

خسارت مشترک دریایی

محمد ابوعطا*

استادیار گروه حقوق خصوصی دانشکده علوم انسانی دانشگاه سمنان

(تاریخ دریافت: ۱۳۸۵/۷/۱۰ - تاریخ تصویب: ۱۳۸۵/۱۰/۴)

چکیده:

هرگاه به منظور حفظ سلامت عمومی کشتی و کالاها و نجات آنها از مخاطره مشترک دریایی، تفدیه یا هزینه‌ای فوق‌العاده، بطور متعارف انجام یا تحمل شود، صاحبان منافع نجات یافته، ملزمند با پرداخت سهمیه‌ای متناسب، در جبران خسارت زیان‌دیده مشارکت کنند. منبع اصلی قواعد خسارت مشترک، عرف‌ها و مقررات دریایی قدیمی است که با گذشت زمان، دچار تحولاتی شده و تدریجاً وارد قوانین دریایی ملی شده‌اند. به دلیل پاره‌ای اختلاف‌ها میان قوانین دول که آثار آن در فرض بروز تعارض قوانین، بخوبی آشکار شده بود، مقررات یکنواخت خسارت مشترک، در سطح بین‌المللی نیز به تصویب رسیده که آخرین متن اصلاحی، قواعد یورک-آنتورپ ۱۹۹۴ سیدنی است. در عمل، با توجه به شرط مذکور در قراردادهای نمونه مورد استفاده در حمل و نقل دریایی (بویژه بارنامه‌ها)، خسارت مشترک، بر طبق قواعد یورک-آنتورپ، تعدیل (شناسایی، ارزیابی و تقسیم) می‌شود.

واژگان کلیدی:

خسارت مشترک - خسارت خاص - تفدیه - هزینه - عمل خسارت مشترک - زیان خسارت مشترک - سهمیه خسارت مشترک - تعدیل - کشتی - کالا.

Email: abouata_m@yahoo.com

* فاکس: ۰۲۳۱۳۳۵۴۰۸۳

از این نویسنده تاکنون مقاله زیر در همین مجله منتشر شده است:

«نقش بیمه دریایی در جبران خسارات ناشی از تصادم کشتی‌ها» سال ۱۳۸۵، شماره ۷۲.

مقدمه

خسارت مشترک که در مواد ۱۸۴ تا ۱۸۷ فصل دوازدهم قانون دریایی ایران (مصوب ۱۳۴۳/۶/۲۹)، به عنوان معادل فارسی واژه انگلیسی (General Average) به کار رفته است، یکی از پیچیده‌ترین مباحث حقوق دریایی است. مقررات این بخش از حقوق دریایی که همانند احکام بیشتر مباحث آن، ریشه در عرف‌ها و قوانین دریایی قدیمی دارد، یادآور قواعد اخلاقی تعاون و دیگرخواهی در برابر مخاطرات گوناگون تجارت از طریق دریا است. از زمان‌های دور، در مواردی که ضمن سفر کشتی حامل بار، مخاطره‌ای دریایی (مانند طوفان‌های سهمگین) روی می‌داد که ایمنی و سلامت جمعی کشتی و محموله آن را به خطر می‌افکند، به منظور سبک کردن کشتی و افزایش قابلیت شناوری آن روی آب، قسمتی از کالاهای موجود در کشتی را به دریا می‌ریختند تا کشتی و بخش عمده محموله آن نجات یابد. در پایان سفر، ارزش کالای تلف شده و قیمت اموال نجات یافته، محاسبه شده و با توجه به تناسب حاصل، صاحبان اموال اخیر، ملزم به مشارکت در پرداخت خسارت شخص زیان دیده بودند. البته در کنار روند مزبور که در تاریخ حقوق کشتیرانی، قدیمی‌ترین شکل عمل زیانبار منتهی به پرداخت خسارت مشترک است، حسب شرایط، تدابیری دیگر از قبیل استفاده از کالاهای قابل اشتعال بجای سوخت کشتی، به گل نشانیدن کشتی و... و سایر موارد اتلاف و ایراد صدمه عمدی به اموال به منظور حفظ سلامت عمومی همه منافع انجام می‌شد. علاوه بر این‌گونه افعال که در حقوق دریایی تحت عنوان «تفدیه» (Sacrifice) شناخته می‌شوند، قالب دیگر اعمال مزبور یعنی «هزینه» (Expenditure) نیز وجود دارد. در این مورد که امروزه شایع‌تر از تفدیه است، هزینه اقدامات ضروری برای حفظ ایمنی جمعی اموال (مثل پاداش نجات یا هزینه ورود کشتی به بندر پناه و مخارج تعمیر موقت آن) تقبل یا پرداخت شده و در پایان سفر، طبق مقررات حاکم، به نسبت، از اشخاص ذینفع وصول می‌شود. البته الزام اشخاص منتفع از تفدیه یا تقبل هزینه به مشارکت در پرداخت خسارات فوق، موقوف به احراز شرایطی دشوار است که در جریان توضیح تدریجی حقوق دریایی، برای شناسایی این زیان‌ها مقرر شده است و فقدان هر کدام از آنها (مثل عمدی و متعارف بودن عمل زیانبار و مستقیم بودن ضرر) سبب می‌شود، زیان، تحت عنوان خسارت خاص، تابع قواعد مسئولیت مدنی قرار گیرد. مقررات مربوط به خسارت مشترک، در طول زمان، دچار تحولات گوناگونی شده و با خروج از شکل عرفی، وارد قوانین دریایی ملل شده است. اما صرف نظر از اشتراک قوانین ملی در اصول حاکم بر خسارات مشترک، اختلاف در برخی قواعد ماهوی و نحوه کاربرد و تفسیر آنها بویژه از حیث روش توزیع نهایی خسارت که طبیعتاً آثار مالی متفاوتی برای اطراف دعاوی خصوصاً در فرض بروز تعارض قوانین به دنبال داشت، تلاش‌هایی در سطح فراملی برای تدوین قواعد یکنواخت

خسارت مشترک انجام شد که در دوره‌های زمانی متوالی، به تصویب قواعدی یکسان انجامید. نتیجه آخرین تلاش، قواعد یورک-آنتورپ ۱۹۹۴ سیدنی است که در بردارنده احکام مفصل مربوط به اقسام عدیده تقدیه یا تقبل هزینه، شرایط شناسایی خسارات مشترک و روش ارزیابی قیمت اموال، میزان ضرر و تقسیم سهمیه‌ها میان صاحبان منافع نجات یافته است. البته این قواعد، بوسیله دولت‌ها تصویب نشده و موضوع معاهدات بین‌المللی نیست اما با توجه به اینکه در اسناد و قراردادهای شایع در امر کشتیرانی، بویژه بارنامه‌ها و بیمه‌نامه‌ها، حل اختلافات مربوط به خسارات مشترک، اساساً به قواعد یورک-آنتورپ ۱۹۹۴ ارجاع داده می‌شود، ما نیز، خسارات مشترک را بر مبنای قواعد مذکور مطالعه می‌کنیم، اگرچه اشاره به قوانین ملی نیز از نظر دور نخواهد ماند. لازم به ذکر است که این قواعد، به دو دسته قواعد حرفی (A,B,C...) و قواعد شماره‌ای (I,II,III,...) تقسیم شده‌اند. طبق قاعده نخست یا قاعده تفسیر (Rule of Interpretation)، «جز در مواردی که بوسیله... و قواعد شماره‌ای مقرر شده است، خسارت مشترک، مطابق قواعد حرفی تعدیل می‌شود».

۱- مفهوم خسارت مشترک

۱-۱- واژه شناسی

واژه «خسارت مشترک» که مشخصاً در فصل دوازدهم قانون دریایی ایران (ق.د. ۱. مواد ۱۸۴ تا ۱۸۷) تحت عنوان «خسارات دریایی» و در کنار «خسارات خاص» مورد اشاره قانون گذار قرار گرفته است، ترجمه عبارت رایج (General Average) در مقررات و اسناد (قراردادها) بین‌المللی و حقوق دریایی انگلیس همچنین معادل واژه (Avarie Commune) در حقوق دریایی فرانسه، (Avaria Comune) در حقوق ایتالیا، (Gemeinschaftliche Havarie) در حقوق آلمان و (Averia Gruesa) در حقوق اسپانیا است (West Law and Commercial Dictionary in five languages, p694) همان‌گونه که مشاهده می‌شود واژه (Average) که در حقوق انگلیس، به معنای هرگونه زیان و خسارت ناشی از حوادث دریایی است (Oxford Dictionary of law, 1997, p38) و واژه (Avarie) که در حقوق دریایی فرانسه به معنای هرگونه صدمه و زیان مادی وارد به مال معین است (Vocabulaire Juridique, 1996, p88)، با اندک تفاوت در ساختار لفظی اما با معنایی مشابه، در حقوق دیگر کشورها نیز بکار می‌رود. در حقوق دریایی ایران، «خسارت مشترک»، با عناوین دیگر از جمله «خسارت عمومی» (فرمانفرمایان، ۱۳۴۹، ص ۱۵۴)، «خسارت همگانی» (رفعیان، ۱۳۷۳) و نزد بیمه‌گران دریایی با نام «زیان همگانی» نیز شناخته می‌شود. البته با توجه به معنای واژگان (General Average) در حقوق انگلیس و بویژه (Avarie Commune)، این معادل‌های فارسی، نادرست محسوب نمی‌شود منتها از آنجا که قانون‌گذار ما از میان معادل‌های قابل

پذیرش برای این واژه غیر فارسی، عنوان «خسارت مشترک» را برگزیده است، ما نیز در این نوشتار، با استعمال همین ترکیب به بررسی موضوع خواهیم پرداخت. علاوه بر عنوان کلی (General Average)، در بحث از خسارت مشترک دریایی، با واژگان مرکب دیگری نیز مواجه هستیم. این واژگان در مقررات بین‌المللی و حقوق انگلیسی عبارتند از (General Average Act) (General Average Loss) و (General Average Contribution) که در فارسی می‌توان با اندکی تسامح آنها را به ترتیب، «عمل خسارت مشترک»، «زیان خسارت مشترک» و «سهم یا سهمیه خسارت مشترک» ترجمه کرد. در شماره بعد، مفهوم دقیق این اصطلاحات تبیین می‌شود.

