

إيقاف الخسائر

إزالة الغموض الذي يكتنف الخسائر البحرية المشتركة



تي تي كلوب
مدار من قبل
توماس ميلر

منتدى
الشاحنين
العالمي



فهرس المحتويات

1. مقدمة p06
2. الإجراء p08
3. دور مُقَدَّر الخسائر البحرية المشتركة p10
4. الإجراءات المطلوب اتخاذها p13
5. ملخص وقائمة مرجعية p16

شكر وتقدير

تم إعداد المعلومات الواردة في هذه النشرة بعنوان "إيقاف الخسائر" بناء على الخبرة التي يتمتع بها نادي تي كلوب في مجال التأمين. ويود النادي أن يعرب عن تقديره وامتنانه لكل من جيمس هوكهام من منتدى الشاحنين العالمي، وأفيسوري بودي ليجال ماترز، والاتحاد الدولي لرابطات وكلاء الشحن، وجاك هاتشر من شورسايد، وجوزيف شيد، زميل في جمعية مُقَدَّر الخسائر البحرية المشتركة، على الاستشارات والدعم الذي قدموه في إعداد هذه الإرشادات.

سلسلة إيقاف الخسائر

تتناول النشرات بعنوان "إيقاف الخسائر" مجموعة واسعة من المواضيع التي تؤدي الى حدوث مشاكل بشكل متكرر وتهدف الى تقديم ملخص مباشر حول مسألة ما والاستشارات الضرورية بشأن الممارسات الجيدة، وتوفير مصادر للحصول على المزيد من المعلومات، عند الاقتضاء. يمكنكم الاطلاع على السلسلة كاملة والحصول على المزيد من المعلومات على الموقع الإلكتروني www.ttclub.com/lossprevention، كما يمكنكم الحصول على نسخ مطبوعة من المراكز الإقليمية التابعة لنادي تي كلوب

إخلاء مسؤولية

تم جمع المعلومات الواردة في هذه النشرة من مصادر مختلفة. لا يتحمل تي كلوب أو المساهمون المسؤولية عن أية خسائر أو أضرار قد تنتج من الاستناد الى المعلومات الواردة في هذه النشرة.

حقوق المؤلف © ثرو ترانسبورت ميوتشوال سيرفيسز (المملكة المتحدة) ليمتد 2022. جميع الحقوق محفوظة. يجوز لمستخدمي هذه النشرة نسخها أو إرسالها حرفياً فقط. يخضع أي استخدام آخر، بما في ذلك الإرشادات المشتقة بناء على هذه النشرة، بأي شكل كان أو بأية وسيلة كانت، للموافقة الخطية المسبقة من ثرو ترانسبورت ميوتشوال سيرفيسز (المملكة المتحدة) ليمتد.



الخسائر البحرية المشتركة هي مبدأ قانوني عالمي من مبادئ القانون البحري تتقاسم بموجبه كافة الأطراف المعنية في "المغامرة البحرية" بالتناسب فيما بينهم أية خسائر أو مصاريف ناتجة عن أي تصرف طوعي ومتعمد من جانب السفينة أو البضائع لإنقاذ بقية السفينة أو البضائع في أية حالة طارئة. يبدو مفهوم "المغامرة البحرية" غريبا إلا أنه يصف المجموعة الكاملة من أصحاب المصالح المشاركين في الرحلة البحرية.

الخسائر البحرية المشتركة هي النظام الذي يمكن بموجبه لأي طرف في المغامرة (والذي غالبا ما يكون مالك السفينة) استرداد المصاريف/التضحيات الاستثنائية التي لزم تكبدها بعد وقوع حادث بحري ما لحماية البضائع و/أو للحفاظ على السفينة. يتم تقسيم التكاليف بين السفينة ووقودها (الذي يملكه أحيانا المستأجرون بموجب مشاركة إيجار زمنية) ومؤونها والبضائع (شاملة الحاويات) بالتناسب مع القيمة التي يتم التوصل إليها لكل منها.

من هم الأشخاص الذين تم إعداد هذه النشرة لهم؟

- وكلاء الشحن
- شركات النقل غير المشغلة للسفن
- الملاك الحقيقيون للبضائع

في هذا القسم:

- مقدمة في الخسائر البحرية المشتركة
- تعريف قانون الخسائر البحرية المشتركة
- الإنقاذ

تجدر الإشارة الى أن قواعد يورك أنتويرب يتم تحديثها بشكل دوري لضمان بقائها منتجة وملانمة للغرض باستمرار. على الرغم من أن أحدث نسخة من قواعد يورك أنتويرب هي قواعد يورك أنتويرب لسنة 2016، إلا أن للأطراف الحرية لإدراج النسخ السابقة من القواعد مثل قواعد يورك أنتويرب لسنة 1994 وقواعد يورك أنتويرب لسنة 2004 في عقد النقل. وبالتالي من الحكمة معرفة النسخة التي تنطبق في أي عقد معين.

يعرّف حدث الخسائر البحرية المشتركة في قواعد يورك وأنتويرب بأنه الحدث الذي يقع "عند، فقط عند، تقديم أو تكبد أية تضحية أو مصاريف استثنائية بشكل متعمد ومعقول من أجل السلامة العامة لغرض الحفاظ على الممتلكات المشمولة في المغامرة البحرية المشتركة من الخطر".

الخسائر البحرية المشتركة معترف بها على نطاق واسع في جميع المناطق البحرية وهي قديمة قدم النقل البحري نفسه. وفي الوقت الذي جعلت المعايير والتكنولوجيا الحديثة الخسائر البحرية المشتركة حدثًا نادرًا نسبيًا فإن نقل البضائع باستخدام الحاويات والذي يزداد مع ازدياد سعة السفن، جعل عملية الخسائر المشتركة أكثر تعقيدًا بكثير. ونتيجة لذلك، يجب أن يكون وكلاء الشحن وشركات النقل غير المشغلة للسفن ومشغلو الخدمات اللوجستية والملاك الحقيقيون للبضائع على دراية بالديناميكيات والمخاطر المرتبطة الناجمة عن الإعلان عن خسائر مشتركة.

تحكم قواعد يورك أنتويرب أحداث الخسائر البحرية المشتركة وعادة ما يتم إدراجها ضمن عقود النقل. الغرض من هذه القواعد هو تعزيز التوافق الدولي في معالجة حالات الخسائر المشتركة وضمان فعالية الإجراء تجارياً.



