أن تكون مختلف المصالح ممثلة بحيث لا يكون الربان هو الذي يتخذ القرارات ، وإنما خبراء المصالح المعنية .

١١٣ - وفيما يتصل بمسألة ما إذا كان التحميم في العوارية العامة يفني حقيقة إلى عدم إعادة أية أهمية من وجهة النظر الاقتصادية ، للشئ، محل التفتحية يمر سيلمر على نفس القول بأن نظام توزيع العوارية العامة الحالي يفني إلى عدم الاهتمام بمحل وقوع الهلاك بادئ ذي بدء . ثم يؤكد على أفضلية وضع مالك السفينة على الدوام تقريبا ، في حالة العوارية العامة ، عند التفتحية بالبيخاعة إذا قورن بوضعه عند التفتحية بالسفينة . وفي ذلك يقول:

"بغض النظر عن التحميم ، يهيب التلف الحادث للسفينة في العوارية العامة مالكة السفينة . ويعود السبب في ذلك إلى أن لا قواعد يورك - أنتويرب ولا أي قانون وطني ممن قوانين العوارية العامة يمنح مالك السفينة تعويضا كاملا عن الخسارة الاقتصادية التي يتكبها دائما من جراء تلف سفينته"^(١٠٦) .

١١٤ - ويؤكد سيلمر أن مالك السفينة لن يعوّض بالكامل أبدا عن الوقت الذي أضعاه في إصلاح السفينة ، إلا عندما تتردى ظروف السوق ، لعدم إمكان وفاء مصاريف التثقييل المسترجعة في إطار العوارية العامة بالخسارة الناشئة عن التأخير . هذا وقلما يؤخر التلف الحادث للبيخاعة أثناء عملية الانقاذ في مالك السفينة على أي وجه . ويخلص سيلمر من ثم إلى أنه حتى في إطار نظام التوزيع في العوارية العامة وما يسمي بالمساواة في التفتحية ، ستوجد دوافع قوية لترك البيخاعة تتلف ، متى كان الخيار باليد ، وكانت الدوافع الاقتصادية ذات تأثير فيما يتخذ من قرارات . غير أن سيلمر ينكر أن يكون هناك في كثير من الحالات خيار فعلي بين التدابير الواجب اتخاذها^(١٠٧) . ويسلم بأرجحية إمكان ممارسة الخيار في حالات جنوح السفينة أو ارتباطها قاع البحر ، ولكن حتى في هذه الحالات ، إذا استدعت جهات انقاذ مستقلة على أساس مبدأ "لا اتعاب بلا نتيجة" ، كما هو الحال في أغلب الأحيان ، قلما يكون خيار تدابير الانقاذ اللازم اتخاذها بين ربان السفينة ، بل بين ربان الانقاذ التابع لجهة الانقاذ . ويؤكد سيلمر أنه نادراً ما تتاح الفرصة في حالات أخرى مثل

(١٠٦) المرجع نفسه ، الصفحة ٢١٣ .

(١٠٧) المرجع نفسه ، الصفحة ٢١٤ .

المراتق أو الامطدام ، فيما يشير إليه بأنه "تسرب تلقائي" ، أو عطف ميكانيكي ، أو مشاكل متصلة ببضاعة مشحونة على سطح السفينة (عندما لا يتوافق ميماء احتماء واطح) ، لإجراء خيار حقيقي بين التفتحية بالسفينة والتفتحية بالبخاعة .

١١٥ - وينبغي سيلمز الكلام في هذه المسألة قائلاً إنه في حالات الخطر التي يلزم التصرف فيها بسرعة ، يرجح أن تتغلب الفرائز القطرية لدى الربان فيتجه إلى إنقاذ الأرواح أولاً ثم القيام بما يقتضيه منه "الحذق البحري" بأوسع معانيه ، وتقديم ذلك على أي اعتبارات أخرى ، ولا سيما الاعتبارات الاقتصادية ، حتى وإن لم يوجد نظام قائم لتوزيع العوارية العامة (١٠٨) .

١١٦ - ويؤيد لوندس فيما يبدو هذه الاستنتاجات ، فيقول في معرض مناقشة حجة "السياسة العامة" والنظرية التي تستشف من الحجة القائلة بأن نظام العوارية العامة يقوم بوظيفة الحارس أو "الملاك الحارس" لحماية أصحاب المصلحة في البضائع: "إذا ارتطمت السفينة بقاع البحر وهي تمخر عيابه ، وإذا كان قاع البحر ليناً ، فسوف يكون رد الفعل الطبيعي تقريبا هو دفع المحرك لرد السفينة إلى الوراء تماما وتوجيهه إلى أنحاء مختلفة في محاولة لإعادة تعويم السفينة . وحتى إذا كان قاع البحر مخربا ، فإنه بعد فحس الخزانات المزدوجة في قاع السفينة وعنابرها للثابت من عدم تسرب المياه إليها ، يستمر استخدام المحرك في جهود أولية لإعادة تعويم السفينة كمسألة روتينية في الفن البحري ، ويبدو من ثم أن مالك السفينة هو الذي يتحمل أولى تكاليف إعادة تعويم السفينة . وإذا تسربت إلى السفينة كمية من الماء أكثر مما يمكن أن تستوعبه مضخات السفينة ، فيفضل هنا أن تترك السفينة حيث هي حتى تصل المساءمدة الانقاذية ويصل غواص يتولى أمر التسرب . وقلما يتحقق شيء ، أيا كانت الظروف ، بالاستعجال في طرح البضاعة في البحر ، إذ طالما لم تلق مسراي طفيلة أو معدات أرضية قرب مؤخرة السفينة ، فمن المرجح أن يزيد انجراف السفينة نحو الشاطئ لا أكثر كلما خف وزنها . بل ويمكن أن يفمرها المساء المتسرب فتغرق في المياه العميقة" (١٠٩) .

١١٧ - وبعد أن رجح لوندس احتمال عدم تزايد حالات طرح البضاعة المحملة على سطح السفينة في البحر عقب تنقيح قواعد يورك - أنتويرب في عام ١٩٢٤ ، مضى يقول:

(١٠٨) المرجع نفسه ، الصفحة ٢٢٢ .

(١٠٩) Lowndes and Rudolf ، المرجع المذكور ، الفقرة ٩٠ - ٠٨ .

"وإجمالاً ، ثمة شكوك جادة فيما إذا كان أي من السيادة العامة أو نظرية الهلاك الحارس ينطوي على عنصر قوة ، أما إذا حدثت تفجيات لا موجب لها بالبحارة (نتيجة لإلغاء نظام العوارية العامة) ، فالذي لا شك فيه أنه سوف يكفي في هذه الحالة اتاحة نشر عدد قليل من القنبايا المرفوعة على الجنسية لتحويل مثل هذا العمل . ويجدر كذلك ملاحظة أن التفجوية بالبحارة لا تستخدم أي فرق أو تجلب أية فائدة في أنواع عديدة من الحوادث البحرية"^(١١٠) .

١١٨ - ومن هنا يثور الشك ، لأسباب عديدة ، في المنطلق الرئيسي الذي استندت إليه لجنة الاتحاد الدولي للتأمين البحري في عام ١٩٤٨ ومناصري نظام العوارية العامة على حد سواء لمعارضة إلغاء النظام .

جيم - الوقت والمصاريف

١١٩ - يتضح مما سبق أن الانتقادات العديدة الموجهة للعوارية العامة ، تركز على الشكوى من أن عملية العوارية العامة تنطوي على تأخير مفرط ومصاريف لا لزوم لها . أما الذين يحذرون مواملة العمل بالنظام فيقولون إن التأخير والمصاريف المتكبدة في سياق العملية سيحددان بنفس القدر تقريبا في معظم الحوادث التي تشع العوارية العامة ، سواء التي نظام العوارية العامة أم لا . وفي هذا تقول لجنة الاتحاد الدولي للتأمين البحري في عام ١٩٤٨ على سبيل المثال:

"... ينصب النقد الموجه لنظام العوارية العامة إلى حد كبير على صعوبات لا مناص منها . ولو حل أي بديل مقترح لنظام العوارية العامة مكانه ، فسوف يلزم في كثير من الأحيان ، ومع معظم أنواع العواريات المشتركة التي تعتبر عامة مثل الجنوح ، أو التطف الناتج عن الاصطدام أو الحريق ، أو دخول ميناء الاحتواء ، اتخاذ نفس التدابير التي ينتقدها بعق مناصري إلغاء نظام العوارية العامة انتقادا حادا . وسوف تكون الاجراءات عموما هي نفس الاجراءات التي تتقنها القوانين الوطنية المختلفة المستمدة من السيادة العامة . ولا تاحة الانقاذ ، وتخصيص ما يتصل به من تكاليف ومصاريف تخصيصا صحيحا ، فسوف يتعين تحديد قيمة السفينة والبضاعة ، ويتعين كذلك الحصول على ضمانات وإيداعات المساهمة في العوارية العامة قبل تسليم البضاعة . ولن تكون العمليات المادية التي تجرى لتسهيل السفينة أو لنقل البضاعة ، ولا طبيعة الحوادث أو التلغيات الملحقة بالسفن والبضائع ، عرفة لأي تغييرات

(١١٠) المرجع نفسه ، الفقرة ٩٠ - ٩ .

أساسية وسوف تكون التدابير المتخذة لتجنب تحديد قيمتي السفينة والبضاعة أو التقليل منهما أو التيقن منهما بعد إلغاء نظام الموالية العامة" (١١١)

١٢٠ - ويقر سيلمر بوجود قدر من الحقيقة في ادعاء الاتحاد الدولي للتأمين البحري . إذ سوف يتعين الاستثمار في الاستعانة بالخبراء للقيام ببعق من الاعمال التي تجرى في البضاعة العامة إذا ما طبقت قواعد تسوية أخرى . وهو يقر كذلك باحتمال اللجوء ، إلى حد محدود جدا ، إلى آلية مماثلة نوعا ما لترتيب الموالية العامة من أجل ضمان رجوع مالك السفينة على مالك البضاعة عندما يتكبد مالك السفينة مصاريف تستفيد منها البضاعة بصورة خالصة . ويفترض بالاضافة إلى ذلك ، أن تظطلع جهات أخرى ببعق الاعمال التي يقوم بها الآن خبير تسوية الموالية العامة إذا نبذ نظام توزيع الموارد العامة العامة الحالي . وبمضي سيلمر فيقول:

"يوجد ما يبعث على الاعتقاد مع ذلك ان هذه المصاريف ستكون قليلة بالمقارنة مع المصاريف المتفاداة . وصحيح ، مثلها اكدت لجنة الاتحاد الدولي للتأمين البحري ، ان تسوية العواريات المعقدة تنطوي وستظل دائما تنطوي على تكاليف كبيرة . غير أنه لن يقابل في التسويات سوى جزء من هذه التكاليف ، والسكنى ناقصه هنا هو تكاليف التسوية هذه الواضحة الاخيرة دون غيرها . ويبارس خبيراه التسوية رقابة صارمة نسبيا على مسموحات المصاريف . وعندما يخضع مبلغ ما فعلا للتوزيع ، فالأغلب أن يكون ذلك المبلغ تعويضا عن عمل ما زائد عن الحاجة في البديل المقترح" (١١٢)

١٢١ - يضاف إلى ذلك أنه على الرغم من انه سوف يلزم تخصيص الاموال التي استوجبها الانقاذ بين السفينة والبضاعة ، يؤكد سيلمر ان توزيع أموال الانقاذ سوف ينسب على نسبة مئوية من التكاليف اذنى بكثير مما سيكون عليه الحال عند التخصيص في اطوار العوارية العامة . ويؤكد سيلمر ان مجموع مبلغ التوزيع معلوم في أية حالة انقضاء ، ويمكن أن تستند قيم المساهمة إلى القيم المستخدمة في تحديد مكافأة الانقاذ . ومن هنا كان العمل اللازم لاجراء التسوية أقل بكثير منه في حالة تخصيص الخسارة في العوارية العامة .

١٢٢ - وثمة تركيز كذلك على العمل الاضافي الذي يبذله الشاحنون والمرسل اليهم ومكتتبو التأمين في تخصيص التفضيحات والمصاريف في العوارية العامة . وقيل:

(١١١) المرجع المذكور ، الصفحة ١٤ .

