

شروط تحقق خسارت مشترک دریایی در مقررات یورک آنتورپ با مطالعه تطبیقی در حقوق انگلستان و ایران

ام البنین رمضانزاده^{۱*}، محمد عیسائی تفرشی^۲، مرتضی شهبازی‌نیا^۳

۱. دانشجوی دکتری حقوق خصوصی دانشکده حقوق دانشگاه تربیت مدرس، تهران، ایران
۲. استاد دانشکده حقوق دانشگاه تربیت مدرس، تهران، ایران
۳. دانشیار دانشکده حقوق دانشگاه تربیت مدرس، تهران، ایران

پذیرش: ۱۳۹۴/۹/۱۷

دریافت: ۱۳۹۳/۲/۲۳

چکیده

در جریان سفر دریایی مسافر، کشتی، بار و کرایه در خطر است و ممکن است به هریک از این‌ها خساراتی وارد آید. چنانچه خسارات وارد تنها به حساب کشتی و آن قسمت از کالا یا سایر اموال روی کشتی که خسارت دیده و یا ایجاد هزینه کرده منظور گردد، خسارت خاص و چنانچه در این خصوص، تقسیم یا تسهیم میان سایرین وجود داشته باشد، خسارات مشترک خواهد بود.

مطابق قاعده a از مقررات یورک آنتورپ ۲۰۰۴ که با تغییر اندکی از ماده ۶۶ قانون بیمه دریایی انگلستان (مصوب ۱۹۰۶) اقتباس شده است، «عمل خسارت مشترک تنها زمانی تحقق می‌یابد که فدا کردن یا هزینه‌های فوق‌العاده عمداً و به صورت معقول برای امنیت مشترک و حفظ اموال از مخاطراتی که در یک سفر مشترک دریایی پیش می‌آید انجام شده باشد». شروط

E-mail: oramzanzade@yahoo.com

* نویسنده مسئول مقاله:



تحق خسارت مشترک گاه موجب حدوث اختلافات و در پس آن طرح پرونده‌های متفاوتی گشته که بررسی آنان ضمن این‌که شروط تحقق مذکور در قاعده a را تشریح می‌کند، شروط دیگری را نیز که قاعده a بیانگر آن نیست، تبیین می‌کند. تعریفی که از خسارات مشترک دریایی در ماده ۱۸۵ قانون دریایی ایران (مصوب ۱۳۴۳) به عمل آمده با تعریف مذکور در قاعده a کاملاً تطبیق نمی‌کند. در ماده ۱۸۵ اشاره‌ای به کلمات فدا کردن، مناسب و معقول و سفر دریایی مشترک نشده است؛ حال آن‌که هریک از این کلمات و اصطلاحات در حوزه حقوق خسارات مشترک دارای مفهوم و اهمیت خاص است که لزوم تجدیدنظر در این مقررات را ایجاب می‌کند.

واژگان کلیدی: خسارت مشترک دریایی، خسارت خاص، قواعد یورک آنتورپ ۲۰۰۴

۱. مقدمه

در حقوق دریایی، همانند سایر رشته‌های حقوق، شخص واردکننده ضرر یا کسی که مسبب ورود ضرر است باید به جبران خسارت از زیان‌دیده بپردازد؛ اما در حقوق دریایی مواردی نیز وجود دارد که اشخاص بدون این‌که در ایراد ضرر نقشی داشته باشند باید بخشی از ضرر یا خسارات وارد را جبران کنند. این خسارات در دسته خسارات مشترک قرار می‌گیرند.

مقررات یورک آنتورپ^۱ که در سال ۱۸۷۷ و توسط کمیته بین‌المللی دریایی^۲ که یک سازمان بین‌المللی غیردولتی است و به یکسان‌سازی حقوق دریایی با کمک گرفتن از قوانین ملی در تمام جنبه‌ها می‌پردازد، تدوین شده، به صورت اختصاصی به این دسته از خسارات می‌پردازد. آخرین اصلاحات صورت گرفته در این مقررات در سال ۲۰۰۴ صورت گرفته است. این مقررات بدوای یک قاعده تفسیر و یک قاعده فوق‌العاده و متعاقب آن ۷ قاعده حرفی (A-G) و ۲۳ قاعده شماره‌ای (I-XXIII) است که در هر مورد که مقررات شماره‌ای سکوت کرده‌اند به مقررات حرفی استناد می‌شود. قاعده تفسیر در

1. The York- Antwerp Rules

2. Committee of Maritime International (C.M.I)

بردارنده دو نکته اساسی است. اول این‌که در محاسبه خسارت همگانی، قواعد تدوین شده را بر کلیه قوانین، مقررات و عرف مغایر حاکم می‌داند. دیگر این‌که مقرر می‌کند به استثنای مواردی که براساس قاعده عالی و قواعد عددی پیش‌بینی شده است، محاسبه خسارت همگانی باید براساس قواعد حرفی صورت گیرد. در حال حاضر این مقررات به‌عنوان جزئی از قراردادهای بیمه دریایی پذیرفته شده و با گنجاندن آن‌ها در بارنامه‌ها، قراردادهای اجاره کشتی و در برخی موارد، قوانین داخلی الزام‌آور می‌شوند. هرچند این قواعد برخلاف قواعد مربوط به باربری دریایی، مانند قواعد لاهه و هامبورگ، اختیاری هستند، اما در سطح وسیعی توسط بازرگانان کشورها مورد استفاده قرار می‌گیرند. حقوق انگلستان در این بخش نیز همانند سایر بخش‌ها تابع نظام حقوق عرفی است؛ اما در این بخش، رویه قضایی همگام با مقررات یورک آنتورپ شکل گرفته و مشابهت‌های زیادی میان این دو وجود دارد. علاوه بر این، قانون بیمه دریایی انگلستان نیز به بحث خسارات مشترک پرداخته است. در برابر خسارات مشترک، خسارات خاص قرار می‌گیرد که مراد از آن، خساراتی است که تنها به حساب کشتی و آن قسمت از کالا یا سایر اموال روی کشتی که خسارت دیده و یا ایجاد هزینه کرده، منظور می‌گردد و در آن، تقسیم یا تسهیمی میان سایرین وجود ندارد. اما اولین مبحثی که در حوزه خسارات مشترک باید به آن پرداخت، شروط تحقق خسارات مشترک دریایی است. جمع بودن این شرایط سبب می‌شود که عمل انجام شده، خسارت مشترک تلقی شود و لذا زیان وارد، قابل تسهیم میان سایرین باشد. قانون دریایی ایران (مصوب ۱۳۴۳) در ماده ۱۸۵ خود به ارائه تعریفی ناقص از خسارات مشترک پرداخته و در ماده ۱۸۷ موارد خسارات مشترک دریایی و ترتیب تعیین و تسهیم نسبی خسارات و طرز محاسبه آن را به موجب قراردادهای خاص و در صورت نبودن قرارداد، طبق آیین‌نامه‌ای که براساس مقررات و عرف بین‌المللی تنظیم و تصویب خواهد شد، دانسته است. اما از آن‌جا که چنین آیین‌نامه‌ای تاکنون تصویب نشده و در عمل نیز در قراردادهای حمل و نقل دریایی برای حل و فصل اختلافات غالباً مقررات یورک آنتورپ



مبنا قرار داده می‌شود، چه در عرصه بین‌المللی و چه برای بررسی حقوق ایران در این خصوص، ابتدا بررسی مقررات یورک آنتورپ لازم به نظر می‌رسد.