الا أنه في العديد من الحالات التي يتم فيها تقديم خدمات الإنقاذ، يطلب المنقذ أيضا الحصول على ضمان إنقاذ منفصل. في نشرة المعلومات هذه، تستخدم "الخسائر البحرية المشتركة" لتغطية الخسائر البحرية المشتركة والإنقاذ على حد سواء.

حالات شائعة

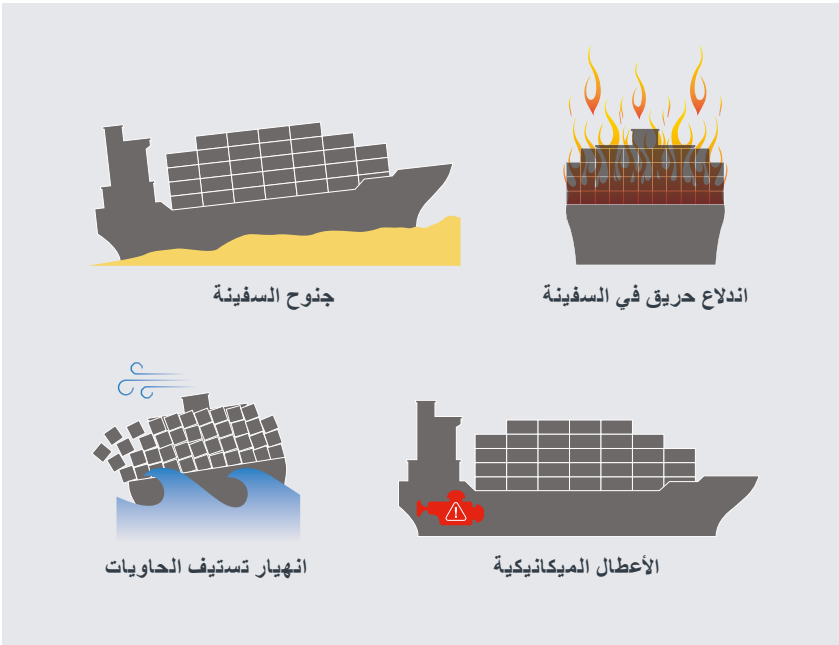
على الرغم من تحديد تعريف حدث الخسائر المشتركة على نطاق واسع، إلا أنه في سلسلة توريد الحاويات الحديثة، عادة ما تؤدي الحالات التالية إلى الإعلان عن الخسائر المشتركة:

- جنوح السفينة
- اندلاع الحريق في السفينة (البضائع/ غرفة المحركات)
- انهيار تسييف الحاويات/ الأضرار الناجمة عن الأحوال الجوية السيئة.
- الأعطال الميكانيكية

من الأمثلة على التضحية التي تعتبر من الخسائر المشتركة التخلص من البضائع للمساعدة في إعادة تعويم السفينة بعد وقوع حادث جنوح. ومن الأمثلة على المصاريف التي تعتبر من الخسائر المشتركة استخدام القاطرات في حال حدوث عطل في محرك السفينة.

بعد وقوع أي حادث، يقوم ربان السفينة عادة بإجراء تقييم أولي وإبلاغ ملاك السفينة. يجوز الإعلان عن خسائر مشتركة شريطة استيفاء الحادث لكافة الشروط المطلوبة للإعلان عن الخسائر المشتركة.

حيثما ينطبق ذلك، تعمل المساهمة في الإنقاذ بناء على مبادئ مماثلة، وغالبا ما تشكل أية مكافأة مستحقة لمالك القاطرة مقابل المساعدة التي قدمتها قاطرته في إنقاذ السفينة، في نهاية المطاف، جزءا من مصاريف الخسائر البحرية المشتركة (مع مراعاة النسخة المتعاقد عليها من قواعد يورك وأنثويرب والشروط التي تم تعيين المنقذين بناء عليها).



في هذا القسم:

- الاعتراف بالخسائر البحرية المشتركة
- الطرف الذي يعلن عن الخسائر البحرية المشتركة
- إجراء الإعلان
- تعيين مُقَدِّر الخسائر المشتركة

التي يتم الحصول عليها من الوثائق المقدمة من عدد كبير من الأطراف المعنية، قد تستغرق هذه العملية بعض الوقت لإنجازها.

غالبا ما تكون الظروف المحيطة بالإعلان عن الخسائر المشتركة دائمة الحركة (ديناميكية)، لدرجة أنه يتم في كثير من الحالات «الإعلان» عن الخسائر المشتركة قبل انتهاء الحدث. قد تتم مراجعة الإعلان عن الخسائر المشتركة من قبل مالك السفينة وسحبه مع تطور الظروف.

وبالمثل، قد يعترض أي طرف من أصحاب المصالح على السفينة على مطالبة الخسائر المشتركة إذا رأى أن الظروف لا تتطلب حدث خسائر مشتركة. على الرغم من وجوب تقييم كل حدث بناء على الوقائع الخاصة به، إلا أن الملاك الحقيقيين للبضائع غالبا ما يدفعون بعدم بذل مالك السفينة العناية الواجبة لجعل السفينة صالحة للإبحار قبل وبعد بدء الرحلة البحرية، حسبما يقتضيه عقد النقل والمادتان 3 أ.ر. 1 [3] و4 أ.ر. 1 [4] من قواعد لاهاي فيسبي، بحيث لا يضطرون للمساهمة في الخسائر المشتركة.

إلا أنه من الناحية العملية، يتوجب على الطرف المعارض على الخسائر المشتركة عادة إيداع السند/ الضمان المطلوب (أو تقديم مبلغ تأمين نقدي) ومن ثم انتظار إصدار تسوية الخسائر المشتركة. عند القيام بذلك، قد يتجنب المالك الحقيقي للبضائع/ مالك الأصول التأخير غير الضروري في الإفراج عن البضائع/ الأصول. قد تكون المدة بين إيداع السند/ الضمان وإصدار التسوية النهائية عدة سنوات.

تنشأ الخسائر المشتركة عند التضحية بالمتلكات المشمولة في الرحلة البحرية بشكل طوعي أو تكبد مصاريف استثنائية لتمكين السفينة من التعافي من الحادث والقدرة بذلك على إكمال رحلتها.

