

Distr.
GENERAL

UNCTAD/SDD/LEG/1

8 March 1994

ARABIC

Original: ENGLISH, FRENCH
AND SPANISH ONLY

مؤتمر الأمم المتحدة للتجارة والتنمية

مكانة العوارية العامة في التأمين البحري اليوم

تقرير من إعداد أمانة الأونكتاد

الفقرات	المحتويات	الفصل
٩ - ١	مقدمة
٥٢-١٠	المعاملة التأمينية للعوارية العامة
٢٢-١٠	ألف - التأمين المباشر
٢٢-١٥	١- الغطاء التأميني بموجب الشروط النموذجية
١٨-١٥	(أ) البضائع
٢٢-١٩	(ب) أجسام السفن
٢٢-٢٠	١٠ التخفيضات للتعويض عن التأمين البخس
٢٨-٢٤	باء - التغطية التأمينية للحماية والتعويض
٥٢-٢٩	جيم - أحكام التأمين المحددة خارج نطاق الشروط النموذجية
٥٢-٢٩	١ - شروط الاستيعاب
٢٤-٣٠	(أ) الغرض من شروط الاستيعاب/المزايا-المساوي
٤٩-٣٥	(ب) عناصر شرط الاستيعاب
٥١-٥٠	(ج) مستوى الحدود الدنيا في شروط استيعاب العوارية العامة
٥٢	(د) مدى الاستخدام
١٥٥-٥٢	المدى والأثر الحاليان للعوارية العامة
٥٦-٥٢	ألف - عدد الحوادث
٥٨-٥٧	باء - استخدام متزايد أم متناقص؟
٦٢-٥٩	جيم - السفن المشمولة في العوارية العامة
٦٤-٦٣	دال - عمر السفينة
٦٧-٦٥	هاء - العلم
٧٢-٦٨	واو - البضائع المتأثرة
١٠٤-٧٤	زاي - الحوادث التي تفضي الى العوارية العامة
٨٦-٨٢	١ - تعطل الآلات
٩٠-٨٧	٢ - الارتطام
٩٢-٩١	٣ - التصادم والتماس
٩٤-٩٣	٤ - احتراق المحرك
٩٧-٩٥	٥ - حرائق (غير حريق المحرك)
٩٨	٦ - حوادث الملاحة الأخرى
١٠١-٩٩	٧ - رداة الطقس، (بما في ذلك التلف الناجم عن الجليد، أو انسيال السفينة على أحد جنبها أو انزياح البضائع من موضعها)

المحتويات (تابع)

التصنيف
الثاني - المدى والأثر الحاليان للعوارية العامة (تابع)

١٠٤-١٠٢	٨ - استنتاجات	
١٠٧-١٠٥	حاه - الهلاك الداخلى/المساهمات في العوارية العامة	
١١٠-١٠٨	١ - المساهمات بالنسبة المئوية	
١١٦-١١١	٢ - المساهمات من الناحية المالية	
١٢٢-١١٧	٣ - أنواع الخسائر المشمولة في العوارية العامة	
١٣١-١٢٣	طاه - تكاليف ادارة العوارية العامة	
١٣٧-١٣٢	ياه - مكان التسوية	
١٥٥-١٢٨	كاف - الوقت الذي تستغرقه عملية العوارية العامة	
١٧١-١٥٦	الصعوبات في العمل بنظام العوارية العامة - الردود على الاستبيان	الثالث -
٢٠٠-١٧٢	التأمين والترتيبات الأخرى لتبسيط العمل بنظام العوارية العامة	الرابع -
١٨٨-١٧٤	ألف - الغاء العواريات العامة الصغيرة	
١٩٨-١٨٩	باء - تبسيط اجراءات تقديم ضمان العوارية العامة	
١٩٢	١ - توحيد الاستثمارات المستعملة في تقديم الضمان	
١٩٣	٢ - الغاء الحاجة الى الضمان "المزدوج الكفالة"	
١٩٥-١٩٤	٣ - ادراج تعهد بالدفع في عقود النقل	
١٩٦	٤ - تشجيع الاتفاقات السوقية التي يتعهد بموجبها المكتتبون في المضاع بتقديم وثائق الضمانات الملائمة بعد الافراج عن المضاع	
١٩٨-١٩٧	٥ - الجمع بين تحصيل الضمان من أجل الانتقاذ والعوارية العامة على السواء	
٢٠٠-١٩٩	جيم - تشجيع تسوية أسرع للمساهمات في العوارية العامة	

المحتويات (تابع)

الصفحة

الشكل

١٧	١ - حالات الهلاك الجزئي الرئيسية - ١٩٨٤ الى ١٩٩٢	١٧
١٩	٢ - حوادث العوارية العامة مقارنة بمجموع السفن	١٩
٢١	٣ - العوارية العامة حسب نوع السفينة: مقارنة حوادث العوارية العامة بمجموع السفن	٢١
٢٢	٤ - أعلام السفن المشمولة في العواريات العامة: مقارنة بحصتها في الأسطول العالمي	٢٢
٢٥	٥ - أسباب العوارية العامة: مع بيان أنواع الهلاك الأكثر تواترا	٢٥
٢٦	٦ - أسباب العوارية العامة: مقارنة بين استنتاجات الاتحاد الدولي للنقل البحري واستنتاجات هذه الدراسة	٢٦
٢٧	٧ - استنتاجات الاتحاد الدولي للتأمين البحري: أسباب العوارية العامة (حسب عدد الحوادث)	٢٧
٢٢	٨ - الهلاك الداخل في العوارية العامة والمرتبط بأجمالي التجم الاسهامية: المساهمات معبر عنها كنسبة مئوية من اجمالي التجم الاسهامية	٢٢
٢٤	٩ - تواتر حوادث العوارية العامة وأثرها المالي	٢٤
٢٥	١٠ - الأثر المالي للهلاك الداخل في العوارية العامة: تبيان اجمالي مقدار الهلاك المعزوه الى مختلف الأسباب	٢٥
٢٨	١١ - التطور في حركة رأس المال من البضائع الى جسم السفينة	٢٨
٤٢	١٢ - الوقت الذي تستغرقه عملية العوارية العامة: بيان نسبة الحالات غير المنتهية بعد فترة معينة	٤٢
٥٢	١٣ - حجم خسائر العوارية العامة: التواتر النسبي لمختلف أحجام الخسارة	٥٢
٥٢	١٤ - حجم خسائر العوارية العامة: مبلغ جميع خسائر العواريات العامة المرصودة في العتات المبينة	٥٢

مقدمة

١- نظر الفريق العامل المعني بالتشريع الدولي للنقل البحري، في دورته الثالثة عشرة المعقودة في تشرين الثاني/نوفمبر ١٩٩١، في موضوع العوارية العامة، وكان معروضاً عليه تقرير أعدته أمانة الأوركنكاد بعنوان "العوارية العامة - استعراض أولي" (TD/B/C.4/ISL/58). وقرر الفريق أن يطلب إلى الأمانة "أن تلتصم، بالتشاور الوثيق مع اللجنة البحرية الدولية، من صناعة التأمين، بما في ذلك الاتحاد الدولي للتأمين البحري والمنظمات الدولية الممثلة للأطراف التجارية المعنية بالعوارية العامة، دراسة المدى الذي يمكن في حدوده لترتيبات التأمين أن تيسر العمل بنظام العوارية العامة. وينبغي أن توضع في الاعتبار في هذه الدراسة الحاجة إلى ضمان توازن منفص بين المصالح التجارية، وأن تبحث، في جملة أمور، ما يلي:

١٠ مزايا ومساوئ استخدام شروط الاستيعاب في وثائق التأمين؛

٢٠ التكاليف التي تستتبعها أية ترتيبات تأمين جديدة على الأطراف التجارية المعنية"^(١).

٢- كما طلب الفريق إلى أمانة الأوركنكاد واللجنة البحرية الدولية "أن تتشاورا مع مصالح التأمين والمصالح الأخرى حول إعداد احصاءات حديثة بشأن العوارية العامة، وبخاصة المعلومات المتعلقة بموعد ومكان التسوية (مثل المكان أو الأماكن التي تحدد فيها قيمة المساهمات وجباية المساهمات واللجوء إلى المحكمة والتعاون المنطقي وممارسة وإعداد ونشر التسوية النهائية) والنتائج التي تنطوي عليها تسويات العوارية العامة"^(٢).

٣- وطلب الفريق كذلك إلى الأمانة "أن تتشاور مع حكومات البلدان النامية ومع المصالح التجارية المعنية بالعوارية العامة، وبخاصة في البلدان النامية، بشأن خبراتها في مجال العوارية العامة وأن تحاول أيضا الحصول على الاحصاءات المطلوبة في الفقرة ٢ من خلال نفس هذه القنوات".

٤- وقد اتفقت اللجنة الدائمة المعنية بتطوير قطاعات الخدمات: تعزيز قطاعات الخدمات العابرة على، المعاقسة لدى البلدان النامية - النقل البحري، في دورتها الأولى المعقودة في تشرين الثاني/نوفمبر ١٩٩٧، لدى وضع برنامج عملها، على استكمال العمل الجاري بشأن العوارية العامة، بالتعاون الوثيق مع المنظمات التجارية الدولية ذات الصلة بما فيها اللجنة البحرية الدولية، والاتحاد الدولي للتأمين البحري، والرابطة الدولية لخبزاه تسوية العواريات العامة الأوروبين"^(٣).

٥- وقد أعد هذا التقرير استجابة للطلب المذكور أعلاه. ومن أجل الحصول على البيانات اللازمة لإعداد التقرير، أرسلت استبيانات إلى حكومات البلدان النامية ومن خلالها إلى أطرافها التجارية تطلب فيها معلومات عن خبرتها في مجال العوارية العامة بما في ذلك البيانات ذات الصلة. وقد وردت استجابة مرصية للاستبيان، وبالرغم من أن الردود التي وردت كانت أقل إلى حد ما مما كان مأمولاً، فإن عدة ردود قد عالجت الموضوع بصورة كاملة وأتاحت بناء صورة شاملة. وعلاوة على ذلك فإن الكثير من المعلومات التي تم الحصول عليها قد كملت وعززت المواد التي تم جمعها من مصادر أخرى ولا سيما البلدان المتقدمة. وتم استعراض أكثر من ٤٠٠ حالة بما في ذلك العديد من بيانات العوارية العامة. وهي تشمل حوادث أثرت على معظم أسواق التأمين في العالم خلال السنوات العشر الماضية.

1- وأجريت اتصالات، بالتعاون مع اللجنة البحرية الدولية، بصناعة التأمين، بما في ذلك الاتحاد الدولي للتأمين البحري، وسائر المنظمات الدولية ذات الصلة التي تمثل الأطراف التجارية المعنية بالعمارية العامة، بما في ذلك الرابطة الدولية لخبراء تسوية المواريات العامة الأوروبيين. وبالإضافة الى ذلك، أجرى عدد كبير من الاتصالات غير الرسمية وتم الحصول بصورة مباشرة على مساعدة من عدد من مصادر الصناعة.

٧- وبخاص هذا التقرير ويطم المواد التي جمعتها الأمانة. وقد أفضت النتائج المشتركة التي تمخضت عنها مثل هذه المجموعة المتنوعة الواسعة من المصادر، بما في ذلك التسويات الفعلية للعمارية العامة التي تم تجميعها في العديد من مدن العالم المخططة، الى استنتاج الأمانة بأن هذه النتائج تتسم بالتوازن والدقة وبالتالي فإن الصورة التي تقدمها ينبغي أن تثير قدرا كبيرا من التأمل والتفكير من قبل الحكومات وصناعة النقل البحري على السواء.

٨- وأخيرا، تود أمانة الأوكناد أن تنوه بما حصلت عليه من مساعدة وتعاون من حكومات البلدان النامية ومن عدة منظمات وأفراد في إعداد هذا التقرير، وهي تعرب عن عميق تقديرها لذلك. وقد حصلت بصمت خاصة على دعم وتعاون وثيقين من اللجنة البحرية الدولية، والرابطة الدولية لخبراء تسوية المواريات العامة الأوروبيين، والاتحاد الدولي للتأمين البحري، وهي هيئات قدمت مساعدة عظيمة القيمة في إعداد التقرير.

سير العمل ضمن اللجنة البحرية الدولية^(١)

٩- على أثر القرار الذي اتخذته اللجنة البحرية الدولية بتفويض قواعد يورك - أنتويرب لعام ١٩٧٤، بصيغتها المعدلة لعام ١٩٩٠، تم إنشاء فريق عامل أعد استبياناً مفصلاً تم توزيعه على جميع الرابطات الوطنية للتعاون البحري. ثم أعدت خلاصة وافية للردود لتعديدها الى اللجنة الفرعية الدولية التابعة للجنة البحرية الدولية والمكلمة بمهمة دراسة قانون العوارية العامة وقواعد يورك - أنتويرب. وأعد رئيس اللجنة الفرعية الدولية التابعة للجنة البحرية الدولية تقريرا أوليا بعد ارسال الاستبيان. واجتمعت اللجنة الفرعية الدولية في دورة كاملة في مناسبتين في كانون الأول/ديسمبر ١٩٩٢ وتشترين الثاني/نوفمبر ١٩٩٢ وأعدت تقارير. وقد أخذت اللجنة الفرعية في اعتبارها، لدى استعراض القواعد، العمل المصطلح به في إطار الرابطة الدولية لخبراء تسوية المواريات العامة الأوروبيين. وستقدم توصيات اللجنة الفرعية الدولية بشأن تنقيح قواعد يورك - أنتويرب الى مؤتمر اللجنة البحرية الدولية المزمع عقده في تشرين الأول/أكتوبر ١٩٩٤. وكانت أمانة الأوكناد ممثلة في اجتماعات اللجنة الفرعية الدولية بصمتة مراقب.

الفصل الأول

المعاملة التأمينية للعوارية العامة

ألف - التأمين المباشر

١٠- يؤدي التأمين دورا هاما في العوارية العامة. وتكون الغالبية العظمى من السفن والبضائع مؤمنا عليها حيث يقوم مكتتبو التأمين على أجسام السفن والبضائع وما يغطيه العوارية العامة ويقدمون ضمانات للعوارية العامة عند الاقتضاء. ولذلك فإن الذي يحدث عمليا وبصورة تكاد تكون دائمة، عندما تكون هناك عوارية عامة، أن يقوم المؤمن لديه وليس صاحب البضائع بدفع مساهمة البضائع، بينما يدفع المؤمن لديه، فيما يتعلق بجسم السفينة مساهمة السفينة بما يتجاوز مستوى الخصم المسموح به في وثيقة التأمين على جسم السفينة. وحيثما تتضمن وثيقة التأمين على جسم السفينة " شروط استيعاب"، توافق الجهة المؤمن لديها على جسم السفينة على استيعاب كل من مساهمة أصحاب السفينة ومساهمة أصحاب البضائع في حوادث العوارية العامة حتى مستوى معين^(٤).

١١- وإذا لم تكن البضائع مؤمنا عليها، يتعين على صاحب البضائع نفسه - المرسل اليه عادة - أن يقدم الضمانة اللازمة. وقد يتعين عليه أيضا أن يقدم ضمانا في حالة التأمين البعس حيث لا يكون المبلغ المؤمن به عاليا بما فيه الكفاية بحيث يتناظر قيمة المساهمة المقررة للبضاعة. وفي بعض الأحيان، يضمن المؤمن لديه المساهمة كلها مقابل الحصول على ضمان مقابل من المرسل اليه يغطي نسبة الإبحاس في التأمين.

١٢- وفي كل حالة تقريرا من الحالات المبينة في هذا الاستقصاء، كانت الشحنات غير المؤمن عليها في طريقها الى بلدان نامية حيث لا يكون العديد من المرسل اليهم، قبل وقوع الحادث، على علم بوجود نظام العوارية العامة ذاته، بل انهم يواجهون أيضا صعوبة بالغة في تقديم الضمانة اللازمة عند الاعلان عن العوارية العامة^(٥). وفي التسويات التي كانت موضوع الاستقصاء، بلغت نسبة المصالح غير المؤمن عليها أقل من ١٠ في المائة وشكلت أقل من ٥ في المائة من قيم البضائع على السفن المعنية. وقد كانت جميعها في شكل شحنات من البضائع العامة التي تخص مصالح عديدة حيث اشتملت على منات بل حتى آلاف عديدة من المصالح المنفصلة في حاويات وفي شحنات بضائع سائبة متنوعة.

١٣- ان المبادئ الأساسية للعوارية العامة بموجب عقد تأمين بحري تحدد عادة في القانون الوطني ولكنها يمكن أن تتفاوت حسب شروط العقد نفسه. ومن ذلك مثلا أن المادة ٦١(٤) من قانون التأمين البحري للمملكة المتحدة لعام ١٩٠٦ تنص على أنه "حيثما يكون المؤمن عليه قد تكبد نفقات عوارية عامة، يجوز له أن يسترد من المؤمن لديه نسبة الخسارة التي لحقت به؛ ويجوز له في حالة حدوث تضيحية في عوارية عامة أن يسترد من المؤمن لديه كامل الخسارة دون أن يكون قد أعمل حقه في الحصول على المساهمة من سائر الأطراف المطالبة بالمساهمة"؛ وتنص المادة ٦١(٥) على أنه "حيثما يكون المؤمن عليه قد دفع، أو يكون مطالبا بأن يدفع، مساهمة في عوارية عامة فيما يتعلق بالشئ المؤمن عليه، يجوز له أن يسترد ذلك من المؤمن لديه"^(٦).

١٤- ويتضمن معظم التشريعات الوطنية أحكاما مماثلة. وعلى العموم فإن هناك اتساقا واسع الانتشار في شتى أنحاء العالم في الطريقة التي يوزع بها التأمين البحري عن كامل أصحاب السفن والبضائع عبء المساهمة في العوارية العامة. ويتبع هذا النهج نفسه أيضا في شروط التأمين النموذجية.

١- الغطاء التأميني بموجب الشروط النموذجية البضائع (أ)

١٥- حيثما تكون البضائع مؤمنا عليها بموجب شروط السوق البريطانية الحالية، تكون مصاريف العوارية العامة والانتقاز مغطاة إذا ما تم تكديدها لتجنب الهلاك الناجم عن أي سبب بخلاف تلك الأسباب المستبعدة تحديدا من العقد. ومن ذلك مثلا أن شروط المعهد (معهد مكنتي، التأمين بلندن) المتعلقة بالتأمين على البضائع (الشروط ألف) تنص على ما يلي:

"يغطي التأمين مصاريف العوارية العامة والانتقاز، مسواة أو محددة وقتا لمعد تأجير السفينة وأو التعاون المنطبق والعرف، المتكدة من أجل تجنب، أو فيما يتعلق بتجنب، الهلاك الناجم عن أي سبب بخلاف تلك الأسباب المستبعدة في الشروط ٤ و ٥ و ٦ و ٧ أو في مواضع أخرى من هذا التأمين".

١٦- وتظهر الصيغة نفسها في الشرطين باء وجيم من شروط المعهد المتعلقة بالتأمين على البضائع والتي توفر غطاء تأمينيا ضد طائفة من المخاطر مقيدة بدرجة أكبر. وفي جميع هذه الشروط ينص على أن العوارية العامة التي يتعين أن تكون مشمولة بالغطاء التأميني هي تلك المتكدة من أجل تجنب، أو فيما يتعلق بتجنب، الهلاك الناشئ عن أي سبب بخلاف تلك الأسباب المستبعدة تحديدا. ولذلك فإنه ما لم ينص على الاستبعاد في موضع آخر في العقد - كاستبعاد مخاطر الحرب - يدفع المؤمن لابه مساهمة البضاعة حتى ولو كانت العوارية العامة ناجمة عن خطر غير مشمول بالتأمين في إطار الغطاء التأميني ضد المخاطر المتكدة. وهكذا فإن الهلاك الجزئي الذي يحدث نتيجة لسوء أحوال الطقس لا يكون قابلا للاسترداد بموجب الشروط من الفئة "جيم"، بينما يشمل الغطاء التأميني المساهمة في عوارية عامة ناجمة عن سوء أحوال الطقس نفسها.

١٧- ان مصاريف العوارية العامة والانتقاز المتكدة نتيجة لمخاطر الحرب تستبعد من وثيقة التأمين البحري ولكنها تندرج في غطاء التأمين من أخطار الحرب الذي يشتري عادة في صنفه وحيدة الي جانب الأخطار البحرية وأخطار الاضرابات، وبالمثل فان مصاريف العوارية العامة والانتقاز المتكدة نتيجة لأخطار الاضرابات تكون قابلة للاسترداد بموجب وثيقة التأمين من الاضرابات.

١٨- وإذا كانت البضائع مؤمنا عليها تأمينيا بخسنا، يكون المؤمن لابه هو المطالب الوحيد لتغطية نسبة مخفضة من المساهمة في العوارية العامة. وفي هذه الحالات، يتصرف المؤمن لابه عادة بالتبعية عن المؤمن عليه في ترتيب تقديم الضمانات مقابل تعهد المؤمن عليه بتغطية نسبتته من المساهمة النهائية.

(ب) أجسام السفن

١٩- بالنسبة للمصالح في أجسام السفن، يشمل غطاء التأمين البحري الأساسي بموجب شروط المعهد التي تطبق بصورة نموذجية في السوق البريطانية ولكنها تستخدم أيضا في العديد من الأسواق في شتى أنحاء العالم، العوارية العامة والانتاخذ حيثما يحدث الهلاك من أجل تجنب المخاطر المؤمن منها بموجب العقد. إلا أنه إذا كانت قد حدثت تغطية بالسفينة، تكون للمؤمن عليه (أي صاحب السفينة) القدرة على استعادة خسائره بالكامل من الجهة المؤمن على جسم السفينة لديها دون القيام أولا بإعمال حقه في الحصول على المساهمة من سائر الأطراف. وإذا لم يتمكن من إعمال هذا الحق والحصول على المساهمة من أصحاب البضاعة لتغطية نصيبهم من المساهمة، فإن الجهة المؤمن لديها على جسم السفينة هي التي تتحمل العيب. ويكون صاحب السفينة نفسه معنى من الضرورة العملية للسعي إلى استرداد الخسائر. أما المساهمات غير المستردة لأصحاب البضائع في العوارية العامة فتغطي في ظروف عديدة من جانب جهة التأمين من المسؤولية بموجب تغطية للحماية والتعويض^(٧). والوضع فيما يتعلق بالتأمين على البضائع مماثل لوضع التأمين على جسم السفينة.

١٠ التحفيجمات للتعويض عن التأمين البحس

٢٠- بموجب وثائق التأمين البحري يتم عادة دفع كامل مبلغ المساهمة في العوارية العامة إذا كانت القيمة المؤمن بها تساوي قيمة المساهمة أو تزيد عنها. أما إذا كانت أقل، فيكون صاحب السفينة عندها قد حصل على تأمين بحس ويتعين عليه تغطية نسبة مساهمة جسم السفينة غير المسددة من خلال التأمين على جسم السفينة. ما لم يحصل صاحب السفينة على "تغطية تأمينية للمسؤولية الإضافية" أو ما لم تتضمن وثيقة التأمين شرطا صريحا مفاده أن "السفينة تعتبر مؤمنا عليها بقيمة مساهمتها في حالتها السليمة"؛ أو إذا كانت "العوارية العامة والانتاخذ ومصاريف الانتاخذ وتكاليف السعي والكذ واجبة الدفع بالكامل بصرف النظر عن قيمة المساهمة والقيمة المؤمن بها".

٢١- وفي مثل هذه الحالات تحمل وثيقة التأمين على جسم السفينة، التي يدفع فيها جزء كبير من قسط التأمين للاستجابة للمستويات العالية للهلاك الجزئي التي تميز التأمين البحري على أجسام السفن، أكثر من حصتها التناسبية فيما يتعلق بالحوادث التي تنطوي على خسارة متكبدة في العوارية العامة.

٢٢- وإذا ارتفعت قيمة السفينة ارتفاعا حادا نتيجة للتعبات في سوق البيع والشراء، وشرطه أن يكون في مقدور صاحب السفينة أن يثبت أنه اتخذ الخطوات المعتادة للتأكد من أن القيمة الفعلية تقابل إجمالي القيمة المؤمن بها بموجب وثيقة التأمين على جسم السفينة وأية وثيقة تأمين من المسؤوليات الإضافية، أمكن لصاحب السفينة أن يسترد مبلغ التعويض عن التأمين البحس غير المتصود من نادي الحماية والتعويض الذي ينتمي إليه^(٨).

٢٣- وهكذا فإن اشتراك شركات التأمين في العوارية العامة يعتبر، كما يمكن ملاحظته، أمرا حاسما. وليس من المستغرب أن تكون العديد من الشكاوى حول العمل بالنظام على مدى المائة سنة الماضية تقريرا قد صدرت عن مصالح التأمين.

