

الأكاديمية العربية للعلوم والتكنولوجيا والنقل البحري
كلية النقل البحري والتكنولوجيا

الطبيعة السياسية للخليج العربي وتأثيرها على تأمين أخطار الحروب في النقل البحري

إعداد

على حسن يوسف اليعقوب

رسالة مقدمة للأكاديمية العربية للعلوم والتكنولوجيا والنقل البحري كإستيفاء
جزئى للحصول على درجة الماجستير

فى تكنولوجيا النقل البحري
تأمين بحري

إشراف

الأستاذ / طارق جمعة محمد سيف

خبير بقسم إدارة واقتصاديات النقل البحري

مركز البحوث والإستشارات لقطاع النقل البحري

بسم الله الرحمن الرحيم

﴿ قالوا سبحانك لا علم لنا إلا ما علمتنا إنك أنت العليم الحكيم ﴾

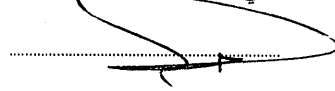
صدق الله العظيم

سورة البقرة آية (٣٢)

إقرار الطالب

أقر بأن المادة العلمية الواردة في هذه الرسالة قد تم تحديد مصدرها العلمي وأن محتوى الرسالة غير مقدم للحصول علي أى درجة علمية أخرى ، وأن مضمون هذه الرسالة يعكس آراء الباحث الخاصة وهى ليست بالضرورة الآراء التى تتبناها الجهة المانحة.
الباحث :

الاسم : علي حسن اليعقوب

التوقيع : 

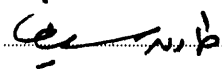
قرار لجنة التحكيم والمناقشة

تم مناقشة هذه الرسالة وإجازتها بتاريخ : 5 / 12 / 2004

أعضاء اللجنة

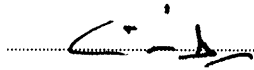
الأساتذة المشرفون على الرسالة :

الاسم : أ/ طارق جمعة سيف

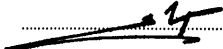
التوقيع : 

الأساتذة المحكمين الداخليين :

الاسم: أ.د/ رفعت محمد رشاد

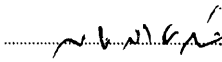
التوقيع : 

الاسم: لواء/ حامد أحمد حمدي

التوقيع : 

الأساتذة المحكمين الخارجيين :

الاسم: أ.د/ محمد شكري الدفاق

التوقيع : 

أودعت هذه الرسالة بالمكتبة بتاريخ : ١٧ / ٢ / ٢٠٠٥

إهداء

إلى والدتي زوجتي أبنائي
أهلي أصدقائي أساتذتي مسئوليني
إلى كل من ساعدني في كتابة هذا البحث
لكم كل الشكر والمحبة والتقدير.....

المستخلص

تتناول هذه الدراسة موضوع " الطبيعة السياسية للخليج العربى وتأثيرها على تأمين أخطار الحروب فى النقل البحرى " نظراً للأهمية الإستراتيجية بمنطقة الخليج العربى؛ مما جعلها تمثل نقاط التوتر السياسى ومسرح صراع اقتصادى عالمى بسبب امتلاكها ثروة نفطية هائلة فى مجال الإنتاج وفى مجال المخزون الاحتياطى العالمى، ونظراً للأهمية البالغة لهذه المشكلة التى عانت منها دول الخليج العربى منذ بداية حرب الخليج الأولى (العراقية - الإيرانية) والتى ترتب عليها العديد من المشكلات المرتبطة بتكاليف نقل التجارة الخارجية عموماً، وتجارة النفط بوجه خاص؛ وذلك بسبب ارتفاع أسعار تأمين أخطار الحرب.

وقد ناقش الفصل الأول من الدراسة المشكلات النابعة من الطبيعة السياسية لمنطقة الخليج العربى وانعكاساتها الأمنية، وقد خلصت الدراسة فى هذا الصدد إلى أن مشكلة التوتر السياسى والصراع العسكرى بمنطقة الخليج مشكلة أصيلة تنبع من نمط التوزيع الجغرافى للموارد بهذه المنطقة، ومصالح الدول العظمى فى الموارد الاقتصادية بها، وبالتالي فإنه ليس من المتوقع أن تنتهى مشكلة تأمين أخطار الحروب وما يترتب عليها من انعكاسات فى الأجل القصير.

أما الفصل الثانى من الدراسة؛ فقد تعرض للمفاهيم الأساسية المستخدمة فى مجال تأمين أخطار الحروب، حيث أوضح هذا الفصل أن للتقدم التكنولوجى آثاراً مباشرة على تنامى الخطر الحربى سواء من حيث شدته Severity أو تكراره، على عكس الأخطار الأخرى (غير الحربية) التى يؤدى التقدم التكنولوجى إلى خفض معدل شدتها وتكرارها، وبالتالي فقد خلص الفصل إلى تزايد أهمية الحاجة إلى تغطيات تأمين الحروب.

أما الفصل الثالث؛ فقد عرض هذا الفصل بشكل مفصل المعالجات التأمينية لأخطار الحروب من خلال عرض أهم التغطيات والشروط المستخدمة فى هذا الصدد مع التركيز التام على أساليب التسعير المتنوعة وتوضيح أبعاد مشكلة ارتفاع أسعار تأمين الحروب .

بينما تناول الفصل الرابع الجهود العربية الهادفة إلى التعامل مع مشكلات أخطار الحروب التي تمثلت - بشكل أساسي - في جهود الصندوق العربي لتأمين أخطار الحرب ودوره في حل المشكلة، مع إبراز أوجه نشاط هذا الصندوق، وكذلك دور شركة الملاحة العربية المتحدة في المساهمة بنقل نسبة من التجارة العربية الخارجية للتقليل من آثار المشكلة.

المحتويات

الصفحة

أ	المستخلص.....
ج	المحتويات.....
ز	قائمة الجداول.....
ح	قائمة الأشكال.....
ط	قائمة الخرائط.....
٢	التمهيد
٢	• مقدمة.....
٢	• مشكلة البحث.....
٣	• أهداف البحث.....
٣	• منهج البحث.....
٤	• الدراسات السابقة.....
٤	• التعاريف والمفاهيم.....
٦	الفصل الأول : الخلفية السياسية لمشكلة أخطار الحروب بمنطقة الخليج العربى
٧	١-١ مقدمة.....
٨	١-١-١ منطقة الخليج العربى فى اطار منظومة العلاقات السياسية الدولية.....
١٠	٢-١ أمن الخليج فى ظل التصورات الدولية.....
١٠	١-٢-١ التصور الأمريكى.....
١١	٢-٢-١ التصور الروسى.....
١٢	٣-٢-١ التصور الأوروبى.....
١٣	٤-٢-١ تصورات دول الخليج العربى.....
١٤	٣-١ تاريخ الصراع العسكرى بمنطقة الخليج العربى.....
١٤	١-٣-١ حرب الخليج الأولى.....
١٥	٢-٣-١ حرب الناقلات.....
١٦	٣-٣-١ حرب الخليج الثانية.....

١٩	 ٤-٣-١ مشكلات تجارة النفط.....
٢٠	 ٥-٣-١ إستراتيجية جزر الإمارات الثلاث بالخليج العربى.....
٢٥	 الفصل الثانى : مدخل لتأمين أخطار الحروب
٢٦	 ١-٢ مقدمة.....
٢٧	 ٢-٢ آثار التقدم التكنولوجى على مفهوم أخطار الحرب.....
٢٧	 ١-٢-٢ آثار أخطار الحروب على الخطر البحرى.....
٢٧	 ٢-٢-٢ آثار التقدم التكنولوجى على مسرح الحرب البحرية.....
٢٧	 ٣-٢-٢ آثار التقدم التكنولوجى على التطور فى صناعة السلاح.....
٢٨	 ٣-٢ التطور فى مجال الأسلحة الصاروخية.....
٢٩	 ٤-٢ خلفية تاريخية عن تطور استخدام الألغام البحرية فى الحروب السابقة.....
٣٤	 ٥-٢ أنواع الألغام البحرية من حيث الغرض الإستراتيجى.....
٣٤	 ٦-٢ أهم التطورات العالمية فى مجال الألغام البحرية.....
٣٤	 ١-٦-٢ التطور فى جسم اللغم.....
٣٤	 ٢-٦-٢ التطور فى وحدة التحكم.....
٣٦	 ٣-٦-٢ التطور فى عناصر الإستشعار باللغم.....
٣٦	 ٤-٦-٢ التطور فى أجهزة عد السفن.....
٣٦	 ٥-٦-٢ التطور فى دوائر إعاقه الكسح والحماية الذاتية.....
٣٧	 ٧-٢ أنواع الألغام البحرية.....
٣٧	 ١-٧-٢ الألغام ذاتية الحركة (الألغام الطوربيدية).....
٣٩	 ٢-٧-٢ الألغام النووية.....
٣٩	 ٣-٧-٢ اللغم الموجه.....
٣٩	 ٤-٧-٢ الألغام المتغيرة العمق.....
٤٠	 ٥-٧-٢ الألغام الصاعدة.....
٤٠	 ٦-٧-٢ اللغم القاعى كويك سترايك.....

٤١ الفصل الثالث : تحليل شروط تأمين أخطار الحروب

٤٢ ١-٣ مقدمة

٤٢ ٢-٣ الحرب فى نظر القانون الدولى

٤٣ ٣-٣ خصائص الأخطار الحربية وقابليتها للتأمين

٤٤ ١-٣-٣ شروط القابلية للتأمين

٤٥ ٢-٣-٣ أخطار الحروب وقابليتها للتأمين

٤٨ ٣-٣-٣ دور أسواق التأمين البحرى تجاه أخطار الحروب

٤٩ ٤-٣ أسلوب التسعير فى تأمينات الحروب

٥٢ ٥-٣ شروط تأمين أخطار الحروب

٥٢ ١-٥-٣ أهم الشروط الصادرة لتأمين أخطار الحروب

٥٥ ٢-٥-٣ الأخطار الحربية

٣-٥-٣ أخطار الحروب وفقا للشروط الصادرة من مجمع مكتب التأمين

٥٥ بلندن

٥٦ ٦-٣ نطاق تغطية أخطار الإضرابات

٥٧ ٧-٣ تغطية العوارية العامة

٥٨ ٨-٣ شروط الإستثناءات

٥٩ ٩-٣ شروط الإنهاء

٥٩ ١-٩-٣ شروط الإنهاء فى حالة تأمين السفن

٦٠ ٢-٩-٣ شروط الإنهاء فى حالة تأمين البضائع

الفصل الرابع : آثار ارتفاع أسعار تأمين أخطار الحرب على اقتصاديات دول الخليج

٦٢ العربى

٦٣ ١-٤ مقدمة

٦٤ ٢-٤ تحديد نطاق وحجم المشكلة وآثارها

٧٤ ٣-٤ الجهود العربية تجاه مشكلة ارتفاع أسعار تأمين الحروب

٧٥ ١-٣-٤ مقومات نجاح الصندوق العربى

٧٦ ٢-٣-٤ خطة العمل التى أسس الصندوق عليها

٧٧	٤-٣-٣ الدور الفعلى للصندوق.....
٧٧	٤-٣-٤ حجم أعمال الصندوق.....
٨٠	٤-٣-٥ التغطيات التى يقدمها الصندوق.....
٨٢	٤-٤ إستراتيجية شركة الملاحة العربية المتحدة.....
٨٤	تتائج وتوصيات الدراسة.....
٨٨	المراجع.....
٩٣	الملاحق.....

قائمة الجداول

رقم الصفحة	العنوان	رقم الجدول
٢١	مقارنة بين القوات العراقية وقوات مجلس التعاون لدول الخليج العربي ومصر وسوريا.....	١-١
٤٧	قابلية أخطار الحروب للتأمين.....	١-٣
٦٧	السفن التي تمت مهاجمتها أثناء حروب الخليج.....	١-٤
٧٤	الأقساط المتوقعة إسنادها للصندوق وفقاً لدراسة الجدوى الفنية.....	٢-٤
٧٧	عدد الشركات الأعضاء في الصندوق.....	٣-٤
٧٨	حجم أعمال الصندوق خلال الفترة من ١٩٩٩ حتى ٢٠٠٣.....	٤-٤
٧٩	إحصائيات مؤشرات النشاط للصندوق العربي لتأمين أخطار الحرب.....	٥-٤
٨٣	مساهمات الدول في بداية تأسيس الشركة.....	٦-٤

قائمة الأشكال

رقم الشكل	العنوان	رقم الصفحة
١-٢	توضيح عملية زرع الألغام التقليدية القديمة.....	٣٥
٢-٢	آلية عمل الألغام الطوربيدية.....	٣٨
١-٣	نطاق تغطية الحروب والإضرابات بالنسبة للبضائع وتأمين السفن والحاويات.....	٥٤
١-٤	أثر مشكلة ارتفاع أسعار تأمين الحروب على الإقتصاديات العربية	٦٦

قائمة الخرائط

رقم الصفحة	العنوان	رقم الشكل
٩	الخليج العربى.....	١-١
١٧	مناطق العمليات الحربية أثناء حرب الخليج الثانية (تحرير الكويت).....	٢-١
٢٣	الموقع الإستراتيجى للجزر الإماراتية.....	٣-١
٣٣	مواقع الألغام التى تم بثها بمنطقة الخليج العربى خلال حرب الخليج الثانية (تحرير الكويت).....	١-٢

التمهيد

التمهيد

مقدمة

كانت الاقتصاديات العربية منذ بداية حرب الخليج الأولى (الحرب العراقية الإيرانية) تعاني العديد من المشكلات المترتبة على اندلاع حالة حرب في المنطقة؛ ومن أهم هذه الآثار ما ارتبط بتكاليف نقل التجارة الخارجية لدول الخليج التي تنشأ أساساً من خلال ما يلي :

■ الارتفاع الشديد في تكلفة التأمين البحري على البضائع المشحونة من مناطق الخليج العربي وإليها.

■ الارتفاع الكبير في نوالين النقل البحري التي ترجع إلى أحد الأسباب الآتية :

- الزيادة في النولون كتعويض عن ارتفاع درجة المخاطر التي يتعرض لها مشغلو السفن عند دخولهم إلى موانئ منطقة الخليج العربي.
- الزيادة في النولون كمحاولة لنقل جزء من عبء ارتفاع تكاليف تأمين بدن السفن التي يتحملها المالك بسبب حالة الحرب.

ومن هنا يلاحظ أن مثل هذه العوامل وما يضاف إليها من أن مكتتبي التأمين يطلبون ضمن شرط الاستثناءات الجارية Curreant exclusions صراحة من ملاك السفن إخطار شركة التأمين قبل دخول الموانئ المدرجة ضمن هذا الشرط قبل ٣٦ ساعة، ودفع أقساط تأمين إضافية تصل إلى ٥٢ ضعف القسط العادي، مما يفقد هذه الموانئ بعدها التنافسي.

مشكلة البحث Research Problem

يمكن صياغة مشكلة البحث من خلال التساؤلات الآتية:

- ما الأسباب الرئيسية لتحديد مشكلة أخطار الحروب في الخليج العربي ؟
- ما الآثار الاقتصادية المترتب عليها ؟
- هل هناك جهود عربية وخليجية كافية لعلاج هذه المشكلة ؟
- ما الوسائل والأساليب الواجب اتباعها للقضاء على هذه المشكلة ؟

أهداف البحث Research Objective

فى ضوء معطيات مشكلة البحث يمكن أن تتم صياغة أهداف البحث على النحو التالى:

- أ - دراسة أسباب التوتر الدائم بمنطقة الخليج العربي من الناحية السياسية والعسكرية لتحديد ما إذا كانت مشكلة ذات طبيعة عارضة أم مزمنة.
- ب - التقصي عن الآثار الاقتصادية التي تترتب على وجود مشكلة التوتر السياسي وحالة الحرب في منطقة الخليج العربي.
- ج - دراسة الجهود المبذولة في سبيل معالجة هذه المشكلة في أسواق التأمين العربية.
- د - اقتراح للسياسات الضرورية لعلاج مشكلة أخطار الحروب.

منهج البحث Research Methodology

يمثل منهج البحث مجموعة الإجراءات الذهنية التي يتبعها الباحث للتعامل مع مشكلة البحث وتحديد الحلول اللازمة لها، وقد اتبعت الدراسة نوعين من مناهج البحث :

■ **المنهج الاستقرائي :** الذي يستهدف استقراء واقع مشكلة البحث بهدف جمع البيانات اللازمة للتعرف على خصائص مشكلة البحث وتشخيص الجوانب المختلفة لها، وهذا من خلال مايلي:

- جمع البيانات اللازمة عن مشكلة البحث من خلال عدد من المصادر أهمها:

- الدراسات السابقة التي تناولت موضوع البحث.

- زيارات بعض شركات التأمين.

■ **المنهج الاستنباطي:** وتم استخدامه من قبل الدراسة لاستخلاص النتائج والتوصيات والسياسات المقترحة بصدد مشكلة البحث من خلال الاستدلال الذهني المؤسس على نتائج الدراسة التشخيصية التي تم استخدام المنهج الاستقرائي في إجرائها.

وتجدر الإشارة إلى أن الباحث قد استخدم بعض المعلومات العسكرية التي مصدرها الأساسى الخبرة العملية، وبعض العروض لشركات صناعة السلاح

العالمية دون تحديد أسماء هذه الشركات، نظراً للإستراتيجية التى يتمتع بها هذا الموضوع وعدم عمل دعاية إعلانية.

■ أساليب عرض البيانات :

نظراً لأن الباحث استطاع توفير كم كبير من البيانات؛ فإنه كان من الضرورى استخدام الأساليب الإحصائية للتعامل مع هذه البيانات؛ وهذا من خلال أساليب الجدولة . Tabulation

الدراسات السابقة

- دراسة الآثار الاقتصادية لزيادة أقساط تأمين أخطار الحروب على التجارة المنقولة بحراً⁽¹⁾

تركز هذه الدراسة على دراسة سلسلة الآثار المترتبة على زيادة أسعار تأمين الحروب بالمنطقة على كل من ملاك السفن والشاحنين والمستهلك، ومن ثم على الرفاهية الاقتصادية مع الإشارة إلى الاقتصاد المصرى.

التعاريف والمفاهيم

هناك بعض المصطلحات التى تستخدم فى تأمين الحروب سواء أكانت فى الوثائق أم الأحكام، وأهم هذه المصطلحات :

- Surprisals: شن هجوم مفاجئ من الأعداء والاستيلاء على السفن وشحناتها.

- Capture : الاستيلاء على الممتلكات كغنائم فى حالة الحرب.

- Seizure : الاستيلاء بمعرفة السلطات المدنية.

(1) Mansour, May Taha, **Economic Impact of Additional War Risks** ; Premium on Seaborne Trade , Master Degree research, Arab Academy for Science & Technology and Maritime Transport.

- **Restraint** : صدور أمر منع من سلطات حكومة دون قوة.
- **Arrest** : المصادرة بسبب المنافع العامة مع التعويض.
- **Counter mart** : إلحاق الأضرار بسفن الأعداء أخذًا بالثأر أو (Letters of mart) الأضرار بسبب دفع الثأر.
- **Enemy's** : الخسارة أو التلف من رجال حرب من الأعداء.
- **Men of War** : الخسارة أو التلف من رجال حرب من غير الأعداء.
- **الحرب War** : هى اندلاع عمليات حربية (عسكرية) بين دولتين سواء أعلنت حالة الحرب بالمعنى القانونى أم لم تعلن .
- **الحرب الأهلية Civil War** : هو توتر مسلح بين جماعتين مسلحتين داخل نفس الدولة .
- **الثورة Revolution** : هو محاولة مقترنة بالعنف لقلب نظام الحكم وإقامة نظام حكم بديل .
- **العصيان Rebellion** : هو عمليات مقاومة مسلحة تنسم بأنها تتم من خلال قوات جيش النظامى ضد الدولة .
- **التمرد Insurrection** : هو عمليات مقاومة مسلحة ضد نظام الحكم مثل: العصيان، ولكنها تنسم بعدم التنظيم الدقيق وقلة عدد المشاركين؛ أى فعل بواسطة أو ضد قوى معادية .

الفصل الأول

الخلفية السياسية لمشكلة أخطار الحروب بمنطقة الخليج العربى

١- الخلفية السياسية لمشكلة أخطار الحروب بمنطقة الخليج العربي

١-١ مقدمة

تحتل منطقة الخليج العربي والجزيرة العربية بأهمية إستراتيجية متزايدة، لوقوعها عند ملتقى الطرق البرية والبحرية العالمية، وكونها مركزاً حيوياً في خطوط المواصلات التجارية بين قارتي آسيا وأفريقيا، الأمر الذي جعل المنطقة مسرحاً للقوى الاستعمارية الأوروبية المتنافسة خلال فترة دامت أكثر من مائة وخمسين عاماً؛ وبالتالي كانت منطقة الخليج و لا تزال إحدى نقاط التوتر السياسي ومسرح لصراع اقتصادي عالمي، بسبب امتلاكها ثروة نفطية هائلة في مجال الإنتاج، وفي مجال المخزون الاحتياطي الذي يبلغ أكثر من ٦٠% من المخزون الاحتياطي النفطي العالمي وفقاً للتقديرات الحالية^(١).

وفي أعقاب الحرب العالمية الثانية وانحسار دور القوى التقليدية؛ شهدت المنطقة حالة من الأهمية السياسية والعسكرية خلال فترة التنافس الأمريكي السوفيتي. وفي ضوء التحولات العالمية والإقليمية التي شهدتها الساحة الدولية وما نتج عنها من انفراط الولايات المتحدة الأمريكية بالنظام الدولي وبروز مفهوم " الهيمنة على اقتصاد العالم " عقب سقوط النظام الدولي ثنائي القوى القطبية؛ لم تكن منطقة الخليج بمعزل عن تلك التطورات، بل كانت محورها، فمنذ أواخر السبعينيات وبداية التسعينيات من هذا القرن شهدت منطقة الخليج العربي أحداث ذات انعكاسات اقتصادية وسياسية وعسكرية جوهريّة، وكانت لها أبرز الأثر في التحولات التي شهدتها الساحة الدولية، إذ كان أبرز تلك التطورات نجاح الثورة الإيرانية عام ١٩٧٩، وفي شهر سبتمبر ١٩٨٠ اهتز المجتمع الدولي لأحداث النزاع المسلح بين العراق وإيران ثم أزمة الكويت وحرب التحالف الدولي على العراق في منطقة الخليج العربي.

وفي ظل أحداث منطقة الخليج العربي الملتهبة، تدخل المنازعات الدولية التي أحدثت صدى واسع النطاق في المجتمع الدولي في إطار ذلك، ولقد كان لاتساع هذا النزاع أثره في ازدياد صراعات القوى العظمى في منطقة الخليج العربي، وذلك بسبب اعتماد دول العالم

(١) إسماعيل، محمد محروس (١٩٨٨) اقتصاديات البترول والطاقة، الإسكندرية، دار الجامعات المصرية.

على نفط الخليج العربي، وسقوط نظام حكم الشاه في إيران وتأثيره المستمر في إيران، وفي دول الخليج العربي، وأيضاً ازدياد القوة العسكرية السوفيتية في ذلك الوقت. وقد اقتنع الرأي العام الأمريكي عقب الثورة الإيرانية بضرورة دعم القوه العسكرية للولايات المتحدة الأمريكية لمواجهة صراعها مع الإتحاد السوفيتي، وذلك بعد أن فقدت ثقة حلفائها كدولة كبرى. ولقد إزداد هذا الاقتناع عقب التدخل السوفيتي في أفغانستان واقترابه من منطقة الخليج العربي.

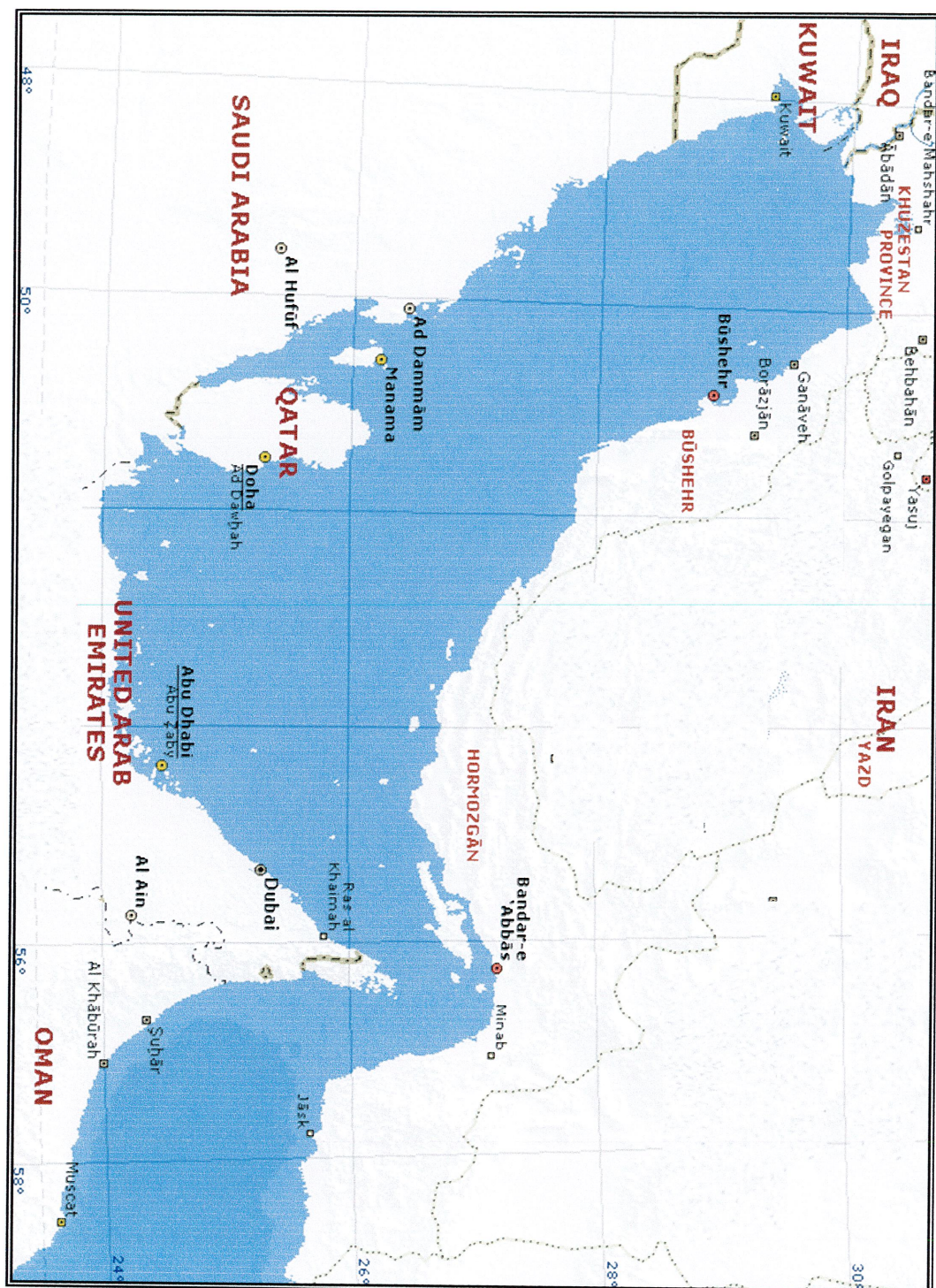
١-١-١ منطقة الخليج العربي في إطار منظومة العلاقات السياسية الدولية

منذ بداية السبعينيات وأمن الخليج العنوان أكثر بريقاً في المنطقة وأشد غموضاً في الوقت نفسه، فقد حظي باهتمام دول المنطقة والعالم على حد سواء. وكان من الأهمية بمكان حيث بذل الجميع جهوداً مضنيةً من أجل الوصول إلى صياغة عملية تأخذ طريقها إلى التطبيق، وتحقق بالتالي أمن الخليج، لكن إمكان تحقيق هذا كان بعيد المنال، فلم يتم الاتفاق على صيغة مشتركة بين الأطراف التي اقتصت بضرورة الأمن الخليجي، وهذا يعبر عن نتيجة منطقية. فتعدد المصالح وتعارضها لا يسمحان مطلقاً بظهور مثل تلك الصيغة.

وقبل ذلك لم يقدم مفهوم محدد لأمن الخليج، أي أن هذا الأمن في مقدماته ونهاياته في عمومياته وجزئياته لا يعرف الخط المشترك، ولا يعكس مثل هذه الخاصية حتى على المستوى النظري. فحول مفهوم أمن الخليج انقسم ذو الاهتمام والعلاقة إلى عدة اتجاهات لكل واحدة منها تصوراتها الخاصة وبرنامجه الخاص الذي حاول فرضه على الواقع وحمل الطوائف الأخرى على التسليم به والإيمان بصحته.

أما الساحة الخليجية، فلا تهمها آراء كل الأطراف وتصوراتهم؛ إنما تولى الأهمية فقط للذين لهم علاقة تأثير؛ وبذلك تنحصر تصورات الأمن الخليجي في عدد محدد من وجهات النظر التي فيما يلي سوف نعرضها بشئ من التفصيل، والتي تمثل قناعات الأطراف المختلفة المؤثرة^(١).

(١) حمدان، حسن (١٩٩٩) الأمن والاستقرار في منطقة الخليج، دراسة استشرافية، قضايا خليجية، المركز العربي للدراسات الإستراتيجية، رأس الخيمة.



خريطة رقم (١-١) : الخليج العربى

Source: Microsoft. Encarta World Atlas, 2003.

٢-١ أمن الخليج في ظل التصورات الدولية

١-٢-١ التصور الأمريكي

طرح فكرة أمن الخليج العربي في أعقاب الاستخدام السياسي للنفط في حرب ١٩٧٣ الذي قرره دول الخليج، وقد كان له انعكاساته الحادة على السياسات الاقتصادية الأمريكية فيما عرف باسم "إستراتيجية الخنق"^(١)؛ ومن هنا جاءت فكرة تأمين آبار النفط في الخليج العربي وتتركز فيما يلي :

تحدد الأهداف الأمريكية في المنطقة بثلاث نقاط :

- احتواء القوة العسكرية السوفيتية ضمن حدودها الحالية (وهو لم يعد قائماً الآن).
- تأمين استمرارية وصول نفط الخليج العربي إلى دول العالم.
- تأمين إستمرارية حرية السفن وسلامتها في الملاحة البحرية والطائرات الأمريكية في التحرك من المنطقة وإليها.

هذا هو مدلول الرؤية الأمريكية حول أمن الخليج من بين النماذج الكثيرة التي تكشف حقيقة التصور الأمريكي للقضية حيث إنه ينحصر في ثلاثة محاور رئيسية سياسية، اقتصادية وعسكرية؛ ويمكن علاجها على النحو التالي^(٢):

- **البعد السياسي:** حيث يمثل محور العسكرية مقياس النجاح الأمريكي أو فشله من الناحية السياسية؛ ومن هذا المحور يعد مقياس صمود الأمن الأمريكي في الخليج العربي أو تلاشيه، وهو أيضاً يحدد من جانب آخر الأساليب التي يجب - أو يمكن - أن تعتمد عليها الإدارة الأمريكية في إستراتيجياتها العسكرية.
- **البعد الاقتصادي:** يتمثل في الحفاظ على مصالحها في المنطقة بالدرجة الأولى في المصالح النفطية؛ ومن ثم فإن تدفق النفط يشكل حجر الزاوية بالنسبة للمصالح الأمريكية.

(1) <http://www.islamicdawaparty.org/drasat1/16-5/1.htm>

(2) <http://mostakbaliat.com/link19.html>

- البعد العسكري: من خلال جعل الخليج منطقة نفوذ أمريكية مطلقة لا تزامنها أي قوة أخرى، خاصة القوة السوفيتية والدول الأوروبية، وهذا المحور هو الأكثر أهمية حيث إنه يمثل المقياس الذي يحدد نجاح الخطة الأمريكية أو فشلها؛ ويتضمن تحقيق البعدين الآخرين كما أنه يفسر من جانب آخر الاهتمام المتزايد من قبل أمريكا بحلفائها المحليين.

١-٢-٢ التصور الروسي

- كان مفهوم الأمن الخليجي لدى موسكو خلال هذه الفترة لا يختلف عن المفهوم الذي تتبناه واشنطن، ماعدا تبديل المصطلحات بألفاظ أخرى.
- عدم إقامة القواعد العسكرية الأجنبية في منطقة الخليج أو بالقرب منها.
- عدم تركيز القوات النووية في المنطقة.
- الامتناع عن التهديد باستعمال القوة العسكرية ضد دول المنطقة، وعدم التدخل في شؤونها الداخلية.
- احترام مبدأ عدم الانحياز لدول منطقة الخليج العربي، والامتناع عن إدخالها في الأحلاف العسكرية التي تشترك فيها دول نووية.
- احترام سيادة دول منطقة الخليج العربي على مواردها الطبيعية (النفط أساساً) وعدم التعرض أو وضع عقبات أمام المبادرات التجارية العادية، واستعمال الممرات المائية بين المنطقة والعالم الخارجي.

ويلاحظ من استقراء البنود السابقة مايلي:

- أن البند الأول: موجه صراحةً إلى الولايات المتحدة الأمريكية، ويهدف إلى حرجهم ليس أكثر، فالإتحاد السوفيتي (سابقاً) لا يمتلك قواعد عسكرية في الخليج العربي.
- أن البند الثاني: وضع بدافع الخوف الروسي من إقدام الولايات المتحدة الأمريكية على نصب صواريخ نووية بعيدة المدى في منطقة الخليج العربي أو إدخالها الغواصات

النووية، وهو احتمال يضعه الإتحاد السوفيتي في مقدمة الاحتمالات المستقبلية، ويرون أن مرجحاته تزداد كلما تعرض الخليج العربي لتهديدات داخلية أو خارجية^(١).

- أما البندان الثالث والرابع: فهما عبارة عن اتهام الولايات المتحدة الأمريكية وإدانة مواقفها تجاه منطقة الخليج العربي، والبند الأخير عام، ويمثل مقدمة للمصالح السوفيتية في الممرات المائية التي تربط دول العالم الغربي بالشرق الأقصى.

١-٢-٣ التصور الأوروبي

تعد أوروبا الغربية أكثر الفرقاء الخارجيين إضاحاً لأمن الخليج نظراً لأنها تختلف مع واشنطن في سياساتها، ومع موسكو في توجهاتها لكنها تتفق مع الاثنين في أهدافها. أن الهدف المنشود لدى أوروبا يتمثل في الحفاظ على مصالحها الاقتصادية؛ وهذا لا يتم إلا إذا بقي الخليج مفتوحاً في وجه الملاحة الدولية. ولو ضمنت هذه الحالة فإنها سوف تجعل الخليج العربي منطقة الأمن والسلام.

ولكن طالما أن منطقة الخليج العربي ساحة نزاع دولي؛ فإن انعكاساتها ستؤثر حتماً على المواقف الأوروبية، وستفرض عليها الدخول في أجوائه القلقة فالدول الأوروبية لا تنتظر إلى الخليج العربي على أنه منطقة حائرة تتنازعها الولايات المتحدة الأمريكية والإتحاد السوفيتي (سابقاً) وحدهم؛ فيخططون وينفذون، إنما تعد نفسها صاحبة رأى في هذا الصدد وطرف ثالث وهذا صحيح، إذ ليس من المعقول أن تقف صامتة فيما لو امتدت اليد السوفيتية نحو مياه الخليج العربي، وليس من المعقول أيضاً أن تتخذ الموقف ذاته فيما لو تهدد الوجود الأمريكي بخطر الزوال.

وبالتالي فإن الصراع التقليدي بين كل من دول أوروبا والولايات المتحدة الأمريكية والإتحاد السوفيتي (سابقاً) كان صراع مصالح اقتصادية يتمحور حول الخليج العربي ونفطه وثرواته.

وقد كانت الولايات المتحدة الأمريكية الطرف الذي تعهد بمسؤولية توفير مستلزمات الأمن دون الاعتماد على القدرة السوفيتية أو الأوروبية.

(1) http://alharamain.co.uk/text/kotob/30/txt/3.htm#_ftnref4

لم يأخذ الأمن الخليجي اهتماماً جدياً في تفكير زعماء الخليج العربي إلا في نهاية السبعينيات، وقبل ذلك لم يكن سوى مصطلح سياسي محدود التداول، وغير ذي دلالة حقيقية. فطيلة سنوات الاستعمار الإنجليزي؛ كانت الحكومات الخليجية تعتقد أن أمن المنطقة مهمة بريطانية صرفة لا داعي للتدخل فيها أو مناقشتها، وكانت إثارة الموضوع تبدو محاولة نظرية لا أكثر.

وبعد ظهور الوجود الأمريكي لم تتغير النظرة السابقة؛ فلقد رأت الحكومات أن الفراغ الذي ملأته الولايات المتحدة الأمريكية من الطبيعي أن يرافقه تحمل لمسؤولية الأمن. فالأمن مهمة من يسيطر على الموارد الاقتصادية للمنطقة. وقد اطمأنت حكومات الخليج العربي إلى قدرة الحماية الأمريكية من خلال رصدتها لسياسة الإدارة الأمريكية التي اعتمدت على ما يعرف بسياسة الدعامتين.

