

پژوهشهای حقوقی

شماره ۸

هزار و سیصد و هشتاد و چهار - نیمسال دوم

مقالات

- قانون تجارت ایران در گردونه تحول : بررسی اصلاح مقررات شرکتهای تجاری
- جایگاه موازین بین‌المللی حقوق بشر در مبارزه با تروریسم
- حقوق توسل به زور در پهنه تحولات بین‌المللی : ارزیابی انتقادی گزارش هیأت عالی منتخب سازمان ملل متحد
- بررسی معیار سنی مشارکت در انتخابات عمومی : حقوق ایران و حقوق تطبیقی
- ساز و کار اجرای احکام دیوان اروپایی حقوق بشر

موضوع ویژه : حقوق بیمه در نظام ملی و تطبیقی

- تعهد به «حسن نیت» در قرارداد بیمه عمر
- دعوی مستقیم و رجوع زیان‌دیده به بیمه‌گر
- زیان همگانی در حقوق بیمه دریایی
- اصول خدمات بیمه در سازمان تجارت جهانی و آثار حقوقی الحاق ایران به آن
- لایحه بیمه تجاری (۱۳۸۴/۴/۲۷)، تلاش برای رفع ابهامات موجود در قانون بیمه

نقد و معرفی

- رأی پرونده موسوم به هموفیلی‌ها: نگاهی نو به مسؤولیت مدنی دولت در رویه قضایی ایران
- دادگستری اروپا (یوروجاست)





زیان همگانی در حقوق بیمه دریایی

کامبیز رعدی*

چکیده: قاعده زیان همگانی که از جمله مهمترین و مشهورترین قواعد حقوق دریایی است، در کشور ما نیز ناشناخته نمی‌باشد، با وجود این شاید به جهت نقص اساسی مقررات موضوعه هیچگاه به طور جدی در حوزه بحث و پژوهش دانشگاهی قرار نگرفته است و آرای دادگاهها نیز در رابطه با قاعده زیان همگانی ساکت و فاقد هرگونه رویه‌ای است، کما اینکه مقررات ناقص قانون دریایی نیز عملاً متروک گردیده است. از اینرو تدوین مقررات داخلی کشورمان و ایجاد متنی مصوب جهت حل و فصل اختلافات و دعاوی مرتبط با زیان همگانی ضرورتی انکارناپذیر و حیاتی است.

در این تحقیق با توجه به فقدان و نقص قوانین و مقررات مصوب داخلی و در نتیجه فقدان رویه قضایی، اصول، قواعد و مبانی حقوقی کشورمان ایران بررسی و نتیجه‌گیری گردیده است که می‌توان تا وضع قانون خاص حاکم بر موضوع زیان همگانی، بر پایه تأسیس حقوقی اداره مال غیر، موضوع ماده ۳۰۶ قانون مدنی، دعاوی و اختلافات راجع به زیان همگانی را مورد رسیدگی قرار داده و حل و فصل نمود.

واژگان کلیدی: بیمه دریایی، حقوق بیمه، حمل و نقل دریایی، زیان همگانی، اضطراب، حق حبس، خسارت

۱. مقدمه

این قاعده در ابتدای تکوین اینگونه بیان شده است: «خسارتی که برای نفع عموم ایجاد شده است باید توسط عموم تحمل شود».

البته قاعده در تطور زمان و حسب ضروریات حاکم بر حمل و نقل دریایی گسترش یافته و نهایتاً هم به متون قانونی و مقررات داخلی کشورها و هم به موافقتنامه‌های

* دانشجوی دوره دکترای حقوق خصوصی دانشگاه تربیت مدرس

بین‌المللی راه یافته است.

البته مجموعه مقررات مصوب داخلی کشورها بویژه در دو بلوک حقوق نوشته و عرفی تفاوت دارد و حتی مفاد کنوانسیونهای بین‌المللی نیز دائماً مورد بازنگری، اصلاحات و تغییرات مختلفی بوده است که جدیدترین موارد از این تغییرات در سالها ۱۹۹۴ و ۲۰۰۴ ایجاد شده است. با وجود این در قانون دریایی ایران مصوب ۱۳۴۳ بجز تعریف این قاعده آن هم به گونه‌ای بسیار متفاوت و در واقع به صورت برداشتی ناقص از آنچه در مقررات بین‌المللی و داخلی کشورها وجود دارد، سایر مقتضیات و آثار و احکام این قاعده مسکوت مانده و موکول به تهیه آئین‌نامه اجرایی از سوی وزارتخانه ذیربط گردیده است، که آن هم در مرور زمان به بوته فراموشی سپرده شده است و در واقع هیچ متن مصوبی در حقوق ایران که به طور خاص مقررات راجع به زیان همگانی محسوب شود، وجود ندارد. لذا در این تحقیق پس از ارائه تعریف و بیان مفهوم زیان همگانی و ارائه مصادیق اصلی قاعده زیان همگانی تاریخچه تحولات تاریخی این قاعده، در منابع حقوقی داخلی کشورها و همچنین در سطح بین‌المللی بررسی گردیده است. آنگاه در یک بررسی تطبیقی منابع حقوق ایران به منظور یافتن مبنا و اساسی که بتواند ماهیت و آثار قاعده زیان همگانی را توجیه نماید جستجو شده است. آثار حقوقی این قاعده نیز موضوع فصل دوم از بخش دوم است. و بالاخره در بخش سوم و پایان تحقیق، قانون و دادگاه صالح به رسیدگی و موضوع مرور زمان بررسی و نهایتاً نتیجه‌گیری شده است.

۲. بخش اول: کلیات

۲-۱. فصل اول: مفهوم و مصادیق

۲-۱-۱. گفتار اول: تعریف

کشتی و محمولات آن در مواقع مواجهه با خطر و تحمل خسارت مشمول قواعدی برآمده از عرف دریانوردان باستانی با ملیتهای مختلف می‌گردند که به موجب این قواعد نه تنها متصدی حمل دریایی مسؤول جبران تلف کالا و یا خسارت وارده به محمولات نیست بلکه صاحبان کالا مسؤولیت جبران قسمتی از خسارت وارده به محمولات متعلق به دیگران و حتی کشتی مربوط را نیز دارند.

این قواعد حقوق دریایی که جنرال اوریج رولز^۱ نامیده می‌شوند در ایران تحت عنوان خسارت مشترک^۲، خسارت عمومی^۳، خسارت همگانی^۴، و زیان همگانی ترجمه گردیده است.

انتخاب واژه «زیان» در مقابل "average" و واژه «همگانی» در مقابل "general" از میان سایر واژه‌ها اولاً به جهت ریشه فارسی واژه‌های انتخابی و ثانیاً به جهت وفای به مقصود گزینه اصلح به نظر می‌رسد. مضافاً آنکه استفاده از واژه‌های «زیان همگانی» از سایر معادلهای به کار گرفته شده در زبان فارسی متداولتر است مع الوصف باید توجه داشت که در قانون دریایی ایران مصوب ۱۳۴۳ از واژه «خسارت مشترک» استفاده شده است و اعراض از واژه‌های تحت اختیار قانونگذار در مقام اجرای قاعده موجب ایجاد مشکل می‌گردد.

زیان همگانی در واقع قاعده مرسوم کهنی است که به موجب آن خسارت ناشی از وقوع حوادث دریایی بین کسانی که در یک سفر دریایی مشترک ذینفع هستند توزیع می‌گردد. اما باید توجه داشت که توزیع هر خسارتی مورد نظر نیست. در واقع مقتضای قاعده آن است که «فدیه» و یا «هزینه‌هایی»^۵ که عمداً و به طور منطقی و عقلایی و به منظور ایمنی مشترک^۶ و حفظ اموالی که در یک حادثه دریایی مشترک در معرض خطر قرار گرفته‌اند، در بین صاحبان اموال توزیع شود.

مفهوم فوق برگرفته از تعریف عملیات زیان همگانی مقرر در قاعده A مجموعه مقررات یورک/ آنتورپ^۷ است که در قوانین داخلی بسیاری از کشورها از جمله: قانون بیمه دریایی کانادا مصوب ۱۹۹۳، قانون مدنی ایالت کبک مصوب ۱۹۹۴، قانون دریایی ایتالیا مصوب ۱۹۴۲، قانون تجارت اسپانیا ۱۸۸۵ وارد گردیده و قسمتی از حقوق دریایی این کشورها تشکیل می‌دهد.

در بند ۲ ماده ۶۶ قانون بیمه دریایی انگلستان نیز عملیات زیان همگانی تعریف گردیده است. به موجب این ماده: «عملیات (عمل) زیان همگانی در جایی محقق

^۱ General Average Rules

^۲ قانون دریایی ایران مصوب ۱۳۴۳ ماده ۱۸۴.

^۳ ابوالشیر فرمانفرمانیان، حقوق دریایی، بی‌نا، ۱۳۴۹، ص ۱۵۴.

^۴ ضیاء رفیعیان، خسارت عمومی در بیمه دریایی، انتشارات شرکت سهامی بیمه ایران، چاپ اول، ۱۳۷۳.

^۵ Sacrifice and Expenditure

^۶ Common Safty

^۷ York - Antwerp

می‌شود که فدیة و هزینه‌های فوق‌العاده عمداً و به صورت عقلایی و به منظور حفظ اموالی که در معرض خطر ناشی از حادثه دریایی مشترکی هستند انجام و تقبل گردیده باشد».

بند یک ماده ۶۵ قانون بیمه دریایی کانادا (۱۹۹۳) نیز خسارت زیان همگانی را خسارتی می‌داند که بر اثر و یا مستقیماً در نتیجه عملیات زیان همگانی ایجاد گردیده است که مشتمل است بر فدیة زیان همگانی و هزینه زیان همگانی.

