

Distr
GENERAL

UNCTAD/SDD/LEG/3

9 March 1993

ARABIC

Original: ENGLISH/FRENCH
AND SPANISH ONLY

مؤتمر الأمم المتحدة للتجارة والتنمية

العوارية العامة - اصلاح النظام

تقرير من أمانة الأونكتاد

المحتويات

<u>الجزء</u>	<u>الفقرات</u>
	٦ - ١ مقدمة ومعلومات أساسية
الأول-	٦١ - ٧ قواعد يورك - انتويرب لعام ١٩٩٤
	١٠ - ٨ قاعدة التفسير
	١٣ - ١١ القاعدة الأولى
	١٤ القاعدة ألف
	١٧ - ١٥ القاعدة باء
	٢٤ - ١٨ القاعدة جيم
	٢٥ القاعدة هاء
	٢٢ - ٢٦ القاعدة واو
	٢٥ - ٢٣ القاعدة زاي
	القاعدة الثانية - الخسارة أو الضرر بفعل التضحيات من أجل السلامة ٢٦ العامة
	٢٧ القاعدة الثالثة - اطفاء الحرائق على سطح السفينة
	٢٨ القاعدة الخامسة - الجنوح الاختياري
	القاعدة الثامنة - مصروفات تخفيف حمولة السفينة وهي على الشاطئ ٢٩ والضرر الناشئ عن ذلك
	القاعدة التاسعة - الحمولة، ولوالم، والسفينة، والمخازن المستخدمة ٤١ - ٤٠ لأغراض الوقود

المحتويات

<u>الصفحات</u>	<u>الجزء الأول (تابع)</u>
٤٣ - ٤٢	القاعدة العاشرة (ج) - المصروفات في ميناء الاحتساء، الخ
٤٥ - ٤٤	القاعدة الحادية عشرة - أجور أفراد الطاقم وموالتهم والمصروفات الأخرى المتكبدة لصالح أو في ميناء الاحتساء، الخ
٤٥ - ٤٤	النفقة الحادية عشرة (ب)
٤٧ - ٤٦	النفقة الحادية عشرة (د)
٥١ - ٤٨	القاعدة الثانية عشرة - الضرر الذي يلحق البضاعة أثناء التفرغ، الخ
٥٥ - ٥٢	القاعدة السابعة عشرة - القيم الاساهمية
٥٧ - ٥٦	القاعدة العشرون - توفير الأموال
٥٩ - ٥٨	القاعدة الحادية والعشرين - العائدة على الخسائر المستجازة في الموارية العامة
٦١ - ٦٠	ملاحظات ختامية
٧٣ - ٦٢	التطورات داخل الاتحاد الدولي للتأمين البحري وسوق لندن الثاني
٦٥ - ٦٢	ألف- أنشطة الاتحاد الدولي للتأمين البحري
٧٥ - ٦٦	باء- أنشطة سوق تأمين لندن
٧٢ - ٧١	ملاحظات ختامية

المرفق

نص مقارن لقواعد يورك - انتويرب لعام ١٩٩٤، لعام ١٩٧٤ بصيغتها المعدلة في ١٩٩٠

مقدمة ومعلومات أساسية

١- رجحت اللجنة الدائمة المعنية بتطوير قطاعات الخدمات البحرية: تعزيز قطاعات الخدمات العائدة على المنافسة لدى البلدان النامية - النقل البحري، في دورتها الثانية، من الأمانة "إبلاغ اللجنة، عند الاقتضاء بالتحولات المتعلقة بالموارد العامة والبحرية داخل المنظمات الدولية المختصة بصناعة النقل البحري، بما في ذلك اللجنة البحرية الدولية والاتحاد الدولي للتأمين البحري"^(١). وكان معروضا أمام اللجنة تقرير من إعداد الأمانة معنون "مكانة الموارء العامة في التأمين البحري اليوم"^(٢) (UNCTAD/SDD/LEGI/1). ويشتمل التقرير على بيانات وإحصاءات تتعلق بمدى الموارء العامة وأثرها بما في ذلك عدد الحوادث، والسفن المشغولة، وعمر السفينة، وعلمها، وأسباب الموارء العامة، والخسائر والإسهامات بحسب السفينة والبضاعة، وتكاليف إدارة الموارء العامة، ومكان تسوية الموارء العامة والوقت الذي تستغرقه عملية الموارء العامة. كما يخصص التقرير الصعوبات التي تواجهها البلدان النامية والتي أفصحت عنها في ردودها على الاستبيان الذي أرسلته الأمانة، وناقش كيف أن بنود الاستيعاب المدرجة في وثائق التأمين على جسم السفينة قد تكون قادرة على تخفيف الأعداد الكبيرة من صغار مطالبات الموارء العامة التي تقدم حاليا. وظهر مما توصل إليه التقرير أن الموارء العامة، على نحو ما تدار اليوم يمكن أن تفتح الباب لاساءة الاستغلال من جانب بعض ملاك السفن عد يهي الضمير. وأيد ذلك ما انتهى إليه التقرير الذي أعدته الفرقة العاملة التي أنشأها الاتحاد الدولي للتأمين البحري.

٢- وأعرب عن مشاعر الطلق، خاصة من جانب صناعة التأمين، فيما يتعلق بمزيد من توسيع نطاق الموارء العامة من جراء تنقيح اللجنة البحرية الدولية لقواعد بورك - أنتويرب. وجاء في رسالة من الاتحاد الدولي للتأمين البحري إلى رئيس اللجنة البحرية الدولية أن "الاتحاد الدولي للتأمين البحري لا يستطيع أن يقبل بأي حال توسيع القواعد القائمة. وفي الواقع أشارت كل رابطة تقريبا [عضو في الاتحاد الدولي للتأمين البحري] في رددها على استبيان [الاتحاد الدولي للتأمين البحري] أنها تؤيد في أقل التليل تصنيف نطاق الموارء العامة العالم".

٣- وأبلغت أمانة الأوكتاد في تقاريرها السابقة^(٣) بالأعمال التي تمت في اللجنة البحرية الدولية حول تنقيح قواعد بورك - أنتويرب لعام ١٩٧٤ بصيغتها المعدلة لعام ١٩٩٠، أي أن اللجنة الفرعية الدولية التابعة للجنة البحرية الدولية والمكلمة بمهمة دراسة قانون الموارء العامة وقواعد بورك - أنتويرب، قد اجتمعت مرتين وأعدت توصيات لتنقيح القواعد. وقدمت توصيات اللجنة الفرعية الدولية في المؤتمر الخامس والثلاثين للجنة البحرية الدولية الذي عٌقد في سيدني في الفترة ٧-٨ تشرين الأول/أكتوبر ١٩٩٤.

٤- واعتمد المؤتمر مجموعة جديدة من القواعد، تعرف بقواعد بورك - أنتويرب لعام ١٩٩٤، وأوصى بتطبيقها في تسويات الموارء العامة في أقرب وقت ممكن عمليا بعد ٣١ كانون الأول/ديسمبر ١٩٩٤.

٥- وأثناء إعداد تقرير أمانة الأوكتاد، وفي الواقع أثناء الأعمال التحضيرية التي أجريت في اللجنة الفرعية الدولية التابعة للجنة البحرية الدولية، ساد التعاون الوثيق بين أمانة الأوكتاد، واللجنة البحرية الدولية والاتحاد الدولي للتأمين البحري والرابطة الدولية لبحراء تسوية الموارء العامة الأوروبيين، ولذا تود الأمانة أن تعرب عن تقديرها لهذا التعاون. وكانت التقارير الصادرة عن أمانة الأوكتاد والاتحاد الدولي للتأمين

البحري حول الموضوع تركز على الجوانب غير المرضية للعوارية العامة وتبرز مساوئ النظام. وقد تم تعميم تلك التقارير على الوفود المشاركة في مؤتمر اللجنة البحرية الدولية، وأسهمت في خلق مناخ معين من المعارضة لتوسيع مجال العوارية العامة، داخل اللجنة التي كانت تقوم بالأعمال الموضوعية حول هذه المسألة. وسوف يظهر من الفحص التالي لأحاد القواعد إلى أي مدى تحقق ذلك.

٦- ويقدم التقرير نبذة موجزة عن أهم التغيرات التي أُدخلت على قواعد يورك - انتويرب لعام ١٩٩٤. كما يوضح التطورات المتعلقة بالموضوع والتي حدثت في إطار الاتحاد الدولي للتأمين البحري وسوق لندن للتأمين.

