

نحوه محاسبه زیان وارده به اموال در خسارت مشترک دریایی بر اساس مقررات یورک آنتورپ ۲۰۱۶ با مطالعه تطبیقی در حقوق انگلستان و ایران

ام البنین رمضان زاده*، محمد عیسائی تفرشی

۱. استادیار گروه حقوق دانشگاه آزاد اسلامی بهشهر، مازندران، ایران

۲. استاد گروه حقوق خصوصی، دانشکده حقوق، دانشگاه تربیت مدرس، تهران، ایران

پذیرش: ۱۳۹۷/۰۳/۲۷

دریافت: ۱۳۹۶/۱۲/۲۰

چکیده

خسارت مشترک دریایی که در برابر خسارت خاص قرار می‌گیرد مبین مفهومی خاص در حقوق دریایی است که پس از وقوع باید مورد ارزیابی قرار گیرد. بخش اول از کار ارزیابی خسارت مشترک، محاسبه زیان وارده به اموال است. اموالی که در معرض خسارت مشترک دریایی هستند شامل کشتی، محموله و کرایه بار است. در مقررات یورک آنتورپ قاعده کلی در این خصوص این است که خسارت مشترک، باید بر اساس ارزش اموال در زمان و مکانی که سفر خاتمه می‌یابد محاسبه شود. در خصوص کشتی، نحوه محاسبه در فرضی که خسارات مورد تعمیر قرار بگیرند و فرضی که به دلایلی کشتی تعمیر نشود متفاوت است. محاسبه خسارت به محموله نیز به طور کلی بر اساس ارزش کالا در زمان تخلیه، که از

صورت حساب تجاری معلوم می‌شود، صورت می‌گیرد. کرایه باری که به علت عمل خسارت مشترک فدا شده است نیز به نفع مالک یا مستاجر کشتی در خسارت مشترک منظور می‌شود. تطبیق میان حقوق انگلستان و مقررات یورک آنتورپ نشان دهنده انطباق کامل در برخی بخش‌ها و وجود تعارضاتی در برخی قسمت‌هاست. در حقوق ایران نیز، قانون دریایی ایران مصوب ۱۳۴۳ صرفاً موارد تعدیل خسارت مشترک را به موجب قرارداد خاص و در صورت نبود قرارداد به موجب آیین‌نامه‌ای که بر اساس قواعد و عرف بین‌المللی به تصویب می‌رسد، دانسته است. آیین‌نامه‌ای که تاکنون تصویب نشده است، اما در عمل امروزه در همه قراردادهای حمل یا بارنامه‌های ایران نیز شرط حل و فصل دعوا بر اساس مقررات یورک آنتورپ وجود دارد.

واژگان کلیدی: خسارت مشترک دریایی، ارزیابی خسارت مشترک، زیان، مقررات یورک آنتورپ ۲۰۱۶.

۱. مقدمه

در جریان سفر دریایی مسافر، کشتی، بار و کرایه در خطر است و ممکن است به هریک از اینها خساراتی وارد شود. برخی از این خسارات، خسارات خاص هستند و دسته‌ای دیگر در زمره خسارات مشترک قرار می‌گیرند. خسارت مشترک مبین مفهومی است که بیان می‌کند: خسارت یا ضرری که به صورت عامدانه و عاقلانه به منظور امنیت مشترک همه اعضای سفر، به اموال موجود در یک سفر دریایی مشترک، وارد می‌آید باید در میان همه اشخاصی که از این عمل منتفع شده‌اند، تسهیم شود. در حقوق دریایی ایران، «خسارت مشترک» (فرمانرواییان، ۱۳۴۹، ص ۱۵۴) با عناوین دیگر از جمله «خسارت عام» (آیوامی، ۱۳۸۴، ص ۲۲۷) خسارت عمومی، (رفیعیان، ۱۳۷۳، ص ۳۵) «خسارت همگانی»، «آواری عمومی» (مهر، ۱۳۷۳، ص ۲۵) و نزد بیمه‌گران دریایی با نام «زیان همگانی» نیز شناخته می‌شود. البته با توجه به



معنای واژگان General Average در حقوق انگلیس، این معادل‌های فارسی، نادرست محسوب نمی‌شود؛ منتها از آنجا که قانون‌گذار ما از میان معادل‌های قابل پذیرش برای این واژه غیر فارسی، در قانون دریایی ایران، عنوان «خسارت مشترک» را برگزیده است، ما نیز در این نوشتار، با استعمال همین ترکیب به بررسی موضوع خواهیم پرداخت.

در عرصه بین‌المللی مقررات یورک آنتورپ که توسط کمیته بین‌المللی دریایی^۱، با هدف یکسان سازی مقررات داخلی کشورها در خصوص خسارت مشترک به تصویب رسیده است بر موضوع خسارت مشترک حاکم است. آخرین اصلاحات در این مقررات در سال ۲۰۱۶ صورت گرفته است. این مقررات با گنجاندن آنها در بارنامه‌ها، قراردادهای اجاره کشتی و در برخی موارد قوانین داخلی الزام آور می‌شوند. در حال حاضر این مقررات در سطح وسیعی توسط کشورها مورد استفاده قرار می‌گیرد و عرف تجاری امروز دنیا این مقررات را به عنوان اصول فراگیر و عملی قضاوت در دعاوی حمل دریایی پذیرفته است (فتحی، ۱۳۷۳، ص. ۵۴)، لذا در عمل، با توجه به شرط مذکور در قراردادهای نمونه مورد استفاده در حمل و نقل دریایی (بویژه بارنامه‌ها)، خسارات مشترک، برطبق قواعد یورک -آنتورپ، تعدیل (شناسایی، ارزیابی و تقسیم) می‌شود. این مقررات دارای یک قاعده تفسیر، یک قاعده عالی یا فوق العاده، ۷ قاعده حرفی (A-G) و ۲۳ قاعده شماره‌ای از (I-XXIII) است. قاعده تفسیر در بردارنده دو نکته اساسی است. اول اینکه در محاسبه خسارت مشترک 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

۱. CMI (Committee of Maritime International)

گیرد (Gault, 2003, p.400). متن این قانون به زبان‌های انگلیسی و فرانسوی نوشته شده است که هر دوی آن‌ها دارای اعتبار یکسان هستند. با این حال اظهار نظر شده است که هر گاه این قوانین در قراردادهای به کاربرده شوند، اگر زبان قرارداد انگلیسی باشد متن انگلیسی و اگر فرانسه باشد متن فرانسوی ملاک خواهد بود و اگر قرارداد به زبان سومی تنظیم شده باشد هر دو متن دارای ارزش یکسان هستند (Hadson and Harvey, 2014, p.11).