۲. پیشینه شروط تحقق خسارت مشترک دریایی

پیش از تصویب مقررات یورک که اولین مقررات هماهنگ‌کننده در خصوص خسارات مشترک دریایی است، به دلیل نبود مقررات جامع، نویسندگان حقوقی هرکدام با توجه به موازین حاکم در عرف دریایی کشور خود و یا قوانین نظام حقوقی خود مباحث مربوط به خسارات مشترک دریایی را مورد بررسی قرار می‌دادند. از این میان برخی معتقد بودند تنها در صورت جمع بودن شرایط زیر است که عملی، عمل خسارت مشترک تلقی خواهد شد.

اول این‌که باید اطمینان اخلاقی وجود داشته باشد که اگر این اعمال انجام نمی‌شد خسارت کلی به بار می‌آمد و دوم این‌که عمل باید به صورت عاقلانه^۱ صورت گرفته باشد. این عده معتقدند که در کلمه «عاقلانه» هم مفهوم عمد و هم مفهوم قابل توجیه بودن نهفته است؛ چون تا عملی قابل توجیه نباشد عاقلانه محسوب نمی‌شود. این دسته برای این‌که عمل خسارت مشترک منجر به خسارت مشترک شود، شروط دیگری را نیز لازم دانسته اند؛ از جمله این‌که:

- از عمل انجام گرفته باید خسارت مالی ایجاد شده باشد؛
- خسارت مالی باید به گونه‌ای باشد که بتوان گفت اگر عمل خسارت مشترک انجام نمی‌شد خسارت مالی نیز به بار نمی‌آمد؛
- ضرر باید در نتیجه عمل خسارت مشترک ایجاد شده باشد یا نتیجه مستقیم آن باشد [۱، ص ۲۳].
- در طول تاریخ، کسی که مدعی خسارت مشترک بود، علی‌القاعده باید سه چیز را به اثبات می‌رساند:

1. judicious

- وجود مخاطره یا خطر مشترک قریب‌الوقوع،
- اینکه پرتاب داوطلبانه و برای جلوگیری از خطر صورت گرفته است،
- تلاش برای اجتناب از خطر موفقیت‌آمیز بوده است [۲، ص ۱۹۵].

۳. شروط تحقق خسارت مشترک دریایی در مقررات یورک آنتورپ و حقوق انگلستان

فارغ از نظر نویسندگان حقوقی، با توجه به این‌که در حال حاضر مقررات یورک آنتورپ در اکثر قراردادهای ملاک عمل است باید به جستجوی شروط تحقق خسارت مشترک در این مقررات پرداخت که البته همزمان به مقررات حقوق انگلستان نیز پرداخته می‌شود.

قواعد یورک آنتورپ عموماً بر مبنای حقوق کامن‌لا هستند؛ با این تفاوت که در قواعد کامن‌لا خطر باید فوری و نزدیک باشد، اما در قواعد یورک آنتورپ خطر باید واقعی و محتمل‌الوقوع باشد. از این رو، برابر مقررات یورک آنتورپ همین که فرمانده کشتی احساس کرد خطر دریایی، کشتی و محموله را تهدید می‌کند می‌تواند پیشگیری-های لازم را انجام دهد [۳، ص ۱۹۹].

قاضی «روشه»^۱ در دعوای واداساپولوس علیه شرکت بیمه دریایی انگلستان و خارجی^۲ می‌گوید:

«در تحقق خسارت مشترک ضرورتی ندارد کشتی در عین خطر قرار گرفته باشد و منتظر وقوع فاجعه گردد. بلکه کافی است در معرض خطر قرار گیرد. در هر حال، خطر باید واقعی باشد و زاییده وهم و خیال نباشد. همچنین خطر باید مؤثر در وقوع زیان و خسارت باشد» [۴، ص ۱۹۶].

مطابق قاعده a از مقررات یورک آنتورپ ۲۰۰۴ که با تغییر اندکی از ماده ۶۶ قانون

1. Roche

2. Vdassopoulos v. British and Foreign Marine Ins. Co. Ltd. [1929] 1KB 187 at. 199.



بیمه دریایی انگلستان (مصوب ۱۹۰۶) اقتباس شده و به تعریف خسارت مشترک می‌پردازد: «عمل خسارت مشترک تنها زمانی تحقق می‌یابد که فدا کردن یا هزینه‌های فوق‌العاده عمداً و به صورت معقول برای امنیت مشترک و حفظ اموال از مخاطراتی که در یک سفر مشترک دریایی پیش می‌آید، انجام شده باشد». نظیر این تعریف را می‌توان در قوانین دریایی کشورهای نظیر بلژیک، فرانسه، آلمان، هلند و ایالات متحده که در این رشته پیشرو بوده‌اند ملاحظه کرد [۵، ص ۴۱۷]. از همین قاعده می‌توان شروط تحقق خسارت مشترک را نیز استخراج کرد. البته تمام شروط تحقق خسارات مشترک را نمی‌توان صرفاً از متن مقررات یورک آنتورپ استخراج کرد، بلکه در پرونده‌های مطرح شده در سال‌های مختلف و در نظرهای قضات و کامن‌لا می‌توان مواردی را یافت که هرچند مقررات یورک آنتورپ صراحتاً متذکر آنان نشده است، اما به کلی در نظر اهل فن مقبول قرار گرفته‌اند. این موارد در ذیل شروط مصرح مرتبط، مورد اشاره قرار خواهند گرفت. در این بین شروطی نیز وجود دارند که مورد مناقشه‌اند و برخی قائل بر لزوم وجود آنان هستند و برخی آن‌ها را غیر ضروری می‌دانند.