الجزء الأول

قواعد يورك - انتويرب لعام ١٩٩٤

٧- ليس المقصود تقديم تحليل شامل لقواعد يورك - انتويرب لعام ١٩٩٤، وإنما مجرد نبذة موجزة عن التغييرات المقدمة في القواعد الجديدة.

قاعدة التفسير

٨- تحتوي قاعدة التفسير، المقدمة عام ١٩٥٠، على فقرة ثانية تقرر نظاماً للأولوية بين القواعد الرقمية وقواعد الأحرف الأبجدية. وتنص على أن القواعد الرقمية متقدمة على القواعد الأبجدية حال تنازعهما. وهكذا، يجوز التقدم بمطالبة في العوارية العامة بموجب القواعد الرقمية حتى برغم عدم وجود فعل للعوارية العامة في إطار معنى القاعدة ألف^(٤). وبتعبير آخر، من الممكن التقدم بمطالبة عوارية عامة دون تعرض الرحلة للخطر، أو دون تكدٍ مصروفات غير عادية (أي، التضحية الحقيقية)، أو تكدٍها بصورة معقولة.

٩- وتقدم قواعد ١٩٩٤ علاجاً جزئياً لهذه الحالة عن طريق ادراج قاعدة جديدة أعلى لكي تفرض شرط "المعقولة" فيما يتعلق بجميع تضحيات أو مصروفات العوارية العامة. ولذلك، فإن الفقرة الثانية من قاعدة التفسير تشير إلى قاعدة جديدة أعلى وتنص ببساطة على:

"فيما عدا ما تنص عليه القاعدة الأعلى والقواعد الرقمية، تتم تسوية العوارية العامة وفقاً للقواعد الأبجدية".

١٠- ويرد ضمناً في العنوان المقصد من انطباق القاعدة الأعلى على كل من القواعد الرقمية والقواعد الأبجدية. وبذا يكون ترتيب أسبقيتها هو القاعدة الأعلى، فالقواعد الرقمية، ثم القواعد الأبجدية.

القاعدة الأعلى

١١- أُدرجت قاعدة أعلى في قواعد يورك - انتويرب ١٩٩٤ تنص على: "لا تستجاز في أية حال تفضية ما، أو مصروفات ما، ما لم تكن قد حدثت أو تكبدت بشكل معقول". وقد أُدرجت هذه القاعدة للتغلب على الأثر المترتب على الفقرة الثانية من قاعدة التفسير ولتجنب الحالات التي تستجاز فيها التضحية أو المصروفات غير المعقولة في العوارية العامة بموجب القواعد الرقمية، كما في حالة ^(٥)The Alpha.

١٢- ويعتبر ذلك إضافة هامة للقواعد، إذ سوف يرتب عليها أثر هام على وجوه استجازة التضحية أو المصروفات في العوارية العامة. وهكذا، فعلى الشخص الذي يطالب باستجازة ما في العوارية العامة بموجب

قواعد يورك - انتويرب ١٩٩٤ أن يدل على أن الخسارة أو المصروفات كانت معقولة، بغض النظر عما إذا كانت المعقولة قد ذُكرت تحديداً في القواعد التي تمسها.

١٣ - وهناك قواعد معينة، مثل القاعدة و٥ (المصروفات البديلة) والقاعدة الرابعة عشرة (الإصلاحات المؤقتة)، التي قد يُساء استخدامها، سوف تخضع لاختبار "المعقولة"، وسواء فيما يتعلق بالإجراء الذي اتخذ أو ذلك المعرض أنه البديل له.

القاعدة ألف

١٤ - يظل دون تغيير نص القاعدة ألف، التي تحدد تعريف فعل العوارية العامة. أما القاعدة باء من قواعد ١٩٧٤، بتغيير طفيف في الصياغة بوضع كلمة "النفقات" بدلا من "المصروفات"، فقد أصبحت الآن الفقرة الثانية من القاعدة ألف، من أجل وضع الأحكام التي تتناول القطر والبحر في القاعدة باء.

القاعدة باء

١٥ - القاعدة باء قاعدة جديدة تماما وتشتمل على نصوص تتعلق بالقطر والبحر. ورتبت ضرورة ذلك من أجل التوصل إلى توحيد قرارات المحاكم في مختلف البلدان وتنادي تعارضها فيما بينها. والقاعدة، وهي مستندة إلى قواعد الراين، تورد تعريفا لحالة سفينة أو أكثر تجر أو تدفع سفينة أو سفن أخرى في رحلة بحرية عامة.

١٦ - وأُبديت تحفظات بشأن ادراج قاعدة كهذه في قواعد يورك - انتويرب على أساس أنها تؤدي إلى توسيع نطاق العوارية العامة. إلا أنه لإعمال القاعدة يتعين ادراج قواعد ١٩٩٤ في عقود البحر وفي عقود النقل ذات الصلة.

١٧ - ويمكن مع ذلك التساؤل عما إذا كانت القاعدة باء هي المكان الصحيح لأحكام القطر والبحر. لأن القواعد الأبعدة تتناول أساسا المبادئ العامة للعوارية العامة والقواعد الرقمية في حالات بعينها. ولأنها أدرجت مباشرة بعد القاعدة ألف المتضمنة تعريفا لعقل العوارية العامة، فقد ينشأ عنها لبس غير مقصود في القواعد. ويبدو من صياغتها أنها تُعرّف "الرحلة البحرية العامة" بأنها تنطوي في جميع الأحوال على قطر وجر.

القاعدة جيم

١٨ - ثمة تغيير هام يتصل بالقاعدة جيم وهو إدراج فقرة ثانية جديدة تستبعد من الدخول في العوارية العامة جميع "الخسائر والأضرار أو المصروفات المتكبدة فيما يتعلق بالإضرار بالبيئة أو نتيجة تسرب أو انبعاث مواد ملوثة من الممتلكات المشمولة في الرحلة البحرية العامة". وتوازي مع ذلك تغيير في القاعدة الحادية عشرة، حيث تجيز الآن الفقرة (د) منها في العوارية العامة تكاليف بعض التدابير المتخذة لمنع الإضرار بالبيئة أو الحد منه.

١٩- وكان موضع مناقشات مستفيضة في كل من مؤتمر سيدني وأثناء الأعمال التحضيرية داخل اللجنة الفرعية الدولية التابعة للجنة الدولية البحرية، التساؤل عما إذا كان ينبغي استبعاد تبعات التلوث والإضرار بالبيئة من العوارية العامة.

٢٠- وليس في قواعد ١٩٧٤ أحكام محددة في هذا الموضوع. ومن ثم فإن المبادئ العامة الواردة في القواعد، أي في القاعدتين ألف وجيم، ربما تنطبق. وبعبارة أخرى، يمكن أن تستجاز في العوارية العامة تلك الخسائر والأضرار والمصروفات حين تكون نتيجة مباشرة لنقل العوارية العامة - أي إذا حدثت بصورة ممتولة من أجل السلامة العامة وبفرض درء الخطر عن الممتلكات المشمولة.

٢١- وكان الرأي السائد في مؤتمر سيدني هو أن تستبعد من العوارية العامة كافة تبعات التلوث والإضرار بالبيئة. ولأن تبعات ملاك السفن فيما يتعلق بالتلوث والإضرار بالبيئة تغطيها فرادى الحماية والتعويض (P & I)، فقد أثارَت شركات التأمين البحري، على الممتلكات إعتراضاً شديداً على إدراج أي من تلك التبعات في العوارية العامة. واعترض من جهة أخرى مؤمنو نوادي الحماية والتعويض على استبعاد أي من تلك الأضرار والتبعات إذا ترتبت على فعل العوارية العامة.

٢٢- ومن ثم فقد جرى اعتماد النص الوارد في القاعدة جيم والقاعدة الحادية عشرة (ب) كحل توفيقى، بغية استبعاد كافة الخسائر والتبعات من العوارية العامة فيما يتصل بالتلوث والإضرار بالبيئة، من جهة، ومن جهة أخرى إدراج تكلفة بعض التدابير الرامية إلى منع الإضرار بالبيئة أو الحد منه.

