

**Comparative Studies
in Jurisprudence,
Law, and Politics**

Marine General Average in the York-Antwerp Rules 2009, and the Laws of Iran, Egypt, and England

1. Ahmadreza Akhlaghi: PhD Student, Department of Private Law, Semnan Branch, Islamic Azad University, Semnan, Iran
2. Shahin Shamiaghdam*: Assistant Professor, Department of Law, Takestan Branch, Islamic Azad University, Takestan, Iran. Email: shamiaghdam@gmail.com (Corresponding Author)
3. Hamideh Rahanjam: Assistant Professor, Department of Law, Takestan Branch, Islamic Azad University, Takestan, Iran

ABSTRACT

One of the significant topics in maritime law is the discussion of general average, which remains a subject of debate and disagreement. Accordingly, the aim of this article is to examine the concept of marine general average under the laws of Iran, Egypt, and England. This analytical-descriptive study utilizes library-based research methods to explore the issue. The findings indicate that the approach of English law is most aligned with the York-Antwerp Rules 2009. According to these rules, general average is only recognized when the sacrifice is made reasonably and for the common safety to preserve property in a joint maritime adventure. In Egyptian law, general average is defined as any extraordinary expense incurred to prevent an imminent danger and done in a reasonable manner, such as threats to the ship's cargo or the vessel itself; anything beyond these is considered a particular average. This approach closely resembles the York-Antwerp Rules. In Iranian law, the Iranian Maritime Code stipulates that adjustments to general average are subject to specific contracts, or in the absence of such contracts, to a regulation approved based on international rules and customs. However, such a regulation has not yet been adopted. In practice, however, all shipping contracts and bills of lading in Iran currently include a clause for dispute resolution based on the York-Antwerp Rules.

Keywords: *General Average, Particular Average, Iranian Law, Egyptian Law, English Law, York-Antwerp Rules*

How to cite: Akhlaghi, A., Shamiaghdam, S., & Rahanjam, H. (2024). Marine General Average in the York-Antwerp Rules 2009, and the Laws of Iran, Egypt, and England. *Comparative Studies in Jurisprudence, Law, and Politics*, 6(5), 39-53.

© 2024 the authors. This is an open access article under the terms of the Creative Commons Attribution-NonCommercial 4.0 International (CC BY-NC 4.0) License.

Submit Date: 14 November 2024
Revise Date: 04 December 2024
Accept Date: 17 December 2024
Publish Date: 31 December 2024



پژوهش‌هاک تطبیقی فقه،

حقوق و سیاست

خسارت مشترک دریایی در مقررات یورک آنتروپ ۲۰۰۹، حقوق ایران، مصر و انگلستان

۱. احمدرضا اخلاقی: دانشجوی دکتری، گروه حقوق خصوصی، واحد سمنان، دانشگاه آزاد اسلامی، سمنان، ایران
۲. شاهین شامی اقدم*: استادیار، گروه حقوق، واحد تاکستان، دانشگاه آزاد اسلامی، تاکستان، ایران. پست الکترونیک: shamiaghdam@gmail.com (نویسنده مسئول)
۳. حمیده ره انجام: استادیار، گروه حقوق، واحد تاکستان، دانشگاه آزاد اسلامی، تاکستان، ایران

چکیده

یکی از موضوعات مهم حقوق دریایی بحث خسارت مشترک است که محل بحث و اختلاف نظر است. بر همین اساس، هدف مقاله حاضر بررسی خسارت مشترک دریایی در حقوق ایران، مصر و انگلستان است. این مقاله توصیفی تحلیلی است و با استفاده از روش کتابخانه‌ای به بررسی موضوع مورد اشاره پرداخته است. یافته‌ها نشان داد که رویکرد حقوق انگلستان بیشترین شباهت را با مقررات یورک آنتروپ ۲۰۰۹ دارد و بر اساس آن، خسارت مشترک تنها زمانی محقق پذیرفته می‌شود که این خسارت در راستای امنیت مشترک و حفظ اموال در یک سفر مشترک دریایی به صورت معقول انجام شده باشد. در حقوق مصر نیز خسارت مشترک عبارت است از هر هزینه فوق العاده‌ای که برای پیشگیری از خطر قریب الوقوع و به شکل معقولا نه صورت می‌گیرد. مانند خطراتی که بار داخل کشتی یا خود آن را تهدید می‌کند، جز این دو هر چه باشد در شمار خسارت خاص است. این رویکرد مشابهت زیادی با قواعد یورک آنتروپ دارد. در حقوق ایران نیز، قانون دریایی ایران صرفاً موارد تعدیل خسارت مشترک را به موجب قرارداد خاص و در صورت نبود قرارداد به موجب آیین‌نامه‌ای که بر اساس قواعد و عرف بین المللی 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 آنتروپ وجود دارد. **واژگان کلیدی:** خسارت مشترک دریایی، خسارت خاص، حقوق ایران، حقوق مصر، حقوق انگلیس، مقررات یورک آنتروپ.

نحوه استناددهی: اخلاقی، احمدرضا، شامی اقدم، شاهین، و ره انجام، حمیده. (۱۴۰۳). خسارت مشترک دریایی در مقررات یورک آنتروپ ۲۰۰۹، حقوق ایران، مصر و انگلستان. پژوهش‌های تطبیقی فقه، حقوق و سیاست، ۶(۵)، ۳۹-۵۳.

© ۱۴۰۳ تمامی حقوق انتشار این مقاله متعلق به نویسنده است. انتشار این مقاله به صورت دسترسی آزاد مطابق با گواهی (CC BY-NC 4.0) صورت گرفته است.