۱-۳. شروط پذیرفته شده

۱-۱-۳. عامدانه بودن عمل خسارت مشترک

براساس قاعده a از مقررات یورک آنتورپ، فداکردن یا هزینه‌های فوق‌العاده باید عمداً صورت گرفته باشد. در ماده ۶۶ قانون بیمه دریایی انگلستان که تقریباً مشابه با قاعده a است به جای کلمه عامدانه،^۱ از واژه داوطلبانه^۲ استفاده شده است. علت استفاده از واژه عامدانه در مقررات یورک آنتورپ، این است که تدوین‌کنندگان معتقد بودند این واژه بیش‌تر دلالت بر قصد و اراده دارد و دیگر این‌که اگر عملی در نتیجه فشار شدید اوضاع و احوال باشد، یک عمل داوطلبانه محسوب نخواهد شد. پس اگر کسی در

1. intentionally
2. voluntarily

شرایط فشار شدید اقدام به انجام عملی کند، اقدام او هرچند داوطلبانه نیست، ولی چون عمدی است، در صورت وجود سایر شرایط باید جزء خسارات مشترک منظور شود. البته برخی همچون لرد چورلی^۱ معتقدند که در حقوق انگلستان میان این دو کلمه تفاوتی از نظر مفهوم وجود ندارد [۶، ص ۱۸۴].

فایده عملی به کار بردن واژه عامدانه این است که میان ضرری که در نتیجه فدا کردن عمدی ایجاد می‌شود با ضرری که کاملاً در اثر تصادف ایجاد می‌شود، تفاوت گذاشته شود. مثلاً اگر یک کشتی به گل بنشیند و کف آن سوراخ شود و به این علت، کالاهای موجود در آن از بین برود، مورد از موارد خسارت مشترک محسوب نمی‌شود، چون هیچ اراده‌ای در آن دخالت نداشته است؛ اما اگر کشتی به گل بنشیند و فرمانده کشتی برای نجات آن اقدام به پرتاب کالاهای به دریا کند، مورد از مصادیق خسارات مشترک خواهد بود؛ چون این پرتاب‌ها به صورت عامدانه و ارادی صورت گرفته‌اند [۷، ص ۲۱۱].

۳-۱-۲. عاقلانه بودن عمل خسارت مشترک

فدا کردن یا هزینه‌های فوق‌العاده باید معقول و متعارف بوده، تناسب معقولی بین خطر و هزینه انجام شده و منافع حفظ شده وجود داشته باشد. با توجه به کتاب لوندز که یکی از معتبرترین کتب در زمینه خسارات مشترک دریایی است، این‌که در قاعده a بیان شده که فدا کردن و هزینه‌ها باید عاقلانه صورت بگیرد، تنها ناظر بر ادعاهایی است که طبق مقررات حرفی مطرح می‌شوند، ولی ادعاهایی که طبق مقررات عددی مطرح می‌شوند، اگر در قاعده مختص آنان نص قانونی مبنی بر لزوم وجود چنین شرطی وجود نداشته باشد، برای قرار گرفتن در گستره خسارات مشترک نیازی به این شرط نخواهد داشت. این نظر در پرونده آلفا^۲ مطرح شد. در این پرونده، صاحبان محموله‌ها با این اعتقاد که عمل فرمانده کشتی در آسیب زدن به ماشین‌آلات کشتی، در تلاش برای

1. Lord Chorley

2. Corfu Navigation Co. v. Mobil shipping Company Ltd., 1991 (Alpha)



شناورسازی مجدد کشتی، معقول نبوده است، مسئولیت خود را در خسارت مشترک مورد انکار قرار داده بودند. در این پرونده قاضی هوب هاوس^۱ این‌گونه رأی داد:

با توجه به این‌که واژه «عاقلانه» در قاعده VII ذکر نشده است، تنها عنصر لازم برای این‌که ما اقدام صورت گرفته را جزء خسارت مشترک بدانیم، این است که قصد واقعی برای شناورسازی مجدد وجود داشته باشد. لذا ادعای صاحبان کالا وارد نیست. هرچند نظر قاضی در این صورت کاملاً موجه می‌نمود، ولی نظر خوشایندی به نظر نمی‌رسید. همین رأی منجر به تدوین قاعده عالی یا فوق‌العاده شد [۸، ص ۱۲۰].

قاعده عالی یا فوق‌العاده که در سال ۱۹۹۴ به مقررات یورک آنتورپ اضافه شده و در مقررات سال ۲۰۰۴ نیز بدون تغییر وارد شده، تأکید می‌کند: «در هیچ موردی فدا کردن یا هزینه‌های فوق‌العاده نباید جزء خسارات مشترک محسوب شود، مگر این‌که به صورت معقول یا متعارفی^۲ انجام یا هزینه شده باشند». با نگاهی سطحی به این مقرر، می‌توان گفت تکرار این قاعده به‌عنوان قاعده‌ای مجزا اهمیت شرط معقول بودن را به ذهن متبادر می‌کند؛ اما نباید از این نکته مهم غافل بود که با توجه به سابقه تاریخی پیش گفته، این مقرر یک شرط ضروری برای همه اقسام خسارات مشترک محسوب می‌شود؛ چه آنان که تحت قلمرو مقررات حرفی قرار می‌گیرند و چه آنان که از مصادیق خاص خسارات مشترک یا همان مقررات عددی هستند. لذا باید گفت فدا کردن یا هزینه‌های فوق‌العاده در همه حالات باید در حد متعارف و متناسب با خطری باشد که منافع را تهدید می‌کند.

۳-۱-۳. فوق‌العاده یا غیر عادی^۳ بودن عمل خسارت مشترک

به موجب این شرط، فدا کردن یا هزینه‌ای که جنبه فوق‌العاده یا غیرعادی نداشته، بلکه به طور معمول و در جریان عادی سفر، به منظور اجتناب از خطر، انجام یا تقبل شود،

1. Hobhouse J.

2. reasonably

3. extraordinary

جزء خسارات مشترک محسوب نمی‌شود. در برخی موارد، مرز میان هزینه‌های متعارف و فوق‌العاده به آسانی قابل تشخیص است؛ اما گاه امکان فرق گذاشتن میان آنان مشکل است. در رویه قضایی انگلستان درخصوص فدا کردن لوازم و اموال خود کشتی که بیش‌تر در معرض خطر قرار دارند، موضع روشنی وجود ندارد؛ به این معنا که مثلاً در مورد لوازمی که در هنگام طوفان به آن‌ها فشار بیش‌تری وارد می‌شود، معمولاً خسارات وارد جزء خسارات مشترک منظور نمی‌شود؛ اما گاه نظرهای متضادی به چشم می‌خورد. برای روشن شدن بحث به دو پرونده که در این خصوص در حقوق انگلیس مطرح شده است اشاره می‌شود:

در پرونده ویلسون در برابر بانک ویکتوریا^۱ یک کشتی بادبانی که به موتور اضافی مجهز بود، در حالی که از ملبورن به طرف انگلستان حرکت می‌کرد، با توده یخی مواجه می‌گردد و بادبان‌ش کنده می‌شود (این کشتی‌ها در حالت عادی با بادبان حرکت می‌کنند و در مواردی که باد کم است یا هوا بد است با موتور حرکت می‌کنند). مالک کشتی مجبور به روشن کردن موتور و رفتن به بندر پناه می‌شود و از این طریق هزینه‌های اضافی به کشتی تحمیل می‌گردد. مالک کشتی با طرح دعوی تلاش کرد تا این هزینه‌ها را به حساب خسارات مشترک بگذارد؛ اما دعوای او توسط دادگاه کوئینزبنچ رد شد. در این خصوص قاضی بلک برن چنین اظهارنظر کرد: «هرچند اقدام انجام شده مستلزم هزینه‌های زیادی بوده است، اما زیاد بودن هزینه‌ها سبب نمی‌شود که این هزینه‌ها فوق‌العاده تلقی شود» [۸ ص ۱۰۴].

