

خسارت‌های دریایی: تضمین، ارزیابی و تسویه زیان همگانی

فتح‌اله فتیحی

پیشینه تاریخی مبحث خسارت‌های دریایی و مشارکت در جبران آن به چندین قرن قبل از میلاد مسیح باز می‌گردد. در آن دوران ملت‌های دریانورد ساکن بسندره‌های مدیترانه مانند یونانیها و مصریها، که مبادرت به حمل‌مال‌التجاره خود از راه دریا می‌کردند، در مواجهه با خطرهای دریا همواره درباره اصل مشارکت در جبران زیان وارده به بازرگانی که کالایش به دریا ریخته شده بود، هم‌رأی بودند. مسأله خطرهای دریا و زیانهای وارده که امروزه نیز معضل مبتلا به تجارت و حمل دریایی محسوب می‌شود، اصل زیان همگانی را به‌عنوان مقوله‌ای سوی از بیمه دریایی مطرح می‌کند. هرچند استانداردهای تجارت بین‌الملل در جهان کنونی حیات مطمئن و فعال عملیات حمل‌ونقل بازرگانی را به هیچ‌وجه تفکیک‌پذیر از صنعت جهانی و پویای بیمه نمی‌داند. اساس نظریه زیان همگانی در مسیر توسعه خود در ممالک پیشتاز در امر بازرگانی دریایی نمودهای گوناگونی یافته است. چنانکه در نیمه دوم سده نوزدهم میلادی در کشورهای مختلف جهان تفاوت‌های چشمگیری در زمینه حقوق و قوانین عملی بحریمایی تجاری بروز کرد. اختلاف نظرهای موجود انگیزه‌ای شد برای تلاش در جهت ایجاد وحدت رویه و تصویب مقررات یکسانی که بر حل و فصل دعاوی مربوط به خسارت‌های ناشی از خطرهای دریا حاکم و ناظر باشد.

عرف تجاری امروز دنیا، مقررات یورک - آنتورپ را (که طی دو کنفرانس بین‌المللی در سالهای ۱۸۶۴ در یورک انگلستان و ۱۸۷۷ در آنتورپ بلژیک تدوین، اصلاح و به تصویب نهایی رسید) به‌عنوان اصول فراگیر و عملی قضاوت در دعاوی حمل دریایی پذیرفته است. مجموعه مقررات یورک-آنتورپ موضوع بحث این مقاله یعنی زیان همگانی را چنین تعریف می‌کند:

زیان همگانی منحصراً و فقط زمانی تحقق می‌یابد که تغدیه یا صرف هزینه‌های فوق‌العاده‌ای عمدتاً و به نحوی معقول به‌منظور ایمنی مشترک و به‌منظور جلوگیری از نابودی اموالی که در معرض حادثه دریایی مشترکی قرار گرفته است صورت بگیرد.^۱

ولی چنانچه حادثه‌ای در دریا منجر به تحقق زیان همگانی شود، آنچه مسلم است آنکه، تلف ناشی از تقدیه و هزینه‌های مصروفه باید جبران شود. برای نیل به چنین منظوری لازم است تمامی طرفه‌هایی که اموال آنان در معرض حادثه دریایی مشترکی قرار داشته و در نتیجه عمل زیان همگانی^۲ نجات یافته و ایمن تا مقصد حمل شده‌اند، در جبران تلف و خسارتهای وارده مشارکت کنند. معمولاً مالکان کشتی حادثه دیده پس از تشخیص تحقق زیان همگانی و اعلام آن اقدام به انتصاب «ارزیابان خسارت»^۳ می‌کنند تا به امر پیچیده و حساس برآورد، محاسبه و تسویه خسارتهای متحمله بپردازند. در اکثر موارد نیز اعلام زیان همگانی معنایی جز انجام تشریفات اخذ تضمین از صاحبان کالا توسط مالکان کشتی یا نمایندگان آنها ندارد، خاصه در مواردی که عمل زیان همگانی در مدت کوتاهی پیش از تحویل کالا و در نزدیکی بندر مقصد واقع می‌شود و محدودیتهای زمانی امکان بررسی تمامی جوانب امر را نمی‌دهد. مالکان غالباً تصمیم خود درباره مطالبه تضمین‌نامه‌های مناسب از طرفه‌های ذی‌نفع را پس از مشاوره با ارزیابان زیان همگانی اتخاذ می‌کنند. ارزیاب یا حسابرس زیان همگانی با توجه به ابعاد احتمالی تقدیه و هزینه‌های مصروفه، نظریات خود را در خصوص میزان تلف محمولات، هزینه‌های مربوط به اخذ ضمانتهای لازم و نیز مجموع «ارزشهای مشارکتی»^۴ اموال نجات یافته، به مالکان کشتی اعلام می‌دارند. مالکان نیز پس از تأیید شرایط و نوع تضمین مورد درخواست، طی دستورالعمل جزئیات کامل آن را برای نماینده خود که در بندر تخلیه مستقر است ارسال می‌دارند. این‌گونه دستورالعملها باید با دقت به مورد اجرا گذارده شود و هرگونه شک و شبهه‌ای در این باره به دفتر مرکزی مالکان یا بنابه ضرورت به ارزیاب منتخب ایشان منعکس گردد.

