

مطالعات حقوق تطبیقی

دوره ۱۰، شماره ۱

بهار و تابستان ۱۳۹۸

صفحات ۱۴۱ تا ۱۵۵

## مبنای حقوقی الزام به پرداخت خسارت مشترک دریایی

حسین رحمانی

دانشجوی دکتری حقوق خصوصی، گروه حقوق خصوصی، دانشکده علوم انسانی، واحد سمنان،

دانشگاه آزاد اسلامی، سمنان، ایران

(Email: hosein.rahmani62@gmail.com)

محمد ابو عطا\*

دانشیار گروه حقوق دانشگاه سمنان، سمنان، ایران

حمید ابهری

استاد گروه حقوق خصوصی، دانشکده حقوق و علوم سیاسی دانشگاه مازندران، مازندران، ایران

(Email: hamid.abhary@gmail.com)

مریم آقایی بجستانی

استادیار گروه فقه و مبانی حقوق اسلامی، واحد سمنان، دانشکده آزاد اسلامی، سمنان، ایران

(Email: M.aghaei@semnaniau.ac.ir)

(تاریخ دریافت: ۱۳۹۷/۰۳/۱۰، تاریخ پذیرش: ۱۳۹۷/۰۷/۰۱)

### چکیده

در جریان سفر دریایی، مسافر، کشتی، بار و کرایه در خطرند و ممکن است هر کدام متحمل خساراتی شوند. اگر خسارات وارده تنها به مالک کشتی یا آن قسمت از کالا یا سایر اموال روی کشتی که آسیب دیده یا ایجاد هزینه کرده و یا جبران آن به مسبب بروز این خسارات تحمیل گردد، خسارت خاص است و چنانچه با رعایت مقررات مربوط، مشارکت در پرداخت خسارت به صاحبان همه منافع نجات یافته از خطر دریایی تحمیل شود، خسارات مشترک خواهد بود. در مورد شناسایی مبنای مسئولیت به جبران خسارت مشترک که خلاف قواعد عمومی مسئولیت مدنی به نظر می‌رسد، دیدگاه‌های مختلفی ارائه شده‌اند: نظریه حقوق طبیعی، نظریه امانت، نظریه اداره مال غیر، نظریه دارا شدن بلاجهت، نظریه قرارداد و نظریه اشتراک منافع. اما بررسی نشان می‌دهد که دیدگاه‌های یادشده حقیقت بنیان این مسئولیت را به‌طور دقیق تبیین نمی‌کند. در این تحقیق که به روش توصیفی - تحلیلی و با استفاده از منابع کتابخانه‌ای انجام شده است، خواهیم دید که الزام موضوع بحث با هیچ‌کدام از مبانی نظری مسئولیت و منابع ایجاد تعهدات به‌طور کامل سازگار نیست، بلکه مبنا و ماهیتی خاص دارد.

### واژگان کلیدی

خسارت مشترک، سفر دریایی، کشتی، مسئولیت، نفع.

## مقدمه

زیان‌هایی که بر اثر حوادث مختلف و در خلال سفرهای دریایی وارد می‌شوند، واقعیتی انکارناپذیر هستند و از گذشته باعث مسائل و تبعات حقوقی متنوعی بوده‌اند. از پیچیده‌ترین مباحث حقوق دریایی، خسارت مشترک است. اگر خطری که منشأ ورود خسارات به‌شمار می‌آید، متوجه اموال معین یا محدودی باشد طوری که زیان‌های ناشی از آن صرفاً متوجه شخصی خاص شود، به این آسیب‌ها، به اصطلاح خسارات خاص گفته می‌شود که موضوع مبحث مسئولیت مدنی است. اما وقتی خطر، عمومی باشد و مجموعه کشتی و محمولات بارگیری شده بر روی آن را تهدید نماید، ولی حسب مورد با تفدیة (از بین بردن عمدی) بخشی از آن اموال یا تقبل هزینه، از بروز زیان عمومی یا تشدید آن جلوگیری شود، جبران چنین ضررها یا هزینه‌های تحمل شده که متوجه همه منافع نجات یافته بوده است، موضوع مقررات خسارت مشترک دریایی قرار می‌گیرد که در مواد ۱۸۴ تا ۱۸۷ فصل دوازدهم قانون دریایی ایران (مصوب ۲۹ شهریور ۱۳۴۳) اجمالاً به آن پرداخته شده است. در ساده‌ترین شکل، از زمان‌های دور در مواردی که ضمن سفر کشتی حامل بار، مخاطره‌ای دریایی مانند طوفان سهمگین روی می‌داد و ایمنی و سلامت جمعی کشتی و محموله آن را به خطر می‌انداخت، به‌منظور سبک کردن کشتی و افزایش قابلیت شناوری آن روی آب، قسمتی از کالاهای موجود در کشتی را به دریا می‌ریختند تا کشتی و بخش دیگر محموله آن نجات یابد. در پایان سفر ارزش کالای تلف شده و قیمت اموال نجات یافته محاسبه می‌شد و با توجه به تناسب حاصل، صاحبان اموال اخیر ملزم به مشارکت در پرداخت خسارت شخص زیان دیده بودند. البته در گذر زمان و همگام با تحولات صنعتی، شکل ساده پیش گفته کمتر پیش می‌آید و خطرهای کشتی‌رانی و راه‌های پیشگیری یا دفع آن‌ها بسیار تغییر یافته‌اند. از آنجا که در مورد این زیان‌ها به دلیل نبود قانون واحد، هر کشور مقررات داخلی خود را اعمال می‌کرد و به‌منظور جلوگیری از اختلافات حاصل از تعارض قوانین و تدوین رویه یکسان در این خصوص، در سال ۱۸۶۰م یک کنفرانس بین‌المللی در گلاسکو تشکیل شد که نتیجه آن صدور قطعنامه گلاسکو بود. چهار سال بعد کنفرانس دیگری با شرکت مالکان کشتی و شرکت‌های بیمه و ارزیابان و کارشناسان خسارات دریایی در یورک انگلیس تشکیل شد که به تصویب مقررات یورک انجامید. قطعنامه گلاسکو و مقررات یورک در سال ۱۸۷۷م در کنفرانس آنتورپ مورد تجدید نظر قرار گرفت و در همین سال، اولین مقررات یورک آنتورپ ایجاد شد و در نهایت قواعد یورک-آنتورپ ۱۹۹۴م سیدنی که در بردارنده اقسام مختلف تفدیة یا تقبل هزینه، شرایط شناسایی خسارت مشترک و روش ارزشیابی قیمت اموال، میزان ضرر و تقسیم سهمیه‌ها میان صاحبان منافع نجات یافته بود، تدوین شد. آخرین اصلاحات صورت گرفته در این مقررات در سال ۲۰۰۴م انجام شد و اکنون