اما در دعوای رابینسون علیه پرایس^۲، کشتی به سمت مقصد در حرکت بود که سوراخ بزرگی در بدنه آن به وجود آمد و آب به تدریج وارد انبارها شد. فرمانده برای جلوگیری از ورود آب، کلیه پمپ‌ها را روشن کرد و چون سوخت کافی وجود نداشت، مقداری از کالاهای را به جای سوخت سوزاند. دادگاه در این محاکمه، مورد را از مصادیق خسارات مشترک دانست.

1. Wilson v. Bank of Victoria [1867]

2. Robinson v. Price [1977]



از دو پرونده ذکر شده می‌توان دریافت که معنای واژه غیرعادی یا فوق‌العاده در مقررات یورک آنتورپ و حقوق انگلستان، خالی از ابهام نیست و مرز مشخصی میان متعارف و فوق‌العاده وجود ندارد [۸، ص ۱۰۴]. لذا پیشنهاد می‌شود در اصلاحات بعدی، حد و مرز میان این دو مشخص شود. می‌توان گفت کلمه «خارج از وظیفه»^۱ از واژه غیرعادی یا فوق‌العاده در این خصوص گویاتر است. البته در عمل، وضع برخی از قواعد عددی تا حدودی این مشکل را برطرف کرده است؛ چون طبق قواعد تفسیر، مقررات عددی بر مقررات حرفی برتری دارند و هرگاه موضوع دعوا طبق یکی از قواعد عددی قابل حل باشد، مطابق همان قواعد با آن برخورد خواهد شد. اما در حالاتی که دعوایی باید منحصراً با قواعد حرفی حل و فصل شود، معنای واژه غیرعادی یا فوق‌العاده اهمیت خاص پیدا می‌کند.

۳-۱-۴. در عمل خسارت مشترک، نفع مشترک وجود داشته باشد

به موجب این شرط که علاوه بر قاعده a، در بیش‌تر قواعد عددی نیز تصریح شده و می‌توان آن را معیار اصلی تشخیص خسارت مشترک دانست، تنها در صورتی که خطر یکسانی، متوجه کلیه منافع موجود در سفر دریایی شود، زیان‌های ناشی از این عمل به‌عنوان خسارت مشترک پذیرفته می‌شود. لذا:

اولاً باید خطر یکسانی متوجه همه طرف‌های ذینفع (مالک کشتی، مالک بار و ذینفع در وصول کرایه حمل) شود.

پاراگراف دوم قاعده b نیز به این شرط تصریح می‌کند و اشعار می‌دارد: «هنگامی که اقداماتی برای حفاظت کشتی‌ها و محموله‌های آن‌ها (در صورت وجود)، از یک خطر مشترک صورت گیرد، این قواعد باید اجرا شود».

از این شرط می‌توان به نکته دیگری رهنمون شد و آن هم این‌که در خسارت مشترک حتماً باید بیش از یک نفع در خطر باشد؛ چون همان‌طور که از کلمه سفر

1. out of duty

مشترک دریایی در بند ۱ ماده ۶۶ قانون بیمه دریایی انگلستان و قاعده a مقررات یورک آنتورپ بر می‌آید حتماً باید مال خسارت دیده در سفر مشترک دریایی دچار خسارت شده باشد [۸، ص ۹۹].

ثانیاً منافع همه ایجاب کند که فرمانده اقدامات فوق‌العاده‌ای را به منظور رفع خطر یا ایمنی مشترک به عمل آورد. بدیهی است که چنانچه خطر فقط متوجه یکی از طرف‌های ذینفع شود، زیان وارد در زمره خسارات خاص محسوب خواهد شد.

برای روشن شدن بحث می‌توان به دعوای دبنی علیه یکی از شرکت‌های بیمه انگلیسی^۱ اشاره کرد که در آن کشتی «الف» برای نجات سرنشینان کشتی «ب» مقداری از محموله خود را به دریا ریخت. دادگاه عالی رأی داد که عمل کشتی «الف» از مصادیق خسارات مشترک نیست؛ چون عمل فرمانده کشتی برای نجات کشتی و محموله خود نبوده است [۹، ص ۲۸۸].

مثال دیگر این‌که در فرضی که صرفاً به منظور حفظ قسمتی گرانبها از کالاهای یک کشتی به‌گل‌نشسته، آن بخش را از کشتی تخلیه کنند، دادگاه، مالک کالای تخلیه شده را مستحق دریافت خسارت مشترک ندانست؛ چون در آن زمان همه منافع در معرض خطر قرار نگرفته بود [۱۰، ص ۳۲۳].

۳-۱-۵. عمل خسارت مشترک برای احتراز از خطر صورت گرفته باشد

خطری که برای دفع آن، فرمانده مجاز به انجام عمل خسارت مشترک است، مطابق قاعده a، به صورت مطلق و بدون هیچ قیدی بیان شده است. با توجه به اطلاق کلمه خطر در قاعده a می‌توان گفت که لازم نیست خطر قریب‌الوقوع^۲ و فوری^۳ باشد، بلکه کافی است که امکان ورود خطر وجود داشته باشد [۱۱، ص ۱۱۶]. به عبارتی، در صورت وجود خطر بالقوه، چنانچه عرفاً بتوان چنین عملی را از فرمانده محتاطی انتظار

1. Dabney v. New England M. Insurance Co.[1993]

2. imminent

3. immediate



داشت، اقدامات او که به منظور سلامت کشتی و کالا صورت گرفته و منجر به وقوع زیان گردیده، از مصادیق خسارت مشترک محسوب می‌شود. اما این‌که خطری را که برای احتراز از آن عمل خسارت مشترک صورت می‌گیرد دقیقاً دارای چه اوصافی است باید از میان پرونده‌های مطروح در این خصوص استخراج کرد. در پرونده واتسون^۱ در اثر ترکیدن یکی از لوله‌ها، بخار به درون انبار سرایت کرد و فرمانده با این تصور که انبار دچار آتش‌سوزی شده، مواد اطفای حریق را به درون انبار فرستاد و در نتیجه، کالاها آسیب دید. در این پرونده دادگاه چنین نظر داد:

«... چون خطر واقعی نبوده، موضوع در ردیف خسارات مشترک قرار نمی‌گیرد»

[۱۲، ص ۱۵۹].