آقای قاضی گریر^۸ در دعوای برنارد علیه آدامز^۹ سه عنصر اساسی جهت تشخیص عملیات زیان همگانی را بشرح ذیل بیان نموده است:

اول: خطر مشترک، یعنی خطری که کشتی، کالا و خدمه را تهدید می‌کند خطری که مصون ماندن و اجتناب از آن جز با تقبل عمدی و ارادی قسمتی از خسارت در ازای حفظ مابقی اموال میسر نیست.

دوم: به دریا انداختن^{۱۰}، یعنی به دریا انداختن قسمتی از محمولات و یا برش^{۱۱} و به دریا انداختن قطعات کشتی به صورت ارادی و عمدی در مقابله با خطر حتمی، و به عبارت بهتر انتقال خطری که همه اموال را تهدید می‌کند به بخش مشخصی از اموال در معرض خطر.

سوم: کوشش و تلاش انجام شده در جهت جلوگیری از خطر باید موفقیت‌آمیز بوده باشد.

ذکر مثالهای زیر می‌تواند در فهم قاعده زیان همگانی مؤثر باشد.

مثال اول: یک کشتی و محموله آن در معرض خطر غرق شدن هستند و به منظور رفع خطر، فرمانده کشتی و خدمه با به دریا انداختن قسمتی از محموله کشتی، مابقی محمولات کشتی را حفظ می‌نمایند. در این مثال اگرچه خسارت مستقیماً به مالک کالا و محموله به دریا انداخته شده وارد گشته است، اما با اعمال قاعده زیان همگانی هم مالک کشتی و هم مالک یا مالکان سایر محمولات که اموال آنها حفظ شده است در تحمل خسارت سهیم می‌گردند.

مثال دیگر: کشتی شدیداً خسارت دیده است و در معرض خطر غرق شدن است

⁸ Mr. Justice Grier

⁹ Bernard v. Adams

¹⁰ gettison

¹¹ Jactus

اما با انجام عملیات نجات^{۱۲} که با توافق فرمانده کشتی و امضای قرارداد نجات محقق می‌گردد کشتی و محموله از خطر نجات داده می‌شوند. در اینجا نیز هم مالک کشتی و هم صاحب محموله ملزم به پرداخت هزینه‌ها و پاداش نجات^{۱۳} خواهند بود.^{۱۴}

آنچنانکه از توضیحات فوق مستنبط است و با ملاحظه قوانین داخلی کشورهای مختلف و همچنین متون مقررات بین‌المللی در خصوص زیان همگانی می‌توان اصول بنیادی ضروری در تشخیص زیان همگانی را بشرح ذیل خلاصه نمود:

اول: فدیة و یا هزینه فوق‌العاده؛

دوم: که عمداً و از روی اراده؛

سوم: و به صورت عقلایی و منطقی؛

چهارم: در مقابله با خطر؛

پنجم: و به منظور تأمین امنیت و نفع مشترک صورت پذیرند.

در حقیقت زیان همگانی قاعده‌ای است که به موجب آن خسارت و هزینه‌های عمداً ایجاد شده بین اشخاصی که در یک حادثه دریایی مشترک ذینفع هستند تقسیم و توسط ایشان پرداخت می‌شود.^{۱۵} اگرچه وقوع حادثه منجر به ایجاد هزینه‌ها و خسارت عمدی، خارج از کنترل اداره اشخاص ذینفع در زیان همگانی است، اما ایجاد خسارت و انجام هزینه‌های ضروری در جهت جلوگیری از وقوع خسارات فرآگیرتر سنگینتر و ارادی است و در اختیار اشخاص ذینفع در جلوگیری از وقوع حادثه دریایی است که منافع همه آنها را تهدید می‌کند.

بدین ترتیب:

وجود خطر واقعی که کالا یا کشتی و یا هر دو را تهدید کند و تبعاً اقداماتی ارادی که به صورت فوق‌العاده و در جهت از بین بردن خطر و یا کاهش اثر آن صورت می‌پذیرد در کنار منطقی و عقلایی بودن فدیة اموال و انجام هزینه‌ها و اینکه هدف از انجام آنها ایمنی مشترک کشتی و یا کالا باشد مهمترین مواردی است که اقدامات زیان همگانی را با ماهیت مورد نظر محقق می‌نماید. البته باید توجه داشت که خسارت باید در حین سفر،

¹² Salvage

¹³ Salvage award

¹⁴ General Average TTM 15230 - Background Material General average.htm.

¹⁵ Lownders and Rudolf, 12Ed, 1997 at para A. 01.

به نقل از مقاله «زیان همگانی و تحولات نوین» نوشته آقای پروفیسور ویلیام نت لی استاد دانشگاه مک گیل، ص ۸.

بارگیری و یا تخلیه و مسقیماً بر اثر اقدامات زیان همگانی ایجاد شده و منجر به نتیجه مثبت (نجات اموال و یا قسمتی از اموال) گردیده باشد تا مشمول قواعد زیان همگانی گردد.

در واقع برای فهم دقیق زیان همگانی ضروری است که هماهنگ با بعضی از نصوص قانونی^{۱۶} بین عملیات زیان همگانی^{۱۷} و خسارت زیان همگانی^{۱۸} تفکیک نمود. بدین معنی که عملیات زیان همگانی را هر نوع هزینه فوق‌العاده دارای ماهیت زیان همگانی بویژه با این خصوصیت که ارادی و عقلایی (منطقی) و در زمان مواجهه با خطر ایجاد و به منظور حفظ اموال در معرض خطر مشترک در یک حادثه دریایی گردیده باشد، دانست.^{۱۹} و بدین ترتیب خسارت زیان همگانی خسارتی است که مستقیماً ناشی از عملیات زیان همگانی باشد و مشتمل است بر فدیة زیان همگانی و مخارج همگانی.^{۲۰} در قاعده A مجموعه مقررات یورک/ آنتورپ مصوب ۱۹۹۴ زیان همگانی این گونه تعریف گردیده است: «عملیات زیان همگانی صرفاً و تنها زمانی محقق می‌گردد که فدیة و هزینه‌های فوق‌العاده به صورت ارادی و منطقی به منظور ایمنی مشترک و حفظ کلیه اموالی که در یک حادثه دریایی مشترک در معرض خطر قرار دارند ایجاد و یا انجام شده باشد. فدیة و هزینه‌های زیان همگانی به موجب مفاد قواعد بعدی و براساس ارزش منافع مختلف سهام در موضوع تعیین خواهد شد».

در قانون دریایی ایران مصوب ۱۳۴۳ نیز زیان همگانی تعریف گردیده است: در ماده ۱۸۴ قانون مذکور خسارات دریایی به دو نوع «خسارت مشترک» و «خسارت خاص» تقسیم شده است. آنگاه در ماده ۱۸۵ خسارات مشترک دریایی این گونه تعریف گردیده است:

«خسارات مشترک دریایی عبارت است از مخارج فوق‌العاده و خسارات که برای حفظ سلامت کشتی و مسافرو بار آن به وجود آمده است. به طوری که ملاحظه می‌شود تعریف مقرر در این ماده با آنچه که در مقررات یورک/ آنتورپ و قوانین داخلی سایر کشورها آمده است تا حدی زیادی متفاوت است. در واقع در این ماده اگر چه به «فدیة» که اولین مصداق بارز زیان همگانی است اشاره شده اما می‌توان فدیة را مشمول عموم

^{۱۶} قانون دریایی کشور کانادا مصوب ۱۹۹۳.

^{۱۷} General Average Act

^{۱۸} General Average loss

^{۱۹} بند ۲ ماده ۶۵ قانون بیمه دریایی کشور کانادا مصوب ۱۹۹۳.

^{۲۰} Sacrifice and Expenditures

«خساراتی که به طور ارادی» ایجاد می‌شود دانست و اگر چه عقلایی و منطقی بودن مخارج و خسارات عمدی و ارادی مورد تصریح قرار نگرفته است اما لزوم منطقی و عقلایی بودن این مخارج و خسارات را نیز می‌توان از اصول کلی حقوقی نظیر اصل «لاضرر» استنباط نمود. اما آنچه تعریف زیان همگانی مقرر در قانون دریایی را از تعریف آن در مقررات بین‌المللی و مقررات داخلی کشورهای دیگر متمایز می‌نماید درج واژه مسافر در کنار واژه کشتی و بار است، که این نکته را به ذهن متبادر می‌سازد که در مورد کشتیهای مسافربری نیز می‌توان از قواعد زیان همگانی استفاده کرد. حال آنکه این موضوع اساساً محال است چرا که چنانکه در فصول بعدی خواهیم دید از ابتدای پیدایش زیان همگانی صرفاً ارزش حفظ شده کشتی و کالا ملاک و مبنای محاسبه و توزیع خسارت بوده است و اساساً مسافر و حتی بار همراه مسافر هیچگاه مشمول قواعد زیان همگانی نگردیده است. مصداقی از سهیم گردیدن مسافر در مخارج زیان همگانی از ابتدای تکوین و استفاده از قواعد زیان همگانی نمی‌توان یافت. بنابراین چاره‌ای جز آن نیست که به تبعیت از قاعده اصولی «الجمع مهما امکن اولی من الترتک» مفاد مقرر در این ماده را به گونه‌ای تفسیر نمود که تا حد امکان از نسبت دادن اشتباه و یا لغو و مهمل دانستن واژه «مسافر» جلوگیری نمود. بدین ترتیب که گفته شود در مواردی که صاحب کالا به هر دلیل همراه با بار در کشتی سوار است و عنوان مسافر می‌گیرد خسارت وارده به کالای متعلق به وی نیز با جمع سایر شرایط ضروری مشمول قواعد زیان همگانی می‌گردد که البته عملاً و در واقع مصداقی نخواهد یافت.