با ه - التغطية التأمينية للحماية والتعويض

٢٤- ان النطاء التأميني بموجب قواعد نادي الحماية والتعويض يشمل أية نسبة من مساهمة أصحاب البضائع في العوارية العامة لا تكون قابلة للاسترداد بسبب حدوث اخلال بعقد شحن^(٩).

٢٥- وتشكل العوارية العامة غير القابلة للاسترداد جزءا زهيدا من مطالبات النوادي. وهذا يتجلى من خلال التقارير السنوية لنادي غربي انكلترا للحماية والتأمين التي تبين أن النسبة المتوية لمجموع المطالبات التي تشكلها العوارية العامة غير القابلة للاسترداد، منذ عام ١٩٨٤، كانت على النحو التالي:

٢,٩٠	..	..	١٩٨٤
٧,٢٧	..	..	١٩٨٥
٠,٨٥	..	..	١٩٨٦
٠,٨٠	..	..	١٩٨٧
١,٢٨	..	..	١٩٨٨
٠,٦٥	..	..	١٩٨٩
١,١٨	..	٨٩-١٩٨٥	متوسط السنوات الخمس

٢٦- وخلال هذه الفترة، بلغت المطالبات فيما يتعلق بمجموع نصيب أصحاب البضائع في المطالبات المقدمة الى نادي غربي انكلترا للحماية والتأمين ما نسبته نحو ٤٢ في المائة. وهكذا فإنه حتى فيما يتعلق بمطالبات أصحاب البضائع وحدها، تشكل المساهمات غير القابلة للاسترداد في العوارية العامة نسبة ضئيلة جدا من مجموع مطالبات الحماية والتأمين.

٢٧- وفي المنشور المعنون "تحليل المطالبات الرئيسية" الذي صدر عن رابطة التأمين التجاري على البواخر في المملكة المتحدة (نادي الحماية والتعويض في المملكة المتحدة) في عام ١٩٩٢، يتبين أنه من أصل ١٤٤٤ مطالبة لا تقل قيمتها عن ١٠٠.٠٠٠ دولار، كان هناك أقل من ٢٠ مطالبة تتعلق بمساهمات غير قابلة للاسترداد في العوارية العامة تبلغ في مجموعها أقل من ٢٠ مليون دولار من أصل قيمة اجمالية قدرها ٧٨٤ مليون دولار بالنسبة للمطالبات ال ٤٤٤ التي يشملها التحليل. وليس من المستغرب ان أن هذا الشكل من أشكال الخسارة قلما يكون جديرا بالذكر في أي منشور من منشورات نوادي الحماية والتعويض^(١٠).

٢٨- كما أن نوادي الحماية والتعويض تغطي نسبة مساهمة أصحاب السفينة في العوارية العامة في حالة التأمين البحس. وفي حين أن وثيقة التأمين على جسم السفينة تشتمل أحيانا على شروط تنازل يمس على دفع المساهمة في العوارية العامة بالكامل على الرغم من التأمين البحس، فإن من حق صاحب السفينة أيضا أن يرجع الى نادي الحماية والتأمين الذي ينتمي اليه من أجل تحصيل الفرق بين القيمة المؤمن بها وقيمة المساهمة، بشرط اجراء استعراض دوري كاف للقيمة السوقية للسفينة وفقا لقواعد النادي^(١١).

جيم - أحكام التأمين المحدودة خارج نطاق الشروط النموذجية

١- شروط الاستيعاب

٢٩- يدرج في وثائق التأمين على أجسام السفن شروط استيعاب، أو كما يسمى أحيانا شرط العواريات العامة الصغيرة، وذلك لاقتضاه قيام المكتتبين في التأمين على أجسام السفن بدفع قيمة كل خسائر العوارية العامة حتى مستوى معين. ولا توجد صيغ نموذجية لهذه الشروط ولكن الأنماط الشائعة تظهر، كما يمكن توقعه، بين الصيغ المختلفة. وهذه الصيغ تضعها أحيانا شركات التأمين، مثل الاتحاد الأمريكي للتأمين على أجسام السفن ولكن من المعتاد بدرجة أكبر أن يقوم بصياغتها المساسرة. وبما أن المساسرة يتخلون هذه الصيغة عن بعضهم بعضا فإنها تتغير بحيث تلائم أغراض السمسار المعني أو الشخص الذي يقوم بصياغة شروط وثيقة التأمين. وهذه الصيغ هي أكثر شيوعا في بعض الأسواق من غيرها. ومن ذلك مثلا أنها توجد على نحو متواتر في أسواق التأمين في الولايات المتحدة والمملكة المتحدة ولكنها تستخدم على نحو أقل تواترا بكثير في الأسواق الألمانية والاسكندنافية، وعلى الرغم من عدم وجود أي نموذج عام، فإن كل سمسار يترجى إلى استخدام صيغته الخاصة به بالنسبة للعديد من مختلف المخاطر المتعلقة بالتأمين على أجسام السفن، ولربما مع تغيير بعض العناصر بحسب طبيعة الخطر فقط. ويعبر بعض هذه العناصر عن فوارق حقيقية في طبيعة الخطر ولكنه يبدو أن البعض الآخر منها يكاد يكون عشوائيا.

(أ) الغرض من شروط الاستيعاب/المرايا-المساوى

٣٠- إذا لم يكن هناك شرط استيعاب، لا يدفع المؤمن لديه على جسم السفينة سوى نسبة المساهمة المتعلقة بجسم السفينة في العوارية العامة بينما يترك لأصحاب المصالح في المصالح أن تدفع نصيبها من المساهمة. ويسمح شرط الاستيعاب بأن يدفع المؤمن لديه على جسم السفينة بالكامل قيمة خسائر معينة في العوارية العامة، وهي عادة تلك الخسائر التي تكون دون حد مالي معين. وبذلك فإن شرط الاستيعاب يزيل ما تطوي عليه عملية العوارية العامة من نفقات ووقت وجهد بالنسبة لأي عواريات عامة يعتقد أنها صغيرة بما فيه الكفاية بحيث لا تكون تلك النفقات أو الجهود جديرة بالاعتبار من الناحية الاقتصادية.

٣١- وتزيل بعض شروط الاستيعاب الحاجة إلى إجراء تسوية، بينما تقتضي شروط استيعاب أخرى اعداد التسوية. وهكذا فإنه يمكن في الحالة الأولى إزالة التكاليف المتكبدة في عملية العوارية العامة مثل رسوم التسوية وجميع النفقات التيمية. وفي أحيان كثيرة، لا يمكن لنسبة مساهمة أصحاب المصالح في البضائع أن تنفق مبلغ التكاليف التي يتم توفيرها نتيجة لعدم السعي إلى إجراء عملية العوارية العامة. وعلاوة على ذلك، فإن العوارية العامة تسبب صعوبة بالنسبة لصاحب السفينة لأنه يتعين عليه أن يستمر في المناق رأسماله على الإصلاحات والنفقات وأن كان غير متأكد من المبالغ النهائية التي سيحصل عليها، وهو يواجه تأخيرات طويلة في الحصول على مبلغ نسبتته هو ونسبة أصحاب المصالح في البضائع في تغطية الخسارة.

٣٢- كما أن خبراء تسوية العواريات العامة يستخدمون من الغاء حالات العوارية العامة الصغيرة لأن مثل هذه الحالات تطوي على قدر من العمل لا يتناسب مع الرسوم التي يمكن فرضها من الناحية الواقعية. ويطبق خبراء التسوية في بعض البلدان طريقة ثابتة لحجماتهم (مثل ه في المائة). وفي أماكن أخرى لا تطبق

فيها قواعد تعريفية، لا يستلحق خبراه التسوية من الناحية العملية فرض رسوم لا تتناسب مع نفقات العوارية العامة.

٢٢- ومن وجهة نظر أصحاب المصالح في البضائع، يؤدي استخدام أي شرط من شروط الاستيعاب الى اعفاء البضائع من أية حاجة للمساهمة في تغطية الخسائر المتحصلة بجسم السفينة. غير أنه لما كانت شروط الاستيعاب تنفيضي الى ازالة العواريات العامة الصغيرة فقط، فان النوائد الشاملة يمكن أن تكون محدودة. وحيث أنه يتوفر لصاحب السفينة علاوة على ذلك خيار استخدام شرط الاستيعاب أو عدم استخدامه وأنه من الممكن له، كما لوحظ، أن يستخدم ذلك الخيار اذا كان من مصلحته أن يفعل ذلك، فمن الأرجح أن يحث بحكم العواريات العامة الصغيرة في تلك الحالات التي تكون فيها مساهمة البضائع أقل أهمية. وعلاوة على ذلك فان تعهد المكتتبين في التأمين على جسم السفينة لا ينطبق عادة في الحالات التي تتألف فيها العوارية العامة بصورة رئيسية من نفقات أو تفضحية تحصل بالبضائع.

٢٤- وفي الحالات التي تشتمل على سندات شحن متعددة، يمكن حتى للعواريات العامة الكبيرة جدا والتي تفوق كثيرا الحد الأدنى أن تشمل العديد من أصحاب المصالح المنفصلة في البضائع التي تكون بعد ذاتها ذات قيمة صغيرة نسبيا. وهكذا فانه من وجهة نظر أصحاب البضائع ومؤمنهم، تكون التكاليف الادارية لمعالجة مطالبات العوارية العامة فيما يتصل بتلك المصالح عالية جدا بالنسبة للقيمة. وهناك العديد من العواريات العامة التي تطوى على العديد من أصحاب المصالح في البضائع حيث يطلب عدد كبير من أصحاب المصالح هؤلاء بأن يدفع كل منهم ما يقل عن ١٠٠ دولار تمثل نصيبه في المساهمة في العوارية العامة، واذا كان من غير الاقتصادي بالنسبة لهم المضي قدما في عملية العوارية العامة فان هذا لا يؤدي الى ثني أصحاب المصالح في جسم السفينة عن المطالبة بدفع المساهمة. وعلاوة على ذلك فانه قلما يحدث، فيما يتعلق بهذه المبالغ البسيطة، الاعتراض على عوارية عامة حتى ولو كانت هناك أسباب ملائمة تبرر القيام بذلك. وبالتالي فانه كثيرا ما تجد شركات التأمين، في تلك الحالات، أنه من الأرخض لها أن تمتنع عن تقديم طعن مشروع. ولم تلاحظ سوى بضع حالات تم فيها عمدا استبعاد أصحاب المصالح الصغيرة من عملية تسوية للعوارية العامة.

(ب) عناصر شرط الاستيعاب

٢٥- عندما يكون صاحب السفينة قد قرر أنه يريد الغاء العواريات العامة الصغيرة، يقوم هو أو السمسار الذي يتعامل معه بادراج اشارة الى شرط يتعلق بالعواريات العامة الصغيرة في وثيقة الاقتراح ويحصل على موافقة المؤمن لديه. وحيث أن هذا الشرط يمثل بندا ثانويا في المفاوضات، فانه لا يكرس له سوى القليل من الاهتمام وكثيرا ما لا يتم التفاوض أبدا على الأحكام الدقيقة لهذا الشرط. وعادة ما تصاف صيغته في وقت لاحق مع أنه لا يدرج في بعض الأحيان سوى الحد الأدنى. وفي أحيان أخرى يدرج عنوان للشرط ولا يخرج الشرط بنفسه في وثيقة التأمين. وهذا يمكن أن ينفي الى ظهور صموليات في وقت لاحق لأنه يبدو أن هناك مجموعة من صيغ الاستيعاب تكاد تكون لا متناهية وكثيرا ما تكون صياغتها رديئة وتكرارية بل ومتعارضة في بعض الأحيان.

٣١- غير أن هناك عناصر مشتركة، بينما يوزع السامسة الى استخدام صيغهم الخاصة. وهناك أيضا أنواع محددة من الصيغ لمعالجة المشاكل في أنواع معينة من عمليات النقل. ويتمثل جوهر هذه الصيغة عادة في عبارة كالعبارة التالية:

"تدفع العوارية العامة بالكامل دون الحصول على مساهمة من أصحاب المصالح في البضائع أو غيرهم من أصحاب المصالح حيثما لا يتجاوز مبلغ العوارية السامة ما مقداره... دولار".

٣٧- وتنص صيغة أخرى على ما يلي:

"في الحالات التي تقدر فيها العوارية العامة بمبلغ لا يتجاوز... دولار، تدفع العوارية العامة بالكامل".

٣٨- وتشير الصيغة الأولى الى مشكلة رئيسية متصلة في شرط الاستيعاب. فالى أن يتم اعداد كشف العوارية العامة، لا يكون المبلغ الاجمالي بخسارة العوارية العامة مؤكدا.

٣٩- ويمكن ملاحظة نوع مختلف في النص التالي:

"إذا لم يتجاوز مجموع نفقات العوارية العامة مبلغ... دولار، لا يتم اعداد كشف العوارية العامة، وفي هذه الحالة يحمل المكتتبون في التأمين على السفينة مصاريف هذه العوارية العامة".

٤٠- وتترك بعض شروط الاستيعاب بالتحديد خيارا لصاحب السفينة بأن يقرر ما اذا كان سيقدم مطالبة بموجب شرط الاستيعاب أم لا:

"في الحالات التي تقدر فيها العوارية العامة بمبلغ لا يتجاوز... دولار أو بمبلغ متايل بعملة أخرى، يكون للمؤمن عليهم خيار البت فيما اذا كانوا سيطالبون أم لا بالعوارية العامة كلها بموجب هذا التأمين أو المطالبة من أصحاب المصالح في البضائع حسيما يعتقدون أنه مناسب لهم".

٤١- وتدل هذه الصيغة بكل وضوح على أن الأمر متروك لصاحب السفينة لكي يبت فيما اذا كان من المناسب له أم لا أن يعلن عن وجود عوارية عامة ويخفي قداما في تسويتها. وحتى اذا لم يكن العنصر الاختياري مذكورا تحديدا في الشرط، يظل هناك دائما من الناحية الفعلية خيار قائم حيث أن صاحب السفينة قد يقرر عدم المطالبة بنسبة مساهمة صاحب المصالح في البضائع بموجب وثيقة التأمين على جسم سفينته اذا ما أراد أن يقدم بدلا من ذلك مطالبة ضد أصحاب المصالح في البضائع.

٤٢- ويخرج في صيغ بعض الشروط المزيد من التفاصيل فيما يتعلق بالخصومات المسموح بها:

"لا ينطبق الخصم على مطالبات العوارية السامة والانتاخذ ومصاريف الانتاخذ وتكاليف السمي والكذ:"

"يكون للمؤمن عليهم خيار البت فيما اذا كانوا سيطالبون أم لا بالموارية العامة كلها بموجب التأمين على اجسام سجنهم الى حد أقصاه... دولار بعد تطبيق الخصم المسموح به بموجب وثيقة التأمين أو المطالبة من أصحاب المصالح في البضائع..."

4٣- وفي المثال الأول، تدفع جميع العوريات العامة الصغيرة برمتها من قبل الجهة المؤمن لديها - بما يشمل نسبة مساهمة أصحاب السجنية ومساهمة أصحاب المصالح في البضائع معا. وخلافا لذلك، ففي المثال الثاني، يحمل صاحب السجنية من الناحية الفعلية العوريات العامة دون مستوى الخصم المسموح به بحيث يظل لديه في تلك الحالات حافز لمطالبة أصحاب المصالح في البضائع بدفع نسبة مساهمتهم. ولا يكون لديه حافز لعدم المضي قدما في عملية العوراية العامة الا فيما يتعلق بالخسائر التي تتجاوز الخصم المسموح به بمقتضى وثيقة التأمين.

44- وهناك عدة صيغ مختلفة أخرى تظهر وان لم يكن بشكل متسق بأي حال من الأحوال:

"في مثل هذه الحالات التي تحمل فيها (وثيقة التأمين على جسم السجنية) رسوم العوراية العامة كلها، لا تتعرض أية عمولة أو فائدة".

45- وثمة مسألة أخرى يشار اليها أحيانا في بعض الشروط وهي تتمثل في أتعاب خبراء التسوية: "لا تعتبر أتعاب خبراء التسوية جزءا من... (الحد الأدنى) حسيبا هو مشار اليه أعلاه". وهذا يؤدي الى رفع الحد الأدنى للمبلغ الواجب الدفع بالكامل بموجب شرط الاستيعاب. ويض بعض شروط الاستيعاب على حد أدنى من:

"العوراية العامة التي تشتمل على تصحية أو نتجات تصل الى... دولار أو مبالغ أعلى حسبما يتفق عليها تحديدا لا توزع وتكون واجبة الدفع بموجب هذه الوثيقة..."

4٦- وهذه الصيغة الأخيرة تزيد الفرصة المتاحة لصاحب السجنية لبحث الجوانب الاقتصادية لكل حادث من حوادث العوراية العامة. فاذا كان من المحتمل أن تكون مساهمة أصحاب المصالح في البضائع منخفضة جدا، يكون من المعقول تماما عندها عدم المضي في عملية عوراية عامة حتى ولو كان من المحتمل أن يكون مجموع العوراية العامة أعلى بكثير من الحد الأدنى. والصيغة التالية تستبعد تحديدا التصحية أو النتجات المحتملة بالبضائع:

"لا ينطبق هذا الاتفاق حيثما تتألف العوراية العامة بصورة رئيسية من تصحيات في العوراية العامة و/أو تلف في البضائع، وفي هذه الحالة ينبغي وضع بيان الا اذا اعتبر ذلك غير اقتصادي، من وجهة نظر أصحاب المصالح في جسم السجنية".

4٧- ولا حاجة كبيرة للتطبيق على النهج الذي تتبعه هذه الصيغة. فمن الواضح أن أصحاب المصالح في جسم السجنية قد يكونون على استعداد لقبول خسائرهم، ولكنه يجري بشكل حازم تجنب أي اقتراح لاستيعاب البضائع المضى بها الا اذا كانت تكاليف استيعاب تلك التصحيات أقل من كلفة المضي قدما في عملية العوراية العامة.

٤٨ - وبالإضافة إلى الصيغ المشار إليها أننا والتي تنطبق على أي نوع من أنواع السمن، توجد في بعض الأحيان أيضا صيغ لأنواع متخصصة من عمليات النقل، ولا سيما النقل بالمبخرات. فصيوة الحصول على ضمانة من المعنيين بنشاط النقل غير التجاري والشحن والتفريغ الأوثين في عمليات النقل بالمبخرات، مقترنة بالمستوى المنخفض نسبيا للقيمة الفردية لعطل هذه المصالح، واستحسان تجنب استبعاد مثل هؤلاء المستخدمين الذين يعتبر مفهوم العوارية العامة بالنسبة لهم مفهومًا غريبًا جدًا، قد أفضت جميعها إلى استخدام النوع التالي من الصيغ:

"بعد حدود فعل من أفعال العوارية العامة و/أو إبرام عقد إنقاذ، يتم التنازل بموجب هذه

الرثيقة عن تلك المساهمات في العوارية العامة و/أو مساهمات الإنقاذ المستحقة على أصحاب المركبات التجارية و/أو الخاصة المنقولة على سفينة المؤمن عليه، وتوسع التغطية لتشمل دفع مساهمات أصحاب هذه المركبات لسائر الأطراف المعنية".

٤٩ - وما يلاحظ أن عملية العوارية العامة تجري في هذه الحالات بحيث يقوم أصحاب المصالح الأخرى بدفع نسبتهم، ويتمثل الفرق الوحيد في أن صاحب المصلحة في السفينة يستوعب حصة مصالح معينة فقط.

(ج) مستوى الحدود الدنيا في شروط استيعاب العوارية العامة

٥٠ - ثمة تناوت واسع جدا في الحد الأدنى المشمول في شرط لاستيعاب العوارية العامة، وهو تناوت ضروري لمراعاة الاختلافات الراسمة في القيم المؤمن بها. وفي أكثر من ٣٠٠ وثيقة تأمين أجري استقصاء لها، كان هناك عدد قليل جدا من الوثائق التي تم فيها تحديد مستوى الحد الأدنى دون مبلغ ٥٠٠٠٠ دولار. وفي أحيان كثيرة، لا يبدو أن هذه الحدود قد تلححت على مدى عدة سنوات. غير أنه بالنظر إلى الزيادات في الخصم الإجمالي المسموح به بموجب وثيقة التأمين، فإن المستوى الذي يبدأ عنده سريان الحد الأدنى لشروط الاستيعاب يرتفع مع ذلك إلى حد ما مع زيادة القيم والخصومات المسموح بها.

٥١ - وبالنسبة للسفن الأصغر حجما، يبدو أن القاعدة تشمل في حد أدنى قدره ٥٠٠٠٠ دولار وقلمًا لرحط وجود حد أدنى يقل عن هذا المستوى. وبالنسبة للسفن الأكبر حجما والأساطيل، حيث تتعلق خصومات أعلى مسموح بها بموجب وثائق التأمين في أية حالة، يبلغ مستوى الحد الأدنى عادة ١٠٠٠٠٠ دولار ويرتفع في أحيان كثيرة إلى ٣٠٠٠٠٠٠ دولار. وفي بعض الحالات، تكون هذه الحدود أعلى بكثير. ومن ذلك مثلا أنه بالنسبة لسفن الحاويات الكبيرة التي قد توجد فيها آلاف عديدة من أصحاب المصالح المنصنة في البضائع والتي يمكن فيها لكلمة التسوية أن تكون أعلى إلى حد كبير، قد يصل الحد الأدنى إلى مستوى عالٍ، يقارب مليوني دولار.

(د) مدى الاستخدام

٥٢ - إن استخدام شروط الاستيعاب، كما ذكر أننا، يتناوت تناوتا واسعا بين الأسواق حيث يستخدم على أوسع نطاق فيما يبدو في أسواق الولايات المتحدة والمملكة المتحدة. وتبين الأدلة أن ما يصل إلى ثلث عقود التأمين في تلك الأسواق قد يتضمن شروط استيعاب. غير أنه لما كانت هذه الشروط تتناوت بين عقود خاصة بسفن وحيدة وبين عمليات تأمين تشمل أساطيل كبيرة جدا، فإنه يتعذر أن تحدد بدقة تلك النسبة

من النقل البحري المؤمن عليها بموجب أحكام تشتمل على شرط استيعاب. وبالنظر إلى هذه التفاوتات القائمة عمليا بين الأسواق بل وبين سعايرة التأمين أيضا، يصعب تبين أي اتجاه نحو الاتساق في الممارسة أو في وضع الصيغ دون إقناع أصحاب السفن وسوق التأمين بإعمال فكرهم لمعالجة هذه المشكلة.

المعمل الثاني

المدى والأثر الحاليان للعوارية العامة

الف - عدد الحوادث

٥٢ - ليس هناك أي مصدر وحيد يبين مجموع عدد الحوادث التي تقع في كل سنة. إلا أنه من الممكن تقدير مدى العوارية العامة في أحداث النقل البحري استناداً إلى السجلات المنشورة بشأن حالات الهلاك الجزئي الرئيسية. ولا يؤدي كل حادث من هذه الحوادث إلى الاعلان عن عوارية عامة، ولكنه يمكن بالاستناد إلى وصف ظروف حدوث الهلاك إجراء تقييم معقول لتلك الحالات التي يمكن أن تنضوي إلى إعلان عن عوارية عامة. وبين فيما يلي عدد حالات الهلاك الجزئي الرئيسية المسجلة على مدى السنوات العشر الماضية من قبيل الاتحاد الدولي للتأمين البحري:

حالات الهلاك الجزئي الرئيسية - ١٩٨٤ إلى ١٩٩٢ (١٧)

جميع السنن	سنن أخرى	ناقلات سواقب وناقلات مختلطة	ناقلات صهريجية	
١٨٥	١٢٨	٢٥	٢٢	١٩٨٤
٢٦٩	١٨٥	٥٤	٣٠	١٩٨٥
٢١٤	١٤٨	٣٠	٣٦	١٩٨٦
٢١٦	١٢٨	٥٢	٣٦	١٩٨٧
٢٢٠	١٤٤	٤٧	٢٩	١٩٨٨
٢٢٨	١٤٢	٥٠	٤٦	١٩٨٩
٢٤٥	١٢٤	٦١	٥٠	١٩٩٠
٢٥٥	١٥٥	٥٧	٤٢	١٩٩١
٢٦٧	١٥٩	٦١	٤٧	١٩٩٢

٥٤ - إن دراسة ظروف تلك الحوادث الرئيسية المبلغ عنها في قائمة الوبوز على مدى السنوات الثلاث الماضية تبين أن نحو ٧٠ في المائة منها يحتمل أن تكون قد أفضت إلى إعلان عن عوارية عامة. ومن بين نسبة الـ ٧٠ في المائة المتبقية، اشتمل نحو الثلثين (٤٥ في المائة من المجموع) على عمليات قطر بينما اشتمل الثلث المتبقي على مصاريف أخرى محتملة في العوارية العامة مثل مصاريف تدابير إطفاء الحرائق وإعادة تعويم السنن أو الدخول إلى ميناء الجوه.