از میان پرونده‌های مطرح شده در این خصوص، دعوای واداساپولوس که پیش‌تر نیز به آن اشاره کردیم، دارای نکات آموزنده بیشتری است؛ چون اوصاف خطری که عمل خسارت مشترک را ایجاب می‌کند، در حکم صادر در این پرونده به چشم می‌خورد. در این پرونده قاضی روشه^۲ این‌گونه نظر داد:

«کلمه مخاطره^۳ که در قاعده a به کار رفته دارای همان مفهوم خطر^۴ مذکور در ماده ۶۶ قانون بیمه دریایی انگلستان است. در قاعده a به هیچ عنوان از عبارت «فوری یا آنی»^۵ استفاده نشده است. تنها نکته‌ای که از قاعده بر می‌آید این است که کشتی باید در معرض خطر باشد و فرمانده برای رفع خطر و حفظ منافع مشترک مالک کشتی و کالا، اقداماتی را به عمل آورد. البته خطر باید واقعی بوده، زائیده وهم و خیال نباشد. علاوه بر آن، درست نیست که معتقد باشیم فرماندهان باید منتظر بمانند تا وضعیت امور آنها را مجاب کند که عمل خسارت مشترک را انجام دهند» [۱۱، ص ۱۲۷].

در مجموع می‌توان گفت در قانون انگلستان، آمریکا و مقررات یورک آنتورپ، هرگاه

1. Watson v. Fireman's Fund Insurance Co.[1922]

2. Roche

3. Peril

4. danger

5. immediate

به اشتباه تصور خطر شود و در نتیجه مالی قربانی گردد، این فدا کردن جزء خسارات مشترک قابل احتساب نیست؛ اما اگر اشتباه در مورد شدت خطر یا نوع اقدام لازم باشد، می‌تواند در زمره خسارات مشترک قرار گیرد [۸، ص ۹۱ و ۹۲].

نکته دیگری که درخصوص خطر موجد عمل خسارت مشترک باید گفت این است که ترس از خطر کافی نیست تا هزینه‌های انجام شده در زمره خسارات مشترک محسوب شود. در این خصوص می‌توان به پرونده نوول علیه اسپیلرز^۱ اشاره کرد. در این پرونده، فرمانده که برای کم کردن خطر حملات زیردریایی‌های دشمن یک فروند یدک کش را اجاره کرده بود، از باب خسارت مشترک، هزینه‌های فوق‌العاده را درخواست کرد. در این پرونده، قاضی معتقد بود که خطر حمله دشمن در زمان جنگ، غیرطبیعی نیست؛ مضافاً این‌که چون در طول سفر زیردریایی دیده نشده است، پس صرف ترس از آن سبب نمی‌شود که هزینه اقدامات انجام شده در زمره خسارت مشترک محسوب شود [۱۱، ص ۱۲۱].

۳-۱-۶. محقق شدن عمل خسارت مشترک در سفر مشترک دریایی

دکترین خسارت مشترک از حقوق دریایی منشعب می‌شود و در حقوق انگلستان مجوزی برای تعمیم آن به سایر رشته‌های باربری وجود ندارد. در پرونده موریسون^۲ لرد اوت وات^۳ معتقد است: «اصولی که در خسارت مشترک وجود دارد، به حقوق دریایی اختصاص دارد و قلمرو آن شامل خطرهای دریایی است» [۱۱، ص ۱۲۲].

در مقررات یورک آنتورپ نیز در قاعده a تصریح شده که عمل خسارت مشترک تنها باید در خلال سفر مشترک دریایی صورت گرفته باشد. صدر قاعده b از مقررات یورک آنتورپ که در مقررات ۱۹۹۴ برای اولین بار گنجانده شد و در سال ۲۰۰۴ نیز عیناً تکرار شد، در تعریف آن، این‌گونه مقرر می‌کند: «یک سفر مشترک دریایی زمانی

1. Societe Nouvelle d'Armement v. Spillers and Bakers Ltd. [1917]

2. Morrison S.S. Co. v. Greystoke Castle [1947]

3. Lord Uthwatt



اتفاق می‌افتد که یک یا چند کشتی، کشتی یا کشتی‌های دیگری را بکسل می‌کند یا هل می‌دهد؛ مشروط بر این‌که همه آن‌ها در فعالیت‌های تجاری مداخله داشته باشند، نه در عملیات نجات. . . .».

در انتهای این قاعده نیز نکته جالبی به چشم می‌خورد که پاره‌ای از ابهامات را درخصوص قاعده برطرف می‌نماید: «... اگر یک کشتی بتواند با جدا کردن ساده خود از کشتی یا کشتی‌های دیگر در امنیت قرار گیرد، کشتی در یک خطر مشترک با کشتی یا کشتی‌های دیگر نیست؛ اما اگر خود جدا کردن یک عمل خسارت مشترک محسوب شود، خطر مشترک دریایی ادامه می‌یابد». از این قاعده می‌توان به‌روشنی دریافت که اگر به‌عنوان مثال حادثه آتش‌سوزی برای یکی از کشتی‌ها رخ دهد و کشتی دیگری که آن را بکسل می‌کند بتواند با جدا کردن خود از آن کشتی به‌آسانی خود را نجات دهد، اما اقدام به این عمل نکند و در نتیجه، اعمال خسارات مشترک در آن صورت گیرد، مورد از موارد خسارات مشترک نخواهد بود.

۳-۱-۷. وجود رابطه مستقیم میان ضرر یا خسارت و عمل خسارت مشترک

در گستره مسئولیت مدنی، یکی از شرایط ضرر قابل جبران، مستقیم یا بی‌واسطه بودن آن است. مقصود از بی‌واسطه بودن ضرر این است که بین فعل زیانبار و ضرر، حادثه دیگری وجود نداشته باشد، چنان‌که که بتوان گفت از نظر عرف ضرر از همان فعل ناشی شده است [۱۳، ص ۴۸]. این شرط که در حقوق دریایی انگلیس به تبع کامن‌لا، تحت عنوان «دوری زیان یا دور بودن خسارت»^۱ مورد مطالعه قرار می‌گیرد، در مورد خسارت مشترک دریایی نیز لازم‌الرعایه است [۶، ص ۱۹۱].

به عقیده یکی از حقوق‌دانان انگلیسی، منطق حقوقی نیز این‌گونه حکم می‌کند که پیامدهای خسارت مشترک را نباید نامحدود در نظر گرفت [۱۴، ص ۵۳۱]. اما در بحث شروط تحقق خسارت مشترک در مقررات یورک آنتورپ نباید صرفاً به قاعده a اکتفا

1. remoteness of damage

کرد، بلکه قاعده c نیز متعرض همین موضوع شده است. صدر این قاعده بیان می‌کند: «تنها آن زیان‌ها، خسارات یا هزینه‌هایی که نتیجه مستقیم عمل خسارت مشترک باشد باید به‌عنوان خسارت مشترک منظور شود. . .».