لكن سقوط الشاه في إيران وقيام الجمهورية الإسلامية؛ أفرز مباشرة عن سقوط دعامه أمريكا في الخليج؛ وبالتالي تصدعت السياسة الأمريكية هناك.

حينذاك بدأ أمن الخليج العربي يأخذ الاهتمام المطلوب في برنامج الحكومات الخليجية بتأثير المتغيرات السريعة التي شهدتها المنطقة، لاسيما وأن تحول إيران إلى واقعها الجديد الخارج عن الدائرة الأمريكية والفلسفة السياسية لدول الخليج العربي والتصور الأمريكي لأمن الخليج العربي؛ أحدث تغيرات إستراتيجية خطيرة. وبالرغم من أن الواقع الجديد شكل دافعاً قوياً لتفكير جدي من قبل حكومات دول الخليج العربي؛ فإنه في الوقت نفسه يعد عامل ضعف في بنية المشروع الأمني المزمع إنجازه الذي كان رد فعل مباشراً للتغيير في نظام سياسي مجاور؛ وخطوة موجهة بالدرجة الأولى ضد ما يمكن أن يصدر منه مواقف سياسية، وقد عززت موجة الحماس للثورية الإيرانية التي اجتاحت شعوب المنطقة القلق عند حكومات الخليج العربي، فولدت بسرعة أزمة غير محددة الأطراف بشكل دقيق، لكن ملامحها العامة كانت في شكل أزمة إيرانية - عربية.

وبغض النظر عن تحديد المخطئ المتسبب في صناعة الأزمة بين إيران وبعض الدول الخليجية؛ خاصة العراق - حيث إن هذا يدخل في إطار الدراسات المهمة بالعلاقات السياسية الدولية - فإن ما حدث كان إضعافاً للتوجه الأمني لأن المطلوب أن تساهم كافة دول

منطقة الخليج العربي في خلق وسط هادئ لا يساعد على تفاعل أي أزمة، لكن التطورات السريعة لم تعطِ فرصةً للأطراف. فقد استطاعت الولايات المتحدة الأمريكية أن تضخم أزماتها مع إيران بحيث جعلها مشكلةً كبيرةً في منطقة الخليج العربي والعالم. وكان من الطبيعي أن ينجم عن هذا التضخيم الدولي جو متوتر يشمل المنطقة بأسرها، كما أن التدهور السريع في العلاقات الإيرانية-العراقية استقطب الأنظار إلى خطر جديد يهدد المنطقة، وحدث التطور الخطير بالفعل في سبتمبر ١٩٨٠ حيث اندلعت حرب الخليج الأولى (العراقية - الإيرانية).

٣-١ تاريخ الصراع العسكري بمنطقة الخليج العربي

١-٣-١ حرب الخليج الأولى

مثّلت الحرب أكبر حدث في تاريخ الخليج العربي السياسي؛ فقد كسرت حاجز الخوف الذي جاهدت كل الأطراف المحلية والدولية على إبقائه في الساحة الخليجية، وهو الحاجز الذي كان يعزل المنطقة عن الحرب .

نظرت الدول العربية في الخليج إلى الأمن على أنه لابد من تحقيقه سريعاً، وقد دفعتها التطورات إلى تبني قناعة عاجلة بضرورة الاعتماد على قوة غربية أوروبية أو أمريكية أو مشتركة في أوقات التصعيد والخطر؛ وهي الأوقات التي عاشتها المنطقة مرات عديدة .

ومع ملاحظة أن هذا المشروع يفتقد إلى مقومات عديدة في أسسه وأرضيته، فالتدخل الأمريكي كان يقابل باستنفار إيراني لأن الولايات المتحدة الأمريكية ليست طرفاً حيادياً؛ إنما هي الطرف الأول في معادلة صراعات سابقة على الحرب وبقيت إيران تعدّها العدو الأكبر، وقد أوضحت تجربة الدخول العسكري الأمريكي إلى منطقة الخليج العربي - عام ١٩٨٨ بدعوة من دولة الكويت - مدى القلق الذي سيطر على المنطقة، والدرجة التي أوشكت فيها الحرب أن تصبح مدولةً، إلى جانب الاعتماد الخليجي على أمريكا حاولت حكومات الخليج أن تخطو خطواتٍ عمليةً على الصعيد العسكري؛ فرصدت أموالاً ضخمة من أجل إقامة نظم عسكرية دفاعية؛ لكن هذه المشاريع لم تكن أكثر من كيانات شكلية لا تملك قوة الردع الفعلية في مواجهة جيوش العراق وإيران؛ وذلك للأسباب الآتية^(١):

(١) بدوي، طه، محمد و مرسى، ليلى (١٩٩٥) العلاقات السياسية الدولية للوقوف على مفهوم النظام ثنائي القوة القطبية، دار الفكر المصرية.

أ- نقص الموارد البشرية؛ ففي الوقت الذي تملك كل دولة خليجية الأجهزة المتطورة وآلات الحرب الحديثة فإنها لا تملك من يديرها ويتولى مهام استخدامها الحقيقي لأن القسم الأكبر منها يحتاج إلى كوادر مؤهلة في التشغيل والصيانة.

ب- تفتقر الدول الخليجية للتجربة الميدانية في مجال التكنولوجيا العسكرية، وبافتراض وجود التناسب العددي في قواتها؛ فإنه لم يسبق لها اختبار المعدات العسكرية أو تأهيل كوادرها لتولى هذه المهمة.

ج- افتقارها إلى التصور الواضح للمذهب العسكري حيث لم يسبق لها أن خاضت حرباً نظامية حتى يتسنى اختبار معداتها العسكرية؛ ومن ثم بلورة مدرسة عسكرية خاصة بها.

إن هذه النقاط تعنى بوضوح أن الخطط الدفاعية لأنظمة المنطقة لا تحقق الغرض من إنشائها، والمتمثل في الوصول إلى وضع دفاعي حر مع التأكيد أن العراق لم يكن مشمولاً بالحديث السابق.

رغم كل نقاط الضعف تلك؛ فقد استمرت حكومات الخليج العربي في نهجها التسليحي لأنها ترى أن امتلاك السلاح خطوة على طريق تحقيق الأمن العربي.

إن المحاولة العملية التي اتخذتها أنظمة دول الخليج العربي في هذا المجال هو إنشاء مجلس التعاون الخليجي الذي كرس في أسسه ومناهجه الحقائق السابقة، والذي تأسس عام ١٩٨١، وضم في عضويته المملكة العربية السعودية، ودولة الكويت، ومملكة البحرين، ودولة قطر، والإمارات العربية المتحدة، وسلطنة عمان. وقد إفتقر إلى إمكان اتخاذ القرار السياسي الإلزامي؛ لذا ظلت مشاريعه مقتصرة على الجوانب الثانوية في مجريات السياسة كما هو واضح من خلال التطبيق العملي لسياسة المجلس التي تشتمل على سبل التعاون الثقافي والاقتصادي والصحي بين الأنظمة الخليجية دون أن يدخل في سياسته القضية المركزية، وهي أمن منطقة الخليج العربي.

١-٣-٢ حرب الناقلات

وتمثل حرب الناقلات تحدياً جديداً في النزاع المسلح؛ مما كان له الأثر السلبي على تأمين أخطار الحروب في النقل البحري؛ وكان لذلك أثره في دفع دولة الكويت للاتفاق مع القوتين العظميتين لحماية ناقلاتها؛ فأسرعت موسكو تستجيب لنداء الكويت، وتم الاتفاق على

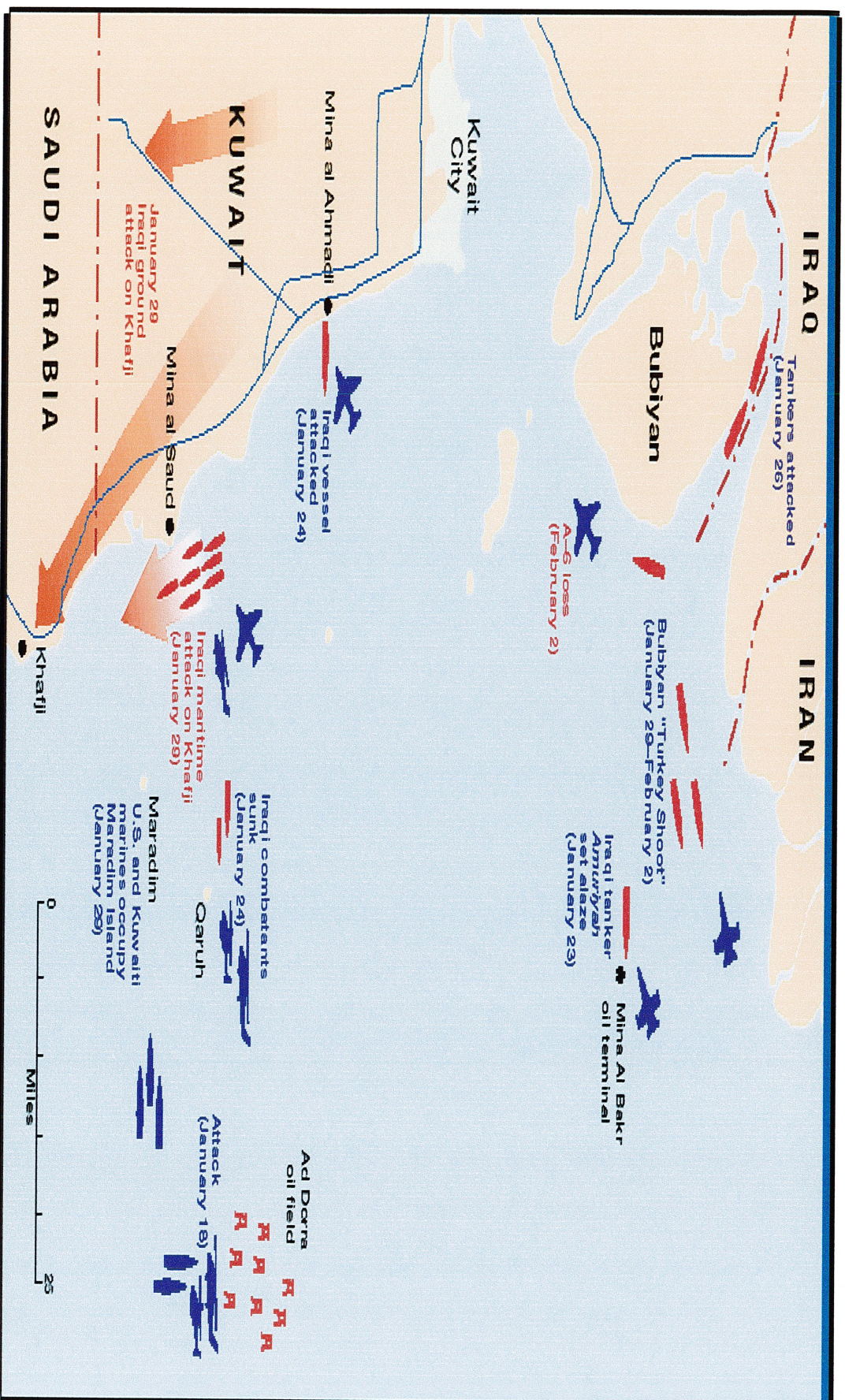
أن تستأجر الكويت ثلاث ناقلات نفط سوفيتية، كما أعلنت الولايات المتحدة الأمريكية يوم ٢٨ مايو ١٩٨٧ أن الإدارة الأمريكية وافقت على إعادة تسجيل ناقلات النفط الكويتية والتعهد الأمريكي بحماية ناقلات النفط الكويتية في الخليج العربي بهدف منع استمرار الحرب، وفي ٢٠ يوليو ١٩٨٧ صرحت الحكومة الكويتية أنه حرصاً على المحافظة على المصالح الحيوية للكويت واستمرار تصدير النفط الكويتي إلى الأسواق العالمية. فقد قامت دولة الكويت بالاتصال بالدول الخمس الدائمة العضوية في مجلس الأمن الدولي من أجل استئجار ناقلات نفط غير كويتية؛ خاصة بعد أن وصل عدد السفن التي تعرضت للاعتداءات الإيرانية ٦١ ناقلةً منها ١١ ناقلةً كويتيةً، وأوضحت الحكومة الكويتية أن هذه العملية تجارية بحتة وتهدف إلى تأمين استمرار نقل النفط الكويتي إلى أسواق دول العالم والوفاء بالالتزامات^(١).

١-٣-٣ حرب الخليج الثانية

كان الاعتقاد السائد بعد نهاية حرب الخليج الأولى (العراقية - الإيرانية) يرى أن المنطقة ستعيش فترة هدوء بعد سنوات الدمار التي أرهقت الطرفين، وأرهقت حكومات المنطقة اقتصادياً وأن العراق وإيران سينصرفان إلى شؤونهما الداخلية لإصلاح ما أفسدته الحرب، وكان لهذا الاعتقاد مبرراته المنطقية التي لا تحتاج إلى استفاضة لإثباتها. فلقد أثبتت الوقائع صحته عندما وافق العراق على اتفاقية الجزائر، وانتهت آخر عناصر الأزمة، وبالتالي أثبتت الوقائع التاريخية أن سبب الحرب المعلنة من قبل العراق لم يكن سوى ذريعة يندرع بها الجانب العراقي لافتعال حرب المصالح الذاتية حيث انتهى الأمر بموافقة العراق على ذات الاتفاقية مرة أخرى دون وجود أية متغيرات تختلف عن تلك التي كانت متوفرة في هذا الصدد عند بداية حرب الخليج الأولى.

على أن أحداً من المراقبين والمحللين لم يتكهن أن المنطقة التي توقفت عندها العمليات العسكرية هي منطلق لأزمة أكثر خطورة وسعة، وبشكل لم يحدث له مثيل في تاريخ الخليج العربي والشرق الأوسط والعالم الإسلامي بما في ذلك الحربين العالميتين الأولى والثانية؛ فلقد بدأت كأزمة صغيرة بين العراق والكويت، ثم تحولت بسرعة خاطفة إلى أزمة عربية - عربية أحدثت مشكلة عالمية.

(١) العيفي، فتحى (٢٠٠٣) الخليج العربي - النزاعات السياسية وحروب التغيير الاستراتيجي، القاهرة، مركز الأهرام للترجمة والنشر.



خريطة رقم (٢-١) مناطق العمليات الحربية أثناء حرب الخليج الثانية (تحرير الكويت)

Source: Edward J. Marolda and Robert J. Schneller, Jr., Shield and Sword: The United States Navy and the Arabian Gulf War (Washington: Naval Historical Center, 1998).

مما لاشك فيه أن الرأي القائل بتحول العراق إلى قوة متميزة في المنطقة بعد نهاية الحرب كان رأياً مطروحاً ومتداولاً على نطاق واسع، لكن الخوف من القوة العراقية؛ كان يجد مجاله في الصراع العربي الإسرائيلي، واحتمال دخول العراق طرف مباشر في معادلاته بفضل ما يمتلكه من قدرة قتالية كبيرة وضخمة، وقد عززت بعض التصريحات المتبادلة بين بغداد وتل أبيب هذه القناعة، وبذلك لم يعد للخوف من الاستخدام العراقي للقوة العسكرية مجال آخر؛ وكل ما كان يثار حول السياسة العراقية الجديدة يتعلق بطريقة استغلال العراق لقوته العسكرية من أجل امتلاك موقع زعامي في المنطقة، وكان الاحتمال المتوقع أن يتحول إلي واقع هو مطالبة العراق لدول الخليج العربي باستحقاقات الانتصار بعد متاعب ثمانى سنوات حرب، وهى استحقاقات تتحرك في دائرة الديون والأوضاع الاقتصادية المرهقة للعراق، ولم يكن التهديد العسكري العراقي لدول الخليج مطروحاً للمناقشة، على اعتبار أن الالتزامات السياسية والقومية تضعف هذا الاحتمال إلى درجات تقرب من الصفر بعد مرور ما يقرب من سنة على انتهاء حرب الخليج الأولى لم يظهر من العراق ما يشير إلى أنه يمتلك تطلعات زعامية بالشكل المخيف، ولم يطالب باستحقاقاته لدرجة الابتزاز التي توحى بإمكان اندلاع حرب جديدة.

لكن هذا الاطمئنان لم يكن في محله. فالابتعاد الزمني عن نهاية الحرب كان وصولاً إلي حافة الخطر الخفي، وكانت الكويت وحدها توجس خيفة من مسألة الحدود مع العراق ولعلها لم تقع في دائرة الخوف، لكنها حتماً كانت تعاني من انزعاج تعلق هذا الموضوع دون حسم. فخلال الحرب تمت تسوية الحدود بين العراق وكل من السعودية والأردن، وحاول الكويتيون ترتيب حدودهم كذلك، إلا أن العراق كان يؤجل الموضوع دائماً، وكان التأجيل بمثابة الوسط الذي تولدت فيه الأزمة وتجمعت فيه عناصر التهديد لكن العين لم يكن بمقدورها أن تكتشف ما وراء الأفق.

ولقد شعرت الكويت أن نهاية الحرب أنسب فرصة لإنهاء المشكلة، فحاولت من خلال النشاط الدبلوماسي أن تصل إلى نتيجة قاطعة، غير أن المحاولة سقطت أسيرة التمييع العراقي، وظل الموضوع معلقاً مثلما كان، وبقي الانزعاج الكويتي على حاله لا يرقى إلى درجة التأهب العسكري، ولا يهبط إلى مستوى الاطمئنان التام.

في هذا الجو المتفائل كانت هناك ملاحظات ومخاوف عراقية من أن يقترب الخليجيون من إيران أو العكس؛ لأن في ذلك تهميشاً للدور الذي يريده العراق في منطقة الخليج العربي تقليلاً من قيمة الموقع الذي جهد العراق على إظهار نفسه فيه بأنه البوابة الشرقية للبلاد العربية في مواجهة إيران.

وعلى هذا الأساس أصبح من الضروري تثبيت مسألة كبيرة في مستقبل الأمن الخليجي؛ وهي أن مقدمات الأمن المتمثلة في التقارب العربي الإيراني التي من شأنها أن تبعد الأزمة عن المنطقة، لاتأخذ دلالاتها الإيجابية عند العراق، بل تأخذ وجهة معاكسة فطريق الأمن الذي يغطي المساحة الجغرافية للخليج العربي، يرى فيه العراق سبيلاً مؤدياً لإضعاف موقعه العسكري والسياسي، وبالتالي إنهاء ما يطمح إليه من استحقاقات المنتصر وبعبارة أخرى ما يراه الآخرون أمناً يراه العراق تهديداً وفق منظوره الخاص.

وفى يونية ١٩٩٠ بات واضحاً أن الأمور تسير نحو أزمة حقيقة متضخمة بين العراق والكويت حيث احتلت موقع الصدارة في الساحة الخليجية والعربية.

في نهاية يوليو ١٩٩٠، أظهر العراق إمكان تحول الإجراءات الاقتصادية إلى حرب من نوع آخر ضد العراق، وكان هذا الحديث هو البداية المعلنة والخطيرة للأزمة مع الكويت التي سارت على ثلاثة محاور: الديون والحدود والنفط. فالديون وقد رغب العراق في إلغائها على أساس أنه حارب نيابة عن العرب والكويت، وأن جيش العراق قد أعطى الدم؛ فمن الواجب أن تعطى الكويت المال، كما طالب العراق بتعويض مادي مدعياً بأن دولة الكويت قد استولت على نفطه من حقل الرميلة خلال فترة الحرب (وفقاً لرأي الحكومة العراقية).

وفيما يتعلق بالحدود؛ فقد كان العراق يطالب بالمرافق الكويتية في جزيرتي وربه وبوبيان، واتهم الكويت بأنها استغلت الحرب لتنفيذ خطة تقدم تدريجي في أراضيها، وهذا ما إدعاه العراق في مذكرته التي قدمها للأمين العام للجامعة العربية، حيث ذكر فيها أن الكويت أقامت المنشآت النفطية والعسكرية والمخافر والمزارع على أراضٍ عراقية، وقد رفضت الكويت الاتهامات العراقية موجهة بدورها إتهامها للحكومة العراقية بأنها حفرت آباراً نفطية في أراضيها.

أما مسألة النفط؛ فقد أخذ العراق على الكويت أنها مارست سياسة الإغراق في الأسواق النفطية (Dumping)؛ وفي اجتماع منظمة الأوبك في جنيف، حصل العراق على رفع أسعار النفط، وتعهدت الكويت بعدم تجاوز حصتها الإنتاجية المحددة بـ ١,٥ مليون برميل يومياً إلا أن العراق واصل اتهاماته للكويت بأنها تعتمد جعل العراق ينهار اقتصادياً عن طريق إغراق السوق بإنتاجها النفطي، وكان هذا سبباً واضحاً لبداية التوتر في منطقة الخليج العربي، وبداية أزمة جديدة، ورغم محاولة بعض الدول الخليجية والعربية احتواء الأزمة وعدم السماح لها بالتصعيد فإن جميع هذه المحاولات باءت بالفشل.

وفي سابقة خطيرة اجتاحت القوات العراقية الكويت في ٢ أغسطس ١٩٩٠؛ مما زاد من حدة التوتر في المنطقة، ونشأت الأزمة حيث كان هناك عدم توازن عسكري بين الجيش العراقي من ناحية، وجيوش دول الخليج من ناحية أخرى. وللوقوف على حجم المشكلة يظهر الجدول رقم (١-١) مقارنة بين القوات العراقية وقوات مجلس التعاون لدول الخليج العربي ومصر وسوريا. ومن ثم قامت حرب الخليج الثانية (تحرير الكويت) حتى انتهت الحرب في فبراير ١٩٩١

وبعد نهاية الحرب تم تطبيق القرار الدولي الصادر من الأمم المتحدة، وهو الحصار الاقتصادي للعراق الذي سمح للقوات الأمريكية والدولية ببقائها في الخليج العربي، مما جعل المنطقة في توتر مستمر؛ وخاصة مياه الخليج العربي الذي كان يمثل المنفذ البحري الوحيد للعراق ودول الخليج العربي، وقد سبب هذا الوضع خسارة اقتصادية في التجارة البحرية (النقل البحري) لدول الخليج العربي، واستمر هذا الوضع طيلة ١٣ سنة حتى قامت حرب الخليج الثالثة في ٢٠ مارس ٢٠٠٣، وهي الحرب الأمريكية على العراق، ولا تزال المنطقة متوترة بسبب وجود القوات الأمريكية والأجنبية.

١-٣-٥ إستراتيجية جزر الإمارات الثلاث بالخليج العربي

تحتل جزر الإمارات الثلاث: طنب الصغرى والكبرى وأبو موسى موقعاً جغرافياً مرموقاً بين مجموعة من الدول؛ حيث تطل إيران عليها من جهة الشرق والأقطار العربية من جهة الشمال ودول الخليج العربي من الغرب. ويعد بحر العرب وخليج عمان مكملين للخليج العربي في الأهمية الإستراتيجية.

جدول رقم (١-١) مقارنة بين القوات العراقية وقوات مجلس التعاون لدول الخليج العربي ومصر وسوريا

الدول	القوة والسلاح	العراق	البحرين	عمان	قطر	المملكة العربية السعودية		الإمارات العربية المتحدة	مصر	سوريا
						القوات السلحة	الحرس الوطني			
	العاملة	١٠٠٠٠٠٠٠	٦٠٠٠٠	٢٩٥٠٠٠	٧٥٠٠	٦٧٥٠٠	٥٥٠٠٠	٤٤٠٠٠	٤٥٠٠٠٠٠	٤٠٤٠٠٠
	مجموع القوات									
	الاحتياط	٨٥٠٠٠٠٠							٦٢٣٠٠٠٠	
	دبابات القتال الرئيسية	٥٥٠٠	٥٤	٣٩	٢٤	٥٥٠		١٣١	٣١٩٠	٤٠٠٠
	دبابات خفيفة	١٠٠		٣٦				٧٦		
	عربات قتال المشاة	١٥٠٠		٢	٣٠	٥٠٠		٣٠	٤٧٠	٢٢٥٠
	ناقلات جنود مدرعة	٦٠٠٠	١٠٣	٦	١٦٠	١١٠٠	١١٠٠	٥١٠	٢٧٤٥	١٥٠٠
	مدافع ذاتية الحركة	٥٠٠		١٢	٦	٢٧٥		٢٠	١٤٠	١٨٦
	مدافع مقطورة	٣٠٠٠	١٤	٦٣	٨	٢٠٠	٦٨	٧٧	١١٢٠	٢٠٠٠
	راجعات صواريخ	٢٠٠				١٤		٥٨	٣٠٠	٢٥٠
	طائرات مقاتلة	٦٨٩	٢٤	٥٧	١٨	١٨٩		٩١	٤٧٥	٥٥٨
	طائرات عامودية هجومية	١٥٩	١٢		٢٠			١٩	٧٤	١٠٠

المصدر : خالد بن سلطان بن عبد العزيز، (١٩٩٦) مقاتل من الصحراء، مطابع الأوفست الجديد، القاهرة.

بمعني أن للجزر الإماراتية أهمية إستراتيجية في الخليج العربي، حيث تحتل موقعاً مهماً في مدخل الخليج العربي، لأنها تقع في الممر الملاحي في الخليج العربي (مضيق هرمز) الذي يقع بين الجزر والسواحل الإيرانية، بمعنى أن من يتحكم في هذه الجزر؛ فإنه يتحكم في حركة الملاحة الدولية في الخليج العربي، وبالتالي يتأثر النقل البحري بسبب أي توتر سياسي، مما يخلق توتراً في المنطقة، ويكون له انعكاس اقتصادي على التجارة الدولية؛ وخاصة نقل النفط الخليجي إلى الأسواق العالمية، وأيضاً يكون أحد الأسباب الرئيسية في ارتفاع أسعار التأمين على أخطار الحروب في النقل البحري^(١).

ومن خلال استعراضنا للواقع الخليجي في فتراته المتعاقبة، ودراستنا للمتغيرات السياسية التي شهدناها، والتي تؤثر على النقل البحري وارتفاع أسعار تأمين الحروب، يمكن أن نلخص النتائج التي وصلنا إليها فيما يلي:

أولاً: إن طبيعة الخليج بما يحويه من ثروات اقتصادية ونفطية ضخمة، جعلته منطقة تنافس بين الدول العظمى، كما أن خصوصياته الاقتصادية والإستراتيجية بشكل عام؛ لا تجعله ينفصل عن مجريات السياسة الدولية بحكم ترابط المصالح بين وحدات العالم، هذا ما جعل وضع الخليج في نقطة حساسة ومتقدمة من صراعات القوى الدولية بحيث لا يمكن اعتبار أمن الخليج مسألة محلية في ضوء هذه الاعتبارات.

ثانياً: تعد الولايات المتحدة الأمريكية أكبر دولة مستهلكة للبترول في العالم؛ إذ بلغ استهلاكها في اليوم أكثر من ٢٦% من الاستهلاك العالمي الذي يبلغ ٨٢ مليون برميل يومياً تقريباً، ويعتبر الخليج العربي المصدر الرئيسي للنفط للولايات المتحدة، ومما تطلب وجودها العسكري وخاصة القوات البحرية لحماية خطوط النقل البحري، مما شكل توتراً سياسياً مستمراً في منطقة الخليج العربي الذي يؤثر على أسواق التأمين في تجارة النقل البحري^(٢).

ثالثاً: استمرار احتلال إيران للجزر الإماراتية والأهمية الإستراتيجية لموقع الجزر، يؤثر على الملاحة في الخليج العربي، ويهدد تجارة النقل البحري؛ وجعل منطقة الخليج العربي في توتر سياسي مستمر، مما يؤثر على التجارة الدولية.

(١) الأمن والاستقرار في منطقة الخليج (١٩٩٩)، دراسة استشرافية، قضايا خليجية، المركز العربي للدراسات الإستراتيجية، رأس الخيمة. www.alemarati.net - www.uaelove.net/islnd

(٢) إسماعيل، محمد محروس (١٩٨٨) اقتصاديات البترول والطاقة، الإسكندرية، دار الجامعات المصرية.



خريطة رقم (٣-١) الموقع الإستراتيجي للجزر الإماراتية

Source: Admiralty Manual of Navigation

رابعاً: إن الأوضاع الداخلية ونتيجة للموروث المتراكم من السياسات الاستعمارية؛ فإن الدول الخليجية تعيش الآن حالة من التوتر المزمن الذي من أبسط مظاهره الاختلافات الحدودية بين بعض هذه الدول، ومن أشد مظاهره حالة الصراع المسلح التي حدثت ثلاث مرات خلال الفترة الواقعة بين ١٩٨٠ إلى ٢٠٠٣ الذي جعل التآزم والتوتر مظهرًا عامًا للحياة الخليجية ذات الطبيعة الإقليمية المعقدة التركيب لدول المنطقة، بشرياً تنفرد إيران، وعسكرياً يبرز العراق وإيران، واقتصادياً تتميز السعودية والكويت، وسياسياً هناك إيران والعراق والسعودية والكويت، وقومياً تحتل إيران الجانب الشرقي للخليج والدول العربية جانبه الغربي، ولقد استغلت هذه المحاور بشكل يجعل منها عناصر صراع وتوتر فيما بين الدول الخليجية، فتحوّلت القوة العسكرية إلى أداة تهديد وعدوان، فيما كانت السياسة مشغولة على الدوام لانتزاع موقع زعامي في المنطقة أو في دائرة محدودة منها.

ومن هنا يتضح أهمية هذه الدراسة، حيث إن المشكلة في الخليج؛ ليست مشكلة ذات طابع طارئ أو عارض، ولكنها مشكلة أصيلة نابعة من الظروف الاقتصادية والسياسية وطبيعة منظومة العلاقات السياسية الدولية للمنطقة؛ وبالتالي فإن مشكلة التوتر السياسي، وما يترتب عليها من آثار كما سبق، لا يفترض أن تنتهي في الأجل القريب (في ضوء الطبيعة الجيوبولتيكية المعقدة لهذه المنطقة).

الفصل الثاني

مدخل لتأمين أخطار الحروب

٢- مدخل لتأمين أخطار الحروب

١-٢ مقدمة

في العقود الأخيرة تغيرت أساليب الحروب بحيث أصبحت لا تتماشى مع تطبيق القوانين والاتفاقيات الدولية بقدر ما تتماشى مع تطبيق مصالح القوى الكبرى على الكيانات والدول النامية، فقد أصبح الحظر الاقتصادي من أهم الأسلحة الفعالة لإخضاع بعض الأنظمة والدول تحت رغبة سياسة الدول الكبرى، ولأهمية خطوط الإمداد البحرية وتأثيرها على الاقتصاد الدولي في جميع الحروب؛ لذلك فإنها من أهم العناصر التي توضع في الاعتبار أثناء التخطيط للحرب. ففي الأساليب القديمة في الحروب تلجأ الأطراف المتحاربة إلى التخطيط لإعاقة خطوط الإمداد البحرية للعدو أو تدميرها باستخدام الأسلحة التقليدية، أما اليوم مع التطور إزاء التسليح الحديث والاختراعات الجديدة التي طرأت على التقنية العسكرية في التسليح من حيث المواد المستخدمة في التصنيع والكفاءة والدقة في الاستخدام بسبب دخول الأقمار الصناعية في توجيه الصواريخ، والطوربيدات، وكافة المعدات العسكرية خلال الحروب، فقد أصبحت الأسلحة التي طال مداها واتسع مجالها، وزادت قدرتها التدميرية على السفن التجارية أثناء الحرب، من الممكن تدمير السفن التجارية أو ضربها اليوم عن بعد، وبدقة وبعده وسائل، ولهذا السبب أصبح مسرح العمليات البحري في اتساع وصورة أوضح، مما أدى إلى صعوبة مواجهة خطر التهديد الحربي على السفن التجارية من قبل الطائرات، السفن والغواصات الحربية، والبطاريات الساحلية والألغام البحرية.

وفي ضوء ما سبق من استهداف السفن التجارية بهدف إعاقة خطوط الإمداد والنقل المضطرد في تكنولوجيا الحرب البحرية؛ فقد تزايدت الأهمية الاقتصادية لتأمين الحروب حتى تصبح هناك مصادر لتمويل تلك الخسائر المحتملة عند حدوثها.

٢-٢ آثار التقدم التكنولوجي على مفهوم أخطار الحرب

٢-٢-١ آثار أخطار الحروب على الخطر البحري

تفرض بعض السلطات إجراءات استثنائية على السفن التجارية أثناء الحرب، مثل الملاحة بدون أنوار وإطفاء منائر الموانئ وسير السفن في قوافل، مما يسبب زيادة الخطر الحربي والبحري، وزيادة الحوادث أثناء الحروب.

٢-٢-٢ آثار التقدم التكنولوجي على مسرح الحرب البحرية

كنتيجة للتطوير في تكنولوجيا التسليح الحربي؛ أصبح مسرح الحرب البحرية ممتدًا على نطاق واسع، ويشمل مسرح الحرب البحرية - وهو ما يعني - البحار العامة والإقليمية للدول المتحاربة، وكذا مياهها الوطنية المتصلة بالبحر العام، كالخلجان الوطنية والموانئ والأحواض البحرية والقنوات وما شابه ذلك، علماً بأن القانون الدولي يحظر على الدول المتحاربة أن تسمح لامتداد العمليات الحربية البحرية إلى المياه الإقليمية أو الخلجان الوطنية للدول المحايدة، كما يحرم على الدول المتحاربة أن تقوم بعمليات حربية في مياهها المحايدة بمقتضى اتفاقيات دولية، ولو كانت هذه المياه المحايدة ضمن إقليم الدولة المحاربة، ولكن بسبب التقدم التكنولوجي في التسليح الحربي، تغيرت إستراتيجية الحروب مما جعل الأسلحة تصيب الأهداف بعيدة المدى بأكثر دقة وأشد فتكاً بما لا يتماشى مع القانون الدولي^(١).

٢-٢-٣ آثار التقدم التكنولوجي على التطور في صناعة السلاح

يلاحظ أن هناك علاقة عكسية بين مستوى التقدم التكنولوجي ودرجة الخطر. فكلما ارتفع المستوى التكنولوجي في صناعة معينة؛ كان هذا في صالح البشرية؛ حيث يقلل من تكرار حدوث الأخطار، ومثال على ذلك التقدم في تكنولوجيا مكافحة الحريق وأنظمة الملاحة البحرية وأساليب الملاحة الحديثة مثل النظام العالمي لتحديد المواقع (GPS)، قد أدى إلى تحسينات كبيرة في معدلات الخطر؛ إلا أنه يلاحظ أن هذه العلاقة تكون طردية في حالة الخطر الحربي لأن التقدم التكنولوجي في هذه الحالة يستهدف المقدرة التدميرية في المقام الأول. ومن هنا فإن التقدم في أنظمة التسليح والتقنيات العسكرية يزيد من درجة الخطر

(١) محمد بشير، الشافعي (٢٠٠٠) القانون الدولي العام في السلم والحرب، منشأة المعارف، الإسكندرية.

الحربي في البحار سواء من حيث معدلات التكرار Frequency أو الجسامه Severity، وبالتالي تكلفه الخطر عند حدوثه، ومما لاشك فيه أن هناك اختلافًا جوهريًا بين المفهوم التقليدي للحرب البحرية، والمفهوم الحديث لها. فقد تتميز الأساليب الحديثة في الحرب البحرية وما يصاحبها من تقنيات ببعض الخصائص أهمها مايلي:

■ إن الحرب البحرية في مفهومها الحديث؛ أصبحت غير مرتبطة بالتمركز الجغرافي للقوات البحرية في مواقع الحرب، لأنه أصبح من السهل تدمير الوحدات البحرية عن بعد.

■ إن الحرب أصبحت أكثر شدة سواء من حيث التطور التكنولوجي والقطع البحرية الحربية أو المنشأة البحرية المستهدفة بشكل عام، وللتدليل على هذه المفاهيم؛ فسوف نذكر بعض الأمثلة للتطور في نظم التسليح البحرية وآثارها على تأمين أخطار الحروب.

٢-٣ التطور في مجال الأسلحة الصاروخية

إن التطور التكنولوجي الذي تم في صناعة الأسلحة الحربية مثل الصواريخ والطوربيدات يعد مشكلة كبيرة تواجه السفن التجارية وأسواق التأمين العالمية، حيث يمكن ضرب أي سفينة وتدميرها عن بعد وبدقة، وذلك بسبب دخول الأقمار الصناعية؛ مما ساعد على وضوح الصورة وأدى إلى دقة التوجيه والتحكم في الصواريخ، مما جعل مداها أطول وأدق في إصابة الهدف، وأصبحت مجهزة بالكمبيوتر حيث يمكن برمجتها للتعرف على الأهداف وبدقة، وأيضًا يمكن تزويدها بمعلومات أكثر دقة؛ وهي في طريقها إلى الهدف عن طريق الأقمار الصناعية، بالإضافة إلى التطور الذي طرأ على المواد المتفجرة؛ مما جعلها أكثر تأثيرًا وأشد فتكًا، مما أدى إلى ارتفاع أسعارها وتكاليف استخدامها.

ومن هنا يتضح أن الاستفادة من التطور الفعلي في صناعة الصواريخ يستلزم بشكل أساسي امتلاك وسائل تهديف خلف الأفق؛ مما يجعلها بشكل ما محددة الاستخدام في نطاق دول معينة، ومن هنا؛ فقد رأيت التركيز بشكل أساسي على الألغام البحرية لاسيما؛ وأنها السلاح الأساسي الذي أستخدم في الحروب المتتالية بمنطقة الخليج على النحو الموضح فيما بعد.