تضمین در زیان همگانی

تضمین یا وثیقه زیان همگانی به یکی از انحاء زیر مطالبه می‌شود:

۱-۱. شیوه نخست: صاحبان کالا، تعهدنامه لویدرز را امضا می‌کنند

این روش در مواردی اعمال می‌شود که میزان زیان وارده نسبتاً کم است. در بسیاری مواقع مالکان کشتی یا ارزیاب خسارت فرمهای تعهدنامه زیان همگانی ویژه‌ای را که خود تنظیم کرده‌اند به محل بندرهای مقصد ارسال می‌کنند که در چنین صورتی استفاده از آن الزامی خواهد بود. اما چنانچه مالکان نظر خاصی نداشته باشند باید فرم استاندارد تعهدنامه لویدرز به کار برده شود. این‌گونه فرمها را می‌توان از نمایندگان محلی لویدرز یا ارزیابان زیان همگانی دریافت داشت. از جمله نکات حائز اهمیت به هنگام تکمیل و امضای فرم تعهدنامه زیان همگانی، درج

کامل و واضح جزئیات کالا است که خود سبب احتراز از هرگونه ابهام و سردرگمی احتمالی در انجام اقدامات آتی خواهد شد. برای مثال اگر طرف کالا یا نماینده قانونی وی بدون قیدنام و نشانی کامل شرکت یا مؤسسه صاحبان کالا، به امضای فرم تعهد اقدام کند، چنین تعهدی فاقد اعتبار است و پذیرفته نخواهد شد. همچنین اگر تحویل گیرنده کالا فقط بخشی از محموله مندرج در یک بارنامه حمل را تعهد کند، لازم است این موضوع را و نیز حجم و تعداد دقیق کالای مزبور را مشخص نماید. از آنجایی که معمولاً شماره بارنامه‌ها در فهرست بارگیری کشتی (مانیفست حمل) تکرار می‌شود، برای تعیین بخشهای مختلف حمل علاوه بر شماره بارنامه‌ها، ذکر مبدأ و مقصد هر یک از آنها نیز ضروری است. در جملگی موارد متحمل زیان همگانی، باید یک نسخه رونوشت یا فتوکپی صورت حسابهای خرید کالا به برگ تعهدنامه منضم و تسلیم نماینده مالکان شود. منظور از صورت حساب یا سیاهه خرید، صورت ارزش کالای حمل شده در کشتی حادثه دیده است که نزد تحویل گیرنده کالا است.

۱-۲. شیوه دوم: صاحبان کالا تعهدنامه زیان همگانی لویدز را امضا می‌کنند و وجوه نقدی می‌سپارند یا بیمه‌گر کالا که جانشین چنین سپرده‌هایی خواهد شد، ضمانتنامه مناسب را ارائه می‌کند.

(در این گونه موارد معمولاً از پذیرفتن ضمانتنامه بانکی به دلیل محدود بودن مبلغ و مدت اعتبار آن، خودداری می‌شود)

۱-۲-۱. ضمانتنامه

همان‌گونه که اشاره شد یکی از روشهای ارائه تضمین در زیان همگانی اقدام بیمه‌گر کالا در صدور ضمانتنامه‌ای است که تاحد ممکن با شرایط موجود متناسب باشد و رضایت مالکان کشتی را فراهم آورد. باید توجه نمود که جایگزینی ضمانتنامه‌های بیمه‌گران به جای سپرده‌های نقدی روش متداولی است و مزایای متعددی از جمله صرفه‌جویی در هزینه‌ها و کارمزدهای متعلق را نیز دربر دارد. البته تأکید بر این نکته نیز ضروری به نظر می‌رسد که تسلیم چنین ضمانتنامه‌ای صرفاً برای جلوگیری از سپردن وجوه نقدی است و به هیچ‌وجه لزوم امضای تعهدنامه لویدز از سوی صاحبان کالا را نفی نمی‌کند. به عبارت دیگر، امضای تعهدنامه صاحب کالا و صدور ضمانتنامه توسط بیمه‌گر وی لازمه ترخیص کالاهایی است که ادامه سفر ایمن آنها مرهون عمل زیان همگانی بوده است.

فرمهای موجود ضمانتنامه متنوع‌اند، با این حال هرگاه ارزیابان زیان همگانی به نمایندگی از سوی مالکان کشتی متن خاصی را ارائه کنند، در صورت تناسب با شرایط عملی حاضر، باید

مورد استفاده قرار گیرد.