تشخیص این‌که کدام خسارت و ضرر و زیان مستقیماً از عمل خسارت مشترک ناشی شده و کدام نتیجه غیرمستقیم است کار دشواری است [۱۵، ص ۱۷۹] و مقررات قاعده c نیز کمک مؤثری نمی‌کند. لذا چون این قاعده نیز خیلی گویا نیست، همان‌طور که قبلاً اشاره شد، معمولاً در نظام حقوقی انگلستان برای تشخیص مستقیم یا غیرمستقیم بودن زیان، دادگاه‌ها از قاعده دوری زیان استفاده می‌کنند.

۳-۲. شروط مورد مناقشه

۳-۲-۱. لزوم منجر به نتیجه شدن عمل خسارت مشترک

علاوه بر شرایط هشت‌گانه قبل برخی، شرط دیگری را نیز ضروری دانسته‌اند. از این دیدگاه که مبتنی بر سوابق قضایی موجود در کامن‌لا است، تنها در صورتی که فدا کردن یا تقبل هزینه عملاً به حفظ و نجات اموال از مخاطره دریایی مشترک منتهی شود، زیان‌های وارد را می‌توان جزء خسارات مشترک منظور کرد. از این نظر، از قاعده a و دیگر قواعد حرفی و عددی یورک آنتورپ، به هیچ وجه، ضرورت ثمربخش بودن عمل به‌عنوان یکی از شرایط مبنایی تحقق خسارات مشترک استنباط نمی‌شود. به عبارت دیگر، کافی است فدا کردن یا هزینه فوق‌العاده، عمداً و به طور متعارف، به منظور حفظ منافع عمومی از مخاطره دریایی مشترک انجام شود تا زیانی که مستقیماً از این اعمال ناشی شده است، به‌عنوان خسارت مشترک جبران شود؛ خواه در واقع امر، عمل خسارت مشترک به نجات منافع عمومی منتهی شود یا بی‌اثر و فایده باشد [۱۶، ص ۳۷۴]. در تأیید و تکمیل این نظر باید گفت: با توجه به این‌که در مقررات یورک آنتورپ و بخصوص در قاعده a و c که به احصای شرایط تحقق خسارت مشترک پرداخته شده است، اشاره‌ای به لزوم مثمر واقع شدن عمل خسارت مشترک نشده است، باید



این سکوت را در مقام بیان دانست و از این حیث، به اطلاق قواعد عمل کرد؛ خصوصاً این که لزوم موفقیت آمیز بودن کلی یا جزئی عملیات نجات، به عنوان یکی از شرایط تحقق نجات و استحقاق پاداش برای نجات دهندگان، قرینه ای بر این استنباط است. این سکوت را می توان این گونه توجیه کرد که در غیر این صورت، فرمانده از ترس مؤاخذة توسط افرادی که اموالشان فدا شده، ولی به دلیل ثمربخش نبودن عمل، حق مراجعه به دیگران را ندارند، نقش فعال خود را در انجام اقدامات ضروری برای مواجهه با مخاطرات مشترک ایفا نمی کند. البته با وجود نکات مذکور، به عقیده طرفداران نظر اخیر نیز در مورد خاصی که پس از انجام عمل خسارت مشترک و قبل از رسیدن به مقصد، کشتی و کالاهای موجود در آن، به طور کامل تلف شوند، سهمیه های خسارت مشترک قابل وصول نخواهد بود؛ حکمی که در برخی قوانین دریایی ملی، از جمله ماده ۳۹ قانون مصوب ۱۹۶۷ فرانسه^۱ نیز مقرر شده است [۱۷، ص ۳۵].

۳-۲-۲. لزوم انجام عمل خسارت مشترک به دستور شخص فرمانده

این سؤال که آیا عمل خسارت مشترک فقط باید توسط فرمانده صورت بگیرد یا خیر، پس از طرح در چند پرونده مشهور وارد بحث شروط تحقق گردید. از جمله این پرونده ها دعوی موسوم به «پاپایانی» است که در آن در کشتی خوانده به نام بریکال^۲ آتش سوزی به وقوع می پیوندد و برای مهار آتش، فرمانده، کشتی را به سمت بندری هدایت و پس از درخواست کمک از مقامات بندری به دستور رئیس بندر، کشتی را در آب فرو می برند و خارج می کنند. فرمانده مخالفتی نمی کند و لذا کشتی نجات می یابد.

در این پرونده هر چند دستور فرو بردن در آب به دستور رئیس بندر صادر شده بود، اما قاضی این عمل را در حکم عمل فرمانده کشتی دانست که به صورت عمدی صورت گرفته است. قاضی «متیو»^۳ در این پرونده نظر داد که چون فرمانده اعتراضی

1. Marine & Broadcasting Offences Act 1967
2. Brikhall
3. Mathew

نکرده، همین دلیل روشنی بر این امر است که فرو بردن کشتی در آب اقدام درستی بوده و لذا ضررها باید طبق خسارات مشترک تسهیم شود.

افزون بر پرونده‌های موجود، در این بخش گزینه دیگری نیز وجود دارد که طبق نظر نویسندگان قانون لزومی ندارد که عمل خسارت مشترک حتماً توسط فرمانده صورت بگیرد و آن هم این است که در طرح اصلاحیه‌ای که در این خصوص، در کنفرانس استکهلم ۱۹۲۴ ارائه شده بود، پیشنهاد شد که عبارت «... فداشده یا متحمل شده به وسیله ناخدا یا جانشین او» به قاعده اضافه شود که مورد پذیرش قرار گرفت [۱۶، ص ۸۰]. البته عدم پذیرش چنین شرطی کاملاً بجا بوده است؛ چون دلیلی وجود ندارد که بخواهیم دامنه قلمرو خسارات مشترک را تا این حد محدود کنیم. ضمن این‌که هرگاه در عمل انجام شده توسط غیر فرمانده، عناصر حقیقی خسارت مشترک وجود داشته باشد، منصفانه نیست که با این شرط غیرضروری شخص را از دریافت خسارات مشترک محروم سازیم.