(١١٢) المرجع المذكور ، الصفحة ١١١ .

"تنطوي المماريف التي سوف تتناق في الاجل الطويل إلى ما ينوء به عاتق المؤمن لديه من ثقل سابق على مصاريف معايينة البعاطج المتالفة ، وتحميس المبالغ الداخلة في العوارية العامة ، وتحميل الايداعات أو ترتيب الممانسات ، والتوصل إلى تحديد قيمتها البعاطة والسفينة في حالتها السلامة والتلف السليمتين ، واخيراً مصاريف مهمة التسوية الفخخة التي تنطوي على قدر هائل من العمل الدقيق . يضاف إلى ذلك ما يمانيه مالك السفينة والشاحنون والمرسل اليهم من مشقة وازعاج كبيرين عند دفع وتحميل المساهمات في العوارية العامة وغير ذلك من الامور دونها تعويض ... فاعداد التسوية وحدها ، وما ينطوي عليه ذلك من فحش وتحليل دقيقين لحسابات التملح ، وتقارير المماريف ، والممرورفات ، وقيمة مساهمة كل من السفينة والبعاطة واللؤلون ، أمر قد يطول عدة سنوات ، بل ويستتبع في الحالات البسيطة تاخير الاشهر عديدة"^(١١٣) .

١٢٣ - وليس من الغريب فيما يؤكد سيلمر ان تنعقي خمس إلى عشر سنوات ما بين وقوع العوارية وظهور التسوية . وقد ذكر رئيس الرابطة البريطانية لخبراء تسوية العواريات في أيار/مايو ١٩٥٥ ، عقب التحقيق في مطالبات انصبت على جسم سفينة متوسطة الحجم "ان فترة العوارية من تاريخ وقوع الحادث حتى اعداد المطالبة استغرقت أربع سنوات ونصف السنة . ومثلت الشهور المشورون الاولى من هذه الفترة وقتاً ضائعاً بالنسبة للموارية بسبب تاجيل التملح ، ومضى أحد عشر شهراً بعد ذلك في انتظار صدور تقرير خبراء المعايينة ، أعقبتها فترة ١٠ أشهر أخرى قبل أن يقدم إلى خبراء التسوية الوثيقة أول مستند يتصل بالمطالبة . أما بقية الوقت وهو ١٣ شهراً فقد قضاه خبراء التسوية في جمع سائر المستندات والمعلومات اللازمة الاخرى ، وانجكان التسوية"^(١١٤) . وبعد ذلك بوقت قصير ، كشفت دراسة استقصائية ماثلة عن ان الوقت الذي يستهلكه خبراء التسوية انخفق إلى سبعة أشهر . ويقر بأنه إذا كان الحديث ينمب على إذا تحدثنا عن الفترة الزمنية العادية الفاملة بين الحادث ووقت تسوية الخسارة

نهاية بالنسبة إلى جميع أصحاب المصالح المعنية فإن التأخير الناتج عن توزيع العوارية العامة لا يتسم عند ذاك بأهمية كبيرة . ذلك ان تسوية المطالبات المتعلقة بأجسام السفن تتأخر كثيراً في معظم الحالات من جراء ذلك النوع من المسائل المشار إليها في تقرير رئيس الرابطة البريطانية لخبراء تسوية العواريات المذكور . غير ان سيلمر يؤكد بشدة أنه في حالة انعدام نظام العوارية العامة ، فلن ينال الكثير ممن

(١١٣) C H Johnson ، المرجع المذكور ، الصفحة ٣١٠ .

(١١٤) رابطة خبراء تسوية العواريات ، تقرير الجلسة العامة ، ١٣

أيار/مايو ١٩٥٥ ، الصفحتان ٦ و ٧ .

أصحاب المصالح سوى تأخير طفيف على وجه العموم . ولن يتعين على جميع أصحاب المصالح المكوث طويلاً في انتظار التسوية النهائية .
"فحينما تحقيق بالمؤمن له خسارة يمكن استردادها ، فإن التسوية تنحصر فيما بينه وبين المؤمن لديه . وإذا طالت التسوية لأي سبب من الاسباب ، فقد يتضرر من ذلك الطرفان دون أن يمتد الضرر إلى غيرهما . اما العوارية العامة ، فيتشابك فيها عدد من التسويات التأمينية . ولا يمكن للمؤمن لديهم على جسم السفينة والنولون والبضاعة تحديد قدر مسؤوليتهم نهائياً إلا عندما تحدد قيمة المساهمات في العوارية العامة . وقد ينطوي ذلك على مضايقة حتى وان سويت العوارية العامة دون تأخير كبير . غير انه اذا شار نزاع حول فاتورة اصلاح التلف الذي أصاب السفينة في اطار العوارية العامة ، فسوف يمتنع على المؤمن لديه سواء على النولون أو البضاعة اقفال حساباته إلى حين تسوية هذا النزاع المتعلقة بجسم السفينة نهائياً . ومن ثم يتسع التأخير مثلما تتسع الدوائر في الماء" (١١٥) .

١٢٤ - وقد أجرى سيلمر ، فيما يتعلق بمصاريف تسوية العوارية العامة مقارنة بين مختلف الدراسات التي اجريت في هذا الشأن . وكشفت دراسة مبكرة اجراها مؤمن لديه عن نسبة قدرها ١٢ في المائة في المتوسط من مجموع مطالبات العوارية العامة . (١١٦) وسجل مؤمن آخر بعد ذلك ، في عام ١٩١٤ ، نسبة تبلغ ١٨,٦ في المائة . (١١٧) وفي نفس الوقت تقريبا ، اخذ خبير تسوية في نيويورك ارقاما من ١٢ تسوية عشوائياً ، فوجد ان المعدل يبلغ ١٨ في المائة كذلك (١١٨) . واجرى مؤمن في عام ١٩٢٥ تحليلاً لخمسين حالة تسوية التقطت عشوائياً ، وقال إن متوسطها بلغ ١٢,٥ في المائة من مجموع مطالبات العوارية العامة . (١١٩) وتوصل سيلمر ذاته ، في تحليل للتسويات التي اجريت بالنسبة لسفن الاسطول النرويجي في عام ١٩٥٢ ، باستثناء تسوية واحدة تخرج تماما عن التسويات العادية ، إلى نسبة تتراوح بين ٥,٢ في المائة و ٨ في المائة ، وقال إن اكثر الارقام واقعية فيما يرى هي التي تدنو من النسبة العليا . وأشار إلى ان بعض ارقام

(١١٥) سيلمر ، المرجع المذكور ، الصفحة ١٧٠ .

(١١٦) W H Jarrett — من Commercial Union Assurance Company, Adelaide ،

في ورقة قرئت أمام معهد فكتوريا للتأمين ، في عام ١٨٩٠ .

(١١٧) W R Ray من Insurance Society of Canton, Adelaide ، في ورقة قرئت

أمام معهد فكتوريا للتأمين ، يوم ١٦ أيلول/سبتمبر ١٩١٤ .

(١١٨) H K Fowler في كلمة ألقاها بصفته رئيس الرابطة الأمريكية لخبراء

تسوية العواريات العامة ، تشرين الاول/اكتوبر ١٩١٤ .

(١١٩) C H Johnson ، المرجع المذكور ، الصفحة ٣١٢ .

العوارية العالية التي تم التوصل اليها فيما مضى قد لا تشمل للواقع . غير انه ذكر ان العمل الذي يؤديه خبير التسوية هو الذي يرد اسماً في التسوية كبند مصاريف يمكن قياسه بالاستفتاء الاحصائي . أما عمل الجهات الاخرى المشاركة في العمل فلم يقم بالكامل ، وعلى فخامته . وقال:

"قد لا يطالب مالك السفينة او مالك البضاعة او مكتبي التامين الذي يطلّغ بطريقة او بآخري بعمل مكتبي يتمل بالتسوية ، بنظير لما يتكبده من نفقات عامة زائدة" (١٢٠) .

١٢٥ - ولذا كان من المتمعين مراعاة تلك "التكاليف الخفية" ، التي قد لا تصرف كلها باقي حال فيما يرى سيلمر اذا الذي توزيع العوارية العامة .

دال - العلاقة بين الاطراف المعنية

١٢٦ - يقال ان نظام العوارية العامة نشأ وتطور في وقت كان العرف يقضي فيه بأن يسافر التجار مع بضائعهم ، فيقترنون ويبيعون ويقايضون ، طوال مسيرة الرحلة:

"كانت تسوية العوارية العامة مسألة بسيطة نسبيا بالنسبة إلى ملاك

السفن من الاقريقيين القدامى الذين كانوا اول من ادخل هذا النظام في تجارة البحر الابيض المتوسط . وكانت سفنهم الصغيرة تنقل عددا قليلا من الشحنات قد لا يزيد عن عدد اصابع اليد الواحدة في كل رحلة ، وكانت العادة تقضي في تلك الايام بأن يسافر التجار مع بضائعهم . ومن المتصور لذلك أن تسوى خسارة العوارية العامة بالنسبة لمالك السفينة او احد التجار في قمرة الربان فهي نهاية الرحلة . واذا تكبد مالك السفينة (الذي قد يكون ربانها أيفناً) ، خسارة لزم كل واحد من التجار أن يعطيه هيثا مناسباً مما يشحنه ، أمسا اذا كان احد التجار هو الذي تكبد الخسارة (ربما بطرح بضاعته في البحر) ، يعامله لزم التجار الاخرون أن يعاملوه معاملة مماثلة ، وربما قام الربان ، بالنيابة عن السفينة ، بدفع بعض النقد (١٢١) .

١٢٧ - كانت أي رحلة تجرى في تلك الايام عبارة عن مفامرة مدفوعة بالمخاطر حقا . "وادت المساواة في الخسارة وظيفية ضرورية ومفيدة للغاية ، اد ربها استثمر التجار الجزء الاكبر من ثروتهم في مفامرة واحدة ، ولم تكن توجد تسهيلات تامينية اخرى يمكنهم بفضها حماية انفسهم من الخسارة . وكان نظام العوارية العامة ، الذي

(١٢٠) المرجع المذكور ، الصفحتان ١٥٨ و ١٥٩ .

(١٢١) L J Buglass ، المرجع المذكور ، الصفحة ٢ .

انشأته الضرورة ، منمفا ومعقولا للغاية بالنسبة إلى تلك العمور الفاسرة ."(١٢٢)

ولكن:

"أصبحت الحالة اليوم أهد تعقدا بكثير . إذ تحمل سفينة البضائع العامة أو سفينة الحاويات عادة بضعة مئات من الشحنات - تفوق أحيانا الف شحنة - كلها مملوكة لمأجرين مختلفين ، لا يسافر أي منهم طبعاً مع بضاعته . ويبلغ مجموع الأموال المستثمرة في الرحلة ملايين الدولارات ، ومن البديهي ألا تعرف عند تسليم البضاعة في نقطة الوصول المبالغ الدقيقة الواجب المساهمة بها فهي أي عوارية عامة . وللتأكد من قيمة ما سوف يطلب إلى كل طرف في الرحلة دفعه ، يستخدم مالك السفينة أحد خبراء تسوية العواريات - وهو خبير ضليع في قانون العوارية العامة - تتحمل مهمته في القيام بتسوية العوارية العامة"(١٢٣) .

١٢٨ - وصف أحد التجار في رسالة إلى محرر قائمة لويديز في عام ١٩٦٦ تباين ذلك مع ما يجري اليوم ، فكتب يقول "إن العلاقة القائمة بين مالك السفينة ومالك البضاعة لم تعد علاقة بين شريكين في مغامرة محفوفة بالمخاطر ، بل مجرد علاقة بين مقدم للخدمة روتينية ومستخدم لها"(١٢٤) . وهو يرى بمفقه تاجراً أن أي تنقيح يتلافى عمل المستندات في العوارية العامة أمر جدير بالترحيب للغاية .