به‌عنوان مقرراتی جهانی در این زمینه مورد استفاده قرار می‌گیرد. در این باره، پرسش اساسی این است که چرا مالکان اموال نجات‌یافته باید در تأدیة خسارت مشارکت نمایند؟ درحالی که آن‌ها در ورود خسارات ناشی از تصمیم غیر (عموماً فرمانده کشتی) به انجام عمل زیان‌بار، هیچ‌گونه دخالتی نداشته‌اند. به عبارت دیگر، مبنای حقوقی مسئولیت آن‌ها چیست؟

در گستره حقوق دریایی، خسارت مشترک از چند منظر تعریف شده و عمدتاً آن را بر اساس عمل زیان‌بار یا ایجادکننده هزینه تعریف کرده‌اند. برای مثال، برابر بند دوم ماده ۶۶ قانون بیمه دریایی انگلیس، این واژه از جمله به معنای هرگونه تقدیه (Sacrifice) یا هزینه (Expenditure) است که به‌طور ارادی و معقول و به‌منظور حفظ اموال در معرض حادثه مشترک انجام یا تحمل می‌شود؛ مثل به‌دریا ریختن کالا یا عقد قرارداد نجات دریایی (ابوعطا، ۱۳۸۷، ص ۴). تعریف قدیمی از خسارت مشترک که در پرونده «Brikley V, Presgrave» ارائه شده، چنین است: «جبران تمام ضررهای وارده ناشی از تقدیه غیرعادی که به‌منظور حفظ نجات کشتی و بار صورت می‌گیرد، در حوزه خسارت مشترک قرار می‌گیرد که بایستی از سوی تمام افرادی که سود می‌برند، بنابر نسبت‌های معینی انجام شود» (Mukherjee, 2002, P. 27).

در حقوق فرانسه، ماده ۳-۵۱۳۳ بخش تقنینی قانون حمل و نقل فرانسه در تعریف خسارت مشترک چنین بیان می‌دارد: «خسارات مشترک به‌وسیله فرمانده تصمیم‌گیری می‌شود و عبارت‌اند از زیان‌ها، آسیب‌ها و هزینه‌های فوق‌العاده که برای ایمنی مشترک و ضروری منافع موجود در سفر دریایی تحمل می‌شوند». ماده ۴-۵۱۳۳ قانون نیز در تکمیل ماده یادشده می‌افزاید: «فقط زیان‌ها و آسیب‌های مادی وارده به اموال در سفر دریایی، همچنین هزینه‌های متحمل برای این اموال هنگامی که این زیان‌ها، آسیب‌ها و هزینه‌ها نتیجه مستقیم عمل خسارت مشترک مقرر به‌وسیله فرمانده باشند، به‌عنوان خسارت مشترک پذیرفته می‌شوند». در حقوق لبنان، ماده ۲۵۵ قانون دریایی در تعریف خسارت مشترک می‌گوید: «خسارت مشترک عبارت است از خسارت‌هایی که در جریان سفر دریایی به‌واسطه نقص یا اتلاف کشتی یا بار واقع می‌شود. همچنین مخارج فوق‌العاده و غیرعادی که برای تأمین ایمنی سفر دریایی صرف می‌گردد، خسارت مشترک محسوب می‌شود» (کمال طه، ۲۰۰۶، ص ۳۵۵). در حقوق دریایی عمان، برابر بند یک ماده ۳۱۲ قانون دریایی، خسارت مشترک عبارت است از «هرگونه تقدیه یا هزینه فوق‌العاده‌ای که به‌طور ارادی و با توجیه حفظ ایمنی عمومی و به قصد حمایت از اموال مشترک در یک سفر دریایی از خطری که آن را تهدید می‌کند و یا اینکه فرمانده به جهات معقول به تهدید آن باور دارد، انجام می‌گیرد».

در مقررات یورک آنتورپ ۲۰۰۴م حسب قاعده A «خسارت مشترک، زمانی و فقط هنگامی محقق می‌شود که تقدیه یا مخارج فوق‌العاده‌ای به‌طور ارادی و به صورت معقول، برای تأمین

ایمنی مشترک و دفع خطر از اموال موجود در یک سفر دریایی مشترک انجام یا صرف گردد». قانون دریایی ایران مصوب سال ۱۳۴۳ش نیز در ماده ۱۸۵ مقرر می‌دارد: «خسارت مشترک عبارت است از مخارج فوق‌العاده و خساراتی که بطور ارادی برای حفظ و سلامت کشتی و مسافر و بار آن بوجود آمده است». بدین‌سان تعاریف قوانین و مقررات مختلف با اندک تفاوت‌های لفظی، مفید یک معنا هستند، اما آنچه در این میان از اهمیت بسیاری برخوردار است و در واقع پرسش اساسی شمرده می‌شود، این است که چرا مالکان اموال نجات‌یافته باید در تأدیة خسارت ناشی از تصمیم و اقدام غیر مشارکت نمایند؟ خسارتی که هیچ نقشی در بروز آن نداشته‌اند و مسئولیت آن‌ها به‌وضوح خلاف قواعد عمومی مسئولیت مدنی است. در ادامه، به بیان دیدگاه‌ها و نظریات ارائه‌شده در این زمینه و نقد و بررسی آن‌ها می‌پردازیم.

### نظریة حقوق طبیعی

یکی از نظریاتی که بیشترین پیروان را در کامن‌لا داشته و در اکثر آرای صادره از محاکم در توجیه خسارت مشترک به آن استناد شده است، نظریة حقوق طبیعی است. در این مورد، به دو نمونه از آرای صادره اشاره می‌شود. در دعوی «Burton v. English»، دادگاه در توجیه مسئولیت اشخاص ذی‌نفع در جبران خسارت اشخاص زیان‌دیده چنین بیان داشت که مشارکت آن‌ها بر قواعد رودس مبتنی بوده که وارد حقوق انگلیس شده و به هیچ‌عنوان نمی‌تواند ناشی از قرارداد باشد، بلکه ناشی از نوعی عدالت طبیعی است که اقتضا می‌کند همه صاحبان منافع موجود در حمل و نقل دریایی در جبران خساراتی که عمداً و به‌منظور رفع خطر مشترک از کلیة این منافع واقع شده است به نسبت منافع نجات‌یافته و موجود سهیم شوند (Lowndes and Rudolf, 1964, P. 22). در دعوی «jamaicahruitimporting co milborn» دادگاه چنین استدلال کرد که مسئولیت شرکت در قبال خسارات مشترک از قرارداد حمل مستقل بوده و برگرفته از قواعد مبتنی بر حقوق طبیعی رودس است که آن هم بخشی از حقوق دریایی انگلیس را تشکیل می‌دهد (Donaldson, 1964, p. 24).