بسیاری از شرکتهای بیمه در جهان نیز تحت فرم و شرایط خاص خود اینگونه ضمانتنامه‌ها را ارائه می‌کنند. چنین ضمانتنامه‌ای مورد قبول واقع خواهد شد، مشروط بر اینکه محدود نشده باشد، یعنی به واسطه آن بیمه‌گر کالا مسؤلیت صاحب کالا ناشی از عمل زیان همگانی، عملیات نجات و هزینه‌های مربوط را بپذیرد. بنابراین ضمانتنامه‌ای که در آن به مبلغ بیمه شده کالا اکتفا شده باشد قابل قبول نخواهد بود. افزون بر اینها، عرف مرسوم در حوادث حمل دریایی حکم می‌کند که تضمین‌نامه‌هایی از این قبیل فقط از شرکتهای بیمه معتبر پذیرفته شود. نحوه کارکرد مالکان کشتی نیز در مورد پذیرش یا عدم پذیرش یک ضمانتنامه می‌تواند متفاوت باشد؛ خاصه که وجه مورد تعهد ضمانتنامه به ارزی باشد که به سهولت قابل تبدیل و معامله نبوده یا ضمانتنامه‌ها به امضای بیمه‌گر اصلی نرسیده و مثلاً نماینده‌ی وی مبادرت به تکمیل و امضای آن کرده باشد. پس می‌بینیم که با در نظر داشتن چنین ملاحظات می‌توانستیم هرگونه دستورالعمل صادره از سوی درخواست کنندگان ضمانت لازم‌الاجراست و کوچک‌ترین ابهام موجود در این زمینه را باید به مالکان کشتی، نمایندگان محلی خط کشتیرانی مورد نظر یا حسابرسان و ارزیابان زیان همگانی منعکس کرد.

برخی اوقات ضمانتنامه‌ها در کشوری غیر از محل اخذ تعهدنامه‌های زیان همگانی صادر و ارائه می‌شوند. از سویی چون تشریفات ترخیص و تحویل کالا پیش از امضاء و تسلیم این دو سند ممکن نیست، بنابراین معمولاً نماینده مالکان یا کشتیرانی متبوعه پیش از صدور ترخیصیه، اطلاعات و اسناد واصله را مطابقت می‌نمایند. و باز از آنجا که غالباً مشخصات کالاها با تلکس و سایر ابزار ارتباطی مشابه مخابره می‌شود، تفکیک محمولات مختلف فقط از طریق شماره بارنامه میسر خواهد بود. علاوه بر آن قید نمودن نام بندرهای مبدأ و مقصد در کنار شماره بارنامه نیز ضروری است که ناچار از ذکر مجدد آنیم. اندراج این شماره‌ها و نامها به ارزیابان خسارت کمک خواهد کرد تا دریافت ضمانتنامه‌ها و صدور ترخیصیه هر بخش از کالاها را هماهنگ کنند.

۱-۲-۲. سپرده نقدی

چنانچه مالکان کشتی طرف کالا را ملزم به سپردن وجوهی در بانکها و مؤسسه‌های مالی به عنوان تضمین مشارکتش در جبران زیان همگانی کنند، معمولاً درصدی از ارزش کالا در مقصد یا ارزش مندرج در سیاهه خرید تعیین کننده میزان اینگونه سپرده‌ها خواهد بود. حال اگر کالا متحمل خسارتی شده و برآورد دقیق خسارت نیز به دلیل محدودیت زمانی ممکن نباشد، سپرده مربوط به آن تا میزان کل ارزش کالا دریافت و به صاحب کالا اعلام می‌شود که در صورت

لزوم متعاقباً می‌تواند برای وصول مابه‌التفاوت ارزش کالای سالم و خسارت دیده خود اقدام کند.

در همه مواردی که سپردن وجوهی بابت تضمین ضرورت پیدا می‌کند، باید «رسید سپرده نقدی لویدز»^۵ به سپرده‌گذار تحویل شود. لازم است یادآور شویم که رسید مزبور جزو اوراق بهادار بی‌نام است و حامل آن محق به دریافت مابه‌التفاوت متعلقه خواهد بود. بنابراین بدیهی است که هیچ‌گونه پرداختی در قبال رونوشت یا کپی رسید سپرده نقدی لویدز صورت نمی‌گیرد و ذی‌نفع سند باید اصل آن را ارائه کند. لیکن درحالتی که نسخه اصل رسید مذکور مفقود شده باشد، موضوع به ارزیابان خسارت منعکس می‌شود و بنابه صلاحدید ایشان ممکن است در مقابل دریافت تعهدنامه‌ای از ذی‌نفع، وجوه متعلقه پرداخت گردد.

پیش از تسویه نهایی زیان همگانی استرداد سپرده‌های نقدی می‌تواند در شرایط زیر ضرورت یابد و عملی شود.

الف) اگر بعد از تودیع سپرده، ضمانتنامه معتبری را بیمه‌گر کالا ارائه کرد، در چنین موقعیتی لازم است اصل رسید سپرده نقدی لویدز از طرفی که وجه سپرده به او بازگردانده می‌شود دریافت، باطل و در زمان مناسب برای منظور شدن در محاسبه نهایی برای ارزیابان زیان همگانی ارسال شود.

ب) در موارد معینی ممکن است بخشی از سپرده مسترد شود. به‌طور مثال اگر در آغاز، میزان خسارت از ارزش کالا در مقصد کسر نشده باشد یا عموماً زمانی که معلوم شود مبلغ سپرده نقدی تعیین شده بسیار زیاد بوده است، در چنین موقعیتهایی صادرکننده رسید سپرده نقدی اصل آن را دریافت و مبلغ برگشتی و نیز مانده سپرده نقدی را در آن ظهورنویسی و رسید را به ذی‌نفع برمی‌گرداند. این نکته نیز قابل ذکر است که برای هر حمل رسید سپرده جداگانه‌ای صادر و ته قبض هر یک به دقت تکمیل و نگهداری می‌شود تا مجموع آنها در زمان مناسب برای ارزیابان زیان همگانی ارسال گردد.