١٢٩ - ويرى سيلمر أن الخلافات التي تغيرها العوارية العامة ، ولا سيما في العلاقة بين مالك السفينة ومالك البضاعة ، هي مسألة ذات أهمية كبيرة لدى النظر في جدوى العوارية العامة . وقال "إن رجل الأعمال يتوقع عند وصول بضاعته ، ودفع النولون المتفق عليه أن توضع تحت تصرفه دون أي إجراءات أو مطالبات أخرى . وهذه هي الحال في جميع أشكال النقل الأخرى سواء أكانت برية أو جوية . أما إذا واجهت السفينة صعوبات ، فيجب على المرسل اليه توقع ضمان للمساهمة في العوارية العامة أو تقديم ما يفرض ذلك ، وتفرض عليه تسوية مع المؤمن لديه حتى إذا لم تعب بضاعته بتلف بالمرة وتعتقد تسوية العوارية العامة تعقيد عقد النقل ، وهي بالتاكيد تسيء إلى العلاقة الجيدة القائمة بين الطرفين . فالواقع أن مالك السفينة لا يحرص أبداً على ائراك زبائنه ومؤجري سفينته ومالكي البضاعة في المشقة والمصاريف التي تنطوي عليها عملية التحصيل . قد يكون التحصيل ذا أهمية بالغة بالنسبة إلى مالك السفينة

(١٢٢) Lowndes & Rudolf ، المرجع المذكور ، الفقرتان ٩٠-٣ و ٩٠-٤ .

(١٢٣) L. J. Buglass ، المرجع المذكور ، الصفحة ٢ .

(١٢٤) رسالة من P. H. Pinner من مؤسسة Gillespie Bros إلى محرر قائمه

لويديز ، ٣٠ آب/أغسطس ١٩٦٦ .

في ظروف خاصة ، عندما يخشى بخسا في القيمة المقدرة لجسم سفينته ، غير ان مالسك السفينة يفضل كقاعدة عامة ، في غير هذه الحالة ، الا يجرى اي تخصيص ، على أن تغطى بطبيعة الحال مصاريفه ويعوض عما تلف لديه" (١٢٥) .

(١٢٥) - المرجع المذكور ، الصفحة ١٧٢ .

العمل السابع

استعراض البدائل لنظام العوارية العامة

الف. .. المخططات البديلة

١٢٠ - يؤكد من يؤيدون الابقاء على نظام توزيع العوارية العامة أن كل بديل من البدائل التي اقترحت بين الحين والآخر ، يعترضه من العيوب ما يجعله غير مقبول ؛ وفيما يلي قائمة بخمسة من هذه المخططات التي اقترحت لإلغاء نظام توزيع العوارية العامة (١٢١)

١٢١ - يقوم المخطط الأول على أن يتحمل أصحاب الممالج في السفينة عبء جميع تفجيات ونفقات العوارية العامة وأن يدفعوا أيضا تعويضات عن كل الهلاك أو التلف اللاحق بالبيضات .

١٢٢ - وفي سياق نظم قواعد لاهاي وقواعد لاهاي - فيسبي الحاضرة (١٢٧) ، من اليمين أن مثل هذا المخطط غير مقبول البتة لدى أصحاب الممالج في السفن . ولعله يستحق المناقشة إن استحق ، في سياق قواعد هامبورغ فحسب (١٢٨) إذا أريد اعتماد هذه القواعد على نطاق واسع . ولا تمتنع قواعد هامبورغ من تطبيق نظام توزيع العوارية العامة بيد أنها تنص بموجب المادة ٢٤(٢) على أن أحكام الاتفاقية المحتملة بمسؤولية الناقل عن هلاك البيضات أو تلفها هي التي تحدد كذلك ما إذا كان يجوز للمرسل اليه رفض المساهمة في العوارية العامة ، كما تحدد أيضا بصورة عامة مسؤولية الناقل عن تعويض المرسل اليه فيما يتعلق بأي مساهمة يتم دفعها أو أي مصاريف انقاذ يتم أدائها . ولما كانت المادة ١٥(١) من قواعد هامبورغ تنص على أن الناقل مسؤول ، مما عدا في حالة الحريق ، عن تعويض أي هلاك للبيضات أو تلفها ما لم يثبت أنه "اقتصد هو أو مستخدموه أو وكلاؤه جميع ما كان من المعقول تطلب اتخاذه من تدابير لتجنب الحادث وتبعاته" ، فسيكون من النادر نسبيا حصول حالات يتمكن فيها الناقل من استرداد أي مساهمة في العوارية العامة من أصحاب المصلحة في البيضات .

(١٢١) Lowndes & Rudolf ، المرجع نفسه ، الفقرات ٩٠-١١ - ٩٠-٢٥ .

(١٢٧) الاتفاقية الدولية لتوحيد بعض القواعد القانونية المتعلقة بسدادات

الشحن ، ١٩٢٤ (قواعد لاهاي) وقواعد لاهاي ، بميفتها المعدلة ببروتوكول بروكسل لعام ١٩٦٨ (قواعد لاهاي-فيسبي) .

(١٢٨) اتفاقية الأمم المتحدة لنقل البيضات بحرا ، ١٩٧٨ (قواعد هامبورغ) .

١٣٣ - وعليه ، إذا اعتمدت قواعد هامبورغ على نطاق واسع ، فإنه لا يستبعد أن يتم التوصل الى حالة يصبح فيها من المقبول لدى أصحاب المصالح في السفن والبضائع على السواء ، تصاغ تسوية للعوارية العامة فيما عدا حالات الحريق . وبالمقابل قد يؤدي هذا الأمر الى قبول مخطط بديل يتماشى وأفكار المخطط ٤ الوارد لاحقا .

١٣٤ - ويتمثل المخطط الثاني في العودة الى نظرية "السلامة المشتركة" ؛ وسيؤدي هذا في الواقع الى الغاء جميع القواعد التي طمّم بها المفهوم الاولي للعوارية العامة في اطار مبدأ "الفائدة المشتركة" .

١٣٥ - ويرى لاوندرز أن هذا لن ينال قبولا عاما ، بل ولن يؤدي إلا الى الغاء عدد قليل جدا من حالات العوارية العامة والتي تحمل مالك السفينة الى حد كبير مخصصات العوارية العامة التي خفضت تخفيضا مهما^(١٣٩) . ويرى سيلمر الرأي ذاته مصنفا هذه الفكرة على أنها خيالية أكثر منها واقعية:

"قد يوافق المرء على مبدأ "الفائدة المشتركة" أو لا يوافق بيد أنه من الواضح على أي حال أن القواعد الناشئة عنه تفي بالحاجات الفعلية في اطار العوارية العامة . وبالغاء توزيع "الفائدة المشتركة" سينخفض حقا عدد تسويات العوارية العامة الى حد ما ، دون أن يلغي ذلك أي مشكل من المشاكل الأخرى ، بل على العكس من ذلك متنشأ مشاكل جديدة من مثل التمييز بين التوقف في ميناء اللجوء ، الذي حتمه "خطر فعلي" والتوقف الذي كان ضروريا فحسب "المتابعة السفر بسلامة"^(١٣٠) .

١٣٦ - ويقوم المخطط الثالث على أنه ينبغي أن تنحصر الخسائر في حين ينبغي الاستمرار في تخصيص النفقات ؛ وقد أيد هذا الحل ، عضو على الأقل من أعضاء الفريق العامل التابع للجنة البحرية الدولية لعام ١٩٨٣^(١٣١) ؛ كما أيده أوائل الداعين الى الالغاء الجزئي:

"... ينبغي أن يتحمل مالك السفينة أو شركة تأمينه الخسائر اللاحقة بالسفينة ، وعلى غرار ذلك تقع الخسائر اللاحقة بالبضائع على عاتق مالك البضاعة أو شركة التأمين . وباختصار ، لا يكون هناك أي مسؤولية على عاتق الاطراف في الرحلة البحرية للمساهمة في الخسائر اللاحقة بالمصالح الأخرى من أجل الصالح العام ، كأن تقع الخسائر على عاتق شركة التأمين المعنية أو أن

(١٣٩) Lowndes & Rudolf ، المرجع نفسه ، الفقرة ٩٠-١٣ .

(١٣٠) Selmer ، المرجع نفسه ، الصفحة ١٤٨ .

(١٣١) المرجع نفسه ، الفقرة ٤-٧ .

يحملها المالكون إذا لم تكن الملكية مؤمنا عليها . وتحمل المنفقات المتكبدة لتوفير السلامة المشتركة لخسارة لمخالفة الملكية ؛ بيد أنه لا يقترح إلغاء المساهمة في نفقات العوارية المامة لأن من المسلم به بمفصلة عامة أن مالك السفينة يتكبد هذه النفقات على نحو يكاد يكون ثابتا ؛ ومن هنا فإن الغير يقع عليه أو على شركة تأمينه" (١٢٢)

١٢٧ - وعلاوة على ذلك رثي أنه إذا تم التوصل الى تسوية للمنفقات ، وتبقى تسويات أخرى يجب القيام بها ، فإنها لن تكون ضخمة جدا أو معقدة جدا ويمكن بالتالي التوصل اليها بسرعة أكبر ونفقة أقل . ولا يوافق سيملر أو لاندن على أن مثل هذا الحل سيقلل عدد التسويات الى أي حد كان ، لأن من المحتمل أن يحمل الانعاق في كل حالة تقريريا ؛ ومع ذلك يرى لوندز أن هذا يمكن أن يشكل خطوة أولى في اتجاه الانهاء الكامل . وتسوق هذه الحجة ما يلي:

"تقع على أصحاب المصالح في البضائع وشركة تأمينهم أي خصائر تسبب بها طرح البضاعة في البحر أو أي وسيلة استعملت لاطفاء حريق أو أي عملية تقريرية - قسرية - كما يفعلون في الوقت الحاضر - لكن عليهم أن يتخلوا عن حقوقهم فسي الرجوع فيما يتعلق بالعوارية العامة ، على مالكي السفينة وغيرهم من أصحاب المصالح في البضائع . ويتحمل مالكو السفن وشركات تأمينهم من جهتهم ، كلفة اصلاح الضرر اللاحق بالسفينة من جراء استخدام وسيلة لتعويضها أو لاطفاء حريق هب فيها وما الى ذلك ، مع التخلي كذلك عن حقوق الرجوع على أصحاب المصالح في البضائع . وتساعد مثل هذه الخطوة الى حد كبير في تبسيط الانواع الكميترية من التسويات المتعلقة بالحريق وجنوح السفينة وطرح البضائع في البحر ، إذ لن تعود هناك حاجة الى التمييز بين الضرر المارخ والضرر المتعمد ، سواء تعلق الأمر بالسفينة أو البضائع" (١٢٢)

١٢٨ - ويقوم المخطط الرابع على أنه ينبغي اباحة أن تنحصر جميع الخصائر وجميع المنفقات في دائرة وتوعها؛ وبعبارة أخرى أنه ينبغي إلغاء نظام توزيع العوارية العامة ككل ، إلغاء شاملا . وهذا هو السبيل الذي أيدته سيلمر وبعق أعضاء الفريريق المعامل التابع للجنة البحرية الدولية لعام ١٩٨٢ فيما يتعلق بالعوارية المامة ، والذي دعا اليه في الواقع مع بعق التحفظات المحررون الحاليون للوندن ذاتهم . ويرفق الاخيرون حجة التخوف من احتمال قيام ربان السفينة بطرح البضائع في البحر بدلا

(١٢٢) C. H. Johnson ، المرجع نفسه ، الصفحة ٢١٢ . انظر أيضا Douglas

Owen في بحث قدم في اللويدز بتاريخ ٩ أيار/مايو ١٨٩٤ .
(١٢٣) Lowndes & Rudolf ، المرجع نفسه ، الفقرة ٩٠-٢٢ .

من تكبد نفقة قد تقع على عاتق مالك السفينة باعتباره تظليلا ، بيد أنهم يسرون أن مجرد الغاء نظام توزيع العوارية العامة ككل قد ينطوي على عيب كبير . وضربوا مثلا على ذلك حالة سفينة تبلغ قيمتها المتبقية (بعد اصابتها بأضرار) ١ ٠٠٠ ٠٠٠) تحمّل بضائع بقيمة تساوي ٥ ٠٠٠ ٠٠٠ وتابعوا:

إذا وقع حادث جسيم ، فمن الواضح أنه يجدر انفاق ٢ ٠٠٠ ٠٠٠ أو أكثر لانقاذ الرحلة البحرية ككل ، بيد أن المبادئ القانونية القائمة تخول مالك السفينة التخلي عن الرحلة ونقض يده منها إذا كان مضطرا الى تحمل هذه النفقات ، فمن وجهة نظره المالية بالذات لا يمكن تبرير انفاق ما يزيد على مبلغ ١ ٠٠٠ ٠٠٠ .