جدای از آرای محاکم، در کامن‌لا برخی حقوق‌دانان نیز با همین نظر موافق هستند (Buglass, 1991, p. 116). گروهی اعتقاد دارند که این دیدگاه که از امرگون فرانسوی گرفته شده، بر اساس حقوق طبیعی (عدالت توزیعی) قابل توجیه است، زیرا همواره نامطلوب تلقی می‌شد که شخصی به دلیل حفظ ایمنی مشترک اموال زیان ببیند، ولی مالکان سایر کالاها که از این حیث منتفع می‌شوند به جبران خسارت وارد به شخص زیان‌دیده ملزم نباشند (Wilson, 1997, p. 12)؛ همچنان که برخی دیگر از صاحب‌نظران حقوق فرانسه هم معتقد به همین دیدگاه هستند (Bonnecase, 1932, p. 563).

در ارزیابی نظریات بالا باید گفت: نخست اینکه نظریه حقوق طبیعی که بیشتر بر مبنای عدل و انصاف سایر اشخاص را سهیم در جبران خسارت می‌داند، به‌نوعی به جنبه‌های اخلاقی و فلسفی موضوع پرداخته است و بحث از عدالت و در پی آن، اخلاقی کردن قواعد که وسیله‌ای برای توجیه تحول اندیشه‌ها و رویه قضایی و اقلای آرمان‌گرایان به فایده‌های اخلاقی و فلسفی است (کاتوزیان، ۱۳۸۷، ص ۲۰۶-۲۰۵)، نمی‌تواند مبنای حقوقی قاطعی برای توجیه الزام به مشارکت در پرداخت خسارت مشترک باشد.

دوم آنکه نتیجه اعتقاد به توانایی عقل و پایه‌ریزی نظم حقوقی بر احکام آن به این معنا خواهد بود که هرکس بتواند سلیقه و تمایلات خویش را به نام داوری عقل و حقوق طبیعی که مبنای نظام اجتماعی و ضرورت‌های تاریخی و مذهبی و اخلاقی به او تلقین کرده، به‌طور ناخودآگاه از قواعد حقوق طبیعی بشمارد، در نتیجه، حقوق، تابع داوری‌های خودخواهانه و فردی انسان می‌شود (کاتوزیان، ۱۳۹۲، ص ۶۲).

سوم، ارسطو عدالت توزیعی را عدالتی می‌دانسته که به‌وسیله مقام برتر اجتماعی و بر پایه حکومت بر روابط مردم اعمال شود و آن را مقابل عدالت معاوضی قرار می‌داده است، اما هرگز وی و پیروانش از توزیع عادلانه خسارت در روابط اجتماعی به‌عنوان مصداقی از این موضوع حرفی نزده‌اند (کاتوزیان، ۱۳۸۷، ص ۲۰۲).

چهارم، نحوه توجیه موضوع به شرح یادشده در این نظریه، بیشتر از اینکه مبتنی بر عدالت توزیعی (که اساساً نظریه‌ای اخلاقی است) باشد، تداعی‌کننده نظریه استفاده بلاجهت است که مورد مطالعه قرار می‌گیرد.

### نظریه امانت

یکی دیگر از دیدگاه‌ها در این خصوص، نظریه امانت و طبعاً راجع به تعهدات امین و امانت‌گذار در مقابل یکدیگر است. برابر این نظریه، مالک کشتی به‌عنوان امین، صاحبان کالا و نیز متصدی حمل در مواردی که وی شخصی غیر از مالک کشتی است، به‌عنوان امانت‌گذار، و محمولات و کرایه به‌عنوان اموال امانی شناخته می‌شوند. از آنجا که امین موظف به حفظ مورد امانت است، طبق قانون باید هرگونه اقدام معقول و لازمی را انجام داده، از هرگونه تقصیر در این زمینه احتراز نماید، وگرنه مسئول جبران خسارات وارده خواهد بود. بنابراین لازم است کلیه هزینه‌های معقولی که امانت‌دار برای حفظ مورد امانت انجام می‌دهد از سوی امانت‌گذار جبران گردد. به این ترتیب، صاحبان اموال اعم از محمولات و کرایه که از هزینه‌ها و اقدامات فرمانده (به‌عنوان نماینده قانونی مالک کشتی) بهره‌مند شده‌اند، به‌عنوان امانت‌گذار، موظف به تقبل سهم خود از هزینه‌های صرف‌شده، متناسب با ارزش اموالشان هستند (صادقی نشاط، ۱۳۷۳،

ص ۹۲). در واقع نظریه یادشده با آنچه در قانون مدنی ایران در خصوص وظیفه متصدیان حمل و تعهدات امانت‌گذار و امانت‌دار در قبال یکدیگر آمده منطبق است. قانون مدنی در ماده ۵۱۶ خود تعهدات متصدی حمل و نقل را همان تعهداتی می‌داند که برای امانت‌دار مقرر است. از طرف دیگر، در مواد ۶۱۲ به بعد، وظایف و تعهدات امین در حفظ مال ودیعه ذکر شده و ضمناً در ماده ۶۳۳ در بیان تعهدات امانت‌گذار آمده است: «امانتگذار، باید مخارجی را که امانت‌دار برای حفظ مال ودیعه کرده به او بدهد». ماده ۶۳۴ نیز مقرر داشته است: «هرگاه رد مال مستلزم مخارجی باشد بر عهده امانت‌گذار است». به این ترتیب، ظاهراً تردیدی باقی نمی‌ماند که به لحاظ حقوقی، صاحبان اموال گوناگون در موقع عملیات زیان‌بار، باید خسارات وارده را به نحو مشترک تقبل کنند (صادقی نشاط، ۱۳۷۳، ص ۹۳). البته شایان ذکر است که نظریه پیش‌گفته مانع از آن نیست که هرگاه خطر پیش‌آمده ناشی از تقصیر یکی از صاحبان اموال باشد، ابتدا خسارت وارده ارزیابی و بین همه اطراف خسارت تقسیم شود و پس از آنکه هرکدام از آن‌ها سهم خود را به مالک کشتی که هزینه فوق‌العاده را پرداخت کرده یا به صاحبان اموالی که محمولات آن‌ها تفدیه شده، پرداخت نمود، به مقصر حادثه مراجعه و سهام پرداختی خویش را از شخص اخیر مسترد نمایند. ولی در هر حال نمی‌توانند مشارکت خویش و پرداخت سهام خود در خسارت مشترک را معلق و به دریافت آن از مقصر حادثه منوط کنند. این ترتیب با قاعده D مقررات یورک- آنتورپ منطبق و تدبیری عملی برای رعایت حسن‌نیت و سرعت جریان امور است، بنابراین بیمه‌گران نیز باید ابتدا سهم مشارکت اموال تحت پوشش خویش را بپردازند و سپس به مقصر حادثه مراجعه کنند.