50 - ولا تنشر في الوقت الحاضر بيانات مجمعة عن حالات الهلاك الجزئي الأصغر ولكن عددها يمكن أن يستخلص من المعلومات عن الحوادث التي ترد في قائمة اللويدز والتي يبدو أنها أعلى بثمانية أمثال على الأقل؛ وهذه الحوادث الأصغر مماثلة للحوادث الرئيسية ولكنها تشتمل على عدد أقل من عمليات التطر وغير ذلك من أفعال العوارية العامة النموذجية. وكما تبين البيانات المجمعة لأغراض هذه الدراسة، فإن حوادث العوارية العامة تشمل كامل المطابقة المتنوعة من الحوادث من أشدها خطورة وحتى أبسطها ولكن العديد من الحوادث البسيطة لا تستحق بالتأكيد عناه دفع مصاريف التسوية.

51 - وثمة مصدر آخر للمعلومات المتعلقة بالعدد الإجمالي السنوي المحتمل للعواريات العامة يرد في دراسة استقصائية أجرتها اللجنة الفرعية الدولية التابعة للجنة البحرية الدولية^(١٧)، استنادا إلى المعلومات التي تم الحصول عليها من خلال استبيان أرسل إلى الأعضاء الماديين والمراسلين في الرابطة الدولية لخبراء تسوية العواريات العامة الأوروبيين. وقد عرض التقرير على اللجنة الفرعية الدولية التابعة للرابطة في عام ١٩٩٣. وهو يسجل 6٢5 عملية تسوية للعوارية العامة تمت على مدى ١٧ شهرا في الفترة ١٩٩٠-١٩٩١ من قبيل مكاتب خبراء التسوية (50 مكثبا لخبراء التسوية في ١٨ بلداً بحرياً) قدمت ردودا على الدراسة الاستقصائية. واستنادا إلى هذه الأرقام قدّر أن مجموع عمليات التسوية على نطاق العالم في عام ١٩٩١ قد وصل إلى حد أقصى قدره ٨5٠ عملية. واستنادا إلى هذه التقديرات ومع مراعاة الاستقطاعات التي يمكن إجراؤها من تقارير الحوادث، ليس من غير المعقول الافتراض بأن المتوسط السنوي الحالي للحوادث المنخفضة إلى الإعلان عن عوارية عامة يبلغ نحو ٨٠٠ حادث.

٥٢ - استخدام متزايد أم متناقص؟

5٧ - لقد كان من الأصعب تحديد ما إذا كان هناك أي اتجاه ينحني إلى جعل استخدام العوارية العامة أكثر أو أقل تواترا. فالبيانات المستخلصة من بعض أسواق التأمين في البلدان المتقدمة مثلا تشير إلى حدوث انخفاض كبير بنسبة تصل إلى نحو ٤٠ في المائة في عدد حوادث العوارية العامة المسجلة بين منتصف السبعينات ومنتصف الثمانينات. غير أن هذه البيانات يمكن أن تكون مضللة لأن هناك العديد من العوامل المختلفة التي يمكن تسجيلها والتي تؤثر على مستوى العوارية العامة:

إن التغيرات في حجم أو نوع النشاط التأميني المكتتب فيه تنحني إلى تغيرات مشابهة في عدد المطالبات. وإذا تساوت جميع العوامل الأخرى، يؤدي حدوث انخفاض في عدد حسابات البضائع المؤمن عليها إلى عدد أقل من العواريات العامة. ويمكن لحجم النشاط التأميني المكتتب فيه أن يتغير بشكل حاد من سنة إلى أخرى استجابة للتغيرات في أسعار أقساط التأمين والتجربة المتعلقة بحالات الهلاك، بحيث أن تصور السوق لحوادث العوارية العامة يعكس هذه التغيرات؛

يمكن لحدوث ارتفاع أو انخفاض في النشاط التجاري العالمي أن ينحني إلى تفاوت واسع في أعداد الحوادث البحرية التي تقع في كل سنة. وبالمقابل يمكن توقع أن ينحني حدوث ارتفاع أو انخفاض في الحوادث إلى حدوث تغير مقابل في عدد ما يحدث من عواريات عامة؛ وثمة عوامل مثل تطبيق التأمين المحلي الإلزامي على الواردات خلال السنوات الخمس عشرة الماضية قد تدل على أن بعض الأسواق المتقدمة قد شهدت انخفاضا في نشاطها

التفجدي فيما يتعلق بالتأمين على البضائع بالنظر إلى أن هذا النشاط قد هاجر إلى أسواق أجد في البلدان النامية؛

إن أساليب الإبلاغ الخاصة بشركات التأمين تخضع لتغيرات من سنة إلى أخرى، في حين أن بيانات العوارية العامة كثيرا ما لا تكون مستقلة عن الإبلاغ عن المطالبات العامة ولكنها تصنف بطرق أخرى (حسب حجم المطالبة أو سبب الهلاك مثلا).

50٨- وفي عهد أقرب كان هناك بعض التنازير التي تشير إلى حدوث تراجع حاد في النشاط في عامي ١٩٩٢ و ١٩٩٣ ويُرغم أن السبب في ذلك يرجع إلى تأثير شروط استيعاب العوارية العامة. ورغم أنه يبدو أن بعض البيانات تؤكد ذلك، فإن الانخفاض يمكن أن يعكس أيضا هبوطا في نشاط الشحن في الأسواق المعنية. فهوامش الربح الإجمالية تكون متدنية جدا في الأنشطة التأمينية الكبيرة، حيث يكون هناك عدد مفرط من شركات التأمين التي تتنافس على عدد قليل جدا من الحسابات. وفي أعقاب تسجيل نتائج سيئة للغاية في عدة أسواق منذ عام ١٩٨٨، قام العديد من شركات التأمين إما بالانسحاب أو باتخاذ موقف انتقائي بدرجة أكبر بكثير فيما يتعلق بالنشاط التأميني الذي ترغب في الاكتتاب فيه. وقد أبدى بعض خبراء التسوية تطبيقات حول حدوث انخفاض في عدد الحالات التي يحالجونها، ولكن خبراء تسوية آخرين قد ذكروا أن مستوى النشاط لا يزال على حاله. وبالنظر إلى العناصر الزمنية المحتفي في عملية العوارية العامة، فإن الأمر سيستغرق بعض السنوات قبل أن يتسنى التأكد مما إذا كان قد حدث أي انخفاض أو من مدى حدة مثل هذا الانخفاض.

جيم - السفن المشمولة في العوارية العامة

5٠٩- إن أغلبية حوادث العوارية العامة التي تناولها الدراسة الاستقصائية قد اشتملت، كما في حالة معدلات الحوادث العالمية ككل، على سفن غير الناقلات المصنوعة أو ناقلات السواكب والتي سيشار إليها أدناه، توجها للتيسيط، باسم السفن "الأخرى": إلا أنه عند حساب مجموع نشاط النقل البحري المشمول في الدراسة الاستقصائية حسب الحمولة، تكون النسب متوازنة بدرجة أكبر بكثير بين الفئات الثلاث من السفن حسبها يمكن تبينه في الجدول التالي:

حوادث العوارية العامة مقارنة بمجموع السفن

السفن	ناقلات صهريجية		ناقلات سواكب		سفن أخرى	
	حوادث العامة	مجموع السفن	حوادث العامة	مجموع السفن	حوادث العامة	مجموع السفن
النسب المعوية حسب الإعداد	٢١١,٩	٢١١,٥	٢١٨,١	٢١,٥	٢٧٠,٠	٢٨٢,٠

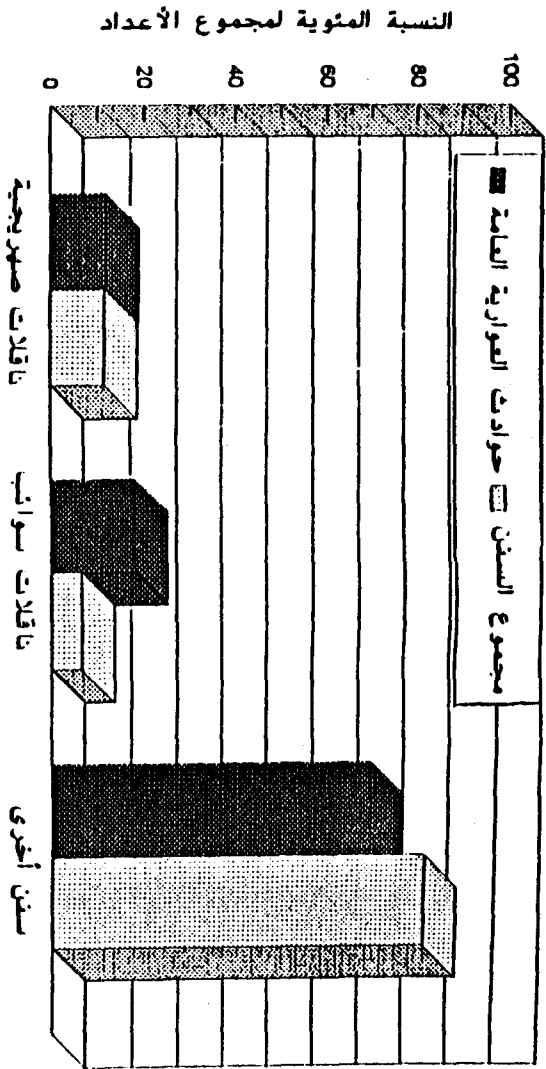
النسب المئوية حسب العمولة	%٢٥,٩	%٢٥,٨	%٢٧,٧	%٢٠,٨	%٣٦,٤	%٣٣,٤
متوسط العمولة الكلية للسفن في العينة	٤٠٠٠٠ طن كلي	-	٢٠٠٠٠ طن كلي	-	٧٠٠٠٠ طن كلي	-
مجموع الأعداد في العينة	٧١٠					
مجموع العمولة في العينة	٢,٤ مليون طن كلي					
مجموع السفن	الأرقام مستقاة من سجل الالوجز للسفن، الإحصاءات السنوية ١٩٩٢					

١٠- ويساعد تحديد الأعداد في بيان التواتر الإجمالي للحوادث، وهو يصلح إلى حد ما في تقييم كيفية تأثير مختلف أنواع النشاط التجاري. فالتاقلات الصهرية وناقلات السوائب تنزع إلى أن تنطوي فقط على واحد أو عدد صغير من أصحاب المصالح في البضائع في أية رحلة واحدة، بينما تتفاوت السفن الأخرى تناوتا واسعا بين تلك التي تنطوي على واحد من أصحاب المصالح في البضائع وبين سفن الحاويات وسفن البضائع العامة الضخمة التي تنطوي على المئات بل الآلاف من أصحاب المصالح المنضمة في البضائع.

١١- ويصلح قياس العمولة بالنسبة لحجم البضائع المنتولة بحرا حيث يبين توزيعا متكافئا بدرجة أكبر بكثير بين المئات الثلاث. ويبقى ألا يغيب عن البال أن قيم البضائع المنتولة بالناقلات الصهرية تكون عادة أعلى بكثير من قيم البضائع المنتولة بواسطة ناقلات السوائب. أما قيم البضائع المنتولة على متن سفن أخرى فتتفاوت بدرجة أكبر بكثير.

١٢- إن ناقلات السوائب، (بما في ذلك ناقلات الخام وناقلات الخام والسوائب والنمط) تتحمل بشكل واضح أكثر من حصتها المنتولة في الحوادث. وهذا هو الحال إلى حد بعيد فيما يتعلق بالأعداد، مما يدل على أن ناقلات السوائب الأصغر حجما تكون معرضة بدرجة أكبر لعمليات العوارية العامة. ومن المعروف تماما أن ناقلات السوائب تتعرض لمعدل حوادث عال على نحو غير تناسبي ومن ثم فإن هذه الأرقام تكون متوقعة. وخلافا لذلك، فإن حصة الموارديات العامة التي تشتمل على الناقلات الصهرية تنكس بالضيء حصة الناقلات الصهرية في العمولة العالمية.

العوارية العامة حسب نوع السفينة
(مقارنة حوادث العوارية العامة بمجموع السفن)



دال - عمر السفينة

1٣- بلغ متوسط عمر السفن المشمولة في العينة المرصودة ١٢,٧ سنة. وهذا لا يدل بحد ذاته على تعرض السفن الأقدم للعوارية العامة بشكل غير تناسبي، حيث إن متوسط عمر جميع السفن يقارب ذلك الرقم. إلا أنه عند دراسة التوزيع بين المجموعات العمرية، يصبح من الواضح أن العوارية العامة نادراً ما تحدث في السفن التي يقل عمرها عن أربع سنوات. ثم يزيد معدل حدوث العوارية العامة زيادة سريعة بمعدل متسق إلى حد ما في حالة السفن التي يتراوح عمرها بين سبع سنوات و١٨ سنة.

14- إن الانخفاض في قيم السفن مع تزايد عمرها يعني أن الإعلان عن عوارية عامة يصبح أمراً أكثر جذابية بصورة مطردة بالنسبة لصاحب السفينة لأن قيمة السفينة تمثل نسبة منخفضة على نحو مطرد من مجموع قيم المساهمة في العوارية العامة. وعلى العكس من ذلك فإن نسبة مساهمة أصحاب المصالح في البضائع تكون أقل أهمية في حالة السفن المبنية حديثاً والعالية القيمة. وثمة استثناءات من هذه القاعدة العامة تنشأ في عمليات النقل التي يتم فيها عادة نقل البضائع الأدنى قيمة على سفن أقدم بسبب توفر أجور شحن أرخص.

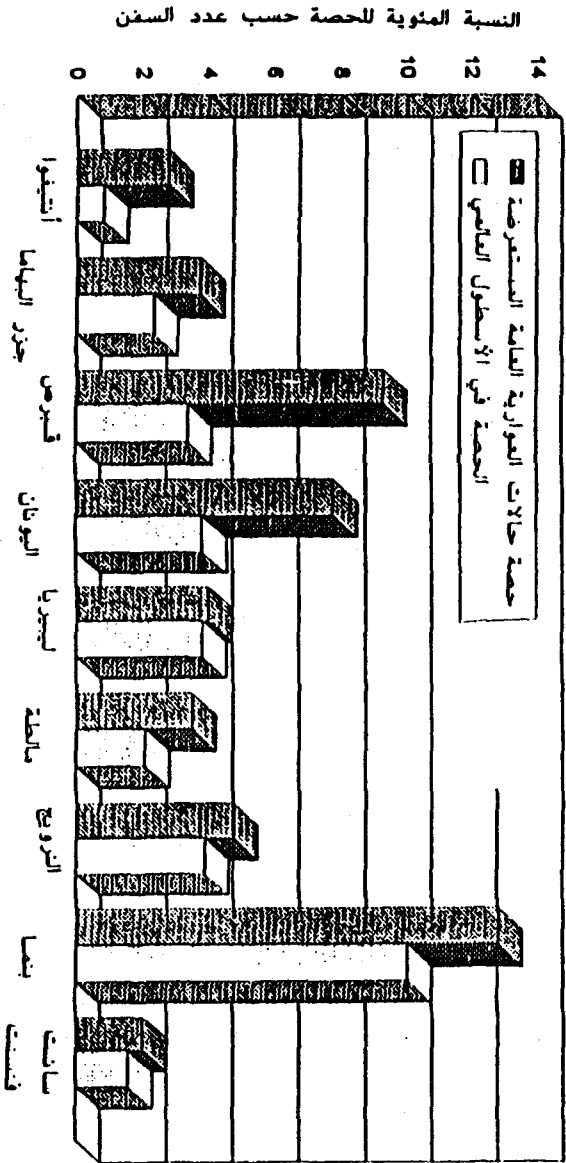
هـ - العلم

15- تعرضت سفن التسجيل المفتوح (التي تحمل علم ملاهية) لنسبة من الحوادث تفوق إلى حد كبير حصتها في النقل البحري العالمي. وتشكل السفن التي تحمل أعلام بنما، وقبرص، وجزر البهاما، ومالطة، واتيغوا وبربادوس، وسانت فنسنت و غرينادين، حصة نسبتها ١٢,٢ في المائة من النقل البحري العالمي

بحسب الأعداد^(١٤)، ولكنها شكلت ما نسبته ٢٤,٢ في المائة من حوادث العوارية العامة التي تم رصد ها (حجم العينة ٢٨٠). وبالرغم من أنه قد تكون هناك بعض التثوهات الاقليمية في نشاط النتل البحري التي يمكن أن تعطي، حسبها يمكن تصوره، إلى المبالغة في تقدير هذه النسبة، فإن أية مبالغة من هذا النبتل يُحتمل أن تكون ضئيلة جدا.

١١- وعلوة على ذلك، فإن دراسة علم واحد بصفة خاصة بستائر بنسبة كبيرة من نشاط النتل البحري العالمي تبين أن العواريات العامة التي تتعرض لها السفن التي تحمل ذلك العلم كانت بصورة نموذجية أكثر خطورة بمرتين وكذلك أكثر تواترا من المستوى المعتاد.

أعلام السفن المضمولة في العواريات العامة (مقارنة بحصتها في الأسطول العالمي)



١٧- ويمكن الاستنتاج بأن حالة السفن وتطبيقها تشكل عاملا ذا شأن في تحديد مدى تواتر حالات العوارية العامة. ولذلك فإن العوارية العامة يمكن أن تعتبر وسيلة لتحسين ميزة تنافسية غير منصفة لصالح السفن التي هي دون المستوى النموذجي بما يضرب بالأغلبية المسؤولة من أصحاب السفن، ولتشبيط زيادة معايير الأمان.

واو - البضائع المتأثرة

١٨ - اشتملت الحالات المستعرضة على مجموعة من البضائع متنوعة وواسعة للغاية، ويبدو أنها تكاد تشمل على كل ما يمكن نقله بحرا. وفي حين أن هذا قد أكد بأن الدراسة قد استندت إلى قاعدة عريضة.

فإنه قد انطوى أيضا على تحذير من أن الدراسة لا تشمل إلا على عدد قليل جدا من الحالات المتصلة بمعظم المنتجات الفردية بحيث يتعذر ظهور صورة واضحة تبين البنود الفردية التي يحتمل أن تكون أكثر تعرضا للموارد العامة من غيرها. إلا أنه من خلال تصنيف المنتجات معاً بحسب الأنواع العامة، يمكن استخلاص عدد من الاستنتاجات أولها أن الموارد العامة يمكن أن تؤثر تقريباً - بل هي تؤثر فعلاً على كل نوع من أنواع البضائع. والتعاط التالية هي من بين التعاط التي يجب أن تؤخذ في الاعتبار عند تحليل البيانات المتعلقة بالبضائع:

- من المرجح أن تؤمن أسواق التأمين المحلية على طائفة من الواردات والصادرات التي تتأثر بشكل وثيق نمط التجارة في بلدها. فالبلد الذي ينتج ما يكفي من المنتجات الحرجية لتلبية احتياجاته الذاتية قد لا يستورد أو يصدر هذه المنتجات ومن ثم فإن هذه البضائع لا تظهر في بيانات شركات التأمين المتعلقة بهلاك البضائع؛

- إن أسواق التأمين الدولية لا تعاني بدرجة كبيرة من هذه الاختلالات ولكنها قد لا تقدم صوراً إجمالية تمثل التجارة العالمية بحق. فسوق أنتويرب للتأمين تؤمن بصورة تقليدية على قدر كبير من تجارة الحبوب الدولية من خلال صلاتها الوثيقة بالأسواق الدولية للحبوب السائبة، ومن ثم فإن مثل هذه البضائع قد تبدو بسهولة ممثلة على نحو مبالغ فيه. وبدون توفر معلومات مفصلة عن شحنات الحبوب بحسب العدد والقيمة والحصة في سوق التأمين - وهي بيانات غيابها بلغت النظر - يكون من المتعذر تقييم الأثر النسبي للموارد العامة على أية سلعة أساسية بعينها؛

- وبالمثل يمكن لعدد قليل من حسابات البضائع الكبيرة جداً في أية سوق واحدة أن يؤدي أيضاً إلى تشويه الاستنتاجات. وقد يخفي اختفاء حساب كبير للبضائع إلى الاختفاء الظاهر للخسائر المتعلقة بتلك السلعة الأساسية؛

- ويمكن نقل الكثير من البضائع في شكل سائب أو كجزء من بضائع عامة متنوعة. والواقع أن العديد من سفن البضائع العامة وناقلات السوائب يمكن أن تستخدم - بل وأن تمرّف - على نحو تبادلي. وكثيراً ما يؤدي نقص الدقة في البيانات إلى جعل الفصل بين البضائع السائبة والبضائع العامة أمراً صعباً. وبشكل الصلب مثلاً شائعاً على البضائع التي تنقل في حاويات وفي شحنات بضائع عامة وفي شحنات سائبة، بينما يرجع نقل شحنات النفط في سفن متخصصة.

٦٩ - وقدل البيانات على أن شحنات النفط قد شكلت ما نسبته ١٢ في المائة من جميع الشحنات المتأثرة، وهذا يقارب على نحو ملحوظ البيانات المتعلقة بأعداد الناقلات المهورية المشمولة، وذلك بالنظر إلى أن العيانات قد أخذت من مصادر مختلفة. ومن حيث القيمة، يبدو أن شحنات النفط تمثل نسبة أعلى بكثير من المجموع حيث تبين القيم الأعلى لجميع الشحنات المرورية.

٧٠ - ومن بين عمليات نقل السوائب الجافة شكلت الخامات والمركبات ما نسبته ١٠ في المائة من المجموع حيث شكلت شحنات الحديد والصلب - بقدر ما أمكن عزل الشحنات السائبة - نسبة أخرى

قدرها ٨ في المائة. وهناك عدد من شحنات البضائع السائبة المتنوعة كانت ممثلة أيضا، مثل الفحم والاسمنت وغذاء السمك والوربا ولب جوز الهند المجفف والأسمدة ومختلف المواد الكيميائية (١٠ في المائة من المجموع).

٧١ - وشكلت شحنات الحبوب (القمح والأرز وما إلى ذلك) ما نسبته ٨ في المائة، بينما شكلت المنتجات الحراجية (الأخشاب اللينة والأخشاب الصلبة المعدنية والمنتجات الأخشاب) ما نسبته ٧ في المائة.

٧٢ - وبالرغم من الصعوبة في التعريف، فإن حوادث العوارية العامة قد اشتملت على ما لا يقل عن ثلث المجموع بل ولربما ٤٠ في المائة منه، بينما اشتملت نسبة الحوادث المتبقية وقدرها ٥ في المائة على حوادث تتصل بسفن مستخدمة في عمليات نقل متخصصة - سفن برأوة وناقلات مركبات، وما إلى ذلك.

٧٣ - وشكلت الحوادث في الحالات التي تنطوي على نقل الحاويات على متن السفن - وليس بالضرورة على سفن مبنية لأغراض نقل الحاويات - نحو ربع المجموع. إلا أن هذه الحالات اشتملت، كما يمكن توقعه، على بعض أعلى قيم المساهمة وشكلت نسبة عالية من أكبر عمليات العوارية العامة.

زاي - الحوادث التي تفضي إلى العوارية العامة

٧٤ - هناك أسباب عديدة مختلفة للعوارية العامة تؤثر تأثيرا هاما على أي تحليل لهذا الموضوع. وتتيح دراسة مدى تواتر وقوع الحوادث نتيجة لأسباب معينة تقسيم الدور الذي تؤديه الأطراف المعنية.

٧٥ - وفي الحالات التي شملها البحث، يبرز عظم الألات أو تلغها باعتباره السبب الأكثر شيوعا للعوارية العامة. ففي ٧٧ في المائة من الحالات (عينة من ٤٤٠)، يشكل هذا السبب ما يزيد عن ثلث جميع الحوادث التي تم رصدها، حيث أكدت مختلف العينات هذه النتيجة بصورة تكاد تكون مستقرة (١٥). وتشكل حالات احتراق المحرك التي تم تسجيلها بشكل مستقل قدر الإمكان عن سائر أنواع الحرائق بسبب علاقتها الوثيقة بعظم المحرك أو تلغها نسبة أخرى قدرها ٤ في المائة - أي ما مجموعه ٤١ في المائة بالنسبة للحوادث المتعلقة بالألات المولدة وآلات الدفع أو التوجيه في السفينة.