۲-۱. گفتار دوم: مصادیق

بررسی مصادیق زیان همگانی می‌تواند از دو حیث مفید باشد. اول از آن جهت که به درک مفهوم دقیق زیان همگانی کمک می‌کند و جهت دیگر کاربردی است، بدین معنی که در بررسی پرونده‌های زیان همگانی با شناخت دقیق مصادیق و دسته‌بندی آنها از تضييع حقوق اطراف زیان همگانی جلوگیری به عمل آمده از عادلانه بودن برگ تعدیل^{۲۱} اطمینان حاصل می‌گردد.

ذیلاً مهمترین مصادیق زیان همگانی را برشمرده و توضیحات ضروری را ارائه می‌نماییم.

۱. به دریا انداختن کالا: به دریا انداختن کالا که در جهت سبک‌سازی کشتی و در

²¹ Adjustment

جهت حفظ کشتی و کالاها و احتراز یا رهایی از خطر صورت می‌پذیرد، جزء عملیات زیان همگانی است و خسارت ناشی از آن جزء خسارت زیان همگانی محسوب است. در واقع قدیمی‌ترین مصداق زیان همگانی به دریا انداختن کالا و یا قطعاتی از کشتی است و سایر مصادیق زیان همگانی حول این محور اصلی و با تکمیل و اصلاح مقررات راجع به زیان همگانی پیدایش یافته‌اند.^{۲۲}

۲. هزینه نجات^{۲۳}: مهمترین مصداق زیان همگانی چه از حیث فراوانی و کثرت وقوع و چه از حیث بالا بودن میزان خسارت، هزینه‌هایی است که در موقع مواجهه کشتی و محمولات آن با خطر و در جهت حفظ کشتی و کالا هزینه می‌شوند که در صفحات آتی مفصلاً مورد بررسی قرار خواهد گرفت.

۳. خساراتی که عمداً و به طور منطقی و عقلایی به موتور و ماشین آلات کشتی وارد می‌گردد و نتیجه به کار گرفتن قوه محرکه موتورهای کشتی در موارد زمین گیر شدن^{۲۴} و کوشش برای شناورسازی و سبک‌سازی کشتی است.

۴. مخارج تعمیر موقت کشتی: در صورتیکه برای نجات کشتی و کالا تعمیراتی ابتدایی و تا رساندن کشتی به بندر امن ضروری باشد این مخارج و هزینه‌ها نیز از مصادیق خسارت زیان همگانی خواهد بود.

۵. هزینه‌ها و مخارج کشتی در بندر امن^{۲۵}: کلیه هزینه‌هایی که برای پهلوگرفتن و جدا شدن کشتی در بندر امن ضروری باشد و همچنین هزینه‌های مدت زمان توقف کشتی در بندر امن جزء خسارت زیان همگانی بوده و مصداق زیان همگانی است.^{۲۶}

۶. هزینه‌های تعویض وسیله حمل کالا از محل حادثه و یا بندر پناه به مقصد تعیین شده در بارنامه.

۷. دستمزد خدمه.

۸. هزینه‌ها و مخارج مرتبط با آلودگی محیط زیست.

۹. هزینه سوخت اضافی و یا انبارداری اضافی.

^{۲۲} General Average, The progress of the IUMI proposals for the reform of the York Antwerp Rules, Seville, 17 Sept. 2004 - By Ben Brawne. as quoted by <www.google.com/generalaverage>.

^{۲۳} Salvage proportion

^{۲۴} Grounding

^{۲۵} port of Refuge

^{۲۶} در مورد مفهوم بندر امن نک: مسعود اریایی، «استفاده از بندر امن یکی از تعهدات مستأجر کشتی»، *مجله تحقیقات حقوقی*، ۱۳۸۳، ش ۳۹، صص ۳۰۶-۳۰۱.

۱۰. و البته دستمزد و مبالغ مورد مطالبه از سوی تعدیل‌گر^{۲۷} نیز بین کلیه اطراف زیان همگانی تقسیم و توزیع خواهد گردید.

۲-۲. فصل دوم تاریخچه

۲-۲-۱. گفتار اول: سیر و پیدایش و تکامل مقررات باستانی راجع به زیان همگانی

مبدأ پیدایش قواعد زیان همگانی را «قانون رودی»^{۲۸} در سالهای ۸۰۰ قبل از میلاد ذکر کرده‌اند.^{۲۹} در مجموعه مقررات مذکور تصریح گردیده است که «اگر یک کشتی در خطر قرار گیرد و محموله آن به منظور حفظ کشتی به دریا ریخته شود کشتی و همچنین آن قسمت از محمولات که حفظ شده است، ضرورتاً باید سهمی از خسارت وارده را تقبل نمایند». از «قانون رودی» جز آنچه که در حقوق رم ضبط و ثبت گردیده به دست نیامده است. در کتاب دایجست رومیها^{۳۰} تصریح گردیده است که به موجب «قانون رودی» اگر به منظور سبک‌سازی کشتی مال‌التجاره از روی عرشه به دریا انداخته شود نفع آن به همه رسیده است و بنابراین باید همه سهمی از جبران خسارت ناشی آن را تقبل نمایند. این قاعده در حقوق رم تحت عنوان "Lex rhodia de jactu"^{۳۱} بیان گردیده است.

این قاعده متعاقباً در مجموعه قواعد اورلئان^{۳۲} نیز وارد شده و بسط یافته است. مجموعه قواعد اورلئان در رابطه با زیان همگانی شامل سه حکم است. به موجب دو حکم از سه حکم مذکور به صاحب کالای به دریا انداخته شده حق مطالبه مشارکت دیگران در تقبل بخشی از خسارت داده شده است و به موجب حکم سوم مالک کشتی حق مطالبه خسارت ناشی از به دریا انداختن قطعاتی از کشتی در جهت سبک‌سازی کشتی را دارد.

²⁷ Adjuster

²⁸ Rhodian Law

²⁹ C. Abbott - (Lord Terterden): A Treatise of the Law relative to Merchant Ships and Seaman. 1st ed, London, 1802, p. 273.

³⁰ Digest of justinian

³¹ See Lownders and Rudolf, 12 ed., 1997, ret paras. 60. 01.60.17. ص ۶.

³² Rules of Orleon

۲-۲-۲. گفتار دوم: بررسی تحولات پدید آمده در مقررات نوین راجع به زیان همگانی

اولین رأی قضایی صادره در موضوع زیان همگانی در آمریکا و انگلستان به ترتیب در سالهای ۱۷۹۸ و ۱۷۹۹ صادر گردیده است.^{۳۳} در واقع زیان همگانی به عنوان یک پدیده حقوقی ایجاد شده و مورد عمل در حقوق مدون دریایی، کاربرد بسیار محدودی داشته است. باید توجه داشت که علت استفاده از مقررات حقوق مدون در رابطه با زیان همگانی در انگلستان به آن جهت بوده است که موضوعات مرتبط با حقوق دریایی در صلاحیت انحصاری دادگاه عالی دریایی^{۳۴} که در شهر لندن تشکیل و قضات آن حقوقدانان دارای درجه دکترا از دانشگاه آکسفورد و یا کمبریج بودند، بود. این دادگاه به داکترز کامن^{۳۵} معروف بود و طی قرون متمادی صرفاً وکلای تحصیل کرده تحت نظام حقوق مدون حق حضور و دفاع در این دادگاه را داشتند.

در سال ۱۸۵۷ میلادی این انحصار شکسته شد و حقوقدانان کامن لا نیز در دادگاه داکترز کامن حق حضور یافتند و در سال ۱۸۵۸ دادگاه داکترز کامن منحل گردید. در سال ۱۸۵۹ قانون دادگاه دریایی تصویب شد که به موجب آن و برای اولین بار حقوقدانان کامن لا اجازه حضور در دادگاه دریایی را یافتند. دقت در پیشینه تاریخی زیان همگانی مشخص می‌سازد که در واقع زیان همگانی در ابتدای پیدایش در شکل نوعی بیمه دریایی ظاهر شده است. یعنی تسهیم و تقسیم و سرشکن نمودن خسارتهای ناشی از وقوع یک حادثه و خطر دریایی مشترک که به موجب آن نه تنها مالک کالا بلکه مالک کشتی نیز می‌تواند خسارتهایی را که متناسب به تقصیر وی نیست مورد مطالبه قرار دهد. تنوع ادعای اطراف ذینفع در زیان همگانی و تفاوت مفاد قواعد و نحوه کاربرد آنها ضرورت تعیین روش واحد و قواعدی هم شکل در رابطه با نحوه احتساب و تعیین سهم اطراف زیان همگانی از خسارات وارده را نمایاند و بدین ترتیب اولین متن قانونی تحت عنوان «گلاسکو ریزولشن»^{۳۶} مصوب ۱۸۶۰ و متعاقب آن مجموعه قواعد «یورک»^{۳۷} مصوب ۱۸۶۴ و مجموعه یورک/ آنتورپ ۱۸۷۷^{۳۸} به تصویب رسید.

مجموعه مقررات مرسوم به قواعد یورک/ آنتورپ در فواصل زمانی مختلفی مورد

³³ Lowndes and Rudolf, 12 ed, 1997 at para 00.17.

به نقل از همان، ص ۷.

³⁴ High Court of Admiralty

³⁵ Doctors Common

³⁶ Glasgow Resolutions

³⁷ York Rules 1864

³⁸ York - Antwerp Rules 1877 .