در حقوق ایران نیز تنها قانونی که به این حوزه وارد شده، قانون دریایی ایران مصوب ۱۳۴۳ است که لایحه اصلاح آن در سال ۱۳۹۱ به تصویب مجلس شورای اسلامی رسیده است. اصلاحات مذکور در این قانون در بخش خسارات مشترک نبوده است. قانون دریایی ایران مصوب ۱۳۴۳ در ماده ۱۸۴ خسارات دریایی را به دو نوع خسارات مشترک و خسارات خاص تقسیم کرده است و در ماده ۱۸۵ به ارائه تعریفی ناقص از خسارات مشترک بسنده کرده است. این قانون در خصوص نحوه تقسیم خسارات مشترک دریایی نیز در ماده ۱۸۷ تنها به ذکر این نکته اکتفا کرده است 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. مقرر مذکور با توجه به عدم تصویب چنین آیین‌نامه‌ای و اینکه صراحتاً به مقررات یورک آنتورپ ارجاع نداده خالی از اشکال نیست. اما با توجه به اینکه امروزه در همه قراردادهای حمل یا بارنامه‌های ایران نیز شرط حل و فصل دعوا بر اساس مقررات یورک آنتورپ وجود دارد، مشکل خاصی در این حوزه وجود ندارد، اما این امر سبب نمی‌شود که قانونگذار ایرانی غفلت کند و به این حوزه مهم ورود نکند. عدم وجود نص قانونی خاص، که به توصیف احکام خاص خسارت مشترک بپردازد، سبب شده تا بعضاً نظرات متفاوتی در این خصوص مطرح شود. یکی از نویسندگان



حقوقی خسارات مشترک را قابل انطباق بر تأسیس حقوقی اداره حقوقی مال غیر دانسته است (رعدی، ۱۳۸۴، ص ۲۳۰).

بر اساس قاعده A از مقررات یورک آنتورپ، مصادیق عمل خسارت مشترک شامل فدا کردن و هزینه‌های فوق‌العاده است که در نهایت پس از وقوع آن، این خسارت باید میان همه تقسیم شود که به مجموعه این عملیات تعدیل^۱ می‌گویند. تعدیل خسارت مشترک شامل سه بخش شناسایی عمل خسارت مشترک، ارزیابی خسارات وارده و در نهایت تقسیم و تسهیم آن میان سایرین می‌باشد. مهمترین اصل در این خصوص توجه به این مسأله است که ارزیابی مشارکت باید به گونه‌ای انجام گیرد که برای کسی که مالش فدا شده فرقی نکند که مال او فدا شود یا مال متعلق به دیگری. از همین روست که برخی معتقدند خسارت مشترک به بهترین شکل ممکن از خسارات اضافی ناشی از مخاطرات دریایی جلوگیری می‌کند؛ چون کارکرد این نهاد به این- صورت است که به نحو مناسبی هزینه‌های صورت گرفته را میان اعضای سفر تسهیم می‌کند (Billah, 2014, p.120). پس از اینکه عمل خسارت مشترک محقق شد و کار تنظیم صورتحساب خسارت مشترک به ارزیاب واگذار شد، او باید به ارزیابی خسارت مشترک اقدام کند. برای تنظیم صورتحساب خسارت مشترک دریایی، ابتدا به ارزیابی زیان وارده به اموال پرداخته می‌شود. لازم به ذکر است که زیان عبارتی است که هم خسارات^۲ و هم ضرر^۳های وارده را تحت پوشش قرار می‌دهد؛ چرا که گاه آنچه در خسارت مشترک منظور می‌شود، خسارتی است که به اموال وارد شده است و گاه کالا به صورت کامل از بین رفته است که در این صورت ضرر خواهد بود.

۱. General Average Adjustment

۲. damages

۳. loss

از سال ۱۹۹۴ این تفکیک و تصریح به آن در مقررات یورک آنتورپ به چشم می‌خورد. پس از ارزیابی زیان وارده، کالا، کشتی و کرایه بار نیز ارزیابی می‌شوند تا تسهیم خسارات بر اساس ارزش آن‌ها صورت پذیرد. آنچه که از این میان به آن پرداخته می‌شود، بخش اول از کار ارزیابی خسارت مشترک است که شامل محاسبه زیان وارده به اموال می‌شود.

۲. قاعده کلی در شیوه محاسبه زیان وارده به اموال

عمل خسارت مشترک در نهایت به زبانی منتهی می‌شود که باید توسط افراد درگیر در سفر مشترک دریایی پرداخت شود. قاعده کلی در نحوه محاسبه زیان موضوع قسمت اول قاعده G که از مقررات حرفی قواعد یورک آنتورپ است می‌باشد که مقرر می‌کند: «خسارت مشترک هم از نظر زیان تحمل شده و هم از نظر مشارکت در پرداخت باید بر اساس ارزش آن‌ها در زمان و مکانی که سفر خاتمه می‌یابد محاسبه شود. این قاعده تأثیری بر تعیین مکانی که ارزیابی خسارت در آنجا انجام می‌شود ندارد ...».