۱-۲- تعریف خسارت مشترک

در گستره حقوق دریایی بویژه حقوق بیمه دریایی، واژه «خسارت مشترک»، در سه مفهوم مجزا و در عین حال مرتبط استعمال می‌شود. با توجه به ماده ۶۶ قانون بیمه دریایی انگلیس:

الف- گاه این واژه، به معنای هرگونه تقدیه (Sacrifice) یا هزینه (Expenditure) فوق العاده است که بطور ارادی و معقول به منظور حفظ اموال در معرض حادثه مشترک، انجام یا تحمل می‌شود (مستفاد از بند ۲ ماده ۶۶). در این مفهوم، بطور دقیق، تحت عنوان «عمل خسارت مشترک» (General Average Act) شناخته می‌شود مثل به دریا ریختن کالا یا عقد قرارداد نجات دریایی.

ب- گاه این واژه، مبین خساراتی است که مستقیماً یا در اثر عمل خسارت مشترک وارد می‌شود (بند ۱ ماده ۶۶) و تحت عنوان «زیان خسارت مشترک» (General Average Loss) شناخته می‌شود. مانند زیان ناشی از تلف کالای به دریای ریخته شده یا هزینه پرداخت شده بر اساس قرارداد نجات دریایی.

ج- و نهایتاً در پاره‌ای موارد، این واژه به معنای سهم یا سهمیه‌هایی است که شخص زیان‌دیده از عمل خسارت مشترک می‌تواند برای وصول آن به هر کدام از اشخاص منتفع از فعل زیانبار مراجعه کند (مستفاد از بند ۳ ماده ۶۶). در این مورد، خسارت مشترک با عنوان (General Average Contribution) مشخص می‌شود. این تفکیک، به روشنی از برخی قواعد یورک-آنتورپ نیز قابل استنباط است. برای نمونه در قاعده (C) چنین می‌خوانیم: «فقط زیان‌ها، خسارت‌ها یا هزینه‌هایی که نتیجه مستقیم عمل خسارت مشترک هستند به عنوان خسارت مشترک پذیرفته می‌شوند». همچنین در قاعده (G)، لزوم تعدیل خسارت مشترک نسبت به زیان و تسهیم آن، بر مبنای ارزش اموال، مقرر شده است. با لحاظ مقدمات فوق اکنون باید دید در مقررات یورک-آنتورپ، این واژه، چگونه تعریف شده است. حسب قاعده (A): «هنگامی و فقط هنگامی یک عمل خسارت مشترک وجود دارد که تقدیه یا هزینه

فوق العاده، عمداً و بطور متعارف برای سلامت جمعی و به منظور حفظ اموال در معرض حادثه دریایی مشترک از مخاطره انجام یا تقبل شود. تفدیه‌ها و هزینه‌های خسارت مشترک بوسیله [صاحبان] منافع سهمیم بر مبنایی که ذیلاً ذکر می‌شود تحمل خواهند شد». همان‌گونه که ملاحظه می‌شود، تدوین کنندگان قواعد، در مقام تعریف، خسارت مشترک را نه بر اساس «زیان خسارت مشترک» که به علت شمول آن بر واژه «ضرر»، دارای ارتباط معنایی بیشتر با واژه است بلکه با محوریت «عمل خسارت مشترک» معرفی و ارکان تحقق آن را تعیین کرده‌اند؛ گرچه از متن قاعده، سایر مفاهیم خسارت مشترک نیز بخوبی استنباط می‌شود. این روش طرح مطلب و تدوین قاعده (A)، صحیح به نظر می‌رسد چه همان‌گونه که بعداً خواهیم گفت، شرایط اساسی شناسایی خسارت مشترک و تحقق الزام به جبران آن از قبیل فوق العاده بودن، عمدی بودن، متعارف بودن و...، عمدتاً ناظر به عمل خسارت است نه زیان ناشی از این عمل. آنچه گفته شد به وضوح از مواد ۲۴ و ۲۵ قانون مصوب ۱۹۶۷ فرانسه نیز قابل حصول است. اکنون باید دیدگاه قانون دریایی ایران را نیز مورد بررسی قرار داد. به موجب ماده ۱۸۵ قانون «خسارت مشترک دریایی عبارت است از مخارج فوق العاده و خساراتی که بطور ارادی برای حفظ و سلامت کشتی و مسافر و بار آن بوجود آمده است». صرف‌نظر از اینکه تعریف مذکور در حکم قانون، (بطوری که بعداً خواهیم دید) فاقد برخی از ارکان خسارت مشترک به نحو مقرر در قواعد یورک-آنتورپ است، ظاهر الفاظ ماده به گونه‌ای است که گویا مقنن، خسارات مشترک را با توجه به مفهوم زیان خسارت مشترک تعریف کرده است چه با تصریح به «مخارج و خسارات بوجود آمده»، ظاهراً به نتیجه حاصل از افعال انسان یعنی زیان ناشی از عمل خسارت مشترک نظر داشته است. البته با لحاظ ماده ۱۸۷ قانون می‌توان تا حدودی حکم ماده ۱۸۵ را به واقع نزدیک ساخت. طبق این ماده، «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 آئین نامه‌ای خواهد بود...». با توجه به جهات مذکور و جمع دو ماده فوق بویژه با دقت در مفاد ماده ۱۸۷ می‌توان چنین گفت که منظور مقنن از «موارد خسارات مشترک» به قرینه «ترتیب تعیین و تسهیم نسبی خسارات و طرز محاسبه آن» همان مصادیق عدیده اعمال خسارت در گستره حقوق خسارات مشترک دریایی است. آنچه از دقت در مطالب فوق به نظر می‌رسد و تلویحاً مورد اشاره پاره‌ای نویسندگان نیز قرار گرفته است (Chorely and Giles, 1988, p.287)، اینکه واژه خسارت مشترک را می‌توان تسامحاً از مشترکات لفظی دانست چه از دیدگاه حقوقی، این واژه، دارای سه مفهوم مستقل است و در مواردی که بدون افزودن واژگان (Act, Loss یا Contribution) به آن، به کار می‌رود، می‌توان با در نظر گرفتن قرینه‌های لفظی موجود در احکام، معنای خاص آن را دریافت.

در مقابل خسارات مشترک دریایی، با خسارات خاص دریایی (Particular Average - Avarie Particuliere) مواجه هستیم. این گونه خسارات، در مقررات یورک-آنتورپ معرفی نشده و برای مطالعه آنها باید به قوانین ملی رجوع کرد. در حقوق دریایی فرانسه، پس از اینکه ماده ۲۲ قانون مصوب ۱۹۶۷، خسارات دریایی را به دو دسته تقسیم می‌کند، ماده ۲۲ مقرر می‌دارد: «همه خساراتی که در طبقه‌بندی خسارات مشترک قرار نمی‌گیرند، خسارات خاص هستند؛ آنها بوسیله مالک شی ای که متحمل هزینه شده یا کسی که متقبل هزینه شده تحمل می‌شوند مگر در مورد دعاوی احتمالی مسئولیت مدنی برای استرداد [مال] یا جبران خسارت». به عبارت دیگر، صرف‌نظر از اینکه ضرر مادی یا مالی، به معنای لطمه و زیانی که در نتیجه تلف یا نقص در اموال یا از دست رفتن منفعت وارد می‌شود (کاتوزیان، ۱۳۷۸، ج ۱، ص ۲۴۴)، بطور یکسان در قالب خسارات مشترک یا خسارات خاص قابل تحقق است، در صورتی که زیان با شرایط مقرر برای خسارات مشترک روی دهد، اشخاص منتفع از وقوع فعل زیانبار باید مشترکاً خسارت زیان‌دیده را پرداخت کنند. در واقع وجه تسمیه این گونه زیان‌ها به خسارت مشترک نیز همین الزام به مشارکت در جبران ضرر است (Remon-Gouilloud, 1988, p384, 703). در مقام تردید بین مشترک یا خاص بودن خسارت نیز اصل، خاص بودن زیان است، همان‌طور که در بخش نخست قاعده (E) یورک-آنتورپ، می‌خوانیم: «بار اثبات بر عهده مدعی خسارت مشترک است که ثابت کند زیان یا هزینه مورد ادعا، بواقع جزء خسارت مشترک منظور می‌شود». برخلاف حقوق فرانسه که حکم مذکور را صراحتاً در ماده ۴ تصویب‌نامه مصوب ۱۹۶۸ پذیرفته است، مقنن ما در ماده ۱۸۶ قانون دریایی با بیانی ناقص، چنین مقرر داشته است: «خسارات دریایی که در ماده ۱۸۵ تصریح نشده خسارت خاص است. این خسارت به حساب کشتی و آن قسمت از کالا یا سایر اموال روی کشتی که خسارت دیده یا ایجاد هزینه نموده است منظور می‌گردد».

