

نگاتی سرامون خسارت همگانی

از: علی بحرالعلوم طباطبائی

قبل از آنکه این عمل جنبه تجاری بخود گیرد یا یک تکلیف قانونی و مسئولیت حقوقی تلقی گردد حاصل وجدان اخلاقی و عدالتخواهی افراد بوده است.

ملاحظه‌ای به تاریخ پیدایش خسارت همگانی نحوه شکل‌گیری اصول کلی را در موقعیتی ساده نشان می‌دهد درازمنه‌های قدیم دورانی که صاحبان کالا چونان دوره‌گردانی به همراه محموله خود از بندری به بندر دیگر سفر می‌کردند در دریای مدیترانه یا اژه اگر بعلت طوفانی شدن دریا کشتی در معرض غرق شدن قرار می‌گرفت عملی‌ترین راه نجات کشتی و محموله‌اش همانا بدریاریختن قسمتی از کالا به داخل دریا و سبک نمودن کشتی بود گرچه هر صاحب کالائی باطنا "میل به گزیدن مال دیگری و ترک مال خود داشت در آن شرایط و به حسب همان وجدان اخلاقی همگی بر این قاعده متفق بودند بشرط آنکه کشتی سالم به مقصد برسد کلبه طرفهای ذینفع تعهد دارند خسارت وارده ناشی از بدریاریختن آن بخش محموله را برحسب ارزش اموال خود در آن کشتی در وجه خسارت دیده پرداخت نمایند.

رویهم رفته اغلب مللی که در مجاور دریا ساکن بودند یونانی‌ها، کرت‌ها، کارتاژها، مصریها و بازرگان جزیره رودس همگی بر این نکته اتفاق نظر داشتند که زیان‌هایی که در پی و ناشی از اقداماتی که بمنظور ایمنی مشترک صورت می‌گیرد بایستی توسط کلبه ذینفع‌های ذیربط تامین می‌گردد. درخصوص مبداء و منشاء خسارت همگانی بایستی با احتیاط سخن گفت و برخی معتقدند رومی‌ها براساس نظرات اهالی رودس بدستور ژوستینی نین اصول کلی خسارت همگانی را وارد مجموعه قواعد مدنی خود نمودند

از سیسرون حقوقدان رومی (۴۳ - ۱۰۶ قبل از میلاد مسیح) نقل کرده‌اند قوانین موضوعه را تا جایی باید احترام کرد که با قانون طبیعی موافق باشند وگرنه حکم زور است. آیا خسارت همگانی حکم به زور است یا همساز و موافق منافع کلی. طبیعی است در مبحث بفرنج و پیچیده‌های بنام خسارت همگانی که متاثر از عوامل متفاوتی است دستیابی به مجموعه‌ای که موافق با نظرات عامه باشد دشوار است. زمانیکه فروشندگان و صاحبان کالا از خسارت همگانی بعنوان یک آفت یا یک اتفاق ناخوش‌آیند یاد می‌کنند صاحبان کشتی به آن خوش‌آمد گفته و برآوردکنندگان خسارت آنرا وسیله‌ای می‌دانند برای امرار معاش.

بنا به تحقیقات صورت گرفته خسارت همگانی و مقدم برآن صنعت کشتی‌سازی و جابجائی کالا از طریق دریاپیشنه‌ای طولانی دارند بطوریکه در کتاب تاریخ علم بقلم سارتون آمده قایق از کهن‌ترین اختراعات بشری و حتی کهن‌تر از تیر و کمان بوده است قدمت آن بویژه در نقاطی که وسیله ساختن آن فراهم بوده به حدود سی هزار سال قبل از میلاد مسیح میرسد ناگفته نماند که اختراع کشتی‌های دریانورد از چند هزار سال قبل از میلاد تجاوز نمی‌کند از قایقهای دریاهای جنوبی، زورقهای ایرلندی و قایقهای نفوذناپذیر اسکیموها بعنوان شاهکارهای صنعت کشتی‌سازی ابتدائی نام برده شده است. مقارن دریانوردی و حسن قبول رعایت انصاف در میان رهروان دریا این‌اصل مورد قبول قرار گرفت که هر زمان کشتی به همراه محموله‌اش دچار سانحه‌ای گردید جانب خسارت دیده رعایت گردد خاصه در مورد عملیات نجات در دریاها زیرا