قبل از وضع مقررات یورک آنتورپ، به موجب قوانین کشورهای مختلف، سهم مالک کشتی در پرداخت خسارت مشترک معمولاً ۵۰ درصد ارزش کشتی قبل از سفر بود (ستوده تهرانی، ۱۳۴۴، ص ۲۳۵)، حال آنکه همانطور که در بالا به آن اشاره کردیم امروزه خسارات بر اساس ارزش کشتی در زمان و مکانی که سفر خاتمه می‌یابد، محاسبه می‌شود. معمولاً ارزیابی کشتی و کالای نجات یافته و همچنین مبلغ کرایه باری که به علت فدا کردن و یا هزینه‌های فوق‌العاده از طرف اشخاص دیگر از بین نرفته و بالاخره ارزش اموالی که فدا شده امری بسیار مشکل و پیچیده است و مستلزم داشتن اطلاعات وسیع و مهارت کامل در این خصوص می‌باشد. کارشناسان خسارت مشترک یا ارزیابان خسارت مشترک این وظیفه را بر عهده دارند (امید،



۱۳۵۳، ص ۵۰۶). ارزیابان خسارت افرادی کاملاً حرفه‌ای هستند که باید علاوه بر داشتن اطلاعات وسیع در خصوص موضوع خسارت اعم از کشتی یا کالا، اطلاعات نسبتاً کاملی نیز در مورد حقوق دریایی، قوانین و مقررات حمل و نقل و بیمه و اصول و مبانی خسارت مشترک و مقررات یورک آنتورپ داشته باشند. در میان صورت-حساب‌های خسارت، صورت‌حساب خسارت مشترک از پیچیدگی و ظرافت خاصی برخوردار است و ارزیاب خسارت باید بدون کوچک‌ترین لغزشی تشخیص دهد که از میان انواع خسارات و هزینه‌ها کدامیک باید در خسارات مشترک و کدامیک باید در خسارات خاص، منظور شود. ارزیابان خسارات مشترک یا به صورت مستقل عمل می‌کنند و یا عضو انجمن ارزیابان خسارت مشترک^۱ هستند (بحرالعلوم طباطبایی، ۱۳۷۳، ص ۳۴). از آنجایی که ارزیابان خسارت مشترک در تنظیم صورتحساب‌های خود باید از شیوه واحدی تبعیت کنند، لذا مقرراتی در این خصوص تدوین و جنبه اجرایی پیدا کرده است که به آن مقررات عملی انجمن ارزیابان خسارت^۲ گفته می‌شود، اما آنچه که موضوع اصلی نوشته حاضر است مقررات یورک آنتورپ ۲۰۱۶ است که در چند قاعده به موضوع نحوه محاسبه زیان وارده از عمل خسارت مشترک پرداخته است. به قواعد یاد شده در زیر پرداخته می‌شود.

۳. خسارت به کشتی

قاعده هجدهم از مقررات یورک آنتورپ به بحث ارزیابی خسارت وارد بر کشتی می‌پردازد. ترجمه این قاعده که در طول سالیان با اندک اصلاحاتی مواجه شده به قرار زیر است:

۱. Association of Average Adjusters

۲. Rules of Practice of Association of Average Adjusters

«مبلغی که به عنوان خسارت یا ضرر به کشتی، ماشین‌آلات آن یا لوازم آن که ناشی از عمل خسارت مشترک است، می‌تواند جزء خسارت مشترک محاسبه شود، شامل موارد زیر است:

الف) زمانی که تعمیر یا جایگزین شود. هزینه واقعی و متعارف تعمیر یا تعویض چنین خسارت یا ضرری، مشروط بر اینکه کسور مطابق با قاعده سیزدهم صورت بگیرد.

ب) زمانی که تعمیر یا تعویض نشود.

استهلاک (کم شدن ارزش) متعارفی که ناشی از این خسارت یا ضرر است تا حدی که از هزینه تخمینی تعمیرات تجاوز نکند، اما هنگامی که کشتی دچار ضرر واقعی کلی شود یا هزینه تعمیرات خسارت بیش از ارزش کشتی تعمیر شده باشد، میزانی که تحت عنوان خسارت مشترک قرار می‌گیرد، عبارتست از مابه‌التفاوت بین ارزش تخمینی کشتی (منظور کشتی سالم است) پس از کسر ارزش تخمینی تعمیر خسارتی که جزء خسارت مشترک محسوب نمی‌شود و ارزش کشتی در وضعیت خسارت دیده که بر مبنای قیمت فروش خالص (اگر صورت می‌گرفت) اندازه‌گیری می‌شود». بر اساس این قاعده مبلغی که از بابت خسارات وارده به کشتی قابل احتساب در خسارات مشترک است در دو فرض مختلف، به دو شیوه متفاوت محاسبه می‌شود که از ساختار قاعده نیز به روشنی قابل برداشت است که در زیر به آن‌ها پرداخته خواهد شد.

۳-۱. فرض تعمیر یا جایگزین شدن بخش خسارت دیده از کشتی

زمانی که کشتی به واسطه عمل خسارت مشترک دچار خسارت شود و این خسارت حسب مورد تعمیر یا در قطعات کشتی تعویضی صورت گیرد، بر اساس بخش اول از قاعده هزینه این تعمیر یا تعویض با اعمال کسوری که در قاعده سیزدهم از این مقررات به آن‌ها پرداخته شده است، در خسارات مشترک منظور می‌شود. این بخش



از قاعده به میزان زیادی از ماده ۶۹ قانون بیمه دریایی انگلستان تبعیت می‌کند و می‌توان گفت که در تنظیم ماده از آن اقتباس شده است. در ماده ۶۹ قانون بیمه دریایی انگلستان مبلغی که در صورت ورود خسارت ناشی از خطرهای بیمه شده، توسط بیمه گر قابل پرداخت است به همین طریق محاسبه می‌شود. در هر پرونده خسارت مشترک که در آن فدا کردن از سوی کشتی صورت بگیرد، ارزیابان خسارت مشترک باید مشخص کنند که کدامیک از خسارات وارده به کشتی در خسارات مشترک منظور می‌شود و برای نیل به این مقصود باید صورت‌حساب تعمیرات را به دقت تفکیک و مورد بررسی قرار دهند. ارزیابان برای این کار به همکاری نزدیک بخش تعمیرات مالک کشتی، ارزیابان شرکت بیمه‌گر و پیمانکار تعمیرات نیاز دارند. همچنین ارزیاب در صورت لزوم با فرمانده و خدمه کشتی نیز مشورت می‌کند (Carl E. McDowell, Helen M. Gibbs, E. L. Cochrane, 1999, p.369). هر چند در قاعده به آن تصریح نشده است، هزینه این تعمیرات نیز به قیمت زمان و مکانی که تعمیر در آنجا صورت می‌گیرد، محاسبه می‌شود.