اصلاح و تغییر قرار گرفته است که آخرین اصلاحات به عمل آمده در سال ۱۹۷۴ در هامبورگ در سال ۱۹۹۰ در پاریس و در سال ۱۹۹۴ در سیدنی با نظارت و تصدی کمیته بین‌المللی دریایی بوده است.

۳. بخش دوم: ماهیت و آثار حقوقی زیان همگانی

۳-۱. فصل اول: ماهیت

زیان همگانی در واقع شامل دو بخش قابل تمایز است. بخش اول دستور شروع عملیات زیان همگانی برای جلوگیری از وقوع خطر و خسارت بیشتر احتمالی و بخش دوم اعلان زیان همگانی به اطراف ذینفع در حادثه مشترک دریایی مربوط. ذیلاً ماهیت این دو عمل حقوقی را بررسی می‌نماییم.

۳-۱-۱. گفتار اول: صدور دستور شروع انجام اعمال زیان همگانی

دستور انجام زیان همگانی معمولاً توسط فرمانده کشتی و سایر خدمه ذیصلاح کشتی صادر می‌شود. اما در انگلستان حتی اگر توسط کسی که ذینفع در حادثه زیان همگانی نیست (مثل مقامات محلی بندری) نیز دستور زیان همگانی صادر شود مشروط به اینکه ضروری بودن انجام عملیات برای ایمنی مشترک اموال در معرض خطر اثبات شود. باز هم ممکن است عملیات انجام شده به عنوان عملیات زیان همگانی پذیرفته شود.^{۳۹} کما اینکه در دعوی موسوم به پاپایانی (papayanni) علیه شرکت گرامپین اس.اس. (Grampian) (سال ۱۸۹۶) دستور بریدن قطعه‌ای از کشتی در حال سوختن توسط رئیس اسکله صادر گردید.

در آمریکا نیز اگر چه سابقاً تنها مالک کشتی و یا فرمانده و یا شخص تحت مسؤولیت فرمانده کشتی حق صدور دستور شروع عملیات زیان همگانی را داشت اما حالا اشخاص ثالث نیز می‌توانند نسبت به صدور دستور انجام عملیات زیان همگانی اقدام کنند مشروط به اینکه دستور صادره توسط ایشان متعاقباً توسط فرمانده کشتی تنفیذ گردد.^{۴۰} اما در فرانسه، صرفاً فرمانده کشتی حق صدور چنین دستوری را دارد.^{۴۱}

³⁹ Lownder and Rudolf 12 ed., 1997 of para A. 12. به نقل از همان، ص ۹.

⁴⁰ The Beatrice 192 H AMC 9/4 at p. 991 of p. 207 -919 (S.D.N.y. 1924) Buglass 3 ed., 1991 of p. 207.

⁴¹ Lownder and Rudolf 12 Ed., 1997 at para A . 16.

مقررات یورک/ آنتورپ نیز به هیچ وجه محدودیتی در صدور دستور انجام عملیات زیان همگانی صرفاً توسط فرمانده کشتی ایجاد نمی‌کند. لازم به ذکر است که پیشنهاد درج و اضافه نمودن عبارت «توسط فرمانده کشتی و با تأیید وی»، به قاعده A که در کنفرانس استکهلم سال ۱۹۲۴ پیشنهاد شده بود مورد توافق قرار نگرفت. به هر حال امروزه این امری کاملاً معمول است که دستور انجام عملیات زیان همگانی مستقیماً توسط مالکین کشتی و یا از طریق نمایندگان ایشان و از جمله فرمانده کشتی صادر شود. آنچه مسلم است صدور دستور انجام عملیات زیان همگانی توسط مالکان کشتی و یا فرمانده کشتی و یا حتی اشخاص ثالث یک عمل حقوقی یک طرفه است و اگر چه به نحوی تصرف در اموال و یا حقوق مالی متعلق به دیگران است اما نفوذ و اعتبار آن مشروط به قبول صاحب مال یا حق مالی نیست و حتی اطلاع ایشان نیز ضرورتی ندارد و عملاً بعد از اتمام عملیات موضوع به اطلاع صاحب مال می‌رسد. این عمل حقوقی یک طرفه و به عبارت بهتر ایقاع، که منشأ آثار حقوقی مختلفی است ضرورتاً باید با قصد احتراز از خطری که کشتی و محمولات آن را تهدید می‌کند، صورت پذیرد. باید توجه داشت که عملیات زیان همگانی مشتمل بر فدیة (ایجاد خسارت عمدی) و ایجاد هزینه عمدی است. نتیجتاً صدور دستور انجام عملیات زیان همگانی به معنی صدور دستور ایجاد خسارت عمدی و هزینه‌های ارادی به منظور جلوگیری از خطر و خسارت بیشتر است. این دستور در سطح بین‌الملل مستند به مقررات داخلی کشورها و یا مقررات بین‌المللی، و از جمله مهمترین این نوع مقررات بین‌المللی یعنی قواعد یورک/ آنتورپ است. در حقوق ایران نیز همانگونه که گفتیم این امر مستند به مفاد ماده ۱۸۴ قانون دریایی است البته آنچه در قانون دریایی آمده است با آنچه در سطح بین‌الملل وجود دارد متفاوت است و علاوه بر این صرفاً تعریف «خسارت مشترک» دریایی است و در رابطه با صدور دستور انجام عملیات زیان همگانی و همچنین مرجع صدور دستور قانون ایران ساکت است. بنابراین باید با مراجعه به سایر متون قانونی مبنای مشروعیت صدور دستور انجام عملیات زیان همگانی و مرجع صدور این دستور را مورد بررسی قرار دهیم.

اصرار بر یافتن مبنا و مستند قانونی برای صدور دستور شروع عملیات زیان همگانی از آن جهت است که ایراد ضرر به دیگری چنانچه مستند به قانون باشد جایز است. چنانکه «اگر پزشکی به منظور جلوگیری از سرایت بیماری واگیردار شخصی را در قرنطینه نگه دارد و... یا مأمور اجرا ناگزیر شود که قفل در خانه‌ای را بشکند یا به زور

کسی را از ملکی بیرون کند. از این بابت مسئولیت ندارد.^{۴۲} از جمله مهمترین مبانی مشروعیت و قانونمندی اعمال و افعال زیانبار، «اضطرار» است؛ از جمله مبنای ماده ۵۵ قانون مجازات اسلامی در رفع مجازات از کسی که هنگام بروز خطر شدید از قبیل آتش سوزی و سیل و طوفان، به منظور حفظ جان یا مال خود یا دیگری مرتکب جرم شده است، در مقام پذیرش «اضطرار»، به عنوان مبنای قانونمندی و مشروعیت ایراد ضرر و زیان و حتی ارتکاب جرم است. اما باید توجه داشت که لاقفل در شرع اسلام و به تبع آن در حقوق ایران «ضمان مالی» و مسئولیت جبران خسارت وارده به دیگران با اثبات اضطرار رفع نمی‌شود، کما اینکه تبصره ماده فوق نیز «دیه و زیان مالی» را از حکم ماده مستثنا نموده است.

بنابراین استناد به «اضطرار» اگرچه می‌تواند وحدت ملاک خوبی برای تجویز صدور دستور انجام عملیات زیان همگانی به دست دهد اما نمی‌تواند برای رفع تکلیف به جبران خسارات وارده از آمر و صادر کننده دستور انجام عملیات زیان همگانی مورد استفاده قرار گیرد و بنابراین باید مبنای دیگری را جستجو نمود.

اثر رضایت زیان‌دیده

پیش‌بینی و پذیرش حاکمیت مقررات راجع به زیان همگانی در قرارداد حمل و مقررات و قواعد زیان همگانی و توافق قبلی صاحب کالا و مالک کشتی بر اجرای مقررات و قواعد زیان همگانی وفق ماده ۳۰ قانون مدنی می‌تواند مبنای قانونی خوبی برای تشریح صدور دستور انجام عملیات زیان همگانی و رفع تکلیف بر جبران خسارت و فراتر از آن الزام منتفع از عملیات زیان همگانی به پرداخت سهم از خسارت عمدی و هزینه‌های ارادی باشد.

اما این نقص را دارد که صرفاً روابط بین صاحب کالا و متصدی حمل (که ممکن است مالک کشتی نباشد و اجاره کننده سفری و یا زمانی کشتی باشد) را در بر می‌گیرد. همچنین در حقوق ما که نظر به سکوت قانون نحوه حاکمیت مقررات بین‌المللی راجع به زیان همگانی و اجرای آنها حداقل در روابط بین متصدیان حمل ایرانی و صاحبان ایرانی محمولات در هاله‌ای از ابهام قرار دارد احراز توافق قبلی و مؤثر دانستن توافق قبلی بین مالکان کشتی و صاحبان کالا با اشکال جدی مواجه است.

^{۴۲} ناصر کاتوزیان، حقوق مدنی، الزامهای خارج از قرارداد، ضمان قهری، ج ۱ و ۲، انتشارات دانشگاه تهران، ۱۳۷۴، ص ۲۷۵.

اداره فضولی مال غیر

به موجب ماده ۳۰۶ قانون مدنی «... اگر عدم دخالت یا پرهیز در دخالت موجب ضرر صاحب مال باشد دخالت کننده مستحق اخذ مخارجی خواهد بود که برای اداره کردن لازم بوده است». به طوری که ملاحظه می‌شود چنانچه اداره مال متعلق به اشخاص ثالث به منظور جلوگیری از ورود ضرر به ایشان باشد در صورتیکه عدم دخالت موجب ضرر مالک گردد شخص اداره یا دخالت کننده مستحق دریافت مخارجی خواهد بود که برای اداره کردن لازم بوده است.