٢-٤ خلفية تاريخية عن تطور استخدام الألغام البحرية في الحروب السابقة

كان اللغم وما زال وسيظل السلاح الفعال الخفي الرخيص من الناحية الإستراتيجية إذا ما قورن بالأسلحة الأخرى والأقل استحوذاً على الاهتمام والإثارة؛ إلا أنه إذا استخدم بكفاءة فإنه أكثرها فاعلية وتأثيراً وقادر على أن يجعل البحر مسرحاً مربعاً ومخيفاً، وغير مأمون وهو بذلك يأخذ مكان الصدارة في الاهتمام لأي دولة بحرية من ناحية حرية الملاحة البحرية، ومن وجهة نظر القانونيين؛ فإن الألغام تسمى بالجريمة المستمرة. وبالتالي تعكس خطراً ممتداً^(١).

تستخدم الألغام كسلاح مستقل، إما لمنع العدو تماماً من استخدام منطقة ما في البحر إلى أن يتمكن من تطهيرها من الألغام. وهذا يستغرق وقتاً كبيراً قد يطول لأسابيع وشهور، وإما لتدمير أكبر عدد من السفن إذا ما جرؤ وأقتحم هذه المنطقة متحدياً هذا السلاح الرهيب، وبمجرد الإعلان عن أي منطقة ما من البحر قد تم تلغيمها، يؤدي إلى توقف الملاحة فيها تماماً، ولو لم يبت فيها لغم واحد.

- يرجع إكتشاف الألغام البحرية إلى عدة قرون وقد عرفت خلال القرن السابع عشر باسم الآلة النارية.

- أثناء حرب استقلال الولايات المتحدة من الاحتلال البريطاني؛ استخدم الثوار الأمريكيون براميل صغيرة مملوءة بمسحوق ذخيرة المدافع، تم إلقاؤها في مياه الأنهار لتسبح مع التيار في اتجاه السفن البريطانية للاصطدام بها.

- أثناء الحرب الأهلية الأمريكية؛ استخدم الجنوبيون ألغاماً إرسائية ضد سفن الشماليون وكانت في ذلك الوقت تعرف باسم الطوربيدات الإرسائية.

- استخدم الروس الألغام الإرسائية لحماية شواطئهم في بحر البلطيق خلال عامي ١٨٥٤ - ١٨٥٦؛ مما أدى إلى غرق سفينتين حربييتين لإنجلترا أمام ميناء كرونوشتلات.

- وقد اهتم الروس منذ ذلك الوقت بالألغام وتفوقوا على الدول الأخرى في هذا المجال وكان لهم فضل سبق في استخدام الغواصات في بث الألغام عام ١٩٠١، واستطاعوا

(١) الدقاق، شكرى (١٩٩٩) المسؤولية الجنائية الدولية في ظل القانون الدولي، مؤتمر إزالة الألغام من أجل بيئة نظيفة، الإسكندرية.

التفوق على اليابانيين فى حربهم البحرية ١٩٠٤ باستخدام الألغام البحرية التى تسببت فى فقد اليابان لسفن كثيرة من قوة أسطولها البحرى.

- كان للألمان فضل السبق فى إنتاج أول لغم مغناطيسي خلال عام ١٩١٨، وقد استخدمت الألغام المغناطيسية بنجاح خلال الحرب العالمية ضد البريطانيين وتمكنوا من تهديد معظم موانئهم لفترات طويلة حتى تمكن البريطانيون من العثور على لغم مغناطيسي ألماني، وقاموا باكتشاف أسلوب عمله وتوصلوا لأنسب وسيلة لكسحه.

- وفى خلال الحرب العالمية الثانية ظهر اللغم الصوتي ثم اللغم الضغطي فى ألمانيا خلال عام ١٩٤٤ ويمكن اعتبار الحرب العالمية الثانية بدايةً للتطورات المتتالية الكبيرة فى الألغام البحرية، وكانت بدايتها استخدام الألغام المغناطيسية لأول مرة، ثم ظهرت الألغام الصوتية والضغطية والألغام التى تعمل بأكثر من مجال، وكل هذه الأنواع من الألغام تعرف بالألغام التأثيرية، وهذا إلى جانب تزويد الألغام الطرقية بوسائل تصعيب الكسح ومنع الانتشال.

- فى الحرب الكورية الأمريكية (١٩٥٠ - ١٩٥٣) قامت كوريا الشعبية ببث ٣٠٠ لغم طرقي من الألغام الروسية الصنع مع عشرات من ألغام التأثيرية فى خليج " ونسان " بهدف صد عملية إبرار للبحرية الأمريكية وشبكة الوقوع؛ مما أدى إلى تأجيل عملية الإبرار لمدة أسبوعاً، ومنيت القوات الأمريكية بخسائر كبيرة أثناء محاولة فتح ممرات لها بحقل الألغام، واستغرقت عملية كسح الممرات ١٥ يوماً وبلغ عدد الألغام التى تم كسحها ٢٢٥ لغمًا، وتسببت هذه الألغام فى إغراق ٣ مدمرات - كاسحتى ألغام أمريكيتين.

وتدل هذه الواقعة على نجاح دولة صغيرة فى تحدى دولة عظمى بأستخدام سلاح الألغام، وقيدت حرية تحرك وحداتها البحرية أمام سواحلها.

- أيضاً استخدم سلاح الألغام بكفاءة كبيرة فى الحرب الفيتنامية الأمريكية عام ١٩٧٢ فى عملية إستراتيجية قامت بها الولايات المتحدة الأمريكية لمنع تدفق الإمدادات لفيتنام الشمالية؛ وذلك بتلغيم سواحلها وميناء " هاى فونج " بغرض حصارها، ومنع وصول الإمدادات لها من الخارج، واستمر الحصار ١٠ أشهر؛ كانت نتيجة هذا الحصار وقف الإمدادات العسكرية من الخارج بنسبة ٨٥%، وبعد انتهاء الحرب قامت الولايات المتحدة الأمريكية بكسح الألغام بإستخدام الطائرات المروحية لأول مرة.

- قامت البحرية المصرية ببث سد الغام فى سواحل الضفة الشرقية لخليج السويس عند مدخل الخليج عام ١٩٧٣، وتسبب هذا السد فى إغراق ناقلتي بترول إسرائيليتين، إحداهما: حمولتها ٤٦ ألف طن، والأخرى: حمولتها ٢٠٠ ألف طن ، ونتيجة لذلك أوقفت إسرائيل الخط الملاحي بين ميناء إيلات ومناطق استخراج البترول الموجودة بسيناء؛ ففقدت ٨٠% من مواردها البترولية.

- فى الفترة من ٩ يوليو وحتى منتصف أغسطس ١٩٨٤ شد انتباه الرأى العام العالمى أنباء حدوث انفجارات متعددة للأغام بحرية مجهولة الجنسية فى خليج السويس والبحر الأحمر بالقرب من بعض السفن التجارية، وكان من نتيجتها تعرض عدد من هذه السفن بلغ عددها تسع عشرة سفينة لبعض التفجيات والأضرار المحدودة، وحدثت الانفجارات فى أماكن متفرقة من البحر الأحمر شمالاً وجنوباً، كادت أن تؤدى إلى توقف الملاحة بقناة السويس والمرور فى البحر الأحمر؛ خشية الأخطار المحتملة واضطرت جمهورية مصر العربية، والمملكة العربية السعودية، وجمهورية اليمن الجنوبية (سابقاً) إلى طلب المعاونة من الدول الكبرى للبحث عن الألغام وإزالتها وتطهير الممرات الملاحية المهمة لتأمين الملاحة فى هذه المنطقة.

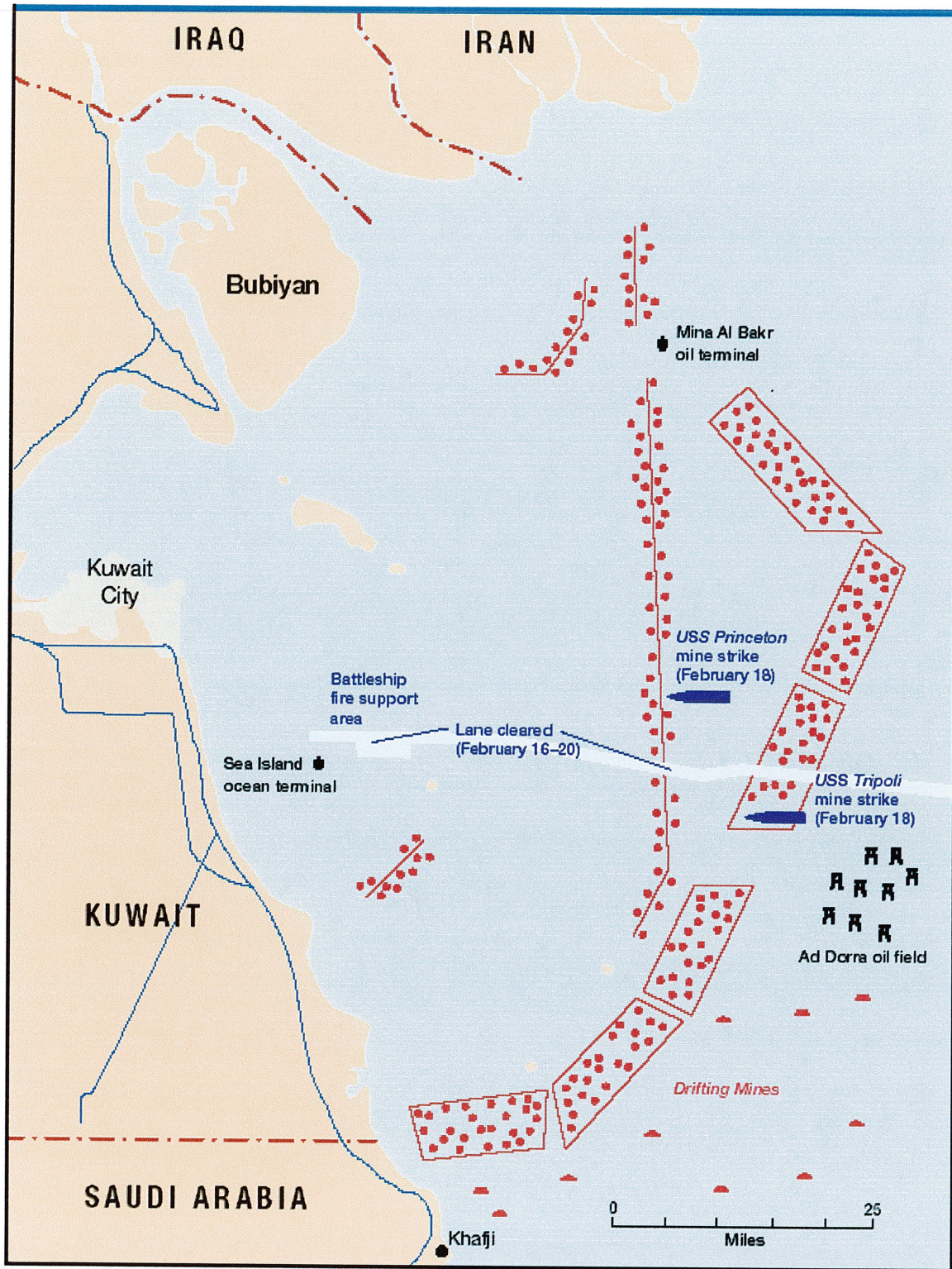
- استخدمت البحرية الإيرانية سلاح الألغام لفرض حصار بحرى على القواعد والمراسى العراقية (أم القصر) بهدف منع العراق من استخدام وحداته البحرية، وسرعان ما امتد استخدام سلاح الألغام من المراسى العراقية إلى الموانى بالدول الخليجية الأخرى بالمنطقة؛ مما أثر على حركة الملاحة الدولية لتلك الدول بهدف الضغط عليها اقتصادياً كونها دولاً تساند العراق فى حربها ضد إيران، وبدأ تأثير الألغام الإيرانية فى الظهور على مسرح العمليات على النحو التالى :

■ خلال شهر ديسمبر عام ١٩٨٦: قامت البحرية الإيرانية بتلغيم خور عبد الله، وهو المنفذ الرئيسى للوحدات البحرية فى مرسى أم القصر.

■ بتاريخ ١٩٨٧/١/٢١: ظهرت بعض الألغام الطافية أمام السواحل الكويتية.

■ خلال شهر مايو ١٩٨٧: أصيبت ناقلة نفط سوفيتية بالقرب من السواحل الكويتية أثر اصطدامها بلغم بحرى.

- خلال شهر مايو ١٩٨٧: اصطدمت ناقلة نفط ليبيرية بلغم بحري أثناء إبحارها من ميناء الأحمدى الكويتي، وتوالت الانفجارات في السفن.
- وبالرغم من ذلك؛ تكررت الانفجارات وأنفجار لغم بحري يوم ١٩٨٧/٧/٢٤ في ناقلة البترول الكويتية (بريدجتون) أثناء إبحارها إلى الكويت وعلى مسافة خمسة وثمانين ميلاً من سواحلها في أول رحلاتها بعد أن رفعت العلم الأمريكى عليها وهي محروسة بوحدات الأسطول الأمريكى المتواجد بالمنطقة.
- وفي يوم ١٩٨٧/٨/١٠: اصطدم لغم بحري بناقلة نفط أمريكية تحمل علم بلدها أمام سواحل دولة الإمارات بين مينائى الفجيرة وخورفكان، ثم اصطدمت سفينة إمداد خليجية بلغم بحري، وغرقت على بعد ٧ أميال من ساحل دولة الإمارات أمام ميناء الفجيرة.
- استخدمت البحرية العراقية سلاح الألغام بكمية كثيرة أثناء غزو الكويت بتاريخ ٢ أغسطس ١٩٩٠ بغرض سد الطريق البحرى على القواعد والمراسي والسواحل الكويتية لمنع قوات التحالف من استخدام وحداته البحرية في الدخول الى الكويت، مما جعل بحر الخليج العربي منطقة ذات معامل مخاطرة مرتفع، وأثر على حركة الملاحة الدولية لدول المنطقة، ومن ثم تتطلب مشاركة دول العالم لتطهير مياه الخليج الذى استغرقت وقتاً طويلاً.
- وتوضح الخريطة رقم (٢-١) توزيع الألغام التى تم بثها بمنطقة الخليج العربى خلال حرب الخليج الثانية (تحرير الكويت).



خريطة رقم (٢-١) مواقع الألغام التي تم بثها بمنطقة الخليج العربي خلال حرب الخليج الثانية
(تحرير الكويت)

Source: Edward J. Marolda and Robert J. Schneller, Jr., *Shield and Sword: The United States Navy and the Arabian Gulf War* (Washington: Naval Historical Center, 1998).

٢-٥ أنواع الألغام البحرية من حيث الغرض الإستراتيجي

أ - ألغام هجومية Offensive Mines: وهي التي يتم بثها بالقرب من سواحل وخطوط الاقتراب لموانئ العدو، ومناطق تمركزه، وتستخدم ألغامًا ذات تقنية عالية يصعب مكافحتها نظرًا لاحتمال المكافحة الكبيرة في هذه المناطق.

ب - ألغام دفاعية Defensive Mines: وهي التي يتم بثها حول الجزر والسواحل للدفاع عنها، ويتم استخدام ألغام رخيصة ليست ذات تقنية عالية من المحتمل أن تبقى لفترة طويلة واحتمال مكافحتها ضعيف.

ج- ألغام وقائية Protective Mines: وهي التي يتم بثها في مياه دولية تؤدي بالضرورة إلى خطوط اقتراب ومداخل الموانئ. وبالطبع لا يمكن بث ألغام وقائية أكثر تطورًا من وسائل مكافحة الألغام الموجودة بالدولة حتى يمكن تحييدها عند انتهاء الغرض منها.

٢-٦ أهم التطورات العالمية في مجال الألغام البحرية

وتتنافس الدول من خلال الشركات العالمية فيما بينها في إنتاج ألغام متطورة بالمقارنة بالألغام التقليدية القديمة، وذلك بالاستفادة من التقدم التكنولوجي الهائل والمتمثل في التالي:

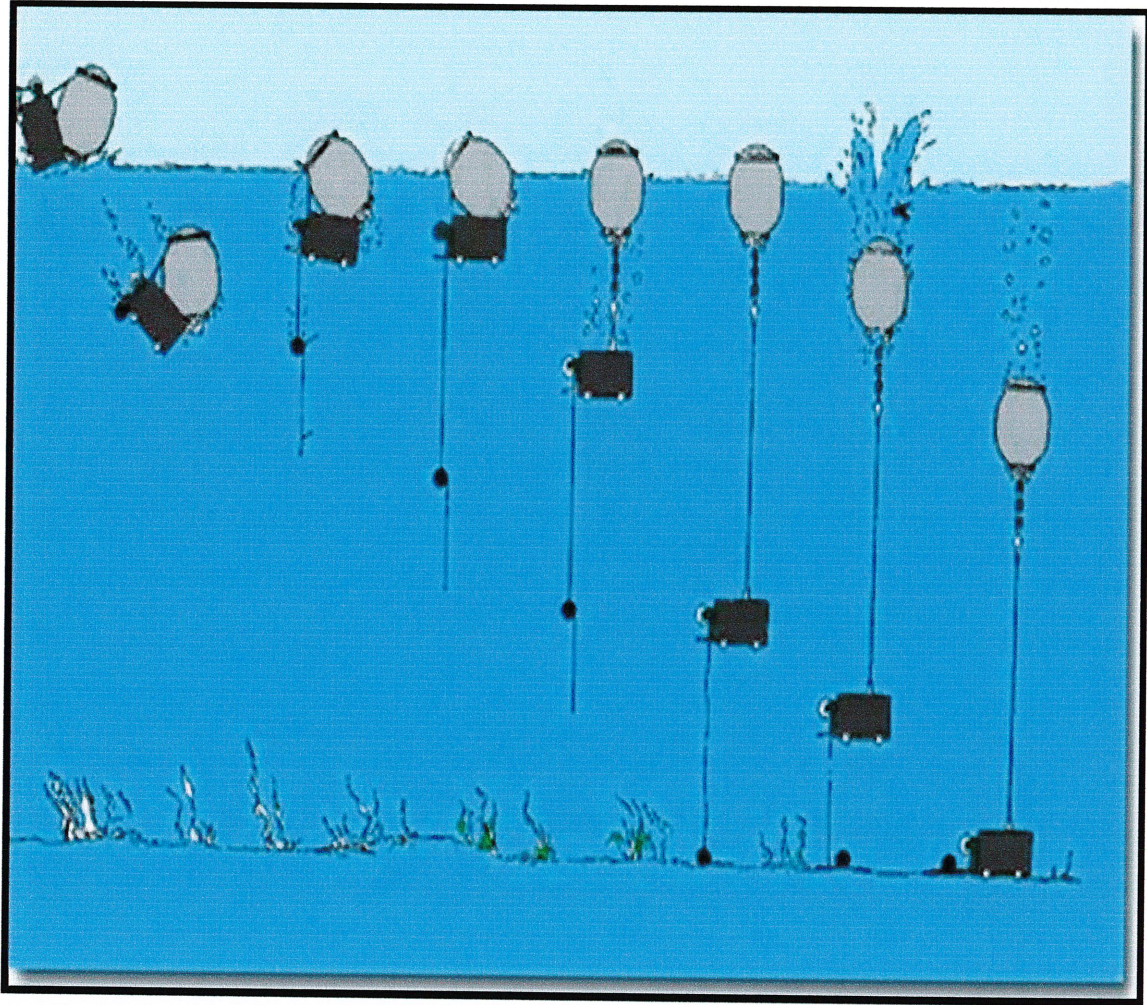
٢-٦-١ التطور في جسم اللغم

تم صناعة جسم اللغم من مادة " Glass Reinforced Plastic " G.R.P؛ أي البلاستيك المقوي بالألياف الزجاجية، بدلاً من الحديد؛ مما يكسب اللغم قوة تحمل عالية، وقدرة على مقاومة ظروف البيئة البحرية مثل: تراكم الحشوف ومقاومة الصدأ، وجميع تأثيرات مياه البحر على المعادن، وأيضًا جعل اللغم خفيف الوزن، سهل التشكيل، رخيص التكاليف؛ بالإضافة إلى أن هذه المادة غير مغناطيسية؛ مما يصعب من عملية اكتشاف اللغم بواسطة أجهزة الموجات فوق الصوتية، كما أدى هذا التطور في المادة المصنوع منها جسم اللغم إلى صناعة ألغام تتحمل الأعماق الكبيرة.

٢-٦-٢ التطور في وحدة التحكم

وحدة التحكم، هي الوحدة الرئيسية باللغم المسؤولة عن التحكم في طريقة عمل اللغم والتحكم في عمل عناصر الاستشعار باللغم ودوائر الأمان وتصعيب الكسح ودوائر التفجير، وقد تم تزويد جميع الألغام الحديثة بكمبيوتر للتحكم في عمل اللغم عن طريق برمجتها مسبقًا

وأصبح في مقدور الألغام الآن أن تختار السفينة الهدف، والتحكم في لحظة الانفجار التي تكون فيها السفينة داخل المدى الخطر للعبوة المتفجرة، بالإضافة إلى القدرة على التمييز بين الأهداف الحقيقية ووسائل الكسح المختلفة، ولم يتوقف التقدم عند سهولة ضبط المعلومات المطلوبة للغم عن طريق وحدة الضبط فقط، بل أمكن أيضاً التغيير في هذه المعلومات على وحدة التحكم بعد بث اللغم عن بعد عن طريق إرسال أوامر معينة بالموجات الصوتية في الماء.



شكل رقم (٢-١) توضيح عملية زرع الألغام التقليدية القديمة

٢-٦-٣ التطور في عناصر الاستشعار باللغم

عناصر الاستشعار باللغم، هي المستقبلات التي تستقبل المجالات الطبيعية الناتجة عن السفينة، وهي إما مجال مغناطيسي أو مجال صوتي أو ضغطي، وقد شمل التطور في عناصر الاستشعار باللغم أكثر من اتجاه منها:

- تزويد الألغام الحديثة بأكثر من مستقبل؛ وصلت إلى ٥ مستقبلات في اللغم الواحد (مغناطيسي - صوتي سماعي - صوتي فوق سماعي - صوتي تحت سماعي - ضغطي) وأمكن استخدام هذه المستقبلات جميعها أو اختيار إحداها، كما أمكن أيضاً التحكم في هذه المستقبلات تبعاً لنوع الهدف وحجمه المتوقع التعامل معه، وهذا يشكل عبئاً كبيراً على مكافحة الطراز الواحد من الألغام لأنه يمكن بث خط الألغام من طراز واحد، ولكن تعمل بطرق مختلفة.

- تم تطوير الألغام وصماماتها؛ خاصة الألغام المشتركة (التي تعمل بأكثر من مجال طبيعي) مع تصميم الصمامات بنظام عمل متزامن، فيستحيل كسحها مثال ذلك لغم ذو صمام هيدروديناميكي يعمل بالموجة الضغطية متزامناً مع أي نوع آخر من الصمامات، مما يستلزم مرور السفن فوق اللغم لتفجيرها ولا تستطيع أجهزة الكسح المغناطيسي أو الصوتي منفردة تفجيرها لعدم تزامن الموجه الضغطية مع المجال الصوتي والمغناطيسي لأجهزة الكسح.

٢-٦-٤ التطور في أجهزة عد السفن

تعمل هذه الأجهزة على عدم توصيل التيار الكهربائي إلى دائرة المفجر إلا بعد مرور عدد معين من السفن فوق اللغم، وبعد انتهاء العدد المضبوط، يتم توصيل دائرة المفجر، وينظر العدد الواحد مرور سفينة واحدة على اللغم وإحساس عناصر الإحساس باللغم بالمجالات الطبيعية للسفينة، وغالباً ما يستخدم عداد السفن في القنوات والممرات الضيقة، وذلك لاختيار سفينة معينة معروف ترتيب إبحارها في القناة.

٢-٦-٥ التطور في دوائر إعاقة الكسح والحماية الذاتية

إن لكل سفينة بصمة معينة خاصة بها (صوتية - مغناطيسية - ضغطية)؛ وذلك حسب نوع السفينة وحجمها، وفي الألغام الحديثة أمكن التحكم بدقة في نوع البصمة التي يعمل عندها اللغم؛ وذلك عن طريق برمجتها مسبقاً في برنامج وحدة التحكم، وعند التأثير على

مستقبلات اللغم بمجالات أجهزة الكسح المختلفة التي يصعب فيها تقليد البصمة المضبوطة أو معرفتها بوحدة التحكم؛ فإن دوائر تصعيب الكسح باللغم لها قدرة على التمييز بين الأهداف الحقيقية والكاذبة، وأيضاً تم تزويد الألغام الحديثة بأجهزة حماية ذاتية للألغام غير الطرقية تتضمن أجهزة التوقيت المضاد للكسح، كما تم تزويد الألغام بأجهزة حماية ضد الانتشال تصعب عملية انتشال أحد الألغام من الحقل لأخذه كعينة للتعرف على خصائص الصمامات منه، وأيضاً تم تزويد الألغام الإرسائية المثبتة بأجهزة حماية تعوق قطع سلك التثبيت.

بالإضافة للتقدم والتطور الذي شمل مختلف مكونات اللغم؛ فقد حدث تطور أيضاً في أنواع الألغام نفسها؛ فظهرت ألغام حديثة من حيث طريقة العمل وأسلوب استخدامها مثل: الألغام التدريبية والألغام الموجهة والألغام النووية والألغام الطوربيدية، وأيضاً الألغام متغيرة العمق " Oscillating mines " والألغام الصاعدة Rising mines التي سيتم التحدث عنها بإيجاز فيما يلي:

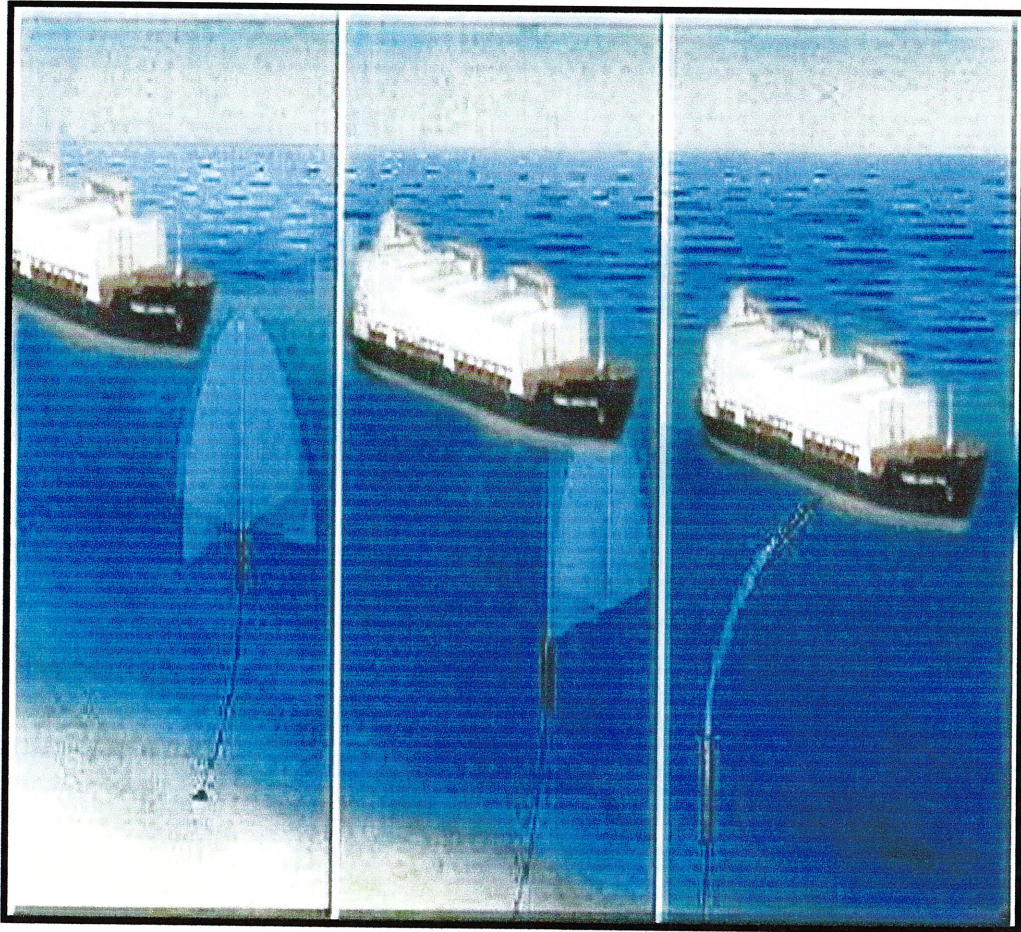
٢-٧ أنواع الألغام البحرية

٢-٧-١ الألغام ذاتية الحركة (الألغام الطوربيدية) Torpedo Mine :

تم تطوير الألغام لتصبح ذاتية الحركة ومزودة بأجهزة سونار سلبي إيجابي وأجهزة تحكم آلي مثل: اللغم الذي يعد قاعدة تحت الماء لإطلاق الطوربيدات المضادة للغواصات ويثبت على أعماق كبيرة؛ ويتكون من كبسولة تحتوي على الطوربيد الذي يظل ساكناً وسليماً حتى يجذب بالخاصية التأثيرية للهدف المختار، فيتحرر الطوربيد، وينطلق في اتجاه الهدف ونظراً للمدى الكبير لهذا اللغم؛ فإنه يتم تلقيم منطقة كبيرة بعدد محدود من الألغام بالمقارنة بالألغام التقليدية، وأيضاً اللغم الطوربيدي الحديث الذي يتم إنتاجه لزيادة متطلبات الدفاع عن المياه الساحلية، وجعلها أكثر أماناً، وهو سلاح فعال وقادر على اكتشاف أي سفينة سطح ومهاجمتها بالطوربيد " Torpedo Mini "، وهذا اللغم عبارة عن قاعدة تحتوي على ٤ قوافل محملة بطوربيد صغير في كل منها، وهذه الطوربيدات قادرة على متابعة سفن السطح ومطاربتها ومهاجمتها في أنسب اتجاه قادم منه؛ وهو يقبع في القاع ولأعماق أكثر من ١٠٠ متر، ويعتمد في الاكتشاف على الضوضاء الناتجة من السفينة ليحدد مسافة السفينة والاتجاه والسرعة ثم التوجه نحو الهدف بناءً على المعلومات الآتية من المستشعر الصوتي، ومهاجمة رفاصات الهدف لإحداث أكبر تدمير في الهدف أو إغراقه، ويمكن اختبار النظام عن طريق

شاشة مراقبة، للتأكد من العمل الصحيح؛ بالإضافة إلى إمكان استدعاء النظام ليطفو على السطح بواسطة كود صوتي حتى يمكن عمل الصيانة اللازمة له أو إعادة تحميل الطوربيدات، وهذا النظام يمكنه البقاء في الماء سنتين قبل الصيانة، وله قدرة عالية على مقاومة وسائل مكافحة الألغام سواء كسحها أو صيدها نظراً لقدرته على مهاجمة وسيلة المكافحة بالطوربيدات.

وتعتمد نظرية عمل النظام على سماع الضوضاء الصادرة من الهدف، وفي هذه الحالة يتحول النظام من وضع البحث إلى النشاط؛ ويكون هذا من على مسافة ٢٠٠٠ متر من الهدف، ويبدأ في متابعة الهدف لاختيار أنسب مسافة للإطلاق، وعندما تصل مسافة الهدف إلى ١٠٠٠ متر يبدأ في إطلاق الطوربيد الأول، وفي حالة عدم الإصابة يتم إطلاق الطوربيد الثاني ثم الثالث فالرابع حتى يتم تدمير الهدف، والشكل رقم (٢-٢) يوضح آلية عمل الألغام الطوربيدية.



شكل رقم (٢-٢) آلية عمل الألغام الطوربيدية

٢-٧-٢ الألغام النووية Atomic Mine :

تمكنت بعض الدول من صناعة ألغام نووية يتراوح نصف قطر تدميرها ما بين ٧٠٠ - ١٤٠٠ متر لاستخدامها ضد الغواصات النووية وسفن السطح الكبيرة.

٢-٧-٣ اللغم الموجه Telemine :

التطور في هذا اللغم؛ هو أنه يمكن توجيهه من مراكز بعيدة بعد بثه باستخدام الموجات الصوتية أو الموجات الكهرومغناطيسية ، ويتلخص عمل هذا اللغم في أنه يمكن بثه بواسطة السفن أو الغواصات أو الطائرات العمودية، ليستقر في قاع البحر، ويصل عمق البث إلى ١٥٠ مترًا ويمكن أن تستمر فترة سكون اللغم مدة تصل حتى ٦ أشهر مع إمكان تنشيطه في أي وقت خلال هذه المدة، ويمكن تنشيطه بواسطة غواصة أو عوامة باستخدام الموجات الصوتية ولمدى يصل إلى ٤٠ كم أو بواسطة طائرة مجنحة أو مركز أرضي باستخدام الموجات الكهرومغناطيسية يصل إلى مدى ٥٠٠ كم. وخلال مرحلة التنشيط، يتحرك اللغم من على القاع إلى عمق ٢٠ مترًا تحت سطح الماء، ويمكن برمجته من بعد يصل إلى ١٠٠ كم، ويسير اللغم على عدة سرعات، وأقصى سرعة له ٢٠ عقدة، يبدأ بعد ذلك مرحلة الاقتراب من الهدف، وفيها يكون اللغم على عمق مترين مع استخدام التوجيه الراداري الخاصة باللغم، وآخر مرحلة هي مرحلة الاصطدام بالهدف، وفي هذه المرحلة يقوم اللغم باستخدام التتبع الراداري في أول هذه المرحلة، بينما يستخدم ذاكرته عند الهجوم تحت الماء حيث يصطدم بالهدف تحت سطح الماء.

ومن مميزات هذا اللغم أنه ينشط فقط وقت الهجوم؛ بينما يعد خاملاً لوسائل الكسح خلال فترة سكونه، كما أن إمكان بثه على أعماق كبيرة؛ تزيد من صعوبة اكتشافه، كذا إمكان توجيهه وبرمجته من مسافات كبيرة تصل إلى ٥٠٠ كم، ويمكن استخدام هذا اللغم في الأغراض الهجومية أو الدفاعية سواء في الهجوم ضد موانئ العدو ومنشأته الساحلية، كذا يمكن استخدامه في الأغراض الدفاعية لإعاقة خطوط الملاحة ومهاجمة السفن التجارية.

٢-٧-٤ الألغام المتغيرة العمق Oscillating mine :

وهي عبارة عن ألغام عائمة وغير مستقرة؛ ولكن يمكن التحكم في العمق المرتبط بها عن طريق تحكم هيدروستاتيك لتثبيت العمق المطلوب، وبقاء اللغم عائماً به.

٢-٧-٥ الألغام الصاعدة Rising Mines :

وهي ألغام ذات طفو موجب، تتحرر من ثقل التثبيت بالقاع بفعل المجال التأثيري للسفينة، وترتفع حتى تصل للعمق المربوط بها، وعندئذ إما يصبح لغماً طرقيًا، وينفجر بالاصطدام بالسفينة أو لغماً ضغطيًا؛ ينفجر بالتأثير الضغطي للسفينة أو بأية مؤثرات تأثيرية أخرى.

٢-٧-٦ اللغم القاعي كويك سترايك Quick Strike :

تم تطوير الألغام القاعية القديمة؛ وذلك بإضافة جهاز اكتشاف الهدف Target Detection Device إلى دوائر اللغم الأصلية؛ مما أدى إلى تقليل حيز العبوة، وهذا النوع من الألغام، يعمل في المياه الضحلة حتى أعماق لا تزيد عن ١٠ أمتار.

وبالتالي؛ فإنه يمكن الخروج بخلاصة أن الألغام البحرية أصبحت أكثر فتكاً وأطول عمراً، وأصبحت تشكل مصدرًا من المصادر الأساسية للخطر الحربي البحري، لاسيما وأن وثيقة التأمين البحري (حروب) سواء في حالة السفن أو البضائع تغطي الأخطار الحربية في حالة السلم التي لا يمكن تفسيرها من الواقع التاريخي لأسواق التأمين، إلا من خلال:

- الألغام المتروكة والمتبقية في المياه البحرية بعد انتهاء الحروب.
- ما يصيب السفن وحمولتها بسبب الأسلحة البحرية المستخدمة في التدريبات والمناورات التي تجري في حالة السلم.

وبالتالي، فإن للألغام البحرية خصائص مميزة عن ما عداها من الأسلحة البحرية حيث إن خطر هذه الألغام يظل قائماً ويشكل تهديدًا للسفن التجارية حتى بعد انتهاء الحروب في حالة السلم، ومن هنا. فبعد إضافة الخصائص الجديدة للغم أصبح لخطورته بعد آخر؛ وهو أن فترة هذا التهديد تطول ويظل اللغم خلالها محتفظًا بقدرته التفجيرية دون أن تتأثر.

نستخلص من دراستنا أن التطور والتقدم التكنولوجي الذي طرأ في الحياة المدنية يدعم عمليات إدارة الخطر الذي تقلل من الأضرار وخسائر التأمين، أما التطور التكنولوجي والتقدم الذي طرأ على الأسلحة الحربية؛ فإنه يصعب من عمليات إدارة الخطر ويزيد من الأضرار والخسائر؛ لاسيما التي يعوضها التأمين البحري.