۲-۳. فرض ورود خسارت کلی به کشتی

اما همیشه خسارات وارد به کشتی مورد تعمیر قرار نمی‌گیرد، بلکه گاه این خسارات که ممکن است ناشی از حادثه یا عمل خسارت مشترک به تنهایی یا به صورت توأم باشد سبب ورود خسارت کلی به کشتی می‌شود. به این ترتیب که کشتی دیگر قابل تعمیر نباشد یا هزینه انجام تعمیرات با توجه به ارزش کشتی پس از انجام تعمیرات، مقرون به صرفه نباشد. این موارد موضوع قسمت دوم از قاعده هجدهم است که همانند قسمت پیشین ارتباط نزدیکی با حقوق انگلستان دارد و از تصمیمی که در پرونده Henderson v. Shankland گرفته شده، الگوبرداری شده است. در این پرونده شیوه درست احتساب خسارت مشترک، از سوی دادگاه تجدید نظر اینچنین اعلام شد

که ابتدا باید از قیمت کشتی سالم هزینه تعمیر خسارات خاص را کم کرد و سپس از این مبلغ، عواید حاصل از فروش کشتی را کم کرد (Butterworth, Law Report (Digest, 1896, p.238).

نکته‌ای که در این قاعده به آن تصریح نشده این است که مشخص نیست در مورد عدم تعمیر یا تعویض چه تاریخی مورد نظر بوده است. تاریخی که حساب‌های مربوط به خسارت مشترک تهیه می‌شود یا تاریخی که سفر خاتمه می‌یابد یا حتی تاریخ‌های دیگر مثلاً شش ماه پس از پایان سفر یا غیره. لذا به نظر می‌رسد در تجدید نظرهای آینده در مقررات یورک آنتورپ بهتر است به این موضوع تصریح شود.

در خصوص نحوه محاسبه استهلاک معقول در ارزش کشتی نیز در قاعده یا قواعد دیگر تصریحی به چشم نمی‌خورد که باید در تجدید نظرهای آینده در مقررات در این خصوص نیز تعیین تکلیف شود. البته ذکر این نکته که این استهلاک تنها تا حدی قابل احتساب است که از هزینه تخمینی تعمیرات تجاوز نکند، سبب شده است که بتوان از این عدم ذکر با مسامحه چشم پوشید. چون همین قید سبب می‌شود که دست ارزیاب در ارزیابی چنان باز نباشد که مشکل‌ساز تلقی شود.

در مقررات ۱۹۵۰ در قسمت دوم قاعده از دو نوع زیان نام برده شده بود، یکی زیان یا خسارت کلی واقعی^۱ و دیگری زیان یا خسارت کلی فرضی^۲ که در هر دو حالت تکلیف قضیه را به یک شکل مشخص کرده بود. عبارت زیان کلی واقعی و فرضی از اصطلاحات حقوق بیمه است. در ماده ۵۷ قانون بیمه دریایی انگلستان به تعریف خسارت کلی واقعی و در ماده ۶۰ به تعریف خسارت کلی فرضی پرداخته شده است. به موجب بند ۱ ماده ۵۷ هنگامی که مورد بیمه نابود شود یا چنان صدمه ببیند که دیگر همان مال بیمه شده نباشد یا جایی که بیمه‌گذار به طور غیر قابل

۱. actual total Loss

۲. constructive total Loss



بازگشت از آن محروم شود خسارت کلی واقعی محقق شده است. بر اساس ماده ۶۰ نیز چنانچه بیمه‌گذار از تصرف کشتی یا کالای خود در اثر خطر مورد بیمه محروم شود و با توجه به اوضاع و احوال، احتمال بازیافت کشتی یا کالا نبوده و یا هزینه بازیافت آن از ارزش کشتی یا کالا پس از بازیافت بیشتر شود با خسارت کلی فرضی مواجه هستیم. بند دوم از این ماده مقرر می‌کند: «در مورد خسارت به کشتی، هنگامی که کشتی در اثر خطر مشمول بیمه چنان آسیب ببیند که مخارج تعمیر از ارزش آن پس از تعمیر بیشتر باشد، خسارت کلی فرضی خواهد بود». بنابراین منظور از زیان کلی فرضی این است که در واقعیت تلفی اتفاق نیافتاده است، اما از منظر حقوق، مال تلف شده محسوب می‌شود. زمانی که از این عبارت در بحث خسارات مشترک استفاده می‌کنیم مراد مواردی است که کشتی از بین نرفته است ولی هزینه مربوط به تعمیر و آماده کردن کشتی برای سفر، از ارزش کشتی پس از تعمیر بیشتر باشد و به این ترتیب انجام این تعمیرات از نظر اقتصادی مقرون به صرفه نباشد. قاضی ویلیز^۱ در پرونده Barker v. Janson^۲ اینگونه نظر داده است: «اگر کشتی به گونه‌ای آسیب ببیند که بدون تعمیرات قادر به ادامه دریانوردی نباشد و نیز نتواند به بندری برای انجام تعمیرات ضروری برده شود دچار ضرر کلی واقعی شده است؛ زیرا دیگر امکان استفاده از آن به عنوان کشتی وجود ندارد» (Ozlem Gurses, 2015, p.187). با توجه به تعریفی که از زیان کلی فرضی نمودیم شاید بتوان گفت این اصطلاح در معنای عام خود تا حدی معادل تلف حکمی در نظام حقوقی ایران است.

۱. Willis J.

۲. 1867-1868

حال که از تعریف این دو اصطلاح حقوق بیمه فارغ شدیم به اصل این موضوع باز می‌گردیم که ارتباط این توضیحات با بحث حاضر چگونه است. در خصوص خسارت کلی واقعی که در مقررات ۱۹۵۰ از آن نام برده شده بود اختلافی میان کشورها وجود نداشت، اما در خصوص خسارت کلی فرضی رویه کشورهای مختلف تا حدودی با رویه موجود در حقوق انگلستان متفاوت بود. مثلاً در ایالات متحده آمریکا چنانچه خسارات وارد بر کشتی از پنجاه درصد ارزش کشتی پس از تعمیر تجاوز نکند گفته می‌شود که به کشتی خسارت کلی فرضی وارد شده است. در فرانسه میزان هفتاد و پنج درصد ملاک بوده است. به همین دلیل در تجدید نظر سال ۱۹۷۴ این عبارت حذف شد و به جای آن تعریف مندرج در بند دوم از قاعده ۶۰ قانون بیمه دریایی انگلستان جایگزین شد.