۲- گستره خسارات مشترک

به موجب قاعده (A)، «هنگامی و فقط هنگامی یک عمل خسارت مشترک وجود دارد که هرگونه تقدیه یا هزینه فوق‌العاده عمداً و بطور متعارف برای ایمنی جمعی و به منظور حفظ اموال در معرض حادثه دریایی مشترک از مخاطره انجام شود...». حسب این قاعده، عمل خسارت مشترک به دو دسته کلی تقدیه (ایراد صدمه به اموال) و تقبل هزینه تقسیم می‌شود.

۲-۱-۱- تفدیه

نخستین گروه از اعمال خسارت مشترک دریایی، تفدیه، (General Average Sacrifice - Avaries - Dommages) به معنای فدا کردن، اتلاف و ایراد صدمه و ضرر به اموال و منافع موجود در سفر دریایی است. این گونه اعمال زیانبار را در مورد کشتی، کالا و کرایه حمل بطور جداگانه مطالعه می‌کنیم.

۲-۱-۱-۱- تفدیه کشتی

مقدمتاً باید گفت کشتی یک کل مجزا از قطعات و اجزای کوچک و بزرگ تشکیل دهنده آن نیست بلکه مجموع این قطعات، کشتی را تشکیل می‌دهد. بنابراین بدنه، ماشین آلات، ابزار و تجهیزات هدایت و ناوبری، دکل اصلی و...، همچنین سایر ملحقات آن مثل کابل‌ها، زنجیرها، لنگرها و وسایل ارتباطی، هرچند که در ساختار کشتی از اهمیت یکسانی برخوردار نیستند اما در راستای ایجاد قابلیت تردد روی آب برای کشتی یا اختصاص یافتن آن به دریانوردی، وجود تمام این اجزا در کنار یکدیگر لازم بوده و یکدیگر را کمال می‌بخشند (Rippert, 1921, T1, N306 et Sui). پس، منظور از تفدیه کشتی، ایراد صدمه عمدی به هر کدام از اجزای تشکیل دهنده آن است. با توجه به سوابق کشتیرانی و قواعد شماره‌ای، مصادیق اصلی این گونه خسارات مشترک از قرار زیر است.

الف- اطفای حریق

طبق قاعده سه (III)، «خسارت وارد به کشتی... بوسیله آب یا هر طریق دیگر، شامل خسارت ناشی از به گل نشاندن یا غرق کردن کشتی دچار حریق به منظور اطفای حریق، به عنوان خسارت مشترک جبران خواهد شد به استثنای اینکه هیچ‌گونه جبرانی برای زبانی که به هر طریق از دود ناشی شده یا در اثر حرارت آتش وارد شود انجام نخواهد شد». مبنای حکم اخیر واضح به نظر می‌رسد. این‌گونه زیان، در شرایط معمول، جز خسارات مشترک محسوب نمی‌شود بلکه خسارت خاص است.

ب) به موجب قاعده پنج (V)، «هنگامی که کشتی عمداً برای ایمنی جمعی به گل نشانده شود، خواه محتمل یا غیر محتمل بوده که کشتی به گل نشیند، زیان یا خسارت وارد به اموال مواجه با خطر دریایی عمومی، خسارت مشترک تلقی می‌شود».

ج) بر طبق قاعده هفت (VII)، «زیان وارد به ماشین آلات و دیگرهای بخار کشتی که در وضع مخاطره آمیزی به گل نشسته، به منظور شناور سازی مجدد آن، هنگامی که ثابت شود زیان از قصد واقعی شناور سازی کشتی برای سلامت عمومی ناشی شده است، خسارت

مشترک محسوب می‌شود. اما جائیکه کشتی شناور است، هیچگونه زیان یا خسارت ناشی از فعالیت ماشین آلات یا دیگ‌های بخار کشتی، در هیچ حال، به عنوان خسارت مشترک جبران نخواهد شد».

د) حسب قاعده نه (IX)، «... مواد و ذخایر کشتی یا هر کدام از آنها که هنگام خطر برای ایمنی عمومی به عنوان سوخت مصرف شده است، خسارت مشترک محسوب می‌شود...». لازم به ذکر است که آذوقه و ملزومات خدمه و مسافران، همچنین ذخایر و محتویات انبارهای کشتی از قبیل روغن، گرچه برای دریانوردی ضرورت دارند، اما جز توابع و ملحقات کشتی نبوده و به عبارتی جزء ساختار کشتی نیستند (Rodiere, 1974, p29)، با وجود این، تفدیه این اموال نیز بطور معمول، تحت عنوان تفدیه کشتی بررسی می‌شود.

۲-۱-۲- تفدیه کالا

گرچه همانند کشتی، موارد تفدیه کالا نیز طبق قاعده (A)، حصری نیست، اما بر اساس سوابق موجود در روند کشتیرانی، مصادیق مهم این صنف از تفدیه، طبق قواعد شماره‌ای، از قرار زیر است:

الف- به دریا ریختن کالا

به موجب قاعده نخست (I)، «به دریا ریختن کالا، به عنوان خسارت مشترک جبران نمی‌شود مگر اینکه کالا مطابق عرف مرسوم تجارت حمل شود». همان‌طور که گفته شد، قدیمی‌ترین شکل تفدیه، به دریا ریختن بخشی از کالاهای موجود در کشتی، (Jettison-Jet) به منظور سبک سازی و شناور نگه داشتن کشتی بوده است. البته این قالب تفدیه، در روند کشتیرانی کنونی، تقریباً جنبه نظری دارد چه از سوی، حد مجاز بارگیری کشتی‌های بازرگانی، بر اساس خطوط بارگیری یا شاهین (Load line - Ligne de charg) روی بدنه کشتی‌ها، مشخص می‌شود و از سوی دیگر، امروزه اکثر محموله‌های تجاری در انبارهای کشتی چیده می‌شود و در شرایط اضطراری نمی‌توان فوراً کالاهای عمدتاً سنگین را از انبارها خارج کرده و یا حتی آنها را براحتی از روی عرشه، به دریا انداخت. در هر حال به موجب قاعده (I)، زیان ناشی از به دریا انداختن عمدی کالا، صرفاً زمانی جزء خسارت مشترک محسوب می‌شود که کالا طبق عرف شناخته شده تجارت در کشتی چیده و حمل شود. برای نمونه، با وجود اینکه حمل بار روی عرشه (Deck-Pont) کشتی، اصولاً مجاز نیست، در روند جاری کشتیرانی، کالاهایی مثل الوار و کانتینر را روی عرشه کشتی حمل می‌کنند (Deck cargo) و در عمل، برای حمل و نقل این قبیل کالاها، کشتی‌های ویژه‌ای نیز ساخته شده است. در عین حال

همان‌طور که گفته‌اند، اطلاق این قاعده، شامل کالاهایی که در انبارهای کشتی و به اصطلاح زیر عرشه حمل می‌شود (Under-Deck cargo) نیز می‌گردد (Chorely and Giles , 1992 , pp.291)

ب- سایر موارد تفدیه کالا

علاوه بر به دریا ریختن محموله، موارد دیگر تفدیه کالا در بعضی از قواعدی که متضمن تفدیه کشتی است، مشهود است.

- طبق قاعده سه (III)، «خسارت وارد به... و کالا یا... بوسیله آب یا به هر طریق دیگر، شامل خسارت ناشی از به گل نشاندن یا غرق کردن کشتی دچار حریق به منظور اطفای حریق، به عنوان خسارت مشترک جبران خواهد شد...».

- طبق قاعده نه (IX)، «کالا... که هنگام خطر برای ایمنی عمومی، ضرورتاً به عنوان سوخت مصرف شده است، خسارت مشترک محسوب می‌شود...».

علاوه بر موارد مصرح فوق، سایر حالات غیر معمول تفدیه کالا و احراز وصف خسارت مشترک برای آنها را می‌توان در هر مورد بر اساس قاعده (A)، ارزیابی کرد.

۲-۱-۳- تفدیه کرایه حمل

در برخی موارد، تفدیه کشتی بویژه تفدیه کالا باعث می‌شود که تحویل محموله در مقصد، کلاً یا جزئاً ممتنع شود. در این‌گونه موارد، در صورتی که طبق قرارداد حمل دریایی، کرایه حمل، 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 سویی دیگر، متصدی حمل (حسب مورد، مالک یا مستاجر کشتی)، به عنوان شخص ذینفع، از وصول کرایه حمل محروم می‌شود. این فرض که تفدیه کالا، عدم قابلیت مطالبه و تلف (حکمی) کرایه را در پی دارد، تحت عنوان «تفدیه کرایه حمل» (Freight Sacrifice) شناخته می‌شود (Baughen, 2001, p316). بنابراین، علاوه بر مالک مال تفدیه شده، ذینفع در وصول کرایه حمل نیز می‌تواند زیان خود را با رعایت مقررات مربوط، از منتفعان تفدیه وصول کند. در این مورد قاعده پانزده (XV) یورک-آنتورپ مقرر می‌دارد: «تلف کرایه در اثر خسارت یا زیان وارد به کالا، به عنوان خسارت مشترک، جبران می‌شود خواه وقتی [که زیان] در اثر عمل خسارت مشترک ایجاد شده یا زمانی که خسارت یا زیان وارد به کالا به عنوان خسارت مشترک جبران شود...». اما چنانچه طبق بارنامه دریایی، کرایه حمل قبل از تحویل کالا قابل وصول باشد و یا اینکه اساساً پرداخت آن مشروط به سالم رسیدن کالا به مقصد نباشد، از آنجا که از بین رفتن کالا در اثر تفدیه، تاثیری در حق مطالبه کرایه از سوی متصدی حمل ندارد، طبعاً تفدیه کرایه

حمل، روی نداده و تحقق خسارت مشترک منتفی است (امید، ۱۳۵۳، ج ۲، ص ۴۶۹). به عبارت دیگر بر خلاف فرض نخست، در صورت اخیر، اتحاد منافع فقط میان مالک کشتی و صاحبان کالا وجود دارد. لازم به ذکر است در قانون دریایی ایران حکم کلی مربوط به تقدیه کرایه حمل در ماده ۱۵۹ قانون به این شرح مقرر شده 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».