تاریخ ارسال: ۲۴ آبان ۱۴۰۳

تاریخ بازنگری: ۱۴ آذر ۱۴۰۳

تاریخ پذیرش: ۲۶ آذر ۱۴۰۳

تاریخ چاپ: ۱۱ دی ۱۴۰۳



یکی از شاخه‌های مهم حقوق تجارت، حقوق حمل و نقل دریایی است. «مقررات مربوط به خسارت مشترک، با خروج از شکل عرفی، وارد قوانین دریایی ملل شده است. اما صرف نظر از اشتراک قوانین ملی در اصول حاکم در خسارت مشترک، اختلاف در برخی از قواعد ماهوی و نحوه یکاربرد و تفسیر آنها، به ویژه از حیث روش توزیع نهایی خسارت که طبعاً آثار مالی متفاوتی برای اطراف دعاوی خصوصاً در فرض بروز تعارض قوانین به دنبال داشت، تلاش‌هایی در سطح بین‌المللی برای تدوین قواعد یکنواخت خسارت مشترک انجام شد که در دوره‌های متوالی زمانی، به تصویب قواعد یکسانی انجامید. نتیجه آخرین تلاش، قواعد یورک-آنتورپ سیدنی است» (Force, 2004). «البته این قواعد توسط دولت‌ها تصویب نشده و موضوع معاهدات بین‌المللی نیست. اما با توجه به اینکه در اسناد و قراردادهای شایع در امر کشتیرانی، بویژه در بارنامه‌ها و بیمه‌نامه‌ها، حل اختلافات مربوط به خسارت مشترک اساساً به قواعد یورک-آنتورپ ارجاع داده می‌شود. در قواعد یورک آنتورپ بر اساس قاعده D آن، در صورت تقصیر حق درخواست خسارت مشترک را تحت شرایطی به قوت خود باقی گذاشته و آن را از ارکان مطالبه خسارت به شمار نمی‌آورد ولی قانون مسئولیت مدنی در ماده یک مبنای مسئولیت را تقصیر دانسته و در قانون مدنی به جزء چند مورد که از فروع فقهی اقتباس شده تقصیر را شرط ندانسته 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 صورت‌حساب تجاری معلوم می‌شود، صورت می‌گیرد. کرایه باری که به علت عمل خسارت مشترک فدا شده است نیز به نفع مالک یا مستأجر کشتی در خسارت مشترک منظور می‌شود» (Najafi Esfadi, 2008). بر اساس آنچه گفته شد هدف مقاله حاضر بررسی این سؤال است که شرایط خسارت مشترک دریایی در حقوق ایران، مصر و انگلستان چیست؟ در قوانین هر سه کشور تقسیم بندی خسارات دریایی به خسارت مشترک و خاص وجود دارد اما آنچه محل اختلاف است شروط تحقق خسارت مشترک و موضوع مقاله حاضر است که در ادامه به آن خواهیم پرداخت.

۱. رویکرد مقررات یورک آنتورپ ۲۰۰۹، حقوق ایران، مصر و انگلستان نسبت به خسارت مشترک دریایی

در این قسمت، رویکرد مقررات یورک آنتورپ ۲۰۰۹، حقوق ایران، مصر و انگلستان نسبت به خسارت مشترک دریایی بررسی می‌شود.

۱-۱. خسارت مشترک بر مبنای مقررات یورک آنتورپ

بر اساس مقررات یورک آنتورپ، شروطی که سبب می‌شود خسارت مشترک محقق شود عبارت است از این که فداکردن یا هزینه‌های فوق العاده در سفر مشترک دریایی محقق شده و به صورت عامدانه و عاقلانه صورت گرفته باشد؛ مضافاً این که باید به صورت فوق العاده یا غیر عادی نیز انجام پذیرفته باشد. «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 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 دانسته‌اند؛ از جمله اینکه: (۱) از عمل انجام گرفته باید خسارت مالی ایجاد شده باشد؛ (۲) خسارت مالی باید به گونه‌ای باشد که بتوان گفت اگر عمل خسارت مشترک انجام نمی‌شد خسارت مالی نیز به بار نمی‌آمد؛ (۳) ضرر باید در نتیجه عمل خسارت مشترک ایجاد شده باشد؛ نتیجه مستقیم

آن باشد» (Laurence, 1856). «در طول تاریخ، کسی که مدعی خسارت مشترک بود، علی القاعده باید سه چیز را به اثبات می‌رساند. (۱) وجود مخاطره یا خطر مشترک قریب الوقوع، (۲) اینکه پرتاب داوطلبانه و برای جلوگیری از خطر صورت گرفته است، (۳) تلاش برای اجتناب از خطر موفقیت آمیز بوده است» (Force, 2004). مطابق قاعده a از مقررات یورک آنتورپ ۲۰۰۶ که با تغییر اندکی از ماده ۱۶ قانون بیمه دریایی انگلستان (مصوب ۱۹۰۹) اقتباس شده و به تعریف خسارت مشترک می‌پردازد: «عمل خسارت مشترک تنها زمانی تحقق می‌یابد که فدا کردن یا هزینه‌های فوق العاده عمداً و به صورت معقول برای امنیت مشترک و حفظ اموال از مخاطراتی که در یک سفر مشترک دریایی پیش می‌آید، انجام شده باشد» (Ramazanzadeh & Shahbazinia, 2015).

۱-۲. دکترین ایران درباره خسارت مشترک

از خسارت مشترک دریایی تعارف مختلفی ارائه شده است: «در مواقعی ممکن است یک حادثه، کشتی، محمولات، کرایه و جان مسافری را توأم در معرض تهدید قرار دهد بنابراین لازم می‌شود برای دفع خطر همگانی اقداماتی انجام و خساراتی نیز تحمل گردد. خساراتی که به منظور حفظ موارد ذکر شده و به طور اختیاری برای دفع خطر مشترک واقع می‌شود خسارت همگانی یا مشترک نام دارد. خسارت مشترک ممکن است به صورت آسیبه‌های عمومی باشد که به اموال وارد می‌گردد و یا به صورت هزینه‌هایی که جهت دفع خطر انجام می‌پذیرد» (Sadeghi Neshat, 1994). «وقتی که خطر عمومی بوده و کشتی و محمولات بارگیری شده بر روی آن را تهدید نماید و منشاء ورود خسارت مربوط به همه آن‌ها باشد ولی با تقدیه یکی از اموال، از زیانهای عمومی جلوگیری شود، جبران چنین ضررها یا هزینه‌های تحمل شده، موضوع خسارت مشترک دریایی قرار می‌گیرد» (Najafi Esfad, 2008). «منظور از زیان همگانی خسارتی است که به منظور ایمنی مشترک کشتی و محمولات آن عملاً به کشتی یا کالا یا هر دو وارد می‌شود و طبق مقررات خاصی همه صاحبان منافع در سفر دریایی، یعنی مالک کشتی، صاحبان کالا، ذینفع در کرایه و غیره در جبران آن شرکت می‌کنند» (Omid, 2013) «هرگاه برای نجات و جلوگیری از خطر عمومی حتمی الوقوع غیر منتظره، اموالی عمداً و قاصداً به طور معقول، اعم از محموله یا کشتی به دریا ریخته شود و یا از بین برود، زیان وارد شده و هزینه مربوطه، زیان همگانی است و از سرشکن کردن آن بر اموال نجات یافته تا حد ممکن جبران می‌شود» (Afshar, 2010). «یک کشتی تجاری در سفر دریایی ممکن است دچار مخاطراتی گردد که هم کشتی و هم محموله کشتی را به خطر بیندازد در چنین شرایطی فرمانده کشتی می‌تواند برای رهائی کشتی و محموله از خطر، بخشی از محموله و یا اجزاء و قطعات کشتی را به دریا بریزد و یا اینکه هزینه اضافه‌ای برای نجات کشتی بنماید. این هزینه که برای نجات کشتی و کالا هر دو صورت می‌گیرد اصطلاحاً خسارت مشترک و خسارت همگانی خوانده می‌شود» (Aalaei Far, 2008). با مذاقه در مضمون تعاریف فوق مشخص می‌گردد که «عناصری برای تحقق تعریف خسارت مشترک ضروری می‌باشد: الف) واقعه‌ای مخاطره آمیز که در شرف وقوع باشد ب) واقعه مزبور ناظر به سفر دریایی مشترک باشد. ج) واقعه مذکور حسب اکثر تعاریف، تهدید کننده مشترک کالا و کشتی باشد. برخی نیز برای تحقق آن تهدید کرایه (تعریف ششم دکترین کامن لو و تعریف اول دکترین ایران) و بعضی حتی جان اشخاص (تعریف ماده ۱۸۵ قانون دریایی ایران و تعریف هفتم دکترین کامن لو و تعریف اول دکترین ایران) را هم شامل خسارت مشترک می‌دانند. د) اقدامی در جهت دفع واقعه مذکور ضروری می‌باشد. این اقدام حسب اکثر تعاریف ذکر شده به صورت تقدیه بخشی از بار کشتی و یا صرف هزینه می‌باشد. اما مطابق نظر بعضی از نویسندگان فرانسوی، علی الظاهر اقدام دفع خطر معطوف به عمل تقدیه می‌باشد. ه) بر اثر اقدام مذکور، شخص یا اشخاصی متضرر می‌گردند که می‌توانند از این حیث