ماده ۲۲ مقررات یورک-آنتورپ ۱۹۷۴ چگونگی تودیع وجوه نقدی را تشریح می‌کند. زمانی که سپرده نقدی در کشوری غیر از محل تنظیم صورت حساب زیان همگانی به ودیعه گذاشته شده باشد، طریق متعارف آن است که نماینده مالکان به طرفیت از کشتی و نماینده لویدز از طرف کالا به عنوان معتمد انتخاب و با نظارت آنها وجوه نقدی در زمان معین و در حسابی با بهره معین تودیع شود. در هر مورد خاص مالکان دستورالعملهای ویژه‌ای درباره‌ی گزینش معتمدان و نیز نحوه عمل در مورد سرمایه‌های سپرده صادر می‌کنند. باید توجه کرد که لازم است وجوه نقدی مورد بحث با آگاهی کامل مالکان و ارزیابان منتخب آنان در حسابی سپرده

شود که برداشت فوری از آن میسر باشد، چراکه هر لحظه امکان دارد انتقال یا بازپرداخت بخش یا تمامی آن ضرورت یابد. همچنین سپرده‌ها باید در کشوری که محل اولیه تودیع آن است و نیز به ارز همان کشور باقی بماند و انتقال سپرده به هر کشور دیگری، هرگز بدون مجوز مالکان کشتی و رضایت کتبی مؤدی سپرده ممکن نخواهد شد. وجوه به ودیعه سپرده شده در مالکیت مؤدی باقی است و بدون موافقت مستقیم صاحبان کالا امکان استفاده از آن در تسویه هزینه‌ها (حتی هزینه‌های مجاز زیان همگانی) وجود ندارد.

اگر شرط زیان همگانی^۶ در قرارداد حمل، نوع ارز سپرده را تعیین نکرده باشد، مالکان کشتی باید پیش از انجام سپرده‌گذاری درباره نوع ارز مورد عمل تصمیم بگیرند. هرچند همه طرفهای ذی‌دخل این اختیار را خواهند داشت که سپرده خود را به ارزی معتبر و قابل انتقال تودیع نمایند، حتی اگر چنان ارزی متعلق به کشوری غیر از مقصد نهایی کالا باشد.

۱-۳. شیوه سوم: در شرایط خاص یا به دلیل فوریت مورد، طریق تعیین نوع تضمین زیان همگانی تغییرپذیر است.

البته تشخیص غیرعادی بودن یا فوریت موضوع به عهده مالکان کشتی است که ایشان نیز از نظریات مشورتی ارزیابان منتخب خود بهره می‌گیرند. در مواقعی که توافقتاً عدم تفکیک^۷ مورد نیاز باشد نیز ارزیاب خسارت، دستورالعملهای مقتضی را اعلام می‌کند.

دیگر موارد ذکرکردنی درباره تضمین در زیان همگانی عبارت‌اند از:

- زمان نیاز به تضمین.

- کالایی که باید تضمین‌نامه ارائه کند.

- اخذ تضمین از سایر صاحبان منافع.

- انقضای مدت تضمین‌نامه‌ها.

طبعاً همیشه نمی‌توان انتظار داشت که پیش از تحویل کالا در مقصد نهایی سفردریایی تضامین مورد لزوم جمع‌آوری شده باشد. از طرفی تعهد ضمنی برای امضای اسناد مزبور نیز کفایت نمی‌کند و باید قبل از ترخیص کالا اسناد و تضمین‌نامه‌ها عملاً به امضای طرفین ذی‌نفع برسد. البته، مواردی که با توافق طرفین تدابیر ویژه‌ای را طلب می‌کند از این تقدم و تأخر مستثنی خواهند بود.

به لحاظ قانونی تنها چاره مالکان کشتی در مقابل خودداری صاحبان کالا از ارائه تضمین، توقیف و تصرف کالا است. لیکن در عمل معمولاً مالکان با اکراه این راه را انتخاب می‌کنند، چرا که در آن صورت لاجرم باید علاوه بر ملاحظات مربوط به حفظ روابط تجاری، احتمال افزایش

هزینه‌های جانبی را نیز مدنظر داشته باشند. به هر حال، مالکان خطوط کشتیرانی باید از هرگونه امکان تأخیر جدی در تحویل کالا به دلیل عدم ارائه ضمانتهای لازم آگاهی یابند.