۴. خسارت به محموله

نکته‌ای که در همین ابتدا ذکر آن لازم به نظر می‌رسد این است که دعاوی که در خصوص از بین رفتن یا خسارت به محموله بر اساس حقوق و عرف انگلستان طرح می‌شود بر اساس ارزش بازار^۱ در آخرین روز تخلیه در بندر یا بنادر مقصد یا هر مکان دیگری که سفر در آنجا به پایان می‌رسد، محاسبه می‌شود. در حالی که بر اساس قاعده شانزدهم از مقررات یورک آنتورپ ارزش کالا بر مبنای صورت حساب یا فاکتوری که به دریافت کننده تسلیم شده است، مشخص می‌شود و در برخی موارد با اصول دیگری محاسبه می‌شود. روشن است که مبلغ قابل احتساب از طریق این دو نظام با هم متفاوت خواهد بود که گاه این تفاوت در مبلغ نهایی بسیار زیاد خواهد بود، اما از آنجایی که شاید بتوان گفت در حال حاضر کمتر از یک درصد از کل

۱. Market Values

صورت حساب های خسارت مشترک بر اساس حقوق انگلستان تنظیم می شود بحث در این خصوص بیشتر جنبه تاریخی خواهد داشت؛ لذا پس از اشاره مختصری به حقوق انگلستان به مقررات یورک آنتورپ در این خصوص می پردازیم (Wilson, 1997, p.481).

منظور از ارزش خالص بازار^۱ این است که آنچه در محاسبات جبران ضرر در نظر گرفته می شود، ارزشی است که کالا در آخرین روز تخلیه دارد. در این رابطه فرض بر این است که در مقصد برای فروش کالای فدا شده بازار فروشی وجود دارد، اما چنانچه کالا بازار عمومی نداشته باشد و برای هدف خاصی وارد شده باشد، بهتر است که هم از جهت تقسیم خسارت مشترک و هم از جهت پرداخت سهم خسارت مشترک، قیمت درج شده در فاکتور در نظر گرفته شود و برای برابر کردن این مبلغ با ارزش خالص بازار ده درصد به آن اضافه شود.

گاه ممکن است پس از وقوع عمل خسارت مشترک، کشتی و محموله آن دچار حوادثی شود که نحوه احتساب مبلغ قابل احتساب در خسارات مشترک را دست خوش تغییراتی کند و سبب کاهش مبلغ خسارات مشترک شود. به عنوان مثال زمانی که پس از فدا کردن کالای الف و قبل از رسیدن کشتی به مقصد، کشتی با حادثه ای مواجه شود و کلیه محموله های آن دچار خسارت شود، در این حالت باید اینگونه فرض کرد که چنانچه کالای الف نیز در کشتی بود مانند سایر کالاها دچار خسارت می شد؛ لذا باید از ارزش بازار این خسارت فرضی را نیز کسر کرد چون در هر حال کالا سالم به مقصد نمی رسید و لذا باید ارزش کالای خسارت دیده را در محاسبات منظور کرد.

بر خلاف تفاوت مبنایی که در احتساب ارزش کالای فدا شده میان حقوق انگلستان و مقررات یورک آنتورپ فعلی وجود دارد، در مقررات ۱۹۵۰ و پیش از آن این تفاوت وجود نداشت و مبنای محاسبه در این خصوص همگام با حقوق انگلستان، ارزش کالا در بازار و در زمان تخلیه بوده است. اما در سال ۱۹۷۴ قاعده دچار تغییر اساسی شد و قیمتی که از صورتحساب تجاری استخراج می‌شود جایگزین ارزش کالا در بازار گردید. علت این تغییر اساسی این بوده که معمولاً در عصر حاضر محموله‌ها پس از اینکه توسط کشتی به مقصد اولیه رسانده شد از طرق دیگر مثل حمل و نقل زمینی به مقصد اصلی ارسال می‌شود و هزینه این حمل و نقل‌ها نیز در قیمت کالا لحاظ می‌شود. در این موارد تعیین ارزش کالا در زمان تخلیه کار دشواری است (Barrie Jervis, 2005, p.144).

لذا تغییر در مقرر و استفاده از قیمت صورتحساب تجاری کالا راهکاری معقول و مفید بوده است. به جز تغییر یاد شده، این قاعده از سال ۱۹۷۴ جز یک تغییر لغوی دچار تغییر خاصی نشده و در مقررات ۲۰۱۶ نیز تکرار شده است. ترجمه قاعده شانزدهم از مقررات یورک آنتورپ به قرار زیر است:

«الف) مبلغی که برای خسارت به محموله یا از بین رفتن ناشی از فدا کردن قابل احتساب به عنوان خسارت مشترک است عبارتست از ضرر تحمل شده از این طریق، بر اساس ارزش کالا در زمان تخلیه، که از صورتحساب تجاری که به دریافت کننده تسلیم شده است، معلوم می‌شود. یا اگر چنین صورتحسابی وجود نداشته باشد بر اساس ارزش اعلام شده کالا در زمان حمل تعیین می‌شود. ارزش کالا در زمان تخلیه باید شامل هزینه بیمه و کرایه بار نیز باشد مگر آن‌جا که خطر کرایه بار جدای از کالا بر عهده ذینفعها قرار گرفته باشد.

ب) هنگامی که کالا در شرایط خسارت دیده فروخته می‌شود و میزان خسارت نیز مورد توافق واقع نشده باشد، خسارتی که جزء خسارت مشترک محسوب می‌شود

عبارتست از تفاوت بین قیمت خالص فروش و ارزش خالص به گونه‌ای که در پاراگراف اول این قاعده محاسبه شده است».

۴-۱. محاسبه زیان وارده به محموله در فرض تخلیه و تحویل کالا

عبارت «مبلغی که برای خسارت به محموله یا از بین رفتن ناشی از فدا کردن قابل احتساب به عنوان خسارت مشترک است، عبارتست از ضرر تحمل شده از این طریق» که در ابتدای پاراگراف الف بیان شده نیز به صورت ضمنی متضمن اصول اساسی پذیرفته شده در خسارت مشترک است. اصولی چون ضرر زیان دیده باید طوری جبران شود که گویی مال او تلف نشده است، زیان دیده نباید در وضعیت بهتری نسبت به سایرین که اموال آن‌ها فدا نشده قرار گیرد و اینکه مالی که قبلاً از بین رفته است را نمی‌توان فدا کرد.