به سایر اشخاص ذینفع در سفر دریایی که منافعشان به واسطه ضرر مذکور حفظ شده جهت اخذ غرامت به نسبت ارزش اموال باقی مانده، مراجعه نمایند» (Rafieian, 2017).

اکنون «پرسش اساسی این است که آیا اولاً، با توجه به منطوق ماده ۱۸۵ قانون دریایی شرط مطالبه خسارت، در معرض خطر بودن همزمان کشتی، بار و مسافر است؟ ثانیاً، آیا ذکر مسافر به عنوان یکی از زیانهای موجد خسارت مشترک وفق این ماده صحیح است؟ در پاسخ باید گفت، جواب پرسش اول منفی است. زیرا همانطور که از نگارش تعاریف فوق آشکار می‌گردد، شرط مطالبه خسارت مشترک آن است که فقط بار و کشتی همزمان در معرض خطر باشند و هرگز شامل مسافر نمی‌گردد. در واقع همانطور که بعضی از نویسندگان حقوقی اظهار نظر کرده‌اند، با توجه به عرف بین المللی که همانا مقررات یورک آنتورپ است چنین حکمی دیگر از سوی قانونگذار ایران چندان مناسب و صحیح نیست. با توجه به این توضیح، پاسخ پرسش دوم هم نیز منفی است. به بیان دیگر برای تحقق اخذ غرامت براساس خسارت مشترک فقط ضروری است که کالا و کشتی توأمان در معرض خطر باشند و هرگز از این حیث صدمه جانی و بدنی به مسافر و یا هر شخص دیگر نمی‌تواند مستقیماً قابل مطالبه باشد» (Sadeghi Neshat, 1994).

۳-۱. دکترین انگلستان درباره خسارت مشترک

«در حقوق انگلیس تعریف خسارت مشترک در بند دوم ماده ۶۶ قانون بیمه دریایی بدینسان ذکر شده است: خسارت مشترک عبارتست از تغذیه یا هزینه فوق العاده‌ای که به طور ارادی و معقول در زمان خطر به منظور حفظ مال در معرض خطر در یک سفر دریایی مشترک انجام یا صرف گردد» (Baughen, 2009). «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 محتمل الوقوع 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. قاضی روشه^۱ در دعوی وادا ساپولوس 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 زاینده و هم خیال نباشد. همچنین خطر باید مؤثر در وقوع زیان و خسارت باشد» (Aalaei Far, 2008).

در واقع قاعده a از مقررات یورک آنتورپ (آخرین اصلاحیه ۲۰۰۶) بر گرفته از ماده ۱۶ قانون بیمه دریایی انگلستان (مصوب ۱۹۰۹) است که اشعار می‌دارد: «عمل خسارت مشترک تنها زمانی تحقق می‌یابد که فدا کردن یا هزینه‌های فوق العاده عمداً و به صورت معقول برای امنیت مشترک و حفظ اموال از مخاطراتی که در یک سفر مشترک دریایی پیش می‌آید، انجام شده باشد».

۴-۱. دکترین مصر درباره خسارت مشترک

به مباحث مرتبط با خسارت مشترک دریایی در حقوق مصر در فصل سوم قانون تجارت دریایی این کشور به طور مبسوط پرداخته شده است و مواد ۳۱۷ الی ۳۳۸ به مباحث مرتبط با این موضوع اختصاص یافته است. خسارت دریایی در ماده ۳۱۷ در دو نوع خاص یا مشترک طبقه بندی شده است. و قانون گذار در ماده ۳۱۸ خسارت مشترک را چنین تعریف کرده است: خسارت مشترک عبارت است از هر فداکاری یا هزینه فوق العاده‌ای که توسط ناخدا و برای پیشگیری از خطر قریب الوقوع و به شکل معقولانه صورت می‌گیرد. مثلاً خطراتی که بار داخل کشتی یا خود آن را تهدید می‌کند، جز این دو هر چه باشد در عداد خسارت خاص است. هم چنین در مواد ۳۲۰ و ۳۲۱ آمده است که فقط

¹ Roche

² Vlassopoulos v. British and Foreign Marine Ins. Co. Ltd. [1929] IKB 187 at. 199.

خسارات مادی وارده به کشتی یا بار روی آن و مبالغی که برای آن خرج شده است در خسارات مشترک پذیرفته می‌شود مشروط بر اینکه خسارات یا مبالغ مستقیماً از فداکاری که ناخدا تصمیم به انجام آن گرفته یا هزینه‌هایی که به دلیل این تصمیم به وجود آمده ناشی شود. خسارات دیگر مانند خسارت تأخیر کشتی یا خسارت‌های غیر مستقیم دیگر جزء خسارت مشترک محسوب نخواهد شد.