٢٣- وإذا كانت الفقرة الثانية الجديدة من القاعدة جيم تستبعد التلوث والإضرار بالبيئة، فهي لا تتضمن على وجه التحديد لفظ "التبعات". إلا أن عبارة "الخسائر والأضرار والمصروفات" (التي تضمنتها أيضا الفقرة الأولى من القاعدة جيم فقد اعتبرت كافية بحسبانها شاملة "التبعات". ومع ذلك، فإن وفد الولايات المتحدة، مغبّراً عن قلقه إزاء عدم وجود لفظ "التبعات" في الفقرة الثانية من القاعدة جيم، أصدر في الجلسة العامة الختامية بيانا يعيد بأنه في رأي الوفد فإن قواعد ١٩٩٤ تستبعد من العوارية العامة التبعة الناشئة عن تسرب أو انبعاث مواد ملوثة من الممتلكات المشمولة في الرحلة البحرية العامة.

٢٤- كما جرى تعديل القواعد الثانية والخامسة والثامنة بغية توضيح أن الذي يدخل في العوارية العامة هو فقط الخسارة أو الضرر في الممتلكات المشمولة في الرحلة البحرية العامة. وكان هذا ضروريا لتفادي دخول أية تبعات عن التلوث أو من البيئة من خلال استخدام الألفاظ العامة الواردة في القواعد الرقمية، باعتبارها مقومة على القواعد الأبعدية.

القاعدة هاء

٢٥- أضيفت فقرتان جديدتان إلى القاعدة هاء تشترطان هاء مقدمي المطالبات في العوارية العامة لإخطار خبير تسوية العوارية بمطالباتهم في غضون ١٢ شهرا من انتهاء الرحلة البحرية العامة. وفي حالة عدم تقديم هذا الإخطار، أو إذا لم تصل إلى خبير تسوية العوارية أية بيانات أو مستندات يطلبها تأييدا لمطالبة تكخطر عنها أو للقيم الاسهامية في غضون ١٢ شهرا من الطلب، يحق لخبير تسوية العوارية تقدير

مناطق الاستحسان أو القيم الاسهامية على أساس المعلومات المتوافرة لديه. ولا يجوز الطعن في تقدير خبير التسوية إلا إذا كان "ظاهر البطلان". وقد رُكبت ضرورة هذا الحكم من أجل تعجيل عملية العوارية العامة.

القاعدة واو

٢٦- في القاعدة واو التي تناول المصروفات البديلة، استعاض عن لفظ "غير عادية" في السطر الأول بلفظ "إضافية"، بحيث تُقرأ كالاتي: "تعتبر عوارية عامة أية مصروفات إضافية تتكبد بدلاً من مصروفات أخرى داخله في العوارية العامة....".

٢٧- ويتضح من النص أن تلك المصروفات التي تستحان بموجب هذه القاعدة ليس لها في ذاتها طابع العوارية العامة. ومن ثم يلزم التدقيق الشديد في استحسان هذا النوع من المصروفات بموجب القاعدة. ويرد في "Lowndes & Rudolf"^(١) وصف كلمة "extra" (غير عادية) المستخدمة في قواعد ١٩٧٤ بأنها "مشتق مختصر من كلمة "extraordinary". ومن ثم يُقترح أن يكون "التصرف غير العادي المطروح والمصروفات المصاحبة له خارجية حقيقية عن المعتاد وليس مجرد أسلوب بديل بل نمطي أو معتاد وروتيني لانحاز ما يتعين عمله"^(٢).

٢٨- وكان الهدف من الحجج المطروحة في اللجنة الفرعية الدولية في سبقي واللجنة الفرعية الدولية للرابطة الدولية لخبراء تسوية العواريات العامة الأوروبيين والمؤيدة للاستعاضة عن كلمة "غير عادية" بكلمة "إضافية" هو التعبير بصورة أوضح عما كان يقال دائماً أنه هو المقصود، ومن أجل أن يمتشى النص مع الصيغة الفرنسية للقواعد التي تستخدم كلمة "supplémentaire".

٢٩- على أنه سواء أكانت كلمة "extra" متصوداً منها في الأصل "extraordinary" أي "غير عادية" أو كان مقصوداً منها "additional" أي "إضافية"، فإن التعديل الأنسب هو الذي يوجب بوضوح مطلق أن تكون المصروفات ذات الطابع غير العادي هي التي تستحان فحسب بموجب القاعدة.

٣٠- وقد وصف أحد محرري الطبعة الراهنة (الحادية عشرة) من Lowndes & Rudolf^(٣) النتيجة المترتبة على هذا التغيير بأنه يستجيز "مصروفات كثيراً ما يتكبدها مالك السفينة لمصلحته الخاصة ولا تجشمه أية تضحية كانت [إمتى] ظلت تعامل على افتراض أنها إضافية وتحمّل بها العوارية العامة (وجزئياً البضاعة)".

٣١- وهذا التغيير يؤسف له أشد الأسف. لأن استخدام كلمة "إضافية" يمكن أن يفتح الباب لاساءة الاستغلال فيدخل في العوارية العامة مصروفات لا تمثل تضحية حقيقية، وتتكبد فحسب وفاءً بمقد النقل المبرم مع مالك السفينة. ومن ثم فمن الضروري فهم القاعدة واو على أنها تستجيز فحسب المصروفات ذات الطابع غير العادي حقيقية.

٣٢- ولئن كانت القاعدة واو ترتبون الآن بشرط "المعتولية" بموجب القاعدة الأعلى، فإن التغيير مع ذلك يترتب عليه توسيع نطاق المصروفات البديلة التي تستحان في العوارية العامة.

القاعدة زاي

٣٣- أدرجت فقرتان جديدتان في القاعدة زاي من أجل تضمين القواعد النص المسمى "اتفاق عدم الانفصال". ولم يكن في قواعد ١٩٧٤ مثل هذه الصياغة، بحيث إنه في حالة شحن البضاعة عقب حادث عوارية عامة إلى وجهتها في سفينة أخرى، فقد كانت الممارسة هي تضمين صورة نمطية من اتفاق عدم الانفصال في سندات العوارية وضمانات العوارية العامة التي يوقع عليها أصحاب المصلحة في البضاعة ومكتتبوهم قبل الاذن في تسليم البضاعة في جهة الوصول. وبهذا يوافق أصحاب المصلحة في البضاعة على المساهمة في مصروفات العوارية العامة المتكبدة (مثل أجور الطاقم، ورسوم الميناء، وعنابر الوقود، الخ). بعد مغادرة البضاعة السفينة. وبعبارة أخرى، تظل حقوق وتبعات الأطراف على ما كانت عليه قبل هذا الشحن، كما لو كانت الرحلة قد استمرت على نفس السفينة الأصلية. ويجوز أيضا لأصحاب المصلحة في البضاعة رفض التوقيع على اتفاق عدم الانفصال واستلام البضاعة في ميناء الاحتماء مقابل دفع كافة الرسوم المستحقة وتقديم الضمان المتعلق بالمساهمة في خسائر العوارية العامة المتكبدة حتى وقت تمام الاستلام.

٣٤- أما بموجب قواعد ١٩٩٤، فإن البضاعة ستشحن إلى جهة الوصول تلقائيا ودون أن يطلب إلى أحد من أصحاب المصلحة في البضاعة التوقيع على اتفاق عدم الانفصال. ويحقق إدراج عبارة "رهنا بإخطار أصحاب المصلحة في البضاعة إذا كان ذلك عمليا" ضمانا محدودة لأصحاب المصلحة في البضاعة في بعض الحالات. والمحمّل أن يعتبر إعطاء هذا الإخطار غير عملي في كثير من الأحيان لأسباب مختلفة، مثل حالات سند الشحن المتعدد التي تتضمن عددا كبيرا من أصحاب المصلحة في البضاعة. وثمة بعض الحماية لأصحاب المصلحة في البضاعة بإدراج العبارة المسماة "Bigham Clause"، "شرط بيغهام"، وتضمن ألا تتجاوز مساهمة البضاعة في تلك الحالات التكلفة التي كان يتعين على أصحاب البضاعة تكبدها فيما لو شحنت البضاعة على نفقتهم.

٣٥- والمحمّل مع ذلك أن يترتب على إدراج حكم بعدم الانفصال في القواعد توسيع نطاق العوارية العامة. وكان هذا أحد الانتقادات التي أثبتت ضد إدراجه في القواعد. أما الحجج المؤيدة لإدراجه فكانت توحيد الصياغة وتجنب ضياع الوقت وتكبد المصروفات المرتبطة بالحصول على اتفاق عدم الانفصال من آحاد أصحاب المصلحة في البضاعة.