این قاعده به گونه‌ای شرح و بسط قاعده G از مقررات یورک آنتورپ است. بر اساس قاعده G که قبلاً به آن پرداخته شد خسارت مشترک بر اساس ارزش کشتی و کالای نجات یافته در زمان و مکانی که سفر در آنجا خاتمه می‌یابد محاسبه می‌شود. بر اساس این قاعده این ارزش از صورتحساب تجاری که به دریافت کننده تسلیم شده است، استخراج می‌شود. صورتحساب یا سیاهه تجاری^۱ یکی از اسناد مهم اعتباری است که فروشنده به نام خریدار صادر و همراه سایر اسناد بر طبق قرارداد فروش برای خریدار ارسال می‌کند و در آن شرح کالا، بهای آن و شرایط تحویل درج گردیده است (گلریز، ۱۳۸۳، ص ۴۷). به این صورتحساب، فاکتور فروش کالا نیز می‌گویند. در صورت عدم وجود صورتحساب تجاری ارزش اموال با توجه به ارزش

اعلامی آن‌ها در زمان حمل تعیین می‌شود. بر اساس این قاعده ارزش کالا در زمان تخلیه باید شامل هزینه بیمه و کرایه بار نیز باشد. زمانی که قرارداد خرید به صورت C.I.F باشد می‌توان از ارزش مندرج در آن برای محاسبه میزان خسارت مشترک استفاده کرد.^۱

۲-۴. محاسبه زیان وارده به محموله در فرض فروش در همان وضعیت خسارت دیده

پاراگراف b از قاعده ناظر بر مواردی است که کالا در همان وضعیت خسارت دیده به فروش می‌رسد و توافقی نیز در خصوص میزان خسارات وارده صورت نگرفته است. صدر این پاراگراف که مقرر می‌کند: «هنگامی که کالا در شرایط خسارت دیده فروخته می‌شود و میزان خسارت نیز مورد توافق واقع نشده باشد». به صورت ضمنی این نکته را یادآوری می‌کند که معمولاً در عمل درباره میزان خسارت وارد به کالا بین اشخاص ذینفع توافق حاصل می‌شود و این توافق عبارتست از درصدی از ارزش کالای سالم و یا به عنوان مثال درصدی از وزن یا حجم کالا که زیان دیده است. این میزان طبق نظر کارشناسان امر تشخیص و تعیین می‌شود. در این بخش برای محاسبه میزان قابل جبران در خسارت مشترک از تفاوت بین قیمت خالص فروش و ارزش خالص به گونه‌ای که در پاراگراف اول این قاعده محاسبه شده، سخن گفته شده است. منظور از قیمت خالص فروش، قیمت فروش کالاست پس از کسر هزینه‌هایی که به صاحب کالا تحمیل شده است مثل هزینه‌های انبارداری، بسته‌بندی مجدد، حمل و نقل، دلالی و غیره (امید، ۱۳۵۳، ص. ۵۱۷)، اما ارزش سالم با توجه به مطالب

۱. INCOTERMS 2010

پیش گفته، از سال ۱۹۷۴ تاکنون بر اساس صورتحساب تجاری و در صورت عدم وجود آن بر اساس ارزش اعلام شده کالا در زمان حمل تعیین می‌شود.

۳-۴. فرض توصیف غلط کالا

در فرضی که حمل کالایی به متصدی حمل و نقل اعلام نشود یا مشخصات آن به غلط اعلام شود، وضع به گونه دیگری خواهد بود. قاعده نوزدهم از مقررات یورک آنتورپ نیز که با هدف رعایت عدالت و جلوگیری از سوء استفاده فرستندگان کالا وضع شده است، تنها در صورتی که کالاها به صورت درستی توصیف شده باشند، خسارت وارد به آنان را به صورت کامل در زمره خسارات مشترک قابل احتساب می‌داند و در صورت توصیف غلط، احکام خاص خود را داراست. این قاعده مقرر می‌کند:

«الف) خسارت یا ضرر وارده به کالاهایی که بدون اطلاع مالک کشتی یا نماینده او بارگیری شده باشند یا کالاهایی که به صورت خودسرانه در زمان حمل، غلط توصیف شده‌اند نباید جزء خسارت مشترک محسوب شوند، اما چنین کالاهایی اگر نجات یابند باید برای مشارکت، مسئول شناخته شوند.

ب) خسارت یا ضرر وارده به کالاهایی که در زمان حمل به غلط در قیمتی که پایین‌تر از ارزش واقعی آنان است، اعلام شده‌اند، بر مبنای ارزش اعلام شده، سهم خسارت مشترک خواهند داشت اما این کالاها بر مبنای ارزش واقعی خود باید در خسارت مشترک مشارکت کنند».

۵. ضرر کرایه بار

یکی دیگر از منافع که ممکن است به واسطه عمل خسارت مشترک از بین برود، کرایه بار است. به این صورت که با انجام عمل فدا کردن کالا در مواردی نه تنها کالا

از بین می‌رود، بلکه کرایه باری که متصدی حمل و نقل در صورت رساندن کالاها به مقصد دریافت می‌کرد نیز از دست می‌رود. کرایه بار یا کرایه حمل از آنجایی که یک حق مالی و قابل مطالبه است مال تلقی می‌شود و لذا در صورت از دست رفتن به واسطه عمل خسارت مشترک باید در سهم مالک یا مستاجر کشتی منظور شود. در برخی موارد، فدا کردن کشتی بویژه فدا کردن کالا باعث می‌شود که تحویل محموله در مقصد، کلاً یا جزئاً ممتنع شود. در این‌گونه موارد، در صورتی که طبق قرارداد حمل دریایی، کرایه بار، صرفاً در مقصد و در زمان تحویل بار، قابل وصول باشد، در واقع دو ضرر محقق می‌شود؛ از سویی مالک کشتی یا صاحب کالا به دلیل تلف مال خود زیان دیده‌اند و از سوی دیگر، متصدی حمل (حسب مورد، مالک یا مستاجر کشتی) به عنوان شخص ذینفع، از وصول کرایه بار محروم می‌شود. این فرض که فدا کردن کشتی و کالا، عدم قابلیت مطالبه کرایه بار را در پی دارد، تحت عنوان فدا کردن کرایه بار شناخته می‌شود (Simon Baughen, 2012, p.113).