هم چنین خسارت در صورتی که حادثه ناشی از آن به تقصیر یکی از طرفین در طول سفر رخ داده باشد بدون لطمه به حق رجوع سایر طرفین نسبت به عامل خطا، مشترک تلقی می‌شود. خسارات و هزینه‌هایی که زیان مشترک محسوب می‌شود در گروه اعتباری به شرح زیر پذیرفته می‌شود: الف) ارزش خسارات وارده به کشتی باید در بندری که سفر در آن پایان می‌یابد برآورد شود و برآورد باید بر اساس هزینه‌هایی باشد که واقعاً برای تعمیر رخ داده است. ب) در صورت عدم تعمیر کشتی، پرداخت هزینه بر اساس قیمت تخمینی کشتی قبل از وقوع حادثه و با کسر خسارت خاص اگر رخ داده باشد صورت می‌گیرد. ارزش خسارات وارده به کالا باید در بندر تخلیه و برآورد آن بر اساس ارزش تجاری این کالا چنانچه سالم به آنجا می‌رسید تعیین شود. در صورت احراز خسارت، ارزیابی میزان تخمینی آن باید بر اساس تفاوت بین ارزش واقعی کالا و ارزش آسیب دیده آن در صورتی که کالا منقضی نشده باشد در اولین بندر تعیین شده پس از مبدأ انجام شود. در صورت فروش کالای آسیب دیده خسارت پذیرفته شده در ضرر مشترک باید بر اساس ما به التفاوت قیمت خالص حاصل از فروش تعیین شود. در صورتی که یکی از طرفین دارایی مورد نیاز خود را برای کمک به ضررهای مشترک پرداخت نکند، هزینه‌های انجام شده برای تحصیل این وجوه در زیان مشترک پذیرفته می‌شود. در صورتی که صاحبان کالا مبالغ نقدی برای تضمین سهم خود در زیان ارائه کرده‌اند، باید بلافاصله در حساب مشترکی به نام نماینده تأمین کننده و نماینده صاحبان کالا که مبالغ مذکور را ارائه کرده‌اند واریز شود. استرداد یا پرداخت این وجوه به شخصی که آن را پرداخت کرده ممنوع است مگر با اجازه کتبی کارشناس تسویه بدون آنکه لطمه‌ای به حقوق و تعهدات ناشی از تسویه نهایی ایجاد شود. در صورت بروز اختلاف قاضی امور موقت برای صاحبان کالا و هم چنین بانکی که مبالغ به آن سپرده می‌شود نماینده تعیین می‌کند. هم چنین در مواد ۳۳۲ الی ۳۳۸ به ترتیب چنین آمده است: خسارات مشترک بین تمام سهامداران در سفر دریایی توزیع می‌شود.

تسویه خسارات مشترک توسط یک یا چند نفر کارشناس منصوب از طرف طرفین ذیربط انجام می‌شود و در صورت عدم توافق توسط قاضی رسیدگی به امور موقت در دادگاهی که آخرین بندر تخلیه در حوزه آن است تعیین می‌شود. اما اگر این بندر در خارج از جمهوری عربی مصر واقع شده باشد، صلاحیت قضایی مربوط به دادگاهی است که بندر ثبت کشتی در حوزه قضایی آن واقع شده است.

کارشناسان ممکن است برای انجام وظیفه خود از دیگران کمک بگیرند

در صورت عدم رضایت کلیه طرفین ذی ربط، باید تقاضای یکی از آنها برای تصویب به دادگاه صالح ارائه شود و در صورت امتناع طرفین برای توافق، دادگاه باید یک یا چند کارشناس را برای رسیدگی جدید تعیین کند.

ناخدا می‌تواند از تحویل کالایی که باید در زیان مشترک نقش داشته باشد خودداری کند یا درخواست سپرده آن را بنماید مگر اینکه مالک تضمین کافی برای پرداخت سهم خود از ضرر ارائه کند.

بدهی‌های ناشی از خسارت مشترک بدهی ممتاز محسوب می‌شود. در مورد مبالغ بدهکار به صاحبان کالا، حق حبس بر کشتی نجات یافته دستمزد و متعلقات آن در اولویت است.

بین متعهدین به مشارکت در خسارات مشترک، همبستگی وجود ندارد، لیکن در صورتی که یکی از آنها نتواند سهم خود را در این خسارات پردازد، قسمت پرداخت نشده به نسبت تلفات مشترک بین دیگران تقسیم می‌شود.

ادعای خسارت مشترک پس از دو سال از روزی که کشتی به بندر مقصد رسیده باشد یا بندری که سفر دریایی از آن قطع شده باشد دیگر مسموع نخواهد بود.

اعتبار مدت مذکور در بند قبل -علاوه بر دلایل مقرر در قانون مدنی- با تعیین کارشناس تسویه حساب قطع می‌شود و در این صورت از تاریخ امضاء دو سال جدید اعمال می‌شود.

مدت اعتبار مدت مذکور در بند قبل -علاوه بر ادله مندرج در قانون مدنی- در مورد صلحنامه ساقط می‌شود و در این صورت از تاریخ امضای توافقنامه، مدت دو سال جدید اعمال می‌شود. از زیان‌های مشترک یا از تاریخی که کارشناس تسویه حساب بازنشسته شد

۲. شروط تحقق خسارت مشترک دریایی

تا پیش از مقررات یورک آنتروپ، هر کشوری بر مبنای قواعد حقوقی خودش به مساله خسارات دریایی ورود می‌کرد. اما در حال حاضر «اکثریت کشورها بر مبنای مقررات یورک آنتروپ که عموماً بر مبنای حقوق کامن‌لا است، عمل می‌کنند با این تفاوت که در قواعد کامن‌لا خطر باید فوری و نزدیک باشد، اما در قواعد یورک آنتروپ خطر باید واقعی و محتمل الوقوع باشد» (Rafieian, 2017). بر اساس قاعده a از مقررات یورک آنتروپ ۲۰۰۶ که منبعث از ماده ۱۶ قانون بیمه دریایی انگلستان (مصوب ۱۹۰۹) است «عمل خسارت مشترک تنها زمانی تحقق می‌یابد که فدا کردن یا هزینه‌های فوق العاده عمداً و به صورت معقول برای امنیت مشترک و حفظ اموال از مخاطراتی که در یک سفر مشترک دریایی پیش می‌آید، انجام شده باشد». شایان ذکر است عموم کشورهای اروپایی پیشرو در صنایع دریایی و هم چنین ایالات متحده امریکا تعریفی نظیر آنچه گفته شد از خسارت مشترک دریایی دارند. در نتیجه از طریق همین قاعده نیز امکان استخراج قواعد یا شروط خسارت مشترک وجود دارد. البته تمامی شروط لازم برای تحقق خسارت مشترک صرفاً از طریق مقررات یورک آنتروپ قابل رویت نیست بلکه برای درک بهتر باید آرای پرونده‌هایی را ملاحظه کرد که مستند شده و مورد تأیید اهل فن قرار گرفته‌اند. در این برخی شروط مورد مناقشه هستند که برخی صاحب نظران بر لزوم وجود آنان برای تحقق خسارت مشترک پای فشاری می‌کنند و برخی دیگر آنها را غیر ضروری می‌دانند.