الفصل الثالث

تحليل شروط تأمين أخطار الحروب

٣- تحليل شروط تأمين أخطار الحروب

٣-١ مقدمة

عقب التعرض لمفهوم الخطر الحربي بمعناه الفني والعسكري؛ فإنه لابد من استعراض أخطار الحروب من وجهة النظر التأمينية من خلال التعريف بالأخطار الحربية التي يشملها الغطاء التأميني، واستعراض الشروط المختلفة المعمول بها في أسواق التأمين العالمية.

٣-٢ الحرب في نظر القانون الدولي

■ تعريف الحرب

هي نضال مسلح أو صراع بين دولتين أو أكثر بنية إنهاء ما بينها من علاقات سلمية، ويكون غرض كل منها صيانة حقوقها ومصالحة في مواجهة الطرف الآخر. ولا تكون الحرب إلا بين الدول؛ أما النضال المسلح الذي يقع بين بعض الجماعات داخل دولة ما، أو الذي تقوم به جماعة من الأفراد ضد دولة أجنبية، فلا يمثل حرباً، بل يخضع للقانون الجنائي للدولة التي يحدث فيها كونه عملاً جنائياً معاقباً عليه، كذلك لا يمثل حرباً بالمعنى الدولي^(١).

■ شروط قيام الحرب

من التعريف السالف؛ يتضح أنه يلزم توافر أركان ثلاثة لقيام الحرب:

أ. نضال مسلح :

أي وقوع عمليات حربية بين طرفين متنازعين متقاتلين.

ب. بين دولتين أو أكثر:

تصادم أو اشتباك القوات المسلحة بين دولتين أو أكثر.

ج. نية إنهاء العلاقات السلمية:

متى توافرت نية الحرب، أي نية إنهاء الاتصالات السلمية، قامت حالة الحرب بآثارها القانونية؛ وتبين هذه النية من أحد الأطراف المتحاربين بشكل يدل على أنها حرب بالمعنى المفهوم؛ وليست طريقة من طرق الإكراه المسلح.

(١) محمد بشير، الشافعي (٢٠٠٠) القانون الدولي في السلم والحرب، منشأة المعارف، الإسكندرية.

■ بدء حالة الحرب وانتهائها

- تبدأ حالة الحرب إما بإعلانها من إحدى الدول المتحاربة أو ببدء أعمال القتال فعلاً بنية الحرب، ويحدث أن تعلن الحرب؛ إنما لا تبدأ أعمال القتال، كما قد يحدث القتال فعلاً دون إعلان حالة الحرب.

- وتنتهي الحرب بوقف القتال واستئناف العلاقات السلمية بين الدولتين أو بعقد صلح أو بخضوع أحد الأطراف للطرف الآخر المتحارب، وبالرغم من وجود هذا الفكر في الكتابات القانونية؛ فإن التاريخ الدبلوماسي، قد شهد أحوالاً مخالفة، فعلى سبيل المثال: فقد اندلعت الحرب بين الهند وباكستان؛ وانتهت دون إخلال بعملية التمثيل الدبلوماسي بين البلدين^(١). ويجب التفرقة بين الصلح الذي ينهي الحرب والهدنة، وهي التي توقف القتال لفترة زمنية متفق عليها دون أن تنهى حالة الحرب، وكذلك فإن ثمة فارقاً بين الهدنة ووقف إطلاق النار الذي يكون مشروطاً وقد تكون عبارة مرحلة تمهيدية لإنهاء حالة الحرب.

وهنا تجب الإشارة إلى أن هناك اختلافاً في مفهوم أخطار الحروب ما بين القانون الدولي والتأمين؛ وهذا ماسوف نتعرض له تفصيلاً في موضع لاحق^(٢).

٣-٣ خصائص الأخطار الحربية وقابليتها للتأمين

قبل التعرض لمفهوم الأخطار الحربية من وجهة النظر التأمينية؛ فإنه يجب مناقشتها من حيث قابليتها للتأمين من عدمه، ويشمل تحديد خصائص الأخطار التي يمكن التأمين عليها؛ وبالتالي فإن يمكن تقسيم الأخطار من جهة النظر التأمينية إلى نوعين^(٣):

- أخطار يمكن التأمين عليها Insurable risks.

- أخطار لا يمكن التأمين عليها Uninsurable risks.

ويجب التنبيه إلى أن هذا التقسيم يعد تقسيماً فنياً؛ وليس تسويقياً بمعنى أن كون الخطر قابلاً للتأمين من الناحية الفنية Insurable، لا يعني بالضرورة قبول شركات التأمين

^(١) الغنامي، (١٩٨٢) الوسيط في قانون السلام، منشأة المعارف، الإسكندرية، ص ٢٧٤.

^(٢) بالنسبة لمفهوم التأمين عن الحرب فإنه يشير إلى اندلاع العمليات الحربية فعلياً سواء أعلنت حالة الحرب أو لم

تعلن.

^(٣) Dickson, R.D, **Risk and Insurance** , (London: Chartered Insurance Institute, 1955) Page 1/6-1/8.

تغطيته، وكثيراً ما نواجه في الواقع العملي بأخطار يجوز التأمين عليها فنيًا، إلا أن شركات التأمين قد ترفض التأمين عليها مطلقاً مثل: أخطار المسؤوليات الناجمة من تشغيل السفن التي ترفضها شركات التأمين؛ فيضطر ملاك السفن إلى تغطيتها في أندية الحماية والتعويض Protection & Indemnity Club .

٣-٣-١ شروط القابلية للتأمين

تعدد نظريتنا الخطر والتأمين خصائص الأخطار الممكن تأمينها على النحو التالي:
أولاً: يجب أن يكون الخطر بحثاً Pure Risk، أي أن النتائج المحتملة له إما أن تكون خسارة Losses أو تعادل Breakeven، إما بالنسبة لأخطار المضاربة Speculative Risk، وهو الخطر الذي تكون نتائجها المحتملة، إما خسارة أو تعادل أو ربح Profit؛ فإنه لا يجوز تأمينها لأنها من قبيل الأخطار التجارية مثل: تذبذب أسعار الأسهم في البورصة أو انخفاض أسعار منتج ما في السوق أو تقلب النوالين في صناعة النقل البحري.

ثانياً: يجب أن يكون الخطر احتمالياً؛ أي ليس مؤكداً (احتمال حدوثه ١٠٠ %)، وليس مستحيل (احتمال حدوثه ٠ %) أي أن احتمال حدوثه يجب أن يتراوح بين الصفر والواحد الصحيح، وهنا يتعين أن يكون الاحتمال قابلاً للقياس على النحو الذي سيتم تفصيله عند معالجة جزئية تسعير أخطار الحروب^(١).

ثالثاً: أن تكون الخسارة قابلة للقياس المالي بغرض التسعير. وهناك أسلوبان لتحديد درجة الخطر؛ ومن ثم تسعيره:

أ- وجود خبرة إحصائية كافية عن هذا الخطر تسمح بحساب الاحتمالات، ويشترط في هذه الخبرة ما يلي:

- وجود سلسلة زمنية طويلة (١٥ سنة على الأقل)^(٢) تسمح بالتنبؤ باحتمالات الخطر مستقبلاً.

- وجود عدد كبير جداً من الحالات التي حدث فيها الخطر.

^(١) Broch, R.L., Insurance Economics., (North-Holland: Elsevier service publisher B.V, 1990) p.315-317

^(٢) يفضل أن تزيد الفترة عن ١٥ سنة لأن هناك العديد من الاختبارات الإحصائية التي لا يمكن إجراؤها في حالة أن عدد المفردات صغيرة.

ب- وجود دراسات فنية هندسية يمكن معها تحليل احتمالات تلف أجزاء معينة أو معوقات أداء عمليات معينة وتحديد شكل يمكن معه تحديد احتمالات الخسائر التي سوف تنتج عن تبادل أحداث معينة سواء أكانت متلازمة أم لا وفقاً لنظرية الاحتمالات.

وفي تاريخ التأمين مثال جيد لمثل هذه الدراسات، فعلى سبيل المثال: فإن أسلوب التحليل الفني لتحليل الأخطار، ومن ثم تسعيرها قد تم استخدامه في التاريخ المعاصر في تأمين أخطار الفضاء والأقمار الصناعية عقب ظهورها في الخمسينيات والقرن الحالي، حيث قبلت شركات التأمين تغطية خسائر هذه الأخطار؛ بناء على دراسات تقنية وفنية دقيقة^(١).

٣-٢-٣ أخطار الحروب وقابليتها للتأمين

إنه بالنظر إلى أخطار الحروب عبر التاريخ البشري يتضح أن هناك مجموعة من الخصائص الممكن إجمالها على النحو التالي:

أ- إن هذه الأخطار لا تتبع من حدوث أسباب أو أحداث مادية (مثل: الحريق أو السطو...) بل تتدلع لأسباب سياسية صرفة لا يمكن توقعها فعلى سبيل المثال: فإن حرب الخليج الثانية قد اندلعت بالرغم من أن حجم التوتر السياسي بين العراق والكويت لم يكن يعطي مؤشراً على حدوث هذه الحرب^(٢).

ب- إن نطاق العمليات الحربية، لا يمكن توقعها، وقد تتدلع الحرب بين دولتين ثم تتطور لتشمل العديد من الدول (مثل الحرب العالمية الأولى والثانية)، بل قد تبدأ الحرب بين جماعتين عرقيتين في دولة معينة ثم تتطور إلى حرب بين هذه الدولة، وأخرى لاعتبارات عرقية.

ج- بالرغم من ظهور نزعة التحليل السياسي على أساس الدراسة العلمية والتعميمات العلمية؛ فإن هذه الجهود والبحوث قد تطرقت إلى تفسير ما هو كائن في الحياة السياسية والعلاقات السياسية الدولية، ولم تتطرق - كما أنها لا تستطيع ذلك - إلى التنبؤ في شأن ما سيحدث؛ ومن هنا فإن الدراسات العلمية بصدد الحرب تستطيع

^(١) Broch, R.L. Ibid, page 315.

^(٢) هناك العديد من الأمثلة الأخرى في التاريخ العسكري القديم والمعاصر؛ إلا أن الباحث فضل استخدام أمثلة من واقع منطقة الخليج العربي للتناسب مع موضوع الدراسة.

تفسير سلوك الدول في هذا الشأن، وشرح الدوافع السياسية وراء الحرب فقط بعد اندلاعها إلا أنها لا تستطيع التنبؤ بحدوث الحرب من عدمه.

د- في حالة أن هناك إعلاناً رسمياً بين إحدى الدول بشأن حرب على دولة أخرى (مثل: حرب الولايات المتحدة - أفغانستان / الولايات المتحدة - العراق)؛ فإن وقت بدء العمليات الحربية ونطاق هذه العمليات ومسارها، لا يمكن التنبؤ به على وجه الدقة، فعلى سبيل المثال: فإن التكهّنات التي أطلقها المحللون السياسيون في هذا الصدد بأن أجل الحرب قصير؛ قد أخفقت بسبب فشل التنبؤات الأمريكية بأن الصراعات العرقية سوف تجعل جهود المقاومة غير ذات الموضوع.

هـ- أثناء العمليات الحربية أو حتى بعد انتهائها بوقت قصير؛ لا يمكن حساب التكاليف الفعلية للخسائر التي نتجت أو سوف تنتج عنها، ومن هنا فإنه لا يمكن التوقع بمقدار تعويضات الناتجة عنها .

ومن هنا يلاحظ أنه بتطبيق الشروط الواجب توافرها في الأخطار الممكن تأمينها على أخطار الحروب يسفر عن النتائج التالية :

أ- أن أخطار الحروب هي أخطار بحتة Pure Risk؛ تتردد نتائجها بين الخسارة Losses والتعادل (عدم وجود ربح أو خسارة) Breakeven، ولا يمكن أن تتطوى على احتمالات الربحية (بالمعنى الاقتصادي، وليس السياسي أو العسكري).

ب- أن أخطار الحروب أخطار احتمالية؛ إلا أن هذه النوعية من الاحتمالات غير قابلة للقياس الرياضي بالأساليب المتعارف عليها^(١)، والسبب وراء ذلك مايلي:

- أن هذه الأخطار تحدث في فترات غير متتابة وغير منتظمة، وأنها لا يمكن توقع حدوثها، كما أن الخبرة التاريخية والسياسية والاقتصادية المتوفرة في هذا الصدد، لا تتسم بالتماثل حيث لا يمكن التعامل معها إحصائياً حيث إن لكل حرب ظروفها، سواء من حيث دوافعها أو طبيعتها أو مقوماتها أو نتائجها، كما أن هذه الحالات أياً كان عددها لا ترقى من حيث كثرتها لأن تكون قابلة لتطبيق مفهوم قانون الأعداد الكبيرة Law of Large Numbers عليها، وهو الأساس في تسعير التأمين.

(١) مثل أساليب التوزيعات الإحصائية ونظرية الاحتمالات.

وبالتالي؛ فإن ظاهرة الحروب كما سبق ليست ظاهرةً منضبطةً يمكن إخضاعها للتحليل العلمي أو الفني، وخلاصة القول إن ظاهرة الحروب ظاهرة احتمالية، إلا أن طبيعتها لا تجعلها قابلة للقياس سواء من خلال قوانين الاحتمال أو الرياضيات الاكتوارية.

ج- أن النتائج والخسائر المترتبة على ظاهرة الحرب قابلة للقياس المالي، إلا أن هذا القياس المالي يواجه ببعض المشكلات على النحو التالي:

- أن هناك العديد من الخسائر التي تظهر بعد انتهاء الحرب بفترات طويلة Long Tail Losses، كما أن هناك العديد من نتائج الحرب غير قابلة للقياس المالي.

- أن خسائر الحرب؛ قد تكون عامة⁽¹⁾ Fundamental أي أنها تتعلق بالاقتصاد القومي ككل مثل: تقويض مقدرة الاقتصاد القومي على النمو، ومن هنا فإن مثل هذه الخسائر يترتب عليها سلسلة أخرى من الخسائر الجزئية المتعلقة بالأفراد والمنشآت والممتلكات؛ لا يمكن تتبعها بدقة أو قياس نتائجها.

إلا أنه في خصوص أخطار الحروب في مجال النقل البحري؛ فإن نتائج الأخطار الحربية تكون مباشرةً على السفن والبضائع؛ وبالتالي يمكن إخضاعها للقياس.

ومن هنا يمكن تلخيص الوضع بالنسبة لأخطار الحروب من حيث قابليتها للتأمين، كما هو وارد بالجدول التالي:

جدول رقم (٣ - ١) قابلية أخطار الحروب للتأمين

عناصر القابلية للتأمين				البيان
الخطـر بحت	احتمالية الخطـر	القابلية لقياس الاحتمال	القابلية للقياس المالي للخسائر	
✓	✓	×	✓	أخطار الحروب في النقل البحري
✓	✓	×	×	أخطار في المجال غير البحري

المصدر : الجدول من إعداد الباحث

(1) Dickson R,L,op,cit , Page 1/9

وبالتالي يلاحظ مما سبق أن أخطار الحروب أخطار غير قابلة للتأمين؛ لا من حيث هي أخطار تحدث في البحر أو على البر.

٣-٣-٣ دور أسواق التأمين البحري تجاه أخطار الحروب

تهتم نظم التأمين بالتعامل مع الأخطار البحتة التي تترتب على تحققها خسائر مالية للأفراد والمؤسسات، ومن الناحية الفنية لا يمكن التعامل مع الخطر، ما لم يمكن تقديره كمياً من ناحية وما لم يمكن إثبات تحققه من ناحية أخرى، وهي مسائل تخضع لتطور مستمر، على أن هناك شروطاً عامة يجب توافرها في الأخطار القابلة للتأمين من الناحية القانونية.

أما أخطار الحروب، فهي من الأخطار التي غير قابلة للتأمين من الناحية الفنية لأن من المستحيل دراسة هذه الأخطار وعمل حسابات فنية وإحصائية لتصور الاحتمال والخسارة المالية المحتملة، ورغم ذلك؛ فإنه يمكن تأمين أخطار الحروب عملياً في أسواق التأمين لسببين رئيسيين^(١).

- أحدهما: إذا لم يتم تغطية أخطار الحروب في النقل البحري؛ فإن هذا يعني أن تتأثر التجارة الدولية بين دول العالم تأثراً يؤدي إلى عدم التواصل والنمو في الاقتصاد الدولي وتوقيق الحياة التجارية، لأن النقل البحري يعد من أهم وسائل النقل في التجارة والاقتصاد الدولي؛ فهناك نسبة ٨٠% من التجارة العالمية يتم نقله بحراً.

- الآخر: يقر الأستاذ Borch^(٢)؛ فإن تأمين أخطار الحروب لا يتعدى كونه نوعاً من العرف الموروث من التاريخ الملاحي والبحري القديم الذي قبلته أسواق التأمين العالمية بالرغم من مخالفتها لنظرية التأمين بسبب أساسي هو قدرة ملاك السفن التفاوضية وضغوطهم على شركات التأمين لقبول هذا النوع من التأمين، كما أنه كان قد استقر في الأسواق الملاحية وأسواق التأمين قبل أن يشغل الأكاديميون أنفسهم بوضع أسس لنظريتي الخطر والتأمين.

(١) يعد هذا هو الاستثناء الوحيد على نظرية الخطر في مجال التأمين.

(٢) Broch, L, R, Op.cit page 315.

٣-٤ أسلوب التسعير فى تأمينات الحروب

سبق الإشارة إلى أن عملية تسعير التأمين تعتمد بشكل أساسى على الأساليب الرياضية والإحصائية، وتعرف أسواق التأمين البحرى وممارساته العديد من مداخل التسعير، وبالتالي يفضل تناولها بشكل موجز قبل تناول الأسلوب المتبع عملاً فى أسواق تأمين الحروب فى صناعة النقل البحرى^(١).

▪ طرق التسعير:

أولاً: التسعير التحكمي Judgmental Rating :

وتلجأ شركات التأمين إلى تلك الطريقة لتسعير الأخطار التي يتم تأمينها لأول مرة، إذ لا توجد عنها بيانات كافية أو سابقة في أي سوق من الأسواق العالمية، ومن هنا يجب إعمال فكر المؤمن في وضع سعر تحكمي يتركز على منهج استدلال متماسك في ظل الاتجاهات والأصول العامة للاكتتاب، وعن طريق الاسترشاد بأخطار مشابهة. ولتلك الطريقة أمثلة كثيرة فقد اتبعت في أسواق تأمين البضائع المنقولة بحرًا عند ظهور أنماط جديدة للنقل مثل ما حدث عند ظهور النقل بالحاويات أو سفن الصنادل، وغيرها لأول مرة حيث لم تكن هناك بيانات فعلية.

ومما سبق يتضح أنه لا يمكن تطبيق أى من المعايير التي تعتمد على المداخل الإحصائية أو توافر البيانات عن الأخطار المطلوب التأمين عليها، وهى غير صالحة لاستخدامها فى تسعير أخطار الحروب؛ وهذا للأسباب سالفه الذكر .

وبالتالى فإن نوعاً من التسعير التحكمي هو الذى يطبق فى مجال تأمين أخطار الحروب، وبصفة عامة؛ فإنه ولتوحيد الممارسات فى هذا الشأن - أو تعريفها على الأقل - فإن هناك إحدى لجان مجمع مكنتبى التأمين بلندن (Institute of London Underwriters (ILU تعرف باسم اللجنة المشتركة لأخطار الحروب War Joint Committee تصدر أسعاراً استرشادية - غالباً ما تعدل كل ثلاثة أشهر - تمثل الحد الأدنى الملزم لمكنتبى التأمين عند التأمين من أخطار الحروب بحرًا وجوًا وتعدل كل ثلاثة أشهر لتعكس الزيادة فى درجة الخطورة لبعض المناطق التي بها نزاعات.

(١) سيف، طارق جمعة (٢٠٠٠) الأساليب الاقتصادية لتسعير خدمات البضائع المنقولة بحرًا مع الإشارة الى السوق المصرى، رسالة ماجستير غير منشورة، الأكاديمية العربية للعلوم والتكنولوجيا والنقل البحرى، ص ٧٢ ومابعدھا.

ثانيًا: التسعيرة بالإتقياد Indicative Rating

وتستخدم تلك الطريقة في حالة أن الخطر يتم تأمينه في أسواق أخرى أو من قبل شركات أخرى حيث يمكن الاسترشاد بأسعارها مع وضع تغييرات تخص طبيعة السوق لحين توافر فترة خبرة مناسبة.

ثالثًا: التسعير الفردي Individual Rating

وتؤسس تلك الطريقة على إعداد "جدول توزيع الخسارة" إلا أن البيانات المستخدمة تكون خاصة بخبرة الشركة دون غيرها، حيث يتم تجميع البيانات المتاحة للشركة خلال فترة خبرتها عن الأخطار دون النظر إلى البيانات الأخرى المتوفرة في السوق والمنطق وراء ذلك هو اعتبار أن تلك البيانات تعكس واقع الاكتتاب في تلك الشركة دون غيرها.

رابعًا: التسعير وفقاً للفئات Class Rating

ويتم في تلك الطريقة تكوين "جدول توزيع الخسائر"، ولكن بعد فرز البضائع وتصنيفها بطريقة القياس التمثيلي Analogy إلى فئات رئيسية، لكل منها عدد من الخصائص المشتركة بحيث يصبح هناك مبرر فني لوضع سعر موحد لها على أساس متوسط الخسائر المتوقعة داخل الفئة. وبالرغم من أن اتباع تلك الطريقة يؤدي إلى تبسيط في التعريف؛ فإن المشكلة الرئيسية التي تواجهها هي كيفية اختيار الفئات بحيث لا تضيق أو تتسع بشكل يشوه السعر.

خامسًا: تسعير حسب الصفات الخاصة Merit Rating

ويقصد بها التسعير على أساس المؤمن له بحيث يعتمد على الصفات الخاصة لكل مؤمن له على حدة وفقاً للخبرة الماضية بهذا المؤمن دون غيره؛ ومن هنا يتم عمل أسعار لعمليات كل مستأمن على حدة، ويعاب على تلك الطريقة بشكل أساسي أنها تستلزم جهداً كبيراً حيث يتم إعداد عدد كبير من جداول توزيع الخسائر.

سادسًا: أسلوب التسعير المعمول به عملياً في أسواق التأمين

وتتكون قائمة الأسعار من سبعة أعمدة، الأعمدة A-D خاصة بالرسائل التي تنقل عن طريق البحر، الأعمدة E-G بالرسائل التي تنقل جواً^(١).

(١) سلام، عبد اللطيف، تأمين أخطار الحروب (بضائع)، مذكرة غير منشورة، معهد التأمين بمصر، بدون تاريخ نشر.

- العمود (A) يرمز إلى الأسعار بشروط تأمين الحرب فقط.
- العمود (B) يرمز إلى الأسعار بشروط تأمين الاضطرابات .
- العمود (C) يرمز إلى الأسعار بشروط تأمين الحرب والاضطرابات، وعندما تنتهي التغطية في ميناء التفريغ.
- العمود (D) يرمز إلى الأسعار بشروط أخطار تأمين الحرب والاضرابات عندما تنتهي الرحلة في مكان الوصول النهائي بالنسبة لأخطار الاضطرابات.
- العمود (E) يرمز إلى الأسعار بشروط أخطار تأمين الحرب (جوى) وأخطار الاضطرابات (جوى).
- العمود (F) يرمز إلى الأسعار بشروط أخطار تأمين الحرب (جوى).
- العمود (G) يرمز إلى الأسعار بشروط أخطار تأمين الحرب - بالنسبة لإرساليات البريد.

- بالنسبة لبعض السلع كالذهب والأوراق المالية؛ فإنها تعامل بأسعار مختلفة من الأسعار العادية بنسبة قد تصل إلى ٥٠%؛ وبذلك يتعين الرجوع إلى قائمة الأسعار لتحديد السعر الواجب تطبيقه.

- عندما يتم توقف الرحلة نتيجة رسو السفينة أو انجرافها أو تقليل السرعة في منطقة يوافق عليها كل من المؤمن والمؤمن له بالشروط الآتية :

أ- عدم إنهاء عقد النقل.

ب- يتضمن عقد التأمين شرط إخطار الألغاء والألغاء الفوري ، الذي يعطي للمؤمن الحق في إنهاء التغطية التأمينية بعد إشعار مدته ٤٨ ساعة أو الإنهاء الفوري دون الرجوع إلى إشعار في حالة قيام حرب سواء أعلنت أم لم تعلن بين أي من الدول النووية، وهي الولايات المتحدة الأمريكية، وبريطانيا، وفرنسا، وروسيا، والصين أو الاستيلاء على السفينة أو البضاعة من قبل السلطات بغرض التملك أو الاستخدام، فإن في هذه الحالة يمكن أن تستمر التغطية مقابل قسط إضافي - القسط الإضافي الحالي ٠,٠٢٥%، لكل سبعة أيام إضافية أو جزء منها.

ج- عندما يتم تخزين البضاعة على سفن ذاتية الحركة؛ فإن قسط التأمين لخطر الحرب يكون ٠,١٥% سنوياً؛ ويحتسب نسبياً حسب المدة المطلوبة، ويكون بحد أدنى ٠,٠٥% وذلك بالنسبة للمناطق التي لا تستوجب سعراً خاصاً؛ أما إذا كانت المنطقة خارج هذه المناطق؛ فإنه يتم تسعيرها حسب المنطقة التي ستكون فيها السفينة.

٣-٥ شروط تأمين أخطار الحروب

إن عبارة تأمين أخطار الحروب؛ تستمد في الممارسات العالمية لأسواق التأمين بشكليين رئيسيين، يشير الأول إلى مفهومها الدقيق، وهو الأخطار المكفولة بواسطة وثائق تأمين الحروب الصادرة من مجمع مكاتب التأمين بلندن، أما الآخر: فيستخدمه الممارسون، أحياناً ليشير إلى المعنى السابق مضافاً إليه ما يعرف بأخطار الاضرابات.

ومن هنا فإنه، يجب الإشارة إلى أن هناك العديد من الشروط والوثائق النمطية التي تغطي أخطار الحروب سواء بالمعنى الدقيق أو بالمعنى المتسع (أخطار الحروب والاضرابات) وتصدر هذه الشروط النمطية من مجمع مكاتب التأمين بلندن Institute of London Underwriters بواسطة لجنة فنية عليا تعرف باللجنة المشتركة للحروب War Joint Committee. وبالرغم من أنها لجنة حروب إلا، وإنها تصدر كل ما يتعلق بأخطار الحروب والاضرابات معاً.

٣-٥-١ أهم الشروط الصادرة لتأمين أخطار الحروب

• شروط تأمين أخطار الحروب الخاصة بالبضائع المنقولة بحراً :

- شروط المجمع لتأمين الحرب (البضائع) Institute War Clause (Cargo)

- شروط المجمع لتأمين الحرب والاضرابات (بضائع)

Institute War Strike Clause (Cargo)

• شروط تأمين أخطار الحروب الخاصة بالسفن :

- شروط المجمع لتأمين الحرب والاضرابات - سفن - مدة

Institute War Strike Clause (hull- time)

- شروط المجمع لتأمين الحرب والاضرابات - سفن - رحلة

Institute War Strike Clause (hull - voyage)

• شروط تأمين أخطار الحرب الخاصة بالحاويات^(١) :

- شروط المجمع لتأمين الحرب والاضرابات (حاويات) .

ومن هنا يمكن صياغة الملاحظات الآتية :

• إن عبارة " أخطار الحرب " بالرغم من التحديد الدقيق لمدلولها الإصطلاحي غالباً ما تستمد من أسواق التأمين، وعلى المستوى المهني لتشير إلى كل من أخطار الحرب والاضرابات معاً.

• إنه بالنسبة للبضائع المنقولة بحرًا. هناك انفصال في وثائق التأمين بين كل من " أخطار الحرب " و " أخطار الاضرابات " حيث يتم تأمين كل منهم بوثيقة مستقلة وقسط تأمين مستقل.

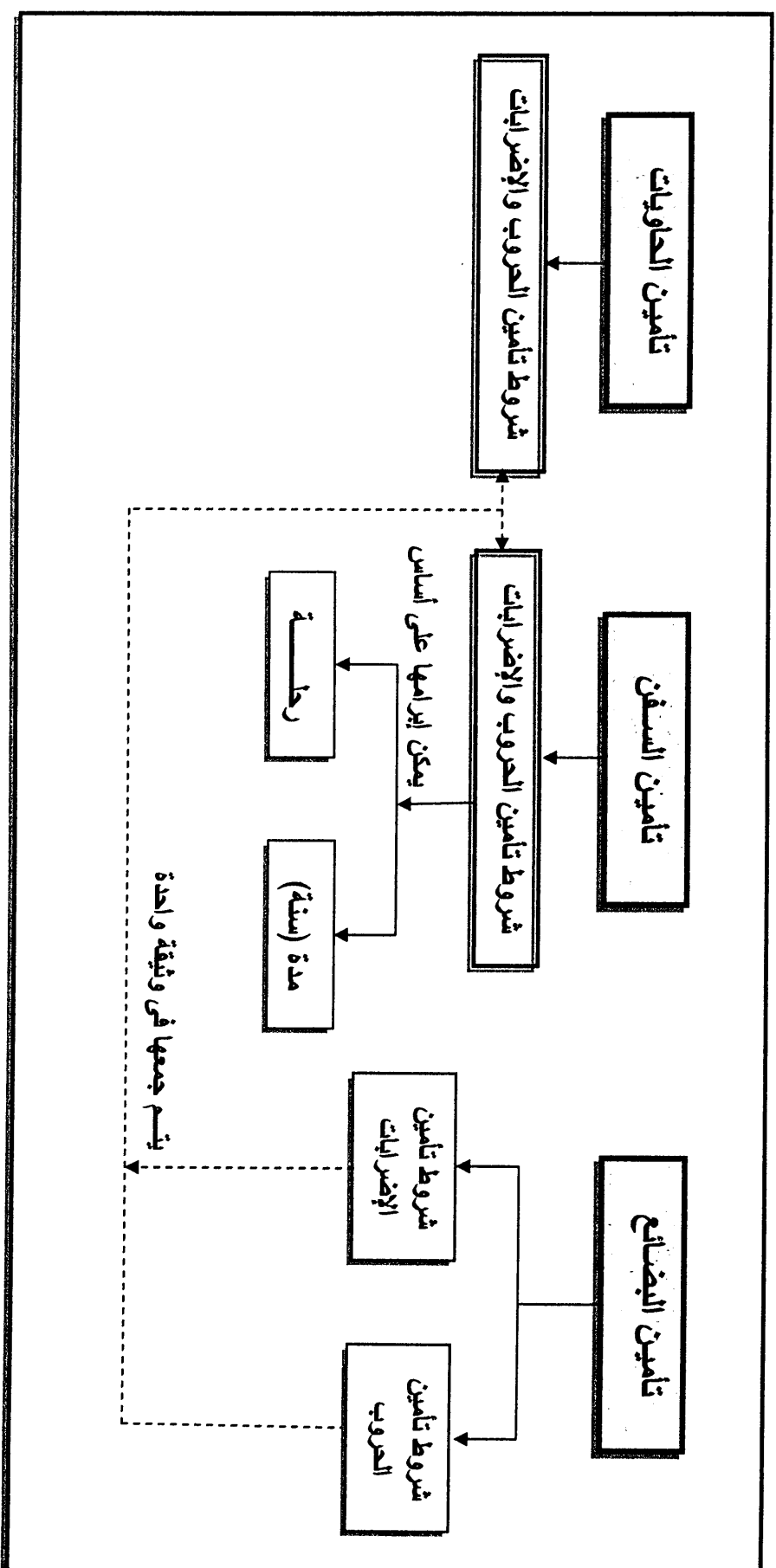
• بالنسبة لكل من السفن والحاويات؛ فإنه يتم التأمين عليها بوثائق تجمع كلاً من أخطار الحرب والاضرابات معاً في وثيقة واحدة.

ومن هنا يمكن تفسير بعض الحالات التي يتم رفع أسعار تأمين الحرب على السفن والحاويات (معنى أخطار الحرب والاضرابات) مع عدم رفع أسعار التأمين على الحرب للبضائع؛ وكذلك بالنسبة لإخطار الاضرابات أو بالعكس.

• إن نطاق تأمين أخطار الحرب والاضرابات بمعنى قائمة الأخطار المغطاة؛ لا تختلف نهائياً بالنسبة للبضائع أو السفن والحاويات؛ إلا أن ما يختلف، وكما سبق توضيحه هو جمع هاتين المجموعتين من الأخطار في وثيقة واحدة من عدمه.

ويوضح الشكل رقم (٣ - ١) النطاق سابق الذكر.

^(١) المقصود بحاويات الوحدات Loading units، وليس البضائع داخل الحاويات.



شكل رقم (٣-١) نطاق تغطية الحروب والاضرابات بالنسبة للبضائع وتأمين السفن والحاويات

المصدر: الجدول من إعداد الباحث

٣-٥-٢ الأخطار الحربية

يجب التعرف إلى النطاق التفصيلي للتغطية بالنسبة لكل من أخطار الحرب والاضرابات، وهذا على النحو التالي :

٣-٥-٣ أخطار الحرب وفقاً للشروط الصادرة من مجمع مكتب التأمين بلندن

يمكن تحديد المقصود بأخطار الحرب على النحو التالي :

نص الشرط :

" مع مراعاة الاستثناءات المشار إليها فيما بعد ، فإن هذا التأمين يغطي الخسائر والأضرار التي تلحق بالسفينة نتيجة لما يلي^(١) " :

• الحرب والحرب الأهلية والثورة والعصيان والتمرد والمنازعات الأهلية التي تنشأ عن ذلك أو أى فعل بواسطة أو ضد قوى معادية.

• الاستيلاء أو الحجز أو القبض أو الإيقاف أو المنع أو ما ينشأ عنها، أو عن محاولة القيام بها.

• الألغام والمتفجرات والطوربيدات والقنابل، أو أى أسلحة حرب متفجرة.

ولمزيد من الإيضاح لنظام أخطار الحروب؛ يمكن الإشارة إلى أنه من الضروري ملاحظة أنه فيما يتعلق بالتمرد والعصيان المسلح؛ فإن كلا منهما يستهدف قلب نظام الحكم؛ وبالتالي يقع ما ينتج عنهما؛ فقد أو تلف ضمن الأخطار التي تكفلها أخطار الحرب، أما إذا كان لا يهدف إلى قلب نظام الحكم، ويرجع إلى أسباب أخرى؛ فإن الأمر مكفول إلى تغطية أخطار الاضطرابات لتطبيق أخطار " الاضطرابات " ^(٢).

• الاستيلاء والحجز والإيقاف أو المنع أو عند محاولة القيام بها (المصادرة ونزع الملكية).

وهنا يجب الإشارة إلى أن هذه الأخطار تشير إلى ما يحدث من قبل قوة معادية أو دولة خلاف دولة علم السفينة؛ حيث إن الاستيلاء والحجز والإيقاف والمنع بواسطة دولة علم

(١) ترجمة الإتحاد المصرى للشروط الصادرة من مجمع مكتتبى التأمين (بلندن).

(٢) عبد العزيز، رشدي، (١٩٨٨-١٩٨٩) محاضرات فى التأمين البحرى، الأكاديمية العربية للعلوم والتكنولوجيا والنقل البحرى.

السفينة لا يعد من الأخطار الحربية؛ لأنه يتم إما لأسباب أمنية أو الاستخدام السفينة فى المجهود الحربى.

كما يجب الإشارة على أن الحجز أو الاستيلاء أو القبض أو الإيقاف أو المنع؛ يجب أن يكون لأسباب عسكرية وسياسية؛ وليس لأسباب قضائية من مديونيات السفينة أوقيامها بخرق قوانين دولة الميناء أو معاهدات منع التلوث فى البحار أو أى من الأعراف أو القوانين أو الاتفاقيات الدولية المتعلقة بصناعة النقل البحرى.

- الألغام والمتفجرات والطوربيدات والقنابل أو أى أسلحة حرب متفجرة. يغطى هذا البند هذه العناصر سواء أعلنت حالة الحرب أم لم تعلن؛ وبالتالى، فإن هذا الشق من التغطية يفيد الملاحة البحرية أو السفن والبضائع سواء فى حالة السلم أو الحرب؛ ومن أمثلة الأخطار الحربية التى تواجه المصالح البحرية فى حالة السلم ما يلى :
 - الألغام التى تم بثها والمتبقية كمخلفات الحروب سابقة، وهنا تجب الإشارة إلى أنه نظرًا للتقدم التكنولوجى؛ فإن أعمار الألغام قد تزايد بشكل كبير؛ مما يلقى أهمية كبيرة لهذه التغطية التأمينى لمنظومة الملاحة الحديثة.
 - والمتفجرات والقنابل وأية أسلحة حرب متفجرة تستخدم لأغراض المناورات والتدريبات العسكرية فى حالة السلم.
- ومع التأكيد على أهمية هذه التغطية فى حالة الحرب.

٦-٣ نطاق تغطية أخطار الإضرابات

وفقًا لشروط مجمع مكتبى التأمين بلندن؛ فإنه يمكن توضيح النطاق الأساسى لتغطية أخطار الإضرابات على النحو التالى :

- المضربون، العمال الموقوفون عن العمل أو الأشخاص المشتركين فى أحداث اضطرابات أو قلاقل عمالية.