۴. شروط تحقق خسارات مشترک در حقوق ایران

قبل از وضع قانون دریایی ایران (مصوب ۱۳۴۳) قانون جامعی درخصوص بازرگانی دریایی وجود نداشت. قانون تجارت مصوب ۱۳۱۱ در بند ۲ از ماده ۲ ضمن برشمردن اعمال تجاری، تصدی به حمل و نقل از راه خشکی، آب یا هوا را به هر نحوی که باشد جزء معاملات تجارتی قید می‌کند. در نظام حقوق ایران، اولین قانونی که به بحث خسارات وارد به کالاهای سفر دریایی می‌پرداخت قانون تجارت مصوب ۱۳۱۱ بود که در ماده ۳۸۷ و مواد دیگر متعرض این موضوع شده است. براساس ماده ۳۸۶ همین قانون، اصل کلی مسئولیت متصدی حمل و نقل نسبت به قیمت مال‌التجاره در صورت تلف یا گم شدن، مورد پذیرش قانونگذار قرار گرفته، مگر این‌که ثابت کند تلف یا گم شدن مربوط به جنس خود مال‌التجاره یا مستند به تقصیر ارسال‌کننده یا مرسل‌الیه و یا ناشی از تعلیماتی بوده که یکی از آن‌ها داده‌اند و یا مربوط به حوادثی بوده که هیچ



متصدی مواظبی نیز نمی‌توانست از آن جلوگیری کند. ماده ۳۸۷ این قانون نیز بدون این‌که تعریفی از خسارات بحری ارائه کند، مقرر می‌کند: «در مورد خسارات ناشیه از تأخیر تسلیم یا نقص یا خسارات بحری (آواری) مال‌التجاره نیز متصدی حمل و نقل در حدود ماده فوق‌مسئول خواهد بود...». ظاهراً منظور قانونگذار از «خسارات بحری» در این ماده، خسارات خاص است.

اما به موضوع خسارت مشترک دریایی در فصل دوازدهم از قانون دریایی ایران (مصوب ۱۳۴۳) نیز پرداخته شده است و باید گفت مقررات این قانون، مقررات مرتبط در قانون تجارت را تغییر داده است. اولین طرحی که در این خصوص تصویب شد، طرحی بود که کارشناس وزارت اقتصاد با همکاری گروهی از کارشناسان خارجی از کشورهای آمریکا، انگلستان و بلژیک آن را تنظیم کردند که در جلسه مورخ ۱۹ مرداد ۱۳۴۲ در ۱۸۸ ماده به تصویب هیأت وزیران رسید و مقرر شد که پس از افتتاح مجلسین نسبت به گرفتن مجوز برای آن اقدام شود. این قانون که برای مدت کوتاهی به صورت آزمایشی به مرحله اجرا گذارده شد، مورد تجدیدنظر واقع شد و در آبان ۱۳۴۳ به تصویب مجلسین رسید [۵، ص ۱۹]. این قانون در هفتم تیر ۱۳۹۱ تحت عنوان «لایحه اصلاح قانون دریایی ایران مصوب ۱۳۴۳» مورد اصلاح واقع شد که این اصلاحات در بخش خسارات مشترک نبود. قانون دریایی ایران در ماده ۱۸۴ خسارات دریایی را به دو نوع خسارات مشترک و خسارات خاص تقسیم کرده و در ماده ۱۸۵ بیان داشته: «خسارات مشترک دریایی عبارت است از مخارج فوق‌العاده و خساراتی که به طور ارادی برای حفظ و سلامت کشتی و مسافر و بار آن به وجود آمده است». این ماده تا حدی نارسا و مجمل است که حتی در پرداختن به آن و توضیح مصادیق آن با مشکل مواجه می‌شویم. تنها نکاتی که از این ماده صراحتاً بر می‌آید و منطبق با تعریفی درست از خسارت مشترک است، اشاره به مصادیق خسارت مشترک است که مطابق ماده، شامل خسارات و مخارج فوق‌العاده است. لزوم ارادی بودن عمل خسارت مشترک را نیز می‌توان از ماده دریافت. اما واژه مبهم در این ماده، کلمه «مسافر» است که ممکن

است شائبه تعارض با مصادیق خسارت مشترک را ایجاد کند؛ چرا که در تعریف خسارت مشترک در مقررات یورک آنتورپ به عنوان جامع‌ترین مقررات بین‌المللی، این کلمه به چشم نمی‌خورد، مضافاً این‌که می‌دانیم چنانچه جان مسافران نجات داده شود، اشخاص نجات یافته، برای پرداخت سهم خسارت مشترک فراخوانده نمی‌شوند. اما با اندکی دقت در ماده می‌توان دریافت که براساس ماده، مخارج و خساراتی که برای حفظ مسافران انجام گرفته، در خسارت مشترک قابل احتساب است و این قضیه ارتباطی به بحث فراخواندن اشخاص نجات یافته برای پرداخت سهم خسارت مشترک ندارد و لذا از این حیث تعارضی میان ماده و مقررات بین‌المللی وجود ندارد؛ چرا که هزینه‌ها و خسارات وارد به اموال برای حفظ جان اشخاص در خسارات مشترک قابل احتساب است. ماده ۱۸۶ این قانون اشعار می‌دارد: «خسارات دریایی که در ماده ۱۸۵ تصریح نشده خسارات خاص است. این خسارات به حساب کشتی و آن قسمت از کالا یا سایر اموال روی کشتی که خسارت دیده و یا ایجاد هزینه نموده است منظور می‌گردد».

اما قانون دریایی ما درخصوص نحوه تقسیم خسارات مشترک دریایی در ماده ۱۸۷ تنها به ذکر این نکته اکتفا کرده که موارد خسارات مشترک دریایی و ترتیب تعیین و تسهیم نسبی خسارات و طرز محاسبه آن به موجب قراردادهای خاص و در صورت نبودن قرارداد طبق آیین‌نامه‌ای خواهد بود که براساس مقررات و عرف بین‌المللی تنظیم و تصویب خواهد شد. اما عدم تصویب چنین آیین‌نامه‌ای سبب انکار ضرورت به‌کارگیری مقرراتی خاص نخواهد شد. البته برخی معتقدند این خودداری از ذکر که به موجب مواد ۱۸۷-۱۸۵ قانون دریایی موکول به تدوین مقررات مخصوص در آینده شده، محسنات فوق‌العاده دارد که که مهم‌ترین آن‌ها این است که مثل سایر مسائل این قانون، مقررات غلط و نارسا به وجود نیامده است که تجزیه و تحلیل آن مشکل، بلکه غیرممکن باشد. لذا امید است که در آینده قانون با وضع بهتری تکمیل گردد [۱۸، ص ۱۵۵] که البته تاکنون این مهم حاصل نشده و از همان زمان تاکنون تصویب چنین آیین‌نامه‌ای مغفول مانده است. در همین خصوص لازم به ذکر است که ماده ۱۹۶ لایحه



قبل قانون دریایی ایران که در غیاب مجلسین به تصویب دولت رسید و برای زمان کوتاهی به صورت موقت اجرا گردید [۵، ص ۴۱۶] مقرر می‌کرد که موارد خسارت مشترک و ترتیب تعیین و تسهیم نسبی خسارات و طرز محاسبه آن به موجب قراردادهای خصوصی و در صورت فقدان قراردادهای مذکور براساس مقررات یورک آنتورپ ۱۹۵۰ یا مقرراتی که در آینده جانشین آن گردد، تعیین می‌گردید [۱۹، ص ۲۴۴]؛ ولی در قانون دریایی ایران (مصوب ۱۳۴۳ شمسی، ۱۹۶۴ میلادی)، واژه مقررات یورک آنتورپ ۱۹۵۰، به مقررات بین‌المللی تغییر یافته است. لذا باید گفت قانون سابق از این حیث که تکلیف طرفین دعوا را کاملاً مشخص کرده بود، نسبت به قانون مؤخر برتری دارد. با وجود این، در حال حاضر در حقوق ایران همانند سایر کشورها هنوز هم از قواعد یورک آنتورپ به واسطه این‌که در قراردادهای حمل و نقل به آن ارجاع داده شده است، استفاده می‌شود.