۲-۱. شروط مورد پذیرش خسارت مشترک در مقررات یورک آنتروپ، حقوق ایران، مصر و انگلستان

در این قسمت به بررسی شروط مورد پذیرش خسارت مشترک در مقررات یورک آنتروپ، حقوق ایران، مصر و انگلستان پرداخته می‌شود.

۲-۱-۱. عامدانه بودن عمل خسارت مشترک

تفاوت جدی که میان ماده ۱۶ قانون بیمه دریایی انگلستان با قاعده a مقررات یورک آنتروپ وجود دارد این است که در این ماده به جای کلمه عامدانه،^۱ از واژه داوطلبانه^۲ استفاده شده است. به نظر می‌رسد به کارگیری واژه عامدانه برای فاصله گذاری میان ضرر در نتیجه تصادف و ضرر در نتیجه اراده صورت گرفته است. به عنوان نمونه «چنانچه 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 کالاها به دریا کند، مورد از مصادیق خسارات مشترک خواهد بود؛ چون این پرتابها به صورت عامدانه و ارادی و برای نجات کشتی یا سایر اموال باقی مانده در کشتی صورت گرفته است» (Ivamy, 1985).

¹ Intentionally

² Voluntarily

۲-۱-۲. عاقلانه بودن عمل خسارت مشترک

«اینکه در قاعده a بیان شده فدا کردن و هزینه‌ها باید عاقلانه صورت بگیرد، صرفاً مختص ادعاهایی است که بر اساس مقررات حرفی مطرح می‌شوند، چنانچه ادعاها بر مبنای مقررات عددی طرح شوند و 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^۱ مطرح شد. در این پرونده، صاحبان محموله‌ها با این اعتقاد که عمل فرمانده کشتی در آسیب زدن به ماشین آلات کشتی، در تلاش برای شناورسازی مجدد کشتی، معقول نبوده است، مسئولیت خود را در خسارت مشترک مورد انکار قرار داده بودند. در این پرونده قاضی وب هاوس^۲ این گونه رأی داد: با توجه به این که واژه عاقلانه در قاعده VII ذکر نشده است، تنها عنصر لازم برای این که 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. همین رأی منجر به تدوین قاعده عالی یا فوق العاده شد» (Wilson & Cooke, 1997). این قاعده که در سال ۱۹۹۶ به مقررات یورک آنتورپ اضافه و در مقررات سال ۲۰۰۶ نیز بدون تغییر وارد شده، تأکید می‌کند: «در هیچ موردی فدا کردن یا هزینه‌های فوق العاده نباید جزء خسارات مشترک محسوب شود، مگر این که به صورت معقول یا متعارفی^۳ انجام یا هزینه شده باشند».

۲-۱-۳. فوق العاده یا غیر عادی بودن عمل خسارت مشترک

چنانچه فداکردن یا انجام هزینه‌های فوق العاده جنبه حیاتی یا ضروری نداشته و در جریان عادی سفر و به منظور پیشگیری از خطر صورت پذیرد جزئی از خسارت مشترک نخواهد بود. «در پرونده ویلسون در برابر بانک ویکتوریا^۴ 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» (Hodges, 1999). در این خصوص قاضی بلک برن چنین اظهار نظر کرد: «هرچند اقدام انجام شده مستلزم هزینه‌های زیادی بوده است، اما زیاد بودن هزینه‌ها سبب نمی‌شود که این هزینه‌ها فوق العاده تلقی شود» (Wilson & Cooke, 1997).

«اما در دعوای رایینسون علیه پرایس، کشتی در جریان حرکت خود به سوی مقصد بود که سوراخ بزرگی در بدنه آن به وجود آمد و آب به تدریج وارد انبارها شد. فرمانده برای پیشگیری از ورود آب و آسیب به کالاها، ناگزیر از روشن کردن کلیه پمپ‌ها شد و به دلیل فقدان سوخت کافی مجبور شد به جای سوخت بخشی از کالاها را بسوزاند» (Ramazanzadeh & Shahbazinia, 2015). دادگاه در این محاکمه، مورد را از مصادیق خسارات مشترک دانست. با توجه به شرح فوق، روشن است معنای واژه غیرعادی یا فوق العاده در مقررات یورک آنتورپ و حقوق انگلستان، خالی از ابهام نیست و مرز مشخصی میان متعارف و فوق العاده وجود ندارد.

¹ Corfu Navigation Co. v. Mobil shipping Company Ltd., 1991 (Alpha)

² Hobhouse J

³ reasonably

⁴ Extraordinary

⁵ Wilson v. Bank of Victoria (1867)

⁶ Robinson v. Price [1977]

۲-۱-۴. در عمل خسارت مشترک، نفع مشترک وجود داشته باشد

«نفع مشترک هم در قاعده a مقررات یورک آنتروپ و هم در سایر قواعد عددی به صراحت آمده است و در نتیجه آن را می‌توان معیار اصلی تشخیص خسارت مشترک دانست در نتیجه، تنها در صورتی که خطر یکسانی، متوجه کلیه منافع موجود در سفر دریایی شود، زیان‌های ناشی از این عمل به عنوان خسارت مشترک پذیرفته می‌شود. در جریان دعوای دینی علیه یکی از شرکتهای بیمه انگلیسی^۱ 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. در نمونه‌ای دیگر که فرمانده کشتی برای حفظ قسمتی گرانها از کالاهای یک کشتی به گل نشسته، مجبور شد آن بخش را از کشتی تخلیه کند، دادگاه، مالک کالای تخلیه شده را مستحق دریافت خسارت مشترک ندانست؛ چون در آن زمان همه منافع در معرض خطر قرار نگرفته بود» (Tetley, 2002).