على الرغم من أن قيمة البضائع مجتمعة (وليس السفينة) غالبا ما تكون هي القيمة الأعلى نسبيا، إلا أن ريان السفينة «يعلن» بشكل عام، من خلال الملاك/ المستأجرين، عن الخسائر المشتركة (على الرغم من عدم وجود ما يوجب «الإعلان» رسميا عن الخسائر المشتركة على ذلك النحو، بموجب القانون الإنجليزي على الأقل)؛ عادة ما يكون الملاك أو المستأجرون هم الطرف الذي يتعامل مع «الحدث» الذي يهدد «المغامرة البحرية» بشكل مباشر. وبالتالي، يعين الملاك في تلك الحالات مُقَدِّر الخسائر الذي يعمل بعد ذلك بشكل مستقل وبما يحقق مصلحة كافة الأطراف.

يقوم مُقَدِّر الخسائر بتجميع القيمة الإجمالية للتضحية والمصاريف المسموح بها، وتحديد القيمة الإجمالية لأصول كافة الأطراف المعنية التي تم إنقاذها. تشمل الأصول السفينة والبضائع، بل وتشمل أيضا الوقود والمؤن، وكذلك الحاويات والمعدات ذات العلاقة.

يتم حساب قيم المساهمة مقابل صافي القيمة التي تم التوصل إليها لكافة هذه الأصول عند انتهاء الرحلة - وتعرف تلك القيمة بقيمة المساهمة.

تساهم كافة الأطراف بعد ذلك بالتناسب بناء على قيم المساهمة المذكورة. ونظرا لكمية المعلومات

”

تشمل الأصول السفينة والبضائع، بل وتشمل أيضا الوقود والمؤن، وكذلك الحاويات والمعدات ذات العلاقة.

“

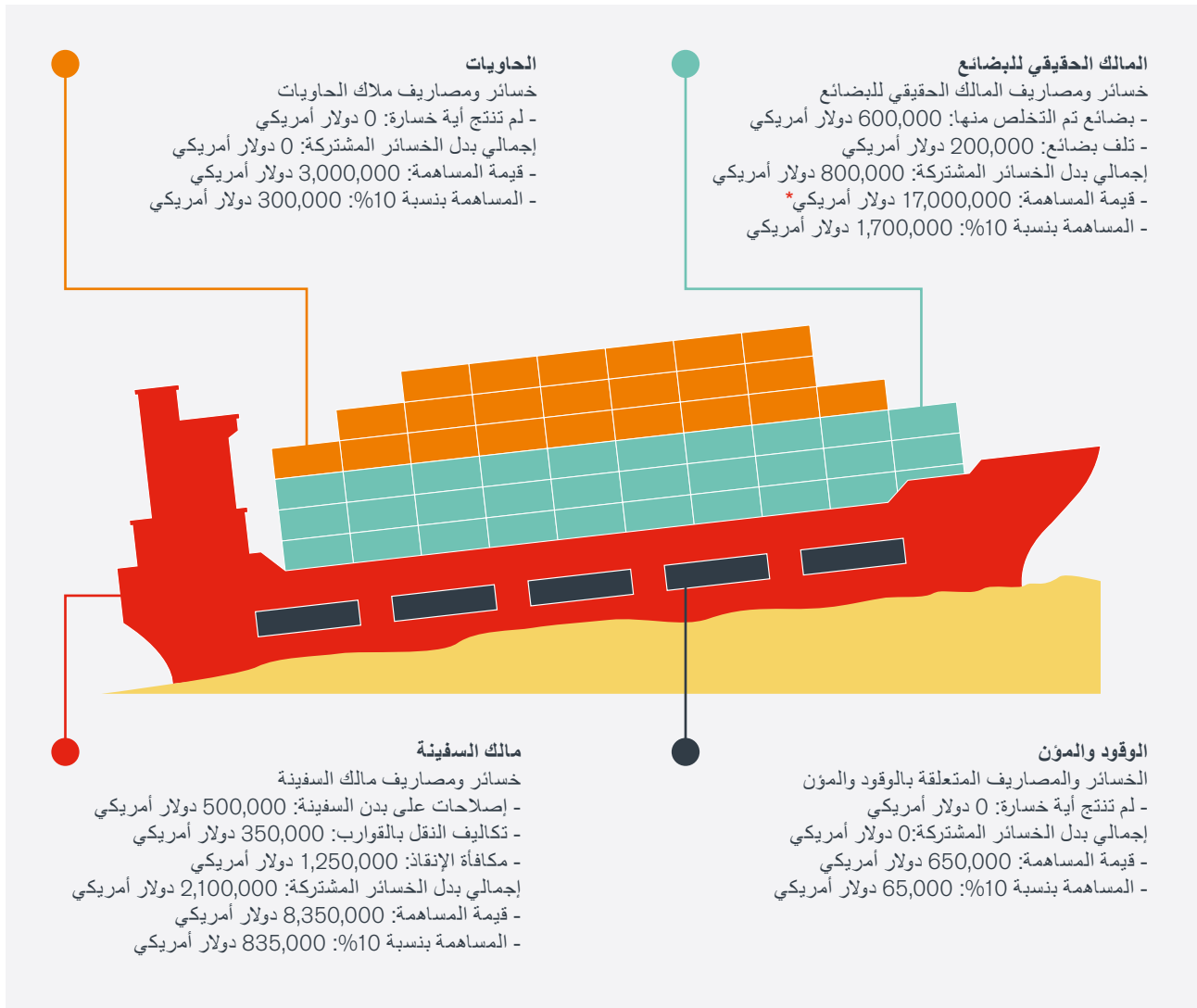
يوضح هذا المخطط البياني المبسط التطبيق العملي للخسائر المشتركة، ويسلط الضوء على الأطراف المعنية الرئيسية جنباً إلى جنب مع حساب إجمالي البدلات.

في هذا السيناريو، تعرضت سفينة حاويات لحادث جنوح وتم تكبد تكاليف لإعادة تعويم السفينة والتي تشمل الجهود المبذولة لتخفيف الوزن بالتخلص من البضائع.