در تحلیل حقوقی مفاد ماده مذکور، عنصر معنوی این نهاد حقوقی را قصد احسان و جلوگیری از ورود ضرر به صاحب مال ذکر کرده‌اند.^{۴۳} به علاوه همانطوری که در ماده تصریح گردیده است در صورتیکه عدم دخالت موجب ضرر مالک باشد کسب اجازه مالک نیز ضرورتی ندارد. همچنین اداره کننده فضول مستحق دریافت مخارجی که برای اداره مال غیر انجام داده است نیز می‌باشد.

در تطبیق مفاد ماده ۳۰۶ قانون مدنی ایران با آنچه که در خصوص زیان همگانی و به موجب مقررات یورک / آنتورپ و سایر سیستمهای حقوق داخلی کشورهایی که این نهاد حقوقی را پذیرفته و مقرراتی را نیز در این خصوص تصویب نموده‌اند، می‌توان وجود مشابهات و تطابق نسبتاً کاملی را احراز نمود. به گونه‌ای که می‌توان گفت با وجود مفاد ماده ۳۰۶ قانون مدنی رسیدگی به دعاوی راجع به زیان همگانی از سوی داور یا قاضی ایرانی و با اعمال مفاد مقرر در ماده فوق‌الذکر نیز میسر است.

توضیح اینکه در زیان همگانی نیز وجود قصد احسان و به عبارتی قصد جلوگیری از خسارت دیدن کالا و کشتی ضروری است.

تأخیر در انجام یا عدم انجام اقدامات زیان همگانی قطعاً موجب تضرر صاحب مال خواهد بود. همچنین صاحب مال حفظ شده صرفاً ملزم به پرداخت هزینه‌ها و مخارج ضروری برای رفع خطر به نسبت سهم خود از کل ارزش اموال حفظ شده می‌باشد که در ماده ۳۰۶ نیز صراحتاً لزوم جبران مخارج انجام شده توسط اداره کننده فضولی ذکر شده است.

بدین ترتیب می‌توان نتیجه گرفت که مادام که مقررات خاصی برای حکومت بر موارد زیان همگانی در ایران تصویب نگردیده است و قاضی یا داور ایرانی بر اساس

^{۴۳} همان، ج ۲، ص ۱۶۸.

شرایط دعوا دارای صلاحیت رسیدگی و ملزم به اجرای قوانین ایران است و به طور کلی در کلیه مواردی که با اجرای قواعد حل تعارض، قانون ایران حاکم بر موضوع است استفاده از نهاد «اداره فضولی مال غیر» و مفاد مقرر در ماده ۳۰۶ قانون مدنی کاملاً راهگشا خواهد بود.

۲-۱-۳. گفتار دوم: اعلان زیان همگانی

عملیات ثبت ادعاهای ناشی از خسارت زیان همگانی و سرشکن نمودن زیان همگانی بین مالک کشتی و صاحبان کالا به نسبت ارزش کالا و اموال حفظ شده متعلق به ایشان را «تعدیل» خسارت می‌نامند و سندی که بعد از انجام عملیات تعدیل خسارت زیان همگانی توسط معدل یا تعدیل‌گر خسارت زیان همگانی تهیه می‌گردد را برگه با سند تعدیل خسارت می‌نامند.

اقدامات تعدیل فدیها و هزینه‌های زیان همگانی، با «اعلان» زیان همگانی که توسط مالک کشتی، کلپ بیمه‌گران و یا بیمه‌گر مسؤلیت کشتی انجام می‌شود شروع می‌گردد.^{۴۴}

قرارداد حمل و یا قرارداد اجاره کشتی و یا هر دوی آنها معمولاً حاوی شرط حاکمیت مقررات یورک/ آنتورپ بر نحوه تهیه و تنظیم «برگ تعدیل» می‌باشد اما در صورت عدم درج چنین شرطی مقررات و ضوابط حاکم در محل پایان سفر دریایی مشترک حاکم خواهد بود.^{۴۵} لازم به ذکر است که مقررات داخلی کشورها نیز معمولاً به مقررات یورک/ آنتورپ احاله می‌دهند.

۲-۳. فصل دوم: آثار زیان همگانی

حدوث واقعه منشأ خسارت زیان همگانی و متعاقب آن صدور دستور انجام عملیات زیان همگانی و اعلان آن، منشأ آثار ویژه‌ای هستند که به صورت حقوق و تعهدات اطراف ذینفع و یا مرتبط با زیان همگانی منظور می‌گردند. ذیلاً در دو قسمت جداگانه آثار مذکور را بررسی می‌نماییم.

۱-۲-۳. گفتار اول: ایجاد تکالیف

وظایف و تکالیف ناشی از وقوع حادثه منشأ زیان همگانی و انجام عملیات زیان

⁴⁴ Schanbaum, 3 fd., 2001 - vol - 2 at 594.

به نقل از همان، ص ۲۶.

⁴⁵ Remond Guillud, 2 Ed., 1993 at para 723 .

به نقل از همان، ص ۲۸.

همگانی را می‌توان به دو قسمت تقسیم و بررسی نمود.

۱-۱-۲-۳. قسمت اول: تکالیف مالک کشتی و یا مدعی زیان همگانی

۱-۱-۲-۳-۱. اثبات عدم تقصیر در وقوع حادثه زیان همگانی

صرف اثبات اینکه «فدیه یا هزینه‌ها» مشمول تعریف مقرر در ماده A مقررات یورک/ آنتورپ می‌گردد و یا صرف اینکه عملیات و اقدام زیان همگانی ارادی و عمدی و معقول، با قصد انتفاع مشترک و جمعی صاحبان کالا و کشتی در مواجهه با یک خطر مشترک بوده است، برای اثبات و احراز استحقاق مالک کشتی نسبت به مطالبه سهم زیان همگانی از صاحب کالا کافی نیست، بلکه صاحب کشتی باید اثبات نماید که تقصیری به وی قابل انتساب نیست. به عبارت بهتر در سیستم حقوقی کامن‌لا اگر خطری که منجر به حادثه منشأ زیان همگانی و در نتیجه انجام فدیه و یا صرف هزینه فوق‌العاده گردیده است، بر اثر تقصیر^{۴۶} و یا بی‌احتیاطی^{۴۷} مالکان کشتی، متصدی حمل و یا کارمندان و نمایندگان آنها به وجود آمده باشد. متصدی حمل محق به دریافت سهم زیان همگانی از صاحبان کالا نخواهند بود.^{۴۸}

مقررات لاهه^{۴۹} و هیگ ویزی^{۵۰} در رابطه با زیان همگانی ساکت هستند و صرفاً در یک پاراگراف کوتاه آورده‌اند که هیچیک از قواعد این کنوانسیون از درج هر شرط و «مقرره قانونی» در بارنامه در رابطه با زیان همگانی ممانعت به عمل نمی‌آورد. عموم و اطلاق «مقررات قانونی» تبعاً و بویژه مقررات هیگ ویزی را شامل خواهد شد. به موجب ماده ۳ (بند ۸) کنوانسیون لاهه موارد ممنوع به شرح ذیل تقسیم گردیده است:

«هر شرط، یا توافقی در قرارداد حمل که متصدی حمل و یا کشتی را از مسئولیت راجع به تلف و یا خسارت وارده به کالا که بر اثر بی‌احتیاطی و یا تقصیر و یا قصور در

⁴⁶ Actionable Fault

⁴⁷ Negligence

⁴⁸ Strung. Steel and Co. v. A Scott and Co. (1889), p. 1, Cas. Gol at p. 608 (P.C).

⁴⁹ Hague Rules

مقررات لاهه یک کنوانسیون بین‌المللی با مقررات ویژه و متحدالشکل در رابطه با بارنامه‌های دریایی است که در بروکسل و در ۲۵ اوت ۱۹۲۴ تصویب شده و از ۲ ژوئن ۱۹۳۱ لازم‌الاجرا گردیده است. کنوانسیون لاهه دارای دو پروتکل اصلاحی است:

(۱) یکی در ۲۳ فوریه سال ۱۹۶۸ (پروتکل ویزی) تصویب شده است.

(۲) دومی ۲ دسامبر سال ۱۹۷۹ تصویب شده است.

⁵⁰ Hague Visby

انجام وظایف و تکالیف مقرر در این ماده معاف نماید و یا سقف مسؤلیت وی را کاهش دهد جز تا حد آنچه که در کنوانسیون پذیرفته شده باطل و بلااثر است...» به موجب این مقررات هر شرطی که در بارنامه درج و به متصدی حمل این حق را می‌دهد که با وجود احراز مسؤلیت وی در ایجاد حادثه منشأ زیان همگانی، پرداخت سهم از خسارت زیان همگانی را از صاحب کالا مطالبه نماید باطل و بی‌اعتبار است. کما اینکه در قضیه "Louis Dreyfus"^{۵۱} نیز با وجود اینکه زمان وقوع دعوی موضوع پرونده قبل از تصویب مقررات لاهه بوده است، همین موضوع تأیید گردیده است. بنابراین نتیجه بحث فوق آن است که چنانچه برابر مفاد مقررات لاهه و هیگ ویزی متصدی حمل مسؤل وقوع حادثه زیان همگانی نباشد حق مطالبه سهم از خسارت زیان همگانی را دارد. اما اگر تقصیر متصدی حمل اعم از قصور یا خطا و بی‌احتیاطی وی اثبات گردد، مانند موردی که قصور متصدی حمل در برخوردار نمودن کشتی از قابلیت دریانوردی قبل و در ابتدای شروع سفر دریایی اثبات گردد و خسارت یا تلف کالا و کشتی منجر به زیان همگانی بر اثر قصور متصدی حمل به وجود آمده باشد حق مطالبه سهم از زیان همگانی از صاحب کالا را نخواهد داشت.^{۵۲}

علاوه بر مقررات کنوانسیونهای هیگ ویزی و لاهه که جنبه بین‌المللی داشته و معمولاً در ظهر بارنامه‌های دریایی تحت عنوان مقررات حاکم بر روابط متصدی حمل و صاحبان کالا قید می‌گردد، مقررات داخلی کشور انگلستان و کشورهای مشترک‌المنافع بریتانیا نیز عموماً در برگیرنده قاعده مذکور است و متصدی حمل مقصر در ایجاد زیان همگانی حق مطالبه زیان همگانی از صاحب کالا را ندارد.