۲-۱-۵. عمل خسارت مشترک برای دوری از خطر صورت گرفته باشد

بر مبنای قاعده و با توجه به اطلاق کلمه خطر در قاعده a، روشن است که نباید خطر حتماً قریب الوقوع^۲ و فوری^۳ باشد، بلکه کافی است که امکان آن محتمل باشد و بر این سیاق چنانچه فرمانده خطر را واقعی تشخیص داد، مجاز به انجام عمل خسارت مشترک است. اما اگر فرمانده‌ای بر حسب احتیاط چنین عملی انجام داد و خطری هم متوجه کشتی نشد وضعیت به چه صورت در خواهد آمد؟ «بر مبنای قواعد عمل چنین فرمانده محتاطی که به منظور سلامت کشتی و کالا صورت گرفته و منجر به وقوع زیان شده است باید در زمره خسارت مشترک محسوب شود اما اینکه خطری را که برای احتراز از آن عمل خسارت مشترک صورت می‌گیرد دقیقاً دارای چه اوصافی است را باید از میان پرونده‌های مطروح در این خصوص استخراج کرد. در پرونده واتسون^۴ در اثر ترکیدن یکی از لوله‌ها، بخار به درون انبار سرایت کرد و فرمانده با این تصور که انبار دچار آتش سوزی 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» (Taqizadeh, 2021).

«دعوای وادا ساپولوس نیز که پیشتر به آن اشاره شد به دلیل آنکه اوصاف خطری که عمل خسارت مشترک را ایجاد می‌کند، را بیشتر توضیح می‌دهد مانند نمونه پیشین واجد نکات آموزنده‌ای است. رأی قاضی روزه^۵ در این پرونده به شرح زیر است: کلمه مخاطره^۶ که در قاعده a به کار رفته دارای همان مفهوم خطر مذکور در ماده ۶۶ قانون بیمه دریایی انگلستان است. در قاعده a به هیچ عنوان از عبارت فوری یا آنی^۷ 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» (Taqizadeh, 2021). در مجموع باید گفت «در قوانین انگلستان، فرانسه، آمریکا و مقررات یورک آنتروپ چنانچه فرمانده کشتی به اشتباه دچار تصور خطر شده و مالی را قربانی کند، این فدا کردن جزء خسارات مشترک قابل احتساب نیست؛ اما چنانچه اشتباه در مورد شدت خطر یا نوع اقدام لازم باشد،

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

² imminent

³ immediate

⁴ Watson v. Fireman's Fund Insurance Co. [1922]

⁵ Roche

⁶ danger

⁷ immediate

می‌تواند در زمره خسارات مشترک قرار گیرد» (Wilson & Cooke, 1997). «نکته دیگری که در خصوص 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 اسپیرز^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 فوق العاده را درخواست کرد. در این پرونده، قاضی معتقد بود که خطر حمله دشمن در زمان جنگ، غیرطبیعی نیست؛ مضافاً این که 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» (Hodges, 1999).

۲-۱-۶. محقق شدن عمل خسارت مشترک در سفر مشترک دریایی

در حقوق انگلستان هیچ گونه مجوزی برای تعمیم دکترین خسارت مشترک که منبعت از حقوق دریایی است برای سایر رشته‌های حمل و نقل و باربری وجود ندارد. در پرونده موریسون الرد اوت وات^۲ بر این باور است: «اصولی که در خسارت مشترک وجود دارد، به حقوق دریایی اختصاص دارد و قلمرو آن شامل خطرهای دریایی است» (Hodges, 1999).

در مقررات یورک آنتورپ نیز در قاعده a به صراحت چنین آمده است که عمل خسارت مشترک تنها باید در خلال سفر مشترک دریایی صورت گرفته باشد. هم چنین در صدر قاعده b از مقررات یورک آنتورپ که برای نخستین بار در سال ۱۹۹۴ گنجانده و در سال ۲۰۰۶ نیز تکرار شد چنین مقرر شده است: «یک سفر مشترک دریایی زمانی 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...».

نکته مهمی در انتهای این قاعده وجود دارد که ابهامات مختلفی را پیرامون قاعده بر طرف می‌کند: «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 به روشنی دریافت که اگر به عنوان مثال حادثه آتش سوزی برای یکی از کشتی‌ها رخ دهد و کشتی دیگری که آن را بکسل می‌کند بتواند با جدا کردن خود از آن کشتی به آسانی 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» (Colinvaux, 1971).

۲-۱-۷. وجود رابطه مستقیم میان ضرر یا خسارت و عمل خسارت مشترک

«وقتی در محدوده مسئولیت مدنی صحبت می‌کنیم، یکی از شرایط ضرر قابل جبران، مستقیم یا بی واسطه بودن آن است. مقصود از بی واسطه بودن ضرر این است که بین فعل زیانبار و ضرر، حادثه دیگری وجود نداشته باشد، چنان که بتوان گفت از نظر عرف ضرر از همان فعل ناشی شده است» (Katouzian, 2008).

«این شرط که در حقوق دریایی انگلیس به تبع کامن لا، تحت عنوان دوری زیان یا دور بودن خسارت^۳ مورد مطالعه قرار می‌گیرد، در مورد خسارت مشترک دریایی نیز لازم الرعایه است. به عقیده یکی از حقوقدانان انگلیسی، منطق حقوقی نیز این گونه حکم می‌کند که پیامدهای خسارت مشترک را نباید نامحدود در نظر گرفت، اما در بحث شروط تحقق خسارت مشترک در مقررات یورک آنتورپ نباید صرفاً به قاعده

¹ Societe Nouvelle D'ARMAMENT V. SPILLERS AND BAKERS LTD. [1917]

² MORRISON S.S. CO. V. GREYSTOKE Castle [1947]

³ remoteness of damage

a اکتفا کرد، بلکه قاعده نیز متعرض همین موضوع شده است» (Tetley, 2002). در این قاعده بیان می‌کند: «تنها آن زیانها، خسارات یا هزینه‌هایی که نتیجه مستقیم عمل خسارت مشترک باشد باید به عنوان خسارت مشترک منظور شود...» اما اینکه چگونه می‌توان تشخیص قطعی داد که کدام خسارت به شکل مستقیم از عمل خسارت مشترک ناشی می‌شود کار بسیار سختی است و در این مسیر مقررات قاعده نیز کمکی نمی‌کند (Kent, 2008). در نتیجه چون این قاعده خیلی گویا نیست دادگاه‌ها در نظام حقوقی انگلستان برای تشخیص مستقیم یا غیر مستقیم بودن زیان به قاعده دوری زیان استناد می‌کنند. «یکی از پرسشهای اساسی راجع به نهاد خسارت مشترک این است که چرا اشخاص ذینفع در سفر دریایی مکلف به مشارکت در ترمیم زیانهای وارده به فرد متضرر به لحاظ خسارت مشترک می‌باشند؟ ماهیت حقوقی مسئولیت آن‌ها چیست؟ چون این یک اصل بدیهی حقوقی است که معمولاً شخص منتفع از یک مال، می‌بایست در صورت ورود زیان، وی فقط آن را متحمل گردد. این اصل در حقوق کشورهای اروپایی، مأخوذ از یک قاعده حقوقی لاتین می‌باشد» (Laurence, 1856).