تم تقسيم مبلغ مصاريف الخسائر المشتركة لإعادة تعويم السفينة بقيمة 2,900,000 دولار أمريكي (والتي تكبدتها السفينة والملاك الحقيقيون للبضائع فقط في هذا السيناريو) بالتناسب مع قيم المساهمة لكل طرف معني. ونظراً إلى أن إجمالي قيمة المساهمة يبلغ 29,000,000 دولار أمريكي، يجب على كل طرف معني المساهمة في الخسائر المشتركة بنسبة 10%.

حالات الخسائر المشتركة هي بشكل عام حالات معقدة للغاية. تشير الظروف في بعض الحوادث إلى أن التوصل إلى حل للوضع المباشر وبالتالي الإفراج عن البضائع قد يستغرق عدة أشهر، حتى في حال إيداع ضمان خسائر مشتركة مُرضٍ أصولاً.

وعلى الرغم من أن ذلك التأخير قد يؤدي إلى الشعور بالإحباط، إلا أن الخسائر المشتركة تبقى ذات أهمية شريطة استمرار احتمالية إنقاذ الرحلة. لا يضيف الوقت والتأخير، بناءً على حالات تاريخية سابقة، أية أهمية للإعلان عن الخسائر المشتركة والمساهمات المطلوبة.



* عبارة عن 16,000,000 دولار أمريكي والذي يمثل قيمة الفاتورة التجارية للبضائع التي تم التوصل إليها، والذي يأخذ بالحسبان الخسارة/الضرر وقيمة البضائع التي تم التخلص منها/البضائع المتضررة.

في هذا القسم:

- السندات والضمانات
- اتفاقيات عدم الفصل
- البضائع غير المؤمن عليها
- الشحنات بحمولة أقل من حمولة الحاويات

يوزع مُقدّر الخسائر مستندات ضمان وكفالة الخسائر المشتركة على كافة الأطراف المعنية المعروفة المحددة من خلال سندات الشحن الصادرة. عادة يتم إرسال تلك المستندات الى وكيل الشحن، في حال تحديد وكيل الشحن في سند الشحن البحري، مع أن القصد هو ارسال تلك المستندات الى أصحاب المصالح من الملاك الحقيقيين للبضائع، وعليه يجب إعادة إرسال تلك المستندات الى أصحاب المصالح من الملاك الحقيقيين للبضائع في أقرب فرصة. نوصي بالاحتفاظ بإثبات على استلام البريد البريدي الإلكتروني في حال نشوء نزاع في المستقبل. من الناحية التجارية، قد يكون من المحبذ المتابعة مع أصحاب المصالح من الملاك الحقيقيين للبضائع لضمان فهم أصحاب المصالح المتطلبات، وإتمامهم المستندات اللازمة وإعادتها الى مُقدّر الخسائر.

بالطبع، قد لا يعد المالك الحقيقي للبضائع هو عميل وكيل الشحن بموجب شروط عقد البيع، وبالتالي يجب إرسال المستندات الى عميل وكيل الشحن – أي المشتري أو المرسل اليه. يتم تحديد المالك الحقيقي للبضائع الصحيح من خلال الشروط التجارية الدولية (انكوتيرمز) الواردة، والتي قد لا يتم بيانها بدقة في سند الشحن. في حال التأمين على البضائع، تغطي وثائق تأمين البضائع القياسية تكاليف مساهمات الخسائر البحرية المشتركة، وتتولى شركة التأمين التعامل مع مُقدّر الخسائر.

في حال عدم التأمين على الشحنة، أو في حال كان مُقدّر الخسائر غير متحقق من ضمان شركة التأمين، سيتم طلب الحصول على مبلغ تأمين مساهمة نقدي. يتم الاحتفاظ بمبالغ التأمين النقدي تلك في حساب مصرفي من الدرجة الأولى يحمل فائدة – لا يمكن صرف أية مدفوعات من الحساب دون الحصول على الموافقة الخطية من مُقدّر الخسائر. إذا تبين أن قيمة التغطية التأمينية للبضائع أقل من القيمة المطلوبة، تسدد شركة التأمين على البضائع نسبة الضمان التي تنطبق على القيمة المؤمن عليها فقط.

وهذا يعتبر بمثابة تذكير بأهمية الحرص على الحصول على تأمين كافٍ على البضائع لتغطية أية شحنة معينة، من منظور المالك الحقيقي للبضائع.

حسبما اشرنا اليه سابقاً، تعتبر الخسائر المشتركة موضوعاً معقداً. وعلى الرغم من ضرورة مشاركة العديد من الجهات في مثل هذه الحالات، إلا أنه يمكن القول أن مُقدّر الخسائر المشتركة يتمتع بأعلى مستويات الخبرة في هذا المجال من القانون البحري.

حسبما هو مشار اليه أعلاه، عادة ما يقوم الملاك أو المستأجرون بتعيين مُقدّر الخسائر المشتركة. إلا أن بإمكان أي طرف لدية مطالبة بخصوص التضحية/ المصاريف تقديم تلك المطالبة الى المُقدّر مباشرة. يقوم المُقدّر بعد ذلك بجمع كافة تلك المعلومات لإعداد تسوية للخسائر، وتحديد أية خسائر أو مصاريف، وتقييم ما إذا كان بالإمكان أخذ تلك الخسائر أو المصاريف بالحسبان في الخسائر المشتركة. وأخيراً، يقوم مُقدّر الخسائر المشتركة بحساب المبالغ المستحقة من كافة أصحاب المصالح المساهمين.

لضمان استلام الدفعة، يطلب مُقدّر الخسائر من كل طرف معني في الرحلة البحرية تقديم ضمان خسائر مشتركة لتأمين سداد المساهمة، قبل الإفراج عن أي شيء من الرحلة البحرية. بالإضافة الى ذلك، يطلب المُقدّر القيم التي تم التوصل اليها لمعدات النقل، وسندات الشحن، والفواتير التجارية التي تبين تفصيلاً قيمة البضائع المشحونة على أساس التكلفة والتأمين والشحن CIF (التكلفة والتأمين والشحن) لتحديد مساهمات كافة الأطراف المعنية. وبما أن مُقدّر الخسائر يقوم بذلك في بداية عملية الحساب، قبل معرفة قيمة التضحية والمصاريف كاملة، تكون تلك المبالغ تقديرية محسوبة بتقدير مُقدّر الخسائر. ضمان الخسائر المشتركة هو في الواقع تعهد بسداد أية مساهمة يتم تقييمها، ويدعمه ضمان خسائر مشتركة صادر عن البنك أو شركة التأمين.