بر تعاریفی که در مورد حقوق دریائی رهن کشتی قرار داد حمل شده است از خسارت همگانی نیز ذکری بمیان آمده است. منبع ارزشمند دیگری که دقیقاً به تعریف اوریج و به وجه تمایز فیما بین خسارت خاص و خسارت همگانی پرداخته است فرمانی است مربوط به لوئی چهاردهم بسال ۱۶۸۱ در این فرمان آمده است هرگونه هزینه فوق العاده که برای کشتی و یا کالا تواما "یا بصورت مجزا مصروف گردد و همچنین هرگونه خسارات وارده از مدت زمانیکه کالا به کشتی بارگیری می‌گردد حین سفر و هنگام تخلیه اوریج خوانده می‌شود بعلاوه هزینه‌های فوق العاده‌ای که بطور مجزا برای کشتی یا کالا مصروف می‌گردد خسارت خاص Particular Average و مفهوم مخالف آن هزینه‌هایی که در جهت سلامت کشتی و کالا و تسواما" برای کشتی و کالا صرف می‌گردند خسارت عام Common Average تلقی می‌گردند.

از آنجا که کشور انگلستان در حقوق دریائی و کشتیرانی دارای موقعیت ویژه‌ایست بی‌مناسب نیست به پیدایش اصول خسارت همگانی در این کشور نیز پرداخته شود. کشور انگلیس از جمله کشورهای بود که علیرغم قدمتش در امر دریانوردی در زمانهای دور فاقد قانون در این زمینه بود احتمالاً نخستین بار بازرگانان انگلیسی بودند که نسبت به مطرح کردن این موضوع همت گماشتند در آن زمان که قهوه‌خانه لویدز در لندن مرکز تجارت و بیمه دریائی قرار گرفت و مشتاقان تجارت و دریانوردی را به گرد خود جمع نمود این قهوه‌خانه مرکز جمع‌آوری اطلاعات و رویه‌های قضائی هم گشت آنچه ما هم اکنون بعنوان رویه‌های لویدز با آن آشنا و از آن استفاده می‌کنیم حاصل همان طرحهای اولیه و گردهمائی‌های بعمل آمده در آن قهوه‌خانه می‌باشند. منازعات مربوط به تقسیم خسارت فیما بین ذینفع‌های ذیربط در اثر بدریا ریختن محموله بمنظور سبک نمودن کشتی نخستین بار توسط انجمن برآوردکنندگان خسارت در دادگاههای انگلیس عنوان گردید از آن میان می‌توان به دادگاهی که در سال ۱۲۸۵ به دعوی مربوط به کشتی کینگ پنج

که بتدریج مورد استفاده سایر اقوام و ملل اروپائی قرار گرفت برخی معتقدند فنیقی‌ها و کارتاژها که در امر تجارت فعال بودند مرتبط با فعالیت‌های تجاری خود این مقوله را بخارج از محدوده خود کشاندند و درهای دنیای دریانوری را بر روی یونانیها گشودند و این قوم نیز بنوبه خود این مقوله را وارد مستعمرات خود آسیای صغیر و جزایر اطراف آن نمودند.

حال که مختصراً "بتاریخچه اصول خسارت همگانی پرداخته شد بی‌مناسب نیست خسارت همگانی General Average از نظر ساختمان کلام، ریشه تاریخی و ظرفیت‌های آن مورد بررسی قرار گیرد تا بتوان بر اساس تعریفهای ابتدائی شکل دقیق‌تری از مفهوم خسارت همگانی عرضه نمود.