وهنا يجب الإشارة إلى أن ترجمة عبارة Lacked out إلى الموقوفين عن العمل غير دقيقة حيث إن هذه العبارة تشير إلى العمال الذين تم وقفهم عن العمل، ويحاولون الرجوع عنوة (باستخدام القوة) إلى مكان العمل؛ وبالتالى فإن ما ينتج عن ذلك من أضرار يعد من قبل ما هو مدرج ضمن أخطار الإضرابات.

• أى إرهابى يعمل بدافع سياسى .

وتكون أهمية عبارة " يعمل بدافع سياسى " لتمييز هذا النوع من الأخطار عما عداه من عمليات استخدام العنف؛ وأغراض غير سياسية مثل: النهب أو السرقة التى تكون تحت مسميات (القرصنة)^(١) و (السطو بالإكراه)^(٢)؛ وليس تحت مسمى الإرهاب أو الدوافع السياسية.

وهنا تجب الإشارة إلى أن هذا البند؛ " أى إرهابى يعمل بدافع سياسى "، هو الذى أدى إلى ارتفاع أسعار تأمين الحرب والاضرابات على السفينة، وكذلك تأمين الاضرابات بالنسبة للبضائع عند اندلاع العمليات العسكرية فى حرب الخليج بالنسبة للعديد من الدول التى لم يكن لها علاقة سياسة بالحرب مثل: مصر وباكستان وليبيا، حيث إن تهديد الأعمال الإرهابية الناشئة عن دوافع سياسة قد تزايد فى جميع البلدان العربية والإسلامية آنذاك. وهذا الذى أدى إلى تفسير أن أسعار الاضرابات بالنسبة للبضائع؛ قد ارتفعت دون المساس بأسعار تأمين الحرب فى العديد من الدول الأفريقية والغربية؛ وذلك على حين ارتفعت أسعار تأمين الحرب والاضرابات على السفن علماً بأنه لا يتم تغطيتها بموجب وثيقة واحدة.

٧-٣ تغطية العوارية العامة

تشمل كافة وثائق وشروط تأمين أخطار الحروب والاضرابات، سواء أتم إصدارها كل على حدة (كمحاولة تأمين البضائع) أم مدمجة فى وثيقة واحدة (مثل السفن) على تغطية العوارية العامة، وينص هذا الشرط على ما يلى (نموذج لشروط تأمين الحرب والاضرابات).

" يغطى هذا التأمين العوارية العامة ومصرفات الإنقاذ البحرى ، التى يتم تسويتها وفقا لعقد النقل أو القانون أو الصرف السائد أو التى تصرف لمنع خسارة ناشئة عن خطر مغطى وفقاً لهذه الشروط.

ويلاحظ من صياغة هذا الشرط أنه مشابه لشرط العوارية العامة فى مجموعات شروط تأمين البضائع (a),(b),(c) والمجموعات الأخرى؛ إلا أن هذا الشرط يشترط الوضوح أن تكون العوارية العامة تهدف إلى تغيب أو ذات علاقة يتجنب خطر مؤمنة منه بموجب شروط الحرب والاضرابات .

(١) أثناء إبحار السفينة.

(٢) أثناء تراكى السفينة.

وهنا يلاحظ أن تشترط العوارية العامة بالنسبة لأخطار الحروب الاضرابات قد قيد نطاق التعويض فى أن تكون العوارية العامة هادفةً إلى تجنب أو ذات علاقة بتجنب خطر مؤمنه منه على عكس شروط المجمع لتأمين البضائع (a),(b),(c) التى تتطلب أن تكون العوارية العامة غير راجعة إلى أحد الاستثناءات المنصوص عليها فى الوثيقة فقط؛ وبالتالي تفتح الباب أمام تعويض العديد من الحالات التى لا يمكن تعويضها بموجب تغطية أخطار الحروب.

٨-٣ شروط الاستثناءات

أولاً : بند الاستثناءات العامة

لايغطى هذا التأمين بأية حال من الأحوال ما يلى :

- الخسائر أو الأضرار أو المصاريف الناجمة عن التصرف الضار العمدى للمؤمن له.
- التسرب العادى أو الفقد العادى للوزن أو الحجم أو البلى الناجم عن الاستعمال الاعتيادى للأشياء المؤمن عليها.
- الخسائر أو الأضرار أو المصاريف الناجمة عن عدم ملاءمة أو كفاية التغليف أو تجهيز الأشياء المؤمن عليها.
- التسرب العادى أو النقص العادى فى الوزن أو الحجم أو البلى العادى لموضوع التأمين.
- الخسائر أو الأضرار أو المصروفات الناجمة عن عدم كفاية أو البند يشمل التسليف فى الحاوية أو فى المنصة المخصصة للنقل على الشاحنات، وعندما يتم ذلك التسليف قبل بدء هذا التأمين من قبل المؤمن له أو تابعيه.
- الخسائر أو الأضرار أو المصاريف الناجمة عن العيب الذاتى أو طبيعة الأشياء المؤمن عليها.
- الخسائر أو الأضرار أو المصاريف الناجمة مباشرة عن التأخير حتى وإن كان التأخير قد نشأ نتيجة خطر مؤمن منه (باستثناء المصاريف واجبة السداد بموجب البند -٢- أعلاه).

- الخسائر أو الأضرار أو المصاريف الناجمة عن الضائقة أو الإعسار المالى وعدم الملاءة لمالكي السفينة أو مديريها أو مستأجريها أو مستغليها أو عدم وفائهم بالتزاماتهم المالية.

- أية مطالبة مبنية على فشل الرحلة المؤمنة أو إحباط المخاطرة البحرية.

- الخسائر أو الأضرار أو المصاريف الناشئة عن استعمال أى سلاح من أسلحة الحرب الذرية والنووية سواء تم التفاعل فى هذه الأسلحة بالانشطار أو الإلتحام الذرى أو النووى أو أى تفاعل مشابه آخر أو أية طاقة أو مادة مشعة.

ثانياً: بند إستثناء عدم الصلاحية للإبحار وعدم الملاءة

لا يشمل هذا التأمين بأية حال من الأحوال الخسارة أو الضرر أو المصاريف الناجمة
عن :

- عدم صلاحية السفينة أو القارب للملاحة .

- عدم ملاءة السفينة أو القارب أو واسطة النقل أو الحاوية أو المنصة المخصصة للنقل على الشاحنات لنقل الأشياء المؤمن عليها بصورة آمنة عندما يكون المؤمن له أو تابعيه على بينة من عدم الصلاحية للملاحة أو عدم الملاءة للنقل فى وقت شحن الأشياء المؤمن عليها.

- تتنازل شركة التأمين عن مخالفة أى تعهدات ضمنية تستلزم صلاحية السفينة للملاحة أو ملاءة السفينة لنقل الأشياء المؤمن عليها إلى وجهتها، ما لم يكن المؤمن له أو تابعوه على بينة من عدم الصلاحية للملاحة أو عدم الملاءة للنقل.

٩-٣ شروط الإنهاء

يختلف شروط الإنهاء بين وثائق التأمين على السفن ووثائق تأمين البضائع، ومما يلى استعراض لكل منهما :

٣-٩-١ شروط الإنهاء فى حالة تأمين السفن

▪ **إنهاء التأمين :**

يحدد البند رقم (٥) : شرط إنهاء التأمين الذى يمكن معه إنهاء التأمين، وتعديل أسعاره وهذا على النحو التالي :

▪ نص الشرط :

- يمكن إلغاء هذا التأمين بواسطة أى من المؤمنين أو المؤمن لهم بتوجيه إخطار مدته ٧ أيام (هذا الإلغاء يصبح نافذاً عند انقضاء ٧ أيام من منتصف ليل اليوم الذي يصدر فيه إخطار الإلغاء بواسطة أو إلى المؤمنين)، ورغم ذلك؛ فإن المؤمنين يوافقون على إعادة سريان هذا التأمين بشرط الاتفاق بين المؤمن والمؤمن لهم (قبل انقضاء هذا الإخطار بالإلغاء)؛ فيما يختص بمعدل القسط الجديد و/أو الشروط و/أو الاشتراطات.
- سواء تم توجيه إخطار الإلغاء أم لا؛ فإن التأمين سوف ينتهي تلقائياً.
- عند حدوث أى تفجير عدائي لأية أسلحة حرب نووية وفقاً لتعريفها في شرط ١/١/٤ (الاستثناءات) أينما أو وقتما قد يحدث هذا التفجير. وسواء أكانت السفينة مشتركة أم لا^(١).
- عند اندلاع الحرب (سواء أعلنت أم لم تعلن) بين أى من الدول التالية : المملكة المتحدة، الولايات الأمريكية، فرنسا، روسيا، الصين.

▪ تفسير الشرط :

يتعامل هذا الشرط مع الحالة الراهنة لتأمين الحروب ، حيث يعطي الحق لشركات التأمين أن تقوم بإلغاء التأمين بإخطار ٧ أيام، أو أنها تخطر ملاك السفن، بأنه سوف يتم إنتهاء تأمين سفنهم ضد أخطار الحروب والاضرابات بعد انتهاء ٧ أيام ما لم يضم هؤلاء الملاك بإعادة التفاوض حول الأسعار والشروط قبل انتهاء مهلة السبعة أيام وقبول الأسعار والشروط الجديدة، كما يتعرض لحالة إلغاء التأمين في حالة اندلاع الحرب بين الدول العظمى (بعضها البعض) أو أيًا منها وحالات استخدام أسلحة نووية.

٣-٩-٢ شروط الإنهاء في حالة تأمين البضائع

- بالنسبة لتأمين البضائع يبدأ مفعول التأمين في الوقت التي تشحن فيه البضائع على السفينة الناقلة، وفي حالة شحن البضائع على دفعات؛ فإنه لا يسرى إلا بالنسبة للجزء الذي تم شحنه فقط دون بقية الشحنة.

(١) عرف الشرط ١/١/٤ الحرب النووية بأنها "أى تفجير لأسلحة حرب نووية أو ذرية سواء تم التفاعل مع هذه

الأسلحة بالانشطار أو الاندماج أو أى تفاعل مماثل أو باستخدام قوي أو مواد نشاط إشعاعى .

- ينتهى مفعول التأمين بمجرد تفريغ الرسالة المؤمن عليها أو أى جزء منها فى ميناء الوصول أو انقضاء ١٥ يومًا (اعتبارًا من منتصف ليلة وصول السفينة الناقلة إلى الميناء المحدد فى سند الشحن) أيهما أقرب.

وبصفة عامة ووفقًا لاتفاقية التجارة المنقولة بحرًا Waterborne Trade Agreement فإن شركات التأمين لاتقوم بتأمين أخطار الحروب على البر مطلقًا، وينتهى التأمين بانتهاء الرحلة البحرية.

وربما حقق الصندوق العربى التأمين أخطار الحرب تقدمًا نوعيًا مهمًا فى هذا حيث تقوم حاليًا بتأمين أخطار الحروب بالنسبة للبضائع المنقولة برًا .

وهنا يجب الإشارة إلى أنه فى حالة التفريغ على المواعين والصنادل العائمة (التفريغ على المخطاف) فإن تغطية أخطار الحروب؛ تمتد أثناء وجود البضائع على المواعين والصنادل خلال عملية نقلها من السفن الناقلة وإليها؛ وهذا فقط فيما يتعلق بالأخطار الناجمة عن الألغام المتعلقة من الحروب السابقة. وسواء أكانت هذه الألغام عائمة أم غاطسة، ويكون امتداد هذه التغطية لمدة أقصاها ٦٠ يومًا إلا إذا اتفق الطرفان المؤمن له، وشركة التأمين على تمديد هذه المدة لفترة أخرى، ويكون هذا مقابل قسط إضافى، وبعد إرسال إخطار فوري لشركة التأمين.

أما بالنسبة لتغطية الإضرابات؛ فإنها وفقًا لشركات التأمين لا تخضع لاتفاقية التجارة المنقولة بحرًا Waterborne Trade Agreement، وما فيها تسرى من المخازن إلى المخازن مثل: تغطيات (a), (b), (c) وتتقاضى التغطية التأمين بوصول البضائع إلى المخازن النهائية أو انقضاء ٦٠ يومًا.

الفصل الرابع

آثار ارتفاع أسعار تأمين أخطار الحرب

على اقتصاديات دول الخليج العربي

٤ - آثار ارتفاع أسعار تأمين أخطار الحرب على اقتصاديات دول الخليج العربي

٤-١ مقدمة

فى إطار الموقع الجغرافى المتميز الذى تحتله دول الخليج العربى، وفى ضوء أهمية المنطقة بالنسبة للتجارة العالمية عموماً وتجارة النفط بوجه خاص؛ فقد توسعت هذه الدول فى موانئها مع التطورات النوعية والكمية التى استجذت على تجارتها الخارجية؛ وخصوصاً منذ منتصف السبعينيات، وقد جاءت هذه التوسعات وخطط التحديث بعد حقبة النفط التى سادت المنطقة فى النصف الثانى من السبعينيات، وأخذت مسارها فى تطوير هذه الموانئ لتواكب مستجدات التجارة الخارجية، ويتم استقبال الكم الكبير من السفن الناقلة للواردات والصادرات من شتى موانئ العالم، ودول الخليج العربى.

ولكن على ضوء المتغيرات السياسية التى حدثت فى الخليج العربى؛ أصدرت هيئة اللويدز بتاريخ ١٩٧٩/٧/٣٠ بيانات بالاشتراك مع اللجنة المشتركة لتسعير أخطار الحرب اعتبرت فيه مياه الخليج العربى والمياه المجاورة لخليج عمان منطقة حرب؛ وحددت تاريخاً، لذلك يبدأ من ١٩٧٩/٨/١٤، وكان هذا القرار من المؤشرات المؤثرة على اقتصاديات موانئ دول الخليج العربى، وذلك بسبب وضع الخليج العربى ضمن منطقة حرب War zone، ومن ثم الحروب التى مرت بها المنطقة والتوتر السياسى المستمر الذى أدى الى ارتفاع أسعار تأمين أخطار الحروب فى أسواق التأمين العالمية، مما أثر على شركات الملاحة البحرية وانخفاض اقتصاديات الموانئ للدول الخليجية.

كان قرار اللويدز مضاعفة رسوم تأمين أخطار الحروب على منطقة الخليج العربى وبعض المناطق العربية حافزاً قوياً للعديد من الدول والمؤسسات الاقتصادية للإسراع باتخاذ الخطوات اللازمة بزيادة الطاقة الاستيعابية لمجمعات التأمين، وشركات إعادة التأمين، وظهور ذلك بصورة خاصة فى معظم الدول الخليجية والعربية التى عانت الكثير من تحكم هيئة اللويدز فى أسواق التأمين العالمية.

وقد بادرت الدول الخليجية والعربية وعدد من المشتغلين بالتأمين والمؤسسات الاقتصادية إلى إنشاء سوق تأمين خليجي وعربي، والتنسيق بين المؤسسات التأمينية الخليجية والعربية وشركات الملاحة الخليجية والعربية حمايةً للمصلحة العامة، وإحياء محاولات اللويدز بالتحكم في سوق التأمين الدولي.

كما دعت دول الخليج العربي رداً على قرار اللويدز أن تعيد شركات التأمين الوطنية تأمين البواخر والناقلات الوطنية ضد مخاطر الحرب والحجز والاستيلاء لدى شركات إعادة التأمين الخليجية، وأن تقوم دول المنطقة بضمان كل ما يمكن أن يلحق بشركات إعادة التأمين من خسائر نتيجة هذا الإجراء مع زيادة مساهمة الحكومات في رأس مال شركات إعادة التأمين الوطنية، كما اقترحت إنشاء صندوق خليجي لضمان أخطار الحرب في منطقة الخليج العربي بالنسبة لجميع السفن الوطنية والأجنبية التي تمر فيه لتفادي زيادة أسعار التأمين التي فرضتها هيئة اللويدز.

٤-٢ تحديد نطاق وحجم المشكلة وأثارها

هناك خلط شديد في موضوع أثر مشكلة ارتفاع أسعار تأمين الحرب؛ لاسيما فيما يتعلق بالعلاقات بين شركات التأمين وملاك السفن والشاحنين والناقلين، وبالتالي، فإنه يجب بداية تحديد ملامح المشكلة ونطاقها وأطرافها المختلفة.

وبصفة عامة؛ يمكن إجمال التسلسل المنطقي لما يحدث عملاً في حالة وجود توتر سياسي في منطقة معينة على النحو التالي :

- تقوم اللجنة المشتركة لتأمين الحروب Joint War Committee بتعديل الأسعار الاسترشادية الصادرة منها، وهذا على أساس رفع هذه الأسعار لبعض المناطق، وجعلها غير محددة - يتم تسعيرها حالة بحالة - في المناطق الأكثر خطراً (Held Covered)، وهي ما تعرف باسم الاستثناءات الجارية Current Exclusion.
- بناء على ذلك تقوم شركات إعادة التأمين بعمل إخطار إلغاء Cancellation notice لشركات التأمين بحيث تصبح مناطق الاستثناءات الجارية غير متضمنة في الاتفاقية.

- وكرد فعل تقوم شركات التأمين برفع أسعار التأمين لهذه المناطق لتعويض التزايد الكبير في درجة الخطر؛ وكذلك لتغطية تكاليف إعادة التأمين الاختياري Facultative؛ حيث أصبحت هذه الأخطار غير متضمنة في اتفاقيات إعادة التأمين.
- نظراً لارتفاع أسعار تأمين الحرب في أسواق التأمين البحري سواء على السفن أو البضائع؛ فإن هذه الانعكاسات لها ردود أفعال في أسواق النقل البحري والمستهلك النهائي، وهذا على النحو التالي:

■ تقوم شركات الملاحة بدورها برفع أسعار النوالين بمقدار يعرف بعلاوة الحرب War Surcharge كمحاولة لنقل عبء الأقساط الإضافية لتأمين السفن إلى الشاحنين وأصحاب البضائع، وغالباً ما تنجح هذه الشركات في نقل العبء كاملاً أو جزء كبير منها بسبب مايلي:

- أن شركات الملاحة أو ملاك السفن - بشكل عام - غالباً يكونون في وضع تفاوضي أقوى من أصحاب البضائع والشاحنين.

- عدم وجود اتحادات شاحنين Shippers Councils في العديد من الدول النامية؛ وبالتالي لا يوجد منظمة قوية تدافع عن مصالح الشاحنين في هذا الصدد.

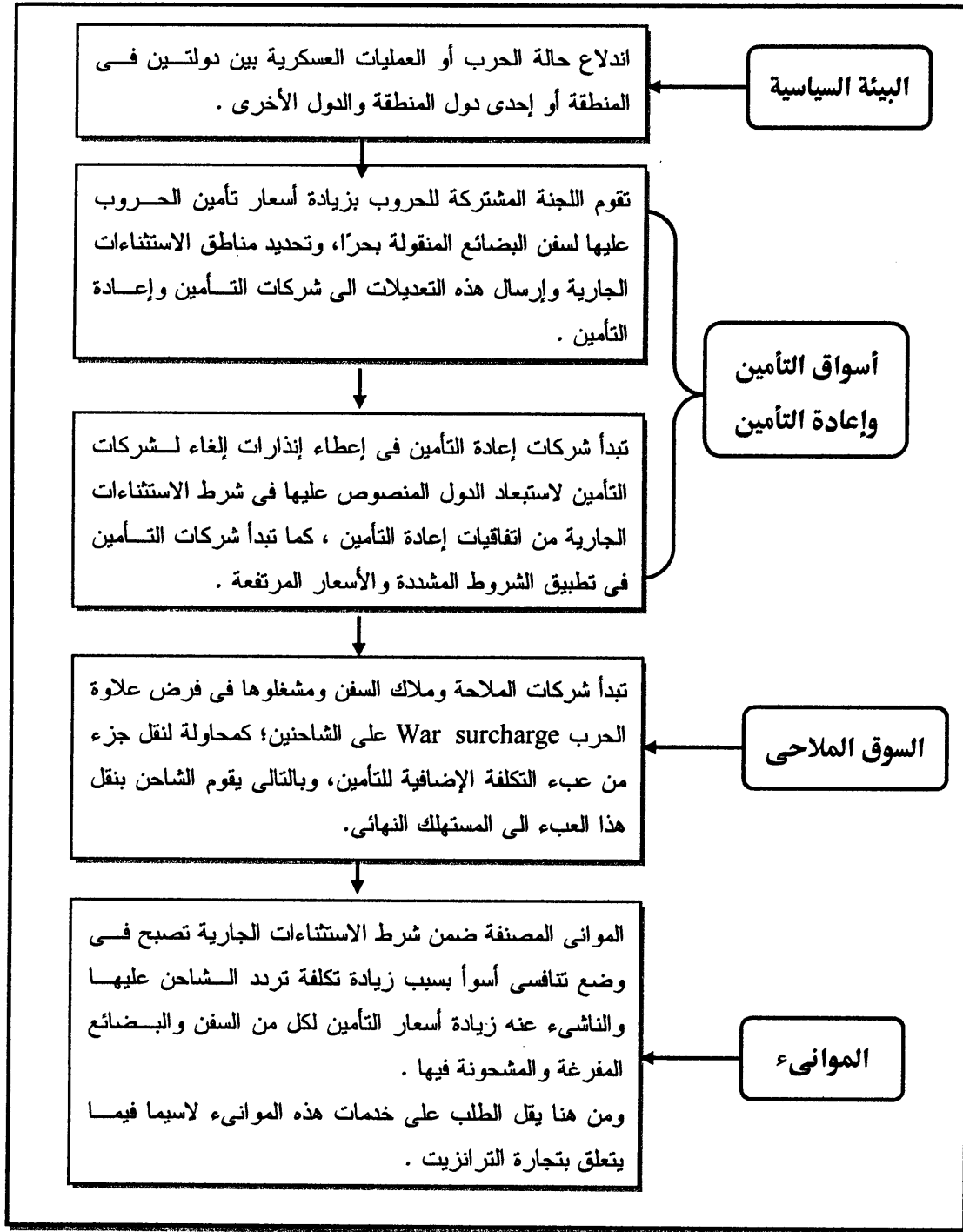
■ يقوم ملاك أو أصحاب البضائع بسداد أقساط إضافية لتأمين البضائع؛ بالإضافة إلى تكبدتهم لتكاليف إضافية (تكاليف تأمين غير مباشرة) بسبب علاوة الحرب التي يوضحها الخط الملاحي.

■ يقوم أصحاب البضائع والمستوردون بدورهم بمحاولة نقل عبء ما تحمله من تكاليف إلى المستهلك النهائي .

ومن هنا فإن هناك ضرورةً لتحليل الآثار الاقتصادية على هذه الأطراف، وكذلك على الموانئ الاقتصادية البحرية^(١).

ومن ثم يمكن إيضاح ملخص لمشكلة أثر ارتفاع أسعار تأمين الحروب على الاقتصاديات العربية على النحو الموضح بالشكل رقم (٤-١)، وأيضاً يمكن عرض حجم المشكلة، وأثرها من خلال الجدول رقم (٤-١) الذي يتناول بيان بالسفن التي تمت مهاجمتها أثناء الحروب في الخليج العربي .

^(١) Mansour, May Taha, **Economic Impact of Additional War Risks** ; Premium on Seaborne Trade , Master Degree research, Arab Academy for Science & Technology and Maritime Transport.



شكل رقم (٤-١) أثر مشكلة ارتفاع أسعار تأمين الحروب على الاقتصاديات العربية

Source : Mansour, May Taha, **Economic Impact of Additional War Risks ; Premium on Seaborne Trade** , Master Degree research, Arab Academy for Science & Technology and Maritime Transport.

جدول رقم (١-٤) السفن التي تمت مهاجمتها أثناء حروب الخليج

No.	Pollution From	Name	Type	Flag	Size RTG	Date of Attack	Location	Amount of spill in US Gallons	Built	Type of spill	Reasons & Remarks
1	Ship	Annabella	Motor Bulk Carrier	Greece	20501	11/1/1982	29 52.36 N 049 14.15 E	164706	1967	Fuel Oil	Attacked
2	Oil Field	Nowruz	Oil Rig	Iran	-	4/2/1983	29 30 N 049 24 E	85882352	-	Crude Oil	Attacked
3	Ship	Filikon L	Motor Tanker	Greece	41330	27/3/1984	28 10 N 50 01 E	92900	1976	Heavy Fuel Oil	Attacked
4	Ship	Yanbu Pride (ex Mobile Pride)	Steam Tanker	Saudi Arabia	199165	16/ 5/1984	27 18 N 50 07 E	500	1971	Crude Oil	Attacked
5	Ship	Amethyst	Motor Tanker	Cyprus	31280	24 8/1984	28 20 N 50 30 E	Minor	1963	-	Attacked
6	Ship	Magnolia	Motor Tanker	Liberia	52661	21/12/1984	Approx . 31 miles of kharg	-	1967	-	Attacked
7	Ship	Volere	Tanker	Italy	126469	3/1985	28 43N, 50 40E	Unknown	1975	Crude Oil	Attacked
8	Ship	Abu Al-Khair	General Cargo	Kuwait	1501	6/ 6/1985	19 20 N 058 30E	Unknown	1956	Fuel Oil	Attacked
9	Ship	Son Bong	Motor Tanker	North Korea	112458	19/ 9/1985	Sea Island , Kharg	Unknown	1971	-	Attacked and sunk
10	Ship	Magnum	Steam Tanker	Panama	141640	8/7/1986	South Kharg Is	Unknown	1981	Unknown	Attacked
11	Ship	Mistra	Steam Tanker	Liberia	117430	8/7/1986	Off Kharg Is	Unknown	1974	-	Attacked
12	Ship	Akarita	Steam Tanker	Liberia	109880	18/8/1986	Near the the Fateh Sirri Island Terminal, 50 nautical miles off the UAE coast	-	1976	Qatari Crude Oil	Fire started after missile pierced fully laden oil hold in fore part of the vessel

تابع جدول رقم (١-٤) السفن التي تمت مهاجمتها أثناء حروب الخليج

No.	Pollution From	Name	Type	Flag	Size RTG	Date of Attack	Location	Amount of spill in US Gallons	Built	Type of spill	Reasons & Remarks
13	Ship	Al Funtas	Motor Tanker	Kuwait	160010	16/ 09/ 1986	28.37 N. 049 20E, near Houf Oil field, approx.35 nm off Saudi Arabia	Unknown	1983	Crude, Gas oil and Nphta	Vessel on fire after being attacked
14	Ship	Shining Star	Motor Tanker	Cyprus	128929	25/ 11/ 1986	Off Lake Is	Unknown	1971	Gas Oil	Attacked
15	Ship	Azarpad	Steam Tanker	Iran	121971	08/12 /1986	Off Sirri Is	Unknown	1975	Unknown	Attacked
16	Ship	Munguia	Steam Tanker	Spain	140277	09 / 01/1987	27 07.2 N 050 48.6E	Unknown	1977	Crude Oil	Attacked
17	Ship	Petrobulk Regent	Motor Tanker	Panama	18308	05/ 04/1987	25 43 N 055 29E	Unknown	1975	Kerosene	Vessel struck a mine
18	Ship	Shining Star	Motor Tanker	Cyprus	128929	10 / 05 /1987	At Hornuz Loading Terminal / Larak Is. 28 57.2 048 46..5E, about 35 miles of the Kuwaiti coast	7794117	1971	kerosene	Attacked
19	Ship	Prim Rose	Tanker	Liberia	122203	26 / 05 /1987		735275	1976	Crude Oil	Vessel struck a mine
20	Ship	Stena Explorer (ex Universe Explorer)	Tanker	Liberia	122199	17/ 06 / 1987	Lat 28 57.5 N Long 48 47 ..3 E, close to Mina Al- Ahmadi entrance channel	Unknown	1974	Crude Oil	Vessel struck a mine
21	Ship	Texaco Caribbean	Tanker	Panama	125857	08 / 10 /1987	25 17 N 056 30 E off Fujairah	2283470	1977	Crude Oil	Vessel struck a mine
22	Ship	Susangrid	Tanker	Iran	111287	10 / 10 /1987	28 05 N 051 07 E	Unknown	1973	Crude Oil	Attacked
23	Ship	Sungari	Tanker	Liberia	124085	15/10/1987	At Shuaitb anchorage - Kuwaiti	Minor	1975	Kuwaiti Crude	Vessel hit by a silkworm missile

تابع جدول رقم (١-٤) السفن التي تمت مهاجمتها أثناء حرب الخليج

No.	Pollution From	Name	Type	Flag	Size RTG	Date of Attack	Location	Amount of spill in US Gallons	Built	Type of spill	Reasons & Remarks
24	Oil Field	-	-	Iran	-	19/10/1987	Reshadat platforms R4 and R7 Rustam off shore Oil Fields Iran	Unknown	-	-	Attacked & the platforms on fire 24 hours after attack
25	Exports Terminal	Al Ahmed Sea Is	Terminal	Kuwait	-	22/10/1987	Sea Island Exports Terminal - off Ahmadi Kuwait	Unknown	-	-	Attacked with a missile setting installations ablaze
26	Oil Rig	-	Oil Rig	Iran	-	14/01/1988	North Part of sea area - Rostan off shore field - 120 miles East of Bahrain	Unknown	-	Crude Oil	Attacked and damaged an oil platform
27	Ship	Prosper World	Motor Vehicle Carrier	Liberia	4686	17/02/1988	27 22 N 052 24 E	Unknown	1976	Fuel Oil	Vessel struck a mine
28	Ship	Petrobulk Ruler		Norwegian	20505	02/03/1988	25 41 N 055 28 E 10 n. miles off Sharjah	Unknown	1975	Fuel Oil	Vessel attacked
29	Ship	Fumi	Tanker	Liberia	36674	21/03/1988	25 55 N 055 48 E Strait of Hormuz	Unknown	1984	Saudi Crude Oil	Attacked by speed boat
30	Ship	Golar Kansai	Tanker	Liberia	98905	26/03/1988	25 54 N 055 45 E	Unknown	1972	Crude Oil	Attacked by Iranian Gunboats
31	Ship	Karame Maersk	Tanker	Denmark	167728	28/03/1988	25 32 N 055 10 E, 10 Miles Northwest of harjah	1180000	1977	Crude Oil	Attacked by Iranian Fast Patrol Boats
32	Ship	Haven	Tanker	Cyprus	109700	31/03/1988	20 Miles Northwest of Dubai, Lat 25 37 N, long 55 07 E	Unknown	1973	-	Attacked by Iranian Warship

تابع جدول رقم (١-٤) السفن التي تمت مهاجمتها أثناء حروب الخليج

No.	Pollution From	Name	Type	Flag	Size RTG	Date of Attack	Location	Amount of spill in US Gallons	Built	Type of spill	Reasons & Remarks
33	Ship	York Marine	Tanker	Britain	60814	18/04/1988	25 50 N 55 12E off Mubarak Terminal	Unknown	1975	-	Attacked by Iranian boats
34	Oil Field	Nasr	Oil Rig	Iran	-	18/04/1988	25 42 N 054 14 E Sirri Is	Unknown	-	Crude Oil	Attacked by Iranian off-shore drilling rigs and production platforms
35	Oil Field	Sassan	Oil Rig	Iran	-	18/04/1988	25 30N 053 09E	Unknown	-	Crude Oil	Attacked by Iranian off-shore drilling rigs and production platforms
36	Oil Field	Rakash	Oil Rig	Iran	-	18/04/1988	26 00 N 053 10 E	Unknown	-	Crude Oil	Attacked by Iranian off-shore drilling rigs and production platforms
37	Ship	Fal V	Tanker	UAE	7214	19/04/1988	26 29 N 056 17 E	Unknown	1972	Fuel Oil	Attacked
38	Ship	Seawise Giant	Tanker	Liberia	238558	14/05/1988	At Iarakh Island Terminal	Unknown	1976	-	Tanker attacked by an Iraqi air raid
39	Ship	Barcelona	Tanker	Spain	122177	14/05/1988	At Larakh Island Terminal	Unknown	1972	Crude Oil	Tanker attacked by Iraqi air raid
40	Ship	Mundo Gas Rio	LPG	Liberia	12251	26/05/1988	27 03 N 056 32E	-	1967	Ammonia	Attacked /spill of 20,000 cu.m of ammonia

تابع جدول رقم (١-٤) السفن التي تمت مهاجمتها أثناء حروب الخليج

No.	Pollution From	Name	Type	Flag	Size RTG	Date of Attack	Location	Amount of spill in US Gallons	Built	Type of spill	Reasons & Remarks
41	Ship	Eso Demetia	Tanker	Britain	125291	11/06/1988	25 05 N 051 00E	Unknown	1973	-	Attacked (one rocket hitting a cargo tank)
42	Ship	Veronique	Motor Tanker	Liberia	38735	02/ 09/1988	25 11 N 054 40E	Unknown	1976	-	Attacked and hit sustain a hole in tank
43	Ship	Happy Kari	Tanker	Norwegian	140277	02/11/1988	25 52 N 055 36 E , 20 n..miles off Dubai	Unknown	1974	-	Vessel attacked & few hundred tons of crude oil slick
44	Ship	Eso Demetia	Tanker	Britain	125291	05/11/1988	27 05 N 051 00 E	Unknown	1973	Crude Oil	Attack
45	Ship	Khark	Tanker	Iran	116404	05/11/1988	27 24 N 052 04 E	Unknown	1975	Crude Oil	Attack
46	Ship	Tropical Lion	Steam Tanker	Liberia	125916	25/04/1989	Off Abu Dhabi	420168	1972	-	Vessel struck a mine
47	Exports Terminal	Al ahmadi	Terminal	Kuwait	-	01/1991	Mina Al ahmadi	25210084	-	Crude Oil	War Attacked
48	Exports Terminal	Mina Al-Baker	Terminal	Iraq	-	02/02/1991	Mina Al-Bake	29411764	-	Crude Oil	War Attacked
49	Exports Terminal	Mina Abdullah	Terminal	Kuwait	-	1991	Mina Abdullah	Unknown	-	Crude Oil	War Attacked
50	Ship	Al Qadasiyah	Tanker	Iraq	81480	1991	Mina Al ahmadi North Pier 29 07 N 48 09 E	36520252	1976	Crude Oil	War Attacked

تابع جدول رقم (١-٤) السفن التي تمت مهاجمتها أثناء حروب الخليج

No.	Pollution From	Name	Type	Flag	Size RTG	Date of Attack	Location	Amount of spill in US Gallons	Built	Type of spill	Reasons & Remarks
51	Ship	Hitten	Tanker	Iraq	81228	1991	Mina Al ahmadi North Pier 29 07 N 48 09 E	36520252	1977	Crude Oil	War Attacked
52	Ship	Amuriyah	Tanker	Iraq	81227	1991	29 41 N 48 48 E East of Main Al-Bakr	9130042	1979	Crude Oil	War Attacked
53	Ship	Tariq Ibn Ziyad	Tanker	Iraq	62301	1991	Mina Al ahmadi Soth Pier 29 05N 48 09 E	27779747	1975	Crude Oil	War Attacked
54	Ship	Al Mutanabbi	Tanker	Iraq	68145	1991	Shuaybah Fuel Pier 29 03 N 48 10 E	30650000	1976	Unknown	War Attacked
55	Ship	Al Fao	Tanker	Iraq	41477	1991	Mina Abdullah 29 03 N 48 10 E	5245882	1969	Unknown	War Attacked
56	Ship	Ain Zalah	Tanker	Iraq	21375	1991	Khawwr Abdullah 29 59 N 48 11 E	2081639	1972	Unknown	War Attacked
57	Ship	-	Tanker		-	1991	Khawwr Abdullah 29 59 N 48 11 E	2352941	-	Unknown	War Attacked
58	Refinery	Mina Al Ahmadi Refinery	Refinery	Kuwait	-	1991	Mina Al Ahmadi	4201681	-	Crude Oil	War Attacked
59	Exports Terminal	Mina Abdullah (North and South pers)	Terminal	Kuwait	-	1991	Mina Abdullah-	Unknown	-	Crude Oil	War Attacked
60	Exports Terminal	Mina Abdullah	Terminal	Kuwait	-	1991	Mina Abdullah	Unknown	-	Crude Oil	War Attacked
61	land	Al Khafi	Tanks	Saudi Arabia	-	1991	Al Khafi	4201681	-	-	War Attacked
62	land	Mina Saud Refinery	Tanks	Kuwait	-	1991	At Mina Saud Refinery	4201681	-	-	War Attacked

تابع جدول رقم (١-٤) السفن التي تمت مهاجمتها أثناء حروب الخليج

No.	Pollution From	Name	Type	Flag	Size RTG	Date of Attack	Location	Amount of spill in US Gallons	Built	Type of spill	Reasons & Remarks
63	land	Getty Oil Refinery	Refinery	Kuwait	-	1991	At Mina Al Zor and Ras Al- Qulay	4201681	-	-	War Attacked
64	land	Shuaibah Refinery	Terminal	Kuwait	-	1991	Shuaibah Port	4201681	-	-	War Attacked
65	land	Doha Station	Tanks	Kuwait	-	1991	Doha power Station	4201681	-	-	War Attacked
66	Oil Field	Bahra Wella	Oil Wells	Kuwait	-	1991	Bahra Oil Fields	111040335	-	-	War Attacked
67	land	Coastal Trenches	Land	Kuwait	-	1991	West of Kuwait Bay	4201681	-	-	War Attacked

المصدر : مركز المساعدة المتبادلة للطوارئ البحرية (MEMMAC) مملكة البحرين ، ٢٠٠٢ .