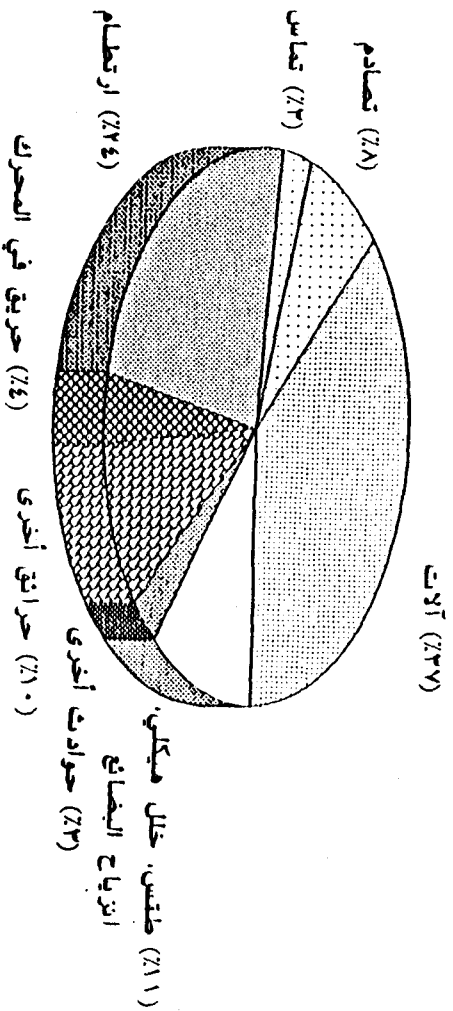
٧٦ - وفيما يتعلق بالحوادث المتصلة بالملاحة، تمثل حالات الانزطام بالناع نحو ربع المجموع (٢٤ في المائة)، بينما تشكل حالات التصادم والتماس ما نسبته ٨ في المائة و ٢ في المائة على التوالي.

٧٧ - وينشأ ما نسبته نحو ١٠ في المائة من الحوادث عن حرائق غير حريق المحرك - في غير السفينة أو في مواقع أخرى على متنها. وقد أفضت الحوادث التي لا صلة للملاحة بها، مثل الحوادث المتصلة بعلق العنق في الرافعات بسبب شباك أو أسلاك، إلى ما نسبته نحو ٢ في المائة من حالات العوارية العامة. أما النسبة المتبقية وقدرها ١١ في المائة فتشتمل على مجموعة متنوعة من الحوادث التي كان من الصعب فصلها عن بعضها بعضا - سواء أحوال الطقس، والعمل أو التلف الهيكلي، وانسيال السفينة على أحد جانبيها، وانزياح البضائع من موضعها.

٧٨ - وتنشأ العواريات العامة أحيانا نتيجة لأعمال حربية أو إرهابية. ونسبة هذه الحالات في الوقت الحاضر زهيدة احصائيا (أقل من ١ في المائة) على الرغم من أن عدة حوادث كجذبه بنشأت خلال الثمانينات نتيجة للحرب بين جمهورية إيران الإسلامية والعراق والتي اشتملت على قيم عالية بالنسبة للسفن وما تنطه من شحنات نفطية. وقد اشتملت العينة المستخدمة لأغراض هذه الدراسة على تفاصيل بعض هذه الحوادث.

أسباب العوارية العامة

(مع بيان أنواع الهلاك الأكثر تواترا)



٧٩ - إن أسباب العوارية العامة تناظر على نحو معتول تماما أسباب حالات الهلاك الجزئي الرئيسية المبثغ عنها في الملخصات الشهرية في قائمة الوبدز. كما أنها تدل على تماثل مع ما جاء في التقرير المقدم إلى المؤتمر السنوي للاتحاد الدولي للتأمين البحري المقفود في عام ١٩٩٢ والذي يبين تفاصيل توزيع حالات الهلاك في العوارية العامة، بالرغم من أن تصنيف حالات الهلاك المستخدم من قبل الاتحاد الدولي للتأمين البحري كان مختلفا على نحو طفيف.

٨٠ - وجاء في التقرير كذلك أن دراسات الاتحاد الدولي للتأمين البحري "تبين أدلة أخرى تؤكد دور السفينة في حدوث العوارية العامة. وهناك اختلافات بارزة بين أصحاب السفن الصالحين والطلحين، وبين السفن الجديدة والتديمة، وبين الإعلام الأفضل والإعلام الأسوأ. ويبدو أن هذا يدل على أن أصحاب السفن الصالحين الذين لا يطنون عن عوارية عامة إلا فيما ندر قد يكونون في وضع غير مواف عند مقارنتهم بأصحاب السفن الطالحين الذين يمكن أن يسعوا إلى استرداد قدر أكبر من تكاليفهم من أصحاب البضائع وكذلك من المكتبتين في التأمين على أجسام سفنهم. ويتضاعف الأثر بالنسبة للبضائع المتقولة على سفن أقدم - فالأثر لا يقتصر فقط على وقوع المزيد من الحوادث، بل إن قيمة مساهمة السفينة تكون أدنى بكثير كلما قدمت، مما يخفي إلى تحميل أصحاب البضائع أعباء مالية أشد وطأة. وإضافة التقرير أن أسباب حوادث العوارية العامة نفسها تدل على أهمية حالة السفينة والطريقة التي تبحر بها في التسبب بوقوع الحوادث في المقام الأول. وبين الرسم البياني (أدناه) كيف تشكل حالة السفن، ولا سيما محركاتها، جزءا كبيرا

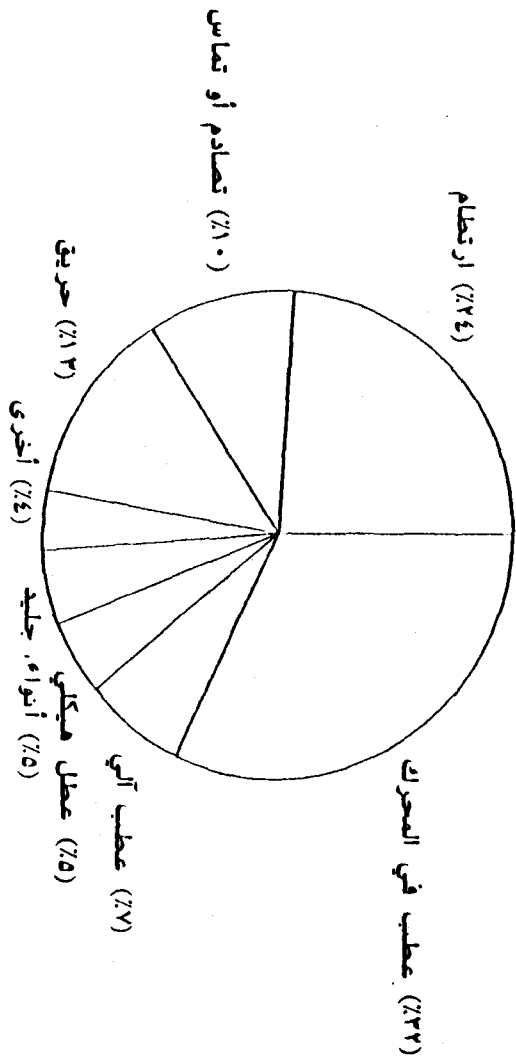
من بقية الحوادث. وتشكل الحرائق في عيب السفينة أو في البضائع فئة رئيسية أخرى؛ وفي عدة حالات، كانت هذه الحرائق نتيجة لإخفاق الناقل في رصد درجات الحرارة في مكان البضائع. ويبقى التشديد على أن فئتي الحوادث الناتجة عن الإرتطام وعطل المحرك لا تشمل الحوادث الناتجة عن الانواء بل إنها تكون عادة نتيجة مباشرة للإخفاق في الأبحار أو تشغيل المحركات على نحو سليم".

أسباب العوارية العامة

(مقارنة بين استنتاجات الاتحاد الدولي للنقل البحري واستنتاجات هذه الدراسة)

تقرير الاتحاد الدولي للتأمين البحري لعام ١٩٩٣	استنتاجات هذه الدراسة	نوع الحادث
-	٪٣٧	عطب في الآلات {عطل المحرك {عطل ميكانيكي
٪٣٧	-	تصادم
٪٧	-	تصادم ميكانيكي
-	٪٨	تصادم
-	٪٣	تصادم أو تماس
٪١٠	-	تصادم أو تماس
٪٣٤	٪٤٤	ارتطام/جنوح
-	٪٤	حريق في المحرك
-	٪١٠	حرائق أخرى
٪١٣	-	حرائق
-	٪٣	حوادث أخرى
٪٤	-	حوادث أخرى (بما في ذلك انزياح البضائع)
٪٥	٪١١	طقس/عطل ميكلي/الانزياح البضائع
٪٥		طقس
		عطل ميكلي

استنتاجات الاتحاد الدولي للتأمين البحري:
أسباب العوارية العامة
(حسب عدد الحوادث)



٨١- إن مختلف أنواع العوارية العامة تثير عددا من القضايا المختلفة بما في ذلك مشاكل التعريف. ويجري تناول بعض هذه القضايا أدناه.

١- تعطل الآلات

٨٢- تشير هذه الدراسة بعبارة تعطل الآلات إلى تلف أو عطب أو تعطل المحركات الرئيسية والمحركات الأخرى والمولدات والمعدات الكهربائية وعواميد الإدارة والرفقاصات والدفات.

٨٣- وفي الحالات السيئة في هذا الاستقصاء، تمثل السبب الأساسي لتعطل الآلات، وفقا للمعلومات المقدمة في الإعلانات أو ملفات المطالبات، في الإهمال في الصيانة. وفي بعض الحالات بدا أن إهمال المطاقم المؤدي مباشرة إلى تعطل الآلات قد حدث خلال الرحلة المعنية ولكنه كان واضحا في حالات أخرى أن إهمال المطاقم أو قصور الصيانة قد حدث قبل الإبحار بفترة طويلة.

٨٤- وتدرج في إطار تعطل الآلات حالات أدى فيها عطب المحرك أو انقطاع التيار الكهربائي أو تعطل الدفة نتيجة للتوتد إلى حدوث نوع آخر من الحوادث مثل الارتطام/الجنوح أو التماس مع الرصيف. وفي معظم الحالات، لم تعتبر الأنواء عاملا من العوامل - فحيثما يتضح من بيان الاضرار أن الأنواء قد أفضت إلى تسرب المياه إلى موضع المحرك، تم عزو الحوادث إلى رداءة الطاقم.

8٥- ويُعزى عدد بسيط من الحوادث إلى عيوب خفية وإلى إهمال المصنّعين أو متاولي الصيانة الخارجيين، وتعزى بقى حالات إلى تلوث الوقود. وحيثما تشتمل الحوادث على تلوث الوقود، يمكن أن تظهر مجموعة من الحوادث التي تنفسي إلى تعطل المحرك، ويكون قصور الصيانة في هذه الحالات عاملا من العوامل أيضا. وفي السفن الأقدم، يؤدي قدم الآلات بصورة مباشرة أحيانا إلى تعطل المحرك، ومن الأصعب في هذه الحالات التثبت من خلال البيانات المتاحة مما إذا كانت المعدات قد تجاوزت عمرها التشغيلي المتوقع أو مما إذا كانت قد تلفت نتيجة لحدوث "محض". إلا أن الأدلة المستقاة من العينة تبين أن الأغلبية العظمى من حالات تعطل المحرك لم تكن من قبيل الحوادث "المحفمة".

8٦- إن التنازير عن حوادث تعطل الدفات والرفاصات وعواميد الإدارة لم تكن منفصلة بما يكفي لاستخلاص استنتاجات معقولة. وقد تم الاحتجاج بوجود عيوب خفية في الأداة المغطاة كسبب للمطل في بعض الحالات، ولكنه بدا في حالات أخرى أن سبب العطل هو قصور الصيانة أو التشغيل غير السليم. وقد استبعدت من هذه الفئة الحوادث التي قيل إنها ناشئة عن أسباب خارجية مثل تلف الدفات بسبب التماس بجسم مغمور أو علق العفن بالرفاصات وأعمدة الإدارة بسبب ما يعلق بها من شبكات الصيد. وقد فاقت الحالات التي استتبع فيها تعطل الآلات القيام بعمليات قطر تلك الحالات التي لم تحدث فيها عمليات قطر وذلك بنسبة ثمانية إلى خمسة.

٢- الارتطام

8٧- إن التلف الناجم عن الارتطام بنفسه لا يستجاز في الموارية العامة إلا إذا كان الارتطام متعمدا من أجل إغناء السفينة والبضائع من خطر آخر مثل الأنواء. ويبدو أن الارتطام المتعمد نادرا ما يحدث.

8٨- إلا أنه في حالات الارتطام النموذجية، يمكن توقع تعرض قاع السفينة لبعض التلف نتيجة للارتطام فظلا عن أضرار أخرى تحدث نتيجة لإعادة تعويم السفينة. وهناك عدة حالات ظهر فيها اختلاف في الرأي بين أصحاب المصالح في جسم السفينة وأصحاب المصالح في البضائع في تحديد مدى التلف الذي يمكن عزوه إلى عملية إعادة التعويم والذي يمكن بالتالي أن يكون قابلا للاسترداد في إطار الموارية العامة. وليس من المستغرب أن ينزع أصحاب المصالح في جسم السفينة إلى عزو التلف عزوا مباشرا إلى عملية إعادة التعويم بقدر يتجاوز ما يقبله أصحاب المصالح في البضائع. وهذه الاختلافات تنفسي إلى التعاضفي وكذلك إلى مناوئضات متطاولة في الوقت الذي يجري فيه استكمال بيان الأضرار، وهي يمكن أن تؤدي فيما بعد إلى تأخير التسوية لعدة سنوات.

8٩- ولا تصنّف الدراسة الحوادث باعتباره حادث ارتطام إذا كان ناشئا عن تعطل في الآلات أو عن الأنواء أو عن أي سبب آخر. ويبدو أن الأسباب الرئيسية للارتطام هي عدم اتباع علامات تخصيص القنوات الصحيحة عند الدخول إلى الميناء والخروج منه، ونتيجة للورور في مياه ضحلة في مداخل الميناء أو القنوات الأخرى. وفي حالات أخرى، يقال إن السفينة كانت أكبر حجما من الحد الأقصى المعتقد بالنسبة للميناء الذي حدث الارتطام فيه. وفي عدد صغير من الحالات، كانت هناك أسباب خارجية مساهمة تتمثل بصورة رئيسية في وجود أمواج أو تيارات قوية مزعومة أعاققت قدرة السفينة على المناورة.

٩٠- وبخلاف ما يكون عليه الحال في تعمل الآلات، لا يُحتمل أن يكون النظام نتيجة لتعلل أو سهو قبل بدء الرحلة إلا إذا أمكن إثبات أن الحادث قد وقع نتيجة لتعيين طاقم غير كاف وعدم ضمان ألا يتم إرسال السفينة إلى ميناء صغير جدا لا يتناسب مع حجمها وعدم اتباع خرائط مصححة وحدثة.

٣- التصادم والتماس

٩١- هناك عدد من حالات التصادم التي يعقباها على النور اندلاع حرائق، مثل الحريق الذي اندلع في الناقلة "Nagasaki Spirit" وسفينة الحاويات "Ocean Blessing" بعد اصطدامهما في عام ١٩٩٢. وهناك سبب واحد يجعل من حوادث العواريات العامة الناشئة عن التصادم حوادث بالغة الخطورة في كثير من الأحيان حيث تحدث خسائر كبيرة جدا تشمل إبطاء الحرائق والإنتقاذ وغير ذلك من المنعقات التي يعاد توزيها من قبل خبير تسوية العوارية العامة.

٩٢- وبالمقارنة فإن الحالات العظيمة النسبية المحتملة في تماس السفينة بالزمننة ومنصات شحن النفط والتي نادرا ما تنشأ تنفضي إلى حدوث قدر كبير من الأضرار بالنسبة لحساب الموارية العامة؛ ويحدث معظم هذه الحوادث في الميناء حيث تكون المسافة متيسرة وبالتالي يمكن إبقاء التكاليف منخفضة. إلا أن الحال لا يكون كذلك بصورة دائمة. ففي حالة من الحالات المستعرفة، اصطدمت السفينة بجسر دوار خارج الميناء وبالتالي فقد تعين قطرها خلال التنزة المتبقية من الرحلة ثم جمحت خلال عملية التطر مما أفضى إلى عوارية عامة بلغت فيها قيمة المساهمة ٢٠ في المائة. كما أن الهلاك الجزئي اللاحق بالسفينة يمكن أن يكون شديدا.

٤- احتراق المحرك

٩٣- إن الحريق الذي ينشأ في حجرة المحرك يمكن أن ينعصل عادة عن الحرائق التي تندلع في أجزاء أخرى من السفينة، رغم أنه قد تعذر في عدد من الحوادث تحديد منشأ الحريق، ومن المؤكد أن بعض الحوادث قد أدرجت في فئة "حرائق غير حريق المحرك".

٩٤- ومن المفيد فصل الحرائق التي تشب في حجرة المحرك عن سائر أنواع الحرائق لأنها قد تكون مرتبطة على نحو وثيق وبطرق عديدة بمطلب المحرك. وقد يؤدي الارتجاع المرط في سخونة المحرك إلى عطب المحرك أو إلى شوب حريق فيه أو كليهما.

٥- حرائق (غير حريق المحرك)

٩٥- إن معظم هذا النوع من الحالات يتعلق بحرائق تشب في الجاية في العنابر بينما يتدلع عدد بسيط من الحرائق في أماكن الإعاشة أو في الجسر ونادرا ما يحدث من خارج السفينة.

٩٦- وهناك أسباب مختلفة لاندلاع الحرائق في العنابر: الاشتعال التلقائي لبعض أنواع البضائع مثل غذاه السمك أو لب جوز الهند المجفف أو القمح أو اللحم التي تتعرض للسخونة والاحتراق إذا لم يتم نقلها بموجب الشروط الصحيحة وإذا لم يتم رصد درجة حرارتها بعناية من قبل طاقم السفينة؛ وانهباز معدات التستيف

تحت البضائع التابعة للاشتعال؛ وإثناء أعتاب السجائر وغير ذلك من المواد الناتجة عن إهمال بشري سواء من قبل أشخاص في الميناء أو من قبل الأفراد العاملين في السفينة؛ والأعطال الكهربائية التي تحدث من حين إلى آخر؛ واندلاع الحريق داخل الحاويات. وربما كان هذا السبب الأخير هو السبب الوحيد الشائع نسبيا في العوارية العامة الذي يمكن عزوه أحيانا - وليس دائما - إلى عدم ضمان أصحاب البضائع أن تكون شحناتهم مجهزة أو محددة على النحو الصحيح.

٩٧- وتواجهه على نحو أكثر شيوعا صعوبة في تأمين الوصول إلى حاوية محتوية لأنها تكون في موضع يصعب الوصول إليه حيث تكون مستترة تحت العديد من الحاويات الأخرى أو فيما بينها. ونتيجة لذلك لا يتسنى إطفاء الحريق إلا بغير العنبر بالمياه حتى مستوى الحاوية المشتعلة مما يلحق أضرارا كبيرة بالبضاعة الأخرى. ويعامل الهلاك الناتج عن الحريق وحده كعوارية خاصة يتحملها صاحب تلك المصلحة وحده بينما يستجاز في العوارية العامة الهلاك الناشئ عن المياه المستخدمة لإطفاء الحريق ويتناصبه جميع أصحاب المصالح في جسم السفينة وفي البضاعة. وكما في حالة التلف اللاحق بقاع السفينة في حوادث الأرتظام، قد يصعب التمييز بين الهلاك الناشئ عن فعل العوارية العامة والهلاك الناشئ عن عوارية خاصة بعد اندلاع حريق كبير مما يفضي أيضا إلى نشوء خلافات متطاولة بين أصحاب المصالح المعنية. وهذا النوع من الهلاك هو مثال على الحالات التي قد يحدث فيها أحيانا هلاك كبير في العوارية العامة يلحق بالبضائع بينما تظل السفينة نسبيًا بمعافى عن أي أذى، وهي حالة من الحالات الطليقة جدا التي يمكن أن تحدث فيها عملية إعادة توزيع فعلي للخسارة إلى البضائع إلى السفينة. إلا أن ارتجاع مجموع القيمة الإسهامية لجميع البضائع مجتمعة مغارة بمساهمة السفينة يعني عمليا أن معظم عملية إعادة التوزيع تتم فيما بين مختلف أصحاب المصالح في البضائع.

١- حوادث الملاحية الأخرى

٩٨- تشتمل هذه الحوادث على حوادث تنبع بصورة عامة عن احتكاك السفينة بأجسام غير مرئية مثل حطام السفن وصنارات الصيد والحمام البحري وبعضها يمكن أن يلحق أضرارا بالغة بالجانب السفلي من السفينة ولا سيما بالرفاهات والدقة. ويستبعد في هذه الحالات حدوث إهمال من جانب السفينة. كما تشتمل هذه الحوادث على عدد بسيط من الحالات حيث تصطدم السفينة بجنزير المرساة أو يقطع حبل العنبر.

٧- رذالة الطقس، (بما في ذلك التلف الناجم عن الجليد، أو انسيال السفينة على أحد جنبيها أو انزياح البضائع من موضعها)

٩٩- يصعب بالاستناد إلى الأدلة المستقاة في العديد من هذه الحالات المستعرضة إجراء تمييز بين البضائع التي تنزاح من موضعها بسبب سوء تسيبها والبضائع التي تنزاح بسبب رذالة الطقس إلى حد يؤدي إلى انزياحها بعرف النظر عن حالة تسيبها. ويصعب بالمثل التمييز بين العطل الهيكلي الذي ينشأ أساسا بسبب سوء حالة السفينة والعطل الهيكلي الذي ينشأ في كل الأحوال بسبب شدة العواصف. والسبب في هذه الحوادث يمكن أن يحدُ بسهولة في كل طرف من طرفي طائفة الحوادث ولكن الأسباب تكون غير مؤكدة في الغالب في الحالات التي تقع بين هذين الطرفين ومن ثم فإن جميع هذه الخسائر قد صُنِّفت معا.

١٠٠- إن معظم حالات انزياح البضاعة يحتمل أن تعزى إلى الإهمال في التستيف، وعلى الرغم من أن الانزياح يمكن أن يكون قد حدث خلال عاصفة، فإنه يُفترض أنه كان يمكن تجنب حدوث ذلك لو كانت البضائع قد سُخِّت على الوجه الصحيح بالنسبة للرحلة المعنية قبل إبحار السفينة. وكثيراً ما ينشأ العطل الهيكلي في البحار المضطربة نتيجة للثوة الهائلة للرياح والأمواج. غير أنه إذا كانت السفينة الصالحة للإبحار قوية بما فيه الكفاية بحيث تتأوم رداة الطقس في البحار التي تبحر فيها وبحيث لا يمكن إلا لأحوال الطقس العنيفة بشكل غير عادي أن تسبب مثل هذا العطل. وثمة صعوبة كبيرة في تحديد ما إذا كانت حالة البحر غير عادية أم لا. مع أن سرعة تعرض السفن الأقدم لهذا النوع من الخطر تدل على أن التعهور التدريجي في قوة السفينة بسبب التقدم يلعب دوراً يضاف إلى دور العاصفة.

١٠١- وفي الوقت نفسه يحدث عدد من الحالات يتعرض فيها جزء من السفينة - أرواح السطح، أو عناصر البضائع، أو أرواح تقوية الجدران، أو الهياكل الداخلية - للانحيار أو التصدع دون أن تكون قد تأثرت على نحو ظاهر بسبب الأنواء. ومن الأمثلة على ذلك ما يشمل تصدع عناصر البضائع نتيجة لإهمال الطاقم في المناولة وادحيار الناطع الاستثنائي للمبر تحت ضغط وزن البضائع المستنفة بالاستناد اليه. وليس من المستغرب أن يكون عمر السفينة أكثر أهمية هنا: فكل الأمثلة المستغرقة تتعلق بسفن يبلغ عمرها ١٦ سنة أو أكثر.

٨- استنتاجات

١٠٢- يظهر من الاستقصاء كثرة حوادث العوارية العامة الناشئة عن أخطاء أو إهمال في صيانة السفن وتشغيلها وإبحارها. وإذا أُضيفت حالات عطب الآلات والمحركات (٤١ في المائة) إلى حالات التصادم والتماس والانحطام (٢٥ في المائة) تكون نسبة هذه الحالات مجتمعة ٧٦ في المائة - أي أكثر من ثلاثة أرباع مجموع حالات العواريات العامة. ويبدو أن معظم هذه الحالات تنطوي على عنصر إهمال، ولكن حتى مع افتراض أن بعض هذه الحالات ينطوي على حوادث لا يمكن التنبؤ بها بالمرة، فإن الحالات المتبقية تشكل نسبة كبيرة. واستناداً إلى الافتراض بأن نسبة لا يستهان بها من الحالات المتبقية للمواد المتعلقة بالحوادث ورداءة الطقس والأعطال الهيكلية وانزياح البضائع يمكن أن تعزى أيضاً إلى الإهمال، فمن الممكن الاستنتاج بأن الإهمال كان السبب أو السبب المساهم في حدوث الأغلبية العظمى من الحالات التي شملتها الدراسة.