القاعدة الثانية - الخسارة أو الضرر بفعل التضحيات من أجل السلامة العامة

٣٦- تم إدخال تعديلين على الجزء الأول من القاعدة الثانية: '١' تحل عبارة "في الممتلكات المشمولة بالرحلة البحرية العامة" محل عبارة "في السفينة والبضاعة"، وتستخدم هنا وفي القاعدتين الخامسة والثامنة لايضاح أن المستجاز هو فحسب الخسارة أو الضرر في الممتلكات المشمولة في الرحلة البحرية العامة لا التلوث وتبعات البيئة قبل أطراف ثالثة. ومن شأنها أيضا أنها تستجيز أيضا تعويض الخسارة في أجرة الشحن على سبيل المثال: '٢' تضاف عبارة "الخسارة في" في مُفتتح القاعدة لتشمل كلا من الخسارة أو الضرر نتيجة للتضحية. بينما الخسارة في البضاعة بفعل التضحية من أجل السلامة العامة مغطاة فحسب

بموجب القواعد الأبجدية لا بموجب القاعدة الثانية. وهذا التغيير لا يرقى إلى توسيع نطاق العوارية العامة لأن مثل تلك الخسائر والأضرار مغطاة من قبل بموجب القاعدة ألف.

القاعدة الثالثة - إطفاء الحرائق على سطح السفينة

٣٧- عدلت القاعدة الثالثة فيما يتصل باستبعاد الضرر بفعل الحرارة. فبينما استبعدت قواعد ١٩٧٤ من العوارية العامة قبول أي ضرر بفعل الحرارة أيا كان السبب، فإن قواعد ١٩٩٤ لا تستبعد إلا الضرر المتسبب عن "حرارة النيران". وهكذا يكون أي ضرر آخر ناشئ عن تدابير الإطفاء مقبولا في العوارية العامة بموجب قواعد ١٩٩٤.

القاعدة الخامسة - الجنوح الاختياري

٣٨- على غرار القاعدتين الثانية والثامنة، وضماناً لعدم قبول أي تلوث أو تبعات بيئية (متسببة عن جنوح اختياري) في العوارية العامة، عدلت القاعدة الخامسة لايضاح أن المستجاز في العوارية العامة هو فحسب "الخسارة أو الضرر في الممتلكات المشمولة في الرحلة البحرية العامة" والناشئان عن جنوح اختياري. وهذا ضماناً لعدم قبول أي تلوث أو تبعات بيئية على نحو ما كان عليه الأمر طبقاً لصياغة هذه القاعدة لعام ١٩٧٤. وما كان يكفي الاستبعاد العام لتبعات البيئة الوارد في القاعدة جيم، لمنع قبول تلك التبعات بموجب القواعد الرقمية في ظل قاعدة التفسير (انظر أيضا القواعد جيم، الثانية، الثامنة).

القاعدة الثامنة - مصروفات تخفيف حمولة السفينة وهي على الشاطئ والضرر الناشئ عن ذلك

٣٩- أُجري أيضا في المادة الثامنة تغيير مشابه لذلك الذي حدث في القاعدتين الثانية والخامسة، لتجنب احتمال دخول تبعات بيئية في العوارية العامة^(٩). هذا بالإضافة إلى الاستعاضة عن عبارة "الخسارة أو الضرر المتكبدان عن ذلك" بعبارة "أي خسارة أو ضرر ... ناشئين عن ذلك". ولئن كانت عبارة "المتكبدان عن ذلك" تعتبر متضمنة الخسارة أو الضرر المعقول توقعهما أو التنبؤ بهما نتيجة الاضطراب إلى التفريغ والنقل بالصنادل والتخزين وإعادة الشحن^(١٠)، فإن عبارة "ناشئين عن ذلك" يحتمل أن تسفر عن توسيع نطاق قبول الخسارة أو الضرر التبعيين في العوارية العامة.

القاعدة التاسعة - الحمولة، ولوازم السفينة، والمخازن، المستخدمة لأغراض الوقود

٤٠- تتضمن التعديلات في القاعدة التاسعة ما يلي:

(أ) تدخل الآن في العوارية العامة، على وجه التحديد، الحمولة المستخدمة لأغراض الوقود من أجل السلامة العامة. وكانت هذه المطالبة مقبولة في ظل قواعد ١٩٧٤ بموجب القاعدة ألف.

(ب) حذفت من قواعد ١٩٧٤ عبارة "حينما، وحينما فقط، يكون قد تم التزود بإمدادات كافية من الوقود". ومن ثم يحق لمالك السفينة في ظل قواعد ١٩٩٤ المطالبة في العوارية العامة بلوازم السفينة والمخازن التي أحرقت كوقود، حتى ولو لم يكن قد تم التزود بإمدادات كافية من الوقود، وحتى لو لم تكن السفينة صالحة للملاحة من حيث التزود بالوقود. وسوف يترتب على هذا التغيير توسيع في نطاق العوارية العامة، حتى لو كان في استطاعة أصحاب المصلحة في البضاعة رفض المساهمة، أو استطاعوا المطالبة باسترداد مساهمتهم بعد ذلك على أساس عدم صلاحية السفينة للملاحة.

(ج) تنص تحديدا قاعدة ١٩٩٤ على أنه فقط في حالة حرق لوازم السفينة ومخازنها كوقود، يمكن أن يعيد لحساب العوارية العامة التكلفة التقديرية للوقود الذي كان من الممكن - لو لا ذلك - أن تستهلكه السفينة لمواصلة الرحلة المعنية. ولكن القاعدة لم تحدد الطرف الذي تقيد تلك التكلفة على حسابه.

٤١- هذه التغييرات المحظلة على القاعدة التاسعة سوف تعمل ضد أصحاب المصلحة في البضاعة. فإولا، لم تكن هناك حاجة إلى النص على الخسائر في البضاعة في القاعدة التاسعة، لأنه يحق لأصحاب المصلحة في البضاعة التعويض عن خسارتهم بموجب القاعدة ألف. وثانيا، لن يكون الآن ثمة قيد دالين عن الوقود الذي استخدم عادة، ونتيجة لذلك سيتحمل بالفعل أصحاب المصلحة في البضاعة جانبا من خسارتهم هم. وثالثا، لم يعد هناك الآن شرط التزود في بدء الرحلة بإمدادات كافية من الوقود، ومن ثم لن يقدم الآن دليل عدد التسوية على كميات الوقود المحمولة، بل سيتعين على أصحاب المصلحة في البضاعة إجراء تحرياتهم الخاصة قبل المنازعة في أية مطالبة. وهكذا فإن القاعدة الجديدة معناها اللجوء إلى إعمال نظام العوارية العامة في حالات عديدة يضمن فيها مالك السفينة بالمسؤولية عن كامل الخسارة.

القاعدة العاشرة (ج) - المصروفات في ميناء الاجتباء، الخ

٤٢- اصبحت جملة جديدة إلى الفقرة الأولى من القاعدة العاشرة (ج)، تقضي بانطباق أحكام القاعدة الحادية عشرة على فترة الاجتياز الاضافية بسبب إعادة الشحن أو إعادة التستيف في ظل القاعدة. وبعبارة أخرى، بموجب قواعد ١٩٩٤ تدخل تحديدا في العوارية العامة بأجور أفراد الطاقم ومؤثنتهم خلال فترة هذا الاجتياز.

٤٣- ويبدو مع ذلك أنه، رغم أن القاعدة العاشرة (ج) لسنة ١٩٧٤ لا تخص بالذكر الأجور والمؤونة الخ. تحديدا، فإن خبراء التسويات يستجيزون بالفعل تلك المصروفات عمليا. ولكن كان يقال إن التعديل يستهدف ايضاح الممارسة الحالية^(١١). فيجد مع ذلك أنه سيسفر عن توسيع نطاق العوارية العامة المحصوص عليه في القواعد.

القاعدة الحادية عشرة - أjour أفراد الطاقم ومؤقتهم والمصرفات الأخرى المتكبدة لصالح أو في ميناء الاحتفاء، الخ

القاعدة الحادية عشرة (ب)

44- أُعيد ترتيب نتائج المغزات البرعية لهذه القاعدة.