ومن غير المتصور الاضرار الى ترك الملكية القيمة البالغة ٦ ٠٠٠ ٠٠٠ للاهتراء أو الهلاك ، بل يمكن بدون شك وضع ترتيبات للاستعانة بخدمات منقذين محترفين بموجب نموذج اللويدز المفتوح لاتفاق الانقاذ . ولكن اذا اضطر أولئك المنقذون الى التماس ضمان لمطالباتهم المرتبطة بعملية الانقاذ ومقاضاة كل صاحب ملكية انقذت على حدة ، فإن مشاكل مماثلة لتلك الناشئة عن نظام توزيع العوارية العامة (أو أسوأ منها) ستبرز من جديد" (١٣٤) .

١٣٩ - وعليه ، يقترح لاوندرز أنه إذا أريد الغام نظام توزيع العوارية العامة ، فإنه لا غنى عن ضمان عدم التحايل على هذا الالغاء بنظام توزيع بديل من مثل الانقاذ: ويكون مالك السفينة بذلك مسؤولا أيضا عن عملية الانقاذ المنطبقة على البضائع . ويقال "إنه لا يمكن تحقيق هذا الأمر كليا في اطار شروط التأمين الجارية على أجسام السفن ، ولا ضمن قيمة التأمين العادية لأي سفينة ، ولا غنى لمالك السفينة عن وثيقة تأمين اضافية خاصة لتغطية ما قد يعتبر في الممارسة الجارية من العوارية العامة المتملة بالبضائع" (١٣٥) .

١٤٠ - واقترح من ثم ، كتدبير أولي ، الغاء العوارية العامة والانقاذ اذا كان مجموع المبلغ المعني يقل عن مبلغ معين ، وقصر أي توزيع للعوارية العامة بالتالي على الحوادث الرئيسية .

١٤١ - وفي خطوة لاحقة ، يتوخى وضع ترتيب تأميني خاص بأن يقوم مالكو السفن انفسهم أو أن يدفعه أصحاب المصالح في البضائع بدفع قسط تأمين باعتباره رسما اضافيا على

(١٣٤) المرجع السابق ، الفقرتان ٩٠-١٥ و ٩٠-١٦ .

(١٣٥) المرجع السابق ، الفقرة ٩٠-١٦ .

أجرة الشحن . أما فيما يتعلق بالرقيم الممكن الذي لا يطبق دونه توزيع الموارد العامة أو الانقاذ ، فقد جرى التقدم بها يلي: "من المستحيل في ظل عدم وجود الاحصاءات الضرورية اقتراح ما يمكن أن تكون عليه قيمة هذا المبلغ ، لكن في حالة سفينة الشحن النموذجية العاملة على خطوط بحرية منتظمة ، من الممكن تصور أن يكون المبلغ في مئتي ٢٥٠ ٠٠٠ دولار/٥٠٠ ٠٠٠ دولار . وإذا كان الأمر كذلك فإن محل هذا المخطط سيتحاشى الحاجة الى توزيع العوارية العامة في عدد كبير من الحالات الجارية في الوقت الحاضر" (١٣٦) .

١٤٢ - ولا يساور سيلمر القلق الى حد بعيد من مسألة التخوف من أن يؤدي الالغاء الى ترك بضائع قيمة عرضة للاهتراء ، على الرغم من أنه يقر بما لقواعد "الفاكسدة المشتركة" من قيمة في المساعدة على اتمام الرحلة في أعقاب وقوع حادث ما ، لكن يرى أن الالتزامات القانونية لمالك السفن تجاه البضائع والنطاق المحدود للظروف التي يكون فيها لمالك السفينة مبررات قانونية للتخلي عن الرحلة ، تحقق ما يكفي من الطوارئ في هذه الحالات" (١٣٧) . وعلى العكس من لاوندز يدعو سيلمر الى الابقاء على المسؤوليات الخاصة لكل من أصحاب المصالح في السفن والبضائع فيما يتعلق بالانقاذ ، دون الغائها مع الغاء نظام توزيع العوارية العامة ، الذي يدعو اليه . ويرى سيلمر أن المزايا العملية للابقاء على المسؤوليات الحالية المتعلقة بالسفينة والبضائع عن الانقاذ تفوق ما له من عيوب . أما فيما يتعلق بالميوب فيقول:

"إلا أن الميوب أقل بكثير من عيوب نظام التخصيص الكامل الحالي (للعوارية العامة) ؛ وفي المقام الأول سيكون المبلغ دائما معلوما (وتتخضع أتعاب الانقاذ مع الفائدة والنفقات للتفاوض أو للاجراءات القانونية) . ويكفي ، كقاعدة ، لتحديد نسب المساهمات ؛ استخدام القيم التي شكلت الأساس الذي استند اليه القاضي أو المحكم في تحديد أتعاب الانقاذ ؛ وبهذه الطريقة يمكن أيضا تجنب الشذوذ الذي نراه اليوم بين السفينة والسفينة ، في تحديد أتعاب الانقاذ على أساس مجموعة واحدة من القيم واجراء التخصيص على أساس بعض القيم المختلفة تمام الاختلاف . ويمكن أيضا اجراء التخصيص على نحو سريع ، ويقل وفقا لذلك خطر التغيرات الطارئة في أسعار الصرف" (١٣٨) .

-
- (١٣٦) المرجع السابق ، الفقرة ٩٠-٢٤ .
(١٣٧) المرجع نفسه ، الصفحات ٢٣٩-٢٤١ .
(١٣٨) المرجع السابق ، الصفحة ٢٠٣ .

١٤٣ -- أما المخطط الخامس قيد النظر فيقول بأنه ينبغي أن يفيد سند الشحن أيضا كوثيقة تأمين على البضائع ، وستعوض بموجبه جميع الأضرار اللاحقة بالبضائع سواء تسبب بها حادثة أو تفجئة ، وأي مساهمة في العوارية العامة^(١٣٩) .

١٤٤ -- ويتحاشى هذا المخطط أيضا نظام توزيع العوارية العامة بهجمله ، بيد أن مفهوم سند الشحن المؤمن عليه ، على النحو المشار إليه ، يواجه اعتراضا عنيفا من قبل شركات تجارية كبيرة تمتلك خبرة جيدة في المطالبات بالتعويض ، وتفضل التعامل مباشرة مع شركات تأمين تختارها هي^(١٤٠) . وقد جرت مناقشة مخطط سند الشحن المؤمن عليه مرات كثيرة في السنوات الأخيرة ، ولكن لا يوجد تقريرا ما يدعو للشك في أن النتيجة التي خلصت إليها لجنة العوارية العامة التابعة للاتحاد الدولي للتأمين البحري في عام ١٩٤٨ كانت سليمة ، وهي أن الفكرة "مبنية على استنتاج لا يأخذ في الاعتبار عددا من الظروف الواقعية كما لا يراعي الدروس المستفادة من التجربة العملية المتعلقة بسوق الشحن والتأمين البحري والنقل البحري والتجارة والتأمين ، مما يدل على أن هذا المخطط غير عملي"^(١٤١) .

باء - المصالح غير المؤمن عليها

١٤٥ -- يرى مؤيدو إلغاء نظام توزيع العوارية العامة أن استخدام ترتيبات تأمينية جديدة مناسبة سيكون أكثر فعالية وأقل كلفة إلى حد كبير في حل المشاكل التي يفترض تسويتها بموجب نظام العوارية العامة . وعليه ، كما جاء على لسان أحد أعضاء الفريق العامل التابع للجنة البحرية الدولية لعام ١٩٨٢: "إن طرائق استيفاء التزامات أموال العوارية العامة وتحميلها ، لا تعدو أن تكون في الوقت الراهن أكثر من طرق معقدة لإعادة توزيع المخاطر بين شركات التأمين . وعندما تكون جميع المصالح مؤمنا عليها تأمينيا كاملا ، كما هي العادة اليوم ، فإن طبيعة العوارية العامة وما يترتب عليها من آثار مالية ، لن تعود كما كانت عليه حين كانت التغطية التأمينية أقل أو لم تكن موجودة البتة"^(١٤٢) . وأيد الفريق العامل في الامتتاجات التي توصل اليها "إصلاح الترتيبات التأمينية لازالة عيوب النظام القائم" .

- (١٣٩) Lowndes & Rudolf ، المرجع نفسه ، الفقرة ٩٠-١٧ .
(١٤٠) المرجع السابق .
(١٤١) المرجع نفسه ، الصفحة ١٠ .
(١٤٢) المرجع نفسه ، الفقرة ٤-٤٠ .

١٤٦ - ومع ذلك رأيت اللجنة التابعة للإتحاد الدولي للتأمين البحري في عام ١٩٤٨ أن التأكيد بأن البضائع والسفن يؤمن عليها اليوم أكثر مما كان عليه الأمر عند وضع قواعد يورك - أنتويرب ، لا يعززها الواقع على النحو الكافي ، وإن ذلك أضعف الى حد كبير اللجنة الدائمة الى الانهاء . وعبرت اللجنة عن شكوكها في افتراض أن العنصر غير المؤمن عليه غير ذي شأن أو أنه اذا أُلغيت العوارية العامة ، سيوافق أصحاب المصالح الذين اختاروا عدم التأمين على بغاتهم إما على التأمين عليها أو على أن يتحملوا بأنفسهم الخسائر ذات الطبيعة المتعلقة بالعوارية العامة أو الإنعاد (١٤٣)

١٤٧ - وأثيرت نقطة مماثلة من قبل أحد المعلقين في قائمة اللويدز في عام ١٩٦٦ ، الذي أثار الى أن نسبة كبيرة من السفن والبضائع ، في رأيه ، لا يؤمن عليها أو يؤمن عليها بشروط تقييدية فحسب (١٤٤) . بيد أن هذا الرأي لم يجد تأييدا لدى الآخرين (١٤٥) . وقد كتب أحدهم:

"يستهل المناهضون للإلغاء آراءهم بمورة شبه ثابتة بالحجة التالية: إن المالك غير المؤمن على ممتلكات مُجني بها ، سواء كانت السفينة أو النولون أو البضائع ، سيظل من الحرمان من حقوقه في مساهمة الاطراف الاخرى فهي العوارية العامة . وتبدو هذه الحجة في ظاهرها سليمة ، بيد أن حالة مالك السفينة الذي لا يؤمن على ممتلكاته العائمة غير شائعة الى حد بعيد لا سيما وأن الترتيبات المصرفية في أيامنا الحاضرة جعلت من وثيقة أو شهادة التأمين البحري واحدة من الوثائق الأساسية في عملية التفاوض . ومن المعدل افتراض أن على مالك السفينة المستعد لتسهيل سفينته دون التأمين عليها أو أن التاجر المستعد لركوب المخاطر في البحار ، أن يكون مستعدا لقبول مخاطرة اضافية هي امكانية التفحيج بيفائعه لسلامة جميع الممننين ، وهو أمر لا يعتبر خطرا مهما جدا كما سبق وتبين ؛ زد على ذلك ، إن ما يعرض عن هذا العيب الى حد كبير هو أن صاحب المصلحة المعنية لن يكون ملزما بالاشتراك في تعويق خسائر العوارية العامة اللاحقة بالآخرين" (١٤٦) .

(١٤٣) المرجع نفسه ، الصفحة ٦ .

(١٤٤) D B B Johnson ، في رسالة إلى محرر قائمة اللويدز ، في ٦

جنيران/يونيه ١٩٦٦ .

(١٤٥) G R Rudolf ، المرجع نفسه ، الفقرة ١٠٢ ، الصفحة ٤٨٣ ، C H

Johnson ، المرجع نفسه .

(١٤٦) C H Johnson ، المرجع نفسه ، الصفحة ٣١٥ .