۲-۲- تقبل هزینه

۲-۲-۱- هزینه های اصلی

طبق قاعده (A)، دسته دوم اعمال خسارت مشترک، تقبل هزینه (General Average) Expenditure – Avarie-Frais است. در هر مورد که نجات اموال از مخاطره، صرفاً با انجام تقدیه ممکن نبوده یا اساساً تقدیه، موضوعیت نداشته باشد بلکه به تشخیص فرمانده، این مهم، مستلزم استفاده از معاضدت یا توانایی دیگران باشد، هزینه چنین اقداماتی، خسارت مشترک محسوب می شود. امروزه اکثر مصادیق اعمال خسارت مشترک به این شکل روی می دهد و عمدتاً مالک کشتی است که بر اساس تصمیم و اقدام فرمانده، در مقابل اشخاصی که برای رفع خطر و حفظ سلامت عمومی اموال تلاش کرده اند متعهد به پرداخت مخارج می شود. پس طبعاً می تواند مبالغ پرداختی را بر اساس مقررات، به عنوان خسارت مشترک از صاحبان منافع نجات یافته مطالبه کند. (Rodiere et du Pontavice, 1997, p485, N497). در ادامه، نگاهی اجمالی به مصادیق غالب این دسته از اعمال خسارت مشترک خواهیم داشت.

الف- پاداش نجات

شایع ترین مصداق، تقبل پاداش و اجرت نجات (Salvage Remuneration - R'emuneration d'assistance) کشتی و کالاهای موجود در آن از مخاطره مشترک دریایی است. به موجب بخش (a) قاعده شش (VI)، «هزینه ای که بر اساس قرارداد یا به روش دیگر از سوی اشخاص مواجه با مخاطره در قالب [پاداش] نجات تحمل شده است، در خسارت مشترک منظور می شود مشروط بر اینکه عملیات نجات به منظور حفظ اموال مواجه با مخاطره دریایی مشترک، انجام شده باشد».

ب- هزینه سبک سازی کشتی به گل نشسته

به موجب قاعده هشت (VIII)، «وقتی که کشتی به گل نشسته و کالا و سوخت و ذخائر هر کدام از آنها به عنوان خسارت مشترک، تخلیه شود، هزینه سبک سازی، اجاره شناور [کوچک] و بارگیری مجدد (اگر تحمل شود)... در خسارت مشترک منظور می شود».

ج- هزینه های بندر پناه

هنگامی که در اثر حادثه، تفدیه یا سایر عوامل فوق العاده که سلامت عمومی اموال را به مخاطره افکنده است، کشتی، وارد محل یا بندر پناه (Port of refuge – Port de relache) یا محل بارگیری شود، هزینه های ورود به چنین محلی، جزء خسارت مشترک محسوب می شود. همچنین اگر کشتی همراه با بار اصلی خود یا بخشی از آن، از بندر پناه یا محل بارگیری، عازم شود، هزینه های خروج کشتی نیز در خسارات مشترک منظور می شود (قاعده ۱۰-X). این قاعده، هزینه های مختلف بویژه حقوق و عوارض بندری، هزینه یدک کشی و حق راهنمایی را پوشش می دهد.

د) حقوق و هزینه متعارف زندگی فرمانده، افسران و خدمه در مدتی که کشتی به دلیل شرایط مقرر در قاعده X، در بندر پناه یا محل بارگیری متوقف است، جز خسارات مشترک محاسبه می شود. (قاعده ۱۱-XI).

د- هزینه تعمیرات موقتی

در صورتی که در بندر بارگیری یا پناه، به منظور تامین سلامت عمومی اموال و رفع صدمات ناشی از تفدیه، کشتی مورد تعمیر موقتی قرار گیرد تا قادر به ادامه سفر شود، هزینه این تعمیرات، جزء خسارات مشترک منظور می شود. (قاعده ۱۵-XIV). برای نمونه، در صورتی که برای مسدود کردن حفره ای که در اثر تصادم در بدنه کشتی ایجاد شده و ایمنی آن و کالاها را تهدید می کند، کشتی وارد بندر پناه شود، هزینه تعمیراتی که کشتی را قادر می سازد تا زمان انجام تعمیرات اساسی (دوره ای) از مخاطرات دور مانده و به دریا نوردی ادامه دهد، جزء خسارات مشترک محاسبه می شود.

و) هزینه اقدامات انجام شده برای پیشگیری از یا به حداقل رساندن زیان های وارد به محیط زیست در موارد خاص، جزء خسارات مشترک محسوب می شود. (بند d قاعده ۱۱-XI). همچنین با وجود عدم تصریح مقررات یورک - آنتورپ، هزینه تعدیل خسارات مشترک نیز جزء خسارات مشترک محسوب می شود (Roman – Gouilloud, 1988, p309, N715).

لازم به ذکر است در موارد استثنایی که هزینه تقبل شده با هیچ کدام از قواعد شماره‌ای منطبق نباشد، تحقق وصف خسارت مشترک برای آن را باید بر اساس ضوابط قاعده (A)، بررسی و احراز کرد.

۲-۲-۲- هزینه جایگزین (اضافی)

گاه، هزینه‌هایی که ماهیتاً جزء خسارات مشترک نیست، در شرایط خاص، خسارت مشترک تلقی می‌شود. در این خصوص، قاعده (F) مقرر می‌داد: «هر نوع هزینه اضافی که به جای هزینه دیگری که جزء خسارات مشترک منظور می‌شد، تحمل شود، خسارت مشترک تلقی خواهد شد... البته فقط تا میزانی از خسارت مشترک که [از تحمل] آن اجتناب شده است». برای مثال در صورتی که فرمانده تصمیم بگیرد به جای وارد کردن کشتی مصدوم به بندر پناه و تقبل هزینه‌های ورود به بندر، تخلیه کالا، تعمیر کشتی و...، آن را به کمک یدک کش به سوی بندر مقصد یدک بکشد، با رعایت قاعده (F)، هزینه یدک کشی، در خسارات مشترک، ملحوظ و محاسبه می‌شود (Tetley, 2001, p378, N5).

۳- شناسایی خسارت مشترک

با توجه به قواعد یورک-آنتورپ بویژه قاعده (A)^۱، شرایط تحقق و شناسایی این خسارات را می‌توان به شرح زیر احصاء و مورد دقت و بررسی قرار داد:

۳-۱- فوق العاده بودن عمل

به موجب این شرط، تقدیه یا هزینه‌ای که جنبه فوق العاده (Extraordinary) نداشته بلکه بطور معمول و در جریان عادی سفر، به منظور اجتناب از خطر، انجام یا تقبل شود، جزء خسارات مشترک محسوب نمی‌شود.

ذیلاً به ذکر دو مثال از حقوق انگلیس می‌پردازیم:

مثال نخست - در دعوی (Wilson V. Bank of Victoria)، یک کشتی دارای موتور کمکی، در اثر شدت طوفان، توان حرکت خود را از دست داد. بنابراین، فرمانده با بکار انداختن موتور دیگر، کشتی و محموله آن را به مقصد رساند. از آنجا که این امر، هزینه سفر کشتی را تا ۱۴۰۰ پوند افزایش داد، مالکان کشتی سعی کردند، این مبلغ را جزء خسارات مشترک منظور کنند

1. Rule "A-There is a general average act when, and only when, any extraordinary sacrifice or expenditure is intentionally and reasonably made or incurred for the common safety for the purpose of preserving from peril, the property involved in a common maritime adventure ..."

ولی دادگاه با این استدلال که هزینه مذکور، فوق العاده و غیر عادی نبوده است، دعوا را مردود دانست (1876, L.R.2 Q.B.203).

مثال دوم- در دعوای (Robinson V.Price)، زمانی که کشتی در حال حرکت در دریا بود، با لاشه یک کشتی نیمه مغروق برخورد کرده و حفره بزرگی در بدنه آن ایجاد شد. به دستور فرمانده، برای خارج کردن آب از انبارهای کشتی و شناور نگه داشتن آن، پمپ‌های آب را که با سوخت زغال سنگ کار می‌کردند فعال کردند. در نتیجه فعالیت مستمر پمپ‌ها، سوخت زغال سنگ موتورهای کشتی که فقط برای سفر عادی آن کافی بود، تمام شده و مجبور شدند قسمت‌هایی از کشتی و کالاها را به عنوان سوخت مورد استفاده قرار دهند. در این خصوص، دادگاه با وارد دانستن دعوای مالکان کشتی و کالاها را به حکم به جبران زیان‌های وارده بر اساس مقررات خسارت مشترک صادر کرد. (Chorely and Giles, (1876, 2Q.B.D.205), (1992, P291).