در حقوق آمریکا نیز اگرچه به موجب مفاد بعضی مواد مندرج در قانون حمل کالا از طریق دریا متصدی حمل حتی در موارد تقصیر در ایجاد خسارت و تلف میرای از مسؤلیت بوده و ملزم به جبران خسارت نیست، با وجود این متصدی مقصر حق مطالبه سهم از خسارت زیان همگانی از صاحبان کالا را ندارد مگر اینکه بارنامه حاوی شرط «جیسون کلوز»^{۵۳} باشد.

در واقع در حقوق آمریکا مالک کشتی اگر بخواهد پرداخت سهم از خسارت زیان

⁵¹ Louis Dreyfus corp v. 27964 longTons of Corn 830 f. 2d 1321, 1988 AMC 2053 (5 Cir. 1987) Orient Mix East lines Jnc v. A Shipment of Rice 496 F. 201, 1032 at p. 1039; 1974.

^{۵۲} کامبیز رعدی، «قابلیت دریانوردی کشتی»، فصلنامه صنعت بیمه، سال اول، ۱۳۸۳، ش ۲، ص ۸۳.

⁵³ Jason clause

همگانی را از صاحب کالا مطالبه نماید ابتدا باید اثبات نماید حادثه زیان همگانی با جمیع شرایط لازم رخ داده است، همچنین باید اثبات نماید تمامی سعی و تلاش^{۵۴} خود را در جهت ایجاد و حفظ قابلیت دریانوردی کشتی قبل از انجام سفر دریایی انجام داده است. در مواردی که تلف یا خسارت ناشی از تقصیراتی باشد که به موجب قانون حمل کالا از طریق دریا متصدی حمل در آن موارد مبرای از مسئولیت است و از جمله مهمترین آن موارد خطای در مدیریت دریانوردی، باید اثبات نماید که بارنامه حاوی شرط "Jason Clause" یا "New Jason Clause" بوده است.^{۵۵}

از طرف دیگر برابر بند ۲ ماده ۲۴ مقررات هامبورگ^{۵۶} «تنظیم برگ تعدیل زیان همگانی تأثیری بر حقوق صاحب کالا در رد ادعای مطالبه سهم از زیان همگانی و یا مسئولیت متصدی حملی که مسئول جبران زیان ناشی از تلف و یا خسارت کالا در وجه صاحب کالا است، ندارد».

با وجود این باید توجه داشت که از پایان قرن نوزدهم به بعد در بسیاری موارد زیان همگانی مورد ادعای متصدیان حمل علاوه بر موارد ناشی از وقوع حوادث و خطرات دریایی، مواردی که متصدی حمل مقصر بوده است را نیز در بر گرفته است. در واقع معاف و مبرای از مسئولیت دانستن متصدی حمل در موردی که خدمه وی مقصر در ایجاد حادثه هستند یک پدیده قدیمی نیست بلکه در ۱۰۰ سال اخیر ایجاد شده است. به موجب این قاعده متصدی حمل دریایی مسئولیتی در جبران خطای دریانوردی و یا مدیریتی خدمه خود ندارد، در حالیکه هیچ متصدی حملی در سایر انواع حمل و نقل اعم از زمینی، دریایی یا ریلی از چنین امتیازی برخوردار نیست و به طور کلی در سایر موارد مسئولیتهای حرفه‌ای نظیر مسئولیت وکلا، پزشکان، رانندگان تاکسی و یا معدلان خسارات چنین قاعده‌ای وجود ندارد.

اما در مواردی که کنوانسیون هامبورگ حاکم است برابر بند ۲ ماده ۵، متصدی

⁵⁴ Due Diligence

⁵⁵ Jason Clause که با تصویب قانون COGSA در سال ۱۹۳۶ توسعه یافته و شرط New Jason نام گرفته است، برگرفته شده از پرونده دعوی مربوط به کشتی Jason موضوع رأی شماره ۲۲۵ / آمریکا / ۳۲ صادره در سال ۱۹۱۲ می‌باشد که طی آن دادگاه عالی آمریکا وفق ماده ۴۶ قانون دریایی (Harter Act) اتخاذ تصمیم نموده و اعلام نمود که مالکان کشتی (مشروط به آنکه تمام سعی و تلاش خود را در جهت قابلیت دریانوردی نمودن کشتی انجام داده و کشتی را دارای قابل دریانوردی نموده باشند و تجهیزات و لوازم کشتی را نیز تکمیل نموده و کشتی را روانه سفر نموده باشند می‌توانند از صاحبان کالا سهمی از خسارت همگانی مطالبه نمایند.

⁵⁶ Hamburg Rules نام دیگر کنوانسیون ملل متحد در رابطه با حمل و نقل کالا از طریق دریاست.

حمل دریایی نیز مانند سایر متصدیان حمل مشمول قواعد عام مسؤولیت می‌گردد و بدین ترتیب کاربرد قواعد زیان همگانی به نحوی که در ابتدای پیدایش صرفاً برای خسارت ناشی از حوادث دریایی مانند آتش سوزی و غیره به کار رفته است محدود می‌گردد و موارد خطای متصدی حمل و خدمه وی را شامل نمی‌شود.

۲-۱-۱-۳. اثبات رابطه علیت

به موجب قاعده C از مجموعه مقررات یورک/ آنتورپ مصوب ۱۹۹۴ مدعی زیان همگانی باید اثبات نماید که بین خسارت و تلفهای مورد ادعا و عملیات زیان همگانی رابطه مستقیم علی وجود دارد. به موجب قاعده مذکور: صرفاً تلف، خسارت و هزینه‌هایی که مستقیماً ناشی از عملیات زیان همگانی هستند به عنوان خسارت زیان همگانی پذیرفته می‌شوند.

۳-۱-۱-۳. ارائه دلیل

به موجب قاعده E، بار اثبات دعوا مبتنی بر اینکه تلف و هزینه و خسارات مشمول قواعد راجع به زیان همگانی بوده و بنابراین به عنوان زیان همگانی قابل محاسبه هستند به عهده طرفی است که مدعی زیان همگانی گردیده است.

۴-۱-۱-۳. اعلام خسارت مورد ادعا به معدل خسارت

تعدیلگر خسارت معمولاً توسط مالک کشتی تعیین می‌گردد و وظیفه او تهیه برگه تعدیل خسارت به منظور قرار دادن اطراف درگیر در حادثه زیان همگانی در موقعیتی مشابه و یکسان از جهت تحمل ضرر و زیان و خسارت ناشی از زیان همگانی است. بدون توجه به آنکه خسارت ابتدائاً توسط کدامیک از طرفین ایجاد گردیده است و یا اینکه ابتدا توسط کدام طرف هزینه پرداخت شده است.

مبنا و اساس نحوه تنظیم برگ تعدیل خسارت معمولاً در قرارداد حمل تعیین و مقرر می‌شود و تصریح می‌گردد که برگ تعدیل حسب مقررات حاکم در بندر یا کشور خاصی که معمولاً بندر یا کشوری است که حادثه در حوضه صلاحیت قضایی آن رخ داده است تهیه خواهد شد. همچنین ممکن است طرفین در قرارداد حمل مقررات حاکم بر برگ تعدیل خسارت را مقررات یورک/ آنتورپ یا مقررات خاص دیگری انتخاب کرده باشند.

معدل خسارت چهار وظیفه اصلی را در رابطه با تعدیل خسارت زیان همگانی بر عهده دارد:

۱. احراز اعلام زیان همگانی از سوی شخص دارای صلاحیت ابلاغ آن به کلیه

طرفهای درگیر و اعلام کلیه اقداماتی که باید توسط افراد ذینفع انجام شود.

۲. انجام کلیه اقدامات ضروری در جهت جمع‌آوری ضمانتنامه زیان همگانی^{۵۷} از جانب طرفهای ذینفع.

۳. رعایت مفاد مقررات و قوانین حاکم بر زیان همگانی و برگ تعدیل برابر مندرجات بارنامه و یا قرارداد اجاره کشتی.

۴. دریافت سهمهای تعیین شده در برگ تعدیل خسارت از کلیه طرفهای ذینفع.

۵. صدور و ابلاغ بیانیه زیان همگانی^{۵۸}.

برابر مفاد قاعده E از مجموعه مقررات یورک/ آنتورپ مالکان کشتی و همچنین سایر اطراف ذینفع در خسارت زیان همگانی باید ادعای خود را به صورت کتبی و در طول ۱۲ ماه از تاریخ پایان حادثه دریایی مشترک به معدل زیان همگانی اعلام نمایند. در غیر اینصورت معدل زیان همگانی براساس اطلاعاتی که به آن دستیابی داشته است ارزش خسارات و هزینه‌های وارده را تخمین و در برگ تعدیل وارد می‌کند.