١٤٨ - ويعتمد سيلمر رأيا مماثلا الى حد ما ؛ وهو يقر بأن حالات عدم التأمين على القيمة تحدث الى حد كبير من جانب مالكي السفن أو البضائع على السواء . وأشار الى أن بعض مالكي السفن يفضلون تحمل جزء أكبر من المخاطر بدلا من الاقتطاعات التأمينية المعتادة ، إلا أنه يؤكد أنه من النادر جدا أن نجد مالك سفينة يقبل أن يتحمل بذاته كامل الخطر الذي قد يلحق بجسم السفينة . ويتابع قائلا:

"بالنسبة للمالك الفردي للسفينة ، تمثل الاعتبارات الاقتصادية البحث العامل الحاسم في اختياره نوع التغطية التأمينية على جسم السفينة . ولا شك أن إلغاء العوارية العامة سيؤثر على الخطر الكامن في الاقتطاعات التأمينية الكبيرة ؛ إذ يجب على مالك السفينة عندها أن يتحمل وحده تكاليف الإنقاذ التي لا تتعدى المبلغ المتفق عليه ، والتي كان يمكنه في السابق أن يحمل مالكي البضائع جزءا منها على الأقل . وهو ، بالمقابل ، يتحاشى المطالبات بالمساهمة من قبل مالكي البضائع . وقد يحمل هذا الأمر مالكي السفن الفرديين على إعادة النظر في تغطيتهم التأمينية ، إلا أن من سيبقى على تفضيله للاقتطاعات التأمينية الكبيرة ، فلن يتحمل أي ضرر من خلال اصلاح النظام" (١٤٧)

١٤٩ - وفيما يتعلق بالبضائع ، يفرق سيلمر بين مالكي البضائع الذين يقررون عن قصد عدم التأمين على بضائعهم ومن لا يفعلون ذلك لسبب أو لآخر فحسب . فبالنسبة لهؤلاء الاخيرين ، يقر سيلمر بأن العوارية العامة تشكل حماية حقيقية لهم إلا أنه يعلق قائلا إنه يجب أيضا على مالكي البضائع هؤلاء أن يساهموا ، وأن من غير المحتمل أن يحققوا فوائد صافية لأن الاستقصاء الاحصائي الذي قام به بين في معرض المقارنة ، أن مالكي السفن يستفيدون من نظام توزيع العوارية العامة أكثر مما يستفيد منه مالكو البضائع . أما فيما يتعلق بالفئة الاولى فيقول:

"بالنسبة لمالك البضائع الذي يمتنع قصدا عن التغطية التأمينية لبضائعه - سواء كان هذا الأمر عائدا الى تقديره للاحتمالات بعناية ، أو الى استعداده لتحمل مجازفات خطيرة - فإن الحالة تكون مماثلة تماما لحالة مالك السفينة الذي يعمل متحملا اقتطاعات تأمينية كبيرة . وليس من سبب يدعو الى الابقاء على العوارية العامة لمنفعة الإثنين" (١٤٨)

(١٤٧) المرجع نفسه ، الصفحة ١٩٢ .

(١٤٨) المرجع السابق ، الصفحة ١٩٢ .

جيم - الاعتبارات القانونية

١ - الشروط المدرجة في سندات الشحن

١٥٠ - تنظر بعض الجهات القضائية الى الحقوق في العوارية العامة بوصفها ناهضة عن القانون التجاري، بصورة مستقلة عن العقد . وعلى الرغم من ذلك ، تستند معظم مطالبات الاقتران في العوارية العامة اليوم ، الى العقد بمقتضى الشروط المدرجة في سندات الشحن وغير ذلك من عقود النقل التي تقتضى تسوية العوارية العامة بما يتفق وتواعد يورك - أنتويرب . وكان مؤيدو إلغاء نظام توزيع العوارية العامة قد أشاروا الى امكانية تنفيذ الإلغاء بإدراج شروط بسيطة تماما في سندات الشحن أو غير ذلك من عقود النقل ؛ فعلى سبيل المثال قدم أحد اعضاء الفريق العامل التابع للجنة البحرية الدولية لعام ١٩٨٢ ، انه يكفي ادراج شرط بالمصيغة التالية:

"لا يحق للاطراف في هذا العقد أن يطالبوا بالمساهمة أو أن يساهموا في العوارية العامة" (١٤٩) .

١٥١ - وكان لاوندن قد اقترح مشروع الشرط المحتمل التالي ، بغية إلغاء العوارية العامة إلغاء جزئيا:

"تسوى العوارية العامة بما يتفق وتواعد يورك - أنتويرب لعام ١٩٧٤ باستثناء ما يلي:

(١) يقع أي هلاك و/أو تلف لاحق بالسفينة والبضائع أو الممتلكات الاخرى ، التي تسبب بها عمل من أعمال الترحية في نطاق العوارية العامة ، على عاتق الطرف الذي لحق به الضرر دون الرجوع على المصالح المساهمة الاخرى ؛

(ب) يتحمل مالك السفينة أول ٠٠٠ دولار/جنيه استرليني ممن أي انقاع في نطاق العوارية العامة و/أو الإنقاذ على أن يخص الغائض فقط على هذا المبلغ بين المصالح المساهمة" (١٥٠) .

١٥٢ - وتساءل معارضو الإلغاء عما اذا كان حكم سند الشحن في عقد ما بين الشاحن ومالك السفينة يسري أيضا بين شاحن وآخر . وأشارت اللجنة التابعة للإتحاد الدولي للتأمين البحري لعام ١٩٤٨ الى أن الاتفاق الطوكي بين مالك السفينة والشاحن على

(١٤٩) المرجع نفسه ، الفقرة ٤-٤ .

(١٥٠) المرجع نفسه ، الفقرة ٩٠-٣٦ .

التخلي عن حقوق العوارية العامة ، لا يؤثر على الوضع القانوني مع الشاحنين الآخرين ، حيث لا وجود لعلاقة تعاقدية بين مختلف الشاحنين (١٥١) . وفي معرض تعليق أحد المؤسسين على انتقاد مماثل في عام ١٩٢٥ ، أشار الى وجود شروط استيعاب العوارية العامة (أو ما يكافئها) قائلا:

هناك حقيقة تتمثل بعض الشيء بهذه النقطة ، وهو أنه من المألوف في الوقت الحاضر أن تنص سندات الشحن على الخطوط النظامية على عدم إجراء تسوية ما لم تبلغ خسائر العوارية العامة مبلغا معيناً - على أساس أن الأمر لا يساوي نفقات التسوية . وهذا توضح مناسب لحصر الخسارة في دائرة وقوعها إذ يكون على مالك السفينة أو الشاحن أو على شركات تأمينها أن تعوض هذه الخسائر دون أي حق في الحصول على مستردات من سائر الأطراف . ويختلف هذا الأمر بعض الشيء عن الإلغاء التام للمساهمة في تضحيات العوارية العامة" (١٥٢) .

١٥٣ - وإذا كان هذا الشرط غير ملزم بين شاحن وآخر فلن يكون شرط تسوية العوارية العامة وفقا لقواعد يورك - أنتويرب ملزما أيضا بين شاحن وآخر . وقد ذكر بشأن هذه النقطة في كتاب لاونديز: "في الحالة التي يكون فيها شاحنان قد اتفقا ، كل على حدة ، مع مالك السفينة على وجوب تطبيق القواعد ، ويقوم شاحن بمطالبة الشاحن الآخر في المساهمة في العوارية العامة ، من المسلم به أن تطبيق القواعد باعتبار ذلك مسألة عقد ضمني بينهما" (١٥٣) .

١٥٤ - أما السابقة القانونية المذكورة دعما لذلك الاقتراح فهي قضية Castle Insurance v. Hong kong Shipping Co. (شركة كامل انشورانس ضد شركة هونغ كونغ شيبينغ) (١٥٤) . وعليه اقترح أن يكون الشرط الوارد في سند الشحن أو غيره من عقود النقل والذي جرى التخلي بموجبه عن حقوق المساهمة في العوارية العامة ، ملزما بين شاحن وآخر وفق المبادئ ذاتها .

٢ - قواعد لاهاي وقواعد لاهاي/فيسبي وقواعد هامبورغ

١٥٥ - تخضع معظم عقود النقل اليوم عند التعاقد لقواعد يورك - أنتويرب ، التي تنص القاعدة دال منها على ما يلي:

-
- (١٥١) المرجع نفسه ، الصفحة ١٣ .
(١٥٢) C H Johnson ، المرجع نفسه ، الصفحة ٣١٧ .
(١٥٣) Lowndes & Rudolf ، المرجع نفسه ، الفقرة ٩٠-١١ .
(١٥٤) A. C. 226 (P.C.) (١٩٨٤)

"لا تتأثر الحقوق في المساهمة في العوارية العامة ، ولو كانت الحادثة التي أدت الى بذل التضحية أو النفقات قد نشأت عن خطأ أحد أطراف الرحلة البحرية ، إلا أن هذا لا يخل بأي وسيلة من وسائل الانتصاف أو الدفاع المتاحة ضد هذا الطرف أو لمصلحه فيما يتعلق بهذا الخطأ" .

١٥٦ - وكما هو مشار إليه (١٥٥) ، فإن الجزء الأول من القاعدة دال بيجيز إعداد تسوية بناء على افتراض أن الحادث قد وقع دون أن يصدر أي خطأ من جانب طرف من أطراف الرحلة البحرية . ويعمل الجزء الثاني من القاعدة من ثم عمل الشرط المقيد للجزء الأول ، متيحاً بذلك الاحتيال على الحقوق الظاهرة للأطراف والتي نشأت بموجب الجزء الأول ، عن طريق وسائل الانتصاف التي يشملها الجزء الثاني . وحيث يكون عقد النقل خاضعاً لقواعد لاهاي أو لقواعد لاهاي - فيسبي ويكون الحادث المؤدي إلى نشوء العوارية العامة معزواً مثلاً الى تقصير من جانب مالك السفينة عن بذل العناية اللازمة لجعل السفينة صالحة للملاحة ، يمكن أن توضع تسوية للعوارية العامة ، لكن يكون من حق أصحاب المصالح في البضائع رفض دفع أي مساهمة في العوارية العامة تطلب منهم . وفي عدد لا يستهان به من الحالات اليوم ، تواجه طلبات مالكي السفن بمساهمة أصحاب المملحة في البضائع في العوارية العامة مقاومة من قبل الأخيرين على أساس أن العوارية العامة حدثت نتيجة خرق لعقد النقل من جانب مالك السفينة .

١٥٧ - وحين دخلت قواعد هامبورغ حيز النفاذ وباتت قابلة للتطبيق على سنوات الشحن ، بدا من المحتمل كما أشير الى ذلك سابقاً (١٥٦) ، أن عدد الحالات التي يكون فيها لمالك السفينة حق المطالبة بالمساهمة في العوارية العامة بموجب قواعد يورك - أنتويرب ، سيصبح محدوداً . وبمقتضى المادتين (١)٥ و (٢)٢٤ من قواعد هامبورغ ، لا يطلب من صاحب المملحة في البضائع المساهمة في العوارية العامة إلا إذا أمكن الناقل أن يثبت "انه قد اتخذ هو أو مستخدموه أو وكلاؤه جميع ما كان من المعقول تطلب اتخاذه من تدابير لتجنب الحادث وتبعاته" . وقد أشار أحد المعلقين في هذا الصدد الى ما يلي:

"بالإضافة الى قاعدة عبء الاثبات الواردة في المادة (١)٥ ، يجوز لمالك البضائع أيضاً أن يتمسك بالافتراض العام بوقوع خطأ أو إهمال ، المذكور في ... قواعد هامبورغ . وتنطبق هذه القواعد على جميع الحالات باستثناء الحالة التي يكون فيها الحريق مصدر العوارية العامة . وبموجب المادة (٤)٥ ، يجب على أصحاب المصالح في البضائع إثبات أن هذا الحريق قد نشأ عن خطأ أو إهمال

(١٥٥) Lowndes & Rudolf ، المرجع نفسه ، الفقرتان 24-23 D .

(١٥٦) انظر الفقرتين ١٢٢-١٢٣ من هذا التقرير .