۳-۲- عمدی بودن عمل

عمل خسارت مشترک باید عمداً (Intentionally) صورت گیرد. بدین معنا که با تشخیص و دستور مقام صالح، اقدام به تعدیه کشتی یا کالاهای آن شده و یا اینکه هزینه‌هایی از جانب مالک تقبل شود. پس در مواردی که در اثر عوامل قهری یا ارتکاب خطا، به کشتی یا کالاهای آن صدمه وارد شود، مورد از مصادیق خسارت مشترک نیست بلکه با خسارت خاص مواجه هستیم. فرض کنیم بخشی از کالاهایی که طبق عرف تجارت روی عرشه کشتی قرار دارد، در اثر طوفان سهمگین به دریا سقوط کرده و به دلیل سبک شدن، کشتی روی آب شناور مانده و نجات یابد. در این فرض، از آنجا که کالاها به دستور فرمانده به دریا انداخته نشده‌اند، زیان جزء خسارت مشترک منظور نمی‌شود. لازم به ذکر است که در بند ۲ ماده ۶۶ قانون بیمه دریایی انگلیس، مقنن بجای قید «عمد» از قید «داوطلبانه» یا «ارادی» (Voluntarily) برای توصیف عمل خسارت مشترک بهره برده است منتها از دیدگاه متخصصان حقوق دریایی انگلیس، این دو قید، معنای واحدی را افاده می‌کنند (Chorely and Giles, 1992, p291). در حقوق دریایی فرانسه، موارد ۲۴ و ۲۶ قانون مصوب ۱۹۶۷، متضمن این قید نیست و تنها در ماده ۲۸ قانون که معرف هزینه جایگزین است، به قید «بطور ارادی» (Volontairement) اشاره شده است. این قید، گرچه بطور دقیق مبین عمد نیست و اعم از آن محسوب می‌شود، اما با توجه به اینکه در مباحث حقوقی، به عنوان مترادف فعل عمدی (Intentionnel) بکار می‌رود (Vocabulaire Juridique, p489) در بحث از خسارت مشترک نیز در همین معنا استعمال می‌شود (Rodiere, (1974, P409, N 481).

۳-۳- متعارف بودن عمل

تدبیری که برای رفع مخاطره و حفظ سلامت اموال اتخاذ می‌شود، باید با توجه به شرایط، معقول (Reasonable) باشد و فرمانده مجاز نیست خطرناک بودن وضعیت کشتی و شدت خطر را توجیه کننده هرگونه تصمیم و اقدام خود قرار دهد. این نکته نه تنها در قاعده (A)، بلکه با توجه به اهمیت خاص آن، در قاعده اصلی و حاکم بر قواعد یورک-آنتورپ (Rule Paramount) که پس از قاعده تفسیر و قبل از قواعد حرفی و شماره‌ای ذکر شده هم مقرر شده است. به موجب این قاعده، «در هیچ مورد، پرداختی در ازای تفدیه یا هزینه انجام نمی‌شود مگر اینکه بطور متعارف انجام یا تقبل شده باشد». بنابراین در صورتی که بخشی از کالاهای موجود در کشتی، دچار حریق شود و بتوان با وسایل معمولی، اقدام به اطفای آتش کرد ولی به دستور فرمانده، با استفاده از پمپ و ریختن آب روی محموله، آتش را مهار کنند، از آنجا که چنین عملی، عرفاً با خطر تناسب نداشته و ضروری نبوده است، خسارت وارد به کالا، جزء خسارات مشترک محسوب نمی‌شود (Chorely and Giles, 1992, p295).

۳-۴- لزوم حفظ سلامت عمومی منافع

به موجب این شرط که علاوه بر قاعده (A)، در بیشتر قواعد شماره‌ای نیز تصریح شده و می‌توان آن را معیار اصلی تشخیص خسارت مشترک دانست، تنها در صورتی که مخاطره واحد، متوجه کلیه منافع موجود در سفر دریایی شود و حفظ و تامین سلامت عمومی (Common Safety) این منافع یعنی کشتی، کالا و کرایه حمل، مستلزم انجام تفدیه یا تقبل هزینه باشد، زیان‌های ناشی از این عمل به عنوان خسارت مشترک پذیرفته می‌شود. بنابراین زیان ناشی از تدبیری که صرفاً برای حفظ و نجات بخشی از منافع اتخاذ شود، خسارت مشترک نیست. پس در صورتی که بخشی از محموله موجود در انبار کشتی دچار حریق شود و به دستور فرمانده، با فشار آب، اقدام به اطفای آتش کنند، در صورتی که حریق، ایمنی کالاهای دیگر موجود در انبارها و خود کشتی را تهدید نکرده و عملیات اطفاء، از این حیث، ضرورت نداشته باشد، زیان‌های وارد به صاحب کالا، خسارت مشترک نیست. همچنین در فرضی که صرفاً به منظور حفظ قسمتی گرانبها از کالاهای یک کشتی به گل نشسته، آن بخش را از کشتی تخلیه کرده و متعاقباً به دستور فرمانده، برای شناور سازی و رفع مخاطره، هزینه‌های تقبل شد، دادگاه، مالک کالای تخلیه شده را ملزم به پرداخت خسارت مشترک ندانست. چه این هزینه برای حفظ سلامت همه منافع جز کالای تخلیه شده تحمل شده بود (Baughen, 2001, p323). به عبارت دیگر، در زمان انجام عمل خسارت مشترک، کالای مورد نظر، جزء منافع متحد و مشترک قرار نداشت.

۳-۵- وجود مخاطره مشترک واقعی

به موجب این شرط که در ماده ۱۸۱ ق.د.ا مورد اشاره قرار نگرفته است، عمل خسارت مشترک باید به منظور مواجهه با و دفع خطری واحد (Common Maritime Adventure) که بطور واقعی، سلامت همه منافع عمومی موجود در سفر دریایی را تهدید می‌کند انجام شود. در دعوی (Watson and sons Ltd V. Firemans fund insurance co-1922)، فرمانده، اشتباهاً و با این تصور که بخار در حال خروج از یک لوله صدمه دیده، دود حاصل از آتش سوزی است، فوراً فشار آب قوی را به داخل انبارهای کشتی هدایت کرد که منتهی به آسیب دیدن جدی بخشی از کالاها شد. در مقام رسیدگی، دادگاه با تکیه بر فقدان خطر واقعی، وقوع خسارت مشترک را منتفی دانست (Baughen, 2001, p322). البته لازم نیست که مخاطره، حادث یا قریب الوقوع (Imminent) باشد بلکه احتمال عرفی وقوع آن کافی است بویژه از این حیث که با توجه به حساسیت حفظ منافع عمومی، فرماندهان کشتی‌ها، معمولاً در تشخیص خطر و احراز لزوم انجام عمل خسارت مشترک، اغراق می‌کنند و معتقدند که اقدامات آنها برای نجات منافع مشترک ضرورت داشته است (Rodiere et du Pontavice, p477, N483). در دعوی (Vlass Opoulos v. British and Foreign co – 10929. 1kb, 187)، فرمانده، به منظور حفظ منافع عمومی، کشتی را برای تعمیر پروانه آن که در اثر برخورد با یک کشتی مصدوم، به شدت آسیب دیده بود، وارد بندر پناه کرد و متعاقباً هزینه‌های تعمیر کشتی را جزء خسارات مشترک اعلام کرد. از نظر دادگاه «... ضرورتی وجود ندارد که خطر فوریت (Immediate) داشته باشد؛ کافی است کشتی در معرض خطر بوده و عمل خسارت مشترک، به منظور حفظ آن انجام شده باشد. مهم این است که خطر واقعی (Real) باشد نه حاصل و هم و خیال (Chorely and Giles, imaginary). (1922, p290, N15.2.1). در همین راستا افزوده‌اند، لازم نیست کشتی عملاً با مخاطره مواجه باشد. همچنین نباید با ارزیابی دشوار اقدام فرمانده به عنوان عمل خسارت مشترک او را مجبور ساخت تا زمان وقوع سانحه، منتظر بماند و سپس اقدام به تقدیه یا تقبل هزینه کند (Ibid). با توجه به نکات فوق باید گفت از آنجا که در صورت عدم تعمیر پروانه مصدوم، خطر بالقوه ناشی از فقدان قوه محرکه کشتی، در جریان سفر، فعلیت می‌یافت و منافع جمعی را به خطر می‌افکند، تقبل هزینه تعمیر، جزء خسارات مشترک منظور شده است.