إذا تم أثناء تسوية الخسائر المشتركة بيان أن هناك بضائع تمت التضحية بها والتي لم يتم الإعلان عنها أو تم الإعلان عنها بشكل خاطئ، لن تؤخذ قيمة تلك البضائع بالحسبان. وفي المقابل، في حال إنفاذ تلك البضائع، ستبقى تلك البضائع خاضعة للمساهمات المحددة، الأمر الذي يؤكد كذلك أهمية الإعلان عن البضائع بدقة.

تسري أحكام مدة التقادم فيما يتعلق بالخسائر المشتركة وهي المدة المحددة في قواعد يورك أنتويرب. إلا أنه ينبغي التأكيد بأنه يتم تحديد مدة التقادم الفعلية في أي حدث معين بموجب نسخة قواعد يورك أنتويرب التي تنطبق على الرحلة البحرية (قواعد يورك أنتويرب لسنة 1994 أو 2004 أو 2016). كذلك قد يتم فرض حدود بموجب قانون ضمان الخسائر المشتركة (والذي غالبا ما يكون القانون الإنجليزي الذي ينص على ست سنوات من تاريخ إصدار التسوية).

يتم مُقدّر الخسائر في النهاية حساباته ويصدر بيان الخسائر المشتركة رسميا لكافة الأطراف المعنية مقابل سندات وضمانات الخسائر المشتركة لكل من تلك الأطراف. تتسم الحسابات بالتعقيد وقد تستغرق عدة سنوات لإتمامها. ومع مراعاة أية دفاعات تعاقدية، تلتزم كافة الأطراف بموجب سند الخسائر المشتركة بدفع تسوية الخسائر المشتركة بناء عليه، مما يؤدي بالتالي الى انقضاء الإجراء.

يحدد مُقدّر الخسائر قيمة الخسائر المشتركة فقط ولا يقيّم الحقوق والالتزامات بموجب عقود النقل

في المراحل الأولية للحدث، يرسل محامو الأطراف المعنية و مُقدّرو الخسائر المعيّنون باستمرار آخر المستجدات حول وضع الرحلة البحرية، فقد تكون هذه المعلومات هامة في مرحلة لاحقة من الإجراء، وخاصة عند إصدار التسوية النهائية وخاصة في حال رغبة أي طرف معني بالاعتراض على الإعلان عن الخسائر المشتركة. ونظرا لأن الإعلان عن الخسائر المشتركة والتسوية النهائية قد تفصل بينهما فترة زمنية طويلة فإن من الحكمة الحرص على الاحتفاظ بكافة المراسلات.

في بعض الحالات، يعتبر من الأنسب إرسال البضائع الى ميناء التفريغ النهائي على متن سفينة أخرى. في تلك الحالات، سيتم تضمين "اتفاقية عدم فصل" في مستندات الخسائر المشتركة. وتنص هذه الاتفاقية على إرسال البضائع الى ميناء الوجهة الأصلي، مقابل دفع المساهمة المستحقة عليها، كما لو أن البضائع بقيت على متن السفينة الأصلية.

عند الوصول الى ميناء الوجهة، يتم الإفراج عن البضائع والمعدات التي تم استلام سندات وضمانات خسائر مشتركة بخصوصها فقط. تتضمن سندات الشحن بنود الخسائر المشتركة وحق الحبس، والتي ستحتفظ شركة النقل بموجبها على حق حبس على كافة البضائع؛ في حال عدم تقديم أية سندات وضمانات، سيستمر مالك السفينة بالاحتفاظ بحق حبس على البضائع والأصول.

هناك مشكلة محتملة قد تنشأ بالنسبة لوكيل الشحن أو شركة النقل غير المشغلة للسفن فيما يتعلق بالشحنات التي تعتبر "حمولة أقل من حمولة الحاويات"، حيث يتوجب على العديد من أصحاب المصالح من الملاك الحقيقيين للبضائع تقديم مستندات. لن يتم الإفراج عن الحاوية والبضائع لحين تقديم كافة المستندات. في تلك الظروف، يوصى وكيل الشحن بالمتابعة مع كافة أصحاب المصالح من الملاك الحقيقيين للبضائع لضمان وفائهم بالتزاماتهم. يمكن التواصل مع مُقدّر الخسائر لتحديد الضمانات غير المسددة. قد يساعد التصرف على نحو استباقي وفعال في الحد من التأخيرات غير الضرورية والأضرار اللاحقة بالعلاقات التجارية الناتجة عن ذلك. قد تكون بعض شركات التأمين لشركات النقل غير المشغلة للسفن على استعداد لتقديم ضمانات في ظل هذه الظروف، بناء على اقرار من شركة النقل غير المشغلة للسفن بأن تلك البضائع خاضعة لحق حبس مماثل ضمن شروط سند الشحن لشركة النقل غير المشغلة للسفن، الأمر الذي قد يسهل حركة بقية البضائع بحمولة أقل من حمولة الحاويات.

يتم حساب كل حالة بناء على الوقائع الخاصة بها، إلا أن مساهمات الخسائر المشتركة قد تكون كبيرة وبالتالي يجب أن لا تعتبر خطرا يستهان به فقد تتجاوز قيمة المطالبات 60% من قيمة المساهمة، الأمر الذي يؤكد هذه النقطة.

”

**أهمية الحرص على الحصول على تأمين كافٍ
على البضائع، من منظور المالك الحقيقي
للبضائع**

“



4

الإجراءات المطلوب اتخاذها

في هذا القسم:

- ما الذي يجب عليك القيام به إذا كنت شركة النقل غير المشغلة للسفن/ وكيل الشحن
- ما الذي يجب عليك القيام به إذا كنت مالك الحاويات
- ما الذي يجب عليك القيام به إذا كنت المالك الحقيقي للبضائع
- البضائع التي تم التخلي عنها

- لا توقع نماذج سند الخسائر المشتركة أو ضمان الخسائر المشتركة.

- أبلغ عملاءك بما حدث وأرسل الى كل منهم نسخة من الخطابات المرسله من مُقدّر الخسائر.

- بيّن لهم أنهم مسؤولون عن مساهمات الخسائر المشتركة. في حال لم يعد العميل هو المالك القانوني للبضائع بسبب شروط البيع، يجب عليهم إرسال الخطابات الى المالك الحقيقي للبضائع.