١٠٣- وقد ورد تقرير مماثل في تقرير أعدته رئيس الفريق العامل التابع للاتحاد الدولي للتأمين البحري والمعني بالعوارية العامة^(١١). وقد اعتبر التقرير أن:

٢"أغلبية كبيرة من حوادث العوارية العامة تقع بسبب أفعال إهمال أو سهو من قبل طاقم السفينة... وينشأ عن هذا الإهمال ما لا يقل عن ثلثي جميع الحوادث وربما أكثر من ٨٠ في المائة منها. ولا تجزى قواعد يورك - انتويرب أي تمييز في المعاملة وقتاً ما إذا كان هناك إهمال أم لا (التاعدة دال). ولا يحق لأصحاب المصالح في البضائع رفض دفع أية مساهمة تطلب منهم إلا عندما يكون هناك حق في إقامة دعوى. وحيث إن قواعد لاهاي وقواعد لاهاي/فسي تعفي أصحاب السفن من تبعة أفعال معينة أو حالات سهو معينة من قبل الطاقم خلال الرحلة، فإن الظروف السائدة الوحيدة التي يوجد فيها حق في إقامة دعوى هي في حالة عدم قيام الناقلين بممارسة اليقظة الواجبة. غير أن دراساتنا تبين وجود عدد مذل من الحوادث التي من الواضح فيها

أن انعدام البعثة الراجية يشكل عاملا من العوامل والتي تبين تثارير المعاينة الخاصة بمكتبي التأمين فيها وجود حالات خطيرة تنطوي على رداءة الميانة. وقد بين أحد الأمثلة أن مستوى الربح كان بصورة مستمرة أقل من تلك الحد الأدنى للمستوى المأمون على مدى عدة أشهر قبل وقوع الحادث، بينما تم طوال تلك الفترة تجاهل جهاز الإنذار السعفي. وثمة أمثلة أخرى تتعلق بسفن أبحرت من ميناء دون أن يتم إعطاء الحرائق على النحو السليم مما أدى إلى اندلاعها مرة أخرى في وقت لاحق أثناء وجود السفينة في البحر مما أفضى إلى تكبد تكاليف إضافية كبيرة. وعلى الرغم من أنه ينبغي أن يكون من الممكن نظريا في مثل هذه الحالات التوصل من عوارية عامة، فإنه كثيرا ما يكون من الصعوبة بكان من الناحية العملية مقاومة ذلك. وينبغي أن يهتم المكتبتون بالافتتار إلى المعدل في نظام يميز بصورة منتظمة دفع قيمة الخسائر التي يسببها إعمال أحد الأطراف من مساهمات الأطراف الأخرى".

١٠٤- وقد أجريت مؤخرا عدة دراسات حول دور الخطأ أو الإهمال في الحوادث البحرية. وفي حين أن هذه الدراسات لا تكون دائما قابلة للمقارنة بصورة مباشرة، فإنها تبين أيضا مدى انتشار هذه الأسباب: ومن ذلك مثلا، يرد رقم قدره ٩٠ في المائة بالنسبة للحالات الناتجة عن الخطأ والأعمال الميكانيكية أو الهيكلية أو أعمال المعدات في "تحليل المطالبات الرئيسية" الصادر عن نادي الحماية والتعويض في المملكة المتحدة (١٩٩٧).

حاء - الهلاك الداخلى/المساهمات في العوارية العامة

١٠٥- هناك طريقتان لتقييم الهلاك الداخلى في العوارية العامة:

- (أ) من خلال المساهمة بالنسبة المئوية المطبقة على كل عوارية عامة،
- (ب) ومن خلال الهلاك المتكبد بالقيمة المتعدية.

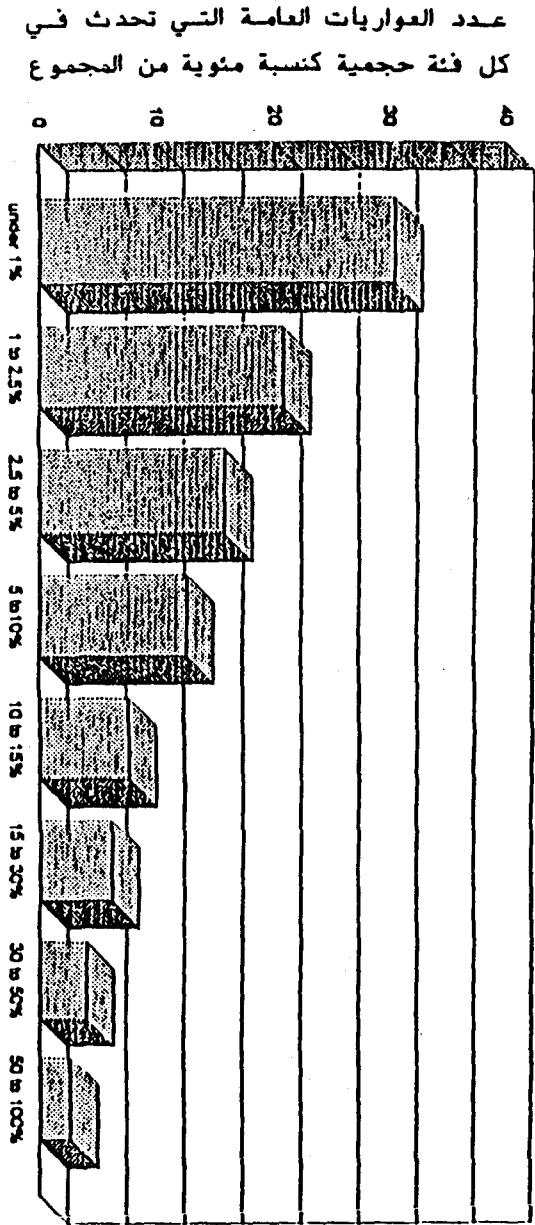
١٠٦- يتخذ النهج الاول كمييار له نسبة الهلاك الداخلى في العوارية العامة الى اجمالي القيم الاسهامية. وقيمة تحليل المساهمات بالنسبة المئوية في العوارية العامة هي أن تسمح بقياس خطورة الحادثة من حيث اثرها المالي على الأطراف المعنية. فمثلا، قد تعاني سفينة صغيرة وبضائع قليلة من هلاك داخلى في العوارية العامة بنسبة ٥٠ في المائة من اجمالي القيم الاسهامية، ولكن يمتد اجمالي ذي صلة ربما لا يزيد على مليون دولار. ومن الناحية الاخرى، فإن خسارة مليون دولار تتعلق بسفينة حاويات كبيرة تحمل بضائع مرتفعة القيمة وبقية مرتفعة للسفينة، قد تكون أقل من واحد في المائة من اجمالي القيمة الاسهامية وعديمة القيمة نسبيا للمشتركين.

١٠٧- وأما الطريقة الثانية، التي توظف فيها القيم الفعلية ذات الصلة، فتظهر الأثر المالي الفعلي للعوارية العامة - كما يعكس في التسويات نفسها في أسواق التأمين العالمية.

١- المساهمات بالنسبة المتوية

١٠٨- يظهر الرسم البياني التالي بوضوح كيف أن الأكثرية العظمى من المساهمات صغيرة بالقياس إلى القيم الاجمالية المعرضة للخطر. ونصف الحوادث كلها على الأقل تؤدي إلى مساهمات نسبتها ٧,٥ في المائة أو أقل من اجمالي القيمة الإسهامية، وثلثا المساهمات دون ٥ في المائة. وليست هناك سوى نسبة صغيرة جدا منها تتجاوز ٢٠ في المائة. ويظهر توزيع يكاد أن يكون مطابقا من استقصاء اجراء الاتحاد الدولي للتأمين البحري، وكذلك عملية أخرى مماثلة ولكن مستقلة (أجرتها الشركة السويسرية لإعادة التأمين) لتحليل العوارية العامة فيما بين عامي ١٩٨٧ و ١٩٨٨ كما تجلت في البيانات المتاحة لسوق من أسواق التأمين الأوروبية.

الهلاك الداخلى في العوارية العامة والمرتبط باجمالي التيم الإسهامية
(المساهمات معبر عنها كنسبة مئوية من اجمالي التيم الإسهامية)



على الأقل نصف العواريات العامة كلها يقل عن 7٢,٥

١٠٩- وبرغم أن النسب المتوية الصغيرة للعواريات العامة يمكن ان تكون كبيرة من الناحية النقدية، كما ذكر بالفعل، فما يزال أثرها على التجار المعنيين منخفضا من حيث القيم المعرضة للخطر، بل أكثر انخفاضها في أسواق التأمين التي تدفع عمليا قيمة جميع الخسائر عمليا والمشاركة بالعمل في توزيع الخسائر توزيعا شاملا على مجموع حملة وثائق التأمين الذين يدفعون أقساط التأمين على السفينة والبضائع لهذا الغرض. وإذا كان من المعتز، لأغراض هذا العمل، أن قيمتي السفينة والبضائع متساويتان تقريبا، فإن اجمالي العوارية العامة إذن في أغلب الحالات سوف لا يمثل سوى نسبة صغيرة من قيمة السفينة. وإذا ما استخدم

المرء التكاليف الإدارية الإضافية الداخلة في العوارية العامة علاوة على الإجراء المتخذ للوصول بالسفينة والبضائع إلى محطة الوصول بأمان، فإن هذه النسبة تزداد تنفصا.

١١٠- والأنواع المختلفة من الهلاك لها آثار مختلفة على حجم العوارية العامة. وعلى الرغم من أن تلف المحرك هو أكثر أنواع الهلاك الداخلة في العوارية العامة تكرارا، يظهر الرسم البياني الوارد على الصفحة التالية أنه دائما أقل أنواع الهلاك تكلفة من حيث النسبة المئوية. فأكثر من نصف حوادث تلف المحرك تؤدي إلى مساهمات تقل عن واحد في المائة - أي أن متوسط النسبة المئوية للمساهمة بشأن تلف المحرك هو نصف تلك النسبة لجميع الغنات مجتمعة. ومن الناحية الأخرى، فإن حالات جنوح السفن يتم توزيعها بصورة أكثر اتساقا بكثير، من الهلاك الصغير إلى الهلاك الكبير، في حين أن الهلاك الناجم عن التصادم والحريق، وهما العنقان الرئيسيتان الأخرى، له أهمية بالنسبة لمستوى مساهمة نموذجي أعلى بكثير. ويظهر ذلك بوضوح أكثر عندما يحسب مقدار الهلاك بالدولارات في القسم التالي، وبالخلاصة هي أنه فيما يتعلق بالتقييم الموزن بها ككل هناك القليل من إعادة التوزيع الفعال في غالبية حالات الهلاك.

٢- المساهمات من الناحية المالية

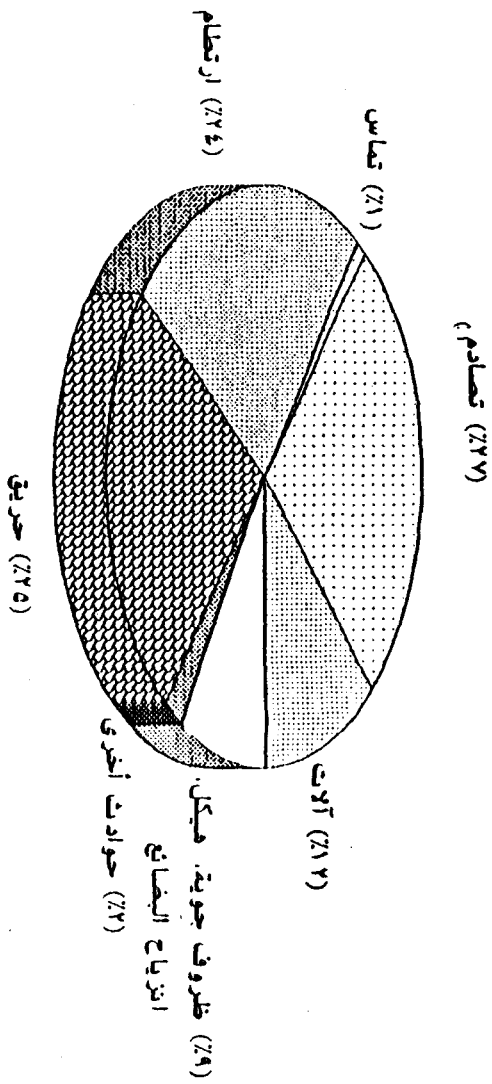
١١١- عند فحص الخسائر المالية الحقيقية، تتأكد الصورة الممثلة بتحليل المساهمة بالنسبة المئوية. ويظهر الجدول التالي أنه بالرغم من ان العطب في الآلات قد يسبب أكبر عدد من العواريات العامة، كنسبة من إجمالي التكاليف، فإنه سبب أقل أهمية من الانزطام. والأرجح أن تكون قيمة العوارية العامة النموذجية بسبب الانزطام ثلاثة أضعاف قيمتها في حالة العطب النموذجي في الآلات. وفي حالة الحريق والتصادم، تكون الخسائر أكثر جسامه فيما يتعلق بتواتر الحدوث والتكاليف. والخسائر الغلبه نسبيا الناجمة عن التماس (مع إقسام ثابتة أو حطافية) تعتبر ضئيلة عموما. بينما الخسائر الناجمة عن الأضرار الهيكلية، والظروف الجوية القاسية، والثلوج، وتعتبر بالأحرى أكثر جسامه. وتتضمن هذه الخسائر، ضمن جملة أسباب، ببعض عمليات إعادة التستيف المكثفة الناشئة عن انزباح الضخائع.

تواتر حوادث العوارية العامة وأثرها المالي

النسبة المئوية للعوارية الخسارة المالية	النسبة المئوية للتواتر	النسبة المئوية لإجمالي الخسارة المالية
١٧	٧٧	
٧٤	٧٤	
٧٧	٨	
١	٢	
٧٥	١٤	
٢	٢	
٩	١١	
١٠٠	١٠٠	

العطب في الآلات
الانزطام
التصادم
التماس
الحريق
حوادث أخرى
الظروف الجوية/الهيكل/الانزباح الضخائع
المجموع

الأثر المالي للهلاك الداخل في العوارية العلمية
(تبيان إجمالي مقدار الهلاك الممزو الي مختلف الأسباب)



112- بلغ مجموع القيم الإسهامية في العينة المحللة حوالي ٢,١ مليون دولار ومجموع خسائر العوارية العامة ذات الصلة حوالي ١٠٣ ملايين دولار - بمتوسط مساهمة قدره ٤,٨٥ في المائة. وباستبعاد أعلى الخسائر وأقلها لتجنب التشوّهات من القيم الطرفية، يهبط متوسط المساهمة إلى ٣,٤ في المائة.

113- وكان متوسط مجموع القيمة الإسهامية في العينة ١٣,٧ مليون دولار، بمتوسط إجمالي لخسارة العوارية العامة قدره ٦٥٠.٠٠٠ دولار. وباستبعاد نفس القيمتين الطرفيتين يصبح المجموعان ١٧,٣ مليون دولار و ٤٣٠.٠٠٠ دولار على التوالي. وأغلب هذه النتائج مماثلة عموماً لنتائج دراسة اللجنة البحرية الدولية (١٧). ومع ذلك، كان هناك فرق كبير بين هذا وبين دراسة اللجنة البحرية الدولية فيما يتعلق بالمساهمة النسبية للسفن والبضائع. وقد أظهرت دراسة اللجنة البحرية الدولية قيمتين إسهاميتين إجماليتين قدرهما ١٤٨٧ مليون دولار للبضائع و٢٠٧٥,٨ مليون دولار للسفن - مما يعني أن أصحاب المصالح في جسم السفينة يتحملون نسبة تقل قليلاً عن ١٠ في المائة من إجمالي المساهمات.

114- وهذه الدراسة، التي ربما كان نطاقها أكثر عالمية قليلاً وتضمن أمثلة عديدة تشتمل على بلدان نامية، تظهر الوضع معكوساً. فعندما تستخدم القيم الإسهامية كمقياس، أذن يكون التوزيع في العينة باستبعاد القيم الطرفية هو : ٣٨,١ في المائة لجسم السفينة، و ٦١,٤ في المائة للبضائع (بما في ذلك الحاويات)، و ٠,٧ في المائة لوقود المشاركة الزمنية، و ٠,٣ في المائة للتلون. ومع ذلك، فعندما توضع المساهمات الفعلية في الاعتبار تصبح حصة البضائع أعلى من ذلك: ٣٣,٠ في المائة لجسم السفينة، و ٦١,٧ في المائة

للبيضاغ، و٠٣. في المائة لوقود المشاركة الزمنية والنولون مما. وبقينا يعتبر هذا المجموع الأخير انعكاسا للعبء الإجمالي الذي تتحمله البيضاغ أكثر دقة من إجمالي القيم الإسهامية التي لا تعكس سوى القيم المعرضة للخطر وليس المدفوعات الفعلية التي يتعين دفعها. وهو يوحي بأنه كلما ارتفعت النسبة المئوية المتوىة للمساهمة، كلما كان اتجاه حصة البيضاغ الى الإرتفاع (انظر الرسم البياني صفحة ٥٣). ولا يظهر ذلك في دراسة اللجنة البحرية الدولية التي لا تذكر سوى القيم الإسهامية. ومهما كان سبب الحادث، فإن العبء الأكبر الواقع على البيضاغ عندما يقاس من حيث إجمالي المساهمات وليس إجمالي القيم الإسهامية يكون ثابتا بصورة كبيرة. ومع ذلك، يبدو ان الحرائق والتصادم باهظة للغاية بالنسبة للبيضاغ، إذ يبلغ متوسط مساهمات البيضاغ ثلاثة أرباع المجموع بدلا من أقل من الثلثين بالنسبة لأنواع الهلاك الأخرى.

١١٥- وليست متوسطات القيم سوى مقياس واحد لتقييم حجم الهلاك الداخلى فى العوارية العامة. وهي تساعد فى انشاء نمط واسع يسمح لشئى المشتركين بتقييم الأثر الشامل لهذا الهلاك، ولكن لأن تلك المتوسطات تخفى هذا النطاق الواسع من مختلف أحجام الحوادث، فليست مريحة فائدة كبيرة فى تقييم الحجم النمطى للهلاك الداخلى فى العوارية العامة. ويظهر الرسم البياني الوارد فى الصفحة ٥٣ التوزيع النمطى لأحجام العوارية العامة، ويظهر أن القيم الأقل هي أكثر شيوعا بكثير.

١١٦- ومع ذلك، وعلى الرغم من أن خسائر العوارية العامة قد تحدث على النحو الأكثر تواترا فى نطاق ٥٠٠٠٠ دولار الى ٣٠٠٠٠ دولار، فإن أعداد الحوادث الأقل التي تكلف ٠.٥ مليون دولار فأكثر تعتبر ذات مغزى فى آثارها على التجارة الملاحة ككل بسبب الطريقة التي تضخم بها الإجمالي الشامل للخسائر التي يعاد توزيعها من خلال العوارية العامة.

٣- أنواع الخسائر المشمولة فى العوارية العامة

١١٧- ليس من الممكن بعد تحليل ما تتألف منه خسائر العوارية العامة فى الحالات التي تم استعراضها من أجل هذه الدراسة. ومع ذلك، أدرجت دراسة اللجنة البحرية الدولية مجاميع فرعية للإنتقاذ والتضحية بالبيضاغ وهي ذات أثر هام على توزيع الخسائر فى العوارية العامة.

١١٨- والإنتقاذ قابل للدفع من جانب أصحاب المصالح التي تم إنتقاذها. بغض النظر عن وجود العوارية العامة. ولذلك يتعين خفض المبالغ إجمالي المبالغ التي اعيد توزيعها فى العوارية العامة وذلك بنسبة مبلغ الإنتقاذ الى مبلغ العوارية العامة ككل. ويحدد تقرير اللجنة البحرية الدولية حجم هذه النسبة على أنها ٧٩,٨ فى المائة (تمثل مبالغ الإنتقاذ ٤٠,٧ مليون دولار من الإجمالي المسموح به فى العوارية العامة وقدره ١٣٦,٧ مليون دولار). ومن ثم يكون من الضروري خفض المبلغ الإجمالي الذي اعيد توزيعه عن طريق العوارية العامة بنسبة ٣٠ فى المائة من أجل الوصول الى رقم واقعى.

١١٩- وتمثل التضحية بالبيضاغ ٩,٣ مليون دولار فى دراسة اللجنة البحرية الدولية، أي بنسبة ٦,٧ فى المائة من المبلغ الإجمالي وقدره ١٣٦,٧ مليون دولار. وهذا يؤكد ان حصة البيضاغ محدودة، بينما تتحمل السفينة الأغلبية الساحقة من التضحيات والمصروفات.

١٧٠- وفجلا عن ذلك، توجد التحصية بالبيضاغ أكثر ماتوجد في حوادث الحرائق الكبيرة، حيث تسبب تدابير الإطفاء خسائر كبيرة للبيضاغ. وفي هذه الحالات - وبصورة نمطية في سخن الحاويات والبيضاغ العامة التي تنطوي على الكثير من المصالح المستتة - فإن للبيضاغ، الى حد بعيد، أكبر نسبة من إجمالي القيم الاسماية، بحيث تكون أية إعادة توزيع للخسائر من البيضاغ الى جسم السفينة أدنى مايمكن بالمقارنة بإعادة التوزيع من أحد أصحاب المصالح في البيضاغ الى آخر.

١٧١- واستنادا الى دراسة الاتحاد الدولي للتأمين البحري، "تشتمل أغلب حوادث العوارية العامة على تضحية أو مصروفات من جانب السفينة. وأقل من ١٠ في المائة بكثير من جميع التكاليف تشتمل على تضحية أو مصروفات للبيضاغ، وفي الواقع هناك حوادث قليلة جدا تشتمل إما على خسائر جزئية أو كلية للبيضاغ. وفي أرقامنا الموقفة، فإن حالة الحريق هي المجال الرئيسي لتكاليف البيضاغ، حيث تنعدم أو تتضمر بعض البيضاغ عن طريق الحريق والبعض الآخر عن طريق تدابير الإطفاء. ولذا فمن الواضح جدا أن الأثر الشامل للعوارية العامة هو تحويل عبء الخسائر من السفينة الى البيضاغ" (صفحة ١).

١٧٢- وفي عام ١٩٥٨ رأى البروفيسور سيلمر: "بينما تهدف العوارية العامة أصلا الى تسوية أضرار البيضاغ (طرح البيضاغ في البحر)، فإن مصاريف مالك السفينة اليوم تولف البنود الرئيسية في كشف العوارية العامة" (١٨). وإذا كانت تلك النقطه صحيحة آنذاك، فإن البيانات التالية توضح ان مساهمة البيضاغ في مصاريف مالك السفينة قد زادت الى درجة تجاوز ما كان يمكن أن يتخيله المرء.

طاء - تكاليف ادارة العوارية العامة

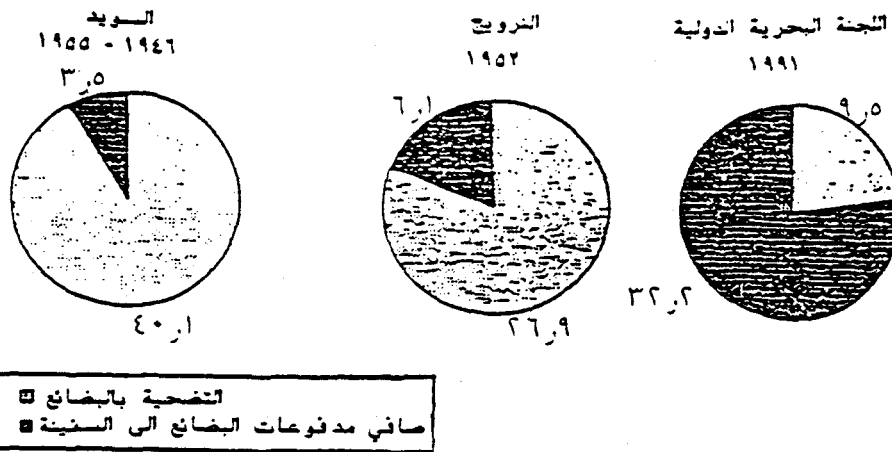
١٧٣- تشتمل تسوية العوارية العامة على قدر كبير من العمل من جانب الأطراف المعنية والخبراء الخارجيين الذين تتعاقد الأطراف معهم، مثل خبير تسوية العواريات، وخبير المعاينة، والسمسار، والوكيل، الخ. وتظهر تكاليف الأعمال التي يقوم بها هؤلاء الأشخاص في التسوية وتتضمن رسوم خبير تسوية العواريات، ورسوم مئمن السفينة، ومصروفات العوارية، وأقساط التأمين، ورسوم السمسرة، ورسوم المعاينة الاضافية، وبنقات تحصيل ضمان العوارية العامة، وعمولة التحصيل أو التسوية وبنقات مالك السفينة المتصلة بإعلان العوارية العامة ومعالجتها.

١٧٤- وهناك تكاليف اضافية اخرى ليست واردة في كشف العوارية العامة وليس من الممكن المطالبة بملأوة من أجلها، مثل: تكاليف ادارية وقانونية كثيرة يتكدها ملاك البيضاغ وشركات التأمين الخاصة بهم، والتكاليف الادارية التي يتكدها ملاك السفن، وتكاليف أية نزاعات أو اجراءات تحكيم أو محاكم تحدث بعد استكمال كشف العوارية.