٣-٤ الجهود العربية تجاه مشكلة ارتفاع أسعار تأمين الحروب

قبيل نشوب حرب الخليج الأولى (العراق - إيران)؛ رفعت اللجنة المشتركة لأخطار الحروب أسعار تأمين الحروب بشكل لم يسبق له مثيل، وتم تشكيل لجنة فنية عليا مكونة من أسواق التأمين وإعادة التأمين البحرى لمقابلة أعضاء اللجنة المشتركة لأخطار الحروب، وتمثلت جهود هذه اللجنة فى إعداد دراسة تفصيلية لإنشاء صندوق عربى للتغلب على هذه المشكلة، وقامت هذه اللجنة بدراسة أسواق التأمين الخليجية، وانتهت الى أنه فى حالة تأسيس هذا الصندوق سوف تسند إليه أعمال تأمين بإجمالى أقساط قدرها ١١٤١٨ مليون دولار أمريكى موزعة، كما هو موضح بالجدول رقم (٢-٤).

جدول رقم (٢-٤) الأقساط المتوقعة إسنادها للصندوق وفقاً لدراسة الجدوى الفنية

بالألف دولار الأمريكى

الدولة	الأقساط	النسبة
الإمارات	٧٢٥	٦,٣%
البحرين	١٥٥	١,٤%
السعودية	١٤٢٥	١٢,٥%
العراق	٧٢٠٠	٦٢%
عمان	٦٣	٠,٦%
قطر	٤٠٠	٣,٥%
الكويت	١٤٥٠	١٢,٧%
الإجمالى	١١٤١٨	١٠٠%

المصدر : أبو العلا، أحمد حسين (١٩٩٢) تأمين نقل البضائع بحرًا وجوًا وبرًا.

وبالتالى تم اتخاذ القرار بتأسيس الصندوق على أساس أن هدفه الأساسى هو :

" توفير الاستقرار فى أسعار تأمينات أخطار الحروب بأن يتم التسعير من قِبَل جهاز فنى عربى، متخذًا قراره على أساس الظروف الفعلية للمنطقة، وبَعِيدًا عن القرارات التى تصدرها أسواق معينة نتيجة شائعات أو مصالح خاصة (سياسية)؛ قد تتعارض مع مصالح المنطقة" .

وهذا بحيث تنعكس المرحلة النهائية بحماية صناعة النقل البحرى الخليجية، وعدم تحميلها بأقساط حرب تشكل عبء على كل من الناقل والشاحن.

٤-٣-١ مقومات نجاح الصندوق العربى

تم عمل دراسة جدوى فنية ارتكزت على عدد من المقومات لنجاح الصندوق العربى على النحو التالى :

- الإسناد إلى الصندوق من قِبَل أكبر عدد ممكن من شركات التأمين الوطنية فى منطقة الخليج العربى، فإن قاعدة الإسناد هذه؛ كلما اتسعت كلما؛ كان الصندوق أكثر قدرة على المفاوضة، ومن مركز القوة عند الاتصال بالأسواق الخارجية، وكان أقدر على أن يبني قاعدة مالية متينة له.

- توفير حماية ملائمة للشركات الأعضاء وذلك بالاعتماد على الأسواق الدولية المختلفة لإعادة التأمين، دون التركيز على سوق واحدة تتحكم بالأسعار.

- ضمان دعم حكومات أقطار الخليج العربى للصندوق عندما تقتضى الضرورة ذلك، وتؤكد اللجنة أن التسعير ستقوم به خبرات فنية عربية؛ وهذا يعنى أن السعر المطبق سيكون سعرًا فنيًا منسجمًا مع الخطر ومدى احتمالية توقعه، لذلك فإنها ترى أن الدعم الحكومى يمكن أن يأخذ شكل ضمان من قبل الحكومات لتحمل ما ترى من تخفيض للتكلفة الإضافية، إذا ما قررت اللجنة الفنية زيادة الأسعار لمبررات فنية؛ وبذلك تتم حماية المواطن الخليجى وسوق النقل الخليجية. إن هذا الدعم شبيه بالدعم الذى تقدمه حكومات منطقة الخليج فى مجالات عديدة منها السلع الضرورية على أنه إذا رأت الحكومات الخليجية تغطية خطر الحرب فى

ظروف ترى اللجنة الفنية تعذر ذلك على الصندوق؛ فإن الحكومات الخليجية تكون في هذه الحالة ضامنةً لقدرة الصندوق على الوفاء بالتزاماته بالكامل^(١).

٤-٣-٢ خطة العمل التي أسس الصندوق عليها

بعد إقرار ما توصلت إليه اللجنة الفنية واعتماد الصندوق كصيغة نهائية لتغطية أخطار الحرب (بضائع وسفن)، وذلك في اجتماع الهيئة العامة للصندوق في الكويت الذي تم بتاريخ ١٩٨٠/٧/١، يمكن برمجة الخطوات بحيث بدأ الصندوق بالعمل اعتباراً من ١٩٨١/١/١ كالآتي :

- تم في اجتماع الكويت تعيين الشركة المضيفة للصندوق؛ وأن تتعهد هذه الشركة باتخاذ الإجراءات اللازمة، ضمن الإطار القانوني للقطر الذي تقع فيه لإعطاء الصندوق الشخصية المعنوية المطلوبة، والحصول على الضمانات الحكومية اللازمة، بالإضافة إلى تعيين جهاز متفرغ للقيام بكل متطلبات عمل الصندوق، كما تم اختيار أعضاء اللجنة الفنية.
- بعد تعيين الشركة المضيفة واللجنة الفنية، تم التنسيق بين الاثنين بحيث تهيأ كل مستلزمات عمل الصندوق من مطبوعات ومعلومات كاملة عن الشركات الأعضاء.
- اتخذت الشركات الأعضاء الإجراءات اللازمة مع معيدي تأمينها، وضمن إطار اتفاقياتها لإمكان سحب تأمينات الحرب (بضائع وسفن) من اتفاقياتها، وذلك تم من أول يناير ١٩٨١، وينبغي معرفة تاريخ بدأ الإسناد لكل شركة؛ إذ إن لهذا علاقة مباشرة بالتكلفة الكلية للحماية.
- ثم بعد ذلك تجميع المعلومات لدى الشركة المضيفة، وقامت اللجنة الفنية بوضع حماية الصندوق بصيغتها النهائية، والإطار العام لهذه الحماية غير قابل للتعديل؛ إلا ضمن إطار التعديل المثبت في تفاصيل الحماية، وتم هذا في أول نوفمبر ١٩٨٠.

(١) أبو العلا، أحمد حسين (١٩٩٢) تأمين نقل البضائع بحرًا وجوًا وبرًا.

- بعد الانتهاء من الفقرات السابقة أصبح الصندوق مهياً للعمل، وقد تم ترك فترة ٦٠ يوماً لإعطاء المجال للشركة المضيفة لإعداد كل ما ينبغي إعدادهُ لعمل الصندوق.

٣-٣-٤ الدور الفعلي للصندوق

بدأ الصندوق في ممارسة أعماله الفعلية عام ١٩٨٠؛ ولعب دوراً مميزاً خلال حرب الخليج الأولى، حيث بدأ بقرض بلغ خمسين ألف دولار (بدون فوائد) وبعدد ٢٧ شركة مؤسسة تنتمي إلى ٧ أقطار عربية خليجية، وذلك نظراً لنجاح الصندوق في أداء دوره الاقتصادي. وبحلول عام ١٩٩٨ كان عدد الشركات المشتركة بالصندوق ٧٥ شركة، وشهدت المرحلة من ١٩٩٨-٢٠٠٤ تنامي مستمر لعدد الشركات، كما يتضح من الجدول رقم (٢-٤).

جدول رقم (٣-٤) عدد الشركات الأعضاء في الصندوق

السنة	عدد الشركات
١٩٩٨	٧٥
١٩٩٩	٨٢
٢٠٠٠	٨٤
٢٠٠١	٨٩
٢٠٠٢	١٠١
٢٠٠٣	١٠٥
٢٠٠٤	١١١

المصدر : تقارير الصندوق العربي لتأمين أخطار الحروب من عام ١٩٩٨ حتى عام ٢٠٠٤.

٤-٣-٤ حجم أعمال الصندوق

يمكن استعراض حجم أعمال الصندوق خلال الفترة من ١٩٩٨ حتى ٢٠٠٤ على النحو الموضح بالجدول رقم (٣-٤).

جدول رقم (٤-٤) حجم أعمال الصندوق خلال الفترة من ١٩٩٩ حتى ٢٠٠٣

بالدولار الأمريكي

إعادة التأمين	الاحتفاظ	الأقساط الصافية	العام
١١٤٢٧٠٧	٣٤٣٩٨٩١	٤٥٨٢٥٩٨	١٩٩٩
١٤٠٢٢٩٨	٣٦٠٠٨٧٤	٥٠٠٣١٧٢	٢٠٠٠
٢٩٢٩٩٨٤	٣٥٣٦٩٠٦	٦٤٦٦٨٩٠	٢٠٠١
٢١٩٧٩٢٥	٥٣٤٨٠٣٥	٧٥٤٥٩٦٠	٢٠٠٢
٢٧٤١١٦١	٦٢٨١٤١٣	٩٠٢٢٥٧٣	٢٠٠٣

المصدر : تقارير الصندوق العربي لتأمين أخطار الحروب من عام ١٩٩٩ حتى عام ٢٠٠٣.

يتضح من الجدول رقم (٤-٤) أن حجم أعمال الصندوق خلال الفترة من ١٩٩٩ حتى ٢٠٠٣ بها من تزايد مستمر، حيث زادت الأقساط المكتتب فيها عام ٢٠٠٠ بنسبة قدرها ٩% عن عام ١٩٩٩ ثم تزايدت بنسبة ٢٩% عام ٢٠٠١ عن عام ٢٠٠٠، على حين كانت الزيادة بنسبة قدرها ١٧% ، ٢٠% لعامي ٢٠٠٢ ، ٢٠٠٣ مقارنةً بعامى ٢٠٠١ ، ٢٠٠٢.

ويلاحظ أن الصندوق قد نجح بشكل كبير فى أداء الهدف الأساسى له؛ وهو منع تسرب أقساط تأمين الحروب الى الأسواق الأجنبية حيث استطاع الصندوق خلال هذه الفترة تحقيق نسب احتفاظ تتراوح بين ٥٥% كحد أدنى، ٧٥% كحد أعلى؛ وبالتالي قد تم إعادة نسب تتراوح بين ٢٥% كحد أدنى، و٤٥% كحد أقصى.

ومما لاشك فيه أن هذه المبالغ كانت تتسرب إلى الخارج قبل إنشاء الصندوق؛ مما يدل بشكل حاسم على نجاح الصندوق فى دعم الاقتصاديات العربية فيما يتعلق بتأمين أخطار الحروب. وبالرغم من معدلات الاحتفاظ المرتفعة؛ فقد حقق الصندوق أرباحاً كبيرة، واستطاع تكوين احتياطات طوارئ متراكمة بمقادير ضخمة على النحو الموضح بالجدول رقم (٤-٥).

جدول رقم (٤-٥) إحصائيات مؤشرات النشاط للصندوق العربي للتأمين أخطر الحرب

بالمليون دولار

السجل	١٩٩١	١٩٩٢	١٩٩٣	١٩٩٤	١٩٩٥	١٩٩٦	١٩٩٧	١٩٩٨	١٩٩٩	٢٠٠٠	٢٠٠١	٢٠٠٢
نسبة الاحتفاظ %	٦١,٥٤	٤٦,١٨	٥٢	٤٦,١	٤١,٥	٤٦,٤	٥٤,٨	٥٥,٨	٧٥	٧١,٩	٥٤,٧	٧٠,٩
نسبة إعادة التأمين %	٣٨,٤٦	٥٣,٨٢	٤٨	٥٣,٩	٥٨,٥	٥٣,٦	٤٥,٢	٤٤,٢	٢٥	٢٨,١	٤٥,٣	٢٩,١
الأرباح الموزعة	١,٨	١,٨	٢	٢,٢	٢,٧	٢,٨	٣,٦	٣,٥	٣,٣	٣,٤	٣,٣	٣,٦
احتياطي الطوارئ المتراكم	٢٠,٤	٢٠,٥	٢٠,٩	٢١,٦	٢٢,٢	٢٢,٩	٢٣,٥	٢٤,٧	٢٥,٥	٢٦,٥	٢٧,٤	٢٨,٤
احتياطي الصندوق المتراكم	٢٦,٣	٢٦,٧	٢٧,٣	٢٧,٩	٢٨,٦	٢٩,٣	٢٩,٨	٣٠,٧	٣١,٢	٣٢,٠	٣٢,٨	٣٣,٦
أرباح الصندوق	٢,٣	٢,٦	٢,٦	٢,٨	٣,٤	٣,٥	٤,٤	٤,٤	٤,٢	٤,٢	٤,٢	٤,٤

٤-٣-٥ التغطيات التي يقدمها الصندوق

يقدم الصندوق عددًا من التغطيات التأمينية المماثلة للتي تقدمها أسواق التأمين الأخرى، على أن الصندوق كان له السبق في تقديم تغطيات تأمين ضد أخطار الحروب على البر، حيث إنه من المعروف أنه وفقًا لاتفاقية التجارة المنقولة بحرًا Waterborne Trade Agreement كان من غير المقبول إصدار وثائق تأمين ضد أخطار الحروب البرية؛ إلا أن الصندوق قد بادر بإصدار مثل هذه الوثائق على أساس أن الصندوق وفقًا لرسالته الأساسية يقدم دعمًا فنيًا للمنطقة العربية، وبالتالي بدأ الصندوق في إصدار أو بالأدق استحداث تغطيات تتناسب مع طبيعة التوتر في المنطقة، وقد استحدثت الصندوق نوعين من التغطيات هما :

- تغطية أخطار الحروب والاضرابات - النقل البرى بضائع.
- تغطية أخطار الحروب والاضرابات - النقل البرى شاحنات.
- A waris Cargo clauses (War and S.R & CC – In land transport)
- A Waris Truck clauses (War and S.R & CC – In land transport)

وقد تم إثبات نصوص هذه الشروط في ملاحق البحث إلا إنه يمكن استعراض الملامح الأساسية بها على النحو الآتى :

تغطية النقل البرى - بضائع

يلاحظ من استعراض نص الشرط الصادر من الصندوق فى ١٩٩٩/١٢/١ أن نطاق التغطية يشمل ما يماثل تغطية أخطار الحروب والاضرابات الصادرة من مجمع مكنتبى التأمين بلندن مع جمع كل من النقطتين فى وثيقة واحدة (على نحو ما يحدث فى تأمين السفن)، وتطبيق هذه التغطية على النقل البرى مع بعض التعديلات التى تتناسب مع طبيعة النقل البرى أهمها مايلى :

- عدم احتواء الوثيقة على شرط العوارية العامة .
- استثناء حالات الاختطاف .

- استثناء حالات استخدام الشاحنة البرية في نقل أية أسلحة أو متفجرات أو ذخائر أو أية أسلحة مشابهة.

كما سبق القول؛ فإن مشكلة ارتفاع أقساط تأمين الحروب لها العديد من الآثار الاقتصادية على النحو التالي :

• ارتفاع التكلفة النهائية لقيمة البضائع في ميناء الوصول النهائي (القيمة CIF)؛ وهذا الارتفاع يكون ناشئاً من أثرين منفصلين هما:

- ارتفاع تكلفة تأمين البضائع المنقولة بحرًا (تأمين البضائع) على هذه البضائع المنقولة إلى موانئ الدول المعنية.

- ارتفاع نوالين نقل هذه البضائع الناشئة من فرض الخطوط الملاحية لعلاوات الحرب War Surcharge السابق الإشارة إليها كمحاولة من ملاك السفن؛ لنقل عبء هذه النوالين.

• ينعكس الارتفاع في تكلفة نقل وتأمين البضائع بشكل مباشر على أسعار السلع النهائية؛ مما يؤثر على رفاهية المستهلك Consumer Welfare .

وبالتالي؛ فإن دور الصندوق يتمثل في :

■ السيطرة على تكاليف تأمين البضائع المنقولة من الموانئ العربية وإليها، ومما لاشك فيه أن دور الصندوق في هذا المجال له فعالية كبيرة.

■ السيطرة على تكاليف تأمين السفن التي ترفع أعلام دول عربية؛ بحيث لا يضطر ملاك السفن لفرض علاوة حرب على البضائع المنقولة على هذه السفن.

وفي صدد تأمين السفن يلاحظ أن دور الصندوق في التأثير على قيمة البضائع المنقولة، ومن ثم أسعار هذه البضائع داخل الاقتصادات العربية مرهون بنقل هذه البضائع على سفن ترفع أعلامًا (دول عربية)، وإلا سيخفق الصندوق في التأثير على الشق الثاني من التكلفة؛ وهو علاوة الحروب التي تفرضها الخطوط الملاحية.

ومن هنا يلاحظ أن الحل الجذري لمشكلة ارتفاع أسعار تأمين الحرب تتمثل أساساً بجانب الدور الحيوى الذى يلعبه الصندوق فى وجود أساطيل عربية تنقل نسبةً كبيرةً من تجارة الدول العربية بحيث يمكن السيطرة على المشكلة من جميع جوانبها.

وهنا برز دور شركة الملاحة العربية المتحدة خلال الحروب المتتالية بمنطقة الخليج العربى، ومما لاشك فيه أن شركة الملاحة العربية المتحدة؛ قد حققت نجاحات متتاليةً فى مجال النقل البحرى العالمى، حيث احتلت المرتبة الثالثة والعشرين على مستوى الشركات المشغلة للحاويات على الطرق الملاحية العالمية، وقد أصبح من الضرورى التعرض بشكل موجز لنشاط هذه الشركة ورسالتها فى دعم التجارة العربية والخليجية المنقولة بحرًا.

٤ - ٤ إستراتيجية شركة الملاحة العربية المتحدة

شركة الملاحة العربية المتحدة تأسست بين ست من دول الخليج العربى فى شهر يوليه ١٩٧٦، من كل من دولة الإمارات العربية المتحدة، والمملكة العربية السعودية، ومملكة البحرين، وجمهورية العراق، ودولة قطر، ودولة الكويت، وكانت شركة الملاحة الكويتية نواة تأسيس هذه الشركة، وقد اتخذت الشركة من دولة الكويت مقرًا رئيسيًا لها.

وكان الهدف الإستراتيجى من تأسيس هذه الشركة أن تكون الناقل الوطنى للدول المساهمة حفاظًا على مصالح هذه الدول فى مجال النقل البحرى تجاه الشركات الملاحية العالمية الأخرى وضمان توصيل وارداتها وصادراتها للأسواق العالمية بأسعار معقولة؛ وأن تلعب دورًا إستراتيجيًا فى أوقات الأزمات.

وقد التزمت الشركة بتحقيق الأهداف التى أنشئت من أجلها، وليس أدل على ذلك من تصميمها على مواصلة خدمة موانئ الدول المساهمة أثناء الحرب العراقية الإيرانية، وحرب الخليج الثانية والحرب الأمريكية على العراق عندما أحجمت الشركات الأجنبية عن دخول الخليج رغم ماتعرضت له سفن الشركة من أخطار أدت الى خسائر مالية، وتكبدت مبالغ طائلة نتيجة لارتفاع تكاليف التأمين ضد أخطار الحرب.

كما تعد الشركة حلقة الوصل الرئيسية بين منطقة الخليج العربي والشرق الأوسط بجميع الموانئ في العالم، وخاصة مناطق التجارة الرئيسية، وهي أمريكا الشمالية وأمريكا الجنوبية ودول الاتحاد الأوروبي، وجميع دول الشرق الأقصى والصين واليابان، كما تتولى الشركة تقديم خدمات تأجير واستئجار السفن للحمولات الخاصة.

يتضح أن الشركة تعد المسيطر الرئيسي لخدمات النقل البحري من الخليج العربي وإليه وبذلك حققت الشركة الأهداف الإستراتيجية التي أنشأت من أجلها.

تأسست شركة الملاحة العربية المتحدة برأس مال قدره ١٧٧٠ مليون دولار ، ورأس المال المكتتب به ٩٩١ مليون دولار؛ وذلك على النحو التالي :

جدول رقم (٤-٦) مساهمات الدول في بداية تأسيس الشركة

الدولة	عدد الأسهم (بالآلف)	المبلغ (بالمليون دولار)
الإمارات	٥٤٨٠	١٩٣,٩٩٢
البحرين	٦٠٠	٢١,٢٤٠
السعودية	٥٤٨٠	١٩٣,٩٩٢
العراق	٥٤٨٠	١٩٣,٩٩٢
قطر	٥٤٨٠	١٩٣,٩٩٢
الكويت	٥٤٨٠	١٩٣,٩٩٢
الإجمالي	٢٨٠٠٠	٩٩١,٢

المصدر: ناجي، محمد عبد (١٩٨٩) شركة الملاحة العربية المتحدة، المؤتمر الدولي الأول عن مشاكل النقل البحري في الدول النامية

النتائج والتوصيات

أولاً: النتائج

- ١- إن طبيعة الخليج بما تحتويه من ثروات اقتصادية ونفطية ضخمة ذات قيمة اقتصادية، جعلت من منطقة الخليج العربى نقطة محورية لصراع القوى العظمى فى العالم؛ لاسيما الدول الصناعية.
- ٢- تلاحظ منذ الثورة الإسلامية الإيرانية عام ١٩٧٩، وحتى الآن لم يوجد أى من إرهابات التحسن فى العلاقات السياسية بين إيران وأمريكا؛ مما جعل منطقة الخليج فى توتر مستمر.
- ٣- إن كافة الحروب التى نشبت فى منطقة الخليج لم تكن لها أسباب ملموسة، وإنما لتداعيات سياسية فى المقام الأول.
- ٤- استمرار احتلال إيران إلى جزر الإمارات بموقعها الجغرافى المتميز للملاحة الدولية، واتهام إيران بامتلاك سلاح نووى، وهذا مما لايتماشى مع مصالح الدول العظمى (الصناعية)؛ وخاصة الولايات المتحدة الأمريكية؛ مما قد يشير إلى إمكان جر المنطقة إلى حرب رابعة مع توجه الحكومة الإيرانية إلى احتلال زعامة سياسية للدول الخليجية؛ وهذا غير مقبول للدول الخليجية والعربية وللعالم.
- ٥- اتضح أنه مع التطور التكنولوجى الذى طرأ على الصناعة الحربية جعل نطاق الحروب فى مسرح العمليات البحرية أوسع وأخطر، وهذا يجعل تغطية تأمين أخطار الحروب تشمل مناطق أكثر وتكاليف إضافية على النقل البحرى (التجارة الدولية).
- ٦- إن الواقع والخبرة التاريخية قد أثبتت أن السفن التجارية وخطوط الإمداد البحرى تعد من الأهداف المهمة التى تستهدفها العمليات الحربية.
- ٧- بسبب امتلاك الدول العظمى للتكنولوجيا المتقدمة فى صناعة السلاح الحربى؛ فقد جعل الحروب الحديثة غير متوازنة ومدمرة؛ مما يزيد من ضرورة وأهمية التغطيات التأمينية لأخطار الحروب.

٨- إن القرار الذى صدر من اللجنة المشتركة لتسعير أخطار الحروب؛ كان له تأثير اقتصادى على دول الخليج والدول العربية، ولكن لم توجه بالشكل المطلوب من قِبل الحكومات وشركات التأمين وإعادة التأمين الخليجية والعربية.

٩- إن دور الصندوق العربى لتأمين أخطار الحرب الذى باشر عمله عام ١٩٨٠ بقرض بلغ خمسين ألف دولار وانضمام ٢٧ شركة مؤسسة تنتمى إلى سبعة أقطار عربية قد نجح فى أداء دوره الاقتصادى أثناء فترة الحروب فى الخليج العربى؛ مما أدى إلى زيادة الأعضاء إلى ١١١ شركة مؤسسة تنتمى إلى ١٨ قطرًا عربيًا.

١٠- شركة الملاحة العربية المتحدة التى قد تأسست عام ١٩٧٦؛ أى قبل حدوث أية متغيرات سياسية والحروب فى الخليج العربى، وقد لعبت دورًا مهمًا واتضح المردود الإستراتيجى لهذه الشركة أثناء الأزمات والحروب فى الخليج العربى؛ وذلك من خلال الدور الذى قامت به الشركة فى النقل البحرى عندما امتنعت الشركات العالمية البحرية للدخول إلى الخليج بسبب ارتفاع تكاليف التأمين على أخطار الحروب.

ثانياً: التوصيات

١- الإسراع بتحقيق التكامل الاقتصادى بين دول مجلس التعاون الخليجى لمواجهة التحديات الاقتصادية والسياسية والعسكرية.

٢- يجب التوصل إلى حل سلمى بين الإمارات وإيران بخصوص الجزر الإماراتية .

٣- أهمية اشتراك الدول العربية غير المشتركة فى الصندوق العربى لتأمين أخطار الحرب فى الصندوق ووجود تنسيق تام وجهاز تسويقى فعال للصندوق لاجتذاب هذه الدول، وكذلك المزيد من عمليات التأمين حتى يمكن تحقيق قانون الأعداد الكبيرة.

٤- عمل حملات تسويقية ومؤتمرات توعية للصندوق العربى لتأمين أخطار الحرب حتى تستطيع جذب المزيد من الأعمال.

- ٥- تفعيل دور شركة الملاحة العربية المتحدة من خلال التطور الإدارى والاستعانة بالخبرات العالمية فى النقل البحرى لتحسين التشغيل، والسيطرة على سوق النقل البحرى لدول الخليج العربى.
- ٦- توجيه أسواق التأمين العربى إلى إجراء عمليات إعادة تأمين متبادلة بينها لتقليل الاعتماد على الأسواق الأجنبية.
- ٧- ضرورة إنشاء اتحاد شاحنين خليجى عربى Shipping Council يقوم باستخدام قوة المساومة الجماعية فى التفاوض حول أسعار النوالين، لاسيما فى حالات التوتر السياسى لإغلاق الباب أمام الخطوط الملاحية على إساءة التصرف فى علاوة الحرب.
- ٨- يجب على دول الخليج العربى (مجلس التعاون الخليجى) بعد هذه الحروب التى هزت الخليج اقتصاديا والأزمات السياسية المستمرة فى المنطقة أن تضع إستراتيجية موحدة لدعم سوق التأمين وإعادة التأمين الخليجى، لكى يواجه أسواق التأمين العالمية.

المراجع

المراجع

أولاً : الكتب

١. أبو العلا، أحمد حسين (١٩٩٢) تأمين نقل البضائع بحراً وجواً وبراً.
٢. إسماعيل، محمد محروس (١٩٨٨) إقتصاديات البترول والطاقة، الإسكندرية، دار الجامعات المصرية.
٣. العفيفي، فتحى (٢٠٠٣) الخليج العربى - النزاعات السياسية وحروب التغيير الاستراتيجى، القاهرة، مركز الأهرام للترجمة والنشر.
٤. الغنامى، (١٩٨٢) الوسيط فى قانون السلام، منشأة المعارف، الإسكندرية، ص ٢٧٤.
٥. بدوي، طه، محمد و مرسى، ليلى (١٩٩٥) العلاقات السياسية الدولية للوقوف على مفهوم النظام ثنائى القوة القطبية، دار الفكر المصرية.
٦. سلام، عبد اللطيف (بدون تاريخ نشر) تأمين أخطار الحروب (بضائع)، مذكرة غير منشورة، معهد التأمين بمصر.
٧. عبد العزيز، خالد بن سلطان (١٩٩٦) مقاتل من الصحراء، مطابع الأوفست الجديد، القاهرة.
٨. فهد النفيسى، عبد الله، الإطار السياسى والإستراتيجى، مجلس التعاون الخليجى.
٩. محمد بشير، الشافعى (٢٠٠٠) القانون الدولى العام فى السلم والحرب، منشأة المعارف، الإسكندرية.

ثانياً : الدراسات والمحاضرات والتقارير

١. الرشيدى، بشير صالح (١٩٩٥) التعامل مع الذات، منشورات جامعة الكويت .
٢. الرشيدى، بشير صالح (١٩٩٩) الحرب وسيكولوجية المجتمع، الديوان الاميري - مكتب الانماء الاجتماعى/الكويت .
٣. الناصر، فهد عبد الرحمن (١٩٩٩) مظاهر السلوك العدوانى، مجلس النشر العلمى فى جامعة الكويت، ١٩٩٩.
٤. تقارير الصندوق العربى لتأمين أخطار الحروب من عام ١٩٩٩ حتى عام ٢٠٠٣.

٥. حمدان، حسن (١٩٩٩) الأمن والإستقرار فى منطقة الخليج: دراسة إستشرافية، قضايا خليجية، المركز العربى للدراسات الإستراتيجية، رأس الخيمة.
٦. سيف ، طارق جمعه (٢٠٠٠) الأساليب الإقتصادية لتسعير خدمات البضائع المنقولة بحراً مع الإشارة الى السوق المصرى، رسالة ماجستير غير منشورة، الأكاديمية العربية للعلوم والتكنولوجيا والنقل البحرى، ص ٧٢ وما بعدها.
٧. شوارتزكوف، نورمان (١٩٨٩) بيان القيادة المركزية الاميركية حول الشرق الاوسط- معروض امام الكونغرس الاميركي.
٨. عبد العزيز، رشدى ، (١٩٨٨-١٩٨٩) محاضرات فى التأمين البحرى، الأكاديمية العربية للعلوم والتكنولوجيا والنقل البحرى.
٩. محمد صالح، غانم (١٩٨٢-١٩٨٣) أهداف السياسة السوفيتية فى منطقة الشرق الأوسط ، محاضرات أقيمت على طلبة جامعة الإمارات.
١٠. مركز الأبحاث والدراسات، تقارير و خلفيات (نوفمبر ١٩٨١) دار الصياد، بيروت.
١١. مركز المساعدة المتبادلة للطوارىء البحرية (MEMAC) ، (٢٠٠٢)، مملكة البحرين .

ثالثاً : المؤتمرات والندوات

١. أبو رزق، جيمس (١٩٨٣) السياسة الأمريكية فى الشرق الأوسط، الندوة الدبلوماسية الحادية عشرة، وزارة الخارجية، دولة الإمارات العربية المتحدة، ص ١٤٠.
٢. الدقاق، شكرى (١٩٩٩) المسؤولية الجنائية الدولية فى ظل القانون الدولى، مؤتمر إزالة الألغام من أجل بيئة نظيفة، الإسكندرية.
٣. العتيبة، مانع سعيد (بدون تاريخ) أزمة الأوبك بين الحقيقة والتهويل، الندوة الدبلوماسية الحادية عشرة، وزارة الخارجية، دولة الإمارات، ص ١٩٥.
٤. المنصور، عبد العزيز (١٩٧٩) مصالح النفط الأمريكية فى منطقة الخليج العربى، الندوة الدبلوماسية السادسة، وزارة الخارجية، دولة الإمارات العربية المتحدة، ص ٣١٤.
٥. تنيرة، بكر مصباح (١٩٨٣) الأبعاد الإستراتيجية للحوار العربى / الأوروبى، الندوة الدبلوماسية الحادية عشر، وزارة الخارجية، دولة الإمارات العربية، ص ١٠٦.
٦. تيم، فؤاد (١٩٨٤) سلاح النفط العربى ومصادقيته، الندوة الدبلوماسية الثانية، وزارة الخارجية، دولة الإمارات العربية المتحدة، ص ٣٥ .

٧. ربيع، حامد (١٩٨٠) أمن الخليج العربي وصراع القوى الكبرى، الندوة الدبلوماسية الثانية، وزارة الخارجية دولة الإمارات ص ٥ .
٨. سعيد، إدوار (١٩٨٤) العلاقات العربية الأمريكية، الندوة الدبلوماسية الثانية، وزارة الخارجية، دولة الإمارات العربية المتحدة، ص ١٦١ .
٩. صالح، عثمان (١٩٨١) صراع القوى الكبرى على منطقة القرن الإفريقي والإعكاسات على منطقة الخليج العربي، الندوة الدبلوماسية التاسعة ، وزارة الخارجية، دولة الإمارات المتحدة ، ص ٥٥٢ .
١٠. عزيز شكري، محمد (١٩٨١) الأحلاف والتكتلات و أثرها فى السياسة الدولية، الندوة الدبلوماسية التاسعة، وزارة الخارجية، دولة الإمارات العربية المتحدة، ص ٢٠٠ .
١١. على جيدة، محمد (١٩٨٣) دول الخليج ما بعد النفط، الندوة الدبلوماسية الحادية عشرة، وزارة الخارجية، دولة الإمارات العربية المتحدة، ص ٢١٣ .
١٢. كابور، هاريش (١٩٨٣) صراع القوى العظمى فى المحيط الهندى، الندوة الدبلوماسية الحادية عشر، وزارة الخارجية، دولة الإمارات، ص ١٦١ .
١٣. ناجى، محمد عبد (١٩٨٩) شركة الملاحة العربية المتحدة، المؤتمر الدولى الأول عن مشاكل النقل البحرى فى الدول النامية.
١٤. هوتزنجر، جاك (١٩٧٨) موازين القوى فى منطقة الشرق الأوسط ، الندوة الدبلوماسية السادسة، وزارة الخارجية، دولة الإمارات، ص ١٩٩ .

رابعاً: الدوريات

١. الأشعل، عبد الله (١٩٨٤) العلاقات الدولية فى إطار مجلس التعاون، مجلة دراسات الخليج والجزيرة العربية، العدد رقم ٣٧ يناير، ص ٦١ .
٢. الكيالى، عبد الوهاب وآخرون (١٩٧٩)، موسوعة السياسة، المؤسسة العربية للدراسات والنشر، بيروت ١٩٧٩ ص ٣٣١ .
٣. المؤسسة العربية للدراسات والنشر (١٩٨٢) قضايا الخليج العربي، بيروت، صفحات متفرقة.
٤. النابلسي، محمد احمد (٢٠٠١) عولمة النفط - ورقة منشورة فى مجلة فكر.
٥. ربيع، محمد (١٩٨١) الثروة النفطية وأمن الخليج، صحيفة الخليج.
٦. مجلة المشاهد (لندن) العدد ٢٥٥ الصادر فى ٢٠٠١/٢/١١ .

٧. محمد القاسمي، خالد (١٩٨٥) أهمية النفط الخليجي الإستراتيجي فى السياسة الخارجية السوفييتية ، أخبار البترول- الصناعة، العدد ١٧٧، ص ١٤ ، ١٥ .
٨. هلال، على الدين (١٩٨٣) أمن الخليج والأمن العربى، جريدة الخليج، العدد رقم (١٥١٢) .

خامسا: المواقع الإلكترونية

1. http://www.alharamain.co.uk/text/kotob/30/txt/3.htm#_ftnref4
2. <http://www.uaelove.net/island>
3. <http://www.alemarati.net>
4. <http://www.islamicdawaparty.org/drasat1/16-5/1.htm>
5. <http://www.mostakbaliat.com/link19.html>

سادسا: المراجع الأجنبية

1. Dickson, R.D, **Risk and Insurance**, (London: Chartered Insurance Institute, 1955) Page 1/6-1/8.
2. Dickson R,L,op,cit , page 1/9.
3. Edward,J.Marolda and Robert, J. Schneller,Jr., **Shield and Sword: The United States Navy and the Persian Gulf War** (Washington: Naval Historical Center, 1998).
4. Mansour, May Taha, **Economic Impact of Additional War Risks ; Premium on Seaborne Trade** , Master degree research , Arab Academy for Science & Technology and Maritime Transport.
5. Broch, R.L. **Insurance Economics**, (North-Holand:Elsevier service publisher B.V,1990) P.315-317
6. Broch, R.L. Ibid, page 315.

الملاحق

ملحق رقم (١)

إتفاقية تأسيس الصندوق العربى لتأمينات أخطار الحروب

اتفاقية تأسيس الصندوق العربي لتأمينات أخطار الحرب

بناء على قرار الاجتماع الطارئ الأول لشركات التأمين وإعادة التأمين العربية في الخليج العربي المنعقد في بغداد خلال الفترة ١٩١٨ و ١٩٧٩ أغسطس ١٩٧٩ وقرار الاجتماع الطارئ الثاني للشركات المذكورة المنعقد في بغداد في ١٢ ديسمبر ١٩٧٩ المتضمنين تأسيس صندوق خاص لتأمين أخطار الحرب في فرعي البحري بضائع وسفن، وإجتمع ٨ أبريل ١٩٨٠ في دبي بتكوين لجنة فنية لدراسة تفاصيل المشروع والاتصال بالأسواق العالمية في هذا الشأن وتقديم تقرير للهيئة العامة في ١ يوليو ١٩٨٠- فقد اتفقت شركات التأمين وإعادة التأمين العربية الموقعة على هذه الاتفاقية والتي سيطلق عليها فيما بعد إسم الشركات الأعضاء على تكوين هذا الصندوق باسم (الصندوق العربي لتأمينات أخطار الحرب" بحر بضائع وسفن ") (Arab War Risk Insurance Syndicate)

ويشار في هذه الاتفاقية الى الصندوق المذكور بلفظ (الصندوق) ويعتبر هذا التمهيد جزء من شروط هذه الاتفاقية.