- وضح لعميلك أن خط الشحن لن يفرج عن البضائع لحين إعادة الضمان وقبوله. قد يكون بإمكان وكيلك في الوجهة تقديم المساعدة في الحصول على الإعلانات والضمانات.

- يمكنك طلب إعادة نسخة من الضمان الموقع اليك للاحتفاظ بها في سجلاتك.

حين يتعلق الأمر بالشحنات بحمولة أقل من حمولة الحاويات، إذا تبين لك أن واحداً أو أكثر من العملاء لم يوقعوا الضمانات (أو يرفضون التوقيع على الضمانات)، قد يكون من الحكمة تبليغ شركة التأمين على مسؤوليتك بذلك. قد يكون بإمكان شركة التأمين على مسؤوليتك تقديم المساعدة للإفراج عن الحاوية لتتمكن الأطراف الأخرى من استلام البضائع الخاصة بها. من المرجح أن يتم تقديم أي ضمان تقدمه شركة التأمين على مسؤوليتك بخصوص البضائع فقط بناء على تعهدك بعدم الإفراج عن الشحنه المحددة لحين تقديم ضمان مقبول – احرص على عدم قيام وكيلك بالإفراج عن أية بضائع لم يتم الحصول على ضمانات موقعة عنها من أصحاب المصالح في البضائع.

في حال وجود أي مؤشر على احتمال أن تكون البضائع قد تعرضت للضرر في الحادث المؤدي الى الخسائر المشتركة و/أو الإنقاذ، تواصل مع شركة التأمين على مسؤوليتك فوراً.

يمكن إجراء ترتيبات لمعاينة البضائع، ربما في ميناء اللجوء أو عند الوصول الى الوجهة.

شركة النقل غير المشغلة للسفن/ وكيل الشحن

بشكل عام لا يتم تقديم أية مطالبات خسائر مشتركة ضد وكيل الشحن نظراً لأن وكيل الشحن لا يملك عادة أية مصلحة ملكية في المشروع.

عادة ما يكون الأطراف الذين لديهم مصلحة ملكية هم فقط الأشخاص الملزمين بالمساهمة في الخسائر المشتركة. وبالتالي، يجب أن لا ينشأ ذلك الموقف في حال تقديم طلبات الخسائر المشتركة الى وكيل الشحن.

وعليه، في حال استلام تلك الطلبات أو تقديمها نظراً لخصائص النظام القانوني في منطقة الاختصاص الأجنبية، عندئذ قد يكون من الحكمة التحقق مما إذا تم تضمين شروط التداول القياسية المعترف بها في المجال، مثل شروط الاتحاد الدولي لرابطات وكلاء الشحن أو جمعيات الشحن الوطنية الأخرى، في العقد المبرم مع عميلك أصولاً. يجب أن تتمكنك شروط التداول القياسية المذكورة من الحصول على تعويض عن أية التزامات مما ذكر.

إذا تم ذكر اسمك على سند الشحن البحري بصفتك الشاحن، فلا داع للقلق، إذ أنك لن تكون مسؤولاً عن مساهمات الخسائر المشتركة بخصوص البضائع: فهذه المسألة هي مسألة خاصة بعملائك وبالمالك الحقيقي للبضائع وشركات التأمين الخاصة بهم. وبالمثل، إذا كنت تستخدم معدات (حاويات) خط الشحن، لن تتحمل أية مسؤولية عن مساهمات الخسائر المشتركة التي يتم تقديرها على قيمة الحاويات نفسها.

سيطلب مُقدّر الخسائر أحياناً تقديم سند خسائر مشتركة بخصوص أية أجرة شحن كانت مستحقة الدفع في الوجهة. في حال حدوث ذلك قد تكون ملزماً بتوقيع سند الخسائر المشتركة بنفسك، ولكن قبل القيام بذلك يجب عليك استشارة شركة التأمين على مسؤوليتك.

على الرغم من عدم تحمل أية مسؤولية مباشرة عن مساهمات الخسائر المشتركة، قد يكون من الحكمة إبلاغ شركة التأمين على مسؤوليتك بمشاركة في الحدث تحوطاً لوقوع أمر غير متوقع.

مالك الحاويات/ المعدات

إذا تبين أن قيمة التغطية التأمينية للبضائع أقل من القيمة المطلوبة، هناك خطر يتمثل في عدم تقديم شركة التأمين على البضائع كامل قيمة الضمان المطلوب، وفي تلك الحالة سيكون مالك البضائع ملزماً بتقديم ضمان للفرق في القيمة.

في حال عدم وجود تأمين على البضائع

لا تتجاهل الطلب المقدم من مُقدّر الخسائر حيث أن بضائعك لن يفرج عنها دون تقديم الضمان المناسب. قد يترتب على عدم قيامك باتخاذ أي إجراء احتفاظ خط الشحن بحق حبس على بضائعك وأخيراً ممارسة حق بيع تلك البضائع لتغطية التكاليف غير المسددة.

- تواصل مع وكيل الشحن الخاص بك والذي قد يتمكن من مساعدتك في فهم التزاماتك.

- في حال كانت البضائع غير مؤمنة، يجب توقيع إثبات القيمة والضمان من قبل ضامن مناسب، مثل البنك.

- قد يستوفي الضمان المصرفي متطلبات مُقدّر الخسائر؛ وبدلاً من ذلك قد يُطلب منك تقديم مبلغ تأمين نقدي معادل لمُقدّر الخسائر لضمان الإفراج عن البضائع في الوجهة.

إحدى النتائج غير المرغوب بها والمحتملة لحالات الخسائر المشتركة تخلي المالك الحقيقي للبضائع عن البضائع المشحونة. هناك عدة ظروف تؤثر على ذلك – قد تكون البضائع قد خسرت السوق المقصودة لها، أو قد تكون هناك خسارة كبيرة في قيمة البضائع أو قد تكون تكاليف استعادة السيطرة على البضائع قد أصبحت غير مجدية. تشكل البضائع التي يتم التخلي عنها تحدياً مستمراً بالنسبة لأصحاب المصالح في سلسلة التوريد، إذ تترتب عليها تكاليف باهظة نتيجة غرامات تأخير الحاويات وتكاليف حجز الحاويات وتخزينها والتصرف بها، بل وأيضاً زيادة مخاطر السلامة والمخاطر التنظيمية. وبالإضافة إلى هذه المخاطر المحددة، تتطلب حالات البضائع التي تم التخلي عنها موارد إدارية كبيرة لحلها ولها القدرة على التأثير على العلاقات التجارية.