45- الفترة الرابعة في قواعد ١٩٧٤ تذكر الآن "رسوم الميناء" في قائمة المصروفات المستعبدة المتكبدة خلال فترة الاحتجاز الإضافية لأغراض إصلاح الإضرار التي حدثت قبل الرحلة. وأجري تغيير مماثل أيضا في الفترة الخامسة ينص على حد زمني للفترة التي يستجاز عنها دخول رسوم الميناء في الموارية العامة في حالة اداة السفينة أو التخلي عن الرحلة.

الفترة الحادية عشرة (د)

46- حذفت القاعدة الحادية عشرة (د) لسنة ١٩٧٤ التي كانت تستجيز الأjour الإضافية للطاقم عن غير أعمال الموارية العامة باعتبارها مصروفات بداية في حدود الوفر المتحقق عن ذلك. وهكذا، ولئن كانت الأjour الإضافية للطاقم قد تظل مقبولة بموجب القاعدة و،و، فليس هناك حكم يضع حدا لتلك الأjour الإضافية: ورغم فرض اختيار المعمولة على تلك المصروفات بموجب القاعدة الأعلى، يظل هذا التغيير منظورا إليه على أنه يمكن أن يكون توسعي الأثر. لا سيما في رأي المؤتمنين، نظرا لكير المبالغ التي يستجيزها في الموارية العامة.

47- وبدلا من القاعدة الحادية عشرة (د) المحذوفة، أُدرجت قاعدة جديدة تدخل في الموارية العامة تكلمة التدابير التي تتخذ لمنع الإضرار بالبيئة أو الحد منه في بعض الحالات. وهي قاعدة شكلت جزءا من الحل التوفيقى المتوصل إليه بشأن مسألة بشأن أضرار التلوث وتبعات البيئة. ولهذا أُدخلت تكاليف تلك التدابير في الموارية العامة حين تتكبد: '١' كجزء من عملية من أجل السلامة العامة التي إن قام بها طرف ثالث استحققت له مكافأة الانقاذ؛ '٧' كشرط للدخول في ميناء الاحتفاء؛ '٣' كشرط للبقاء في ميناء الاحتفاء. وفي حالة حدوث تسرب فعل أو ابيعات فعل لمواد مكوّنة، فإن تكلمة أية تدابير اضافية لازمة لا تدخل في الموارية العامة؛ '٤' كانت ضرورية في سياق تبرغ، وتخزين، وإعادة شحن البضاعة، حين تكون تلك التكاليف داخلة في الموارية العامة.

القاعدة الثانية عشرة - الضرر الذي يلحق البضاعة أثناء التبرغ، الخ

48- أُدخل تعديل هام على القاعدة الثانية عشرة المتعلقة بمدى قبول الخسارة أو الضرر في البضاعة أثناء التبرغ، وإعادة الشحن، الخ، في الموارية العامة. فبدلا من عبارة "المتسبان عن فعل المحاولة، ..." المستخدمة في قواعد ١٩٧٤، حلت محلها الآن عبارة "المكبدان نتيجة للمحاولة ...". وعلى ذلك تنص قاعدة ١٩٩٤ كما يلي:

"الضرر أو الخسارة في البضاعة والوقود والمخازن المتكدان نتيجة مناوئتها، وتزيفها ... تستحان في العوارية العامة ..."

4- كانت عبارة "المتسبان عن فعل" المستخدمة في قواعد ١٩٧٤ واضحة في شمولها، قاصرة الخسارة والضرر الداخليين في العوارية العامة على الخسارة أو الضرر المتكدان أثناء العملية الفعلية للمناولة، والتحميل، إلخ. وعلى العكس من ذلك فإن عبارة "المتكدان نتيجة" غامضة وأوسع نطاقا. والمحتمل أنها سوف تؤدي إلى قبول كافة أنواع الخسارة والضرر التبعين في العوارية العامة، والمرجح أن تفسيرها سيسفر عن اختلاف الآراء وتعدد المنازعات.

5- وكانت ثمة محاولات بذلت أثناء تنقيح قواعد ١٩٥٠ من أجل إدخال هذه العبارة في القواعد بحجة أن العبارة الموجودة في القاعدة كانت تقييدية أكثر مما ينبغي من حيث إنها كانت تغطي الخسارة أو الضرر في البضاعة المتسبين فحسب أثناء عملية المناولة، إلخ^(١٧). إلا أن العبارة الأصلية استقيت لعدم إمكان التوصل إلى اتفاق ذلك الوقت على العبارة المناسبة.

6- ويقول مقترحو التغيير بأن عبارة ١٩٧٤ فضماضة أكثر مما ينبغي وقد تدخل في العوارية العامة ضورا في البضاعة ناشئا عن أسباب أجنبية تماما، مثل أعمال عمال التستيف^(١٧). إلا أن العبارة الجديدة لا يبدو أنها حلت المشكلة، بل قد زادتها تعقيدا. ومن الجلي أن هذا التغيير يشكل توسيعا في نطاق العوارية العامة.

القاعدة السابعة عشرة - القيم الاساهمية

7- أضيفت جملة جديدة إلى الفقرة الثانية من القاعدة السابعة عشرة تضمن لدى تحديد القيمة الاساهمية للسفينة عدم تقرير أي خصم عن الأعياء الواقعة على السفينة فيما يتصل بقرار يقضي بتعويض خاص بموجب المادة ١٤ من الاتفاقية الدولية للانقاذ، ١٩٨٩. أو بموجب أية أحكام مماثلة.

8- وكانت هذه الفقرة قد أغلقت في مؤتمر اللجنة البحرية الدولية بباريس، عند تعديل القاعدة السادسة بمراعاة اتفاقية الانقاذ لعام ١٩٨٩. وبدون هذا التعديل يمكن النظر إلى أي تعويض خاص يقع على عائق السفينة بحسابه عينا اضافيا مترتبا على فعل العوارية العامة، وبالتالي يخصم من قيمة السفينة. وهذا يتعارض مع أغراض القاعدة السادسة (ب).

9- وأضيفت فقرة ثالثة جديدة إلى القاعدة السابعة عشرة لمعالجة حساب القيم الاساهمية للبضاعة والسفينة في ظل الظروف المتوخاة في الفقرة الثالثة من القاعدة ذاتي، التي أدخلت في القواعد نص اتفاق عدم الانفصال.

10- وجرى تعديل الفقرة الأخيرة من القاعدة السابعة عشرة لأدراج البريد والسيارات الخاصة المصاحبة في قائمة الأثياء المعتادة من الاسهام في العوارية العامة. بغض النظر عما إذا كانت أو لم تكن مرسلة بموجب سند شحن. أما قواعد ١٩٧٤ فكانت تستبعد فحسب أمتعة الركاب والأمتعة الشخصية بشرط ألا

تكون مرسلة بموجب سندات شحن. وربما كان التغيير معقولا، ولكنه في حالة عبارات السيارات سيتمثل أحيانا في عبء اضافي على الشاحنات التجارية والبضاعة المحمولة.

القاعدة العشرية - توفير الأموال

- 0٦- اعيدت صياغة القاعدة العشرية لتجنب استخدام الكلمات الصحيحة من مثل "bottomry".
- 0٧- كان ثمة اقتراح مؤداه السماح بنسبة اثنين في المائة عمولة على أيجور ومؤونة الريان والضيابط وأفراد الطاقم والمحازن غير المستجلبين أثناء الرحلة، وقد رفض لأن من شأنه توسيع نطاق العوارية العامة.

القاعدة الحادية والعشرين - العودة على المسائك المستحقة في العوارية العامة

- 0٨- عدلت القاعدة الحادية والعشرين من أجل تعديل الفترة المسموح فيها بالعودة على النفقات والتضحيات وجميع ما يدخل في العوارية العامة، بسعر سبعة في المائة سنويا، حتى ثلاثة شهور تلي إصدار تسوية العوارية العامة. بينما كان يسمح بالعودة في ظل قواعد ١٩٧٤ حتى تاريخ تقرير العوارية العامة.
- 0٩- وسوف يسفر هذا التغيير ليس فحسب عن توسيع نطاق المبالغ الداخلة في العوارية العامة، بل يرجح أيضا أن يوجد حالة من عدم التيقن واللبس في دفع مساهمات العوارية العامة قبل ثلاثة شهور تلي تاريخ التسوية. وعلى سبيل المثال، إذا قام صاحب مصلحة في البضاعة بدفع مساهمته بعد شهر واحد تلي إصدار تسوية بالعوارية العامة، ماذا سيكون مصير فائدة الشهورين التي أداها من قبل؟ هل يستطيع المطالبة باستردادها، أم يتعين على خبير تسوية العوارية أن يعرض رد العدر الزائد، أو يختم الدائن (مالك السفينة في معظم الأحوال) فائدة الشهرين التي هبطت عليه من السماء بسعر سبعة في المائة؟ إلا أنه في حالة المواد المؤمن عليها، فالأرجح أن يقوم المكتتبون بتأخير الدفع لمدة ثلاثة شهور على الأقل تلي تاريخ تسوية العوارية العامة.