اما تعریفی که در ماده ۱۸۵ قانون دریایی ایران به عمل آمده با تعریف مذکور در قاعده a کاملاً تطبیق نمی‌کند. در ماده ۱۸۵ اشاره‌ای به کلمات فدا کردن، مناسب و معقول و سفر دریایی مشترک نشده است؛ حال آن‌که هریک از این کلمات و اصطلاحات در رشته حقوق خسارات مشترک دارای مفهوم و اهمیت خاص است و به کار رفتن آن‌ها عمدی و محصول سالیان دراز تجربه و به منظور جلوگیری از اختلاف بین صاحبان کشتی، فرستندگان کالا و بیمه‌گران بوده است. مقایسه بین ماده ۱۸۵ قانون دریایی ایران (مصوب ۱۳۴۳) و طرح قبلی لایحه قانون دریایی ایران نشان می‌دهد که تعریفی که در ماده ۱۹۴ طرح قبلی به عمل آمده بود با قاعده انگلیسی کاملاً تطبیق می‌کند و لذا بهتر بوده است. ماده ۱۹۴ چنین مقرر می‌داشت: «خسارات مشترک دریایی زمانی تحقق می‌یابد که هزینه یا گذشت فوق‌العاده‌ای عالمماً و عامداً به طور معقول برای حفظ منافع عمومی و به منظور جلوگیری از به هدر رفتن اموالی که در یک حادثه دریایی در معرض خطر عمومی دریایی قرار گرفته، تحمیل گردد [۵، ص ۴۱۸].

1. York Antwerp Rules 1950

۵. نتیجه‌گیری

براساس مقررات یورک آنتورپ، شروطی که سبب می‌شود خسارت مشترک محقق شود عبارت است از این‌که فداکردن یا هزینه‌های فوق‌العاده در سفر مشترک دریایی محقق شده و به صورت عامدانه و عاقلانه صورت گرفته باشد؛ مضافاً این‌که باید به صورت فوق‌العاده یا غیر عادی نیز انجام پذیرفته باشد. در عمل خسارت مشترک باید نفع مشترک وجود داشته و برای احتراز از خطر انجام پذیرفته باشد. در زمینه شروط تحقق خسارت مشترک، تفاوت آشکاری میان مقررات یورک آنتورپ و حقوق انگلستان وجود ندارد. همچنین با توجه به مطالب پیشگفته باید قائل بر این نظر بود که در مقررات یورک آنتورپ و حقوق انگلستان، نیازی نیست که اقدامات انجام شده حتماً منجر به نتیجه شود و اقدام به آن منحصرأ توسط فرمانده صورت پذیرد، تا اقدام صورت گرفته در زمره خسارات مشترک قابل احتساب باشد. در حقوق ایران نیز از مطالعه ماده ۱۸۵ قانون دریایی ایران (مصوب ۱۳۴۳) نمی‌توان به شروط تحقق خسارات مشترک دست یافت و تنها می‌توان به تعریفی ناقص از خسارات مشترک دریایی دست پیدا کرد. لذا بهتر است همگام با مقررات روز دنیا در مقررات حقوقی ایران نیز اصلاحاتی صورت بگیرد یا این‌که قانونگذار به جای تدوین قواعد خاص درخصوص این مورد، به طور مستقیم، به مقررات یورک آنتورپ که مقبولیت جهانی دارند ارجاع دهد.

۶. منابع

- [1] Laurence R. Bailly, *general average and the losses and expenses resulting from general average act*, second edition, London, Liverpool: Webb and hunts, 1856.
- [2] Force-Robert, *Admiralty and maritime law*, federal judicial center, 2004.
- [3] Stevens And Benecke, *treatise on Average and adjustment of Losses in marine insurance*, Boston: Lilly, Wait, Colman and Holden, 1833.



- [۴] اعلائی فرد، محمد علی، حقوق دریایی حمل و نقل بین‌المللی دریایی، تهران، نخل دانش، ۱۳۸۷.
- [۵] امید، هوشنگ، حقوق دریایی، ج ۲، تهران، مدرسه عالی بیمه تهران، ۱۳۵۳.
- [6] lord Chorley and C. T. Giles, *Shipping Law*, London, pitman, 1970.
- [7] E. R. Hardy Ivamy, *Marine Insurance*, 4th ed. , London, Butterworth, 1985 .
- [8] Wilson, D. J, Lowndes and Rudolf: *the law of general average and the York-Antwerp rules*, 12Ed. , Sweet & Maxwell, 1997.
- [9] Baughen, Simon, *Shipping Law*, second ed. , London/Sydney: Cavendish, 2001.
- [10] Kent, James, *Commentaries on American law*, 12th ed. ,2008.
- [11] Susan Hodges, *Cases & Materials on Marine Insurance Law* - Susan Hodges, London: Cavendish Pub. , 1999.
- [۱۲] رضائی، عباس، حقوق حمل و نقل دریایی، تهران، مؤسسه آموزشی کشتیرانی جمهوری اسلامی ایران، ۱۳۷۱.
- [۱۳] کاتوزیان، امیر ناصر، حقوق مدنی (وقایع حقوقی)، چ ۱۳، تهران، شرکت سهامی انتشار، ۱۳۸۷.
- [14] J. kenneth Goodaere A. C. L. L, *marine insurance claims*, 2nd ed. , Witherely and co. Ltd, London, 1981.
- [۱۵] صادقی نشاط، امیر، حقوق بیمه دریایی، تهران، مؤسسه آموزشی کشتیرانی جمهوری اسلامی ایران، ۱۳۷۰.
- [16] William Tetley, *international maritime and admiralty law* ,edition Y. Blais, 2002.
- [۱۷] ابوعطا، محمد، «خسارت مشترک دریایی»، *مجله حقوق*، دوره ۳۸، ش ۳، ۱۳۸۷.
- [۱۸] فرمانرواییان، ابوالبشر، حقوق دریایی، چاپخانه خرمی، ۱۳۴۹.

پژوهش‌های حقوق تطبیقی ————— دوره ۱۹، شماره ۳، پاییز ۱۳۹۴

[۱۹] ستوده تهرانی، حسن، حقوق دریایی و هوایی، انتشارات دانشگاه تهران، ۱۳۴۴.