إذا كنت مالك أو مستأجر المعدات التي كانت على متن السفينة، ستكون ملزماً بالمساهمة في القيمة. يتم التوصل إلى الحساب المتعلق بالحاويات على أساس القيمة «التي تم التوصل إليها» المحددة مسبقاً والمتفق عليها لكل نوع من أنواع الحاويات.

- بلّغ شركة التأمين الخاصة بك بالحادثة فوراً وقم بإرسال أي طلب ضمان خسائر مشتركة تم استلامه إليها.

- يجب على شركة التأمين بعد ذلك اتخاذ الإجراءات اللازمة نيابة عنك لإنجاز الأعمال المستندية وإرسالها إلى مُقدّر الخسائر.

- فور تقديم الضمان من شركة التأمين، يمكن استلام الحاوية أو الحاويات فور تفرغها من السفينة (مع مراعاة تقديم ضمان من أي ملاك حقيقيين للبضائع قبل ذلك).

المالك الحقيقي للبضائع

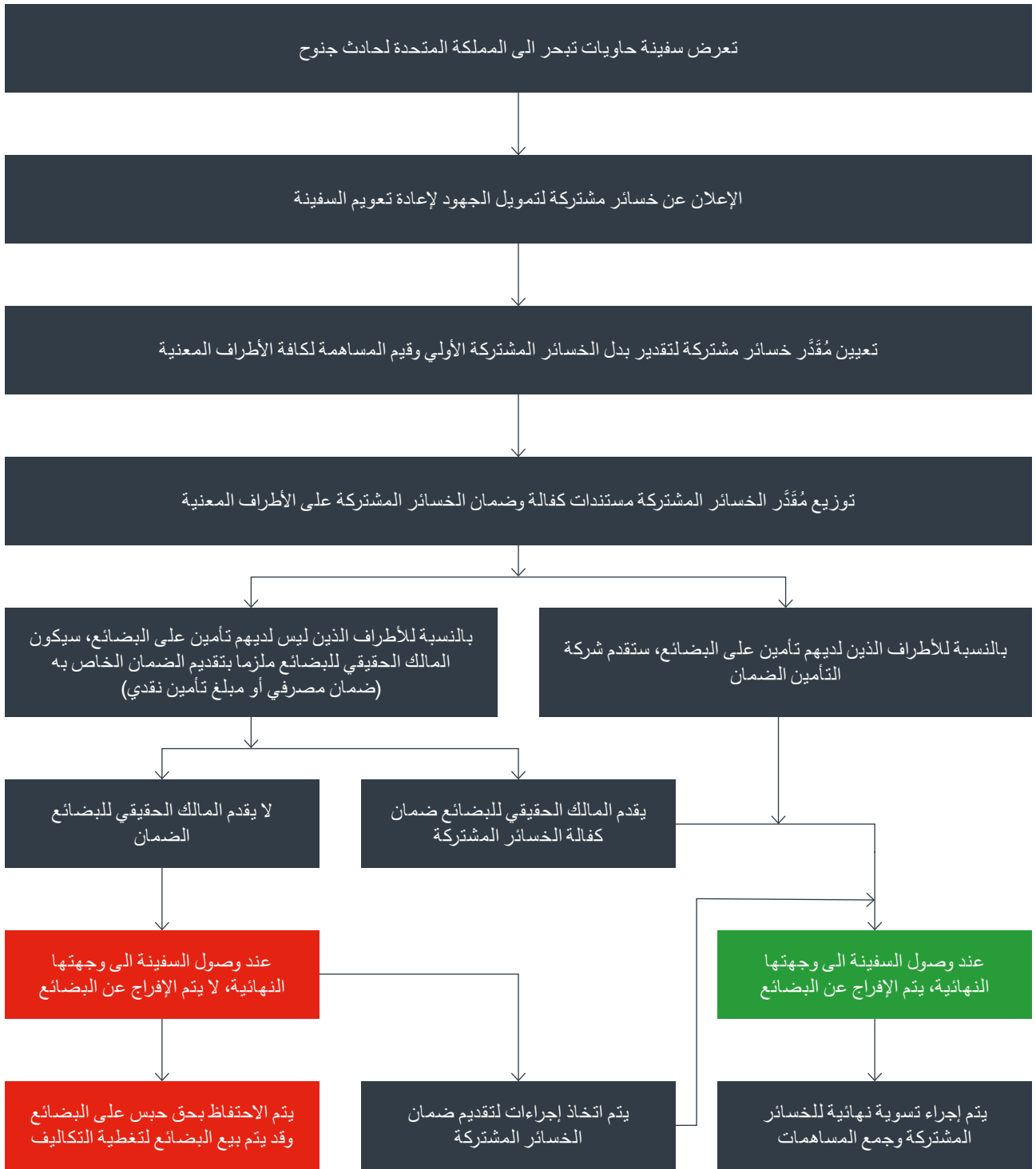
في حال وجود تأمين على البضائع.

تغطي وثائق التأمين على البضائع البحرية القياسية تكاليف مساهمات الخسائر المشتركة وتتولى شركات التأمين تفاصيل أعمال تقديم الضمان والتعامل مع مُقدّر الخسائر. يتم حساب مساهمة الخسائر المشتركة المطلوبة مقابل قيمة البضائع المشحونة على أساس التكلفة والتأمين والشحن (CIF).

- بلّغ الشركة المؤمنة على بضائعك فوراً وأرسل أي طلب ضمان خسائر مشتركة استلمته إلى الشركة المؤمنة.

- يجب على شركة التأمين بعد ذلك اتخاذ الإجراءات اللازمة نيابة عنك لإنجاز المستندات اللازمة وإرسالها إلى مُقدّر الخسائر.

- فور تقديم الضمان من شركة التأمين على البضائع، يمكن استلام البضائع فور تفرغها من السفينة (شريطة إيداع أية مساهمات حاويات/ معدات منطبقة قبل ذلك).