لغت اوریج Average بسیار قدیمی است شاید کاربردش بازگردد به ۱۱۶۰ سال قبل از میلاد مسیح برخی معتقدند این واژه از Avere یونانی اقتباس گردیده بمعنای اموال و دارائی از سوی دیگر در قانون مربوط به شهر پیزا Pisa واژه اورس Averse عبارتست از ارزش یا سهم‌الشرکه و عبارت توتم اور Totum Avere حاکی از کلیه اموال و دارائی‌های کشتی می‌باشد در برخی نواحی کلمه Aver به معنای سالم نگاهداشتن یا کنار انداختن بکار رفته است این لغت در زمانهای اروپائی شکل‌های متفاوتی بخود گرفته از قبیل Averei, Avarie, Avere که همگی توجه به مفاهیمی از نوع فوق را داشته‌اند.

پروفیسور اسکیت یکی از صاحب‌نظران علم زبانشناسی معتقد است لغت اوریج Average یک واژه دریانوردی است مربوط به حوزه مدیترانه که از مبداء و منشاء آن اطلاعی در دست نیست. سرجمز موری نیز در کتاب لغت‌نامه انگلیسی معاصر نیز بر این نظر است که مبداء و منشاء این واژه نامشخص است ولی قدر مسلم آنست که این واژه در زبان‌های اروپائی متضمن مفاهیمی نزدیک بهم بوده است در زمینه عبارت خسارت همگانی همچنین می‌توان به مقاله Guidon De La Mer که بین سالهای ۱۵۵۶ و ۱۵۸۴ منتشر گردیده اشاره نمود در این مقاله علاوه

پرداخت نام برد در این دادگاه موضوع مشارکت در خسارت ناشی از ریختن محموله‌ها به دریا در اثر طوفان بویژه برای قایق‌هایی که از ماوراء‌بهار به انگلیس، ایرلند و ولز محموله می‌آوردند مطرح گردید.

در دنبال آنچه به بحث کشیده شد باید اضافه نمود که خسارت همگانی پس از گذراندن دوران ابتدائیش بتدریج از مدار سادگی دور می‌شود و منبعث از متغیرهای گوناگون به پیچیدگی می‌گراید و به همان نسبت که در شکل ابتدائی، تشخیص و تأمین خسارت نسبتاً "به دور از نقاط مبهم بود. در حال حاضر در غالب مفاهیم جدید قابل تاویل و تفسیر می‌گردد. اگر در گذشته‌های دور تعداد صاحبان کالا که گاه در کنار محموله‌اشان به سفر می‌پرداختند از تعداد انگشتان دست تجاوز نمی‌کرد و در قبال حادثه بدور از استنباطات دهها موسسه بیمه کشتی و کالا "بانک" صاحبان کشتی، موسسه بی‌اندای، نجات‌دهنده، برآوردکننده خسارت و وکلای متعدد حقوقی صرفاً "با استعانت از وجدان اخلاقی و براساس همان قاعده و قانون کلی بشکلی ساده به حل مشکل خود می‌پرداختند. امروزه تعدد طرفهای ذینفع بویژه در مورد کشتی‌های بسیار بزرگ که گاه حامل هزار نوع کالای متعدد که متعلق به صاحبان و ملیتهای متفاوت می‌باشد بحدی است که مباحث جدیدی را مطرح می‌نماید علی‌الخصوص اگر آمیخته و در ارتباط با حقوق دریائی، اصول بیمه و مقررات حمل و نقل نیز قرار گیرد.

در این شرایط تقابلهای متناقض‌ها در بین نظرات امری است طبیعی که به دشواری قابل رفع است و باتوجه به تضاد منافع هر طرفی سعی بر آن دارد نظرات خود را بدیگران تحمیل کند و نظرات دیگران را در جهت سودجویی‌های خود قرار دهد در این حالت پرسشی که باقی می‌ماند اینست که در قبال واقعه خسارت همگانی کدام دیربیط چه مقدار و به چه علت مدیون است که اگر نتیجه کار در ترازوی عقل سنجیده شود حقی قضیه تصبیح نشده باشد و این مطلب که آیا خسارت همگانی اصولاً "وفق با واقع دارد یا وسیله‌ایست برای سودجویی و احیاناً "نوعی

تقلب و کلاهبرداری. به همین جهت است که خسارت همگانی صرفاً در تخصص افراد حرفه‌ای قرار گرفته و استفاده از خدمات موسسات حرفه‌ای و وکلای مجرب تا این حد مورد لطف قرار گرفته است.