مالکان کشتیها با توجه به محدودیتهای زمانی جزئیات تصمیمات خود را در خصوص کالایی که نیاز به تضمین دارد به نمایندگان خود که در محل بندر مقصد مستقر هستند اعلام می‌دارند. غالباً تمامی کالاهایی که باید نهایتاً در زیان همگانی مشارکت نمایند نیاز به سپردن ضمانت دارند. هرگونه شک و شبهه‌ای در این مورد باید فوراً به مالکان یا ارزیاب منتخب آنها منعکس شود. کالایی که در نتیجه عمل تفدیه متحمل خسارت کلی^۸ شده است (مثلاً به دریا انداخته شده) نیز ملزم به مشارکت در زیان همگانی خواهد بود. ولی از آنجا که در چنین شرایطی ترخیص و تحویل کالا از سوی مالک کشتی معنایی ندارد، صاحب کالا نیز از امضای تعهدنامه یا سپردن تضمین‌نامه‌های مورد درخواست خودداری خواهد کرد و ضامن اجرایی مؤثری نیز وجود ندارد که او را مجبور به مشارکت در زیان همگانی کند. با وجود این، باید تلاش کافی برای به امضاء رساندن اسناد مربوط انجام شود، چون این اسناد در درج و تشخیص هویت طرفی که کالایش نابود شده در صورت حساب نهایی زیان همگانی نقش مهمی ایفا خواهد کرد. علاوه بر اینها صاحب کالا با امضای تعهدنامه لویدرز متعهد می‌شود که جزئیات ارزش کالای خود را در اختیار بگذارد تا در تسهیم و تسویه نهایی زیان همگانی بین همه طرفهای شریک در حادثه دریایی منظور شود.

معمولاً در کنار صاحبان کشتی و کالا، منافع مؤثر و مهم دیگری نیز در حمله‌های دریایی شراکت دارند. مثلاً اگر کشتی کانتینربری حادثه ببیند، روشن است که کانتینرهای موجود بر عرشه کشتی که از ارزش بسیاری برخوردارند هم در معرض خطر قرار می‌گیرند. حال چنانچه عمل زیان همگانی منجر به نجات آنها شود، ضروری است مالکان کانتینرها نیز تضمین‌نامه‌های متعارف از قبیل تعهدنامه، ضمانتنامه بیمه‌گر یا گواهی قبول مسؤلیت^۹ را ارائه کنند. در شرایطی که به منظور حفظ ایمنی مشترک کالا یا کالاهایی نیز فدا شده باشد، موضوع تضمین اهمیت بیشتری خواهد یافت.

نحوه نگرش به مسأله اخذ ضمانت از صاحبان سوخت و ذخایر کشتی در سفرهایی که عملیات حمل راکشتیهای تحت اجاره انجام می‌دهند نیز به همین صورت است.

موضوع مشمول مرور زمان یا انقضای مدت اعتبار^{۱۰} تضامین در روند رسیدگیهای حقوقی به موارد زیان همگانی از مباحث نگرانی آفرین در محافل حمل دریایی دنیاست. قوانین حقوقی اکثر کشورها برای طرح ادعاهای مربوط به زیان همگانی محدودیت زمانی قایل شده‌اند. در ممالک مختلف دوره‌های زمانی بسیار متفاوتی اعمال می‌شود. بنابراین باید به هنگام اخذ با

ارائه ضمانتنامه مورد لزوم توجه داشت که این‌گونه محدودیتها به چه نحوی اعمال خواهد شد.

۲. ارزیابی زیان همگانی

بررسی موضوع ارزیابی یا تعدیل زیان همگانی را با برشمردن اسناد و مدارکی که صاحبان منافع باید ارائه کنند آغاز می‌کنیم. بدیهی است که باتوجه به نوع و ماهیت حادثه منجر به زیان همگانی اسناد مورد نیاز بسیار متفاوت خواهد بود. اما در اینجا سعی شده اسناد، مدارک و اطلاعاتی را که تقریباً در تمامی موارد به امر حسابرسی و ارزیابی خسارتها کمک می‌کند شرح دهیم:

۲-۱. اسناد مورد نیاز

اکثر حوادث منتهی به اعلام زیان همگانی، فرماندهان کشتیها را ناگزیر از مراجعه به بندر پناه می‌کند. اسنادی که لازم است در بندر پناه در اختیار ارزیابان قرارگیرد عبارت‌اند از:

۱. خلاصه‌ای از دفتر روزانه کشتی و گزارش فرمانده یا دیگر طرفین ذی‌ربط که مشخص کننده تاریخها و ساعاتی باشد که کشتی از مسیر خود منحرف شده، به بندر پناه رسیده، بندر پناه را ترک کرده و دوباره در مسیر خود قرار گرفته است.

۲. هرگونه گزارش کارشناسی بیمه‌گر، مالکان یا مؤسسه طبقه‌بندی که موضوع مراجعه کشتی به بندر پناه و تعمیرات انجام شده در آن بندر را به همراه هزینه‌های کارشناسی اعلام دارد.

۳. جزئیات تعمیرات انجام شده در بندر پناه، تعیین موقت یا اساسی بودن آن، و نیز تعیین مدت زمان اضافه کاری تعمیرکاران.

۴. جزئیات هرگونه جابه‌جایی یا تخلیه کالا در بندر پناه و هزینه‌های مصروفه، خواه این عملیات جابه‌جایی و تخلیه احتمالی برای حفظ ایمنی مشترک و انجام تعمیرات ضروری بوده باشد یا خیر.

۵. گزارش کلی نماینده مالکان از مدت زمان توقف در بندر پناه به همراه اسناد مثبت.