ملاحظات ختامية

- 1٠- كما قد يتضح من هذا التحليل الموجز للتغيرات المدخلة على قواعد يورك - انتويرب لسنة ١٩٩٤، ثمة عدد من التغيرات الهامة تم اجراؤه في القواعد. وبعض هذه التغيرات يستهدف توضيح القضايا وهو بلا شك تحسين في النظام العام.
- 1١- وقد كان تنقيح قواعد ١٩٧٤ فرصة طيبة لتطبيق نطاق العوارية العامة. ومن سوء الحظ أن بعض التغيرات المدخلة على قواعد ١٩٩٤ استغل تسفر عن توسيع نطاق العوارية العامة. ولدى اتمام العمل بشأن تنقيح قواعد يورك - انتويرب، لم تنظر اللجنة البحرية الدولية نظرة تفصيلية في نظام العوارية العامة واستمرار صلاحيته لطروف التجارة الحديثة. والحق أنها لم تكن تعتمد ذلك. وعلى أية حال، يبدو أن صناعة التأمين تتابع الموضوع بغية التوصل إلى إصلاح مناسب لهذا النظام^(١٤).

الجزء الثاني

التطورات داخل الاتحاد الدولي للتأمين البحري وسوق لندن

الف- أنشطة الاتحاد الدولي للتأمين البحري

١٢- اضطلعت الفرقة العاملة للموارية العامة التي أنشأها الاتحاد الدولي للتأمين البحري ببحث شامل لجوانب عديدة في العوارية العامة. وكان نتاج عملها تقريرا معنونا "العوارية العامة وأثرها على التأمين البحري". يتضمن كما ضحفا من البيانات الاحصائية المستعادة من عينة احصائية واسعة النطاق للحالات والأسواق. وهو يجمع بيانات عن أكثر من ألف حادثة من حوادث العوارية العامة خلال السنوات الأخيرة، تناول بمزيد من التعمق حوالي ربعها. ونظرا لكبر عدد الحالات التي تناولها التحليل، فقد كان المعتقد أن تكون النتائج سليمة احصائيا وممثلة للعوارية العامة ككل إلى حد كبير.

١٣- وتبرز الدراسة عددا من الجوانب غير المرضية في العوارية العامة. وتركز على قضايا من مثل عدد حوادث العوارية العامة وحجمها وتكاليفها، وأسباب العوارية العامة بحسب عدد المطالبات وقيمتها، ونوع السفن المتورطة فيها، وأعمار السفن وقت العوارية العامة، وتقاسم التكاليف بين جسم السفينة والبضاعة، وتكاليف إدارة العوارية العامة، والوقت الذي يستغرقه إعداد العوارية العامة ومدى استيعاب الشروط وأثرها على تقليل عدد الحوادث التي تعامل حاليا بحسابها عوارية عامة.

١٤- والحق أن تقرير الاتحاد الدولي للتأمين البحري جاء مكملا لتقرير أمانة الأونكتاد. فهو يتناول مواضيع مشابهة كما أن نتائجه تؤيد تلك الواردة في تقرير أمانة الأونكتاد. وقد عمم تقرير الاتحاد الدولي للتأمين البحري على الوفود التي حضرت مؤتمر سيدني للجنة البحرية الدولية وعلى الرابطات الأعضاء في الاتحاد الدولي للتأمين البحري. كما قدم أيضا إلى المؤتمر السنوي للاتحاد الدولي للتأمين البحري المعقود بتورونتو في أيلول/سبتمبر ١٩٩٤. وقد نوقش الموضوع في حلقة دراس خلال المؤتمر. وجاء في رسالة من الاتحاد الدولي للتأمين البحري موجهة إلى رئيس اللجنة البحرية الدولية ما يلي:

"استنادا إلى البحث المضطلع به وإلى المواقف التي ابدت، فإن الاتحاد الدولي للتأمين البحري ينظر بتلق إلى عديد من المقترحات المقدمة من اللجنة الفرعية الدولية [التابعة للجنة البحرية الدولية] أو من رابطات بحرية دولية مختارة، لأنها تنطوي على مواصلة توسيع نطاق العوارية العامة. والاتحاد الدولي للتأمين البحري لا يستطيع في أي ظرف من الظروف قبول توسيع التواعد القائمة. والحق أن كل رابطة تقريرا [عضو في الاتحاد الدولي للتأمين البحري] أوضحت في ردها على الاستبيان [الوارد لها من الاتحاد الدولي للتأمين البحري] أنها مؤيدة في أقل القليل لتضييق نطاق العوارية العامة القائم... ويرى أعضاء الاتحاد الدولي للتأمين البحري أن تضييق النطاق الحالي للعوارية العامة من شأنه تشجيع تسارع البت في عديد من التسيويات التي كثيرا ما تكون اليوم محل طعن".

١٥- ومن ثم، اتخذ ممثلو الاتحاد الدولي للتأمين البحري في مؤتمر سجندي اللجنة البحرية الدولية موقفا متشددا ضد أي مقترح يمكن أن يسفر عن توسيع نطاق العوارية العامة. وبمضطلع الاتحاد الدولي للتأمين البحري حاليا بدراسة أثر قواعد يورك - أنتويرب لعام ١٩٩٤ وأوجه التصور في نظام العوارية العامة، بغية إيجاد حل تجاري للمشاكل ذات الصلة. وعلى ذلك فقد وضع مسألة العوارية العامة على جدول أعمال مؤتمر السنوي التالي المزمع عقده بطوكيو في أيلول/سبتمبر ١٩٩٥.

١٤- أنشطة سوق تأمين لندن

١٦- اضطلعت سوق لندن بدور نشط في العمل المضطلع به داخل الاتحاد الدولي للتأمين البحري، بما في ذلك إعداد الدراسة التي أجراها الاتحاد. وقد حددت دراسة الاتحاد جوانب غير مرضية عديدة في نظام العوارية العامة، يستلزم تناولها اصلاحات أساسية أكثر كثيرا من التفتيحات التي أجراها مؤتمر اللجنة البحرية الدولية. لذلك فقد ارتأت سوق لندن مواصلة البحث والتحليل في مسألة العوارية العامة كعمل مستقل عن محصلة مؤتمر اللجنة البحرية الدولية.

١٧- وسيكون الغرض من عملها هو: (أ) بحث امكانات إصلاح مختلف جوانب العوارية العامة التي تبدو غير مرضية؛ (ب) تقدير تكاليف مختلف العناصر المكونة للنظام؛ و(ج) صياغة مقترحات عملية من أجل التغيير. ومن الممكن بالنسبة لبعض الاصلاحات، من مثل زيادة استخدام شروط الاستيعاب في وثائق تأمين أجسام السفن، من خلال اجراء تتخذه صناعة التأمين بمفردها، بينما يحتاج بعضها الآخر إلى اتفاق أوسع نطاقا داخل المجتمع البحري.

١٨- والمؤمنون في سوق لندن راضون عموما عن اعتماد مؤتمر اللجنة البحرية الدولية عددا قليلا نسبيا من مقترحات توسيع نطاق العوارية العامة. إلا أنهم قلقون بسبب تلك المقترحات التي استطاعت أن تجد طريقها إلى التواعد الجديدة، وسيضعونها موضع النقص عن كسب في الشهور القادمة.