با وجود نکاتی که در توجیه این نظریه گفته شد و در مقام نقد آن، باید توجه داشت: نخست، از شرایط اصلی پذیرش این نظریه و طبعاً حکومت قواعد امانت بر موضوع، احراز وجود رابطه امانی قراردادی بین امین و صاحبان کالاهای موجود در کشتی است. حال آنکه در موضوع الزام به جبران خسارت مشترک، آن‌هم با شرایط و احکام خاص خود، چنین رابطه حقوقی به‌ویژه بین امین و صاحبان کالاهای تفدیه‌شده اصولاً محرز نیست.

دوم اینکه در نظریه امانت، ید متصرف امانی بوده، اصولاً ضامن نیست؛ مگر اینکه تعدی و تفریط نماید و این موضوع نیز اثبات شود. در حالی که در شرایط تحقق خسارت مشترک، چنین شرطی وجود ندارد و تحقق عمل خسارت مشترک که شامل تفدیه و تقبل هزینه می‌شود، ملازمه‌ای با ارتکاب تعدی و تفریط به‌عنوان شرط تحقق مسئولیت امین ندارد، بلکه فارغ از این امر، صاحبان منافع نجات‌یافته در هر حال، ملزم به مشارکت در جبران خسارت ناشی از اقدام به تفدیه یا تقبل هزینه هستند.

سوم، اثبات قوه قاهره در خصوص ید امانی، سبب معاف شدن امین از مسئولیت می‌شود.

ولی شرایط اصلی تحقق خسارت مشترک دریایی به خصوص عامدانه و متعارف بودن عمل خسارت مشترک، وجود حالت فوق العاده و خطرناک برای همه اموال موجود در سفر دریایی و...، هیچ ارتباطی به اثر قوه قاهره و نقشی در سلب مسئولیت از امین ندارند.

### نظریه دارا شدن بلاجهت

یکی دیگر از نظریات در خصوص تبیین مبنای الزام به پرداخت خسارت مشترک، نظریه دارا شدن بلاجهت است. بر مبنای این نظریه، هیچ کس نباید به ضرر دیگری دارا شود، لذا وقتی که فرمانده کشتی عملی را با قصد و اراده انجام می دهد و خسارتی به کشتی یا کالا وارد می آید و یا عمل وی هزینه فوق العاده ای برای کشتی ایجاد می نماید، عمل وی به صاحب کشتی و سایر صاحبان کالاهای تفدیه شده زیان وارد می کند و در مقابل، مالک کشتی و اموالی که سالم به مقصد می رسند، بر اثر عمل فرمانده کشتی به نوعی دارا شده اند. در واقع گویا بین ضرر وارده به گروهی و دارا شدن عده ای دیگر رابطه سببیت وجود دارد (Rodier et du Pontavice, 1997, p. 472). لذا زیان دیده می تواند به اشخاص منتفع و دارا شده به میزان ضرر وارده از طریق اقامه دعوی استفاده بلاجهت مراجعه و مطالبه غرامت کند (Reymond Guilloud, 1988, p. 383).

این نظریه نیز با وجود ظاهر موجه خود از توانایی کافی برای توجیه مبنای حقوقی الزام به پرداخت خسارت مشترک برخوردار نیست، زیرا نخست اینکه در نظریه استفاده بلاجهت، یکی از شرایط اساسی این است که یک طرف متضرر و دیگری منتفع (دارا) گردد؛ در حالی که در تحقق خسارت مشترک چنین امری وجود ندارد، زیرا تفدیه صرفاً برای دفع ضرر انجام می شود (Ripert, 2000, p. 332)، نه انتفاع مستقیم دیگری. به عبارت دیگر، در معرض تلف و نابودی قرار نگرفتن سایر اموال، از سنخ دارا شدن تلقی نمی شود. در واقع، دارا شدن زمانی غیر عادلانه شمرده می شود که رابطه مستقیمی بین کاهش دارایی خواهان و افزایش دارایی خواننده وجود داشته باشد و مدعی باید ثابت کند غنای ایجاد شده، از فقر او به دست آمده یا به بیان دیگر، ارزش تحصیل شده به او تعلق دارد و به ناحق انتقال یافته است (کاتوزیان، ۱۳۸۷، ص ۲۱۸).

دوم اینکه از منظر حقوق دانان، «استفاده بدون جهت»، در صورتی قابل پذیرش است که با قانون و سایر اصول حقوقی مخالف نباشد و قاعده ای را نقض نکند (کاتوزیان، ۱۳۸۷، ص ۲۳۲) یا اینکه «شرط دیگری که برای دعوای استفاده بلاجهت وجود دارد، آن است که دعوی دیگری برای خواهان وجود نداشته باشد» (صفایی، ۱۳۷۵، ص ۳۷۶). بدین سان احکام دارا شدن غیر عادلانه، زمانی جاری است که هیچ یک از عناوین حقوقی دیگر قابل استناد و اعمال نباشند و تصرف یا تملک در مال دیگری در قانون عنوان خاصی نداشته باشد. از منظر برخی نویسندگان حقوق دریایی فرانسه الزام به مشارکت در جبران خسارت مشترک، نه بر اساس نظریه دارا شدن بدون جهت، بلکه با رویکرد توزیع

و تقسیم نهایی خسارت‌هایی انجام می‌شود که به‌گونه‌ای ناعادلانه بین اشخاصی که با مخاطره مشترک دریایی مواجه بوده‌اند محقق شده است (Rodier et du Pontavice, 1997, p. 473).

### نظریه اداره مال غیر

نظریه دیگری که در این خصوص مطرح شده، نظریه اداره مال غیر است. بر مبنای این نظریه، رابطه حقوقی اشخاص ذی‌نفع در سفر دریایی از نوع شبه عقد اداره اموال غیر است؛ به این شرح که فرمانده در زمان مخاطره دریایی، اقدام به عمل تفدیه به نام و به نفع همه اشخاص شرکت‌کننده (مالکان کشتی و کالاهای) در سفر دریایی می‌کند. در اثر این عمل، اشخاصی که اموالشان نجات یافته است، به تأدیه غرامت به مالکان اموال تفدیه‌شده ملزم می‌شوند. گویا همه پیش از انجام عمل تفدیه و در زمان حضور در کشتی، در این زمینه توافق کرده‌اند. مفاد این نظریه از جهتی همسان با مقررات خسارت مشترک است، زیرا در خسارت مشترک، عمل تفدیه و صرف مخارج باید به جهت دفع ضرر ضرورت یافته باشد؛ همچنان که در اداره مال غیر نیز انجام عمل یا تقبل مخارجی به جهت دفع ضرر انجام می‌شود (Bonnecase, 1932, p. 562).