١٧٥- ويجوز قياس الأثر الإقتصادي لنظام العوارية العامة ليس فقط من حيث التكاليف الاضافية الوارد وصفها اعلاه والتي تعتبر كاملة في النظام، ولكن أيضا عن طريق تحويل إجمالي التكاليف من احدى مجموعات المصالح الى اخرى.

التطور في حركة رأس المال من البضائع
الى جسم السفينة

	السويد ١٩٥٥ الى ١٩٤٦		النرويج ١٩٥٢		الجنة البحرية الدولية ١٩٩١	
نسبة الاسهامية للبضائع	43.6		33		41.7	
نسبة الاسهامية للسفينة	56.4		67		58.3	
مجموع التجم الاسهامية	100		100		100	
الانشاء	41.1		33.3		29.8	
التضحية بالبضائع	23.8		17.3		6.7	
مشتات السفينة	35.3		48.4		63.5	
المجموع	100		100		100	
التضحية بالبضائع	23.8	40.1	17.3	26.9	6.7	9.5
مشتات السفينة	35.3	59.9	48.4	73.1	63.5	90.5
المجموع	58.9	100	66.2	100	70.2	100
نسبة البضائع الى مجموع التجم الاسهامية	43.8		33		41.7	
بالمسا التضحية بالبضائع	40.1		26.9		9.5	
صافي مدفوعات البضائع الى السفينة	3.5		6.1		32.2	
نسبة مئوية من مجموع التجم الاسهامية						



ملحوظة: الأرقام مستمدة من كتاب البروفيسور سيلمر Selmer (المرجع السابق)، ودراسة اللجنة البحرية الدولية (المرجع السابق).

١٢٦- ويظهر تحليل لتكاليف التسوية المدرجة في بنود داخل العينة أن أقل بتليل من ١٠ في المائة من تكاليف إدارة العوارية العامة تمثلها رسوم خبراء تسوية العواريات الى جانب بنود من مثل نفقات العمل (البهرات، والتاكس، والبريد، ورسوم المخبئين). ومع ذلك، لا يظهر هذا الاختلاف الواسع الذي يمكن أن يوجد بين فئتي التسويات. فحيثما يكون هناك عدد ضئيل من أصحاب المصالح في البضائع، وقيم اسهامية كبيرة، يمكن ان يصل انخفاض النسبة الى ٥ في المائة أو حتى أقل. ومن الناحية الاخرى، وفي الحالات المتطرفة، يمكن أن ترتفع النسبة الى أكثر من ٢٥ في المائة.

١٢٧- وكثيرا ما يتسبب جزء كبير من رسوم خبير تسوية العواريات الى خسارة عوارية معينة تتحملها السفينة وتدرج في نفس الكشف - أي خسارة مالك السفينة التي لا يشترك فيها أصحاب المصالح في البضائع، وانما تسترد مباشرة من شركات التأمين على جسم السفينة. وفي تلك الحالات، توجد حالات كثيرة تكون فيها الرسوم المركبة التي يتقاضاها خبراء تسوية العوارية عن العوارية العامة والخاصة أعلى في الواقع من إجمالي المساهمة المحتملة من البضائع. وعلى الرغم من أن خدمات التسوية قد تكون ضرورية نوعا ما بغض النظر عما اذا كانت العوارية العامة قد أعلنت، يبدو أحيانا أن المبلغ الذي يستطيع مالك السفينة استرداده من البضائع قد لا يعوّضه في الواقع عن التكاليف الزائدة للحصول على تسوية.

١٢٨- وفي بعض التسويات، فإن نفقات تحصيل ضمان العوارية العامة والتصنيّة بعد احتساب التسوية والموافقة عليها، تظهر بصورة منفصلة. كما ان هناك نفقات اخرى محددة للعوارية العامة تدفع لأطراف أخرى مثل خبراء آخرين لتسوية العواريات، أو وكلاء الشحن، أو خبراء المعاينة. كما يؤكد ملاك السفن أنفسهم تكاليف زائدة محددة للعوارية العامة يتم ادراجها في التسوية. وفي بعض الحالات يتعين دفع أقساط تأمين لمصروفات محددة للعوارية، ورغم ان هذه المبالغ ضئيلة جدا، فانها تضيف المزيد الى التكاليف الادارية الاجمالية. وربما تبلغ هذه التكاليف الاضافية نسبة أخرى قدرها ٢ أو ٤ في المائة من إجمالي مبالغ العوارية العامة، وبهذا يصل المحتوى الاداري الى ١٢ في المائة. وبينما تعتبر تكلفة تحصيل الضمان تافهة في حالات آحاد أصحاب المصالح في البضائع، فان تحصيل الضمان في حالات شحنات الشحن المتعددة يشتمل على قدر كبير من الوقت، والمشاكل، والنفقات.

١٢٩- ومن المهم تذكر ان التكاليف الوارد وصفها هنا لا تتصل الا بالتكاليف الادارية الداخلة في تسوية العوارية. وبالإضافة الى ذلك، هناك تكاليف يتكبدها كل شاحن، وملاك سفينة، وشركة تأمين، أثناء معالجتهم للخسارة، وكذلك تكاليف اشتراك المحامين الذين يمثلون شتى الأطراف قبل استكمال التسوية وفيما بعد على السواء. وتعتبر هذه التكاليف الاضافية عاملا رئيسيا في اقناع شركات التأمين بأنه ينبغي لهم إما الشروع في اجراءات اقامة الدعوى أو قبول التسوية على النحو الذي قدمت به. ويوجد في عدد من الاسواق المتعددة اتجاه متنام الى اللجوء الى المحامين لتحدي صحة العوارية العامة نيابة عن أصحاب المصالح في البضائع، بينما ليس من غير المعروف أن المحامين أنفسهم يتعمسون هذا العمل:

"عادة ما تكون المرة الأولى التي يدرك فيها أصحاب المصالح في البضائع حقيقة وجود

عوارية عامة هي عندما يتم الاتصال بهم لتقديم طلب ضمان العوارية العامة. وفي الولايات المتحدة الامر يكتف دانا ما يكون هذا الطلب علامة لجمهرة من المحامين للإنتفاض على الحالة، وخاصة اذا كانت حالة كبيرة أو معقدة. ويمكن أن يكون عذرهم في ذلك في تلك المرحلة هو مجرد امكانية أن يوجد في نهاية المطبق بعض أشكال الدفاع في مطالبه للعوارية العامة بموجب عقد النقل. ولكن،

عندما يصبحون على مسرح الأحداث، يمكن أن يصبحوا مصدر إزعاج كبير من نواحي أخرى، وخاصة في حالة وجود أمور مثل شحن البضائع أو توقيع اتفاقات عدم الفصل. وأجراءات العوارية العامة التي عادة ماتسير سيرا سلسا وبلا جدال في أي مكان آخر. سوف تصبح بالتاكيد أصعب^(١٩).

١٢٠- وتلت أمانة الأوكناد تطبيقات تعرب عن قلق خيراة تسوية العواريات من تزايد الإقبال على الطعن في تسويات العوارية العامة في ولايات قضائية أخرى كذلك. وما يتضمنه ذلك من زيادة التكاليف سيكون يقينا أكثر من سبب ملائم لرفع التكاليف الإضافية التي يواجهها أصحاب المصالح في السنن وحدثهم الى ما يزيد على مبلغ المساهمة التي تحصل عليها السفينة من البضائع. ومع ذلك، فإن الكثف المتعد من خبير تسوية العوارية ملزم بموجب القانون الوطني في بعض البلدان (مثل ألمانيا).

١٢١- وفي البلدان النامية تظهر الدراسة أن بعض أصحاب البضائع بلا تأمين، ولذلك يسطرون الى اتخاذ ترتيباتهم الخاصة بهم مباشرة مع مالك السفينة عند اعلان العوارية العامة. وأما التكاليف الإضافية وما يواجهه خيراة تسوية العواريات وملاك السنن من مجهودات ادرية في التعامل مع أقلية ضئيلة من أصحاب المصالح في البضائع ممن ليست لهم تقطيع التأمين، فربما تكون أعلى للفاية، وتستغرق العملية وقتا أطول بكثير. عما يكون عليه الحال في المراكز البحرية الأكثر استقرارا. ويرد وصف ذلك فيما بعد في التقرير المعني بحدود البلدان النامية على الإستبيان.

باء - مكان التسوية

١٢٢- تظهر الدراسة أنه في البلدان التي لديها قطاع بحري راسخ لفترات طويلة، توجد علاقة واضحة بين بلد مالك السفينة - وليس العلم - وبين البلدان التي يتخذها خبير تسوية العواريات مقرا له. وعلى سبيل المثال، فإن السنن المملوكة لألمان واسكندنافيين عادة ما تتم تسوية عوارياتها من جانب خيراة ألمان واسكندنافيين في تسوية العواريات. وكثيرا ما تتم تسوية عواريات السنن اليونانية عن طريق شركات لعدنية، وربما عن طريق مكتب فرعي يوناني. وعندما تكون الحادثة جسيمة بصورة خاصة، والتسوية معقدة، وتشتمل على كثير من أصحاب المصالح المبحرين في سائر أنحاء العالم، فكثيرا ما تتم التسوية عن طريق خبير محلي في تسوية العواريات بالاشتراك مع إحدى شركات التسوية الدولية الرئيسية، بينما في أوقات أخرى، يعني الخبير الدولي بالتسوية بمفرده كهيئة تقريرا.

١٢٣- ولا يتوفر في بلدان كثيرة ما يكفي من الخيراة لتناول حالات العوارية العامة للأساطيل المملوكة محليا، وفي تلك الحالات عادة ما تنتقل التسوية الى إحدى الشركات الدولية التي لها مقر في لندن أو باريس أو نيويورك، ومركز واحد آخر أو مركزين. وفي بعض الحالات يتم تناول التسوية محليا ولكن عن طريق فرع أو شركة فرعية لخبير له مقر بعصمة دولية. وعلى سبيل المثال، يحتفظ بعض خيراة تسوية العواريات من اصل بريطاني بمكاتب في ميناء بيريه للأعمال اليونانية، ونيويورك للأعمال الأمريكية، وهو يفتح كوفخ لأعمال جنوب شرقي آسيا، بينما يحتفظ خبير التسوية الألماني بمكتب في قبرص (الكثير من السنن ذات الملكية الألمانية تحمل أعلام التسجيل المتنوع الغيرهية).

١٢٤- ومن الصعب تقييم مدى هيمنة الدور الذي تلعبه الشركات الدولية الرئيسية. وبالنسبة للأعمال الواردة الى أسواق التأمين الدولية، يحتل خيراة التسوية في لندن مكانا بارزا، وربما يتناولون أكثر من ٤٠ في المائة

من حالات التسوية التي تشاهد في لندن. بل إن الرقم الحقيقي أعلى بسبب التسويات التي تستكمل في مراكز أخرى عن طريق الشركات الفرعية لخبير التسوية في لندن، الذي يستطيع من ثم تقديم خدمة ذات مقر محلي، وتناول مهام من مثل تحميل الضمان، وتسوية العوارية العامة، والإتصال بالكثير من مختلف الوسماء أيضا وحدوا. ومع ذلك، وفي أسواق أوروبية أخرى، يبدو أن الشركات الدولية الكبيرة تتناول أقل من ١٠ في المائة من الأعمال، والباقي يذهب إلى خبراء التسوية المحليين. وفي بعض البلدان يكون لخبراء التسوية دور قانوني، كما توجد تجربة مفروضة وطنيا قد تساعد في إضافة المزيد إلى استغلالهم.

١٢٥- وفي أمريكا الشمالية كان يتم الإضطلاع بتسويات العواريات على نحو تقليدي داخليا عن طريق مسامرة التأمين، مع قيام عدد ضئيل فقط من خبراء التسويات بأعمال مستقلة. ومع ذلك، قام مؤخرا عدد من الشركات الدولية بإنشاء فروع في نيويورك حصلت على نسبة كبيرة من الأعمال.

١٢٦- وحتى برغم أن التسويات قد يتم التوقع عليها في مكان معين مثل لندن أو باريس، فغالبا ما يتم الكثير من العمل المتحمل بجمع واستيحاء التسويات في أماكن أخرى. وقد يستعمل خبير تسوية العواريات مكاتبه الفرعية الخاصة به في أماكن أخرى من العالم لإنجاز مهام مثل تحميل الضمان، وتسوية الأرصدة المعدنية والدائنة، والحصول على الوثائق والتقييمات. وفي حالات أخرى، يتم الحصول على خدمات خبراء التسوية المحليين، والوكلاء المحليين، وغيرهم، ويمهد اليهم بالعمل كبنود منفصلة في العوارية العامة.

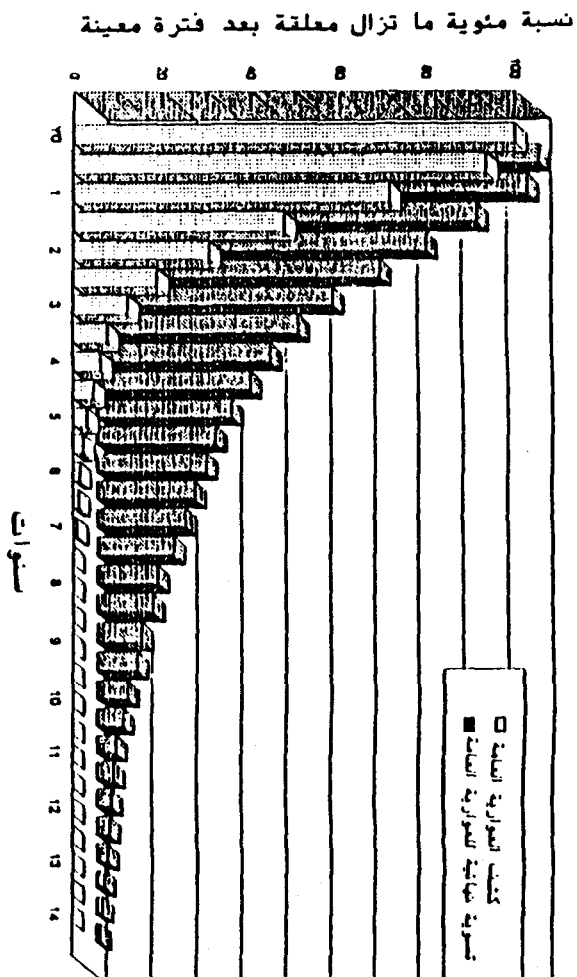
١٢٧- وبغية نجاح استكمال كشف العوارية العامة، من الضروري أن يتمكن خبير التسوية من العمل من قاعدة يستطيع منها تحقيق كل الخدمات الضرورية، وأن يجري اتصالاته على نحو يتصف بالفعالية بأكبر عدد ممكن من الأطراف، وأن تتوفر له الحرية الكاملة في تناول الحسابات المحدرة للحادثة، وتحويل العملة بدون القيود التي تفرضها أوجه الرقابة على النقد الأجنبي. ويؤدي ذلك الأعداد الكبيرة من المبالغ المنفصلة الواجب إدراجها في عوارية عامة نمطية، وما هو مطلوب من اتصال وثيق ومستمر مع مكنتي التأمين، وخبراء المعايئة، والمؤمنين وغيرهم من المهنيين والأمنئة على المصوبات التي توجد عندما تخضع التسويات لتعليقات الرقابة على النقد الأجنبي، يمكن الإطلاع عليها فيما بعد في القسم الذي يصف المشاكل المتعلقة بالحصول على ضمان العوارية العامة^(٣). والواقع أنه بالنسبة للحوادث المشتملة على مصالغ من عدة بلدان مختلفة، فإن ذلك يعمل لمصالح إعداد التسوية في مركز مالي وبحري دولي.

كاف - الوقت الذي تستغرقه عملية العوارية العامة

١٢٨- من بين أوجه النقد الرئيسية التي توجه إلى العوارية العامة ما تستغرقه من وقت وجهد. وتتركز أغلب أوجه اللق على الوقت الذي ينفق في الأعداد لضمان العوارية العامة، والحصول على الوثائق ذات الصلة والقيم الإسهامية، وتسوية المطالبات بعد تقديم كشف العوارية العامة.

١٢٩- ويتضمن كشف العوارية العامة تاريخ الحادثة وكذلك تاريخ استكمال التسوية. وكما هو الحال في البيانات التي تم تحليلها من قبل، فإن متوسط القيمة قليل النبع بذاته، ولكن الرسم البياني التالي المستمد من عدد كبير من الكشوف، يظهر بوضوح المعدل الذي تستكمل على أساسه الكشوف. كما يظهر المعدل الذي تسوي على أساسه حالات العوارية العامة.

الوقت الذي تستغرقه عملية العوارية العامة
(بيان نسبة الحالات غير المنتهية بعد فترة معينة)



140- يبرز تقزم واضح من عينة قدرها ٢٠٠ تسوية. فهناك عدد قليل من التسويات (أقل من ٥ في المائة) يستكمل في غضون ستة أشهر من الحادثة، ولكن حوالي ٢٠ في المائة يستكمل خلال ستة واحدة. وتستكمل نسبة ٦٠ في المائة خلال سنتين، و٨٢ في المائة خلال ثلاث سنوات، وحوالي تسعة أعشار (٩١ في المائة) خلال أربع سنوات. ونسبة ٢ في المائة فقط تستغرق وقتاً أطول من ست سنوات، رغم أنه في حالات نادرة يمكن أن تستغرق التسوية فترة تصل إلى ١٠ سنوات كي تستكمل.

141- وأغلب التسويات التي تستغرق ستة أشهر أو أقل لكي تستكمل تتعلق بالمصادم، والنقل النهري أو الساطلي، وخاصة على أنهار أوروبية صالحة للملاحة مثل نهر الراين.

14٢- وهناك عدة أسباب لاستغراق بعض كشوف العوارية مثل هذا الوقت الأطول من غيرها كي تستكمل، ولكن لتسهيل نظرها يمكن تقسيمها إلى مجموعتين - عوامل داخلية وخارجية. أي كمية العمل الواجب أن يقوم بها خبير تسوية العوارية نفسه، والبيود التي لا بد له لمعرفة تكاليفها من أن ينتظر استكمال عمليات أخرى تستغرق وقتها الخاص.

14٣- وقد يكون لأبسط العواريات العامة أقل من ١٠ عناصر منفصلة للتكلفة يتعين معرفة مجموعها. بينما يوجد لأعقد العواريات آلاف البيود التي يتعين معالجتها من عدد من الموانئ وأحواس اصلاح السفن المختلفة.

144- وبعض العواريات العامة هي لثنتين من اصحاب المصالح فقط - أصحاب المصالح في البضائع وأصحاب المصالح في السجينة نفسها - بينما تشتمل حالات سندات الشحن المتعددة على أعداد كبيرة من أصحاب المصالح المنفصلة في البضائع، وبالتالي يتعين الإتصال بالكثير من شركات التأمين على البضائع.

وكما كان عدد أصحاب المصالح في البضائع كبيرا كلما اتجهت النقرة التي يستغرق فيها الكشف الى أن تكون أطول. بينما يبدو أن أسوأ الحالات تشتمل على خليط من المحاولات والبضائع العامة. وبعض الكشوف ليست في حاجة الى أن تتضمن أكثر من صفحة واحدة تشير الى توزيع الخسارة على عدد صغير من أصحاب المصالح في البضائع، بينما قد تشتمل أطول الكشوف على استمارة أو سبعمائة صفحة إضافية تنصّل جميع البضائع كل على حدة، والأضرار التي حدثت لبعضها، وحصتها في المساهمة في الموارية العامة.

145- ومن التعليقات المحددة الواردة في الردود على الاستبيانات عن التأخيرات، لاحظ بعض أصحاب الردود أن التسويات المتعلقة بالخطوط المتقطعة تستغرق وقتا أطول بسبب الصعوبة التي يواجهها خبراء التسوية في تحديد التيم الإسهامية للعديد من البضائع المنفصلة.

146- ومع أن معظم خسائر العوارية العامة تتعلق بالبنوعات أو التفضيحات من جانب السفينة، فإن نسبة عالية من التسويات التي يستغرق استكمالها وقتا طويلا تنطوي على هلاك وتلف وتضحية للبضائع.

147- وعلاوة على ذلك، يجب على خبير التسوية الانتظار إلى أن يتم تحديد جميع البنوعات المدرجة في العوارية العامة. أما مبلغ الإنقاذ - التي يتم تحديدها بالنسبة إلى كل من السفينة والبضائع ثم يعاد توزيعها في العوارية العامة - فيمكن أن يمضي عامان أو أكثر قبل نشرها. والتلف المتعمد الذي يلحق بجسم السفينة لا تحدد تكلفته أحيانا إلا بعد ثلاث أو أربع سنوات عندما يتم فحص السفينة وإصلاحها.

148- وكثيرا ما تتخمر شركات التأمين من التأخيرات من جانب خبراء العوارية في تزويدها بالمعلومات التي تحتاجها لأداء مهامها المتعلقة بمطالبة الموارية العامة. ومن المدهش أن هذه الشكاوى لا يطالبها شكاوى أخرى من جانب خبراء تسوية العوارية الذين يشعرون هم أنفسهم بالإحباط إزاء التأخيرات الأخرى من جانب شركات التأمين. وليس من الملائم التعلق هنا على شكاوى أي من الجانبين.

149- وعند تقديم الكشف، تكون العوارية العامة جاهزة للتسوية إذا كانت جميع الأطراف جاهزة ومتفقة فيما بينها. وهناك عواريات عامة عديدة تتم تسويتها بسرعة، في غضون بضعة أشهر من استكمال الكشف. أما بالنسبة لمواريات كثيرة أخرى، فإن العمل يبدو وكأنه لا يزال في بدايته فحسب. ومع أن شركات التأمين تبدأ عملية مطالباتها عندما تسع أولا بالحادثة، فتقوم بتعيين خبراء لمعالجة البضائع أو جسم السفينة ودراسة وقائع الهلاك من وجهة نظرها هي، فإن القسط الكبير من عملها لا يمكن أن يبدأ إلا بعد استكمال الكشف ومعرفة حجم المطالبة بالضبط.

150- وقد تعجز حتى الآن إيجاد رابطة وثيقة بين طول الوقت الذي يستغرقه استكمال الكشف والوقت الذي يستغرقه إقنال ملف المطالبات، ولو أنه يبدو أن النزاع من التسويات البطيئة يميل إلى أن يستغرق وقتا أطول، ربما بسبب تعقيد القضايا.

151- وكما هي الحالة في الوقت الذي تستغرقه عملية استكمال الكشوف، فإن إقنال الحالات يبدأ بعد ظهور الكشوف مباشرة. ويتم تسوية ١٤ في المائة بالعمل بعد وقوع الحادثة بسنة، بينما يتم النزاع من حوالي الثلثين في غضون أربع سنوات. وهذا ما يمكن أن يتوقعه المرء نظرا للأرقام المتعارضة للكشوف ذاتها: ١٤ في المائة في غضون ثمانية أشهر تقريبا والثلثان في غضون سنتين تقريبا.

١٥٢- بيد أن معدل إقبال المطلقات يصبح أيضاً بصورة ملحوظة بعد أربع سنوات، وبعد مرور ست سنوات يبقى مطرداً لعدة سنوات أخرى. ومع أنه لا يبقى سوى ربع جميع الحالات مفتوحاً بعد خمس سنوات ونصف السنة، فإن عددها يأخذ في الانخفاض ببطء فلا يبقى سوى ١٠ في المائة بعد سبع سنوات. ولا ينخفض عددها إلى نسبة زهيدة قدرها ٢ في المائة إلا بعد ١٢ سنة.

١٥٣- وهناك صعوبات معينة متصلة في جمع البيانات عن مجموع الوقت من البداية إلى النهاية، ولا بد من وضعها في الاعتبار. ويمكن أن تبقى ملفات شركات التأمين مفتوحة لفترة من الزمن بعد سداد العوارية العامة ذاتها لأن استرداد التكاليف - مثل تكاليف التصادم - ربما لا تزال مستحقة. وبالإضافة إلى ذلك، فعندما يبقى الملف مفتوحاً لعدة سنوات ربما يتقاعس خبير تسوية مطالبات شركة التأمين عن إقفاله حتى مرور بضعة أشهر على آخر دفعة أو مراسلة؛ بل ربما لا يلاحظ دائماً أن كل النشاط قد توقف حتى يستعرض مجموعة من المطلقات المماثلة. ونتيجة لذلك، ربما يكون من الحكمة الافتراض بأن الأرقام الواردة في هذا الفرع تبالغ في الوقت المبين للحالات البطئية بحوالي ثلاثة أشهر في المتوسط، ولو أنه بذلت جهود للتعميض عن ذلك.