١٩- ومن القضايا التي تسبب قلقا كبيرا للمؤمنين في لندن، بل وفي العالم كله، التغطية التي تسمى "الحل التويفي للتوت"، القاعدة جيم والقاعدة الحادية عشرة (د). إذ يبدو مؤمني المضاع في سوق لندن مستعدين عموما لقبول مبدأ دفع حصة البضاعة عن المصروفات الرامية إلى منع الإفراط بالبيئة أو الحد منه. إلا أن مؤمني أجسام السفن لا يزالون غير مستريحين لاحتمال دفع حصة جسم السفينة في تلك المصروفات، التي يرونها لأسباب عديدة غير ملائمة للتغطية بموجب وثيقة تأمين بحري على جسم السفينة، وأن الألتسب أن تكون حكرا على نوادي الحماية والتعويض. والحق أن مشاريع الصيغ الجديدة التي أعدت مؤخرا لشروط التأمين على أجسام السفن تستبعد تحديدا تلك المبالغ، ولئن كانت الصيغ النهائية لم يتفق عليها بعد، فلن تكون مفاجأة استيعاء هذا الاستبعاد.

٢٠- وختامها فلنن كانت سوق لندن قد استراحت عموما لمجيء محصلة مؤتمر اللجنة البحرية الدولية أفضل نوعا مما كان مخشيا، فهي تعتقد أن ثمة مشاكل أساسية في الأعمال الراهن لنظام العوارية العامة، وتعتزم تهيئة الأرض لإزالة أكبر عدد ممكن من تلك المشاكل.

ملاحظات ختامية

٧١- اقترح التقرير الأول لأمانة الأونكتاد^(١٥) اضطلاع صناعة التأمين ببحوث في مجال إمكانية تقرير ما إذا كان من الممكن إيجاد أية ترتيبات تأمين للتغلب على المشاكل المرتبطة بإعمال نظام العوارية العامة. واعتمد من ثم الفريق العامل المعني بالتشريع الدولي للتأمين البحري توصيات بهذا الصدد^(١٦). وأعقب ذلك اجراء الأمانة مشاورات مع أعضاء صناعة التأمين، بما في ذلك الاتحاد الدولي للتأمين البحري. واستمر التعاون الوثيق مع اللجنة البحرية الدولية وصناعة التأمين خلال الأعمال التحضيرية التي أدت إلى اعتماد قواعد يورك - أنتويرب لعام ١٩٩٤.

٧٢- ومن البوادر المشجعة ملاحظة اهتمام الاتحاد الدولي للتأمين البحري، وسوق لندن، وصناعة التأمين ككل، بالموضوع، واستمرارهم في بحوثهم بشأن جوانب العوارية العامة التي يرونها غير مرضية. ومن المأمول أن تنجح جهود صناعة التأمين في تحقيق اصلاح ملائم للنظام، تيسيرا لكفاءة الاقتصاد والتجارة الدوليين.

الحواشي

- (١) الفقرة ١٤ من التوصيات التي اعتمدها اللجنة الدائمة المعنية بتطوير قطاعات الخدمات، (TD/B/CN.4/39)، المرفق الأول.
- (٢) كان ذلك هو التقرير الثاني الذي أعده الأونكتاد حول الموضوع. (انظر العوارية العامة - استعراض أولي - (TD/B/C.4/ISL/58).
- (٣) "العوارية العامة - استعراض أولي"، المرجع نفسه، الفقرات ٧-١١: "مكانة العوارية العامة في التأمين البحري اليوم"، المرجع نفسه، الفقرة ٩.
- (٤) انظر Lowndes & Rudolf, The Law of General Average & York-Antwerp Rules (London, Sweet & Maxwell) 1990, 11th edition, paras A.02 to A.07.
- (٥) 1991, 2 Lloyd's Rep 515.
- (٦) The Law of General Average and the York-Antwerp Rules, op.cit., para F.21.
- (٧) المرجع نفسه.
- (٨) D. J. Wilson, in his personal observations to the same proposal within the ISC of the AIDE, XVIIth AIDE General Assembly, Prague, September 1339.

الحواشي (تابع)

- (٩) انظر التعليق على القاعدة الخامسة، فقرة ٣٨.
- (١٠) انظر Lowndes & Rudolf, op.cit., para 8.29.
- (١١) انظر تقرير رئيس اللجنة الفرعية الدولية التابعة للجنة البحرية الدولية، حولية اللجنة البحرية الدولية، ١٩٩٣، سيدني ١، ص ١٥٠. وانظر أيضا قواعد يورك - أنتويرب لعام ١٩٩٤، An Analysis, by C S Hebditch and J A Macdonald, Richards Hogg Ltd, London, 1994, p 25.
- (١٢) انظر Lowndes & Rudolf, op.cit., para 1207.
- (١٣) York-Antwerp Rules, 1994, An Analysis by C S Hebditch and J A Macdonald, op.cit., p.30.
- (١٤) انظر الجزء الثاني، الفقرات ٦٢-٧٠.
- (١٥) العوارية العامة، استعراض مبدئي (TD/B/C.4/ISL/58).
- (١٦) انظر تقرير الفريق العامل المعني بالتشريع الدولي للنقل البحري عن دورته الثالثة عشرة (TD/B/C.4/ISL/59) المقرر ٧(د-١٣)، المرفق.

ANNEX

A comparative text of the York-Antwerp Rules 1994,
and 1974 as amended 1990

York-Antwerp Rules, 1994

York-Antwerp Rules, 1974 as
amended 1990

RULE OF INTERPRETATION

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

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

RULE PARAMOUNT

In no case shall there be any allowance for sacrifice or expenditure unless reasonably made or incurred.

RULE A

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

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

RULE B

There is a common maritime adventure when one or more vessels are towing or pushing another vessel or vessels, provided that they are all involved in commercial activities and not in a salvage operation.

When measures are taken to preserve the vessels and their cargoes, if any, from a common peril, these Rules shall apply.

RULE OF INTERPRETATION

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

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

RULE A

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

RULE B

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

York-Antwerp Rules, 1994

A vessel is not in common peril with another vessel or vessels if by simply disconnecting from the other vessel or vessels she is in safety; but if the disconnection is itself a general average act the common maritime adventure continues.

RULE C

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

In no case shall there be any allowance in general average for losses, damages or expenses incurred in respect of damage to the environment or in consequence of the escape or release of pollutant substances from the property involved in the common maritime adventure.

Demurrage, loss of market, and any loss or damage sustained or expense incurred by reason of delay, whether on the voyage or subsequently, and any indirect loss whatsoever, shall not be admitted as general average.

RULE D

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

RULE E

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

All parties claiming in general average shall give notice in writing to the average adjuster of the loss or expense in respect of which they claim contribution within 12 months of the date of the termination of the common maritime adventure.

York-Antwerp Rules, 1974 as amended
1990

RULE C

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

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

RULE D

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

RULE E

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

York-Antwerp Rules, 1994

Failing such notification, or if within 12 months of a request for the same any of the parties shall fail to supply evidence in support of a notified claim, or particulars of value in respect of a contributory interest, the average adjuster shall be at liberty to estimate the extent of the allowance or the contributory value on the basis of the information available to him, which estimate may be challenged only on the ground that it is manifestly incorrect.

RULE F

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

RULE G

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

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

When a ship is at any port or place in circumstances which would give rise to an allowance in general average under the provisions of Rules X and XI, and the cargo or part thereof is forwarded to destination by other means, rights and liabilities in general average shall, subject to cargo interests being notified if practicable, remain as nearly as possible the same as they would have been in the absence of such forwarding, as if the adventure had continued in the original ship for so long as justifiable under the contract of affreightment and the applicable law.

The proportion attaching to cargo of the allowances made in general average by reason of applying the third paragraph of this Rule shall not exceed the cost which would have been borne by the owners of cargo if the cargo had been forwarded at their expense.

York-Antwerp Rules, 1974 as amended
1990

RULE F

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

RULE G

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

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

York-Antwerp Rules, 1994

RULE I. JETTISON OF CARGO

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

RULE II. LOSS OR DAMAGE BY SACRIFICES FOR THE COMMON SAFETY

Loss of or damage to the property involved in the common maritime adventure by or in consequence of a sacrifice made for the common safety, and by water which goes down a ship's hatches opened or other opening made for the purpose of making a jettison for the common safety, shall be made good as general average.