همچنین در مواردی که علیرغم اعلام کتبی خسارت زیان همگانی از سوی اطراف ذینفع در خلال مهلت مقرر مستندات کافی و متناسب به معدل زیان همگانی تحویل نگردیده باشد معدل زیان همگانی براساس و مبنای مدارک و اطلاعاتی که به آنها دسترسی داشته است عمل خواهد نمود.

۱-۲-۳-۵-۱-۲-۳. تحصیل ضمانتنامه زیان همگانی از صاحبان کالا توسط مالک کشتی برای کالاهای فدیة شده

مالک کشتی مکلف است که از طریق معدل خسارت ضمانتنامه زیان همگانی برای تضمین و پرداخت سهم از زیان همگانی در وجه صاحبان کالاهایی که اموال ایشان تقدیه شده است تحصیل نماید. این ضمانتنامه معمولاً به صورت جنرال اوریج بوند^{۵۹} (اغلب فرم اوریج بوند لویدز مورد استفاده قرار می‌گیرد) از صاحب کالا یا به صورت ضمانت نامه از بیمه‌گر کالا دریافت می‌شود.^{۶۰}

⁵⁷ General Average Security

⁵⁸ General Average Statement.

⁵⁹ General Avesage Bond

^{۶۰} پاراگراف سوم قاعده E مجموعه مقررات یورک/ آنتورپ.

۳-۲-۱-۲. قسمت دوم تکالیف صاحبان کالا

۳-۲-۱-۲-۱. تکمیل امضا و ارائه ضمانتنامه زیان همگانی به مالکان کشتی از طریق معدل زیان همگانی^{۶۱}

صاحبان کالا متعاقب درخواست ضمانتنامه زیان همگانی از سوی مالکان (تعدیلگر تعیین شده) مکلف به ارائه ضمانتنامه می‌باشند. مبلغ و ارزش مندرج در ضمانتنامه معمولاً توسط معدل خسارات برآورد شده و کتباً به صاحبان کالا اعلام می‌شود. باید توجه داشت که ضمانتنامه زیان همگانی صرفنظر از هرگونه دفاع و یا سند و دلیل دال بر عدم استحقاق مطالبه سهم زیان همگانی توسط صاحبان کالا صادر و ارائه می‌شود و بنابراین به حقوق ایشان در اقامه دلیل معارض، اعتراض به مفاد برگ تعدیل، رجوع به داوری و یا اقامه دعوا در دادگاه ذیصلاح لطمه‌ای وارد نمی‌سازد.

۳-۲-۱-۲-۲. تکمیل امضا و ارائه ضمانتنامه نجات

طبق مفاد مقرر در قاعده ششم از مجموعه قواعد مجموعه مقررات یورک/ آنتورپ هزینه‌هایی نجات، اعم از اینکه به موجب قرارداد یا به نحو دیگر باشد، از سوی اطراف ذینفع در حادثه تا میزانی که عملیات نجات به منظور حفظ اموالی که در معرض حوادث دریا قرار گرفته‌اند باشد، جزء زیان همگانی پذیرفته می‌شوند.

هزینه‌های نجات در واقع هزینه‌هایی است که به عنوان پاداش به شخص یا اشخاص ثالث مؤثر در کمک به کشتی و محمولات آن و رساندن آن به بندر امن پرداخت می‌شود.^{۶۲}

زمانی که عملیات نجات از سوی مؤسسه نجات دهنده انجام می‌پذیرد نجات دهنده دارای حق حبس دریایی^{۶۳} بر روی کشتی و محمولات آن می‌گردد و ممکن است که صاحب کشتی را از تصرف در کشتی و محمولات نجات یافته تا زمانی که به نحو مقتضی پاداش را دریافت نکرده باشد محروم نماید. چشم پوشی نجات دهندگان از اعمال حق حبس مذکور صرفاً با سپردن وجه نقد و با تسلیم ضمانتنامه نجات از سوی

^{۶۱} باید توجه داشت که امروزه اصولاً تمامی کالاها در مدت حمل دارای بیمه‌نامه باربری می‌باشند و بنابراین بیمه‌گر کالا به عنوان قائم‌مقام صاحب کالا مبادرت به ارائه ضمانتنامه زیان همگانی می‌نماید. اما اگر در مورد خاصی کالایی فاقد بیمه‌نامه باشد در اینصورت صاحب کالا باید تضمین مورد درخواست مالک کشتی را بصورت نقدی نزد بانک سپرده و سند مربوطه را تحویل نماید.

^{۶۲} Robert H. Brown, *Dictionary of Marine Insurance Terms and Clauses*, 5th ed., p. 1, no. 85.

^{۶۳} Maritime Lien

صاحبان کالا و کشتی و یا شرکت بیمه‌گر ایشان میسر است.^{۶۴}

۳-۲-۱-۲-۳. پرداخت سهم از زیان همگانی

و بالاخره مهمترین تکلیف صاحبان کالا و همچنین مالک کشتی پرداخت سهم از خسارت زیان همگانی به طرفی است که اموال متعلق به وی در حادثه زیان همگانی تفدیه شده و یا متحمل هزینه گردیده است. باید توجه داشت پرداخت سهم زیان همگانی باید فوراً و بلافاصله بعد از دریافت برگ تعدیل خسارت صورت پذیرد و الا از تاریخ ابلاغ مضمول بهره دیرکرد خواهد گردید.

۳-۲-۲. ایجاد حق

حادثه زیان همگانی همانگونه که منشأ ایجاد تکلیف برای اطراف ذینفع در حادثه زیان همگانی است، منشأ حقوقی ویژه نیز برای آنها می‌باشد که ذیلاً مورد بررسی قرار می‌گیرد.

۳-۲-۲-۱. ایجاد حق حبس برای مالکان کشتی

مالکان کشتی بابت هزینه‌هایی که برای حفظ کشتی و کالا در مقابل خطر مشترک متحمل شده‌اند و همچنین خسارتی که به کشتی وارد گردیده است و دارای ماهیت زیان همگانی است نسبت به محصولات حفظ شده حق حبس پیدا می‌کنند. این حق حبس دریایی برای مالکان کشتی، هم در مقررات داخلی کشورها و هم در مقررات بین‌المللی مورد تصریح قرار گرفته است. از جمله مقررات متحدالشکل بین‌المللی مرتبط با حق حبس دریایی و حقوق رهنی مصوب ۱۰ آوریل ۱۹۲۶ در بروکسل که در تاریخ ۲ ژوئن ۱۹۳۱ لازم‌الاجرا گردیده، قانون اسناد تجاری و حق حبس دریایی انگلستان مصوب ۱۹۹۸، قانون دریایی سوئد مصوب ۱۹۹۶، قانون شماره ۶۷-۴۵۴ فرانسه مصوب ۷ ژوئیه ۱۹۶۷ و بالاخره کنوانسیون بین‌المللی حقوق رهنی و حق حبس دریایی مصوب ۱۹۹۳ که در ژنو به امضا رسیده، اما هنوز لازم‌الاجرا نگردیده است، را می‌توان نام برد.

۳-۲-۲-۲. ایجاد حق حبس برای مؤسسه نجات دهنده

همانگونه که قبلاً مورد اشاره واقع گردید مؤسسه نجات دهنده نیز بر روی کشتی و کالای نجات یافته دارای حق حبس هستند، و به موجب آن می‌توانند تا صدور و تسلیم

^{۶۴} قانون دریایی ایران مصوب ۱۳۴۳ در مواد ۱۸۳ الی ۲۷۳ حاوی مقرراتی ویژه در رابطه با نجات دریایی است.

ضمانتنامه نجات یا سپرده نقدی از سوی صاحبان کالا و مالک کشتی، از به تصرف دادن کشتی و کالا به مالک خودداری کنند.

عملیات نجات معمولاً بر اساس قرارداد نجات که بین فرمانده کشتی به نیابت از مالکان کشتی و مؤسسه نجات‌دهنده امضا و منعقد می‌گردد، انجام می‌شود. شکل قرارداد معمولاً از نمونه شرکت بیمه لویدز^{۶۵} پیروی می‌کند که حاوی شرط «پرداخت صرفاً در صورت موفقیت است»^{۶۶} و به علاوه حق حبس برای نجات‌دهنده مورد توافق قرار می‌گیرد.

۳-۲-۳. ایجاد حق فروش محصولات نجات یافته

هم مالکان کشتی و هم مؤسسه نجات‌دهنده و در صورت خودداری صاحبان کالا از تسلیم ضمانت مقتضی و نهایتاً پرداخت سهم زیان همگانی و یا پاداش نجات، حق فروش محصولات و استیفای حقوق خود را دارند.

این حق نتیجه مستقیم حق حبس دریایی است که به موجب مقررات مربوطه برای مالکان کشتی و مؤسسه نجات‌دهنده ایجاد می‌گردد.

۴. بخش سوم: قانون حاکم و دادگاه صالح - مرور زمان و نتیجه

۴-۱. فصل اول: قانون حاکم و دادگاه صلاحیت‌دار

در یک حادثه منجر به خسارت زیان همگانی که منشأ حقوق و تکالیف مختلفی برای اطراف ذینفع در حادثه است نحوه حل و فصل اختلافات احتمالی ناشی از حادثه مسأله بسیار مهمی است که با توجه به تعدد اطراف ذینفع و تنوع حقوق و تکالیف آنها مستلزم بررسی دقیق است.

می‌دانیم که دو طرف اصلی در زیان همگانی مالک کشتی و صاحبان کالا هستند. بنابراین باید دید که دعاوی احتمالی بین مالک کشتی و صاحبان کالا و اشخاص قائم‌مقام حقوق آنها تحت حاکمیت چه قانونی است و در کدام محکمه قضایی یا داوری قابل رسیدگی است؟ از طرف دیگر روابط مؤسسه نجات‌دهنده نیز ممکن است با مالک کشتی و با صاحبان کالا منجر به اختلاف گردد که فصل اینگونه اختلافات و دعاوی نیز قابل بررسی است.