۶. صورت هزینه‌ها، شامل جزئیات دستمزدها و حق‌الزحمه‌ای که حین توقف در بندر پناه به خدمه پرداخت شده است.

۷. مخارج آذوقه روزانه خدمه کشتی.

۸. جزئیات حق‌الزحمه و هزینه‌های پرداختی به نماینده یا کارشناس اعزامی مالکان به بندر پناه.

۹. جزئیات مصارف سوخت و ذخایر ضمن انحراف از مسیر تا بندر پناه، در مدت توقف و

حین بازگشت دوباره به جایگاه اولیه.

۱۰. رونوشت تلکسهای مخابره شده و جزئیات مکالمات تلفنی مربوط به حادثه به همراه صورت هزینه متعلقه.

۱۱. تمامی اینگونه صورت حسابها باید دارای تاریخ پرداخت باشد.

در میان اسناد مورد توجه و نیاز ارزیاب خسارت، برخی منحصراً مربوط به کشتی حادثه دیده است که البته آن نیز وابسته است به نوع حادثه‌ای که کشتی با آن مواجه گشته، متفاوت خواهد بود.

برای مثال:

الف) اگر کشتی دچار حریق شده باشد.

۱. گزارش کارشناسی تفکیکی درمورد خسارتهای ناشی از حریق و خسارتهای ناشی از عملیات اطفای حریق (تفکیکی مشابه نیز باید درمورد خسارتهای وارد به کالا صورت پذیرد).

۲. صورتحساب هزینه تعمیرات نیز باید بر مبنای فوق تفکیک شود.

۳. صورت هزینه‌های اطفای حریق، پرکردن کپسولهای آتش‌نشانی و بطریهای گاز دی‌اکسید کربن.

ب) اگر کشتی به گل نشسته باشد.

۱. گزارش کارشناسی تفکیکی درمورد خسارتهای ناشی از به گل نشستن و خسارتهای ناشی از شناورسازی کشتی.

۲. صورتحساب تفکیکی هزینه‌های تعمیر.

۳. چنانچه در عملیات شناور سازی، بدککش نیز شرکت داشته است، نسخه‌ای از قرارداد نجات.

۴. صورت هزینه‌های سبک‌سازی.

همچنین، برخی اسناد مربوط به کالا به ارزیاب خسارت در امر تعدیل زیان همگانی یاری می‌رساند. اسناد مربوط به کالا عبارت‌اند از:

۱. نسخ پشت و روی بارنامه.

۲. فهرست بارگیری کالاهای موجود در کشتی به هنگام حادثه.

۳. جزئیات درباره میزان کالای تحویل شده.

۴. گزارش هرگونه بازدید کارشناسی از کالا که پس از وقوع حادثه یا در محل بندر مقصد انجام شده باشد.

۵. تضمین‌نامه‌های زیان همگانی مربوط به کالا، مانند تعهدنامه، ضمانتنامه و غیره.

۶. قبول رسید هرگونه سپرده نقدی مربوط به زیان همگانی.

۷. فرم ارزیابی کالا که صاحب کالا آن را تکمیل می‌کند و در صورت امکان سیاهه خرید مربوط به همان بخش از کالا نیز به آن پیوست می‌شود.

با توجه به نوع قرارداد حمل، طرف ذی‌نفع در کرایه حمل نیز باید، در صورت لزوم، اسنادی را تسلیم ارزیابان منتخب مالکان کشتی کند تا در برآورد و محاسبه‌های نهایی زیان همگانی مورد استفاده قرار گیرد. اسناد مربوط به کرایه حمل عبارت‌اند از:

۱. نسخه اصل بارنامه صادره از سوی متصدی حمل.

۲. چنانچه کرایه حمل قابل پرداخت در مقصد باشد، ارزیاب خسارت نسخه‌ای از صورتحسابهای مربوط به میزان کرایه و هزینه‌های حمل را نیز نیاز خواهد داشت.

۲-۲. طرفهای مشارکت^{۱۱} و ارزشهای مشارکتی

«اموالی که به‌خاطر حفظ منافع عمومی فدا شده است، باید از طریق مشارکت عموم صاحبان منافع تأمین شود.»

بر مبنای چنین اصلی، همه اموالی که در نتیجه عمل زیان‌همگانی نجات یافته‌اند در جبران خسارتها مشارکت می‌کنند. و چنین مشارکتی براساس ارزش اموال مزبور در زمان و مکان خاتمه سفر مشترک دریایی صورت می‌پذیرد.

۲-۲-۱. مشارکت کشتی

مالکان بر مبنای ارزش کشتی خود پس از حادثه و در انتهای سفر در جبران خسارت مشارکت می‌کنند. بدین معنا که، کشتی حادثه دیده را در بندر مقصد و پس از تخلیه کامل محمولات مورد ارزیابی و قیمت‌گذاری قرار می‌دهند. حالت دیگری که ممکن است رخ دهد، ترک سفر کشتی در بندری بین راهی یا بندر پناه یا بندر محل انجام تعمیرات اساسی کشتی است. چنین به‌نظر می‌رسد که افزایش یا کاهش احتمالی ارزش کشتی بر اثر نوسانهای بازار یا عوامل دیگر به هیچ‌وجه در تعیین ارزش کشتی برای مشارکت آن در زیان‌همگانی ملاک عمل قرار نمی‌گیرد. که البته این موضوع می‌تواند منافع یا مضاری برای مالکان به همراه داشته باشد.