در پرونده Pirie v. Middle Peck Co. در حادثه‌ای که منجر به وقوع خسارت مشترک گردید محموله آسیب دید و به این علت مجبور شدند که کالا را در یک بندر بین راهی تخلیه کنند. رأی داده شد که صاحب کالا باید به میزان کرایه از دست رفته در اثر این حادثه در خسارات مشترک مشارکت کند (آیوامی، ۱۳۸۴، ص. ۲۳۷)، اما چنانچه طبق مفاد بارنامه دریایی و یا قرارداد اجاره کشتی، کرایه بار قبل از تحویل کالا در مقصد قابل وصول باشد و یا آنکه پرداخت آن مشروط به سالم رسیدن کالا به مقصد نباشد از لحاظ حقوقی می‌توان گفت که در صورت از بین رفتن کالا، نظر به اینکه زیانی متوجه ذینفع در کرایه بار نشده است، لذا موردی برای منظور نمودن کرایه بار جزء خسارات مشترک نخواهد بود (هوشنگ، ۱۳۵۳، ص. ۴۶۹). قاعده پانزدهم از مقررات یورک آنتورپ به این دسته از خسارات می‌پردازد:



«ضرر کرایه بار که ناشی از خسارت به محموله یا از بین رفتن آن باشد باید جزء خسارت مشترک محسوب شود، هرچند از عمل خسارت مشترک ناشی شده باشد یا اینکه خسارت یا ضرر به محموله، خود خسارت مشترک تلقی شود.

هزینه‌هایی که مالک باید صرف می‌کند تا چنان کرایه باری را بدست بیاورد، ولی به علت عمل فداکردن آن را صرف نکرده باید از میزان ناخالص کرایه باری که از بین رفته، کسر شود».

برای روشن شدن بحث به ذکر نمونه‌هایی از ضرر کرایه بار اشاره می‌شود.

الف) پرتاب کردن محموله به دریا و تلف شدن کل بار

در این صورت چنانچه اصل فداکردن محموله خسارت مشترک محسوب شود، در صورتی که سفر دریایی اصلی به پایان برسد، کرایه بار نیز در زمره خسارات مشترک قابل احتساب است و باید به متصدی حمل و نقل پرداخت شود. این حالت مصداق ضرر کرایه بار در هنگامی است که خسارت یا ضرر به محموله خودش خسارت مشترک تلقی می‌شود.

ب) در صورتی که در نتیجه نفوذ آب هنگام خاموش کردن آتش، یا در هر حالت دیگری که خسارت مشترک محسوب شود به خصوصیت تجاری کالا به میزانی آسیب وارد شود که کالا آن خصوصیت را از دست داده باشد، ضرر کرایه بار نیز قابل احتساب در خسارات مشترک است. این مثال را نیز می‌توان مصداق حالتی دانست که ضرر کرایه بار از عمل خسارت مشترک ناشی شده باشد.

در حالتی که ضرر کرایه بار، خسارت مشترک محسوب می‌شود روشن است که آنچه که به ذینفع در کرایه بار پرداخت می‌شود باید میزانی باشد که او به واقع متضرر شده است نه مبلغی بیش از آن (Wilson, D.J, 1997, p.478)؛ لذا مبلغی که به متصدی حمل و نقل باید پرداخت شود عبارتست از کرایه بار منهای هزینه‌هایی که متصدی حمل و نقل باید برای به دست آوردن کرایه متحمل می‌شد از قبیل سوخت

مصرفی، هزینه مربوط به بنادر، عوارض خاص، مالیات، دستمزد خدمه و غیره (Laurence R. Bail, 1856, p.21).

در حقوق انگلستان آنچه که در رویه وجود دارد کاملاً مطابق با قاعده پانزدهم از مقررات یورک آنتورپ است. مضمون این مقرر در قاعده عملی F22 ارزیابان خسارت مشترک تکرار شده است. قانون‌گذار قانون دریایی ایران اگرچه درباره خسارت مشترک کم توجهی و از ارائه قواعد لازم خودداری کرده است با این حال در ماده ۱۵۹ قانون دریایی ایران و در فصل مربوط به اجاره کشتی این موضوع را از نظر گذرانده است و چنین مقرر کرده است: «در صورتی که فرمانده ناگزیر گردد برای سلامت و حفظ جان اشخاص و یا اموالی که در کشتی است تمام یا قسمتی از بار کشتی را به دریا بریزد کرایه بار مزبور بر طبق مقررات فصل مربوط به خسارات مشترک دریایی قابل پرداخت است».

۶. نتیجه گیری

عمل خسارت مشترک در نهایت به زیانی منتهی می‌شود که باید توسط افراد درگیر در سفر مشترک دریایی پرداخت شود. قاعده کلی در نحوه محاسبه بر اساس قسمت اول قاعده G از مقررات یورک آنتورپ این است که خسارت مشترک هم از نظر زیان تحمل شده و هم از نظر مشارکت در پرداخت باید بر اساس ارزش آن‌ها در زمان و مکانی که سفر خاتمه می‌یابد محاسبه شود. مبلغی که به عنوان خسارت یا ضرر به کشتی می‌تواند جزء خسارت مشترک محاسبه شود در فرض تعمیر یا جایگزین شدن برابر است با هزینه واقعی و متعارف تعمیر یا تعویض چنین خسارت یا ضرری، مشروط بر اینکه کسور مطابق با قاعده سیزدهم صورت بگیرد و چنانچه به دلیل خسارت کلی، خسارات مورد تعمیر قرار نگیرند، به این صورت محاسبه می‌شود که استهلاك (کم شدن ارزش) متعارفی که ناشی از این خسارت یا ضرر است تا حدی که از هزینه تخمینی تعمیرات تجاوز نکند در خسارت مشترک منظور می‌شود.