من جانب الناقل أو مستخدميه أو وكلائه ؛ وعليه لا يعود مالك السفينة بموجب قواعد هامبورغ ، قادرا على تفنيد بينة أصحاب المصالح في البضائع بأن سفينته لم تكن صالحة للملاحة ، عن طريق إظهار أنه بذل العناية الواجبة لجعل سفينته صالحة للملاحة . وباستثناء حالات الحريق ، تجعل قواعد هامبورغ من الصعب جدا على مالك السفينة أن يحصل على المساهمة في العوارية العامة من جانب أصحاب المصالح في البضائع . وقد يتسبب هذا العائق أمام انفاذ تسوية العواريات في حصول انخفاض كبير في استخدام العوارية العامة ...". (١٥٧)

دال - أشار الإلغاء على الاطراف المعنية

- ١٥٨ - وأشير الى أنه إذا أُريد إلغاء نظام توزيع العوارية العامة كليا أو جزئيا ، فإن ذلك يقتضي استيفاء بعض المتطلبات الأساسية أي:
- " ١ - لا يمكن فرض إلغاء أو اسقاط نظام العوارية العامة على المجتمع التجاري ، بل لا يمكن أن يحدث إلا إذا رغب أصحاب المصالح في السفن والبضائع في ذلك فعليا ، أو إذا أمكن اقناعهم بالمنافع التي يُحتمل أن يحققوها شخصيا ، من هذا الإلغاء الكلي أو الجزئي ؛
- ٢ - لن تتحقق لدى أصحاب المصالح في السفن والبضائع الرغبة في إلغاء نظام توزيع العوارية العامة إلا إذا وجدوا أنفسهم ، في اطار أي مخطط جديد ، في مركز مالي يتساوى في جودته والمستوى الذي يتمتعون به اليوم . وبعبارة أخرى ، أن يتوقع الاطراف أن يستردوا مباشرة من شركات تأمينهم قيمة أي مطالبات أو أي مخضمتات يحملون عليها في الوقت الحاضر من نظام العوارية العامة (أي أن يظل مالك السفينة متوقعا استرداد أجور وكلفة إعالة طاقمه ، وما الى ذلك) .
- ٣ - لا ينبغي أن تزداد أقساط التأمين وأسعار الشحن (أو يجب تعويض أي زيادة في أسعار الشحن بانخفاض مماثل في أقساط التأمين على البضائع)" (١٥٨) .

١٥٩ - ويمكن الإدلاء بتعليقين بشأن هذا البيان: أولهما هو أن البيان يسلم بمحة السؤال عما إذا كان النظام القائم منمفا بين أصحاب المصالح في السفن والبضائع

Patrick Johnson, Jr, "A Comparison of General Average Law and (١٥٧)
the Status of Average Adjusters in Sweden and the United States', Journal of
Maritime Law and Commerce ، المجلد ١٢ ، العدد ٣ ، نيسان/ابريل ١٩٨١ ،
الصفحة ٣٦٣ ، في الصفحة ٣٨٥ .

(١٥٨) Lowndes & Rudolf ، المرجع نفسه ، الفقرة ٩٠-١١ .

(وهو أمر يعارضه سيلمر)^(١٥٩) ، وثانيهما أنه يتجاهل وضع المؤمنين على جسم السفينة والبضائع ومكتتبي التغطية التأمينية للحماية والتعويض ، وفيما يتعلق بهؤلاء الأخيرين عبّر أحد المؤمنين عن الرأي التالي:

"قد لا تتحكم شركة التأمين دائما بالإجراءات ، إلا أن نصيبها يكون في العادة تحمل العواقب ، ولكن التحليل الشامل للمدفوعات يبين أن التخلي عن الحقوق التي تقتضي مساهمة الأطراف الأخرى لا يؤدي إلا إلى وقوع عبء إضافي طفيف على عاتق هذه الشركات . ومع ذلك ، وما لم يكن هذا العبء مهماً ، فسترجع عليه المزايا المتمثلة في أن الدفع مرة واحدة يكون كافياً لإقنال القضية من حيث كون المطالبة لم تتفاقم بفعل طول فترات التأخير الطويلة وزيادة كلفة التسوية ، مع ما يقتدرن بذلك من تحقيق وفورات أكبر في الأعمال الكتابية ، وما إلى ذلك"^(١٦٠) .

١٦٠ - وبالمثل ، كان من رأي مؤمن آخر ، في معرض رسالة وجهها إلى محرر قائمة اللويدز في عام ١٩٦٦ ، أن الأطراف التي تكسب أقل ما تكسب من الإبقاء على نظام العوارية العامة والأطراف التي تكسب أكثر ما تكسب من الغائه هي شركات التأمين أنفسها . وكتب قائلاً: "إن تسويات العوارية العامة مكلفة ، من حيث الوقت (قد تمتد الفترة حتى ٧ سنوات في بعض الحالات) والمال وتشويه احصاءات شركات التأمين والتبعات المترتبة عليها وتأخير التسوية السريعة للمطالبات - وكل ذلك لأي غرض؟ في النهاية تحل الأمور جميعها من جيوب شركات التأمين"^(١٦١) .

١٦١ - ويرى سيلمر أن إلغاء تخصيص العوارية العامة لن يؤثر جدياً على التوازن القائم بين مختلف فروع التأمين البحري ، على افتراض أن الإلغاء لن يشمل الانقضاء تماماً . وبدا أن الدراسة التي قام بها بشأن الأرقام الاسكندينية تثبت أن شركات التأمين على أجسام السفن تحقق ربحاً معتدلاً فيما يتعلق بتوزيع العوارية العامة ، وهكذا إذا أُلغى هذا الربح قد ترتفع أقساط التأمين على أجسام السفن على نحو طفيف^(١٦٢) .

(١٥٩) المرجع نفسه ، الصفحة ١٢٢ ، الصفحة ٢١٢ .

(١٦٠) C H Johnson ، المرجع نفسه ، الصفحة ٢١٨ .

(١٦١) Thomas Poole ، في رسالة إلى محرر قائمة اللويدز ، في ٢١

أيار/مايو ١٩٦٦ .

(١٦٢) Selmer ، المرجع نفسه ، الصفحة ٢٩٠ .

١٦٢ - ويتفق هذا مع الرأي الذي عبّر عنه خبير ضليع في قانون الولايات المتحدة ، حيث يلاحظ أن "معظم أفعال العوارية العامة هي من الأفعال المتعلقة بالسفن مما يؤدي الى نشوء حق مساهمة يسري لمصالح أصحاب المصالح في السفن ضد أصحاب المصالح في البضائع ، ومهما كانت عليه الحالة في تجارة الخمر في القرون الوسطى ، فإن العوارية العامة اليوم هي أساساً مبدأ للسفن" (١٦٣) .

١٦٣ - ويرى سيلمر أن الارتفاع الناشء في المستوى العام لاجور الشحن ، سيعوّض بقدر أكبر ، نظرياً ، من خلال تخفيض اقساط التأمين على البضائع ؛ وسيتحقق كذلك وفورات في كلفة تسوية العوارية العامة والوقت المبذول لذلك مما يفيد العالم التجاري بمجمله (١٦٤) .

١٦٤ - ولا يفيد عن البال أن حل سيلمر يؤيد الإلغاء الكامل لنظام توزيع العوارية العامة والإبقاء فقط على توزيع مصاريف الإنقاذ (١٦٥) . أما فيما يتعلق بمبدأ "السلامة المشتركة" فإن أي تضيعة ، بما في ذلك كلفة السمي الى ميناء لجوء والبقاء فيه ، سيتحملها في أعقاب الإلغاء ، الطرف الذي وقعت في مصالحه الخسارة أو تكبد الإنفاق ؛ ولن تجري عملية توزيع بالتناسب إلا في حالة حدوث عملية إنقاذ فحسب . بيد أن توصيته تقوم على أنه ينبغي لمالك السفينة (أو بالأحرى لشركة التأمين على جسم السفينة) لأسباب عملية ، أن يدفع بالكامل جميع مبالغ تعويضات الإنقاذ الصغير التي لا تتعدى نسبة مئوية متفق عليها من أصل قيمة جسم السفينة . ويستدعي الأمر بلا شك تسويات في وثائق التأمين القائمة المتعلقة بجسم السفينة والنولون والبضائع كما يقتضي التخلي عن الرجوع على الغير فيما يتعلق بنفقات الإنقاذ .

١٦٥ - وما دام الأمر يتعلق بمبدأ "الفائدة المشتركة" فإن الإلغاء يقتضي أن يكون مالك السفينة قادراً على ضمان النفقات الإضافية التي سيتكبدها . ويقر سيلمر أن إلغاء توزيع العوارية العامة قد يؤدي الى ادراج شروط جديدة في صناديق الشحن ومشارطات ايجار السفن ، تعطي الناقل حق استرداد النفقات الاستثنائية من أصحاب المصالح في البضائع ، بيد أنه لا يرى أن هذا الأمر يشكل عائقاً أساسياً أمام الإلغاء . وهو يعتقد أن الكثير سيتوقف على نطاق التغطية التأمينية المتوفرة لمالك السفينة (١٦٦) .

-
- (١٦٣) Gilmore and Black ، المرجع نفسه ، الصفحة ٢٤٨ .
(١٦٤) المرجع نفسه ، الصفحة ٢٩٠ .
(١٦٥) المرجع السابق ، الصفحة ٢٩٤ .
(١٦٦) المرجع السابق .

١٦٦ - وأيدت اللجنة التابعة للاتحاد الدولي للتأمين البحري في عام ١٩٤٨ شكوكا في هذا الشأن ، فقد رأت أنه إذا أُلغى توزيع نفقات العوارية العامة فقد يظهر ميل في أول الأمر لا يلبث أن يتحول إلى ممارسة ، من قبل مالكي السفينة إلى عدم إيلاء كبحير اهتمام أو أي اهتمام البتة إلى البضائع وتركيز الاهتمام على السفينة . وتوقعت كذلك أن يعتمد مالكو السفن إلى ادراج شروط في سندات الشحن تنص على تحميل التكاليف الإضافية من أصحاب المصالح في البضائع ، وتساءلت عن كيفية تمكن المالكين من تحميل هذه التكاليف أو كيف سيقومون بتحميلها . وبنت هذه المعوقات المحتملة للجنة أسبابا إضافية للإبقاء على النظام القائم (١٦٧) .

١٦٧ - ويرى سيلمر أن هذا الرأي لا يمنح وزنا يُذكر للضوابط التي تفرضها الاتزامات القانونية بموجب عقود النقل وللمسؤوليات الناشئة عنها ، مما سيؤدي إلى حصول حالات تقسيم في المعايير بالبضائع . ومن الأكد أن بعض أعضاء الفريق العامل التابع للجنة البحرية الدولية لعام ١٩٨٢ ، شعروا على نحو بين بأنه يمكن معالجة المسألة على نحو مرضٍ عن طريق اتخاذ الترتيبات التأمينية المناسبة . ورأى أحد أعضاء اللجنة أنه يمكن معالجة المسألة بالطريقة التالية:

"إذا تعين ادراج شروط بعدم المساهمة باتفاق متبادل في مستندات الشحن ، فسؤدي إلى إلغاء العوارية العامة ، وستكون الخسائر والنفقات التي تخضع في العادة للعوارية العامة ، والتي تكون حدثت عمدا لا بفعل الصدفة ، غير قابلة للاسترداد بموجب ورائق التأمين . ومع ذلك إذا تعين تفسير ورائق التأمين على جسم السفينة والبضائع بحيث تجيز ذلك ، فإن التلف أو الهلاك الماديين على اللاحقين بالبضائع سيخففان بطبيعة الحال للوثيقة التقليدية للتأمين على البضائع ، وعلى غرار ذلك يكون الهلاك والتلف الماديين اللاحقين بجسم السفينة مرتبطين بوثيقة التأمين على جسم السفينة . ولا يسع هذا النموذج شمول النفقات الإضافية لمالك السفينة بسهولة ، بيد أنه يمكن شمولها عن طريق توسيع نطاق وثيقة الشحن أو المهمروفات" (١٦٨)

(١٦٧) المرجع نفسه ، الصفحة ١٢ .
(١٦٨) المرجع نفسه ، الفقرة ٤-٤ .