در عرصه چنین کشاکشی راه‌حل معضل استناد به مقررات یورک‌آنتورپ می‌باشد. اینک می‌توان گفت فراهم نمودن مجموعه‌ای که بتواند حاوی کلیه نظرات باشد موضوع ساده‌ای نمی‌تواند باشد اما به حکم ضرورت و بمنظور جلوگیری از تشتت آراء و یکنواخت نمودن نظرات هر چند نشست‌ها و کنفرانس‌های متعددی تشکیل گردید تا اصول و قواعدی را که سازگار و موافق اکثریت باشد تدوین نمایند.

اولین نشست در سال ۱۸۷۷ در شهر آنتورپ بلژیک تشکیل گردید در این نشست گروهی از صاحبانظران کشتیرانی تجارت و بیمه گرد هم آمدند و به تدوین ۲۵ ماده قانونی همت گماشتند که از آن تاریخ بعنوان قوانین یورک آنتورپ شناخته شد گرچه این ۲۵ ماده قانونی از کلیتی که با ماهیت دیدگاههای متفاوت قابل تطبیق باشند برخوردار نبود. البته در این مبحث جای آن نیست که به بحث مفصل درباره دیدگاههای مختلف و درجه اعتبار هر کدام از نظریات و اشکالات مربوط به آنها بازگردیم اما از میان نظرات گوناگون میتوان بدو نظریه با دو نگرش متفاوت اشاره نمود یکی مکتب مورد نظر انگلیسی‌ها و دیگری مکتب مربوط به فرانسویها. بطور کلی مکتب انگلیسی‌ها بر این اصل تأکید داشتند که خسارت همگانی بایستی صرفاً "در جهت آن مقدار از هزینه‌هایی که بمنظور سلامت کشتی و کالا صرف شده ظاهر گردد و مکتب فرانسوی‌ها که معتقد بودند هر اقدامی و بلحاظ آن هرگونه هزینه‌ای که در جهت منافع کلیه ذینفع‌های ذیربط بعمل آمد بعنوان خسارت همگانی معتبر است.

چنانچه ملاحظه می‌گردد مکتب اخیر الذکر خسارت همگانی را در فضای بازتری قرار می‌دهد. اگر به مفاد قاعده A توجه گردد ملاحظه خواهیم نمود که نکته نظرات مکتب انگلیسی‌ها بیشتر ملحوظ گردیده‌است. ناگفته نماند که معارضه عقاید خود

بیش مورد توجه قرار گرفت. مقررات یورک-آنتورپ ۱۹۷۴ دارای یک قاعده تفسیر هفت قاعده حروفی و ۲۲ ماده است که جا دارد بطور مفصل و تحلیلی موضوع یک مقاله فنی قرار گیرد.

محركی در جهت نیل به هم‌آهنگی و سازگاری در میان آراء متفاوت پدید آورد. در نشست‌های دیگر که بترتیب در سالهای ۱۸۹۵، ۱۹۲۴، ۱۹۵۰ و ۱۹۷۴ بعمل آمد نزدیکی و وحدت نظرات بیش از

منابع

1. Carver's Carrage by Sea.
by Raoul Colinvaux
2. The Law of General Average and
York – Antwerp Rules.
By Sir John Donaldson;
3. Arnould's Law of Marine Insurance and Average.
By Sir Micheal J. Mustill and Jonathan C. B. Gilman.
4. History of Science
By. SARTON.
5. General Average and York/Antwerp Rules 1974
American Law and Practice.
By Leslie J. Buglass.
6. Notes on General Average.
By J. S. Grump.

پژوهشگاه علوم انسانی و مطالعات فرهنگی
پرتال جامع علوم انسانی