■ المادة الأولى: هدف الصندوق

يهدف الصندوق إلى حماية مصالح أسواق التأمين العربية في منطقة الخليج العربي والمناطق العربية الأخرى في تأمين أخطار الحرب وما إليها بالنسبة لفرعي التأمين البحري بضائع وسفن وبالنسبة لفروع التأمين الأخرى التي تحددها الهيئة العامة بقرار.

■ المادة الثانية: الشكل القانوني للصندوق

تكون للصندوق شخصية اعتبارية مستقلة، وذمة مالية مستقلة موثقة بالوسائل القانونية ويكون مسؤولاً مسؤولية كاملة عن إلتزاماته وبحدود أمواله.

■ المادة الثالثة: العضوية

العضوية في الصندوق متاحه لشركات التأمين وإعادة التأمين التي تحمل جنسية إحدى الدول العربية ومسجلة فيها، وبالنظر للوضع الخاص لشركات التأمين في المملكة العربية السعودية فإنه إستثناء مما جاء أعلاه، وإلى حين صدور قانون ينظم أعمال شركات التأمين في المملكة، يمكن لشركات التأمين وإعادة التأمين التي تمارس نشاطها الرئيسي في المملكة العربية السعودية الإنضمام للصندوق.

■ المادة الرابعة: أعمال الصندوق

١- يختص الصندوق بالتعامل في تأمين أخطار الحرب والإضطرابات والإضرابات والهيجانات الأهلية.....الخ والتي سوف يشار إليها فيما بعد بأخطار الحرب ، وذلك بالنسبة لفرع التأمين البحري بضائع وسفن وفروع التأمين الأخرى التي تحددها الهيئة العامة بقرار .

٢- فيما يختص بأخطار الحرب بالنسبة للسفن التي تدخل تغطيتها في نطاق أعمال الصندوق ، يشترط أن تكون السفينة حاملة علم أحد الأقطار العربية ، أو تعود ملكيتها أو إدارتها إلى شخصية طبيعية أو معنوية عربية أو إلى حكومة عربية ، أو أن تكون ذات مصلحة فيها ، وللصندوق قبول الأعمال بالنسبة للسفن الأخرى التي تبحر في المنطقة المذكورة أو خارجها .

٣- النطاق الجغرافي لعملات الصندوق هو جميع أنحاء العالم.

■ المادة الخامسة: إصدار وثائق التأمين

تصدر شركات التأمين وثائق التأمين الخاصة بالأخطار التي تسندها إلى الصندوق وفقا للشروط وضمن الحدود وبموجب الأسعار التي يحددها الصندوق.

■ المادة السادسة: إسناد المسؤوليات إلى الصندوق

تسند جميع المسؤوليات وما يقابلها من أقساط إلى الصندوق ويلتزم الصندوق بدفع عمولة وعمولة أرباح تزيد عما تتقاضاه الشركات الأعضاء قبل إنضمامها إلى الصندوق وتحددها اللجنة الفنية. كما يلتزم بدفع ما يقع من تعويضات كهيئة إعتبارية مستقلة .

■ المادة السابعة: المساهمة في الصندوق

يتم تحديد مساهمة كل عضو حسب الأسلوب الآتي:-

١- تحسب الأقساط المتحققة لكل عضو في تأمينات أخطار الحرب (البضائع والسفن) والتأمينات الأخرى للسنة السابقة .

٢- يحدد كل عضو قيمة الخسائر الإجمالية المترتبة على هذه الأخطار، التي يرى تحملها كحصته من أولوية الصندوق ، وذلك عن العمليات التي تصدر خلال السنة ، ولا يجوز

أن تتجاوز هذه الأولوية بالنسبة إلى أي عضو من أعضاء الصندوق ٢٠% من تقديره للأقساط المشار إليها في البند (١) .

٣- تجمع أولويات الشركات الأعضاء ويكون مجموعها أولوية الصندوق .

٤- تستخرج نسبة مساهمة كل عضو في أعمال الصندوق بنسبة أولويته الإحتفاظية من تعويضات الصندوق إلى المجموع العام للأولوية .

٥- يحق للأعضاء المساهمة في الصندوق بنسبة تزيد على ٢٠% المذكورة أعلاه بشرط أن تكون هذه الحصة إضافية متأتية من رغبة عضو أو أكثر المساهمة بحصة تقل عن ٢٠% من أقساطه ، وفي حالة حصول الرغبة لدى أكثر من عضو توزع الحصص الفائضة بشكل يتناسب مع مساهمة كل منهم في الصندوق .

■ المادة الثامنة: إعادة التأمين

يتولى الصندوق إعادة تأمين المسئوليات الفائضة عن الأولوية بأغطية مناسبة كما يتولى حماية إحتفاظ الشركات بتغطية جماعية إذا أحتاج الأمر ذلك وتكون أولوية العضو هي صافي إلتزاماته دون حق له بإعادة تأمين أي جزء منها إلا ضمن عمل جماعي مشترك يقوم به الصندوق .

■ المادة التاسعة: الدعم الحكومي للصندوق

تقوم اللجنة الفنية بتحديد أسعار التأمين وفقاً للأسس الفنية وللحكومات أن تطلب تطبيق أسعار أقل من السعر المحدد دعماً للمستهلك الخليجي ولسوق النقل البحري على أن تقوم بتحمل الفرق ، وإذا ما تعذر على الصندوق تغطية أخطار الحرب لظروف إستثنائية وأصررت الحكومات على إجراء التأمين فتقوم الحكومات بضمان كامل مسئوليات الصندوق .

■ المادة العاشرة: بدء المسئولية وانتهائها

تبدأ مسئولية الصندوق في ذات الوقت الذي تبدأ فيه مسئولية الشركة المسندة وتبدأ مسئولية الشركة العضو الذي تقبل حصة من الصندوق ذات الوقت الذي تبدأ فيه مسئولية الصندوق وتنتهي مسئولية الصندوق والشركة العضو بإنهاء تلك المسئوليات .

■ المادة الحادية عشرة : أجهزة الصندوق

تتكون أجهزة الصندوق مما يلي:

أولاً: الهيئة العامة: وتتكون من جميع الشركات الأعضاء وهي السلطة العليا للصندوق وتختص بما يلي:

- ١- إختيار أعضاء اللجنة الفنية وتحديد مكافأته .
 - ٢- وضع السياسة العامة للصندوق وعلى الأخص سياسة إستثمار الأموال المتجمعة لديه .
 - ٣- المصادقة على الحسابات الختامية للصندوق .
 - ٤- تعديل إتفاقية الصندوق .
 - ٥- تعيين مراقب الحسابات وتحديد أتعابه .
 - ٦- تحديد فروع التأمينات التي يختص الصندوق بالتعامل معها .
 - ٧- حل الصندوق .
 - ٨- الإطلاع على قرارات اللجنة الفنية بخصوص قبول إنضمام أعضاء جدد والمصادقة عليها .
- وتجتمع الهيئة العامة مرة واحدة على الأقل في السنة بدعوة من اللجنة الفنية وبحصل النصاب بحضور أغلبية الأعضاء وإذا لم يحصل النصاب يتم الإجتماع في اليوم التالي ويعتبر النصاب حاصل بمن حضر وتجوز الإنابة بين الأعضاء إلا أنه لايجوز أن يتجاوز عدد الأصوات التي يحملها النائب بصفته هذه عن ٥% من مجموع أعضاء الصندوق. يتم إتخاذ القرارات بأغلبية الحاضرين عدا القرار الخاص بتعديل إتفاقية الصندوق أو تحديد فروع التأمينات التي يختص الصندوق بالتعامل فيها أو حل الصندوق حيث يشترط تصويت ثلثي أعضاء الصندوق إلى جانب القرار، ويجوز بطلب من ثلث الأعضاء أو من اللجنة الفنية دعوة الهيئة العامة لعقد إجتماع إستثنائي في الظروف الطارئة التي تستلزم الإجتماع.

ثانياً: اللجنة الفنية:

أ- تتكون اللجنة الفنية من تسعة أعضاء أصليين وعضوين إحتياط تختار الهيئة العامة ثمانية من الأعضاء الأصليين والعضوين الإحتياط وتختار شركات التأمين الأعضاء في الصندوق من دولة مقر الصندوق العضو الأصلي التاسع على أن يكون من مواطني دولة المقر .

■ يشترط في كل عضو من أعضاء اللجنة الفنية التسعة أن يكون من ذوي الخبرة والإختصاص في التأمين أو إعادة التأمين ومن العاملين لدى إحدى الشركات الأعضاء .

■ مدة اللجنة ثلاث سنوات وفي حالة شغور عضوية أصلية (غير العضوية المخصصة للأعضاء من دولة المقر) فتختار اللجنة الفنية إحدى العضوين الإحتياط لملء العضوية الأصلية الشاغرة ، أما في حالة شغور العضوية المخصصة للأعضاء من دولة المقر فيتم إختيار العضو البديل بذات الطريقة التي يتم بها إختيار العضو الأصل. ويكمل العضو البديل في الحالتين الفترة المتبقية من مدة اللجنة .

ب- تختص اللجنة الفنية بما يلي:

- قبول إنضمام أعضاء جدد وفي حالة الرفض يعرض الأمر على الهيئة العامة في أول إجتماع لاحق للمصادقة عليها .
- إقتراح السياسة العامة للصندوق .
- وضع الأسس الفنية للصندوق .
- تحديد أسعار التأمين وشروطه والعمولات وعمولات الأرباح .
- تحديد حصص الشركات الأعضاء في الأولوية .
- تنظيم أغطية إعادة التأمين .

ثالثاً: الجهاز التنفيذي للصندوق:

يكون للصندوق جهازه التنفيذي الخاص ويتم إختياره وتحديد مهامه وصلاحياته وأتاعبه من قبل اللجنة الفنية .

■ المادة الثانية عشرة: إجراءات إعادة التأمين لدى الصندوق

تعقد إتفاقيات خاصة بإعادة التأمين تنظم العلاقة بين الصندوق والشركة المسندة وتتضمن على الأخص موضوع تقديم الكشوف الحسابية وإشعارات الخسائر والدفعات .

■ المادة الثالثة عشرة: حق الإطلاع

للجهاز التنفيذي للصندوق مطالبة الشركات الأعضاء بتقديم الإيضاحات والمعلومات المتعلقة بجميع ما يدخل في إطار الصندوق كذلك الإطلاع على سجلات ووثائق ومستندات الشركات الأعضاء المتعلقة بتلك الأعمال على أن يتم الإطلاع في المراكز الرئيسية للشركات الأعضاء وخلال ساعات العمل الرسمية .

وللشركات الأعضاء حق الإطلاع ، وبنفس الشروط السابقة ، على السجلات والمستندات المتعلقة بعلاقتها بالصندوق لدى الجهاز التنفيذي للصندوق .

■ المادة الرابعة عشرة: أرباح الصندوق

يوزع الصندوق على الشركات الأعضاء ثمانين بالمائة (٨٠%) من الأرباح التي يحققها في كل سنة ويحول العشرين بالمائة (٢٠%) الباقية إلى حساب إحتياطي الصندوق وتجاوز زيادة الإحتياطي إلى أكثر من العشرين بالمائة (٢٠%) بتوصية من اللجنة الفنية وقرار من الهيئة العامة ويتم التوزيع وفق النظام الآتي:

أولاً: يقسم في كل سنة الربح الصافي الخاضع للتوزيع، والربح المرحل إلى إحتياطي الصندوق ، وما يجنب إلى إحتياطي الطوارئ إلى قسمين:

أ- ومصدره استثمار الأموال المتراكمة من قبل فيما يقابل إحتياطي الصندوق وإحتياطي الطوارئ في أول السنة .

ب- ومصدره نتائج الأعمال التأمينية خلال السنة قبل إقتطاع المجنب إلى إحتياطي الطوارئ ، مضافا إليها أي ربح ينشأ عن غير الأموال المشار إليها في الفقرة السابقة .

في الظروف العادية يساوي مجموع القسمين (أ) و (ب) مجموع المجنب إلى إحتياطي الطوارئ زائد الربح المرحل إلى إحتياطي الصندوق زائد الربح الصافي الخاضع للتوزيع .

ويجري هذا التقسيم بذات النسبة لكل بند من البنود الثلاثة المشار إليها في صدر هذه الفقرة .

ثانياً: في الظروف العادية يجري التقسيم عن السنة بين أعضاء الصندوق فيما يختص بالمصدر الأول بنسبة حصة العضو من مجموع الإحتياطيين المشار إليهما في أول السنة .

ويجري التقسيم عن السنة بين الأعضاء فيما يختص بالمصدر الثاني بنسبة حصة العضو من الأولوية خلال السنة .

ثالثاً: في الظروف غير العادية كالسحب على إحتياطي الطوارئ أو إحتياطي الصندوق أو كليهما خلال السنة ، أو في حالة توزيع أرباح من إحتياطي الصندوق ، تحدد اللجنة الفنية طريقة التقسيم العادلة ، التي تتفق من حيث الأساس مع ما جاء في البنود السابقة .

رابعاً: يطبق هذا النظام إعتباراً من السنة المالية للصندوق ١٩٨٧ بدلاً من النظام القائم ويعتبر من تاريخ إقراره جزءاً من إتفاقية الصندوق ومن نظامه الأساسي .

■ المادة الخامسة عشرة: شروط التحكيم

أي خلاف أو نزاع ينشأ حول تفسير شروط هذه الإتفاقية ، أو تطبيق نصوصها يحل بالطرق الودية ، وإذا تعذر ذلك فيعرض الأمر على هيئة تحكيم يختار كل من طرفي النزاع محكماً فيها خلال شهر من طلب التحكيم ، على أن يختار المحكمان فيصلاً خلال إسبوعين من تاريخ تعيين آخر المحكمين ، وإذا تعذر ذلك فيعرض الأمر بإخطار مسجل ، على رئيس الإتحاد العام العربي للتأمين الذي يختار المحكم أو الفصيل خلال ثلاثين يوماً من تاريخ إخطاره بذلك من أحد طرفي النزاع .

على هيئة التحكيم أن تجتمع برئاسة الحكم الفصيل خلال الثلاثين يوماً من إختيار هذا الأخير ، وأن تتخذ قرارها خلال ثلاثة أشهر على الأكثر من تاريخ مباشرتها مهمتها إلا إذا تعذر ذلك ووافق الطرفان على التمديد .

يكون مقر التحكيم في بلد تسجيل الصندوق كما يكون قرار هيئة التحكيم في النزاع - نهائياً .

■ المادة السادسة عشرة: الإنسحاب

١- في حالة رغبة إحدى الشركات الأعضاء الإنسحاب من الإتفاقية فعليها توجيه إشعار بذلك قبل ستة أشهر من ١٢/٣١ بحيث يصبح الإنسحاب نافذا إعتباراً من ١/١ اللاحق

وفي هذه الحالة تستمر مسؤولية الصندوق كما تستمر مسؤولية الشركة العضو عن جميع الأعمال المسندة من طرف وآخر قبل نفاذ الانسحاب وذلك حتى تاريخ الإنهاء الطبيعي لمسؤوليات وثائق التأمين الأصلية ما لم يتفق الطرفان على غير ذلك .

٢- تسوي حقوق العضو المنسحب في الاحتياطي المتراكم لدى الصندوق وبعد إنقضاء سنة كاملة على إنتهاء كافة المسؤوليات التي تحملها الصندوق طبقاً للوثائق الأصلية الصادرة قبل تاريخ الانسحاب الفعلي ويستلم العضو نصف حصته من الاحتياطي المتراكم فقط أما النصف الآخر فيدفع للعضو المنسحب بعد إنقضاء ثلاث سنوات على إنتهاء كافة المسؤوليات وتحتسب له خلال هذه المدة الفائدة السائدة في تلك السنوات بعد خصم النفقات الإدارية التي تقدرها اللجنة الفنية من تلك الفوائد .

٣- في حالة إبلاغ إحدى الشركات الأعضاء الصندوق بأنها ستتوقف عن إسناد أعمالها ، تتوقف مسؤولية الصندوق بالنسبة للمسؤوليات التي تنشأ منذ التوقف عن الإسناد ، وتمنح الشركة العضو مهلة قدرها سنة واحدة إعتباراً من تاريخ التوقف عن الإسناد ، تعتبر الشركة بإنتهائها منسحبة من إتفاقية الصندوق في حالة عدم عودتها إلى الإسناد .

أما الشركات التي مضى على توقفها عن الإسناد ، عند إقرار هذا التعديل سنة فأكثر فتمنح مهلة قدرها ستة أشهر إضافية من تاريخ إقرار هذا التعديل تعتبر الشركة ، بإنتهائها منسحبة من إتفاقية الصندوق في حالة عدم عودتها إلى الإسناد وتسوى الحقوق والإلتزامات بنفس الأسس التي تطبق في حالة الانسحاب .

■ المادة السابعة عشرة: الإجراءات القانونية والإدارية

تخول بموجب هذه الاتفاقية اللجنة الفنية نيابة عن الشركات الأعضاء بإتخاذ كافة الإجراءات القانونية والإدارية اللازمة لإنشاء الصندوق ، وتوفير الضمانات الحكومية .

■ المادة الثامنة عشرة: بدء أعمال الصندوق

يبدء الصندوق أعماله إعتباراً من أول يناير (كانون الثاني) الآتي لإستيفاء مقوماته القانونية وضماناته .

حررت هذه الإتفاقية في الكويت بتاريخ ١/٧/ ١٩٨٠ والموافق ١٨ شعبان ١٤٠٠ هجرية وأجريت عليها بعض التعديلات من قبل الهيئة العامة وفقاً للصلاحيات المخولة لها .

ملحق رقم (٢)

شروط الصندوق العربي لتأمين أخطار الحروب للنقل البري

AWRIS CARGO CLAUSES p WAR AND S.R.&.C.C. - INLAND TRANSFORT

RISKS COVERED

1. This insurance covers, except as provided in Clauses 3, 4 and 5 below, loss of or damage to the subject matter insured caused by
 - 1.1 war, civil war, revolution, rebellion, insurrection or civil strife arising therefrom, or any hostile act by or against a belligerent power
 - 1.2 capture, seizure, arrest, restraint or detention arising from risks covered under 1.1 above, and the consequences thereof or any attempt thereat
 - 1.3 derelict mines, missiles, bombs or other derelict weapons of war
 - 1.4 strikers, locked-out workmen or persons taking part in labour disturbances, riots or civil commotions
 - 1.5 any terrorist or any person acting from a political motive.
2. This insurance covers recovery and/or repair costs (limited to the sum insured hereunder) adjusted or determined according to the contract of carriage and/or the governing law and practice, incurred to avoid or in connection with the avoidance of loss from a risk covered under these clauses.

EXCLUSIONS

3. In no case shall this insurance cover
 - 3.1 loss, damage or expense attributable to wilful misconduct of the Assured
 - 3.2 ordinary leakage, ordinary loss in weight or volume, or ordinary wear and tear of the subject matter insured
 - 3.3 loss, damage or expense caused by insufficiency or unsuitability of packing or preparation of the subject matter insured (for the purpose of this Clause 3.3 "packing" shall be deemed to include stowage in a container or liftvan but only when such stowage is carried out prior to attachment of this insurance or by the Assured or their servants)
 - 3.4 loss, damage or expense caused by inherent vice or nature of the subject matter insured
 - 3.5 loss, damage or expense proximately caused by delay, even though the delay be caused by a risk insured against (except expenses payable under Clause 2 above)
 - 3.6 loss, damage or expense arising from insolvency or financial default of the owners, managers, hirers or operators of the conveyance
 - 3.7 any claim based upon loss of or frustration of the transit and/or adventure
 - 3.8 loss, damage or expense arising from any hostile use of any weapon of war employing atomic or nuclear fission and/or fusion or other like reaction or radioactive force or matter
 - 3.9 loss, damage or expense arising from the absence, shortage or withholding of labour of any description whatsoever resulting from any strike, lockout, labour disturbance, riot or civil commotion.
4. In no case shall this insurance cover loss, damage or expense arising from
 - 4.1 confiscation, requisition, pre-emption
 - 4.2 capture, seizure, arrest, restraint or detention of the subject matter insured by the Government of the Country in which the Assured is domiciled
 - 4.3 hijacking of the subject matter insured and/or the conveyance
 - 4.4 the carriage by the conveyance of arms, ammunition or explosives manufactured as such.
5. 5.1 In no case shall this insurance cover loss, damage or expense arising from:
 - unroadworthiness of truck, lorry, tractor, trailer, or similar conveyance,
 - unfitness of truck, lorry, tractor, trailer, conveyance, container or liftvan for the safe carriage of the subject matter insured,
 where the Assured or their servants are privy to such unroadworthiness or unfitness, at the time the subject matter insured is loaded therein.
 - 5.2 It is warranted that the truck, lorry, tractor, trailer or similar conveyance is roadworthy and that the truck, lorry, tractor, trailer, conveyance, container or liftvan is fit to carry the subject matter insured to destination. However, the Insurers waive any breach of this warranty unless the Assured or their servants are privy to such unroadworthiness or unfitness.

DURATION

6. 6.1 This insurance attaches from the time the subject matter insured and as to any part as that part leaves the warehouse, premises or place of storage at the place named herein for the commencement of the land transit and continues during the ordinary course of transit and terminates either
 - 6.1.1 on delivery to the consignees or other final warehouse, premises or place of storage at the destination named herein or
 - 6.1.2 on delivery to any other warehouse, premises or place of storage, whether prior to or at the destination named herein, which the Assured elects to use either
 - 6.1.2.1 for storage other than in the ordinary course of transit or
 - 6.1.2.2 for allocation or distribution.
- 6.2 If the departure from the warehouse, premises or place of storage at the place named herein for the commencement of the transit has been delayed beyond the time stated when the insurance was effected, the Assured shall inform the Insurers of such delay as soon as he becomes aware thereof. Where an increase of the risk has occurred prior to the departure, the Insurers shall be entitled to an increase of premium corresponding to the increase of the risk.
- 6.3 This insurance shall remain in force (subject to termination as provided for above and to the provisions of Clause 7 below) during delay beyond the control of the Assured, any diversion, forced unloading, reshipment or transshipment and during any variation of the transit arising from the exercise of a liberty granted to carriers or other bailees or forwarding agents under the contract of carriage.
- 6.4 For the purpose of this Clause 6, land transit shall be deemed to include any waterborne crossing not exceeding 15 kilometres of any waterways, channels or straits en route provided that no other insurance policy is or shall be effected to cover any such waterborne crossing. If any other insurance policy has been, is, or shall be effected covering any or all of the perils enumerated in Clauses 1.4 and 1.5 for part or all of the transit covered hereunder, then coverage hereunder in respect of those perils insured elsewhere only to attach. (subject always to Clauses 6.1 and 6.2 above) as and provided that coverage ceases under such other policy.
7. If, owing to circumstances beyond the control of the Assured, either the contract of carriage is terminated at a place other than the destination named therein, or the transit is otherwise terminated before delivery of the goods as provided for in Clause 6 above, held covered for a maximum of 144 hours after arrival at such place of termination at a premium and on conditions to be arranged, subject to prompt notice being given to Insurers. Thereafter, if continuation of cover is requested, the insurance shall remain in force, on the same conditions as may have been agreed for the "held covered" period, subject to an additional premium if required by Insurers, either
 - 7.1 until the goods are sold and delivered at such place or until the expiry of 14 days (and thereafter one further period of up to 14 days if requested by the Assured and agreed by Insurers subject to a further additional premium if required) after arrival of the goods hereby insured at such place whichever shall first occur or
 - 7.2 if within the said period of 14 days (or within any further period in so far as such further period may have been agreed within the terms of 7.1 above) the goods are either returned to the place named herein for the commencement of the transit or forwarded to the destination named herein, or to any other destination, until terminated in accordance with the provisions of Clause 6 above.
8. For the purposes of Clauses 6 and 7 above, delivery is defined as the time of signing of the delivery note (or similar document) or on the expiry of 24 hours after arrival at the point of destination named herein or at such time as the subject matter insured and as to any part as that part is loaded on/in any aircraft and/or any waterborne vessel or craft and/or any railway rolling stock, whichever is the earlier.
9. Where, after attachment of this insurance, the destination is changed by the Assured, held covered at a premium and on conditions to be arranged subject to prompt notice being given to the Insurers.

BASIS OF VALUATION

10. 10.1 The insurable value of cargo is, unless otherwise expressly agreed, the value of the goods at the place where the liability of the Insurers attaches with the addition of: freight and other costs of carriage at the risk of the cargo owner, costs of insurance, 10% profit calculated on the sum of all items mentioned above.
- 10.2 The value of the goods shall be calculated on the basis of the price stated in the invoice covering the goods, unless it is agreed that some other basis of calculation shall be used.

CLAIMS

11. 11.1 In order to recover under this insurance the Assured must have an insurable interest in the subject matter at the time of the loss.
- 11.2 Subject to 11.1 above, the Assured shall be entitled to recover for insured loss occurring during the period covered by this insurance, notwithstanding that the loss occurred before the contract of insurance was concluded unless the Assured was aware of the loss and the Insurers were not.
12. 12.1 When loss or damage is imminent or has occurred, the Assured shall immediately notify the Insurers or the Average Agent named.
- 12.2 On receiving information that any measure mentioned in Clause 1.2 above has been taken against the insured goods, and/or against the conveyance, the Assured shall give notice to the Insurers.
13. 13.1 Where, as a result of the operation of a risk covered by this insurance, the insured transit is terminated at a place other than that to which the subject matter is covered under this insurance, the Insurers will reimburse the Assured for any extra charges properly and reasonably incurred in unloading, storing and either forwarding the subject matter to the destination to which it is insured hereunder, or returning the subject matter to the place named herein for the commencement of the transit.
- 13.2 In any event the amount recoverable under Clause 13.1 shall not exceed 50% of the sum insured hereunder.
- 13.3 This Clause 13, which does not apply to expenses in Clause 2, shall be subject to the exclusions contained in Clauses 3, 4 and 5 above, and shall not include charges resulting from the fault, negligence, insolvency or financial default of the Assured or their servants.
14. No claim for Constructive Total Loss shall be recoverable hereunder unless the subject matter insured is reasonably abandoned, either on account of its actual total loss appearing to be unavoidable or because the cost of recovering, reconditioning and forwarding the subject matter to the destination to which it is insured would exceed its value on arrival.

BENEFIT OF INSURANCE

15. This insurance shall not inure to the benefit of the carrier or other bailee.

ADDITIONAL INSURANCES

16. Warranted that in respect of land war and strikes, riots and civil commotions risks no increased value insurance or any other insurance P.P.I., F.I.A., or subject to any other like term is, or shall be, effected to operate during the duration of this policy, by or for account of the Assured without prior agreement of Insurers.

MINIMISING LOSSES

17. It is the duty of the Assured and their servants and agents in respect of loss recoverable hereunder:
- 17.1 to take such measures as may be reasonable for the purpose of averting or minimising such loss and
- 17.2 to ensure that all rights against carriers, bailees, or other third parties are properly preserved and exercised, and the Insurers will, in addition to any loss recoverable hereunder, reimburse the Assured up to the sum insured hereunder for any charges properly and reasonably incurred in pursuance of these duties.
18. Measures taken by the Assured or the Insurers with the object of saving, protecting or recovering the subject matter insured shall not be considered as a waiver or acceptance of abandonment or otherwise prejudice the rights of either party.

AVOIDANCE OF DELAY

19. It is a condition of this insurance that the Assured shall act with reasonable despatch in all circumstances within their control.

ARBITRATION

20. If any dispute shall arise between the Assured and the Insurers with reference to the interpretation of this policy, the dispute shall be submitted to the decision of two arbitrators, one to be chosen by each party, and in the event of the arbitrators failing to agree, to the decision of an umpire to be chosen by the arbitrators before entering upon the reference. If either of the parties fails to appoint an arbitrator within one month after being required by the other party in writing to do so or if the arbitrators fail to appoint an umpire within one month of their nomination, such arbitrators or umpire as the case may be shall at the request of either party be appointed by the Chairman of the International Chamber of Commerce. The arbitrators and umpire are relieved from all judicial formalities and may abstain from following the strict rules of law. They shall settle any dispute under this policy according to an equitable rather than a strictly legal interpretation of its terms, and their decision shall be final. The costs of the arbitration and award shall be paid as the arbitrators and umpire may direct. The arbitration shall be delivered in

AUTOMATIC TERMINATION

21. Cover hereunder shall terminate automatically
- 21.1 upon the occurrence of any hostile detonation of any weapon of war employing atomic or nuclear fission and/or fusion or other like reaction or radioactive force or matter, wheresoever or whensoever such detonation may occur, whether or not the insured cargoes may be involved, and this insurance excludes loss, damage or expense arising from such occurrence
- 21.2 upon the outbreak of war (whether there be a declaration of war or not):
- 21.2.1 between any of the following countries:
- United Kingdom, United States of America, France,
the Russian Federation, the Peoples Republic of China
- or
- 21.2.2 between any of the countries in 21.2.1 and the country of domicile of the Assured, and this insurance excludes loss, damage or expense arising from such outbreak of war
- 21.3 in the event of the subject matter insured being requisitioned either for title or use, or in the event of the conveyance being requisitioned for title or use in circumstances where the subject matter insured is not unloaded therefrom.
22. This insurance shall not become effective, if, prior to the intended time of its attachment, there has occurred any event which would have automatically terminated this insurance under the provisions of Clause 21 above had this insurance attached prior to such occurrence.

METHOD OF TRANSPORTATION

23. It is warranted that the subject matter insured is not conveyed within the duration of this policy by air or by sea (except as provided for in Clause 6.4) or by rail other than within the confines of any port, terminal, park or other storage area.

NOTE:- It is necessary for the Assured, when they become aware of an event which is "held covered" under this insurance, to give prompt notice to Insurers and the right to such cover is dependent upon compliance with this obligation.

AWRIS TRUCK CLAUSES WAR AND S.R.&C.C. - INLAND TRANSPORT

RISKS COVERED

1. This insurance covers, subject always to the terms of Clause 6 below and except as provided in Clauses 4 and 5 below, loss of or damage to the motor truck, lorry, tractor, tanker and/or trailer and/or similar road vehicle/conveyance, as may be specified in the policy schedule (and hereinafter referred to as the insured truck), and/or accessories or spare parts carried thereon caused by
 - 1.1 war, civil war, revolution, rebellion, insurrection or civil strife arising therefrom, or any hostile act by or against a belligerent power
 - 1.2 capture, seizure, arrest, restraint or detention arising from risks covered under 1.1 above, and the consequences thereof or any attempt thereat
 - 1.3 derelict mines, missiles, bombs or other derelict weapons of war
 - 1.4 strikers, locked-out workmen or persons taking part in labour disturbances, riots or civil commotions
 - 1.5 any terrorist or any person acting from a political motive.
2. This insurance covers recovery and/or repair costs (limited to the sum insured hereunder) adjusted or determined according to the contract of carriage and/or the governing law and practice, incurred to avoid or in connection with the avoidance of loss from a risk covered under these clauses.

DETAINMENT

3. In the event that the insured truck shall have been the subject of capture, seizure, arrest, restraint or detention within the terms of Clause 1.2 above and the Assured shall thereby have lost the free use and disposal of the insured truck for a continuous period of 3 months then the Assured shall be deemed to have been permanently deprived of the possession of the insured truck without any likelihood of recovery.

EXCLUSIONS

4. In no case shall this insurance cover
 - 4.1 loss, damage, liability or expense attributable to wilful misconduct of the Assured
 - 4.2 loss, damage, liability or expense proximately caused by delay, even though the delay be caused by a risk insured against (except expenses payable under Clause 2 above)
 - 4.3 any claim based upon loss of or frustration of any transits and/or adventures
 - 4.4 loss, damage, liability or expense arising from any hostile use of any weapon of war employing atomic or nuclear fission and/or fusion or other like reaction or radioactive force or matter
 - 4.5 loss, damage, liability or expense arising from the absence, shortage or withholding of labour of any description whatsoever resulting from any strike, lockout, labour disturbance, riot or civil commotion.
5. In no case shall this insurance cover loss damage liability or expense arising from
 - 5.1 confiscation, requisition or pre-emption
 - 5.2 capture, seizure, arrest, restraint or detention of the insured truck by the government of the country in which it is registered or in which the Assured is domiciled
 - 5.3 hijacking of the insured truck
 - 5.4 the carriage by the insured truck of arms ammunition or explosives manufactured as such.

USE

- 6.1 The insured truck is covered subject to the provisions of this insurance at all times whilst within the countries specified in the Policy schedule, or held covered provided notice be given to Insurers immediately after receipt of advices and subject to any amended terms or cover and any additional premium required by them to be agreed,
- 6.2 but it is warranted that the insured truck
 - 6.2.1 shall not be employed other than in connection with the Assured's business and/or the earning of hire and/or freight from the carriage of cargo,
 - 6.2.2 shall not be hired, leased or loaned to any third party unless the insured truck is to be driven by the Assured and/or any of his agents or servants for the period of such hire, lease or loan,
 - 6.2.3 shall not be towed except to the first safe place when in need of assistance or undertake towage or recovery services of any nature except as may be agreed in advance by Insurers.
- 6.3 Cover hereunder in respect of the perils enumerated in 1.1, 1.2, and 1.3 is automatically suspended for any period during which the Insured truck is left unattended by any Agent or Servant of the Assured. However this Clause 6.3 shall not apply either:
 - whilst the driver of the insured truck makes a temporary stop at some intermediate point in the normal course of a journey for purposes other than the loading or unloading of any cargo or
 - whilst the insured truck is in the custody of a member of the motor trade for maintenance or repair.
- 6.4 Notwithstanding Clause 6.3 above, if the insured truck or any separable part thereof does not possess as an integral part of its design any motive unit, then cover hereunder in respect of the perils enumerated in Clauses 1.1, 1.2, and 1.3 is automatically suspended for any period during which the insured truck and as to any such separable part as that part is separated from any tractor, cab or other unit possessing motive power.

ROADWORTHINESS

7. It is warranted that the Assured shall take and cause to be taken such measures as may be required to maintain the insured truck in a roadworthy condition.

ASSIGNMENT

8. No assignment of or interest in this insurance or in any moneys which may be or become payable thereunder is to be binding on or recognised by Insurers unless a dated notice of such assignment or interest signed by the Assured, and by the assignor in the case of subsequent assignment, is endorsed on the Policy and the Policy with such endorsement is produced before payment of any claim or return of premium thereunder.

NOTICE OF CLAIM AND TENDERS

- 9.1 In the event of accident whereby loss or damage may result in a claim under this insurance, immediate notice shall be given to the Insurers.
- 9.2 The Insurers shall be entitled to decide the place to which the insured truck shall proceed for repair if any (the actual additional expense of the journey arising from compliance with the Insurers' requirements being refunded to the Assured) and shall have a right of veto concerning a place of repair or a repairing firm.
- 9.3 The Insurers may also take tenders or may require further tenders to be taken for the repair of the insured truck.

MINIMISING LOSSES

10. It is the duty of the Assured and their servants and agents in respect of loss recoverable hereunder
- 10.1 to take such measures as may be reasonable for the purpose of averting or minimising such loss and
- 10.2 to ensure that all rights against third parties are properly preserved and exercised, and the Insurers will, in addition to any loss recoverable hereunder, reimburse the Assured up to the sum insured hereunder for any charges properly and reasonably incurred in pursuance of these duties.
11. Measures taken by the Assured or the Insurers with the object of saving, protecting or recovering the subject matter insured shall not be considered as a waiver or acceptance of abandonment or otherwise prejudice the rights of either party.

BASIS OF INDEMNITY

- 12.12.1 In the event of loss or damage covered hereunder the Insurers shall have the option to indemnify the Assured either
- by repairing the insured truck
- or
- by replacing the insured truck with a comparable truck of similar market value to that of the insured truck (as determined by Insurers in accordance with 12.2 below) immediately before the loss or damage
- or
- by paying the amount of the loss or damage, which amount shall in no case exceed the sum insured specified in the Policy Schedule or the market value of the insured truck (as determined by Insurers in accordance with 12.2 below) immediately before the loss or damage; whichever is the lesser.
- 12.2 Insurers shall determine the market value of the insured truck as at the place of its registration.
- 12.3 This insurance is not subject to average.

OTHER INSURANCES

- 13.13.1 If any other insurance policy has been, is, or shall be effected covering any or all of the perils enumerated in Clauses 1.4 and 1.5 then coverage hereunder in respect of those perils insured elsewhere shall cease or shall not attach, as the case may be, for the duration of such other policy.
- 13.2 Warranted that in respect of land war and strikes, riots and civil commotions risks no insurance P.P.I., F.I.A., or subject to any other like term is, or shall be, effected to operate during the duration of this policy, by or for account of the Assured without prior agreement of Insurers.

WAGES AND MAINTENANCE

14. No claim shall be allowed, other than in Clause 2, for wages and maintenance of the Driver and/or Crew of the insured truck, except when incurred solely for the necessary removal of the insured truck from one place to another for the repair of damage covered by the Insurers and then only for such wages and maintenance as are incurred whilst the insured truck is under way.