۳-۶- حصول مستقیم زیان از عمل

در گستره مسئولیت مدنی، یکی از شرایط ضرر قابل جبران، مستقیم یا بی واسطه بودن آن است. این شرط که در حقوق دریایی انگلیس به تبع کامن لا، تحت عنوان «دوری زیان» (Remotness of damage) مورد مطالعه قرار می‌گیرد (Hill, 1985, p.176). و در حقوق فرانسه،

محل اصلی طرح آن، بحث رابطه سببیت میان فعل زیانبار و ضرر به عنوان یکی از شرایط عمومی مسئولیت است، (Flour – Aubert, 1999, p146, Benabent, 1995, p281, N558) در مورد خسارات مشترک دریایی نیز لازم الرعایه است. به موجب قاعده (C): «فقط زیانها، خسارات یا هزینه‌هایی که نتیجه مستقیم عمل خسارت مشترک هستند، جزء خسارت مشترک منظور می‌شوند». (نیز ر.ک ماده ۲۶ قانون مصوب ۱۹۶۷ فرانسه). در دعوی (Anglo Argentine Live (River Plate) به مقصد انگلیس حمل می‌شد. به موجب یکی از مواد قرارداد، فرمانده مجاز نبود کشتی را در بنادر برزیل و یا بنادر کشورهای اروپایی متوقف کند اما به دلیل حادثه منتهی به ایجاد حفره در بدنه کشتی، فرمانده مجبور شد به منظور حفظ سلامت اموال، کشتی را برای تعمیر، وارد یکی از بنادر برزیل کند. پس از مدتی، به علت شیوع امراض واگیر دامی، دولت انگلیس از ورود احشام به بنادر انگلیس جلوگیری کرد و در نتیجه، محموله در بندر آنتورپ (بلژیک) تخلیه شده و با ضرر هنگفتی به فروش رسید. طبق نظر دادگاه، ورود کشتی به یکی از بنادر برزیل به منظور تعمیر آن و تبعاً پرداخت هزینه، از مصادیق عمل خسارت مشترک تلقی گردید همچنین، خسارات ناشی از فروش احشام به قیمت نازل نیز به عنوان اثر مستقیم ورود اضطراری کشتی به بندر محل تعمیر و به عبارت دیگر، جزء خسارات مشترک منظور شد (امید، ۱۳۵۳، ج ۲، صص ۴۴۰-۴۴۱). البته به موجب بخش سوم قاعده (C) که مقرر می‌دارد: «دموراز [خسارت تاخیر در تخلیه یا بارگیری]، از دست دادن بازار و هرگونه زیان وارد یا هزینه تحمل شده در اثر تاخیر، خواه در سفر دریایی یا تاخیر بعدی و هرگونه زیان غیر مستقیم، جزء خسارت مشترک منظور نمی‌شود»، بخش اخیر حکم دادگاه در شرایط کنونی قابل نقد است.

۳-۷- ثمربخش بودن عمل

علاوه بر شرایط شش گانه قبل که قواعد یورک - آنتورپ، اجتماع آنها را برای تحقق خسارات مشترک ضروری می‌داند، پاره‌ای از اندیشمندان، شرط دیگری را نیز لازم دانسته‌اند. از این دیدگاه که مبتنی بر سوابق قضایی موجود در کامن لا است، عمل خسارت مشترک، باید موفقیت آمیز باشد. به عبارت دیگر تنها در صورتی که تقدیه یا تقبل هزینه، عملاً به حفظ و نجات اموال از مخاطره دریایی مشترک منتهی شود، زیان‌های وارده را می‌توان جزء خسارات مشترک منظور کرد (Gilmore and Black, 1975, N 245). در توجیه این دادگاه گفته‌اند، فقط الزام صاحبان منافع نجات یافته به جبران خسارات ناشی از تقدیه یا تقبل هزینه، منطبق با عدل و انصاف است (Chorely and Giles, 1992, p297, N15.2.8). در مقابل، اکثریت، ضرورت تحقق این شرط را نفی کرده‌اند. از این نقطه نظر، از قاعده (A) و دیگر قواعد حرفی و شماره‌ای

یورک-آنتورپ، به هیچ وجه، ضرورت ثمربخش بودن عمل به عنوان یکی از شرایط مبنایی تحقق خسارات مشترک استنباط نمی‌شود. به عبارت دیگر کافی است تقدیه یا هزینه فوق‌العاده، عمداً و بطور متعارف، به منظور حفظ منافع عمومی از مخاطره دریایی مشترک انجام شود تا زیانی 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 بماند - Tetley, 2001, p374, N3-Rodiere et du Pontavice, 1997, p482, N490 (Remond -Guilloud, 1988, p388, N711). در تائید و تکمیل این نظر باید گفت، نظر به اینکه تدوین کنندگان قواعد یورک - آنتورپ در قواعد مختلف آن بویژه قاعده (A)، به احصای شرایط تحقق خسارت مشترک پرداخته‌اند ولی در هیچ جا، از لزوم مفید و موثر بودن عمل سخن به میان نیاورده‌اند، باید این سکوت را در مقام بیان دانست و از این حیث، به اطلاق قواعد عمل کرد. خاصه اینکه لزوم موفقیت‌آمیز بودن کلی یا جزئی عملیات نجات، بعنوان یکی از شرایط تحقق نجات و استحقاق پاداش برای نجات دهندگان (Salvors)، قرینه‌ای بر این استنباط است. به نظر می‌رسد این سکوت را می‌توان با اندیشه لزوم تامین خاطر فرمانده در انجام عمل خسارت مشترک نیز توجیه کرد. چه در غیر این صورت، فرمانده از بیم مواخذه افرادی که اموال آنها برای حفظ منافع عمومی، تقدیه شده و به دلیل ثمربخش نبودن عمل، حق مراجعه به دیگران ندارند، نقش فعال خود را در اتخاذ تدابیر 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، بطور کامل تلف شوند، سهمیه‌های خسارت مشترک قابل وصول نخواهد بود - Rodiere et du Pontavice, 1977, N 16.7, 17.12, 20.17 - Lowndes and Rudolf, 1977, N 16.7, 17.12, 20.17 - Rodiere et du Pontavice, 1997, p481, N490). حکمی که در ماده ۳۹ قانون مصوب ۱۹۶۷ فرانسه نیز مقرر شده است^۱.

۴- تعدیل خسارت مشترک

۴-۱- مفهوم تعدیل

در بحث از خسارات مشترک، مفهوم واژه «تعدیل» (Adjustment - Dispatche)، عبارت است از «تعیین حدود الزام اشخاص منتفع و حقوق افراد متضرر از عمل خسارت مشترک». (Chorely and Giles, p287). دقت در مطالب پیشین و تعریف بالا، مبین دو هدف مرتبط برای تعدیل است: ۱- تعیین اشخاصی که اموال آنها تلف یا دچار آسیب شده و مستحق دریافت سهم متناسبی از خسارت مشترک هستند با تعیین میزان خسارت و سهمیه قابل مطالبه.

1. " Il n'ya lieu a aucun reglement en cas de perte total des interest engages dans l'expedition"

۲- تشخیص افرادی که منافع آنها نجات یافته و ملزم به پرداخت سهم متناسبی از خسارت مشترک هستند با تعیین بهای اموال و سهمیه قابل پرداخت. البته احراز شرایط تحقق خسارت مشترک، منطقی‌مقدم بر این اهداف و داخل در مفهوم تعدیل است، منتها با توجه به نظر و رویه غالب، (Baughen, 2001, p313)، ما نیز در اینجا تعدیل را به معنای ارزیابی و تقسیم خسارات مشترک بکار می‌بریم. با توجه به پیچیدگی امر تعدیل که مستلزم داشتن اطلاعات و تجربه کافی است، از گذشته، افرادی متخصص، اقدام به این کار می‌کرده‌اند. در انگلیس، این افراد به (Average Adjuster) مشهور هستند. در فرانسه به آنها (Dispacheur) یا (Repartiteur) می‌گویند و در مواردی که تشخیص یا تخمین بهای کالاها برای این افراد دشوار باشد، کارشناسان دیگری که به (Sapiteur) موسوم هستند به کمک آنها می‌آیند. (Remon - Gouilloud, p389, N717).

۴-۲- روند کلی تعدیل

تعدیل خسارات مشترک دریایی، با صدور «اعلامیه خسارت مشترک» (General Average Declaration) که معمولاً بوسیله مالک کشتی و از طریق بیمه‌گران آن انجام می‌شود، آغاز می‌گردد (Lowndes and Rudolf, 1997, N30.460). همان‌طور که گفته شد، (شماره ۱-۲)، اصل، خاص بودن زیان‌های وارد به اموال است مگر اینکه مشترک بودن آن به اثبات برسد. بر همین مبنا، بند نخست قاعده (E) مقرر می‌دارد: «بار اثبات، بر عهده مدعی خسارت مشترک است تا ثابت کند که صدمه یا هزینه مورد ادعا، به عنوان خسارت مشترک قابل مطالبه است (ماده ۴ تصویب نامه مصوب ۱۹۶۸ فرانسه)^۱. بنابراین، در پی اعلام وقوع خسارت مشترک، اشخاص مدعی استحقاق این خسارات، باید ظرف ۱۲ ماه از تاریخ انقضای مخاطره دریایی، دعوی مطالبه سهمیه خسارت مشترک را به تعدیل‌گر تقدیم کنند. در غیر این صورت و در فرضی که در طول ۱۲ ماه، دلایل و مدارک مربوط به ادعای طرح شده به کارشناس تعدیل تسلیم نشود، وی بر اساس اطلاعات موجود، اقدام به رسیدگی به مطالبات، ارزیابی اموال و منافع و تقویم سهمیه‌های متعلق به زیاندیدگان خواهد کرد (بندهای ۲ و ۳ قاعده E). این روند دشوار که در بعضی موارد ممکن است مدتها ادامه یابد، با صدور «بیانیه خسارت مشترک» (General Average Statement) بوسیله تعدیل‌گر، خاتمه پیدا می‌کند. البته باید توجه داشت که این بیانیه، قاطع بین اطراف دعوی خسارت مشترک نیست و در صورتی که نتایج حاصل از تعدیل، مورد توافق و پذیرش اشخاص ذینفع قرار نگیرد، موضوع به داوری یا مراجع قضایی ارجاع می‌شود (Tetley, 2001, p387). در حقوق دریایی فرانسه، در صورتی که نظریه تعدیل‌گر

1. "La prevue qu'un dommage ou une depense doit etre classe en avarie commune , incombe a celui qui le demande"

مورد تائید همه اشخاص ذینفع نباشد، برای تائید قضایی (Homologation) به دادگاه صالح ارجاع می‌شود. در صورتی که دادگاه از تصدیق تعدیل امتناع کند، اقدام به تعیین مجدد کارشناس تعدیل می‌کند. (ماده ۶ تصویب نامه مصوب ۱۹۶۸) تا مقدمات تصفیه قضایی (Reglement Judiciaire) خسارات مشترک فراهم شود. البته با توجه به تبحر و شهرت این کارشناسان، تعدیل خسارات مشترک بطور نادر در دادگاه‌ها انجام می‌شود. (Rodiere et du . Pontavice , 1997 , p488). در ادامه ذکر دو نکته سفید به نظر می‌رسد.