در حقوق ایران نیز همین دیدگاه بر پایه قاعده فقهی «من له الغنم فعليه الغرم» (Meghdadi, 2003) حاکم می‌باشد. «در حقوق کشورهای عربی نیز این اصل مورد توجه می‌باشد. ولیکن در نهاد خسارت مشترک از این اصل عدول شده است. زیرا مطابق این اصل هرکسی که مستقیماً از شیئی نفعی ببرد، زیان وارده را نیز او باید تحمل کند. در حالی که در خسارت مشترک این چنین نیست. زیرا مالک شیئی که منتفع اصلی و مستقیم آن است، می‌تواند در صورت ورود زیان به سایرین جهت جبران مراجعه کند. نظریات مختلفی برای توجیه چرایی درستی نهاد خسارت مشترک وجود دارد که عبارتند از: ۱- نظریه عدالت ۲- نظریه اعطای نمایندگی به فرمانده کشتی ۳- نظریه دارا شدن بلاجهت ۴- نظریه ایجاد شرکت قانونی (اتحاد منافع) ۵- نظریه اداره مال غیر ۶- نظریه قرارداد» (Taqizadeh, 2021).

نهاد خسارت مشترک که با هریک از این نظریات مورد اشاره قابل تجزیه تحلیل و تبیین است اما در عین حال علاوه بر شرطهایی که در قواعد حرفی و عددی و مقررات یورک آنتروپ آمده است و عموم کشورها و مراکز نیز از آن پیروی می‌کنند شرطهایی مناقشه بر انگیز نیز دارد.

۲-۲. شروط مورد مناقشه در قانون مصر، ایران، انگلستان و

در این قسمت شروط مورد مناقشه در یورک آنتروپ، حقوق ایران، مصر و انگلستان بررسی می‌شود.

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

قانون دریایی مصر در خصوص نحوه ارزیابی خسارات مشترک بر پایه مواد قانونی ۳۱۸ تا ۳۲۸ می‌گوید که ارزش تخمینی خسارت مشترک باید بر مبنای ارزش مواد در بندر تخلیه محاسبه شود حال آنکه ممکن است ارزش مواد در بندر تخلیه در مواردی کمتر از بندر مبدأ باشد ضمن اینکه روشن نکرده است اگر کشتی آسیب دید اما محموله را به مقصد رساند خسارت وارده بر کشتی بر چه مبنایی محاسبه خواهد شد؟ در صورتی که در مقررات یورک آنتروپ این تصمیم بر مبنای عرف جهانی اتخاذ می‌شود و تصمیم با دادگاه است. در قانون دریایی ایران نیز در خصوص نحوه محاسبه خسارت مشترک شروط روشنی وجود ندارد اما در قانون انگلستان، چه در قانون دریایی و چه در قانون بیمه دریایی بر مبنای نظر دادگاه و مطابق قوانین یورک آنتروپ تصمیم گیری می‌شود.

گذشته از شرایط هشت گانه پیشین که به آن‌ها اشاره شد 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 آنتروپ، به هیچ وجه، ضرورت ثمربخش بودن عمل به عنوان یکی از شرایط مبنایی تحقق خسارات مشترک استنباط نمی‌شود. به عبارت دیگر، کافی است

فدا کردن با هزینه فوق العاده، عمدتاً و به طور متعارف، به منظور حفظ منافع عمومی از مخاطره دریایی مشترک انجام شود تا زمانی که مستقیماً از این اعمال ناشی شده است، به عنوان خسارت مشترک جبران شود؛ خواه در واقع امر، عمل خسارت مشترک به نجات منافع عمومی منتهی شود یا بی اثر و فایده باشد» (Sotoodeh Tehrani, 1965) «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 متمر 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، قرینه‌ای بر این استنباط است. این سکوت را می‌توان این گونه توجیه کرد که در غیر این صورت، فرمانده از ترس مؤاخذه 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 نمی‌کند. 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، سهمیه‌های خسارت مشترک قابل وصول نخواهد بود؛ حکمی که در برخی قوانین دریایی ملی، از جمله ماده ۳۹ قانون مصوب ۱۹۹۷ فرانسه^۱ نیز مقرر شده است» (Abouata, 1999).

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

«این پرسش در خصوص اینکه عمل خسارت مشترک تنها باید توسط فرمانده صورت بگیرد یا خیر، پس از طرح در چند پرونده مشهور وارد بحث شروط تحقق گردید. از جمله این پرونده‌ها دعوای موسوم به پاپایانی است که در آن در کشتی خوانده به نام بریکال^۲ آتش سوزی به وقوع می‌پیوندد 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 می‌برند و خارج می‌کنند. فرمانده مخالفتی نمی‌کند و لذا کشتی نجات می‌یابد. در این پرونده هرچند 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 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» (Taqizadeh, 2021).

«افزون بر پرونده‌های موجود، در این بخش قرینه 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 ۱۹۲۶ ارائه شده بود، پیشنهاد شد که عبارت... فدا شده یا متحمل شده به وسیله ناخدا یا جانشین او به قاعده اضافه شود که مورد پذیرش قرار نگرفت» (Sotoodeh Tehrani, 1965)؛ اگر چه عدم پذیرش چنین شرطی منطقی است؛ چون دلیلی وجود ندارد بخواهیم دامنه قلمرو خسارات مشترک را تا این حد محدود کنیم.