این نظریه هم ایرادهایی دارد:

- یکی از شرایط تحقق اداره مال غیر، عدم حضور مالک و متعذر بودن أخذ إذن برای انجام عمل مقتضی است. تحقق این شرط شاید در قدیم به دلیل نبود وسایل ارتباطی در مورد حوادث منتهی به خسارت مشترک امکان‌پذیر بود، ولی در حال حاضر، با توجه به وجود وسایل ارتباطی پیشرفته، چندان محتمل نیست. البته حتی در فرض تحقق حادثه در جریان سفر دریایی و نبود شرایط أخذ إذن از مالک، باز هم شرایط تحقق اداره مال غیر به‌طور کامل ممکن نیست، زیرا اگر فرضاً از جهت تقبل هزینه‌ای مانند عقد قرارداد نجات برای اموال در معرض خطر به قضیه بنگریم، در صورتی که فرمانده قرارداد نجات را به نام خود تنظیم کند، شاید بتوان مبنای مراجعه به مالکان کالا و کشتی را بر اساس اداره مال غیر توجیه نمود، اما اگر قرارداد نجات را به نام و به اعتبار مالکان اموال با اشخاص ثالث منعقد کند، در این حالت بعید به‌نظر می‌رسد که بتوان مبنای حق رجوع شخص ثالث (نجات‌دهنده) به مالکان (کالا یا کشتی) را نهاد اداره مال غیر دانست. اگر از نظر تفدیه هم به قضیه نگاه کنیم، به‌نظر نمی‌رسد که بتوان مبنای حق رجوع زیان‌دیدگان به مالکان اموال نجات یافته را بر اساس نهاد اداره مال غیر دانست، زیرا حسب ماده ۳۰۶ قانون مدنی، رابطه حقوقی مبتنی بر اداره مال غیر به‌طور غیرمستقیم بین دو شخص ایجاد می‌شود؛ یکی اداره‌کننده مال و دیگری کسی که اموالش نجات یافته است. یعنی رابطه یادشده حسب ظاهر بین فرمانده کشتی و مالکان اموال نجات‌یافته ایجاد می‌شود، اما حق رجوع مالک به سایرین را توجیه نمی‌کند، زیرا یکی از شروط



اداره مال غیر، ضرورت وجود اراده است؛ حال آنکه شخص متضرر مشخصاً می‌تواند به مالکان کالاهای نجات‌یافته مراجعه کند، نه شخص فرمانده که عمل تفدیه را انجام داده است. - با توجه به اینکه فرمانده از منظر حقوق دریایی نماینده مالک کشتی تلقی می‌شود (ماده ۶۹ قانون دریایی ایران)، قدر مسلم تحقق نهاد اداره مال غیر در رابطه میان فرمانده و مالک کشتی صحیح نیست، زیرا اصولاً فرمانده را نمی‌توان در حال انجام تفدیه، مدیر فضولی مالک کشتی تلقی نمود. اما این امر در ارتباط میان فرمانده و مالکان اموال موجود در کشتی، به‌طور جدی محل تأمل است (Danjone, 1921, p. 435).

### نظریه قرارداد

یکی دیگر از نظریاتی که در خصوص مبنای حقوقی الزام به پرداخت خسارت مشترک طرح شده، نظریه قرارداد است. از این منظر، توافقی ضمنی در خصوص الزام به پرداخت خسارات مشترک بین تمام اشخاص ذی‌نفع در سفر دریایی وجود دارد که این نکته، هم بر اساس قرارداد اجاره کشتی (Boncases, 1932, p. 562) و هم قرارداد حمل بر اساس بارنامه قابل توجیه است. به بیانی دیگر، گفته‌اند چنین فرض می‌شود که قرارداد ضمنی میان طرفین در لحظه خطر واقع می‌شود و طبق یک نظر، گویا از ابتدا چنین قراردادی را منعقد کرده‌اند (Wilson, 1997, p. 12). جالب اینکه در فقه هم در این مورد احکامی به چشم می‌خورد و برخی از فقها مبنای الزام را در این زمینه، قرارداد در قالب عقد ضمان دانسته‌اند و زیان‌دیده را در صورتی محق به دریافت خسارت می‌دانند که سایرین با وی توافق کرده باشند.

- اگر بیم غرق شدن کشتی باشد و یکی از سرنشینان کالای خود را به دریا بیندازد تا کشتی به جهت تخفیف بار در امان بماند، هیچ‌کس ضامن نیست و اگر شخصی کالای دیگری را بدون إذن او به دریا از این جهت بیندازد، خود وی ضامن است و اگر بگوید، بینداز من ضامنم، در این صورت وی ضامن است (علامه حلی، بی‌تا، ص ۳۶۲).

- سؤال شده: اگر برخی از کالاهای موجود در کشتی به جهت تخفیف بار و تأمین سلامت سرنشینان برای رفع خطر غرق شدن به دریا ریخته شود، ضمان آن برعهده کیست؟ در پاسخ گفته شده است اگر پرتاب‌کنندگان کالا مالک آن باشند، در این صورت مسئولیتی متوجه کسی نیست، اما اگر بقیه توافق کنند که مسئولیت کالاهای پرتاب‌شده برعهده آن‌ها باشد، در این صورت همه آن‌ها ضامن هستند. حال اگر مال دیگری بدون إذن وی به دریا افکنده شود، شخصی که مال را می‌افکند ضامن هست (ابن براج، ۱۴۱۱ق، ص ۶۵). همچنین اگر در موقع ترس از غرق شدن کشتی شخصی به دیگری بگوید کالایت را به دریا بینداز و من ضامن آن هستم، حسب نظر فقها هیچ اختلافی در صحت آن نیست، بلکه ظاهر در اجماع است (طباطبایی، ۱۲۴۷ق، ص ۷۷۹).

- در فقه اهل سنت هم بر اساس قاعده «الغرم بالغنم» گفته‌اند چنانچه کشتی به دلیل سنگینی بار در حال غرق شدن باشد، در این صورت اگر همه سرنشینان برای پرتاب بخشی از کالاها به دریا توافق کنند، زیان‌های ناشی از آن (تفدیه)، برعهده آن‌ها خواهد بود (زرقاء، بی تا، ص ۲۷۳-۲۷۲).