١٥٤- ومن المحتمل أن يكون الموقف المتجلي في هذه الإحصاءات حالة نموذجية للتجارة البحرية الدولية ككل. ولكن يبدو أن هناك نسبة عالية من الحالات التي تتصل بالبلدان النامية بين الحالات التي يستغرق استكمالها ثم تسويتها وقتاً أطول.

١٥٥- وفي حين أن شركات التأمين ربما تعتبر التأخيرات الطويلة في استكمال الكشوف مزعجة وباهظة، فإن أصحاب البضائع الذين يؤمنون على بضائعهم لدى شركات ذات شهرة ربما لا يدركون أبداً شيئاً أكثر من المشاكل الأولية المتصلة بتوقيع ضمان الموارية، فيطلبون إلى شركات التأمين هذه ضماناً ويحصلون على الإفراج عن بضائعهم. بيد أن التأخيرات يمكن أن تكون لها آثار جانبية بالنسبة لأصحاب البضائع. وتؤدي زيادة تكاليف تناول المطالبات إلى زيادة في نسبة نفقات شركات التأمين على بضائعهم، وارتفاع أقسام التأمين في نهاية المطاف. كما يواجه أصحاب البضائع أنفسهم أعباء إدارة إضافية في إيجاد وتقديم الوثائق، والاشتراك، إلى المدى الذي تتضمنه الشركات المؤمنة التي تحمل محل المؤمن، في أي مناقشة ناجمة عن ذلك.

الفصل الثالث

الصعوبات في العمل بنظام العوارية العامة - الردود على الاستبيان

١٥٦- أرسلت أمانة الأونكتاد، كجزء من مواصلة أبحاثها بشأن العوارية العامة، استبياناً إلى البلدان النامية الأعضاء في الأونكتاد. وقد نجحت في التماس بيانات وقائعية كثيرة عن حوادث العوارية العامة الأخيرة، فضلاً عن وصف كامل لشواغل كثير من المشتركين في التجارة البحرية إزاء جوانب معينة من العوارية العامة.

١٥٧- ومع أن الردود أرسلت إلى الأونكتاد من جانب الحكومات الأعضاء، فقد تم تصنيفها نيابة عن تلك الحكومات بحسب مجموعة واسعة من مختلف قطاعات الصناعة البحرية. وتم قسمة الردود بالتساوي بين أصحاب السفن وشركات التأمين، مع عدد من وكلاء النقل البحري وخبراء تسوية العوارية. وكان لهذا فائدة ملحوظة هي عرض الآراء من كامل نطاق التجارة البحرية. وحدث أنه حتى عندما لم تكن هوية أصحاب الردود معروفة، فقد أمكن بالتخمين معرفة الصناعة صاحبة الرد من فحوى ملاحظاتها، وأمكن في كل حالة تأكيد التخمين الأولي من دراسة أكثر تفصيلاً لكل استبيان.

١٥٨- وتم، حسب الاقتضاء، إدماج الردود على الاستبيان في فروع أخرى من هذا التقرير. بيد أن هذا الفرع يتناول المفاهيم العامة لأصحاب الردود ويركز على الصعوبات التي يواجهونها، لا سيما في المسائل المتعلقة بترتيب أمر الضمان، والتحليل الإحصائي لهذه المسائل أصعب من القيام، مثلاً، بحساب الوقت الذي استغرقته عملية العوارية العامة. والتعليقات واضحة ووضوحاً كافياً بذاتها فيما يتعلق بالمشاكل التي يواجهها أصحاب الردود.

١٥٩- وتشير جميع الردود تقريباً إلى أن المشاكل نشأت بسبب عدم اطلاع المرسل إليهم على نظام العوارية العامة. فمن ناحية، أشارت التعليقات من أصحاب السفن إلى أنهم يواجهون صعوبات لأن المرسل إليهم لا يفهمون مبادئ العوارية العامة؛ ولذلك فهم على غير استعداد لتقديم الضمان إلى صاحب السفينة بعد إعلان العوارية العامة، ولا يفهمون لماذا لا يود صاحب السفينة الإفراج عن بضائعهم بدون هذا الضمان. ومن ناحية أخرى، أشارت شركات التأمين على البضائع إلى الصعوبات في المرحلة الأولية لإعلان العوارية العامة وفي مرحلة الحصول على ضمانات المساهمة في العوارية العامة، والضمانات والودائع، إضافة إلى المشاكل بين شركات التأمين والمؤمنين لديها الناجمة بالمثل عن عدم المعرفة من جانب المرسل إليهم.

١٦٠- وليس المرسل إليهم وحدهم هم الذين يظهرون أقل معرفة مما يجب بالعوارية العامة والعمليات التي تنفذها. فقد دلت عدد ضئيل من أصحاب الردود على أنهم هم أنفسهم يسيئون فهم بعض العمليات ذات الصلة.

١٦١- وفي الوقت ذاته، لاحظ آخرون أن النظام معقد للغاية وبحاجة إلى تبسيط. وليس من الواضح ما إذا كانوا يشيرون إلى قواعد يورك/التنويرب أو إلى الإجراءات المتصلة بتناول الجانب العملي للعوارية العامة.

بل استعمل بعض أصحاب الردود الاستبيان لكي يطلبا إلى الأوكتاد تنظيم حملات دراسية لشرح كامل إجراءات العوارية العامة ببلدهم أو منطقتهم.

١٢- وتتفقم المشاكل عندما لا يحصل أصحاب البضائع على تأمين، كما يحدث من حين إلى آخر. وينجم قدر غير متناسب من الصعوبة عن البضائع غير المؤمن عليها في حالة العوارية العامة. وأجدي بعض أصحاب السفن ملاحظات غير ايجابية للغاية حول صعوباتهم الخاصة والتأخيرات التي تحدث في معالجة الشحنات غير المؤمن عليها:

"إن كثيرا من المرسل إليهم لا يؤمنون على شحناتهم، ومن الصعب بالتالي الحصول على ضمان العوارية العامة من المكتتبين في التأمين عملا بتعليمات أصحاب السفن. وعليه، يجب ابضاح الحالة لهم، وربما اعترض أصحاب السفن على ذلك، مما يسبب تأخيرا في الإفراج عن الشحنات وافساعة للوقت، إضافة إلى المشاكل التي تنشأ مع مختلف المصالح المعنية".

١٣- وهناك عدد من المشاكل الأخرى المتبغ عنها أيضا مع العوارية العامة. وهي تشمل على ما يلي: التأخر أحيانا في إعلان العوارية العامة، فيصبح من الصعب في هذه الحالة الوقوف على أسباب إعلان العوارية العامة، فضلا عن استحالة الحصول على تبيينات دقيقة لجميع المصالح المساهمة المختلفة؛ والاعتقاد بوجود عدد من العواريات العامة التي أعلنت والتي لا ينبغي تناولها على النحو المناسب بتلك الطريقة، وعلى سبيل المثال لأنه كان يعتقد أن صاحب السفينة لم يبذل العناية الواجبة لجعل السفينة صالحة للملاحة؛ وانعدام عام في التنسيق بين مختلف الأطراف بالنسبة للعديد من الوثائق المختلفة الواجب تقديمها من أجل عملية العوارية العامة، وذكر عدد من أصحاب الردود المشاكل الناجمة عن عدم تقديم الوثائق الأصلية؛ ووجهت انتقادات كثيرة إلى بطء عملية التسوية والتصفية بعد التسوية؛ والافتقار إلى الإخصائين المحليين المتادرين على تناول العوارية العامة؛ والصعوبات المتأصلة في تحصيل الودائع أو أي ضمان مقبول آخر.

الف- تحصيل ضمان العوارية العامة

١٤- ذكر أحد خبراء تسوية العوارية في رده الصعوبات من جانب الكيانات التجارية في البلدان النامية في تقديم ضمانات مرضية من أجل مساهمة البضائع في العوارية العامة، مقارنا ذلك بالموقف السائد في بلده هو. وأضاف أن "المشاكل الحقيقية لا تنشأ عموما إلا في الحالات التي تصبح فيها الودائع المتعدية ضرورية، ولكن الأنظمة الصارمة لمراقبة التدد قائمة في البلد المعني". ولاحظ رد من أحد وكلاء الشحن ما يلي:

"إن المرسل إليهم يتعاضون للغاية بوجه عام عن استيعاه الإجراءات اللازمة، وهي:

١- استكمال ضمان المساهمة في العوارية على النحو الواجب وذلك بتوقيع المرسل إليه وتقديم جميع المعلومات اللازمة؛

٢- تقديم الضمان من شركة التأمين إذا كانت البضائع مؤمناً عليها؛

٣- إذا كانت الشحنة غير مؤمّن عليها، فيجب عندئذ على المرسل إليه تقديم ودیعة مؤقتة تمثل النسبة المئوية المحددة من قیبل خیر التسوية على أساس قيمة البضائع الشاملة للتكلفة والتأمين والشحن (سیف)."

"إن كل ما یهتم به حقا المرسل إليهم هو الحصول على تسليم البضائع دون أية صعوبات. ويتم الحصول على الضمانات من شركات التأمين في غضون وقت معقول إلا إذا لم یكن لدى شركة التأمين ممثل لها على الصعيد المحلي. ولكن إذا كانت البضائع غیر مؤمّن عليها، فكثیرا ما تواجه صعوبة بالغة في حمل المرسل إليه على أن یمنهم أنه یجب علیه الخضوع للإجراءات اللازمة وتقديم ودیعة مؤقتة. وإذا لم یكن لدى المرسل إليه جميع الوثائق المطلوبة للإجراءات اللازمة، فیجب علیه تقديم ضمان مصرفي. وذلك یتستغرق وقتا طویلا لأن المصرف یتبع إجراءاته الخاصة الطويلة جدا قبل إصدار الضمان. وفي الطرف الآخر من العملية، فعندما يأتي المرسل إليه إلى القيام بالتسوية في النهاية بعد تحديد المساهمة، فإنه في كثير من الحالات لا یعود یجد النسخة الأصلية للإیصال عن المساهمة المؤقتة (الودیعة)، وهو الإیصال الذي یجب علیه موافقتنا به لكي نردّ إليه أي مبلغ زاد على المبلغ الذي ربما یكون قد دفعه في الودیعة الأصلية مقارنة بالمساهمة المحددة في النهاية".

وتواجه شركات التأمين مشاكلها الخاصة:

"إن معظم شركات التأمين هذه قائمة في بلدان العالم الثالث ولیست مقبولة لدى أصحاب السفن وخبراء تسوية العوارية؛ وعليه، یجب ارسال الضمانات الى شركات التأمين في الخارج لتطویرها واعادتها، مما یتستغرق وقتا طویلا".

١٦- وتلعب صعوبات النقد الأجنبي دورها الخاص في العملية، منذ البداية وعند القيام بالتسوية النهائية على السواء. وفي المقام الأول، ربما یكون هناك نقص عام في النقد الأجنبي لتلبية ما یطلبه أصحاب السفن وخبراء التسوية من ودیعة من أصحاب البضائع. وكما یتجلى من إحدى التسويات الواردة من أحد البلدان النامية، یجب أحيانا في هذه الحالات فتح حسابات مستقلة لمبالغ التسوية والمحافظة علیها في بلدان معينة، مما یزید تكالیف التسوية ویقلل من التأكد بأن تلك المبالغ المودعة في هذه الحسابات المحلية ستحافظ على تكافئها مع عملة التسوية. وفي تلك التسوية "تم ارسال ودائع العوارية العامة المتحصلة في ثلاثة مواضع الى لندن وإداعها لدى مصرف كي تدر الفائدة، بالإضافة الى الودائع المأخوذة في لندن. وتم إداع ودائع العوارية العامة المأخوذة في میناوين آخرين في حسابات مدررة للفوائد لدى مصارف محلية ریشا توزع الأموال وقتا لاحكام هذه التسوية". وكانت النتيجة الموسنة، بعد حوالي إحدى عشرة سنة، في حالة المیناء ألت، هي:

"صودفت صعوبات جمة نتيجة لأنظمة مراقبة المصرف (في استكمال تحصيل الأرصدة المدیعة المستحقة من أصحاب البضائع). وقد اضطررنا ذلك الى تحصيل بعض المساهمات بالعملة المحلية؛ على أننا أقمنا أيضا الدائین المحليین الرئيسیین بقبول جزء من المدفوعات من الأموال

المحلية بغية تلافي الانخفاض المفترض في العملة. بيد أن هذه التعويضات أدت الى خسارة صرفية صغيرة في المساهمات المعبر عنها بالدولارات".

١٦١- وبالنسبة للمياه باء: "هناك أيضا بعض المساهمات المستحقة من المياه باء، الذي اتخذنا ترتيبات لتحميل ودائع نقدية منه محليا، ولكن بما أن هذه الودائع مودعة بالضرورة بالعملة المحلية (التي انخفضت انخفاضها مثلا الآن)، فلم تتمكن حتى الآن من الحصول على تسوية فعلية للمساهمات ذات الصلة".

وانضاف الى هذا النقص الصغير رهيب مدين كبير من شركة التأمين المحلية التي أكدت السجارة في بلدها أن تأخرها في التسوية "يعود الى النقص الباع في العملة الأجنبية. ومع أنهم يعتقدون فيما يبدو أن الدين سيتم تسديده، فمن الواضح تماما أنه قد تمر عدة سنوات قبل أن يتم ذلك".

١٦٧- ويثير معظم أصحاب الرودد مشاكل مماثلة، وان لم تكن بالغة الى هذا الحد، في حين أن آخرين لا يذكرون صعوبات هامة اطلاقا. ومن الأوجه الأخرى للصعوبات التي تواجه في تقديم ضمانات العوارية العامة ما يلي:

الاختلافات حول صياغة الضمان بصياغات لا تغطيها جميع الأطراف دائما. وربما يكون من الصعب جدا استيحاء متطلبات التعويض لعرف أو آخر، فالافتقار الى التضام يلعب دوره في الاحتكاك بين المصرف والمرسل اليه، والمؤمن على الضمائع، وخير التسوية.

وحيثما يكون هناك تأمين ناقص من جانب صاحب المصالح في الضمائع، فان هذه المشاكل تتضاعف لأنه يتعين على صاحب الضمائع اتخاذ الترتيبات لا للحصول على ضمان للجزء المؤمن عليه من مساهمته لحسب بل أيضا للحصول على ضمان مصر في اضافي لتغطية المبلغ المؤمن عليه تأمينا ناقصا.

١٦٨- وإذا لم يتوفر هذا الضمان المصرفي، فقد يتعين على المؤمن عليه تقديم ودیعة نقدية من عنده اضافة الى الضمان التأميني؛ وحيثما لا تكون شركة التأمين ممثلة في السوق المحلية، يتوجب على المؤمن عليه تقديم ودیعة من عنده، أو ضمان مصر في اذا كان في استطاعته التفاوض على مثل هذا الضمان، الي أن يتلقى ضمانا من شركة التأمين في الخارج.

١٦٩- وبهذه الطريقة، يتكبد العديد من الأطراف المختلفة تكاليف ادارية وتأخيرات، ولكن لا يحتمل أن يخرج في تكاليف العوارية العامة ذاتها سوى الوقت والجهد الذي ينفقه صاحب السفينة وخير تسوية العوارية. ويجري تكبد التكاليف المتبقية اضافة الى المجموع النهائي للعوارية العامة.

١٧٠- وهناك شاغل آخر يثيره أصحاب الرودد الذين يمكنهم السنين هو عدم استعداد المؤمنين على الضمائع لتقديم ضمانات حيثما يدعون أنه كان هناك افتقار الى العناية الواجبة لجعل السفينة صالحة للملاحة. وربما يفهم المرء لماذا يعتبر أصحاب السفن أن السبب الذي "أعلنت من أجله العوارية العامة منذ البداية لا صلة له بمسألة تحميل الضمان، ومن وجهة النظر المعارضة، تلاحظ بعض شركات التأمين أنه كثيرا ما يكون من الصعب الوقوف بالضيح على أسباب اعلان العوارية العامة بحيث لا تستطيع دون مزيد كثير من

التحقيق أن تؤكد ما إذا كانت المواربة العامة ناجمة عن اندماج المنايا الواجبة. وتنفصل هذه الشركات في بعض الظروف عدم سداد أي وديعة حتى تعرف أسباب المواربة العامة. لأنها تذكر أنها تواجه صعوبة في استرداد أي مبلغ بعد سداد الوديعة. كما يوجه النقد الي ممارسة تقديم مقتطعات من كشف المواربة العامة بدلاً من الكشف الكامل: فكما أن المعلومات غير الكاملة في بداية حالة من حالات المواربة العامة تجعل من الصعب على شركة التأمين أن تقرر ما إذا كان هناك مبرر لضمان المواربة العامة أو وديعتها. كذلك يكون من الصعب على شركة التأمين، عند تلقي الكشف في النهاية، أن تقرر ما إذا كانت ستقبل المواربة العامة بكاملها في غيبة المعلومات المتصلة.

١٧١- ويواجه بعض أصحاب المصالح المساهمة صعوبات خاصة عند الاستجابة لطلبات تقديم ودائع المواربة العامة. وقد سبقت الإشارة إلى النقص في النقد الأجنبي، ولكن هناك أنظمة محلية أخرى لها أيضا أثر في الحد من قدرة أصحاب المصالح على الامتثال لطلب تقديم الضمان.

"إن بعض الأطراف لا تدفع الوديعة النقدية بعملة قابلة للتحويل الحر، كما هي الحالة في منظمات ومؤسسات وشركات القطاع العام، فلا بد لوكالة الشحن إذا من الاتصال بأصحاب السفن لايضاح الحالة وتلقي تعليماتهم. وما ينجم عن ذلك من اتصال ومراسلة ربما يستغرق وقتا طويلا".

الفصل الرابع

التأمين والترتيبات الأخرى لتبسيط العمل بنظام العوارية العامة

١٧٢- كما سبقت الإشارة^(٢١)، طلب الفريق العامل المعني بالتشريع الدولي للتعل البحري الى أمانة الأوكناد أن تلتزم، بالتشاور الوثيق مع اللجنة البحرية الدولية، من صناعة التأمين وغيرها من المنظمات الدولية ذات الصلة، دراسة المدى الذي يمكن في حدوده لترتيبات التأمين أن تبسط العمل بنظام العوارية العامة.

١٧٣- وتبرز النهوج التالية نتيجة للمشاورات مع أعضاء صناعة التأمين، وغيرها من الهيئات الدولية المعنية، بما في ذلك الرابطة الدولية لخبراء تسوية العواريات العامة الأوروبية، ومع مراعاة المناقشات التي جرت داخل اللجنة الفرعية الدولية التابعة للجنة البحرية الدولية والمكثفة بمهمة دراسة قانون العوارية العامة وقواعد يورك - أنتويرب، والتي تؤديها نتائج هذه الدراسة. على أن المقترحات تتطلب مزيداً من الدراسة والمناقشة المعملة داخل العطاءات المعنية لإنشاء الوسائل العملية لتنفيذها.

ألف - إلغاء العواريات العامة الصغيرة

١٧٤- كان ادراج "شروط الاستيعاب"، أو ما يسمى أحياناً "شروط العواريات العامة الصغيرة"، في وثائق التأمين على جسم السفينة والألات موضوعاً لمناقشة مستفيضة خلال العشرين سنة الماضية أو ما يقاربها. وبموجب هذا الشرط، يقوم المؤمنون على جسم السفينة بسداد مطالبة العوارية العامة بكاملها لغاية رقم معين دون اقتضاء أية مساهمة من البضائع. وأثناء الأعمال التحضيرية التي جرت داخل اللجنة البحرية الدولية بشأن تنقيح قواعد يورك - أنتويرب في عام ١٩٧٤، قدمت مقترحات لادراج سماح غير مخصص في القواعد، إما كرقم ثابت أو كنسبة مئوية من القيمة الاسمية أو قيمة السفينة. وقد رفضت المقترحات في النهاية بوصفها غير عملية. وفي حين أن اللجنة الفرعية الدولية الحالية التابعة للجنة البحرية الدولية والمكثفة بدراسة قواعد يورك - أنتويرب ترى أنه ينبغي تشجيع استعمال شروط الاستيعاب، إلا أنها لم تحبذ مرة أخرى ادراجها في قواعد يورك - أنتويرب^(٢٢) لأنها رأت أن من الأفضل ترك معالجة هذا الحكم لسوق التأمين.

١٧٥- كما نطر عدد من الأفرقة العاملة في الموضوع داخل الرابطة الدولية لخبراء تسوية العواريات العامة الأوروبية وبين. "أن الرابطة الدولية لخبراء تسوية العواريات العامة الأوروبية تؤيد بقوة استحواب الغاء الحالات غير الاقتصادية من العوارية العامة وترى أن هذا الهدف يتحقق على أفضل وجه بتنازل أصحاب السفن عن حقهم في المساهمة بسبب شروط استيعاب العوارية العامة في تأميناتهم على جسم السفينة والآلات. والناقدة الرئيسية لهذا النظام هي أن الرقم ذا الصلة يمكن تحديده بين المؤمن له والمكتتبين له بغية تبيان متطلبات المؤمن له، مع مراعاة مختلف أنواع السفن والأوضاع التجارية المختلفة"^(٢٣).

١٧٦- وعلاوة على ذلك، أيد أعضاء اللجنة الفرعية الدولية التابعة للرابطة الدولية لخبراء تسوية العواريات العامة الأوروبية بين الرأي الذي أعرب عنه الفريق العامل التابع للرابطة المذكورة وموداه: "١) أن ادخال سماح محدد الرقم سيكون معقولا في حالة العوارية العامة من جانب سفينة حاويات مبحرة أو ناقلة بترول حام كبيرة جداً، لكنه سيسبب مشقة في حالة عوارية عامة من جانب سفينة أصغر، وعلى سبيل المثال في التعل

الساحلي؛ (ب) ان ادخال نسبة مئوية دنيا من المساهمة، حتى عندما يكون واقعا بالنسبة للسفن في الخطوط المنتظمة التي تنقل بضائع بموجب سندات شحن عديدة، لن يكون بالضرورة واقعا في حالات المواريات العامة التي تنطوي على بضائع سائبة؛ وعلاوة على ذلك، لا بد في الحالات الهامشية من اعداد تسوية بغير التحقق مما اذا كانت المطالبة تبلغ النسبة المحددة أو لا. وهذا الجانب يمكن أن يكون حقا عرضة للتجاوز^(٢٤).

١٧٧- وبالرغم من وجود دعم واسع النطاق لانقائه حالات المواريات العامة الصغيرة، لم تبرز بعد أي حلول ملموسة. ولذلك تبقى المسألة في أيديفرادي أصحاب السفن وشركات التأمين لتسوياتها وفقا لمصالحهم الخاصة. ومن المؤسف أن شروط الاستيعاب^٢ لا ترد الا في أقلية من وثائق التأمين، وفي حالات كثيرة لا ترد في وثائق تأمين أصحاب السفن الصغار أو المعدمين الذين يحتاجون اليها حقا؛ فاصحاب السفن الكبار الاثرياء هم الذين عادة يستطيعون استيعاب المواريات العامة الصغيرة بأنفسهم، وكثيرا ما يستوعبونها في الواقع^(٢٥). فتنفي الحالة الراهنة ان لا تدعم شروط الاستيعاب أي حل.

١٧٨- ونظرا للحالة الراهنة ومع مراعاة سمات الموارية العامة البارزة في هذا التقرير، يستطيع المرء حقا الطمأن إلى أن للموارية العامة مكانا ضئيلا أو لا مكان اطلاقا في التأمين البحري، بل وفي التجارة البحرية ككل. وأعرب بعض الأعضاء في صناعة التأمين البحري عن آراء مؤداهما أن أكثا وسيلة لتسييف الموارية العامة هي التناؤها الفناء تاما. وهناك بالنقل تاريخ طويل من التناؤهاات لانقائه نظام الموارية العامة يعود الى عام ١٨٧٧ على الأقل^(٢٦). ومع أن البيانات المتقدمة في هذا التقرير يمكن أن يظن اليها الكثيرون على أنها تدعم تبريرا وافرا لانقائه الانقائه، الا أن من الواضح أن هذا السبيل لا يحتمل أن يحظى بتأييد بعض المصالح التجارية. والمتطوع التالي من تعليقات أبدأها أحد خبراء تسوية الموارية لدى اعداد الكشوف عن سفينة احترقت في عام ١٩٧٧ يمكن أن يقدم بعض الايضاحات:

"في المراحل الأولى من الحالة، قتر أن اصحاب المصالح في البضائع ستتحمل نسبة مئوية عالية من نفقات الموارية العامة نظرا لقيمة الخردة الصغيرة للحطام مقابل القيمة الكبيرة للبضائع في العنابر رقم ٤٠١. ولذلك قرر أصحاب السفن اعلان عوارية عامة وأعزوا اليها بحصول الضمان من أصحاب المصالح في البضائع".