الجزء الثالث

الفصل الثامن

الاستنتاجات والتوصيات

١٦٨ - كما سبق ذكره (١٦٩) ، كان معروفا على الفريق العامل المعني بالتشريع الدولي للملاحة البحرية عند ميادته برنامج عمله ، تقريراً أعدته الأمانة وطرحت فيه التساؤلات التالية:

- (١) ما إذا كانت هناك فائدة "من إلغاء المواريث العامة ككل ومصر الخسائر في دائرة وقوعها ، وهكذا يتحمل المبدء مكتب التأمين المعني للمحاب المصالح المعتمية" ؛
- (ب) "ما إذا كان من المستموب دراسة إمكانيات تبسيط إجراءات المواريث العامة" ؛
- (ج) وما إذا كان من المستحسن "دراسة تخفيف أو إلغاء المساهمات في حالات مختارة قد يتبين فيها إن مبدأ الانساق القافض بمشاركة المستفيدين في تحمل التكاليف التي أنفقت في مصلحتهم المشتركة فصيل الأهمية" .

١٦٩ - وفيما يتعلق بالمعلومات المتناولة بالاستمراق في الجزء الثاني من هذا التقرير ، قد يرى أن تفضية الإبقاء على نظام توزيع المواريث العامة ، ما عرفت بها يقنع من الحجج ، بيد أن المؤيدين للإبقاء على النظام يشيرون ، عند إشارة مسألة الإلغاء ، إلى أنه ليس هناك ففط حقيقي على ما يبدو لاعتماد الإلغاء . وقال رئيس الرابطة البريطانية لخبراء تسوية المواريث في حديثه عن هذا الموضوع في عام ١٩٦٩: "يكاد لا يكون هناك دليل في الوقت الحاضر على أن أمحاب المصالح التجاريه بصورة عامة يسمون الى مثل هذا الحل المتطرف ... وإذا كان هناك طلب كاف من مالكي السفن عامة لاعتماد هذا الحل فإن بإمكانهم ، من ثم ، الإمرار على إدخال تعديلات على عقود تاجير السفن . وعلى غرار ذلك ، لو كان هناك طلب كاف بين التجار أو شركات تأمينهم ، فبإمكانهم ممارسة المفوط لإجراء تعديلات مماثلة" (١٧٠) .

(١٦٩) انظر الفقرة ٣ من هذا التقرير .

(١٧٠) The Simplification of General Average ، John Crump ، المرجع

نفسه ، الصفحة ٨٤ .

١٧٠ - وعلى النحو ذاته ، لوحظ في دفاع قوي سابق عن العوارية العامة ، إنه خلال مؤتمر ستكهولم الذي تمت الموافقة فيه نهائيا على قواعد يورك - أنتويرب لعام ١٩٢٤ ، "لم يقدم ممثل واحد من أصحاب المصالح في النقل البحري أو التأمين اقتراحا بإلغاء العوارية العامة ، ناهيك عن تأييدها - وهو دليل قوي ، على ما يبدو ، على أن أقرب المعنيين بالأمر يقررون بقيمة عدم المساس بالمبادئ المقسطة للعوارية العامة" (١٧١) .

١٧١ - ومع ذلك قام في السنة التالية ناقد لاذع للنظام بتسجيل ما يلي:
"على حين أقر الأمين الفخري لفرع النقل البحري في مؤتمر ستكهولم (سانفورد د . كول) بأن الطريقة المنطقية لإصلاح العوارية العامة تتمثل في إلغائها ، فقد أشار الى أن العائق الحقيقي أمام ذلك السبيل هو "المصالح المكتسبة" (١٧٢) .

١٧٢ - وقد يرى البعض أنه مما يؤيد هذا ما ورد في المقطع التالي من كتاب مشهور لعضو بارز في رابطة خبراء تسوية العوارية العامة في الولايات المتحدة:
"كثيرا ما تبدو العوارية العامة بالنسبة الى شاحني البضائع أو أولئك المرسله اليهم كمصدر ازعاج ما بعده ازعاج في حين لا يرحب مالكو السفينة تمام الترحيب بالعمل والمسؤولية الإضافيين اللذين يقعان على عاتقهم حين ينبغي إعلان العوارية العامة . وبالمقابل ، ينظر خبراء تسوية العوارية (اختصاصيو التأمين البحري) الى العوارية العامة بما يجب من الاحترام لمصدر رزقهم المهم هذا" (١٧٢) .

١٧٣ - وهناك في الواقع ، كما يتبين من هذا التقرير ، تاريخ طويل من الدعوات الى إلغاء نظام توزيع العوارية العامة ، تعود الى عام ١٨٧٧ . وقد خُصَّ أشمل تحليل لنظام العوارية العامة أجري حتى اليوم وقام به البروفسور كنوت سيلمر الذي ذُكر عمله تكرارا في هذا التقرير ، الى أن الالغاء هو أفضل السبل . كما أن تقرير الفريق العامل التابع للجنة البحرية الدولية المعني بالعوارية العامة في عام ١٩٨٢ ، يؤيد ، فيما يبدو ، وضع ترتيبات تأمينية جديدة تؤدي بالفعل الى إلغاء الحاجة الى نظام توزيع العوارية العامة الحالي ، كما أن محرري عدد عام ١٩٩٠ من كتاب لاوندن

(١٧١) G R Rudolf ، المرجع نفسه ، الفقرة ١١٠٧ ، الصفحة ٤٨٦ .

(١٧٢) C H Johnson ، المرجع نفسه ، الصفحة ٣١٧ .

(١٧٣) L J Buglass, General Average and the York-Antwerp Rules 1974, (١٧٣)

American Law and Practice, المرجع نفسه ، الصفحة ١ .

ورودولف بشأن "قانون العوارية العامة وقواعد يورك - أنتويرب" يفضلون بوضوح أن يُلغى نظام توزيع العوارية العامة والإنقاذ على السواء إلغاء شبه كامل ، على أن يرافق ذلك إدخال نظام تأمين جديد لتغطية الخسائر والنفقات التي تنشأ عن حوادث ذات طبيعة تتمثل بالعوارية العامة والإنقاذ . وبعد أن نظروا فيما يمكن أن تكون عليه كلفة تأمين العوارية العامة ونفقات الإنقاذ في حالة نموذجية ما ، خلصوا إلى ما يلي:

"ألا يكون هذا ثمنا رخيصا يدفع لتجنب جميع المشاكل والنفقات وحالات التأخير الإضافية ، التي يتعرض لها كل من أصحاب المصالح في السفن والبضائع على السواء ، في حالة عوارية عامة واسعة النطاق ترتبط بعدد كبير من سندات الشحن؟

ولا ينبغي أن تظل عملية نقل البضائع بحرا خاضعة بعد اليوم لنقوش من عصر مضى قد عفا عليها الزمن ، بل يمكن الاستغناء عن توزيع الخسائر ونفقات "الإنقاذ" المكلفة ، والقيام بتحديث النظام وجعله يتماشى مع عمليات النقل المماثلة برا أو جوا أو بالسكة الحديدية ، التي تنحصر فيها الخسائر في دائرة وقوعها ويسعى الناقل بالتالي إلى اتمام عملية النقل دون الحاجة إلى "جمع الصدقات" (١٧٤) .

١٧٤ - أما فيما يتعلق بنظر الأمانة في الموضوع فإنه لم تجر حتى الآن أي مناقشة منظمة له بين أصحاب المصالح في التأمين كما دعا إلى ذلك الفريق العامل التابع للجنة البحرية الدولية لعام ١٩٨٢ ، ووفقا لذلك يبدو من السابق لاوانه أن يقوم الفريق العامل المعني بالتشريع الدولي للنقل البحري بالنظر في مسائل تبسيط أو إصلاح نظام العوارية العامة حتى يتم ، كما اقترحت اللجنة التابعة للجنة البحرية الدولية لعام ١٩٨٢ ، إجراء مناقشة متعمقة للمشاكل "الفنية" ومشاكل "الخدمات" من قبل المعنيين من أصحاب المصالح في التأمين .

١٧٥ - وعليه ، فإنه يوصى بأن تقوم أمانة الأونكتاد ، بالتشاور مع اللجنة البحرية الدولية ، بالاتصال بأصحاب المصالح في التأمين بهدف القيام باستقصاءات ومناقشات وتنظيمها بين المعنيين من أصحاب المصالح في التأمين ، بهدف التأكد مما إذا كان يمكن وضع ترتيبات تأمينية جديدة تتيح إلغاء نظام العوارية العامة القائم .

١٧٦ - وإذا أمكن للترتيبات التأمينية الجديدة أن توفر ، عمليا ، بديلا أكثر فعالية وأقل تكلفة لنظام العوارية العامة ، يجب عندئذ إجراء استقصاءات بشأن أفضل الوسائل الواجب اعتمادها لتنفيذ إلغاء النظام القائم .

(١٧٤) المرجع نفسه ، الفقرة ٩٠-٢٥ .

١٧٧ - وإذا خلى أصحاب المصالح في التأمين من جهة أخرى ، بعد القيام باستقصاء ومناقشة شاملين ، أنه ليس هناك حل تأميني ممكن ، فلعل من المناسب عندئذ النظر ، كمرحلة ثانية في أفضل طريقة يمكن بها تبسيط وإصلاح أو تحديث نظام العواربية العامة وقواعد يورك - أنتويرب القائمة (سواء عن طريق الإلغاء الجزئي أو بأي طريقة أخرى) .

المرفق
قواعد يورك - أنتويرب لعام ١٩٧٤ ، بميفتها
المعدلة في عام ١٩٩٠

THE YORK-ANTWERP RULES 1974,
AS AMENDED 1990

Rule of Interpretation

In the adjustment of general average the following lettered and numbered Rules shall apply to the exclusion of any Law and Practice inconsistent therewith.

Except as provided by the numbered Rules, general average shall be adjusted according to the lettered Rules.

Rule A

There is a general average when, and only when, any extraordinary sacrifice or expenditure is intentionally and reasonably made or incurred for the common safety for the purpose of preserving from peril the property involved in a common maritime adventure.

Rule B

General average sacrifices and expenses shall be borne by the different contributing interests on the basis hereinafter provided.

Rule C

Only such losses, damages or expenses which are the direct consequence of the general average act shall be allowed as general average.

Loss or damage sustained by the ship or cargo through delay, whether on the voyage or subsequently, such as demurrage, and any indirect loss whatsoever, such as loss of market, shall not be admitted as general average.

Rule D

Rights to contribution in general average shall not be affected, though the event which gave rise to the sacrifice or expenditure may have been due to the fault of one of the parties to the adventure, but this shall not prejudice any remedies or defences which may be open against or to that party in respect of such fault.

Rule E

The onus of proof is upon the party claiming in general average to show that the loss or expense claimed is properly allowable as general average.

Rule F

Any extra expense incurred in place of another expense which would have been allowable as general average shall be deemed to be general average and so allowed without regard to the saving, if any, to other interests, but only up to the amount of the general average expense avoided.

Rule G

General average shall be adjusted as regards both loss and contribution upon the basis of values at the time and place when and where the adventure ends.

This rule shall not affect the determination of the place at which the average statement is to be made up.

Rule I - Jettison of Cargo

No jettison of cargo shall be made good as general average, unless such cargo is carried in accordance with the recognized custom of the trade.

Rule II - Damage by Jettison and Sacrifice for the Common Safety

Damage done to a ship and cargo, or either of them, by or in consequence of a sacrifice made for the common safety, and by water which goes down a ship's hatches opened or other opening made for the purpose of making a jettison for the common safety, shall be made good as general average.

Rule III - Extinguishing Fire on Shipboard

Damage done to a ship and cargo, or either of them, by water or otherwise, including damage by beaching or scuttling a burning ship, in extinguishing a fire on board the ship, shall be made good as general average; except that no compensation shall be made for damage by smoke or heat however caused.

Rule IV - Cutting away Wreck

Loss or damage sustained by cutting away wreck or parts of the ship which have been previously carried away or are effectively lost by accident shall not be made good as general average.