در تاریخ حقوق دریایی ایران هم روایتی است که گویا مبنای خسارت مشترک را توافق بین طرفین دانسته‌اند. این مورد مربوط به خاطرات یکی از دریانوردان مشهور ایرانی به نام شهریار رامهرمزی است. وی در نقل قول از یکی از دریانوردان مسلمان چنین می‌گوید: از هندوستان از طریق چین مسافرت می‌کردم. بامدادان یک روز ناخدا زمانی که به دریا نگاه کرد فوراً نزد بازرگانان رفت و گفت نزد شما چه چیزی گرامی‌تر است؛ اموال خود که هزاران مانند آن می‌توانید به دست آورید یا جان خود که همانندی بر آن نیست؟ بازرگانان پرسیدند منظورت چیست؟ باد ملایم و دریا آرام و ما نیز در پناه خداوند متعال سلامت هستیم. ناخدا گفت من آنچه لازم بود قبل از حادثه به شما گفتم و شما را به خدا سپردم و می‌روم. آنگاه به کرجی‌بان کشتی دستور داد تا کرجی را آماده کنند خود و کسانش با آب و آذوقه در کرجی جای گرفتند. همین که خواست دور شود بازرگانان فریاد زدند برگردد هرچه تو بگویی اطاعت می‌کنیم. ناخدا گفت به خدا بر نمی‌گردم مگر هرآنچه همراه دارید به میل خود به دریا بیفکنید. بازرگانان نیز پذیرفتند و هرآنچه داشتند به دست خود به دریا ریختند. شب هنگام هوا طوفانی شد و سه شبانه‌روز ادامه داشت و بعد از آن مشاهده شد چه کشتی‌ها که با اسباب و لوازم شکسته شده بودند (رائین، ۱۳۵۰، ص ۸۴۸).

این نظریه هم از جهاتی قابل نقد است:

نخست اینکه قرارداد اجاره کشتی با توجه به طرفین آن نمی‌تواند مبنای رابطه حقوقی بین مالکان کالاهای مختلف باشد تا بر اساس آن شخص زیان‌دیده بتواند به طرفیت آن‌ها طرح دعوی کند. حتی اگر منظور از قرارداد، توافق هر مالک کالا با متصدی حمل برای انجام عملیات خسارت مشترک باشد، باز هم از باب رجوع مالکان کالاها به همدیگر این ایراد وارد است که قراردادی از باب رجوع به یکدیگر و جبران خسارت، بین آن‌ها وجود ندارد ( Ripert, 1930, p. 211). اما درجایی که مالک کالاها شخص واحدی باشد، شاید بتوان بر مبنای قرارداد اجاره کشتی، مالک کشتی را در خصوص خسارت مشترک شریک قرار داد.

دوم، در خصوص قرارداد حمل و نقل هم این رابطه حقوقی حداکثر بین مالک کالا و مالک کشتی قابل تصور است، اما نمی‌تواند باعث تشکیل رابطه حقوقی بین مالکان کالاهای مختلف باشد؛ مگر این فرض در نظر گرفته شود که مالک کشتی یا نماینده‌اش در زمان انعقاد قرارداد حمل با هریک از صاحبان کالا، نماینده سایرین هم هست که البته پذیرش این نظر هم با توجه به نبود مبنای حقوقی توجیه‌کننده آن بعید است (Colinvaux, 1990, p. 852).

سوم، نظریات فقهی در خصوص این موضوع نیز توان توجیه جامع مبنای قراردادی برای خسارت مشترک را ندارند، زیرا از سویی این نظریات فقط درباره فرض حضور اشخاص ذی‌نفع در عرشه کشتی است. لذا در صورت عدم حضور آن‌ها، موضوع شرکت در تأدیه غرامت بر اساس قرارداد و نهاد خسارت مشترک منتفی است. از سوی دیگر شرط تحقق خسارت مشترک، منوط به غرق شدن کشتی و به نوعی مبتنی بر خطرهای مالی است و خطر جانی در حالت فرعی قرار دارد. اما در نظریات فقها شرط مطالبه غرامت وقوع مخاطرات جانی است. باید افزود هرچند در اسناد و قراردادهای مربوط به تجارت و حمل و نقل فراملی (اجاره کشتی، بارنامه و...)، به‌طور معمول شناسایی و تسهیم خسارات مشترک را به ضوابط بین‌المللی یورک-آنتورپ ارجاع می‌دهند، اما این امر نیز مبنای مسئولیت را قراردادی نمی‌کند؛ چراکه از سویی، ممکن است در مواردی، اگرچه استثنایی، این ارجاع انجام نشود. از سوی دیگر، مقررات یادشده که موضوع معاهده‌ای بین‌المللی نیستند، بلکه به‌طور معمول در متن قرارداد به آن‌ها ارجاع داده می‌شود (Tetley, 2002, p. 364)، مفهوم، مصادیق و روند تسهیم خسارت مشترک را تبیین می‌کنند، اما این ارجاع قراردادی، موضوع مبنای مسئولیت صاحبان منافع نجات‌یافته در برابر مالکان زیان‌دیده را روشن نمی‌کند.

### نظریه اتحاد منافع

بر مبنای این نظریه، یک شرکت از منافع میان مالکان کشتی و کالاها تشکیل می‌شود، زیرا هر یک در رسیدن سالم و بی‌خطر کشتی به مقصد دارای منفعت‌اند (Bonassies, 2006, p. 354). شرکت یادشده به صورت موقت تشکیل می‌شود و فقط برای دفع خطرهایی است که سفر دریایی را تهدید می‌کند. درواقع این شرکت به حکم قانون ایجاد می‌شود و موجد آثاری است که قانون بر آن بار می‌کند و ماهیت حقوقی آن هم از نوع مدنی است نه تجاری. تشکیل آن هم از لحظه‌ای است که کالاها بارگیری می‌شوند (Rodiere, 1997, p. 405). برخی هم معتقدند زمان تشکیل شرکت از لحظه حرکت کشتی است (Ripert, 1930, p. 205). مبنای رجوع هر شریک به شریک دیگر حسب این نظریه همانند یک بیمه دوجانبه است و فرمانده هم بر اساس این نظریه مسئول نیست، زیرا عمل وی هرچند سبب زیان شده، اما برای حفظ منافع مشترک اشخاص ذی‌نفع در سفر دریایی انجام شده است. به این نظریه نیز ایراداتی وارد است:

نخست اینکه در موضوع اتحاد منافع و موضوع شرکت، ابهام وجود دارد. درواقع حسب ظاهر شرکت یادشده حداکثر برای مشارکت در جبران زیان‌های مالی وارده به احدی از اشخاص ذی‌نفع در سفر دریایی منعقد (فرض) می‌شود و شرکتی با احکام و آثار خاص مندرج در قوانین حاکم نیست.