۴-۳- مقررات تعدیل

علاوه بر قواعد تعریف و شناسایی خسارات مشترک، بخشی دیگر از قواعد یورک - آنتورپ، به تبیین نحوه ارزیابی و توزیع این خسارات اختصاص یافته‌اند. در این زمینه مقدمتاً باید گفت، به موجب قاعده اصلی تعدیل که ریشه در کامن لا دارد (Baughen, 2000, p324) و در قاعده (G) گنجانده شده است: «خسارت مشترک اعم از زیان و سهمیه، بر مبنای قیمت‌ها در زمان و مکانی که مخاطره پایان می‌یابد، تعدیل می‌شوند...». مطابق این قاعده، برای تشخیص مبلغ (زیان) خسارت مشترک ناشی از تقدیه یا تقبل هزینه و تعیین سهمیه‌هایی که هر کدام از صاحبان منافع نجات یافته باید به زیان‌دیدگان بپردازند، بدو باید ارزش همه اموال تلف شده یا آسیب دیده، همچنین بهای منافع نجات یافته را در زمان و مکان انقضای مخاطره که غالباً تاریخ تخلیه کالا در بندر مقصد است، ارزیابی و تعیین کرد.

۴-۳-۱- تعدیل زیان خسارت مشترک

ضوابط تفصیلی مربوط به تقویم بهای اموال تقدیه شده و ارزیابی ضرر، در قاعده ۱۵ (XV) در مورد کرایه حمل، قاعده ۱۶ (XVI) در مورد کالا و قاعده ۱۸ (XVIII) در مورد کشتی مقرر شده است.

الف- تقدیه کشتی

طبق قاعده (G)، تعدیل گر باید در بندر مقصد اقدام به ارزیابی کشتی کند. (بند ۱ ماده ۳۲ قانون مصوب ۱۹۶۷ فرانسه). با توجه به اینکه کشتی‌های بازرگانی، تحت پوشش بیمه بدنه هستند، بهای پذیرفته شده در بیمه نامه، کمک قابل توجهی به تعدیل گر می‌کند. بویژه در صورتی که در اثر تقدیه، کشتی بطور کامل تلف شده باشد. اما در غالب موارد تقدیه که کشتی صرفاً دچار صدمه می‌شود، تعدیل گر باید بهای کشتی و خسارات وارد به آن را تقویم کند. قاعده (XVIII)، در این زمینه، دو فرض جداگانه را پیش بینی کرده است:

- حسب بند (a) قاعده، در صورتی که کشتی مصدوم، تعمیر شود، هزینه متعارف تعمیر کشتی به عنوان خسارت مشترک پذیرفته و محاسبه می‌شود. (بند ۲ ماده ۳۲ قانون مصوب ۱۹۶۷ فرانسه). گرچه به دلیل کاربرد قطعات و لوازم نو بجای قطعات مصدوم یا مستعمل، ارزش کشتی پس از تعمیر معمولاً بیش از قیمت آن قبل از رفع عیوب و نقایص است، معادل این افزایش از ارزش واقعی کشتی، کسر نمی‌شود^۱ مگر اینکه طبق قاعده (XIII)، از زمان ساخت کشتی یا برخی از قطعات مشخص آن، مدت معینی (بیش از ۱۵ سال) گذشته باشد.

- در صورت عدم تعمیر کشتی، کسر قیمت متعارف آن که از هزینه تخمینی کشتی، افزون نباشد، در خسارات مشترک، منظور می‌شود (بند b قاعده XVIII و بند ۲ ماده ۳۲ قانون مصوب ۱۹۶۷ فرانسه).

ب- تفدیه کالا

به موجب قاعده (XVI)، میزان خسارات ناشی از تلف کالا یا ورود صدمه به آن، بر مبنای ارزش کالا در زمان تخلیه که از صورتحساب تجاری تسلیم شده به تحویل گیرنده قابل تشخیص است، تعیین می‌شود. البته قیمت کالا، شامل هزینه بیمه و کرایه حمل نیز هست مگر در موردی که خطر عدم وصول کرایه حمل در اثر عمل خسارت مشترک، متوجه شخصی جز مالک کالا باشد. بنابراین اگر به موجب قرارداد حمل دریایی، کرایه بار در انتهای سفر و با تحویل محموله، قابل تادیه باشد، کرایه، جزء قیمت کالا منظور نمی‌شود. در مورد ارزیابی زیان کالا، ماده ۳۳ قانون مصوب ۱۹۶۷ فرانسه، چنین اشعار می‌دارد: «میزان زیان‌های قابل پذیرش کالا در خسارت مشترک، در بندر تخلیه، تعیین می‌شود. این مبلغ، معادل بهای تفدیه‌ها است که بر مبنای قیمت تجاری کالا در وضعیت سالم، در همان بندر محاسبه می‌شود».

ج- تفدیه کرایه حمل

تلف حکمی کرایه حمل در اثر تفدیه کالا نیز جزء خسارات مشترک منظور می‌شود اما حسب بخش دوم قاعده (XV)، تعدیل گر باید مخارجی از قبیل هزینه تخلیه کالا را که برای وصول کرایه ضرورت داشته اما به دلیل وقوع تفدیه پرداخت نشده است، از مبلغ ناخالص (Gross) کرایه، کسر کند تا به این ترتیب، مبلغ کرایه خالص (Net)، مشخص شود.

۱. این کسر قیمت، در حقوق بیمه دریایی انگلیس، تحت عنوان (New for old deduction) و در حقوق دریایی فرانسه با عنوان (Deduction du vieux au neuf) شناخته می‌شود.

د- هزینه

قواعد یورک-آنتورپ در مورد نحوه تقویم هزینه‌های ضروری، متضمن قاعده‌ای تفصیلی نیست. بنابراین از گذشته، روش ارزیابی این صنف از خسارات مشترک، مورد اختلاف بوده است. بعضی گمان کرده‌اند که مبلغ این خسارات، معادل جمع هزینه‌هایی است که از جانب مالک کشتی در بندر پناه، تقبل شده است (Baughen, 2000, p325). گروه دیگر معتقدند میزان این خسارات، همانند زیان ناشی از تفدیه، باید در بندر مقصد، سنجیده شود (Lawndes and Rudolf, 1997, N05). در توجیه نظر اخیر باید گفت، با توجه به فقدان مقرر تفصیلی، در این زمینه باید به قاعده کلی تعدیل یعنی قاعده (G) مراجعه کرد. بنابراین حسب این قاعده و همان‌طور که از ماده ۳۳ قانون مصوب ۱۹۶۷ فرانسه استنباط می‌شود، مبلغ این خسارات نیز با ارزیابی میزان واقعی هزینه فوق العاده در بندر مقصد نه الزاماً هزینه تقبل یا پرداخت شده در بندر پناه، مشخص می‌شود. در حقوق دریایی فرانسه، تا مدت‌های طولانی، مخارج و زیان‌هایی را که در ایام تعمیر و توقف کشتی به مالک آن تحمیل می‌شد از قبیل هزینه نگهداری و نگهداری از کشتی، بیمه کشتی، همچنین عدم النفع (Manque a gagner) را جزء خسارت مشترک محسوب نمی‌کردند تا اینکه در دعوای مشهور (Willseden)، شعبه عرایض دیوان کشور فرانسه، در رای مورخ ۱۷ نوامبر ۱۹۲۶ خود، این موارد را جزء خسارات مشترک پذیرفت (Rodiere et du Pontavice, 1997, p489, N506). البته از زمان تصویب قانون ۱۹۶۷، این رویه دیگر پذیرفته نیست چه حسب ماده ۲۶ قانون و لحاظ قاعده (C)، یورک-آنتورپ، فقط خسارتی که نتیجه مستقیم عمل خسارت مشترک باشد، جزء این خسارات محسوب می‌شود.

۴-۳-۲- تعدیل سهمیه خسارت مشترک

همه اشخاصی که از انجام عمل خسارت مشترک متفیع شده‌اند یعنی مالکان کشتی، کالا و کرایه حمل، ملزم هستند در جبران خسارت مشترک، مشارکت کرده و سهم خود را بپردازند (ماده ۲۹ قانون مصوب ۱۹۶۷ فرانسه)^۱. مطابق قاعده کلی (G)، تعیین این سهمیه‌ها نیز بر اساس قیمت اموال نجات یافته در زمان و مکان خاتمه سفر که عمدتاً در بندر مقصد است انجام می‌شود. بر خلاف تعدیل زیان خسارت مشترک که در قواعد جداگانه، تبیین شده است، تعدیل سهمیه‌ها فقط در چارچوب قاعده (XVII) مقرر شده است. به موجب این قاعده:

- مشارکت در پرداخت خسارت مشترک، بر مبنای بهای خالص واقعی اموال در انقضای سفر انجام می‌شود.

1. "Les avaries communes sont supportees par le navire , Le fret et la cargasion ..."