⁶⁵ Lloyd's Open Form (LOF).

⁶⁶ No Cure. No pay Clause

۴-۱-۱. گفتار اول: قانون حاکم

قانون حاکم بر روابط مالکان کشتی و صاحبان کالا به موجب بارنامه تعیین می‌گردد. این قانون معمولاً مجموعه مقررات بین‌المللی یعنی مقررات لاهه، «هیگ ویزی»، «هامبورگ» و یا مقررات داخلی کشورهاست. اما این مقررات به نوبه خود در اغلب موارد مجموعه مقررات متحدالشکل یورک/ آنتورپ را حاکم می‌دانند. بدین ترتیب می‌توان گفت که در رابطه با دعاوی مالکان کشتی علیه صاحبان کالا و یا دعاوی صاحبان کالا و شرکت بیمه‌گر کالا علیه مالکان کشتی معمولاً مجموعه مقررات یورک/ آنتورپ حاکم است و در مواردی که این مقررات حاکم نیست نیز با عنایت به آنکه در بارنامه تکلیف این اختلافات و دعاوی تعیین شده است مشکلی از حیث قانون حاکم وجود ندارد.

از طرف دیگر روابط بین مالکان کشتی و مؤسسه نجات دهنده نیز براساس قرارداد نجات منعقد فی مابین ایشان تعیین می‌گردد که معمولاً از فرمهای چاپی که توسط مؤسسه لویدز لندن طراحی گردیده استفاده می‌شود. در این نوع قراردادهای نجات، قانون و رویه محاکم انگلستان حاکم بر روابط اطراف ذینفع در موضوع نجات دریایی است. به علاوه باید توجه داشت که در حادثه زیان همگانی اسناد تضمینی خاصی همچون ضمانتنامه زیان همگانی یا ضمانتنامه بانکی زیان همگانی، تعهدنامه زیان همگانی، ضمانتنامه نجات نیز صادر می‌شوند که قانون حاکم بر این اسناد نیز یا در متن سند تعیین شده است و یا برابر مقررات حل تعارض قوانین و با تفکیک بین قانون حاکم بر شکل سند که قانون محل صدور سند است و قانون حاکم بر ماهیت تعهدات ناشی از سند که قانون مورد توافق طرفین و در صورت فقدان آن، قانون محل صدور سند است، تعیین می‌گردد.

در رابطه با برگ تعدیل نیز همانگونه که قبلاً اشاره گردید قانون حاکم در بندر یا کشوری که حادثه در حوزه صلاحیت قضایی آن رخ داده است حاکم است و یا قانونی که در قرارداد حمل تصریح گردیده است که در صورت اخیر معمولاً مقررات یورک/ آنتورپ حاکم می‌گردد.

۴-۱-۲. گفتار دوم: دادگاه صلاحیتدار

اگرچه عملاً اختلافات مرتبط با زیان همگانی معمولاً قبل از طرح در دادگاه الزاماً و یا با اختیار یکی از طرفین نزد داور مطرح می‌گردد، مع الوصف در قرارداد حمل دادگاه

صالح تعیین می‌گردد که به طور معمول دادگاه صالح دادگاه محل اقامت مالک کشتی است.

۲-۴. فصل دوم: مرور زمان و نتیجه

۲-۴-۱. مرور زمان^{۶۷}

دعاوی مرتبط با زیان همگانی از حیث مهلت اقامه دعاوی تابع قانون محل صدور برگ تعدیل خسارت زیان همگانی است. بنابراین مثلاً اگر برگ تعدیل خسارت زیان همگانی در کشور انگلستان صادر شده باشد مهلت دعاوی مرتبط با آن ۶ سال از تاریخ صدور برگ تعدیل است. از طرف دیگر مهلت اقامه دعوا علیه صادرکننده ضمانتنامه زیان همگانی و ضمانتنامه نجات نیز تابع محل صدور سند است. مقررات یورک/ آنتورپ فعلاً مشتمل بر مقررات خاصی در رابطه با مهلت اقامه دعوا نمی‌باشد. البته در جریان مذاکراتی که در ۱۷ مه ۲۰۰۴ در شهر ونکوور در رابطه با ایجاد اصلاحاتی در متن مقررات یورک/ آنتورپ، طی کنفرانس کمیته بین‌المللی دریایی برگزار گردید مقرر شد که برای اقامه دعاوی مرتبط با زیان همگانی مهلت ۱۸۰ روز از تاریخ وقوع حادثه مقرر شود که فعلاً لازم‌الاجرا نیست.

نتیجه

اگرچه انتقادات و نارضایتی بسیار زیادی از سوی اشخاص و سازمانهای مرتبط با حمل و نقل دریایی و بویژه صاحبان کالا و بیمه‌گران آنها در خصوص مقررات زیان همگانی وجود دارد و پاره‌ای از این انتقادات منطقی و موجه است، از جمله:

الف) سنگین و گزاف بودن هزینه‌های زیان همگانی: از حدود سالیانه ۳۰۰ میلیون دلار خسارت ناشی از زیان همگانی که توسط صاحبان کالا یا بیمه‌گران آنها پرداخت می‌گردد، در حدود ۱۰٪ بابت دستمزد ارزیاب (معادل خسارات) و ۱۰٪ بهره و کمیسیون می‌باشد.

ب) طولانی بودن مدت تعدیل خسارت زیان همگانی: برابر آمارهای جمع‌آوری شده ۹۵٪ موارد زیان همگانی حداقل ۷ سال وقت لازم دارد تا به طور نهایی حل و فصل شود.

⁶⁷ Time-Limit / Time-Laps

ج) غیرمنصفانه بودن مقررات زیان همگانی: برابر آمارهای موجود ۸۰٪ موارد وقوع زیان همگانی بر اثر خطای مالکان کشتی رخ می‌دهد و یا حداقل احتمال خطای مالکان کشتی منتفی نیست با وجود این ۶۰ تا ۶۵ درصد هزینه‌ها و خسارت زیان همگانی توسط صاحبان کالا و بیمه‌گران آنها که هیچ تقصیری در وقوع حادثه زیان همگانی به آنها قابل انتساب نیست، پرداخت می‌گردد.

د) ناهماهنگ بودن مقررات زیان همگانی با مقررات جاری و حاکم در سایر بخشهای حقوق حمل و نقل. بنابراین اتحادیه بین‌المللی بیمه دریایی^{۶۸} در پی تغییر مقررات زیان همگانی است.

با وجود این، تدوین مقررات داخلی کشورمان و به دست دادن متنی مصوب جهت حل و فصل اختلافات و دعاوی مرتبط با زیان همگانی، ضرورتی انکارناپذیر است. در حقیقت فقدان قانون و مقررات خاص منجر به فقدان رویه قضایی گردیده است. در این تحقیق سعی بر آن بوده است که با یافتن مبنای حقوقی متناسب در حقوق ایران که مشابه تأسیس حقوق زیان همگانی است، بستر و زمینه لازم جهت گشودن مبنایی برای مباحثه و تضارب آرا اساتید حقوق، قضات، وکلاء، مشاوران حقوقی و کارشناسانی که در حوزه وظایف و فعالیتهای خود به نحوی با اینگونه دعاوی و اختلافات حقوقی مرتبط می‌باشند فراهم شود و تا زمانی که بالاخره دستگاهها و سازمانهای مسئول به ضرورت انجام اقدامات فوری در جهت تدوین مقررات خاص و جامع در رابطه با زیان همگانی واقف شوند، از لحاظ نظری زمینه مطالعاتی و تحقیقاتی مهیا گردد و از لحاظ عملی و کاربردی نیز محاکم قضایی و داوری به سوی ایجاد رویه سوق داده شوند.

در این رابطه تأسیس حقوقی اداره مال غیر از جهت ماهیت، آثار و احکام با مقررات زیان همگانی تطبیق داده شده است. و به نظر نگارنده اگر چه ضرورت تدوین مقررات خاص و جامع همچنان وجود دارد مع الوصف استفاده از تأسیس حقوقی «اداره مال غیر» نیز می‌تواند کلیه جوانب حقوقی حوادث زیان همگانی را پوشش دهد و حقوق و تکالیف طرفهای ذینفع در حادثه زیان همگانی را احراز و اجرا نماید.

⁶⁸ International Union of Marine Insurance (IUMI)

JOURNAL OF

LEGAL RESEARCH

VOL. IV, NO. 2

2005-2

Articles

- Commercial Code of Iran in the Process of Revision
- International Standards of Human Rights and Fight against Terrorism
- Jus ad bellum: Appraising the Report of The UN High-Level Panel on the Threats, Challenges and Change
- The Age Criterion to Vote in General Elections: Iran and Comparative Law
- The Execution of Judgments of the European Court of Human Rights

Special Issue: Insurance Law in National and Comparative Law

- Obligation to Good Faith in Life Insurance Contract
- Direct Action and Injured Party Reference to Insurer
- General Average in the Marine Insurance Law
- WTO Principles on Insurance Services and the Legal Effects of Iran's Accession to It
- Bill of Commercial Insurance: An Effort for Removing the Ambiguities in the Iranian Insurance Code

Critique and Presentation

- Judgment of the Iranian Court in Hemophilian Case: A Modern Approach to Civil Liability of the Government in the Iranian Jurisprudence
- The European Union's Judicial Cooperation Unit (Eurojust)

ISSN: 1682-9220



S. D. I. L.

The S.D. Institute of Law

Research & Study