Rule V - Voluntary Stranding

When a ship is intentionally run on shore for the common safety, whether or not she might have been driven on shore, the consequent loss or damage shall be allowed in general average.

Rule VI - Salvage

(a) Expenditure incurred by the parties to the adventure in the nature of Salvage, whether under contract or otherwise, shall be allowed in general average provided that the salvage operations were carried out for the purpose of preserving from peril the property involved in the common maritime adventure.

Expenditure allowed in general average shall include any salvage remuneration in which the skill and efforts of the salvors in preventing or minimizing damage to the environment such as is referred to in Article 13 paragraph 1(b) of the International Convention on Salvage, 1989 have been taken into account.

(b) Special compensation payable to a salvor by the shipowner under Article 14 of the said Convention to the extent specified in paragraph 4 of that Article or under any other provision similar in substance shall not be allowed in general average.

Rule VII - Damage to Machinery and Boilers

Damage caused to any machinery and boilers of a ship which is ashore and in a position of peril, in endeavouring to refloat, shall be allowed in general average when shown to have arisen from an actual intention to float the ship for the common safety at the risk of such damage; but where a ship is afloat no loss or damage caused by working the propelling machinery and boilers shall in any circumstances be made good as general average.

Rule VIII - Expenses lightening a Ship when Ashore, and Consequent Damage

When a ship is ashore and cargo and ship's fuel and stores or any of them are discharged as a general average act, the extra cost of lightening, lighter hire and reshipping (if incurred), and the loss or damage sustained thereby, shall be admitted as general average.

Rule IX - Ship's Materials and Stores Burnt for Fuel

Ship's materials and stores, or any of them, necessarily burnt for fuel for the common safety at a time of peril, shall be admitted as general average, when and only when an ample supply of fuel had been provided; but the estimated quantity of fuel that would have been consumed, calculated at the price current at the ship's last port of departure at the date of her leaving, shall be credited to the general average.

Rule X - Expenses at Port of Refuge, etc

(a) When a ship shall have entered a port or place of refuge, or shall have returned to her port or place of loading in consequence of accident, sacrifice or other extraordinary circumstances, which render that necessary for the common safety, the expenses of entering such port or place shall be admitted as general average; and when she shall have sailed thence with her original cargo, or a part of it, the corresponding expenses of leaving such port or place consequent upon such entry or return shall likewise be admitted as general average.

When a ship is at any port or place of refuge and is necessarily removed to another port or place because repairs cannot be carried out in the first port or place, the provisions of this Rule shall be applied to the second port or place as if it were a port or place of refuge and the cost of such removal including temporary repairs and towage shall be admitted as general average. The provisions of Rule XI shall be applied to the prolongation of the voyage occasioned by such removal.

(b) The cost of handling on board or discharging cargo, fuel or stores whether at a port or place of loading, call or refuge, shall be admitted as general average, when the handling or discharge was necessary for the common safety or to enable damage to the ship caused by sacrifice or accident to be repaired, if the repairs were necessary for the safe prosecution of the voyage, except in cases where the damage to the ship is discovered at a port or place of loading or call without any accident or other extraordinary circumstances connected with such damage having taken place during the voyage.

The cost of handling on board or discharging cargo, fuel or stores shall not be admissible as general average when incurred solely for the purpose of restowage due to shifting during the voyage, unless such restowage is necessary for the common safety.

(c) Whenever the cost of handling or discharging cargo, fuel or stores is admissible as general average, the costs of storage, including insurance if reasonably incurred, reloading and stowing of such cargo, fuel or stores shall likewise be admitted as general average.

But when the ship is condemned or does not proceed on her original voyage, storage expenses shall be admitted as general average only up to the date of the ship's condemnation or the abandonment of the voyage or up to the date of completion of discharge of cargo if the condemnation or abandonment takes place before that date.

Rule XI - Wages and Maintenance of Crew and other Expenses bearing up for and in a Port of Refuge, etc

(a) Wages and maintenance of master, officers and crew reasonably incurred and fuel and stores consumed during the prolongation of the voyage occasioned by a ship entering a port or place of refuge or returning to her port or place of loading shall be admitted as general average when the expenses of entering such port or place are allowable in general average in accordance with Rule X(a).

(b) When a ship shall have entered or been detained in any port or place in consequence of accident, sacrifice or other extraordinary circumstances which render that necessary for the common safety, or to enable damage to the ship caused by sacrifice or accident to be repaired, if the repairs were necessary for the safe prosecution of the voyage, the wages and maintenance of the master, officers and crew reasonably incurred during the extra period of detention in such port or place until the ship shall or should have been made ready to proceed upon her voyage, shall be admitted in general average.

Provided that when damage to the ship is discovered at a port or place of loading or call without any accident or other extraordinary circumstance connected with such damage having taken place during the voyage, then the wages and maintenance of master, officers and crew and fuel and stores consumed during the extra detention for repairs to damages so discovered shall not be admissible as general average, even if the repairs are necessary for the safe prosecution of the voyage.

When the ship is condemned or does not proceed on her original voyage, wages and maintenance of the master, officers and crew and fuel and stores consumed shall be admitted as general average only up to the date of the ship's condemnation or of the abandonment of the voyage or up to the date of completion of discharge of cargo if the condemnation or abandonment takes place before that date.

Fuel and stores consumed during the extra period of detention shall be admitted as general average, except such fuel and stores as are consumed in effecting repairs not allowable in general average.

Port charges incurred during the extra period of detention shall likewise be admitted as general average except such charges as are incurred solely by reason of repairs not allowable in general average.

(c) For the purpose of this and the other Rules wages shall include all payments made to or for the benefit of the master, officers and crew, whether such payments be imposed by law upon the shipowners or be made under the terms or articles of employment.

(d) When overtime is paid to the master, officers or crew for maintenance of the ship or repairs, the cost of which is not allowable in general average, such overtime shall be allowed in general average only up to the saving in expense which would have been incurred and admitted as general average, had such overtime not been incurred.

Rule XII - Damage to Cargo in Discharging, etc

Damage to or loss of cargo, fuel or stores caused in the act of handling, discharging storing, reloading and stowing shall be made good as general average, when and only when the cost of those measures respectively is admitted as general average.

Rule XIII - Deductions from Cost of Repairs

Repairs to be allowed in general average shall not be subject to deductions in respect of "new for old" where old material or parts are replaced by new unless the ship is over fifteen years old in which case there shall be a deduction of one third. The deductions shall be regulated by the age of the ship from the 31st December of the year of completion of construction to the date of the general average act, except for insulation, life and similar boats, communications and navigational apparatus and equipment, machinery and boilers for which the deductions shall be regulated by the age of the particular parts to which they apply.

The deductions shall be made only from the cost of the new material or parts when finished and ready to be installed in the ship.

No deduction shall be made in respect of provisions, stores, anchors and chain cables.

Drydock and slipway dues and costs of shifting the ship shall be allowed in full.

The costs of cleaning, painting or coating of bottom shall not be allowed in general average unless the bottom has been painted or coated within the twelve months preceding the date of the general average act in which case one half of such costs shall be allowed.

Rule XIV - Temporary Repairs

Where temporary repairs are effected to a ship at a port of loading, call or refuge, for the common safety, or of damage caused by general average sacrifice, the cost of such repairs shall be admitted as general average.

Where temporary repairs of accidental damage are effected in order to enable the adventure to be completed, the cost of such repairs shall be admitted as general average without regard to the saving, if any, to other interests, but only up to the saving in expense which would have been incurred and allowed in general average if such repairs had not been effected there.

No deductions "new for old" shall be made from the cost of temporary repairs allowable as general average.

Rule XV - Loss of Freight

Loss of freight arising from damage to or loss of cargo shall be made good as general average, either when caused by a general average act, or when the damage to or loss of cargo is so made good.

Deduction shall be made from the amount of gross freight lost, of the charges which the owner thereof would have incurred to earn such freight, but has, in consequence of the sacrifice, not incurred.

Rule XVI - Amount to be made good for Cargo Lost or Damaged by Sacrifice

The amount to be made good as general average for damage to or loss of cargo sacrificed shall be the loss which has been sustained thereby, based on the value at the time of discharge, ascertained from the commercial invoice rendered to the receiver or if there is no such invoice from the shipped value. The value at the time of discharge shall include the cost of insurance and freight except insofar as such freight is at the risk of interests other than the cargo.

When cargo so damaged is sold and the amount of the damage has not been otherwise agreed, the loss to be made good in general average shall be the difference between the net proceeds of sale and the net sound value as computed in the first paragraph of this Rule.

Rule XVII - Contributory Values

The contribution to a general average shall be made upon the actual net values of the property at the termination of the adventure except that the value of cargo shall be the value at the time of discharge, ascertained from the commercial invoice rendered to the receiver or if there is no such invoice from the shipped value. The value of the cargo shall include the cost of insurance and freight unless and insofar as such freight is at the risk of interests other than the cargo, deducting therefrom any loss or damage suffered by the cargo prior to or at the time of discharge. The value of the ship shall be assessed without taking into account the beneficial or detrimental effect of any demise or time charter-party to which the ship may be committed.

To these values shall be added the amount made good as general average for property sacrificed, if not already included, deduction being made from the freight and passage money at risk of such charges and crew's wages as would not have been incurred in earning the freight had the ship and cargo been totally lost at the date of the general average act and have not been allowed as general average; deduction being also made from the value of the property of all extra charges incurred in respect thereof subsequently to the general average act, except such charges as are allowed in general average.

Where cargo is sold short of destination, however, it shall contribute upon the actual net proceeds of sale, with the addition of any amount made good as general average.

Passengers' luggage and personal effects not shipped under bill of lading shall not contribute in general average.

Rule XVIII - Damage to Ship

The amount to be allowed as general average for damage or loss to the ship, her machinery and/or gear caused by a general average act shall be as follows:

- (a) When repaired or replaced.

The actual reasonable cost of repairing or replacing such damage or loss, subject to deductions in accordance with Rule XIII;

- (b) When not repaired or replaced.

The reasonable depreciation arising from such damage or loss, but not exceeding the estimated cost of repairs. But where the ship is an actual total loss or when the cost of repairs of the damage would exceed the value of the ship when repaired, the amount to be allowed as general average shall be the difference between the estimated sound value of the ship after deducting therefrom the estimated cost of repairing damage which is not general average and the value of the ship in her damaged state which may be measured by the net proceeds of sale, if any.

Rule XIX - Undeclared or Wrongfully Declared Cargo

Damage or loss caused to goods loaded without the knowledge of the shipowner or his agent or to goods wilfully misdescribed at time of shipment shall not be allowed as general average, but such goods shall remain liable to contribute, if saved.

Damage or loss caused to goods which have been wrongfully declared on shipment at a value which is lower than their real value shall be contributed for at the declared value, but such goods shall contribute upon their actual value.

Rule XX - Provision of Funds

A commission of 2 per cent on general average disbursements, other than the wages and maintenance of master, officers and crew and fuel and stores not replaced during the voyage, shall be allowed in general average, but when the funds are not provided by any of the contributing interests, the necessary cost of obtaining the funds required by means of a bottomry bond or otherwise, or the loss sustained by owners of goods sold for the purpose, shall be allowed in general average.

The cost of insuring money advanced to pay for general average disbursements shall also be allowed in general average.

Rule XXI - Interest on Losses made good in General Average

Interest shall be allowed on expenditure, sacrifices and allowances charged to general average at the rate of 7 per cent per annum, until the date of the general average statement, due allowance being made for any interim reimbursement from the contributory interests or from the general average deposit fund.

Rule XXII - Treatment of Cash Deposits

Where cash deposits have been collected in respect of cargo's liability for general average, salvage or special charges, such deposits shall be paid without any delay into a special account in the joint names of a representative nominated on behalf of the shipowner and a representative nominated on behalf of the depositors in a bank to be approved by both. The sum so deposited together with accrued interest, if any, shall be held as security for payment to the parties entitled thereto of the general average, salvage or special charges payable by cargo in respect to which the deposits have been collected. Payments on account or refund of deposits may be made if certified to in writing by the average adjuster. Such deposits and payments or refunds shall be without prejudice to the ultimate liability of the parties.