RULE III. EXTINGUISHING FIRE ON SHIPBOARD

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

RULE IV. CUTTING AWAY WRECK

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

RULE V. VOLUNTARY STRANDING

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

York-Antwerp Rules, 1974 as amended 1990

RULE I. JETTISON OF CARGO

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

RULE II. DAMAGE BY JETTISON AND SACRIFICE FOR THE COMMON SAFETY

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

RULE III. EXTINGUISHING FIRE ON SHIPBOARD

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

RULE IV. CUTTING AWAY WRECK

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

RULE V. VOLUNTARY STRANDING

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

York-Antwerp Rules, 1994

RULE VI. SALVAGE REMUNERATION

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

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

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

RULE VII. DAMAGE TO MACHINERY AND BOILERS

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

York-Antwerp Rules, 1974 as amended 1990

RULE VI. SALVAGE REMUNERATION

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

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

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

RULE VII. DAMAGE TO MACHINERY AND BOILERS

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

York-Antwerp Rules, 1994

**RULE VIII. EXPENSES LIGHTENING
A SHIP WHEN ASHORE, AND
CONSEQUENT DAMAGE**

When a ship is ashore and cargo and ship's fuel and stores or any of them are discharged as a general average act, the extra cost of lightening, lighter hire and reshipping (if incurred), and *any* loss or damage *to the property involved in the common maritime adventure in consequence thereof*, shall be admitted as general average.

**RULE IX. CARGO, SHIP'S
MATERIALS AND STORES USED FOR
FUEL**

Cargo, ship's materials and store, or any of them, necessarily used for fuel for the common safety at a time of peril shall be admitted as general average, but when such an allowance is made for the cost of ship's materials and stores the general average shall be credited with the estimated cost of the fuel which would otherwise have been consumed in prosecuting the intended voyage.

**RULE X. EXPENSES AT PORT OF
REFUGE, ETC**

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

When a ship is at any port or place of refuge and is necessarily removed to another port or place because repairs cannot be carried out in the first port or place, the provisions of this Rule shall be applied to the second port or place as if it were a

York-Antwerp Rules, 1974 as amended
1990

**RULE VIII. EXPENSES LIGHTENING
A SHIP WHEN ASHORE, AND
CONSEQUENT DAMAGE**

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

**RULE IX. SHIP'S MATERIALS AND
STORES BURNT FOR FUEL**

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

**RULE X. EXPENSES AT PORT OF
REFUGE, ETC**

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

When a ship is at any port or place of refuge and is necessarily removed to another port or place because repairs cannot be carried out in the first port or place, the provisions of this Rule shall be applied to the second port or place as if it were a

York-Antwerp Rules, 1994

port or place of refuge and the cost of such removal including temporary repairs and towage shall be admitted as general average. The provisions of Rule XI shall be applied to the prolongation of the voyage occasioned by such removal.

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

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

(c) Whenever the cost of handling or discharging cargo, fuel or stores is admissible as general average, the costs of storage, including insurance if reasonably incurred, reloading and stowing of such cargo, fuel or stores shall likewise be admitted as general average. *The provisions of Rule XI shall be applied to the extra period of detention occasioned by such reloading or restowing.*

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

York-Antwerp Rules, 1974 as amended 1990

port or place of refuge and the cost of such removal including temporary repairs and towage shall be admitted as general average. The provisions of Rule XI shall be applied to the prolongation of the voyage occasioned by such removal.

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

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

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

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

York-Antwerp Rules, 1994

RULE XI. WAGES AND MAINTENANCE OF CREW AND OTHER EXPENSES BEARING UP FOR AND IN A PORT OF REFUGE, ETC.

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

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

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

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

* Paragraphs of 1974 Rule XI(b) reordered

York-Antwerp Rules, 1974 as amended 1990

RULE XI. WAGES AND MAINTENANCE OF CREW AND OTHER EXPENSES BEARING UP FOR AND IN A PORT OF REFUGE, ETC.

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

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

York-Antwerp Rules, 1994

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

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

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

York-Antwerp Rules, 1974 as amended 1990

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

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

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

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

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

York-Antwerp Rules, 1994

(d) *The cost of measures undertaken to prevent or minimise damage to the environment shall be allowed in general average when incurred in any or all of the following circumstances:*

(i) *as part of an operation performed for the common safety which, had it been undertaken by a party outside the common maritime adventure, would have entitled such party to a salvage reward;*

(ii) *as a condition of entry into or departure from any port or place in the circumstances prescribed in Rule X(a);*

(iii) *as a condition of remaining at any port or place in the circumstances prescribed in Rule XI(b), provided that when there is an actual escape or release of pollutant substances the cost of any additional measures required on that account to prevent or minimise pollution or environmental damage shall not be allowed as general average;*

(iv) *necessarily in connection with the discharging, storing or reloading of cargo whenever the cost of those operations is admissible as general average.*

RULE XII. DAMAGE TO CARGO IN DISCHARGING, ETC

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

York-Antwerp Rules, 1974 as amended 1990

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

RULE XII. DAMAGE TO CARGO IN DISCHARGING, ETC

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

York-Antwerp Rules, 1994

RULE XIII. DEDUCTION FROM COST OF REPAIRS

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

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

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

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

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

RULE XIV. TEMPORARY REPAIRS

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

York-Antwerp Rules, 1974 as amended 1990

RULE XIII. DEDUCTION FROM COST OF REPAIRS

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

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

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

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

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

RULE XIV. TEMPORARY REPAIRS

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

York-Antwerp Rules, 1994

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

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

RULE XV. LOSS OF FREIGHT

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

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

RULE XVI. AMOUNT TO BE MADE GOOD FOR CARGO LOST OR DAMAGED BY SACRIFICE

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

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

York-Antwerp Rules, 1974 as amended 1990

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

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

RULE XV. LOSS OF FREIGHT

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

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

RULE XVI. AMOUNT TO BE MADE GOOD FOR CARGO LOST OR DAMAGED BY SACRIFICE

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

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

York-Antwerp Rules, 1994

York-Antwerp Rules, 1974 as amended
1990

RULE XVII. CONTRIBUTORY VALUES

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

To these values shall be added the amount made good as general average for property sacrificed, if not already included, deduction being made from the freight and passage money at risk of such charges and crew's wages as would not have been incurred in earning the freight had the ship and cargo been totally lost at the date of the general average act and have not been allowed as general average; deduction being also made from the value of the property of all extra charges incurred in respect thereof subsequently to the general average act, except such charges as are allowed in general average *or fall upon the ship by virtue of an award for special compensation under Article 14 of the International Convention on Salvage, 1989 or under any other provision similar in substance.*

In the circumstances envisaged in the third paragraph of Rule G, the cargo and other property shall contribute on the basis of its value upon delivery at original destination unless sold or otherwise disposed of short of that destination, and the ship shall contribute upon its actual net value at the time of completion of discharge of cargo.

RULE XVII. CONTRIBUTORY VALUES

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

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

York-Antwerp Rules, 1994

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

Mails, passengers' luggage, personal effects and accompanied private motor vehicles shall not contribute in general average.

RULE XVIII. DAMAGE TO SHIP

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

- (a) When repaired or replaced,

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

- (b) When not repaired or replaced,

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

York-Antwerp Rules, 1974 as amended 1990

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

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

RULE XVIII. DAMAGE TO SHIP

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

- (a) When repaired or replaced,

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

- (b) When not repaired or replaced,

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

York-Antwerp Rules, 1994

**RULE XIX. UNDECLARED OR
WRONGFULLY DECLARED CARGO**

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

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

RULE XX. PROVISION OF FUNDS

A commission of two per cent on general average disbursements, other than the wages and maintenance of master, officers and crew and fuel and stores not replaced during the voyage, shall be allowed in general average.

The capital loss sustained by the owners of goods sold for the purpose of raising funds to defray general average disbursements shall be allowed in general average.

The cost of insuring general average disbursements shall also be admitted in general average.

**RULE XXI. INTEREST ON LOSSES
MADE GOOD IN GENERAL AVERAGE**

Interest shall be allowed on expenditure, sacrifices and allowances in general average at the rate of seven per cent per annum, until *three months after* the date of issue of the general average adjustment, due allowance being made for any payment on account by the contributory interests or from the general average deposit fund.

York-Antwerp Rules, 1974 as amended
1990

**RULE XIX. UNDECLARED OR
WRONGFULLY DECLARED CARGO**

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

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

RULE XX. PROVISION OF FUNDS

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

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

**RULE XXI. INTEREST ON LOSSES
MADE GOOD IN GENERAL AVERAGE**

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

York-Antwerp Rules, 1994

RULE XXII. TREATMENT OF CASH DEPOSITS

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

York-Antwerp Rules, 1974 as amended 1990

RULE XXII. TREATMENT OF CASH DEPOSITS

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