- قیمت کالاهای نجات یافته به همان روش ارزیابی کالاهای تفدیه شده، تعیین می‌شود. بنابراین معادل زیانی که قبل از یا در زمان تخلیه به کالا وارد شود، از قیمت کالا کسر می‌شود. همچنین به منظور تعیین بهای خالص اموال، مخارجی از قبیل حقوق و عوارض بندری (بر کالا) و گمرکی که مالک باید برای تحویل گرفتن کالا بپردازد، از قیمت کالاها کسر می‌شود. در خصوص تشخیص بهای کالا، ماده ۳۱ قانون مصوب ۱۹۶۷ فرانسه مقرر می‌دارد: «کالاهای نجات یافته یا تفدیه شده به تناسب قیمت تجاری واقعی یا فرضی خود در بندر تخلیه، [در پرداخت خسارت]، مشارکت می‌کنند».
- قیمت کشتی بدون در نظر گرفتن اثر مالی مثبت یا منفی ناشی از احتمال عقد اجاره کشتی بطور در بست (لخت) (Demis - Bare boat charterparty) یا زمانی (Time Charterparty) سنجیده می‌شود. در صورتی که به دنبال تفدیه، هزینه‌هایی برای تعمیر کشتی، صرف شده باشد، معادل مبلغ این مخارج نیز باید از ارزش خالص کشتی کاست (Baughen, 2000, p326). متقابلاً در فرض عدم تعمیر، معادل هزینه تعمیر کشتی باید به قیمت آن افزود. (ماده ۳۰ قانون مصوب ۱۹۶۷ فرانسه).
- در صورتی که وصول کرایه، منوط به وصول کالا بطور سالم به مقصد بوده و در اثر تفدیه بخشی از سایر اموال، متصدی حمل، موفق به تحویل کالا و دریافت کرایه شود، وی نیز موظف است سهمی از خسارت مشترک را بپردازد.
- نامه‌ها، بار همراه مسافران، لوازم و وسایل نقلیه موتوری شخصی نجات یافته از مخاطره عمومی، در پرداخت خسارت مشترک، سهم ندارند.
- با توجه به هدف اصلی از وضع قواعد خسارت مشترک که توزیع متناسب زیان، میان همه منافع متحد در سفر دریایی است، اشخاص منتفع از تفدیه، نهایتاً فقط به نسبت ارزش همه اموال با مبلغ کل ضرر وارده به منافع تفدیه شده، ملزم به پرداخت خسارت مشترک هستند. بنابراین، خسارت مالک مال تفدیه شده بطور کامل جبران نمی‌شود و به عبارت دیگر او نیز به نحوی در پرداخت خسارت مشترک سهم است (Rodiere et du Pontavice, 1997, p491, M510). برای مثال، اگر کشتی، کالای الف و کالای ب، هر کدام ۳۰۰۰۰۰ واحد ارزش داشته باشند و کالای ب به منظور رفع مخاطره مشترک، بطور کامل تفدیه شود، مالکان کشتی و کالای الف، هر کدام ملزم به پرداخت ۱۰۰۰۰۰ واحد یعنی جمعاً ۲۰۰۰۰۰ واحد به مالک کالای ب هستند و ۱۰۰۰۰۰ واحد دیگر به مالک کالای ب تحمیل می‌شود. در غیر این صورت، گرچه در جریان تفدیه، کالای ب، تفدیه شده است اما در واقع، مالک آن در وضع بهتری نسبت به صاحبان اموال نجات یافته قرار می‌گیرد.

نتیجه

از بررسی خسارات مشترک دریایی، بطور خلاصه می‌توان به نتایج زیر دست یافت:

- ۱- به موجب قاعده کلی حاکم بر خسارت مشترک که ریشه در عرفها و مقررات قدیمی کشتیرانی دارد و ضوابط تفصیلی آن با گذشت زمان، در قوانین ملی و مقررات یکنواخت بین‌المللی (بویژه قواعد یورک-آنتورپ ۱۹۹۴) به تصویب رسیده است، در صورتی که به هنگام بروز مخاطره دریایی و به منظور نجات کلیه اموال (کشتی، کالا و کرایه حمل) از خطر تلف جمعی، به دستور مقام صالح، تفدیه یا هزینه‌ای فوق‌العاده، انجام یا تقبل شود، صاحبان منافع نجات یافته، ملزمند در پرداخت خسارات شخص یا اشخاص زیان‌دیده مشارکت کنند.
- ۲- عمل خسارت مشترک، در دو چهره اصلی تفدیه (ایراد صدمه یا اتلاف) و تقبل هزینه قابل تحقق است. تفدیه، شامل کشتی، کالا و کرایه حمل است و تقبل هزینه نیز در دو قالب تحمل هزینه‌های اصلی (بویژه پاداش نجات) و هزینه جایگزین یا اضافی انجام می‌شود.
- ۳- اصل، خاص بودن خسارات دریایی است مگر اینکه مشترک بودن آن به اثبات رسد. اثبات وصف مشترک برای خسارات دریایی، منوط به احراز شرایطی است. عمل خسارت مشترک باید فوق‌العاده، عمدی و متعارف بوده و به منظور حفظ ایمنی جمعی اموال مواجه با مخاطره واقعی همگانی انجام شده و زیان، مستقیماً از عمل خسارت مشترک حاصل شود. در صورت فقدان هر کدام از این شرایط، خسارت، خاص بوده و تابع احکام مسئولیت مدنی خواهد بود.
- ۴- احراز شرایط مذکور و توزیع خسارات مشترک میان افراد ذینفع در تفدیه یا تحمل هزینه، تعدیل نام دارد و بوسیله کارشناسان این امر انجام می‌شود. این کارشناسان، بر اساس مقررات حاکم، اقدام به ارزیابی میزان زیان‌های وارد به اموال و تعیین ارزش منافع نجات یافته کرده و در نهایت، با توجه به تناسب ارقام حاصل از محاسبات، سهمیه‌هایی را که هر کدام از صاحبان منافع نجات یافته باید به شخص زیان‌دیده بپردازند، تعیین می‌کنند.
- ۵- پاره‌ای از کشورها مثل فرانسه، مقررات خسارت مشترک را در قوانین خود گنجانده‌اند و برخی دیگر مانند چین و کشورهای اسکاندیناوی، این موضوع را در قالب یک ماده قانونی، بطور کامل به مقررات یورک - آنتورپ ارجاع داده‌اند. مقنن ما، هیچ کدام از این روش‌ها را مورد توجه قرار نداده و پس از تعریف مجمل این خسارات، تعیین ضوابط متنوع و پیچیده آن را به تصویب آئین نامه مربوط موکول کرده است که متأسفانه با وجود گذشت بیش از چهل سال از زمان تصویب قانون دریایی، این آئین نامه هنوز تصویب نشده است. بنابراین رفع این نواقص از قانون در کنار دیگر اصلاحات ضروری به نظر می‌رسد.

منابع و ماخذ

الف- فارسی

۱. امید، هوشنگ، (۱۳۵۳)، حقوق دریایی، جلد ۲، مدرسه عالی بیمه تهران.
۲. رفیعیان، ضیاء، (۱۳۷۳)، خسارت عمومی در بیمه دریایی، چاپ اول، شرکت سهامی بیمه ایران.
۳. کاتوزیان، امیرناصر، (۱۳۷۸)، الزامهای خارج از قرارداد، ضمان قهری، ج ۲ و ۱، چاپ دوم، موسسه چاپ و انتشارات دانشگاه تهران.

ب- خارجی

- 1-Baughen (Simon),(2001), **Shipping Law**, 2th Edition, London– Sydney,Cavendish publishing Limited .
- 2-Benabcent (Alain) , (1995) , **Droit civil** , Les obligations, 5^e Edition , Paris , montchrestien.
- 3-Chorely and Giles ,**Shipping Law** , 1992 , 8th Edition, London , Pitman Publishing .
- 4-**Code civil** Francais , (2002) , Dalloz.
- 5-**Code de Commerce** Francais , (2001), Dalloz.
- 6-Flour (Jacques) et Aubert (Jean–Luc), (1999), **Les obligation, 2, Le Fait Juridigue**, 8^e Edition , Paris , Armand Colin .
- 7-Gilmore (Gerant) and Black (Charles I.), (1975), **The law of Admiralty**, 2th Edition , Mineola, Foundation .
- 8-Hill (Christopher) , (1985) , **Maritime Law**, 2th Edition, Lloyds of london press Ltd.
- 9-Lowndes and Rudolf , (1997) , **The Law of General Average and the York-Antwerp Rules** , 12th Edition , London , Sweet and Maxwell .
- 10-Remon – Gouilloud (Martin) , (1988) , **Droit Maritime** , Paris , Pedone .
- 11-Rippert (Georges), (1929) , **Droit Maritime**, T1, 3^e Edition , Paris , Rousseau et ci Editeur.
- 12-Rodiere (Rene), (1972), **Traite General de Droit Maritime Francais**, T3, Evenement de mer , Paris , Dalloz .
- 13-Rodiere (Rene), (1974), **Droit Maritime** , 6^e Edition, paris , Dalloz .
- 14-Rodiere (Rene), (1974), et du Pontavice (Emmanuel), (1997) **Droit Maritime**, 12^e Edition , Paris, Dalloz.
- 15-Tetley (William), (2002), **International Maritime and Admiralty Law**, Edition yvon Blais INC.
- 16-**Vocabulaire Juridiaue** , Publie sous la direction de Gerard Cornu , Edition 1996. 17- West law and Commercial Dictionary in Five Languages , (1988), V1 , United States, Minnesota, West Publishing Company.