خسارت به محموله نیز به طور کلی بر اساس ارزش کالا در زمان تخلیه، که از صورتحساب تجاری معلوم می‌شود محاسبه می‌شود. هنگامی که کالا در شرایط خسارت دیده فروخته می‌شود و میزان خسارت نیز مورد توافق واقع نشده باشد، خسارتی که جزء خسارت مشترک محسوب می‌شود، عبارتست از تفاوت بین قیمت خالص فروش و ارزش خالص. کرایه باری که به علت عمل خسارت مشترک فدا شده است نیز به نفع مالک یا مستاجر کشتی در خسارت مشترک منظور می‌شود. با تطبیق قواعد یورک آنتورپ در این بخش با حقوق انگلستان مشاهده می‌شود که در این بخش نیز به سان سایر بخش‌ها، میان قواعد یورک آنتورپ و حقوق انگلستان که منشأ بسیاری از این قواعد است، اختلاف چشمگیری به چشم نمی‌خورد و حتی می‌توان گفت در بسیاری از بخش‌ها میان این مقررات و نظام حقوقی انگلستان انطباق کامل وجود دارد، اما در پاره‌ای از موارد تعارضاتی را نیز می‌توان مشاهده کرد که به دلیل استفاده از مقررات یورک آنتورپ در اکثر بارنامه‌ها و قراردادهای حمل، حتی در حقوق انگلستان، مقررات این نظام حقوقی رنگ باخته است. در حقوق ایران تنها قانونی که به این حوزه وارد شده قانون دریایی ایران مصوب ۱۳۴۳ است که در ماده ۱۸۷ روش تعیین و تسهیم خسارات را به موجب قرارداد خاص و در صورت نبود آن بر اساس آیین نامه‌ای دانسته که بر اساس «مقررات و عرف بین‌المللی» به تصویب می‌رسد. واژه‌ای مبهم که آیین‌نامه‌ی مربوط به آن نیز تاکنون به تصویب نرسیده است. در این قانون هیچ اشاره‌ای به مقررات یورک آنتورپ به عنوان مهمترین مقرره بین‌المللی، نشده است، اما با توجه به اینکه امروزه در همه قراردادهای حمل یا بارنامه‌های ایران نیز شرط حل و فصل دعوا بر اساس مقررات یورک آنتورپ وجود دارد، مشکل خاصی در این حوزه وجود ندارد. اما این امر سبب نمی‌شود که قانونگذار ایرانی غفلت نموده و به این حوزه مهم ورود نکند. مضاف بر اینکه تعریف

قانونگذار ایران از خسارت مشترک مذکور در ماده ۱۸۵ این قانون با تعریف مذکور در مقررات یورک آنتورپ نیز متفاوت است.

۷. منابع

۱-۷. فارسی

۱. امید، هوشنگ، حقوق دریایی، ج. دوم، تهران، مدرسه عالی بیمه، ۱۳۵۳.
۲. آیوامی، هاردی، ترجمه پورنوری، منصور، حقوق دریایی، حقوق حمل و نقل دریایی کالا، چاپ دوم، تهران، مهد حقوق، ۱۳۸۴.
۳. بحر العلوم طباطبایی، علی محمد، خسارت همگانی تجزیه و تحلیل برخی اصول و مبانی عمده، چاپ اول، تهران، شرکت سهامی بیمه البرز، ۱۳۷۳.
۴. رعدی، کامبیز، «زیان همگانی در حقوق بیمه دریایی»، مجله پژوهش‌های حقوقی، ش. ۸، سال چهارم، نیمسال دوم، ۱۳۸۴.
۵. رفیعیان، ضیاء، خسارت عمومی در بیمه دریایی، چاپ اول، تهران، شرکت سهامی بیمه ایران، ۱۳۷۳.
۶. ستوده تهرانی، حسن، حقوق دریایی و هوایی، تهران، انتشارات دانشگاه تهران، ۱۳۴۴.
۷. شیروی، عبدالحسین، حقوق تجارت بین‌الملل، چاپ اول، تهران، سمت، ۱۳۸۹.
۸. فتحی، فتح الهی، «خسارت‌های دریایی: تضمین ارزیابی و تسویه زیان همگانی»، پژوهشنامه بیمه، شماره ۳۶، ۱۳۷۳.
۹. فرمانرواییان، ابوالبشر، حقوق دریایی، تهران، چاپخانه خرمی، ۱۳۴۹.
۱۰. گلرین، حسن «آموزش اصطلاحات»، بانک و اقتصاد، شماره ۵۲، ۱۳۸۳.
۱۱. مهر، فرهنگ، «خساراتی که به کشتی محمولات آن وارد می‌شود (آواری)»، یا کانون وکلا، ش. ۶۳، بهمن و اسفند ۱۳۷۳.



۷-۲. انگلیسی

12. Barrie Jervis, *Reeds Marine Insurance*, Adlard coles Nautical, London, 2005.
13. Carl E. McDowell, Helen M. Gibbs, E. L. Cochrane, *Ocean Transportation*, Beard books, Washigton, 1999.
14. ICC, *INCOTERMS 2010*, International Chamber of Commerce, 2010.
15. Laurence R. Baily, *general average and the losses and expenses resulting from general average act*, second edition, London, Liverpool: Webb and hunts, 1856.
16. Muhammad Masum Billah, " *Effects of Insurance on Maritime Liability law: A Legal and Economic Analysis*", Springer Science & Business Media, 2014.
17. N. Geoffrey Hudson, Michael D. Harvey, Michael D. Harvey, *the York Antwerp rules*, 3rd ed., Lloyd's List, 2014.
18. Ozlem Gurses, *Marine Insurance Law*, Routledge, New York, 2015.
19. Simon Baughen, *shipping Law*, routlege, New York, 2012.
20. Simon Gault, *MARSDEN Collisions at sea*, 12th Ed., Sweet and Maxwell, London, 2003.
21. The Law Times Reports of Cases Decided in the House of Lords, the Privy Council, the Court of Appeal ... [new Series], *Butterworth, Law Report Digest*, 1896.
22. Wilson, D.J, Lowndes and Rudolf: *the law of general average and the York-Antwerp rules*, Sweet & Maxwell, 12Ed, 1997.