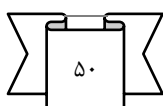
نتیجه گیری

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

¹ Marine & Broadcasting Offences Act 1967

² Brikhall

³ Mathew



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 صورتحساب تجاری معلوم می‌شود، صورت می‌گیرد. کرایه باری که به علت عمل خسارت مشترک فدا شده است نیز به نفع مالک یا مستأجر 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 ۱۹۳۹ صرفاً موارد تعدیل خسارت مشترک را به موجب قرارداد خاص و در صورت نبود قرارداد به موجب آیین نامه‌ای که بر اساس قواعد و عرف بین المللی به تصویب می‌رسد، دانسته است. آیین نامه‌ای 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. به منظور حفظ سلامت کشتی و کالاها صاحبان منافع نجات یافته ملزمند با پرداخت سهمیه‌ی متناسب در جبران خسارت زیان دیده مشارکت کنند. در زمینه شروط تحقق خسارت مشترک، تفاوت آشکاری میان مقررات یورک آنتورپ و حقوق انگلستان و مصر وجود ندارد. قانون گذار مصر در ماده ۳۱۸ خسارت مشترک را چنین تعریف کرده است: خسارت مشترک عبارت است از هر فداکاری یا هزینه فوق العاده‌ای که توسط ناخدا و برای پیشگیری از خطر قریب الوقوع و به شکل معقولانه صورت می‌گیرد. مثلاً خطراتی که بار داخل کشتی یا خود آن را تهدید می‌کند، جز این دو هر چه باشد در عداد خسارت خاص است.

تعارض منافع

در انجام مطالعه حاضر، هیچ‌گونه تضاد منافی وجود ندارد.

مشارکت نویسندگان

در نگارش این مقاله تمامی نویسندگان نقش یکسانی ایفا کردند.

حامی مالی

این پژوهش حامی مالی نداشته است.

EXTENDED SUMMARY

The concept of general average (GA) has been integral to maritime law for centuries, ensuring equitable distribution of losses among parties involved in maritime ventures. The York-Antwerp Rules (YAR), specifically their 2009 iteration, serve as a cornerstone for harmonizing these practices globally. This study explores how the principles of general average are integrated into the legal frameworks of Iran, Egypt, and England, focusing on their alignment or divergence from the YAR. A critical examination reveals notable variations, particularly in the legal interpretations and practical applications of GA within these jurisdictions (Force, 2004).

An analytical-descriptive approach underpins this study, utilizing library-based research methods to dissect legal texts, maritime laws, and relevant case law. English law, recognized for its profound influence on the YAR, serves as a benchmark for comparison. Iranian and Egyptian legal systems are analyzed concerning their alignment with or deviations from these international norms. The

research highlights the doctrinal and practical aspects of GA across these regions (Force, 2004; Ramazanzadeh & Shahbazinia, 2015).

Under the YAR, GA is realized when deliberate sacrifices or extraordinary expenditures are made for the common safety of the maritime venture. English law encapsulates these principles through its Marine Insurance Act 1906, emphasizing reasonableness and direct causation. Conversely, Egyptian law, as articulated in its Commercial Maritime Code, adopts a similar stance but delineates specific thresholds for recognizing GA. Iranian law, while referencing international conventions like the YAR, lacks formalized local regulations, instead relying on contractual agreements among shipping parties. This absence of codified guidelines has led to an over-reliance on standard contractual clauses invoking the YAR for dispute resolution (Ivamy, 1985; Tetley, 2002).

A key divergence arises in the concept of voluntary sacrifice and its interpretation across jurisdictions. In English jurisprudence, any act deemed reasonable and voluntary qualifies for GA. Egyptian law narrows this scope by explicitly excluding indirect losses or damages unrelated to the immediate maritime adventure. Iranian law, influenced by Islamic jurisprudence, incorporates the concept of "benefit-sharing," requiring that all stakeholders who benefited from the sacrifice contribute proportionately to its cost (Taqizadeh, 2021; Wilson & Cooke, 1997).

Despite the YAR's intent to harmonize global practices, significant challenges persist. For instance, the procedural application of GA adjustments varies widely, with English law favoring case-by-case judicial interpretation, while Egyptian law mandates adherence to statutory provisions. In contrast, Iran's reliance on ad hoc arbitration creates inconsistencies and potential disputes. These discrepancies underscore the need for a more unified regulatory framework that aligns with contemporary maritime practices (Sotoodeh Tehrani, 1965; Taqizadeh, 2021).

The study concludes that while the YAR provides a robust framework for addressing GA, its adoption and implementation remain uneven. England's alignment with the YAR reflects its deep integration into common law principles, whereas Egypt demonstrates partial adherence with statutory limitations. Iran, however, exhibits a gap in legal infrastructure, necessitating legislative reforms to formalize GA practices in line with international standards. Future efforts should prioritize capacity-building initiatives and the establishment of a regional consortium to address these disparities and enhance legal harmonization.

References

- Aalaei Far, M. A. (2008). *Maritime Law*. Nakhil Danesh Publications.
- Abouata, M. (1999). Marine Common Damages. *Journal of Private Law Studies*, 38(3), 19-42.
- Afshar, H. (2010). *Marine Insurance and General Average*. Rangin Publications.
- Baughen, S. (2009). *Shipping Law*. Routledge Cavandish Publishing Limited.
- Colinvaux, R. P. (1971). *British Shipping Laws- Marine Insurance and Average*. Stevens & Sons.
- Force, R. (2004). *Admiralty and Maritime Law*. Federal Judicial Center.
- Hodges, S. (1999). *Cases & Materials on Marine Insurance Law*. Cavendish Pub.
- Ivamy, E. R. H. (1985). *Marine Insurance*. Butterworth.
- Katouzian, N. (2008). *Civil Law (Tort Law)* (Vol. 1). University of Tehran Press.
- Kent, J. (2008). *Commentaries on American Law*. Bib lioBazaar.
- Laurence, R. B. (1856). *General Average and the Losses and Expenses Resulting from General Average Act*. Liverpool Webb and Hunts.
- Meghdadi, A. A. (2003). *Maritime Law*. Al-Maktab Al-Jamei Al-Hadith.
- Najafi Esfad, M. (2008). *Maritime Law*. SAMT Publications.
- Omid, H. (2013). *Maritime Law* (Vol. 2). Higher Institute of Insurance Publications.
- Rafieian, Z. (2017). *General Average in Marine Insurance*. Iran Insurance Company.

- Ramazanzadeh, O., & Shahbazinia, M. (2015). Conditions for Marine Common Damage under York-Antwerp Rules: A Comparative Study with Iranian and English Law. *Comparative Law Research Journal*, 19(3), 49-71.
- Sadeghi Neshat, A. (1994). *Marine Insurance Law*. Islamic Republic of Iran Shipping Lines Publications.
- Sotoodeh Tehrani, H. (1965). *Maritime and Aviation Law*. University of Tehran Press.
- Taqizadeh, E. (2021). *Maritime Transport Law*. Majd Publications.
- Tetley, W. (2002). *International Maritime and Admiralty Law*. Éditions Y. Blais.
- Wilson, D. J., & Cooke, J. H. S. (1997). *Lowndes and Rudolf: The Law of General Average and the York-Antwerp Rules*. Sweet & Maxwell.