در حال مالکان می‌توانند از بازار و واسطه‌های فروش کشتیها، گواهی ارزیابی دریافت دارند که خود مرجعی برای تعیین ارزش تقریبی کشتی خواهد بود. بدیهی است طبق قاعده هفدهم مقررات یورک-آنتورپ ۱۹۷۴، در تعیین ارزش مشارکتی کشتی سود یا زیان ناشی از شرایط قرارداد اجاره چنین کشتی‌ای در نظر گرفته نمی‌شود. روش معمول آن است که کلیه هزینه‌های تعمیری که پس از حادثه منجر به زیان‌همگانی صرف بازسازی کشتی شده است، از ارزش کشتی سالم کسر و بدین ترتیب ارزش مشارکتی کشتی به دست می‌آید.

۲-۲-۲. مشارکت کالا

تا زمانی که کالا و کشتی حمل‌کننده آن در حالت اشتراک منافع به سر می‌برند، موضوع مشارکت کالا در جریان زیان‌همگانی مطرح است. طبق قاعده هفدهم مقررات یورک-آنتورپ ۱۹۷۴ این مشارکت براساس ارزش کالا در زمان تخلیه با احتساب ارزش مندرج در سیاهه خرید صورت می‌گیرد. اگر سیاهه خرید در دسترس نباشد، ارزش کالا به هنگام بارگیری در مبدأ حمل پایه تعیین ارزش مشارکتی کالای حمل شده قرار خواهد گرفت. صورت ارزشی که صاحب یا بیمه‌گر کالا برای تعدیل نهایی خسارت در اختیار ارزیاب زیان همگانی قرار می‌دهند، باید ارزش سیف محموله را به دست دهد، مگر اینکه بارنامه یا قرارداد حمل شامل شرط پرداخت کرایه در مقصد باشد. ضروری است جزئیات هرگونه خسارت وارده به کالا که ممکن است باعث کاهش مبلغی از ارزش کالای سالم گردد نیز به ارزیاب تعدیل‌کننده خسارت اعلام می‌شود.

۲-۲-۳. مشارکت کرایه حمل

مشارکت کرایه حمل یک سفر دریایی در جریان زیان همگانی به شرایط قرارداد حمل منعقد بین صاحبان کالا و مالک یا اجاره‌کننده کشتی وابسته است. اگر در بارنامه و «قرارداد اجاره سفری»^{۱۲} کشتی چنین قید شده باشد که کرایه حمل پیش پرداخت شده و برگشت‌ناپذیر است (کشتی یا کالا تلف شوند یا نشوند)، ارزش کرایه به ارزش کالا افزوده می‌شود و دیگر به عنوان یک طرف مستقل در زیان همگانی مشارکت نخواهد داشت. اما اگر در اسناد حمل، پرداخت کرایه حمل منوط به رسیدن به مقصد و تحویل کالا شده باشد، ارزش کرایه در شمول مسؤلیت حمل‌کننده است و آن طرف مستقلاً و براساس ارزش خالص کرایه حمل در جریان زیان همگانی مشارکت خواهد کرد. بدین معنا که کلیه هزینه‌ها، شامل هزینه‌ها و عوارض بندر مقصد، مخارج تخلیه کالا، دستمزد خدمه و هزینه سوخت مصرفی تا خاتمه سفر از ارزش ناخالص کرایه حمل کسر می‌شود.

درحالی که کشتی تحت شرایط «قرارداد اجاره زمانی»^{۱۳} مبادرت به حمل کالا کرده و کرایه حمل نیز طبق بارنامه پرداخت شده باشد، مالک کشتی از مشارکت براساس ارزش کرایه زمانی خود احتراز خواهد کرد. اما چنانچه کرایه حمل بارنامه کشتی قابل پرداخت در مقصد باشد، نوعی تفکیک منافع بین مالک و اجاره‌کننده کشتی^{۱۴} برحسب میزان سهم درعهده هر یک از آنها مفروض خواهد بود.

۲-۲-۴. مشارکت ذخایر سوخت و کانتینرها

زمانی که اجاره‌کننده کشتی براساس شرایط قرارداد اجاره زمانی، سوخت در اختیار کشتی می‌گذارد، در صورت بروز حادثه ارزیابان زیان همگانی از او خواهند خواست تا سهم‌الشراکه‌ای

به نسبت ارزش خالص مواد سوختی مذکور در مقصد پیردازد. همچنین کانتینرهایی که در نتیجه عمل موجه زیان همگانی نجات یافته‌اند بر مبنای ارزش خالص خود در بندر مقصد در زیان همگانی مشارکت خواهند کرد. اگر تعیین ارزش کانتینرها در مقصد ممکن نباشد، ارزش بیمه یا ثبت شده هر یک برای مشارکت در جبران خسارتها ملاک عمل قرار می‌گیرد.