١٧٩- والواقع أن ثمة رأيا واسع النطاق بأن نظام الموارية العامة يعود بانقائه أساسا على مصالح أصحاب السفن. ويمكن، على كل حال، أن نتعرض افتراضا سليما بأن الانقائه الكامل لن تنظر اليه جميع الأطراف المعنية بعين المصنف. وفي هذه الظروف، هناك تدبير عملي مؤقت هو القيام بعمل ايجابي لانقائه جميع حالات الموارية العامة الصغيرة. ويقترح اذا ادراج شروط الاستيعاب النموذجية التي تضمنها صناعة التأمين في جميع وثائق التأمين على جسم السفينة والالات بالنسبة لسفن نقل البضائع. وإن أعضاء الرابطة الدولية لخبراء تسوية المواريات العامة الأوروبيين على استعداد لعد يد العون في حالة أي نداه من جانب أسواق التأمين لإدخال درجة ما من التوحيد في صياغة شروط الاستيعاب^(٢٧).

١٨٠- ويمكن صياغة الشروط النموذجية المقترحة بحيث تشتمل على أحكام بديلة تناسب متطلبات مختلف التجار، مع ايراد حدود دنيا عند مستوى ملائم لكل سفينة. ويمكن تقرير الحد الأدنى كرقم ثابت أو كنسبة مئوية من قيمة التأمين على جسم السفينة.

١٨١- وسيؤدي هذا إلى توفير المقدار غير المتناسب من الوقت والجهد والإنفاق ذي الصلة، وخاصة في تحصيل الضمان إذ أن ذلك يشكل، لا سيما في حالة الخطوط المنتظمة، "جانباً من جوانب المواربة العامة الأكثر استغراقاً للوقت، وازعاجاً وتكلفة بالنسبة لجميع الأطراف في الرحلة البحرية، وبالنسبة لجيرب تسمية المواربة العامة إذا كان مكلناً بتحصيله" (٢٨).

١٨٢- وكما يتضح من هذا التقرير، فإن غالبية خسائر المواربة العامة صغيرة بالنسبة إلى مجموع قيم التأمين. وفي الحالات المستعرضة، بلغ ١٤ في المائة من خسائر المواربة العامة واحداً في المائة من القيمة الإسهامية للسفينة كما بلغ ٧٧ في المائة منها أقل من ٢ في المائة. وهكذا يمكن، حتى عند هذه المستويات المتواضعة نسبياً، إجراء تخفيض ملحوظ في مجموع عدد الحالات المعتبرة بمثابة عواربة عامة. فوجود حد أدنى قدره ٤ في المائة كان سيؤدي حوالي ٤٥ في المائة من الحالات المستعرضة. ومن الناحية النقدية، يجري حالياً تقرير الحدود الدنيا في كثير من الأحيان بمبلغ ١٠٠٠٠٠ أو ٢٠٠٠٠٠ دولار. والحد البالغ ١٠٠٠٠٠ دولار يمثل ٢ في المائة من السفينة المعيّمة بمبلغ ٥ ملايين دولار، وهو متوسط تقريبي لقيمة السفن المشمولة بالاستقصاء، في حين أن الحد البالغ ٢٠٠٠٠٠ دولار يمثل ٤ في المائة.

١٨٣- وهذا النوع لن يتطلب سوى إدراج شروط الاستيعاب النموذجية الملائمة في وثائق التأمين على جسم السفينة والآلات، دون إجراء أي تغيير في نظام العواربة العامة ذاته ودون إلغاء أي عبء هام على كامل الأطراف المعنية.

١٨٤- وسيستغني أصحاب البضائع وشركات التأمين التي يؤمّنون لديها عن بذل الجهد غير المتناسب بشأن المطالبات بمبالغ زهيدة من النقد، إذ أنه في حالات سندات الشحن المتعددة يمكن أن تؤدي المواربات العامة الكبيرة إلى وجود مبالغ صغيرة مستحقة من فرادى أصحاب المصالح في البضائع.

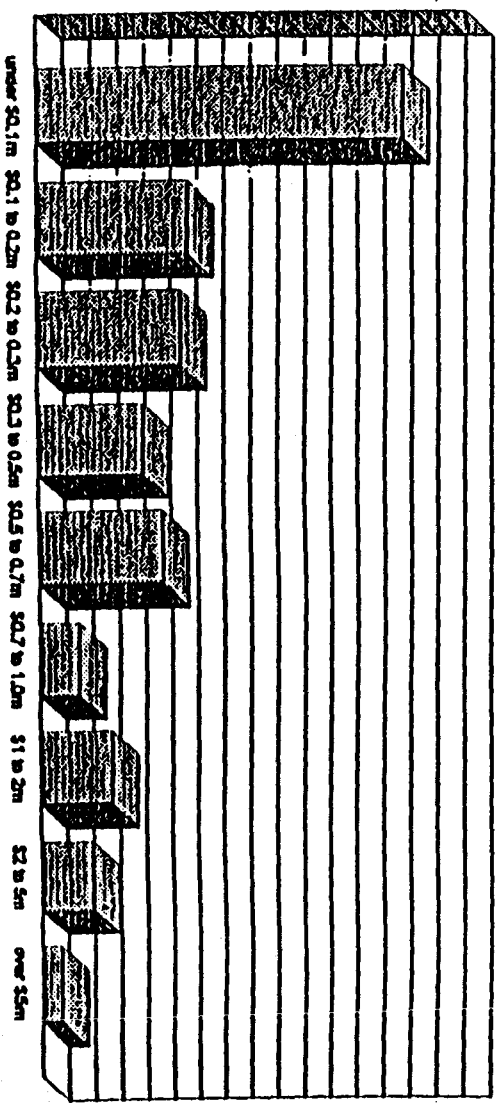
١٨٥- وهذا الشرط لن يمنع أصحاب السفن من استرداد المبالغ من مصالح أخرى بعد حوادث المواربة العامة الرئيسية. وفي الوقت ذاته، سيتجنب أصحاب السفن إمكانية حدوث انقطاع في أنشطهم التجارية بسبب مشاكل العواربة العامة. وإن التبعيد بالجدول الزمنية الصارمة والوفاء بالتزامات تأجير السفن في المستقبل يمكن أن يمتد بل يفوق المساهمات في خسائر العواربة العامة الصغيرة. وفخلاً عن ذلك، فإن خسائرهم الإدارية الخاصة يمكن أن ترجع بسهولة على المساهمة التي قد يتلقونها من أصحاب المصالح في البضائع في حالات العواربة العامة الصغيرة.

١٨٦- ومن وجهة نظر شركة التأمين على جسم السفينة، يمكن معالجة الخسارة بنفس الطريقة التي تعالج بها أي خسارة جزئية أخرى، ويمكن بالتالي تسويتها دون تأخير. ولن تكون هناك حاجة إلى احتجاز مبلغ غير معين مقابل خسارة تسدد في المستقبل، أو إلى إنفاق الوقت والجهد باستمرار في استيعاب المحتجزات خلال ذلك الوقت. وعلاوة على ذلك، ستجنب شركة التأمين جميع التكاليف الإدارية والتكاليف الثانوية الممكنة ذات الصلة.

١٨٧- وسيجرب خبراء تسوية العواربة العامة أيضاً بإلغاء المواربات العامة الصغيرة، وخاصة في حالات سندات الشحن المتعددة التي تنطوي على تحصيل الضمان من مختلف أصحاب المصالح في البضائع الذين ربما يبلغ عددهم الآلاف.

حجم خسائر العوارية العامة
(التواتر النسبي لمختلف أحجام الخسارة)

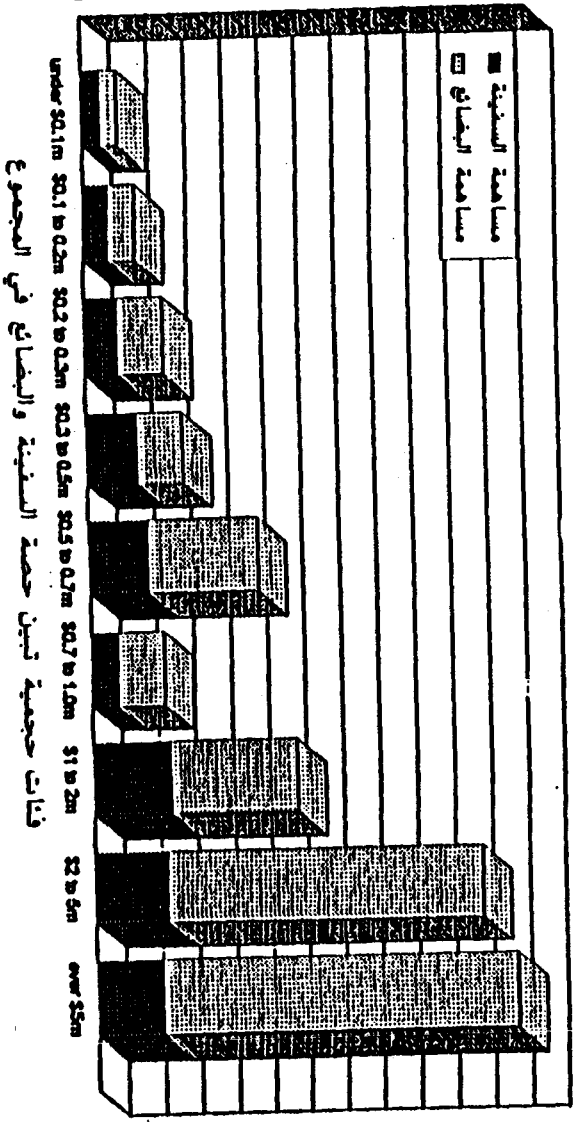
عدد العواريات العامة التي تحدث في كل فئة حجمية كنسبة مئوية من المجموع



أغلب العواريات العامة تتعلق بمبالغ ضئيلة: وبحذف المبالغ التي تقل عن ١٠٠٠٠٠٠ دولار تنخفض المبالغ بمقدار الثلث، وبحذف ما يقل عن ٢٠٠٠٠٠٠ دولار تنخفض المبالغ بمقدار النصف تقريبا

حجم خسائر العوارية العامة
(مبلغ جميع خسائر العواريات العامة المرصودة في البنات المبينة)

مجموع مبالغ خسائر العوارية العامة في كل فئة حجمية بملايين الدولارات



رغم أن ثلث جميع العواريات العامة يقل عن ١٠٠٠٠٠٠ دولار، فإن مجموع خسائرها جميعا يمثل أقل من ٢,٥ في المائة من مجموع المبالغ المدفوعة بموجب العوارية العامة

١٨٨- وباعتماد هذا النهج، يمكن قصر تسوية العوارية العامة على أخطر الحوادث حيث يكون من الأنصف، جداً، توزيع الخسارة بين أصحاب المصالح الممتنين.

١٥- تيسيط إجراءات تقديم ضمان العوارية العامة

١٨٩- كما يتضح من هذا التقرير، يركز كثير من الشكاوى ضد العوارية العامة على حقيقة هي أن إجراءات تقديم ضمان العوارية العامة، وخاصة في حالات سندات الشحن المتعددة، تنطوي على قسط مغرط من الوقت والمتاعب والتفتقات^(٢٩). "... إن إجراءات تحديد هوية المكتتبين في البضائع والأسراع بالإفراج عن البضائع في حالات سندات الشحن المتعددة ليست الآن أكثر تقدماً مما كانت عليه منذ عشرين سنة. ومقدار العمل المتصل بالحصول على ضمانات في حالة واضحة كبيرة لا يزال إلى حد كبير كما كان على الدوام، ولو أن المهمة يمكن إنجازها الآن في غضون فترة أقصر من الزمن نظراً لتحسن تكنولوجيا المعلومات وازدياد سرعة وسائل الاتصال"^(٣٠).

١٩٠- إن لجميع الأطراف المعنية، بما في ذلك أصحاب السفن، وأصحاب البضائع، والمكتتبين، والمتقنين وخبراء تسوية العوارية، مصلحة مشتركة في إيجاد سبل ووسائل للعمل بالانظام يتدر أدنى من التأخير والتفتقات. وقد قامت بعض المنظمات المعنية بدراسة المسألة، وأوصت باعتماد حلول شتى لم تحظ بعد بتأييد واسع النطاق.

١٩١- واستجابة لتحقيق من أمانة الأونكتاد، أنشئ فريق عامل داخل الرابطة الدولية لخبراء تسوية العواريات العامة الأوروبية، وقدم هذا الفريق المقترحات التالية لمواصلة النظر فيها:

١- توجيه الاستثمارات المستعملة في تقديم الضمان

١٩٢- من المسلم به أنه ربما لن تكون هناك محاولة من وجود بعض التناوت في استثمارات الضمان الشائع استعمالها، نظراً للنوارق في النظم القانونية في البلدان التي يقدم فيها الضمان، ونظراً لأن استعارة الضمان يجب أن تفي بمتطلبات صاحب السفينة في كل حالة. ولكن لوحظ أن أسواقاً معينة تتعرض أحياناً على بعض الاستثمارات الشائع استعمالها - وخاصة الاستثمارات التي تنص في نفس الوثيقة على توقيع المستم والمكتتب في البضائع. ولذلك اقترح الفريق العامل التابع للرابطة الدولية لخبراء تسوية العواريات العامة الأوروبية بين بذل جهود لمنع اعتراف دولي لمجموعة من الاستثمارات النموذجية للاستعمال العام.

٢- إلغاء الحاجة إلى الضمان "المزدوج الكفالة"

١٩٣- للإفراج عن البضائع، فإن تقديم استعارة الضمان العادية المطلوبة هو عبارة عن تقديم ضمان العوارية، إضافة إلى ضمان مرض من المكتتبين في البضائع^(٣١). ومع أن القانون في معظم البلدان البحرية يعترف بصحة الضمان المقدم من المكتتب في البضائع كتمهيد أولي، لا كمجرد ضمان احتياطي، يرى الفريق العامل التابع للرابطة الدولية لخبراء تسوية العواريات العامة الأوروبية أن من المستبعد أن يتخلى أصحاب السفن عن الاشتراط المعتاد للحصول على ضمان العوارية إضافة إلى الضمان من المكتتب في البضائع.

والهدف من ذلك هو: '١' ضمان البضائع غير المؤتمن عليها و'٢' توفير ضمان يمكن اللجوء إليه إذا توقفت المكتبتون في البضائع عن العمل أو إذا أصبحوا معسرين.

٣- إدراج تعهد بالدفع في عقود النقل

١٩٤- جرى النظر في عدة مناسبات في امكانية إدخال شرط ملائم في سندات الشحن، يلتزم مستلمو البضائع بموجبه بدفع مساهمة. وقبل تنقيح قواعد يورك - آنتويرب في عام ١٩٧٤، اقترح الاتحاد الدولي للتأمين البحري، مع الإشارة بوجه خاص إلى نقل البضائع في الحاويات، إضافة شرط في سندات الشحن بالنسبة للنقل البحري العام يكون نصه كما يلي:

"في حالة العوارية العامة، يوافق أصحاب السمن على تسليم البضائع المنقولة بموجب سند الشحن هذا إلى المستلمين دون أن يصر على تقديم ضمان خاص للعوارية العامة ودون أن يطلب، فوراً، ودفعة العوارية العامة. ومقابل ذلك، يتعهد التاجر (و/أو المستلم) بأن يوافي أصحاب السمن، بناء على طلبهم، بتعهد من شركة تأمين ذات شهرة معادها أن شركة التأمين هذه ستدفع المساهمة في العوارية العامة التي تستحق في النهاية من البضائع المنقولة بموجب سند الشحن، أو يتعهد، كديل لذلك، بأن يدفع إلى أصحاب السمن ودفعة العوارية العامة أو يقدم أي ضمان آخر لدفع المساهمة في العوارية العامة يكون مقبولاً لدى أصحاب السمن".

١٩٥- ومع أنه يجري أحياناً إضافة هذه الصياغة أو صياغة مماثلة في سندات الشحن الخاصة بالبضائع العامة، فإن الممارسة ليست عالمية على الإطلاق. وتدل خبرة أعضاء الرابطة الدولية لخبراء تسوية العواريات العامة الأوروبية على أن الممارسة المفضلة لدى أصحاب السمن هي طلب ضمان العوارية العامة على النحو المعتاد قبل الإفراج عن البضائع لمستلمها. ولو أن معظم أصحاب السمن في خطوط نقل البضائع العامة يكتفون، بالإفراج عن البضائع، بمجرد تعهد عند ضيق الوقت لتلافي أزعاج زبائنهم.

٤- تشجيع الاتفاقات السوقية التي يتعهد بموجبها المكتبتون في البضائع بتقديم وثائق الضمانات الملائمة بعد الإفراج عن البضائع

١٩٦- من المفهوم أنه دارت مناقشات في أسواق التأمين بالمملكة المتحدة والولايات المتحدة الأمر يكتفي حول الطريقة التي سيستجيب بها كل من الأسواق إذا ما طلب إليه تقديم ضمانات العوارية العامة بعد الإفراج عن البضائع لمستلمها. ولكن هذه الاتفاقات تعتبر محدودة الأثر لأنها لا تلزم سوى المؤسسات الأمطراف فيها. وعلاوة على ذلك، لا يزال يتعين الاتصال بشاحني البضائع لإخطارهم بظروف الحادثة وإعلان العوارية العامة، والوقوف على ما إذا كانت البضائع مؤتمنة في بلد المنشأ وإذا كان الأمر كذلك تحديد هوية شركات التأمين.

٥- الجمع بين تحميل الضمان من أجل الإنقاذ والعوارية العامة على السواء

١٩٧- في الحالات المتعلقة بالبضائع العامة المشحونة بموجب سندات شحن عديدة، فإن تقديم فئتين من الضمان - الضمان الذي يعطيه المتخذ بالشكل المحدد في اتفاق الإنقاذ، وتقديم ضمان العوارية العامة الذي

يطلبه صاحب السفينة - متعب، ومستغرق للوقت، وبما حظ. وحتى وقت قريب نوعا ما، كان من المعتاد أن تطلب العمائد أطراف مختلفة - محامي المتخذ من ناحية، وصاحب السفينة أو خبير تسوية العوارية العامة من ناحية أخرى - وكان ذلك يطوي على ازدواج في العمل والجهد.

١٩٨- بيد أن خبراء تسوية العوارية العامة كانوا، لفترة من الزمن، في مركز يستطيحون معه عرض خدماتهم على المتخذين بغية الجمع بين مهام تحصيل الضمان من أجل الإنقاذ والعوارية العامة على السواء كعملية واحدة. وقد بذلت جهود لإعداد استمارة مشتركة لضمان العوارية العامة/الإنقاذ. ولا يمكن استعمال هذه الاستمارة إلا عندما يكون المتخذ على استعداد لقبول ضمانات المكتتب في البضائع عوضا عن إجراء أكثر اتساما بطابع رسمي، على النحو الذي قد يكون محمدا في عقد الإنقاذ.

جيم- تشجيع تسوية أسرع للمساومات في العوارية العامة

١٩٩- يدور أحد الاقتادات الموجهة إلى نظام العوارية العامة حول طول الوقت الذي يمر بين إصدار تسوية العوارية العامة والتصفيحة الفعلية. ومن الأسباب التي كثيرا ما تقدم للتأخير في التصفيحة الوقت اللازم للتحقيق فيما إذا كان أصحاب المصالح في البضائع حجة في الظاهر للظن في التزامهم بدفع المساومات في العوارية العامة على أساس أن حادثة العوارية العامة نشأت عن تقص عمد النقل. ولئن كان ذلك صحيحا في بعض الحالات، إلا أن خبرة أعضاء الرابطة الدولية لخبراء تسوية العواريات العامة الأوروبيين تدل على أن التأخيرات الطويلة تحدث أيضا حتى في أوضح الحالات.

٢٠٠- وقد اقترح في سياق الاستعراض الحالي للعوارية العامة الذي تقوم به اللجنة البحرية الدولية حل جزئي لهذه المشكلة هو تمديد الفترة التي يسمح فيها لمصلحة العوارية العامة بأن تسري إلى تاريخ لاحق لصحور تسوية العوارية العامة.

الحواشي

(١) انظر المقرر ٧(د-١)، تقرير الفريق العامل المعني بالتشريع الدولي للنقل البحري عن أعمال دورته الثالثة عشرة (TD/B/C.4/ISL/59)، المرفق الأول، الفقرة ١.

(٢) تقرير اللجنة الدائمة المعنية بتطوير قطاعات الخدمات: تعزيز قطاعات الخدمات العاروة على المناقصة لدى البلدان النامية - النقل البحري، عن دورتها الأولى (TD/B/CN.4/13)، المرفق الأول، الفقرة ١١.

(٣) للاطلاع على الأنشطة السابقة للجنة البحرية الدولية بشأن العوارية العامة، انظر "العوارية العامة - استعراض أولي" (TD/B/C.4/ISL/58)، الفقرات ٧-١١.

(٤) انظر الفقرات ٢٩-٥٢.

الحواشي (تابع)

- (٥) تبين في الفصل الثالث بعض المشاكل الأكثر حدة التي تواجه في البلدان النامية فيما يتعلق بترتيب الضمانات.
- (٦) انظر أيضا المادتين (٦)٦٦ و(١)٧٣.
- (٧) انظر الفقرات ٢٤-٢٧.
- (٨) انظر الفقرة ٢٨.
- (٩) للاطلاع على صيغة نموذجية، انظر القاعدة ١٩، المادة ١٧، من قواعد نادي بريطانيا.
- (١٠) للاطلاع على الظروف التي يمكن فيها لأصحاب البضائع رفض دفع المساهمات في العوارية العامة، انظر "العوارية العامة - استعراض أولي" (TD/B/C.4/ISL/58)، الفقرات ٥٨-٦٨.
- (١١) انظر القاعدة ٢٥ لرابطة الاكتتاب في التأمين التبادلي على البواخر، المادة ٢٦.
- (١٢) انظر إحصاءات الحوادث الصادرة عن الاتحاد الدولي للتأمين البحري، ١٩٩٢.
- (١٣) تقرير أعده Bent Nielsen بشأن إحصاءات العوارية العامة.
- (١٤) الإحصاءات السنوية لسجل اللويدز، ١٩٩٢.
- (١٥) بينت عينتان أصغر من بلدان معينة أن حالات الارتطام - الجنوح هي أكثر تواترا بشكل طفيف من حالات عطب المحركات، مما يدل على أنه قد تكون هناك تفاوتات إقليمية في نوع الحادث. غير أن عطب المحركات قد شكل نسبة من المجموع مماثلة لنصيبه في العينة الرئيسية.
- (١٦) التقرير الذي قُدم إلى مؤتمر الاتحاد الدولي للتأمين البحري المعقود في ستكهولم في أيلول/سبتمبر ١٩٩٣، الصفحة ٥.
- (١٧) كما أشير إليه في الفقرة ٥٦.
- (١٨) The Survival of General Average - a Necessity or an Anachronism? (Oslo University Press, 1958), p.180.

الحواشي (تابع)

John Crump, a former Chairman of the British Average Adjusters' Association, "General Average, Salvage and the Contract of Affreightment", a paper presented at the 11th Annual Conference of the Maritime Law Association of Australia and New Zealand, Christchurch-Queenstown, 12-19 October 1984, p.9.

(٢٠) انظر الفقرات ١٦٤-١٧١ .

(٢١) انظر الفقرة ١ .

(٢٢) تقرير اللجنة الفرعية الدولية التابعة للجنة البحرية الدولية .

(٢٣) انظر تقرير الرابطة الدولية لخبراء تسوية العواريات العامة الأوروبية المقدم الى الجمعية العامة السابعة عشرة، براغ، ايلول/سبتمبر ١٩٩٢، ص ١٥.

(٢٤) المرجع السابق، ص ١٤.

(٢٥) Address by C.S. Hebditch, then Chairman of the British Association of Average Adjusters, May 1990.

(٢٦) للإطلاع على مناقشة لهذا الموضوع انظر "العوارية العامة - استعراض أوئي" (TD/B/C.4/ISL/58)، الجزء الثاني.

(٢٧) تقرير الفريق العامل التابع للرابطة الدولية لخبراء تسوية العواريات العامة الأوروبية المقدم الى أمانة الأونكتاد، نيسان/ابريل ١٩٩٣ .

(٢٨) أنظر C. S. Hebditch, op. cit. p. 25.

(٢٩) للإطلاع على مناقشة حول تقديم ضمان العوارية العامة، أنظر "العوارية العامة - استعراض أوئي" (TD/B/C.4/ISL/58)، الفصل الخامس، الفقرات ٧٧-٨٩ .

(٣٠) تقرير الرابطة الدولية لخبراء تسوية العواريات العامة الأوروبية المقدم الى الجمعية العامة السابعة عشرة، المرجع المذكور سابقا، ص ١٦.

(٣١) للإطلاع على مناقشة حول شتى أنواع ضمان العوارية العامة، انظر الفقرات ٧٧-٨٩ من TD/B/C.4/ISL/58 .