ARBITRATION

15. If any dispute shall arise between the Assured and the Insurers with reference to the interpretation of this policy, the dispute shall be submitted to the decision of two arbitrators, one to be chosen by each party, and in the event of the arbitrators failing to agree, to the decision of an umpire to be chosen by the arbitrators before entering upon the reference. If either of the parties fails to appoint an arbitrator within one month after being required by the other party in writing to do so, or if the arbitrators fail to appoint an umpire within one month of their nomination, such arbitrators or umpire as the case may be shall at the request of either party be appointed by the Chairman of the International Chamber of Commerce. The arbitrators and umpire are relieved from all judicial formalities and may abstain from following the strict rules of law. They shall settle any dispute under this policy according to an equitable rather than a strictly legal interpretation of its terms, and their decision shall be final. The costs of the arbitration and award shall be paid as the arbitrators and umpire may direct. The arbitration shall be delivered in

TERMINATION

16. This insurance may be cancelled by either the Insurers or the Assured giving 7 days notice (such cancellation becoming effective on the expiry of 7 days from midnight of the day on which notice of cancellation is issued by or to the Insurers). The Insurers agree however to reinstate this insurance subject to agreement between the Insurers and the Assured prior to the expiry of such notice of cancellation as to new rate of premium and/or conditions and/or warranties.
17. Whether or not such notice of cancellation has been given cover hereunder shall terminate automatically
- 17.1 upon the occurrence of any hostile detonation of any weapon of war employing atomic or nuclear fission and/or fusion or other like reaction or radioactive force or matter, whosoever or whosoever such detonation may occur, whether or not the insured truck may be involved, and this insurance excludes loss, damage, liability or expense arising from such occurrence
- 17.2 upon the outbreak of war (whether there be a declaration of war or not):
- 17.2.1 between any of the following countries:
- United Kingdom, United States of America, France,
the Russian Federation
the Peoples Republic of China
- or
- 17.2.2 between any of the countries in 17.2.1 and the country in which the insured truck is owned or registered, and this insurance excludes loss, damage, liability or expense arising from such outbreak of war
- 17.3 in the event of the insured truck being requisitioned either for title or use.

18. This insurance shall not become effective, if, prior to the intended time of its attachment, there has occurred any event which would have automatically terminated this insurance under the provisions of Clause 17 above had this insurance attached prior to such occurrence.

TRANSPORTATION WARRANTY

19. It is warranted that the insured truck is not conveyed within the duration of this policy by air or by rail or by sea except in respect of any waterborne crossing between Bahrain and Saudi Arabia or Qatar and/or any other waterborne crossing not exceeding 15 kilometres of any waterways, channels or straits provided that no other insurance policy in respect of the risks of war and/or strikes, riots and civil commotions is or shall be effected to cover any such waterborne crossing.

NOTE:- *It is necessary for the Assured, when they become aware of an event which is "held covered" under this insurance, to give prompt notice to Insurers and the rights to such cover is dependent upon compliance with this obligation.*

ملحق رقم (٣)

حمولات الحاويات من وإلى الدول المساهمة

خلال الفترة من ١٩٩٧ حتى ٢٠٠٣

EXPORT & IMPORT STATISTICS

C:\Documents and Settings\Abdullah\Local Settings\Temporary Internet Files\OLK74\MEMBER STATES STAT.xls\1997-2003

Year/Region	Region Total	MEMBER STATES						TOTAL Teus	TOTAL Teu%
		SAUDI	UAE	KUWAIT	BAHRAIN	DOHA	IRAQ		
2003 Est/Act									
Imports		Imports to Member States							
Far East	230,919	32,838	36,057	8,162	1,703	2,517	179	81,455	35.3%
Europe	187,874	54,822	39,726	13,499	4,182	4,976	323	117,527	62.6%
USA	50,013	7,931	3,680	2,064	543	618	9	14,844	29.7%
Middle East	197,315	16,602	10,478	10,943	3,594	1,461	141	43,218	21.9%
Total Imports	666,121	112,193	89,940	34,667	10,022	9,572	651	257,043	38.6%
Exports		Exports from Member States							
Middle East	197,315	51,683	34,753	12,285	7,035	4,154	-	109,910	55.7%
2002									
Imports									
Far East	222,773	36,413	35,148	6,187	1,468	2,121	2,407	83,744	37.6%
Europe	191,145	52,399	35,598	12,468	3,907	3,770	1,861	110,003	57.5%
USA	43,549	7,396	3,634	1,807	598	581	11	14,027	32.2%
Middle East	172,480	15,930	11,779	7,060	4,086	1,358	1,904	42,117	24.4%
Total Imports	629,947	112,138	86,159	27,522	10,059	7,830	6,183	249,891	39.7%
Exports									
Middle East	172,480	42,187	27,173	10,669	7,348	3,015	-	90,392	52.4%
2001									
Imports									
Far East	189,711	32,752	31,338	4,258	1,365	1,490	4,809	76,012	40.1%
Europe	177,332	54,794	32,831	11,532	4,893	4,627	2,236	110,913	62.5%
USA	35,912	6,716	3,687	1,894	700	587	40	13,624	37.9%
Middle East	171,446	15,687	11,871	6,543	3,726	1,393	2,556	41,776	24.4%
Total Imports	574,401	109,949	79,727	24,227	10,684	8,097	9,641	242,325	42.2%
Exports									
Middle East	171,446	43,026	23,592	11,680	7,843	6,500	-	92,641	54.0%
2000									
Imports									
Far East	193,611	27,846	29,841	3,787	1,262	1,579	3,812	68,127	35.2%
Europe	176,072	48,090	34,576	13,005	4,540	4,720	968	105,899	60.1%
USA	37,101	7,677	3,683	2,439	542	903	-	15,244	41.1%
Middle East	172,854	16,039	12,172	4,836	3,222	1,286	2,412	39,967	23.1%
Total Imports	579,638	99,652	80,272	24,067	9,566	8,488	7,192	229,237	39.5%
Exports									
Middle East	172,854	30,427	25,330	13,426	8,534	6,480	-	84,197	48.7%
1999									
Imports									
Far East	193,296	26,773	31,617	5,102	1,191	1,947	2,001	68,631	35.5%
Europe	155,431	45,132	35,535	8,220	3,480	3,346	971	96,684	62.2%
USA	36,287	7,087	4,162	2,492	548	685	-	14,974	41.3%
Middle East	165,999	11,867	12,167	4,349	2,996	1,176	3,867	36,422	21.9%
Total Imports	551,013	90,859	83,481	20,163	8,215	7,154	6,839	216,711	39.3%
Exports									

EXPORT & IMPORT STATISTICS

C:\Documents and Settings\Abdullah\Local Settings\Temporary Internet Files\OLK74\MEMBER STATES STAT.xls\1997-2003

Year/Region	Region	MEMBER STATES								
	Total	SAUDI	UAE	KUWAIT	BAHRAIN	DOHA	IRAQ	TOTAL	TOTAL	
Middle East	165,999	28,117	25,787	13,967	9,719	8,659	-	Teus	86,249	Teu%
1998										
Imports										
Far East	173,850	27,997	26,653	5,237	1,190	2,080	2,881	66,039		38.0%
Europe	94,560	33,202	19,848	8,141	3,861	3,430	378	68,860		72.8%
USA	36,188	9,054	3,509	2,589	446	566	-	16,164		44.7%
Middle East	112,766	9,964	9,754	5,726	3,622	1,685	1,722	32,474		28.8%
Total Imports	417,364	80,217	59,765	21,693	9,119	7,761	4,981	183,536		44.0%
Exports										
Middle East	112,766	28,396	22,652	3,810	9,655	5,450	-	69,963		62.0%
1997										
Imports										
Far East	142,109	24,039	28,272	5,339	1,274	1,729	-	60,652		42.7%
Europe	88,777	32,787	17,086	6,951	4,132	3,485	-	64,440		72.6%
USA	40,197	8,692	4,150	2,415	477	407	-	16,141		40.2%
Middle East	93,069	13,995	15,289	6,825	3,875	1,873	-	41,859		45.0%
Total Imports	364,152	79,513	64,797	21,530	9,757	7,494	-	183,091		50.3%
Exports										
Middle East	93,069	21,772	19,958	412	8,915	4,166	-	55,223		59.3%

الحمولات العامة من وإلى الدول المساهمة

خلال الفترة من ١٩٩٨ حتى ٢٠٠٣

BREAKBULK IMPORT STATISTICS									
Year/Region	Region	MEMBER STATES							
	Total	SAUDI	UAE	KUWAIT	BAHRAIN	DOHA	IRAQ	TOTAL	TOTAL
2003 Est/Act								Teus	Teu%
Imports	Imports to Member States								
Far East	214,764	55,021	65,073	63,751	2,804	3,187	-	189,836	88.4%
Europe	276,661	97,162	146,854	20,796	-	7,831	-	272,643	98.5%
USA	64,994	12,793	5,592	14,431	1,728	607	-	35,151	54.1%
S.America	207,012	46,252	88,583	10,276	3,551	15,524	-	164,186	79.3%
Total Imports	763,431	211,228	306,102	109,254	8,083	27,149	-	661,816	86.7%
2002									
Imports									
Far East	213,566	58,353	49,094	70,017	2	5,129	-	182,595	85.5%
Europe	369,180	151,153	189,244	12,674	-	5,902	-	358,973	97.2%
USA	137,449	9,281	3,618	95,555	5,041	38	-	113,533	82.6%
S.AMERICA	211,709	72,221	51,441	6,876	606	6,379	-	137,523	65.0%
Total Imports	931,904	291,008	293,397	185,122	5,649	17,448	-	792,624	85.1%
2001									
Imports									
Far East	259,185	109,278	67,687	53,560	1,133	24,377	325	256,360	98.9%
Europe	463,970	150,568	236,185	37,817	2,922	17,011	-	444,503	95.8%
USA	70,631	6,205	9,102	14,750	12,888	6,447	-	49,392	69.9%
S.America	218,081	40,715	85,758	23,848	-	8,406	8,280	167,007	76.6%
Total Imports	1,011,867	306,766	398,732	129,975	16,943	56,241	8,605	917,262	90.7%
2000									
Imports									
Far East	195,293	71,726	25,871	33,257	373	18,060	10,073	159,360	81.6%
Europe	397,295	146,896	106,146	24,874	4,968	9,017	1,704	293,605	73.9%
USA	105,259	15,525	14,693	11,924	2,574	15,130	-	59,846	56.9%
S.America	130,018	18,273	40,214	13,598	-	5,541	4,512	82,138	63.2%
Total Imports	827,865	252,420	186,924	83,653	7,915	47,748	16,289	594,949	71.9%
1999									
Imports									
Far East	268,650	163,630	28,125	22,092	1,237	17,770	310	233,164	86.8%
Europe	468,847	149,199	129,520	20,894	1,792	18,801	-	320,206	68.3%
USA	102,324	35,904	12,966	5,726	10,427	3,686	-	68,709	67.1%
S.America	122,625	32,410	53,288	3,657	39	235	2,199	91,828	74.9%
Total Imports	962,446	381,143	223,899	52,369	13,495	40,492	2,509	713,907	74.2%
1998									
Imports									
Far East	297,182	114,278	23,960	94,672	4,453	15,694	805	253,862	85.4%
Europe	792,442	240,041	225,242	174,538	9,702	53,861	10,033	713,417	90.0%
USA	186,474	60,644	20,848	52,719	3,382	16,393	-	153,986	82.6%
S.America	108,873	-	108,871	-	-	-	-	108,871	100.0%
Total Imports	1,384,971	414,963	378,921	321,929	17,537	85,948	10,838	1,230,136	88.8%

ملحق رقم (٤)

نموذج لتعريف تأمين أخطار الحروب والإضرابات الصادرة

من اللجنة المشتركة لأخطار الحروب

Appendix (4)

(Page 1 of 3)

SCHEDULE 90: ISSUED BY THE WAR RISKS RATING COMMITTEE, CARGO & AIR AND APPLICABLE TO ALL SALES ON OR AFTER 1600 HRS GMT THURSDAY 20 MARCH 2001

(All previous schedules are superseded)

WAR AND STRIKES RISKS

Schedule of minimum war and strikes rates for cargo, specie and all interests other than hull, aircraft owners', shipowners' and charterers' interests or containers insured for time and accompanied personal effects. ALL INSURANCES HEREUNDER TO BE SUBJECT TO THE INSTITUTE WAR AND STRIKES CLAUSES CURRENT AT THE COMMENCEMENT OF RISK.

The Schedule is compulsory for all voyages and flights other than those to, from or within the western hemisphere, where it is advisory (see note attached).

MINIMUM RATES FOR VOYAGES & OR FLIGHTS

(All rates are per cent)

H/C indicates that the voyage and/or flight in question is "Held Covered" and will be rated at underwriters' discretion.

	MARINE						AIR	
	A	B	C	D	E		F	G
	Institute War Clauses	Institute Strikes Clauses	Institute War and Strikes Clauses censuring at port of discharge	Institute War and Strikes Clauses place of destination War Risk censuring as per Clause	Institute War (Air Cargo) and Strikes Clauses (Air Cargo)		Institute War Clauses (Air Cargo)	Institute War Clauses (Seafaring by Post)
1) Voyages/Flights other than as specified below	.05	.05	.05	.05	.05	.05	.05	.05
2) Voyages/Flights within the following areas								
Australia	.05	.05	.05	.05	.05	.05	.05	.05
New Zealand	.05	.05	.05	.05	.05	.05	.05	.05
The Sound (Ore Sound) between Denmark & Sweden	.05	.05	.05	.05	.05	.05	.05	.05
Western Hemisphere other than (3) below	.05	.05	.05	.05	.05	.05	.05	.05
3) Voyages/Flights to or from the following areas								
Abkhazia	.05	.15	.05	.1775	.175	.05	.05	.2
Albanian	.05	H/C*	.05	H/C*	H/C	H/C	H/C	H/C
Angola	.05	.15	.05	.1775	.175	.05	.05	.2
Armenia	.05	.15	.05	.1775	.175	.05	.05	.2
Azerbaijan	.05	.15	.05	.1775	.175	.05	.05	.2
Burundi	.05	.375	.05	.4025	.4	.05	.05	.2
Czechia, Republic of	H/C	H/C	.05	.1275	.125	H/C	H/C	.5
Colombia	.05	.1	.05	.1275	.125	H/C	H/C	.15
Congo, Democratic Republic of (formerly Zaire)	.10	H/C	H/C	H/C	H/C	H/C	H/C	H/C
Eritrea	.05	H/C	.05	.1775	.175	.05	.05	.2
Guinea-Bissau	.05	.15	.05	.1775	.175	.05	.05	.2
Indonesia	.05	H/C*	.05	H/C*	H/C	H/C*	H/C*	H/C*
Iraq	H/C*	H/C*	.1	H/C*	H/C	H/C*	H/C*	H/C*
Israel and the Palestinian Authority**	.1	H/C	.1	H/C	H/C	H/C	H/C	H/C
Ivory Coast	H/C	H/C	H/C	H/C	H/C	H/C	H/C	H/C
Nigeria	.05	H/C	H/C	H/C	H/C	H/C	H/C	H/C
Pakistan	.05	H/C	.05	H/C	H/C	H/C	H/C	H/C
Persian Gulf East of 52°E but West of 56°10'E	.1	.05	.05	.1	.1	.05	.05	.15
Persian Gulf West of 52°E but South of 28°N	.025	.05	.05	.025	.025	.025	.025	.0375
Persian Gulf North of 28°N	H/C	H/C	H/C	H/C	H/C	H/C	H/C	H/C
Rwanda	.05	.15	.05	.1775	.175	.05	.05	.2
Sierra Leone	H/C	H/C	H/C	H/C	H/C	H/C	H/C	H/C
Somalia	.05	.375	.05	.425	.4125	.05	.05	.5
Sri Lanka	H/C	H/C	H/C	H/C	H/C	H/C	H/C	H/C
Tadzhikistan	.05	H/C	.05	H/C	H/C	H/C	H/C	H/C
Yemen, Republic of	H/C	H/C	H/C	H/C	H/C	H/C	H/C	H/C
Zimbabwe	.05	H/C	H/C	H/C	H/C	H/C	H/C	H/C

**Where permitted under legislative order

*Including West Bank and Gaza, Mount Scopus and the Mount of Olives

- 4)
 - a) Bullion, gold, silver and coins shipped in bullion room by liners
 - b) Bullion, gold, silver and coins shipped by air
 - c) Annual policies for sendings of bullion, gold, silver and coins with full premium based on turnover
 - d) Bonds, securities, cash and/or similar interest (not subject to reissue clause)
 - e) Bonds, securities, cash and/or similar interest (subject to reissue clause)
 - f) Touring exhibitions of paintings and fine arts involving more than two transits
 - g) Freight contingency risks and contingent interest under C&F and FOB sale contracts
 - 5) Voyages including a delay to cargo - see Appendix 1
 - 6) Cargo stored afloat in mechanically self-propelled vessels - see Appendix 2

NOTES

Western Hemisphere is defined for the purpose of this Schedule as North, Central and South America, the West Indies, Bermuda and Hawaii.

The Schedule applies to risks underwritten or declarations accepted by underwriters on and after the date specified on page 1 of the Schedule

for (a) war and strikes risks - by vessels sailing or flights commencing on and after that date
for (b) strikes risks only - for voyages and/or flights commencing after that date.

Rates are applicable to sailings within 7 days, otherwise terms are those in force at the time of sailing. All open contracts must include a clause permitting cancellation of war and strikes risks within a maximum of 7 days, except for strikes risks on shipments to or from the USA where a maximum of 48 hours is required.

The war rate is to be shown separately from the basic transit rate. No reduction is to be granted for

- (a) mine risks only
- (b) risks where part of the voyage has already elapsed when the risk is accepted by underwriters

Transhipment

Where one or more transhipments take place between vessels or between vessel and aircraft, the minimum rate for the entire transit shall be the highest rate applicable on any stage of the transit.

Carriage beyond original destination

When cargo is not discharged at the destination originally intended and is over-carried and subsequently re-shipped to the original or substituted port of discharge, the additional war rate payable shall be 50% of the scale rate for each additional voyage or flight after the port of discharge originally intended. However, if the contract of affreightment has been terminated the full scale rate will become payable on re-shipment.

50% of schedule rate

0.025% or 7.5% of air rate if higher

To be rated at Underwriters' discretion in respect of areas other than shown under paragraph 3 above, to be shown separately as a proportion of the marine premium. Voyages shown under paragraph 3 above to be rated as paragraph 4a) or 4b)

Not less than 0.025% or 2.5% of schedule rate if higher

Full schedule rate applied to estimated reissue cost, or 5% of face value, whichever is the greater

Not less than one third of the aggregate of the schedule rates for each leg of transit (specific applications for special rating may be made to the WRRRC for very large exhibitions)

11/C

(continued over)

- VOYAGES WHICH INCLUDE A DELAY TO CARGO

Cargo may be insured against war and strikes risks during delays on a voyage, through the oversea vessel either drifting, anchoring or slow steaming within an area designated by the assured and agreed by underwriters, provided the following conditions are complied with and the following additional premium is paid.

1. the contract of carriage is not terminated
2. the following Notice of Cancellation and Automatic Termination Clause is inserted for the whole voyage.

This insurance may be cancelled by either the Underwriters or the Assured giving 48 hours notice (such cancellation becoming effective on the expiry of 48 hours from midnight of the day on which notice of cancellation is issued by or to the Underwriters). The Underwriters agree however to reinstate this insurance subject to agreement between the Underwriters and the Assured prior to the expiry of such notice of cancellation as to the new rate of premium and/or conditions and/or warranties.

Whether or not such notice of cancellation has been given this insurance shall
TERMINATE AUTOMATICALLY:

upon the occurrence of any hostile detonation of any weapon of war employing atomic or nuclear fission and/or fusion or other like reaction or radioactive force or matter, whatsoever or whenever such detonation may occur and whether or not the subject matter insured may be involved.

Upon the outbreak of war (whether there be a declaration of war or not) between any of the following countries:

United Kingdom, United States of America, France, the Russian Federation, the People's Republic of China;

in the event of the subject-matter insured or the named storage vessel being requisitioned either for title or use.

In the event either of cancellation by notice or of automatic termination of this insurance by reason of the operation of the above provisions a net return of premium shall be payable to the Assured, pro rata or as may be agreed.

3. The vessel slow steams, drifts or anchors in a position which is

- (a) not at the final destination
- (b) not within a port area

Subject to all the above conditions the current Institute War Clauses (Cargo) with such amendments are deemed to be the Institute Clauses. The Reasonable Despatch Clause will still be applicable.

Additional premiums applicable to voyages which include a delay to cargo subject to the above conditions:

delay up to 7 days	0.005% above appropriate scale rate
subsequent periods of 7 days or part	0.003% each additional 7 days or part

- CARGO STORED ABOARD IN MECHANICALLY SELF-PROPELLED VESSELS

For cargo stored aboard and which is insured under the Institute War and Strikes Clauses - Cargo Stored Aboard in Mechanically Self-Propelled Vessels (1.6.82) The following minimum rate will apply in respect of those areas not rated higher than the basic voyage war rate:

- (a) 0.15% per annum or pro rata subject to a minimum rate of 0.05%
- (b) any other area to be I/C.

War Risks Rating Committee Cargo & Air

Room 1085

Lloyd's of London

1 Lime Street

London EC3M 7DQ

ملحق رقم (٥)

شروط مجمع مكنتبى التامين بلندن لتأمين الحروب والاضرابات

(FOR USE ONLY WITH THE NEW MARINE POLICY FORM)

INSTITUTE WAR AND STRIKES CLAUSES

Hulls—Time

This insurance is subject to English law and practice

1 PERILS	1
Subject always to the exclusions hereinafter referred to, this insurance covers loss of or damage to the Vessel caused by	2
1.1 war civil war revolution rebellion insurrection, or civil strife arising therefrom, or any hostile act by or against a belligerent power	3
1.2 capture seizure arrest restraint or detainment, and the consequences thereof or any attempt thereat	4
1.3 derelict mines torpedoes bombs or other derelict weapons of war	5
1.4 strikers, locked-out workmen, or persons taking part in labour disturbances, riots or civil commotions	6
1.5 any terrorist or any person acting maliciously or from a political motive	7
1.6 confiscation or expropriation.	8
2 INCORPORATION	9
The Institute Time Clauses—Hulls 1/10/83 (including 4/4ths Collision Clause) except Clauses 1.2, 2, 3, 4, 6, 12, 21.1.8, 22, 23, 24, 25 and 26 are deemed to be incorporated in this insurance in so far as they do not conflict with the provisions of these clauses.	10
Held covered in case of breach of warranty as to towage or salvage services provided notice be given to the Underwriters immediately after receipt of advices and any additional premium required by them be agreed.	11
3 DETAINMENT	12
In the event that the Vessel shall have been the subject of capture seizure arrest restraint detainment confiscation or expropriation, and the Assured shall thereby have lost the free use and disposal of the Vessel for a continuous period of 12 months then for the purpose of ascertaining whether the Vessel is a constructive total loss the Assured shall be deemed to have been deprived of the possession of the Vessel without any likelihood of recovery.	13
4 EXCLUSIONS	14
This insurance excludes	15
4.1 loss damage liability or expense arising from	16
4.1.1 any detonation of any weapon of war employing atomic or nuclear fission and/or fusion or other like reaction or radioactive force or matter, hereinafter called a nuclear weapon of war	17
4.1.2 the outbreak of war (whether there be a declaration of war or not) between any of the following countries:	18
United Kingdom, United States of America, France,	19
the Union of Soviet Socialist Republics,	20
the People's Republic of China	21
4.1.3 requisition or pre-emption	22
4.1.4 capture seizure arrest restraint detainment confiscation or expropriation by or under the order of the government or any public or local authority of the country in which the Vessel is owned or registered	23
4.1.5 arrest restraint detainment confiscation or expropriation under quarantine regulations or by reason of infringement of any customs or trading regulations	24
4.1.6 the operation of ordinary judicial process, failure to provide security or to pay any fine or penalty or any financial cause	25
4.1.7 piracy (but this exclusion shall not affect cover under Clause 1.4),	26
4.2 loss damage liability or expense covered by the Institute Time Clauses—Hulls 1/10/83 (including 4/4ths Collision Clause) or which would be recoverable thereunder but for Clause 12 thereof,	27
4.3 any claim for any sum recoverable under any other insurance on the Vessel or which would be recoverable under such insurance but for the existence of this insurance,	28
4.4 any claim for expenses arising from delay except such expenses as would be recoverable in principle in English law and practice under the York-Antwerp Rules 1974.	29
5 TERMINATION	30
5.1 This insurance may be cancelled by either the Underwriters or the Assured giving 7 days notice (such cancellation becoming effective on the expiry of 7 days from midnight of the day on which notice of cancellation is issued by or to the Underwriters). The Underwriters agree however to reinstate this insurance subject to agreement between the Underwriters and the Assured prior to the expiry of such notice of cancellation as to new rate of premium and/or conditions and/or warranties.	31
5.2 Whether or not such notice of cancellation has been given this insurance shall TERMINATE AUTOMATICALLY	32
5.2.1 upon the occurrence of any hostile detonation of any nuclear weapon of war as defined in Clause 4.1.1 wheresoever or whensoever such detonation may occur and whether or not the Vessel may be involved	33
5.2.2 upon the outbreak of war (whether there be a declaration of war or not) between any of the following countries:	34
United Kingdom, United States of America, France,	35
the Union of Soviet Socialist Republics,	36
the People's Republic of China	37
5.2.3 in the event of the Vessel being requisitioned, either for title or use.	38
5.3 In the event either of cancellation by notice or of automatic termination of this insurance by reason of the operation of this Clause 5, or of the sale of the Vessel, pro rata net return of premium shall be payable to the Assured.	39

This insurance shall not become effective if, subsequent to its acceptance by the Underwriters and prior to the intended time of its attachment, there has occurred any event which would have automatically terminated this insurance under the provisions of Clause 5 above.

INSTITUTE WAR AND STRIKES CLAUSES

Freight — Time

This insurance is subject to English law and practice

1 PERILS	1
Subject always to the exclusions hereinafter referred to, this insurance covers	2
1.1 loss (total or partial) of the subject-matter insured caused by	3
1.1.1 war civil war revolution rebellion insurrection, or civil strife arising therefrom, or any hostile act by or against a belligerent power	4
1.1.2 capture seizure arrest restraint or detainment, and the consequences thereof or any attempt thereat	5
1.1.3 derelict mines torpedoes bombs or other derelict weapons of war,	6
1.2 loss (total or partial) of the subject-matter insured arising from loss of or damage to the Vessel caused by	7
1.2.1 strikers, locked-out workmen, or persons taking part in labour disturbances, riots or civil commotions	8
1.2.2 any terrorist or any person acting maliciously or from a political motive	9
1.2.3 confiscation or expropriation.	10
2 INCORPORATION	11
The Institute Time Clauses—Freight 1/10/83 except Clauses 2, 3, 4, 5, 12, 16, 17, 18, 19 and 20 are deemed to be incorporated in this insurance in so far as they do not conflict with the provisions of these clauses.	12
Held covered in case of breach of warranty as to towage or salvage services provided notice be given to the Underwriters immediately after receipt of advices and any additional premium required by them be agreed.	13
3 DETAINMENT	14
In the event that a claim for a constructive total loss of the Vessel is paid on the war risks insurance of the Vessel under Clause 3 (Detainment) of the Institute War and Strikes Clauses — Hulls—Time 1/10/83 or the Institute War and Strikes Clauses — Hulls—Voyage 1/10/83 as a result of the loss of the free use and disposal of the Vessel for a continuous period of 12 months due to capture, seizure, arrest, restraint, detainment, confiscation or expropriation whilst this insurance is in force, the amount insured hereunder shall be paid in full less any claims otherwise arising during the said period of 12 months which have been paid or are recoverable hereunder or under insurances subject to the Institute Time Clauses—Freight 1/10/83 and/or the Institute Voyage Clauses—Freight 1/10/83 and any recoveries made in respect of the said period.	15
4 EXCLUSIONS	16
This insurance excludes	17
4.1 loss (total or partial) or expense arising from	18
4.1.1 any detonation of any weapon of war employing atomic or nuclear fission and/or fusion or other like reaction or radioactive force or matter, hereinafter called a nuclear weapon of war	19
4.1.2 the outbreak of war (whether there be a declaration of war or not) between any of the following countries:	20
United Kingdom, United States of America, France,	21
the Union of Soviet Socialist Republics,	22
the People's Republic of China	23
4.1.3 requisition or pre-emption	24
4.1.4 capture seizure arrest restraint detainment confiscation or expropriation by or under the order of the government or any public or local authority of the country in which the Vessel is owned or registered	25
4.1.5 arrest restraint detainment confiscation or expropriation under quarantine regulations or by reason of infringement of any customs or trading regulations	26
4.1.6 the operation of ordinary judicial process, failure to provide security or to pay any fine or penalty or any financial cause	27
4.1.7 piracy (but this exclusion shall not affect cover under Clause 1.2.1),	28
4.2 loss (total or partial) or expense covered by the Institute Time Clauses—Freight 1/10/83 or which would be recoverable thereunder but for Clause 12 thereof,	29
4.3 any claim (not being a claim recoverable under the Institute War and Strikes Clauses Freight—Voyage 1/10/83) for any sum recoverable under any other insurance on the subject-matter insured or which would be recoverable under such insurance but for the existence of this insurance,	30
4.4 loss proximately caused by delay or any claim for expenses arising from delay except such expenses as would be recoverable in principle in English law and practice under the York-Antwerp Rules 1974,	31
4.5 any claim based upon loss of or frustration of any voyage or adventure.	32

(Continued)

5	TERMINATION	53
5.1	This insurance may be cancelled by either the Underwriters or the Assured giving 7 days notice (such cancellation becoming effective on the expiry of 7 days from midnight of the day on which notice of cancellation is issued by or to the Underwriters). The Underwriters agree however to reinstate this insurance subject to agreement between the Underwriters and the Assured prior to the expiry of such notice of cancellation as to new rate of premium and/or conditions and/or warranties.	54 55 56 57 58
5.2	Whether or not such notice of cancellation has been given this insurance shall TERMINATE AUTOMATICALLY	59 60
5.2.1	upon the occurrence of any hostile detonation of any nuclear weapon of war as defined in Clause 4.1.1 wheresoever or whensoever such detonation may occur and whether or not the Vessel may be involved	61 62 63
5.2.2	upon the outbreak of war (whether there be a declaration of war or not) between any of the following countries: United Kingdom, United States of America, France, the Union of Soviet Socialist Republics, the People's Republic of China	64 65 66 67 68
5.2.3	in the event of the Vessel being requisitioned, either for title or use.	69
5.3	In the event either of cancellation by notice or of automatic termination of this insurance by reason of the operation of this Clause 5, or of the sale of the Vessel, pro rata net return of premium shall be payable to the Assured.	70 71 72

This insurance shall not become effective if, subsequent to its acceptance by the Underwriters and prior to the intended time of its attachment, there has occurred any event which would have automatically terminated this insurance under the provisions of Clause 5 above.

(FOR USE ONLY WITH THE NEW MARINE POLICY FORM)

INSTITUTE WAR AND STRIKES CLAUSES

Freight — Voyage

This insurance is subject to English law and practice

1 PERILS	1
Subject always to the exclusions hereinafter referred to, this insurance covers	2
1.1 loss (total or partial) of the subject-matter insured caused by	3
1.1.1 war civil war revolution rebellion insurrection, or civil strife arising therefrom, or any hostile act by or against a belligerent power	4
1.1.2 capture seizure arrest restraint or detainment, and the consequences thereof or any attempt thereat	5
1.1.3 derelict mines torpedoes bombs or other derelict weapons of war,	6
1.2 loss (total or partial) of the subject-matter insured arising from loss of or damage to the Vessel caused by	7
1.2.1 strikers, locked-out workmen, or persons taking part in labour disturbances, riots or civil commotions	8
1.2.2 any terrorist or any person acting maliciously or from a political motive	9
1.2.3 confiscation or expropriation.	10
2 INCORPORATION	11
The Institute Voyage Clauses—Freight 1/10/83 except Clauses 2, 10, 14, 15, 16 and 17 are deemed to be incorporated in this insurance in so far as they do not conflict with the provisions of these clauses.	12
Held covered in case of breach of warranty as to towage or salvage services provided notice be given to the Underwriters immediately after receipt of advices and any additional premium required by them be agreed.	13
3 DETAINMENT	14
In the event that a claim for a constructive total loss of the Vessel is paid on the war risks insurance of the Vessel under Clause 3 (Detainment) of the Institute War and Strikes Clauses — Hulls—Time 1/10/83 or the Institute War and Strikes Clauses — Hulls—Voyage 1/10/83 as a result of the loss of the free use and disposal of the Vessel for a continuous period of 12 months due to capture, seizure, arrest, restraint, detainment, confiscation or expropriation whilst this insurance is in force, the amount insured hereunder shall be paid in full less any claims otherwise arising during the said period of 12 months which have been paid or are recoverable hereunder or under insurances subject to the Institute Time Clauses—Freight 1/10/83 and/or the Institute Voyage Clauses—Freight 1/10/83 and any recoveries made in respect of the said period.	15
4 EXCLUSIONS	16
This insurance excludes	17
4.1 loss (total or partial) or expense arising from	18
4.1.1 any detonation of any weapon of war employing atomic or nuclear fission and/or fusion or other like reaction or radioactive force or matter, hereinafter called a nuclear weapon of war	19
4.1.2 the outbreak of war (whether there be a declaration of war or not) between any of the following countries:	20
United Kingdom, United States of America, France,	21
the Union of Soviet Socialist Republics,	22
the People's Republic of China	23
4.1.3 requisition or pre-emption	24
4.1.4 capture seizure arrest restraint detainment confiscation or expropriation by or under the order of the government or any public or local authority of the country in which the Vessel is owned or registered	25
4.1.5 arrest restraint detainment confiscation or expropriation under quarantine regulations or by reason of infringement of any customs or trading regulations	26
4.1.6 the operation of ordinary judicial process, failure to provide security or to pay any fine or penalty or any financial cause	27
4.1.7 piracy (but this exclusion shall not affect cover under Clause 1.2.1),	28
4.2 loss (total or partial) or expense covered by the Institute Voyage Clauses—Freight 1/10/83 or which would be recoverable thereunder but for Clause 10 thereof,	29
4.3 any claim (not being a claim recoverable under the Institute War and Strikes Clauses Freight—Time 1/10/83) for any sum recoverable under any other insurance on the Vessel or which would be recoverable under such insurance but for the existence of this insurance,	30
4.4 loss proximately caused by delay or any claim for expenses arising from delay except such expenses as would be recoverable in principle in English law and practice under the York-Antwerp Rules 1974,	31
4.5 any claim based upon loss of or frustration of any voyage or adventure.	32

(Continued)

5	TERMINATION	53
5.1	This insurance may be cancelled by either the Underwriters or the Assured giving 7 days notice (such cancellation becoming effective on the expiry of 7 days from midnight of the day on which notice of cancellation is issued by or to the Underwriters). The Underwriters agree however to reinstate this insurance subject to agreement between the Underwriters and the Assured prior to the expiry of such notice of cancellation as to new rate of premium and/or conditions and/or warranties.	54 55 56 57 58
5.2	Whether or not such notice of cancellation has been given this insurance shall TERMINATE AUTOMATICALLY	59 60
5.2.1	upon the occurrence of any hostile detonation of any nuclear weapon of war as defined in Clause 4.1.1 wheresoever or whensoever such detonation may occur and whether or not the Vessel may be involved	61 62 63
5.2.2	upon the outbreak of war (whether there be a declaration of war or not) between any of the following countries: United Kingdom, United States of America, France, the Union of Soviet Socialist Republics, the People's Republic of China	64 65 66 67 68
5.2.3	in the event of the Vessel being requisitioned, either for title or use.	69
5.3	In the event either of cancellation by notice or of automatic termination of this insurance by reason of the operation of this Clause 5 or of the sale of the Vessel, a return of premium shall be payable to the Assured.	70 71 72

This insurance shall not become effective if, subsequent to its acceptance by the Underwriters and prior to the intended time of its attachment, there has occurred any event which would have automatically terminated this insurance under the provisions of Clause 5 above.

CL. 297 Sold by Witherby & Co. Ltd., London

1/10/83

(FOR USE ONLY WITH THE NEW MARINE POLICY FORM)

INSTITUTE WAR, ATOMIC AND NUCLEAR EXCLUSION (HULL REINSURANCE)

1	In no case shall this insurance cover loss damage liability or expense caused by	1
1.1	war civil war revolution rebellion insurrection, or civil strife arising therefrom, or any hostile act by or against a belligerent power	2 3
1.2	capture seizure arrest restraint or detainment (barratry and piracy excepted), and the consequences thereof or any attempt thereat	4 5
1.3	derelict mines torpedoes bombs or other derelict weapons of war.	6
2	In no case shall this insurance cover loss damage liability or expense arising from any weapon of war employing atomic or nuclear fission and/or fusion or other like reaction or radioactive force or matter.	7 8

CL. 303 Sold by Witherby & Co. Ltd., London

1/10/83

(FOR USE ONLY WITH THE NEW MARINE POLICY FORM)

INSTITUTE BRIDGING CLAUSE (HULLS)

In so far as this insurance is subject to standard foreign clauses, those clauses shall be interpreted as if attached to the appropriate standard form of policy of the market to which they belong and according to the law, code, plan and practice thereof but subject always to English jurisdiction.

1
2
3