دوم، حتی اگر بپذیریم این شرکت به حکم قانون تشکیل شده و آمره است، در این صورت ظاهراً باید بپذیریم که عدول از آن امکان‌پذیر نیست؛ درحالی که قاعداً منعی وجود ندارد که اشخاص ذی‌نفع در سفر دریایی، برخلاف آن تراضی کرده یا شرایط آن را تغییر دهند. سوم، اگر موضوع بیمه متقابل را هم بپذیریم، باید گفت این یک نوع بیمه عادی نیست، بلکه به لحاظ مصالحی، اجباری است. پس انعقاد هرگونه قرارداد دیگر از سوی اشخاص ذی‌نفع در سفر دریایی برای دفع یا تحدید آن ممکن نیست؛ درحالی که چنین نیست و اشخاص ذی‌نفع می‌توانند روابط قراردادی خود را در این زمینه به نحو مطلوب تأمین کنند. چهارم، به‌ویژه، مصادیق خسارت مشترک همیشه تفدیه نبوده، بلکه عموماً و درعمل شامل تقبل هزینه‌های ضروری می‌شود. اما این نظریه به‌نحوی که تبیین شد، در خصوص اشتراک منافع در این باره توجیهی ندارد (Bonnetcase, 1932, p. 564).

### نظر پیشنهادی

همان‌طور که مشاهده شد هرکدام از نظریات بالا در توجیه مبنای حقوقی مشارکت مالکان اموال نجات‌یافته در پرداخت خسارت مشترک مالکان اموال زیان‌دیده، با ایراداتی مواجه بوده، همه حقایق و ویژگی‌های این نهاد را پوشش نمی‌دهد. به‌نظر می‌رسد برای توجیه مبنای حقوقی این مسئولیت، لزوماً نباید به نهادهای حقوقی شناخته‌شده در حقوق داخلی کشورها رجوع کرد. درواقع با عنایت به مقررات مختلف مربوط به خسارت مشترک در قوانین دریایی کشورها، این نهاد مانوس در گستره حقوق دریایی، ماهیت و اقتضائات خاص خود را دارد و اگرچه با سایر نهادهای حقوقی مشابهاتی دارد، اما درنهایت با هیچ‌کدام به‌طور کامل منطبق نیست. به‌عبارتی، دارای ماهیت حقوقی خاصی (Sui Generis) است که با تحقق شرایط لازم، مسئولیت اشخاص ذی‌نفع در سفر دریایی در جبران خسارت را تحقق بخشیده، به‌نوعی برای رفع نیازهای بشری و برای ترغیب به اقدام در حفظ منافع مشترک در امر حمل و نقل دریایی تعیین شده است. همچنان که در حقوق دریایی فرانسه نیز مبنا و ماهیت حقوقی خسارت مشترک را با هیچ‌کدام از نهادهای حقوقی مشابه و نظریاتی که بررسی شد، سازگار نمی‌دانند (Rodiere et du pontavice, 1997, p 472 et sui). درواقع این نهاد به حکم مستقیم قانون بر روابط اشخاص ذی‌نفع در سفر دریایی حاکم می‌شود. البته این تنها نهاد در حقوق ما نیست که مبنا و ماهیت خاص خود را دارد، بلکه مواردی همانند تحدید مسئولیت به معنای عام (نه تحدید مسئولیت در معنای خاص که علاوه بر حقوق دریایی، در حقوق حمل و نقل هوایی هم

وجود دارد)<sup>۱</sup>، برات و ضمانت‌نامه‌های بانکی نیز هریک مبنا و ماهیت خاص خود را دارند و طبیعت آن‌ها قابلیت انطباق کامل با نهادهای مرسوم و معین در نظام حقوقی ایران را ندارند. درعین حال، در فقه اعم از امامیه و عامه هم سوابقی وجود دارد که جواز عمل فرمانده کشتی و مسئولیت صاحبان منافع نجات‌یافته را تلویحاً بلاواسطه مبتنی بر حکم شرع دانسته‌اند. در فقه امامیه از ابن جنید نقل شده است که در پاسخ به این پرسش که اگر در دریا حادثه‌ای اتفاق بیفتد که کشتیبان برای نجات سرنشینان نیاز به تلف برخی کالاها داشته باشد، ضمان برعهده کیست، وی سرنشینان و صاحبان باقی کالاها را ضامن دانسته است (اشتهاری، ۱۳۸۶ق، ص ۲۱۸). در فقه مالکی هم بنا بر یک نظر، اگر کشتی حامل بار باشد، سپس به دلیل ترس از غرق شدن سرنشینان خود، با توافق همگی یا اختلاف نظر آن‌ها، خواه اینکه صاحبان کالا حضور داشته یا نداشته باشند، بخشی از بار برای دفع خطر به دریا افکنده شود، حسب نظر مالک، زیان آنچه که به دریا افکنده شده است بر مالکان بقیه کالاها سرشکن می‌شود و حصه این مشارکت به میزان زانی که وارد شده از قبیل یک چهارم و یک سوم و غیره، بر مالکان کالاهای سالم و باقی‌مانده تحمیل می‌شود (مراد، ۲۰۰۱، ص ۶۱).

### نتیجه

خسارت مشترک به معنای خسارت‌ها یا هزینه‌هایی است که در جریان سفر دریایی و به‌منظور پیشگیری از بروز یا کاهش آثار مخاطراتی که ایمنی مجموعه کشتی و محموله آن را تهدید می‌کند، به برخی از این اموال وارد یا تقبل شده است و در مقابل، صاحبان منافع نجات‌یافته باید به تناسب ارزش آن خسارت‌ها و ارزش اموال خود، در پرداخت آن خسارت‌ها سهیم شوند.

۱. برخلاف کنوانسیون‌های بین‌المللی و قوانین ملی مربوط به حمل دریایی بار یا مسافر که سقف مسئولیت متصدیان حمل را با توجه به وزن یا تعداد واحد حمل بار (موضوع ماده ۵۵ قانون دریایی ایران) یا فوت و صدمات بدنی مسافر (موضوع ماده ۱۱۵ قانون دریایی ایران) به ارقامی مشخص محدود کرده، اصطلاحاً آن را تحدید خاص مسئولیت معرفی می‌کنند که البته در عرصه حمل و نقل هوایی نیز این نوع تحدید مسئولیت مقرر شده است (موضوع ماده ۲۲ قانون اجازه الحاق دولت ایران به کنوانسیون ۱۲ اکتبر ۱۹۲۹ ورشو مصوب ۳۱ اردیبهشت ۱۳۵۴). مطابق کنوانسیون‌های بین‌المللی و قوانین ملی مربوط به تحدید مسئولیت در قبال دعوی دریایی (موضوع مواد ۷۵ به بعد قانون دریایی ایران)، مسئولیت مالکان کشتی‌های تجاری دریایی نیز مشمول محدودیت عام است؛ به این معنا که مالک کشتی ضمن انتفاع از مزایای تحدید مسئولیت به معنای خاص، می‌تواند با رعایت شرایط مقرر در قانون دریایی، مسئولیت خود را در حدود ارقامی که بر اساس ظرفیت کشتی‌ها پیش‌بینی شده است در قبال صدماتی که به هنگام بهره‌داری از کشتی‌ها در اثر سوانح دریایی مانند تصادم، به کالاها یا مسافران موجود در کشتی خود، دیگر کشتی‌ها و مسافران و کالاهای روی آن‌ها و همچنین سایر اشخاص و اموال وارد می‌شود، محدود کند. به عبارت دیگر، در عرصه حقوق دریایی و کشتی‌رانی دو نوع تحدید مسئولیت وجود دارد.