5

ملخص وقائمة مرجعية

في هذا القسم:

- ملخص - قائمة مرجعية عملية

في القرن الحادي والعشرين مع قدرة سفن الشحن على نقل ما يزيد عن 23,000 وحدة تعادل عشرين قدما (TEU) ومع استمرار تلك السفن بالنمو، من المرجح أن تكون تسوية الخسائر المشتركة عملية حسابية معقدة للغاية وبالتالي فإن العبء الإداري الملقى على عاتق الأطراف المعنية هو عبء كبير. من الضروري أن يفهم كافة وكلاء الشحن الخسائر المشتركة لإدارة المسائل بفعالية وتحديد توقعات واقعية لعملائهم وأصحاب المصالح من الملاك الحقيقيين للبضائع بعد وقوع مثل ذلك الحدث. وبالمثل، يجب على الملاك الحقيقيين للبضائع فهم التزاماتهم، وتحديدًا في حال اختيارهم عدم الحصول على تأمين على البضائع.

باختصار، الخسائر البحرية المشتركة هي الآلية التي يتم بواسطتها استرداد المصاريف الاستثنائية الإضافية التي يتم تكبدها أثناء الرحلة البحرية بسبب حدث محدد من كافة الأطراف المشاركة في المغامرة البحرية على أساس تناسبي مقابل القيمة «التي تم التوصل إليها» للبضائع والممتلكات الأخرى على متن السفينة.

على الرغم من أن الخسائر المشتركة من الناحية العملية كانت ولا تزال إحدى الآليات الفعالة لحل تلك المسائل، إلا أن هناك من يزعم بأنه على مدى العشرين عاما الأخيرة، وخاصة مع سرعة زيادة حجم سفن الحاويات، لم تعد الخسائر المشتركة ملائمة للغرض أو أنه يجب تطوير حل بديل. ومع ذلك، تثبت التجارب أن نظام الخسائر المشتركة هو نظام ناجح بالفعل ولا يزال إحدى الوسائل الفعالة للتعامل مع الخسائر الكبيرة والمعقدة.



قائمة التحقق

■ يجب تطوير فهم لإجراء الخسائر المشتركة

■ في حال الإعلان عن خسائر مشتركة، يجب تبليغ شركة التأمين على المسؤولية/ شركة التأمين على البضائع الخاصة بك

■ في حال الإعلان عن خسائر مشتركة، يجب تبليغ عملائك إذا كانوا من أصحاب المصالح على السفينة

■ يجب الحصول على ما يثبت تقديم الضمانات والكفالات المطلوبة

■ بالنسبة للشحنات بجمولة أقل من حمولة الحاويات، يجب الحرص على تقديم الضمانات اللازمة من كافة أصحاب المصالح من الملاك الحقيقيين للبضائع

■ في حال عدم الحصول على تأمين على البضائع – يجب إبلاغ الملاك الحقيقيين للبضائع بالتزاماتهم والإجراءات المطلوبة اتخاذها

■ يجب الاحتفاظ بسجلات بكافة المراسلات الصادرة عن ملاك السفينة/ مُقَدَّري الخسائر ومحاميهم، وكذلك المراسلات الصادرة عن العملاء.

لمزيد من المعلومات

يرجى الاتصال بنا على riskmanagement@ttclub.com أو
زيارتنا على الموقع الإلكتروني ttclub.com

الاتحاد الدولي لرابطات وكلاء الشحن (FIATA)

الاتحاد الدولي لرابطات وكلاء الشحن (FIATA) هو منظمة غير حكومية قائمة على العضوية تمثل وكلاء الشحن في حوالي 150 دولة، وتمثل بشكل عام قطاعا يضم 40,000 شركة شحن وخدمات لوجستية في جميع أنحاء العالم. تشمل أهداف الاتحاد الدولي لرابطات وكلاء الشحن توحيد وتحسين جودة الخدمات التي يقدمها وكلاء الشحن، مثل تعزيز مستندات الشحن الموحدة والرقمنة، والمساعدة في التدريب المهني في قطاع الشحن في جميع أنحاء العالم. الاتحاد الدولي لرابطات وكلاء الشحن، الكائن مقره في جنيف، هو "الصوت العالمي للخدمات اللوجستية للشحن" وقد شارك في تطوير مدونة وحدات نقل البضائع.

fiata.org

منتدى الشاحنين العالمي

منتدى الشاحنين العالمي (GSF) هو منظمة الأعمال العالمية التي تمثل آراء المصدّرين والمستوردين بصفتهم ملاك البضائع في سلاسل التوريد العالمية. يتألف أعضاؤنا من منظمات الشاحنين الوطنية في أكثر من 20 دولة عبر خمس قارات والتي تسعى لتحقيق تجارة عالمية آمنة وفعالة من الناحية التنافسية ومستدامة بيئيًا. يعمل منتدى الشاحنين العالمي على الحرص على سماع صوت العميل في تطوير سياسة وتنظيم النقل الدولي، وقد شارك بفعالية في إعداد مدونة وحدات نقل البضائع.

globalshippersforum.com

تي تي كلوب

تي تي كلوب هو النادي المستقل المرموق والرائد في السوق لتقديم خدمات التأمين التبادلي وإدارة المخاطر المرتبطة لصناعة النقل الدولي والخدمات اللوجستية. الهدف الرئيسي لنادي تي تي كلوب هو المساعدة في جعل الصناعة أكثر أمانًا وأمنًا. تأسس النادي في عام 1968 وهو يضم أكثر من 1100 عضوا من ملاك ومشغلي الحاويات، والموانئ والمحطات، وشركات الخدمات اللوجستية، العاملين في مجال النقل البحري والبري والنقل بالسكك الحديدية والنقل الجوي. تي تي كلوب هو نادٍ معروف بخدماته العالية الجودة ومعرفته العميقة في الصناعة وولائه الدائم للأعضاء. يحتفظ تي تي كلوب بأكثر من 93% من أعضائه مع اختيار ثلث أعضائه التأمين لدى النادي منذ 20 عامًا أو أكثر.

ttclub.com

توماس ميلر

تي تي كلوب مدار من قبل توماس ميلر، وهي شركة عالمية مستقلة لتقديم خدمات التأمين الرائدة في السوق. إن معظم الأعمال التي نملكها أو نتولى إدارتها حاليا هي أعمال رائدة معترف بها في سوقها المختار. تشمل محافظتنا منظمات تبادلية وعدداً متزايداً من الشركات المتخصصة في مجال خدمات التأمين.

thomasmiller.com

ttclub.com