۳. تسویه زیان همگانی

پیش از پیدایش حرفه‌ای به نام ارزیابی یا حسابرسی زیان همگانی در کشور انگلستان، وظیفه ارزیابی و تعیین میزان مشارکت طرفهای دخیل در جبران زیان را کارشناسان بیمه انجام می‌دادند. به سال ۱۸۶۹ «انجمن ارزیابان خسارت» در کشور انگلستان به وجود آمد تا نقش هماهنگ‌کننده در تعبیر و تفسیر و عمل به مقررات موجود مربوط به کارشناسی و محاسبه زیان همگانی را ایفا کند. اکنون بررسی کارشناسانه حوادث موجه زیانهای همگانی و تعیین حدود آن و نیز حسابرسی سهمیه‌های مشارکتی متعلق به هر یک از مالکان کشتی و کالا و سایر منافع درگیر، به صورت حرفه‌ای رسمی درآمده و مؤسسه‌های بین‌المللی ارزیابی خسارت سالهاست که در این رشته به فعالیت و کسب اعتبار جهانی مشغول‌اند.

هرچند گزارشها و صورتحسابهایی که محصول کار پیچیده ارزیابان زیان همگانی است از اعتبار قانونی برخوردار نیست و هرکدام از صاحبان منافع که بر مبنای آن مورد مطالبه و جوهی قرار بگیرد می‌تواند صحت و سقم محاسبات مزبور را رد یا تأیید کند، با این حال در شرایط عملی کمتر اتفاق می‌افتد که نظریات این کارشناسان مورد اعتراض جدی واقع یا به‌طور کلی رد شود. متعاقب تحقق عمل زیان همگانی و انتصاب ارزیاب خسارت و نیز جمع‌آوری اسناد و مدارک مورد لزوم، کار بررسی و تعدیل نهایی خسارتهای وارده آغاز می‌شود. مؤسسه ارزیابی منتخب پس از بازرینی و بررسی کلیه اسناد و شواهد موجود و زمانی که پاسخهایی مناسب به یکایک پرسشهای خود دریافت داشت، مبادرت به تهیه کتابچه مستندی می‌کند که شرح کامل و دقیقی بر شرایط وقوع حادثه، مقررات و قراردادهای حاکم بر تعدیل زیان، وجوه قابل احتساب به عنوان ارزش اموال فدا شده و مخارج زیان همگانی، ارزشهای مشارکتی منافع مختلف، تسهیم کلی زیان همگانی، و بالاخره میزان قطعی بدهکاری و بستانکاری تمامی طرفهای ذی‌نفع را دربر می‌گیرد. این کتابچه را اجاستمنت یا «صورتحساب زیان همگانی»^{۱۵} می‌نامند.

نسخ کامل صورتحساب فوق یا خلاصه‌ای از آن، برای همه صاحبان کالا و سایر منافع ارسال و چنانچه بدهکار باشند از آنان درخواست می‌شود تا به منظور تسویه سهم‌الشراکه خود مبالغ معین شده را در وجه ارزیاب منتخب مالکان کشتی پیردازند. به همین نحو اگر صاحب نفعی

بستانکار باشد به او اعلام می‌شود که پس از وصول کلیه وجوه بستانکاری از طرفهای دیگر، می‌تواند سهم خود را دریافت دارد، یادآور می‌شویم که در مواردی لازم است بخشی از سپرده‌های نقدی که به عنوان تضمین پرداخت شده مسترد می‌شود و در آن صورت تسلیم اصل رسید سپرده نقدی لویدز (که در مبحث تضمین تعریف شد) به ارزیاب همگانی ضروری است.

پی‌نوشت

۱. البته مقررات مزبور از ابتدای تدوین تا به امروز به ترتیب در سالهای ۱۸۹۰، ۱۹۲۴، ۱۹۵۰ و ۱۹۷۴ مورد بازنگری قرار گرفته است و تعریف نقل شده، قاعده حرفی A از نسخه ۱۹۷۴ مقررات یورک-آنتورپ است.

2. general average act
3. average adjusters
4. contributory values
5. Lloyd's form of deposit receipt
6. general average clause

۷. non - separation agreement یا توافقنامه عدم - تفکیک.

توضیح: هنگامی که کشتی حادثه دیده به هر دلیلی (مثلاً طولانی شدن تعمیرات) نتواند در فاصله زمانی معقولی سفر ایمن خود تا مقصد نهایی را ادامه دهد، مالکان کشتی می‌توانند برای جلوگیری از تأخیر بیش از حد و افزایش هزینه‌های زیان همگانی، محمولات را با کشتی دیگری ارسال دارند. در چنین صورتی لازم است صاحبان کالا توافق کنند که حقوق مترتب بر کشتی دوم همان حقوق ناشیه از عمل زیان همگانی در مورد کشتی اول خواهد بود. و بدین منظور فرم توافقنامه عدم - تفکیک به امضا و تأیید صاحبان کالا می‌رسد.

8. total loss
9. letter of under take
10. time bar
11. contributory interests
12. voyage charter party
13. time charter party
14. charterer
15. general average adjustment



پژوهشگاه علوم انسانی و مطالعات فرهنگی
پرتال جامع علوم انسانی