دیدیم که برای توجیه مبنای حقوقی این الزام به جبران که خلاف قواعد عمومی مسئولیت مدنی است، دیدگاه‌های متفاوتی از سوی حقوق دانان به‌ویژه در حقوق فرانسه ارائه شده است که عبارت‌اند از: نظریه حقوق طبیعی، نظریه امانت، نظریه اداره مال غیر، نظریه دارا شدن بلاجهت، نظریه اشتراک منافع، نظریه قراردادی. هرچند هرکدام از این نظریات در آغاز امر از جهتی وارد به‌نظر می‌رسند، اما با ایرادهایی نیز مواجه هستند و با در نظر گرفتن احکام خاص خسارت مشترک در حقوق دریایی، همه حقیقت آن را پوشش نمی‌دهند. بنابراین می‌توان نتیجه گرفت که الزام و مشارکت در پرداخت خسارت مشترک به‌عنوان یک نهاد حقوقی که ریشه در تاریخ حقوق کشتی‌رانی تجاری دارد و اکنون در قوانین و مقررات ملی و در سطح فراملی نیز بسیار مورد توجه است، با هیچ‌کدام از مبانی حقوقی مرسوم و منابع ایجاد تعهدات سازگاری کامل ندارد، بلکه مانند برخی دیگر از موضوعات حقوق دریایی مانند «تحدید مسئولیت در معنای عام»، و نیز بعضی موضوعات مطرح‌شده در سایر عرصه‌های حقوق تجارت مانند برات، ضمانت‌نامه‌های بانکی، مبنا و ماهیتی خاص دارد.

## منابع و مأخذ

### ۱. فارسی

۱. ابوعطا، محمد (۱۳۸۷)، «خسارت مشترک دریایی»، فصلنامه حقوق، مجله دانشکده حقوق و علوم سیاسی، دوره ۳۸، ش ۳.
۲. رائین، اسماعیل (۱۳۵۰)، دریانوردی ایرانیان، تهران: انتشارات چاپخانه سکه.
۳. صادقی نشاط، امیر (۱۳۷۳)، حقوق بیمه دریایی، تهران: انتشارات شرکت سهامی بیمه ایران.
۴. صفایی، سید حسین (۱۳۷۵)، مجموعه مقالاتی درباره حقوق مدنی و تطبیقی، تهران: انتشارات میزان.
۵. کاتوزیان، امیر ناصر (۱۳۸۷)، مسئولیت مدنی، ج ۱، انتشارات دانشگاه تهران.
۶. کاتوزیان، ناصر (۱۳۸۷)، قواعد عمومی قراردادها، اجرای قرارداد، ج ۴، چ ۵، تهران: شرکت سهامی انتشار.
۷. کاتوزیان، ناصر (۱۳۸۹)، دوره حقوق مدنی، عقود معین، ج ۴، چ ۶، تهران: شرکت سهامی انتشار.

### ۲. عربی

۸. ابن براج، قاضی (۱۴۱۱ق)، جواهرالفقه، قم: جامعه مدرسین قم.

۹. اشتهااردی، شیخ علی پناه (۱۴۱۶ق)، مجموعه فتاوی ابن جنید، قم: مؤسسه النشر الاسلامی.
۱۰. زرقاء، احمدابن محمد (۱۹۸۹م)، شرح قواعد الفقهیه، ج ۱، چاپ دارالنشر.
۱۱. طباطبایی، سید محمدکاظم (۱۲۴۷ق)، عروه الوثقی، ج ۲، بیروت: انتشارات مؤسسه الاعلمی للمطبوعات.
۱۲. علامه حلی، حسن ابن یوسف (بی تا)، تحریر الکلام، قم: مؤسسه آل البيت.
۱۳. کمال طه، مصطفی (۲۰۰۶م)، اساسیات القانون البحری، منشورات المجلس الحقوقیه.
۱۴. مراد، عبدالمفتاح (۱۴۲۲ق)، موسوعه القانون البحری، المكتبات الكبرى.

### ۳. انگلیسی و فرانسه

15. Bonnassies , Pierre, Scapel , Christion (2006), Traite de Droit Maritime , L .G.D. J.
16. Bonnecase, Julien, (1932), Precis Elementaire de Droit Maritime, paris , Recueil SIREY
17. Buglass Leslie, J. (1991), Maritime Insurance and General Average in the United States, London
- 18- Code des Transports (2017), 3 Edition, Dalloz
19. Colinvaux, Raoule P (1971), British Shipping Law, Marine Insurance and average, 12 Edition, London, Stevens & Sons.
20. Danjon, Daniel (1921), Manuel de Droit Maritime, Paris, Librairie General de Droit et de Jurisprudence.
21. Donaldson, J. F, Ellis, C. T., Staughton , C. T. (1964), British Shipping Law, the Law of General Average, Stevens & Sons .
22. Lowndes and Rudolf (1964), The Law of General Average and the York-Antwerp Rules, 12 Edition, London, Stevens & son .
23. Mukherjee , Proshanto. k (2002), maritime Legislation, London, WMU Publications
24. Remon Guilloud, Martin (1988), Droit Maritime ,Paris, Pedone
25. Ripert ,Georges (1930) Droit Maritime , T1, 3° Edition, Paris, Rousseau et Cie Editeurs .
26. Ripert Georges et Roblot R. (2000), Traite de Droit commercial, L .G .D. J.
27. Rodiere, Rene, et du Pontavice (Emmanuel), (1997), Droit Maritime, 12 ° Edition, paris, Dalloz.
28. Tetley, William (2002), International Maritime and Admiralty Law, Edition Yvon Blais INC.
29. Wilson, D. J. and Cook, J .H. S. (1997), British Shipping Law, The Law of General Average and York Antwerp Rules, Sweet & Maxwell.