



Shiraz University
RICEST
ISC

ISSN: 2008-7926

Journal of

Legal Studies

Scientific

Vol. 17, Issue 1, Spring 2025

JS

Journal of Legal Studies

Journal Homepage: <https://jls.shirazu.ac.ir/>
doi: <https://doi.org/10.22099/jls.2024.48533.5027>



Research Article

Freint de Route (In-transit loss) in Carriage of Oil Products by Sea Extended

Mojtaba Eshraghi Arani*

Assistant Prof. Department of Private Law, Faculty of Law and Political Science, University of Tehran, Tehran, Iran

Article history:

Received: 08/10/2023

Accepted: 21/04/2024

Abstract

Introduction

In maritime cargo transportation, numerous claims are frequently lodged against carriers, with the most prevalent issue in petroleum product shipments being claims for short delivery at the destination port. Such claims, governed by established legal frameworks including the 1924 Hague Rules concerning bills of lading and Iran's Maritime Law enacted in 1964, invariably result in carrier liability. Carriers are legally obligated to deliver the exact quantity of cargo specified in the bill of lading to the consignee at the destination port, with this document serving as the primary evidentiary standard for verifying cargo quantities originally received at the loading port. However, minor cargo discrepancies may occur at discharge despite the carrier's faultless performance throughout loading, transportation, and unloading operations (including absence of tank leakage or other operational failures). These inevitable losses, commonly termed "in transit loss" (freint de route) or "customary allowance," are referred to in this study as "natural damage" due to their inherent occurrence in maritime transport. This

Please cite this article as:

Eshraghi Arani, Mojtaba. (2025). Freint de Route (In-transit loss) in Carriage of Oil Products by Sea Extended. *Journal of Legal Studies*, 17(1), 25-54.
<https://doi.org/10.22099/jls.2024.48533.5027>

* Corresponding author:

E-mail address: mojtabaeshraghi@ut.ac.ir

phenomenon manifests when, for instance, petroleum products evaporate or adhere to tank walls, making complete delivery impossible, though no actual removal of cargo from vessels occurs. The principal causes of such losses stem from petroleum's unique physical properties (including hardening tendencies, tank wall adhesion, and volumetric shrinkage), specific cargo handling conditions during loading/unloading operations (including tank cleaning procedures and water/sediment content), and measurement inaccuracies during vessel loading. Consequently, standard dispute resolution procedures in oil transportation claims typically exempt carriers from liability for shortages up to approximately 0.5% of total cargo volume.

Methods

This research employs an analytical methodology incorporating comparative legal analysis of French, English, and American maritime law frameworks. Data collection was conducted through comprehensive review of library resources and legal databases, focusing on primary legal texts and secondary scholarly commentary.

Results and Discussion

The investigation identified evaporation, tank wall adhesion, water/sediment content, and loading/discharge measurement inaccuracies as primary contributors to natural damage. Beyond demonstrating vessel seaworthiness, carriers must additionally establish that such losses resulted from ordinary transportation circumstances. Liability exemption thresholds for such damages, absent contrary port customs, generally approximate 0.5% of cargo volume.

Conclusions

Contracting parties in maritime transport, particularly charterparty agreements, often expressly stipulate terms governing in-transit loss allowances. Absent such contractual provisions, the conditions for carrier exemption require careful legal examination. Scholarly perspectives diverge significantly: some authorities maintain that the inherent normality of such damage obviates the need for carrier proof; others contend that exemption merely requires demonstrating local port customs' acceptance of such losses; while a third approach, particularly prevalent in French jurisprudence, mandates case-specific proof of ordinary loss based on cargo nature and transport conditions.

American jurisprudence presents a complex counterpoint, where courts acknowledge industry practice while simultaneously deeming it incompatible with COGSA (derived from the 1924 Hague Rules), thereby

imposing stricter evidentiary burdens on carriers. This tension has prompted U.S. courts and arbitral bodies to adopt a nuanced "totality of circumstances" assessment framework, requiring meticulous examination of all contextual factors in dispute resolution.

Keywords: Freint de route, maritime carriage, in-transit loss, short delivery, petroleum transportation.





خسارت طبیعی در حمل دریایی محصولات نفتی مجتبی اشراقی آرانی*

استادیارگروه حقوق خصوصی و اسلامی، دانشکده حقوق و علوم سیاسی، دانشگاه تهران، تهران، ایران

تاریخ پذیرش: 1403/02/02

تاریخ دریافت: 1402/07/116

اطلاعات مقاله

چکیده

مقدمه: در حمل و نقل دریایی دعاوی متعددی علیه متصدی حمل اقامه می‌شود. یکی از دعاوی رایج در حمل و نقل دریایی محصولات نفتی، کسر تحویل بار در مقصد است که با توجه به قواعد حاکم از جمله قواعد لاهه ۱۹۲۴ راجع به بارنامه‌های دریایی و قانون دریایی ایران مصوب ۱۳۴۳ مسئولیت متصدی حمل را به بار می‌آورد، زیرا متصدی حمل ملزم است همان میزان باری را که در بندر مبدأ تحویل گرفته است در بندر مقصد به گیرنده تحویل دهد و معیار احراز میزان بار نیز همان مقداری است که در بارنامه دریایی درج شده است. در حقیقت، بارنامه دریایی مهم‌ترین دلیل برای احراز و اثبات میزان باری است که متصدی حمل در مبدأ تحویل گرفته است. باین‌حال، ممکن است در یک مقیاس جزئی، بخشی از بار در مقصد قابل تحویل نباشد با وجود آنکه متصدی حمل در بارگیری، حمل و تخلیه مرتکب هیچ تقصیر و یا حتی اشتباهی نشده است (از قبیل آنکه موردی مانند نشستی نفت از مخزن کشتی در هیچ‌یک از مراحل حمل رخ نداده است) که در ادبیات حقوق خارجی به «خسارت ناشی از مسیر (فرت دو روت)» یا «تخفیف مجاز عرفی» شهرت دارد و در این نوشتار به دلیل عادی بودن آن در حمل دریایی، «خسارت طبیعی» نام‌گذاری شده است. به بیان دیگر، هیچ بخشی از نفت بارگیری شده از کشتی خارج نشده است اما به‌عنوان مثال، به دلیل تبخیر یا چسبندگی به دیواره مخزن امکان تحویل بخشی از بار به گیرنده

استناد به این مقاله:

اشراقی آرانی، مجتبی احمدرضا (۱۴۰۴). خسارت طبیعی در حمل دریایی محصولات نفتی. ۱۷، (۱)، ۲۵-۵۴.

E-mail address: mojtabaeshraghi@ut.ac.ir

* نویسنده مسئول:

وجود ندارد. علل بروز این خسارت را می‌توان در ماهیت ویژه خود نفت (ازجمله گرایش به سفت شدن، چسبندگی به دیواره مخزن و انقباض نفت)، شرایط ویژه حمل و هندلینگ بار در بارگیری و تخلیه (ازجمله شستشوی مخزن و رسوب کردن آب و ...) و اشتباهات محاسباتی به هنگام بارگیری کالا در کشتی خلاصه کرد و رویه حل و فصل اختلاف‌های دعاوی حمل نفت، متصدی حمل را به میزان تقریباً نیم درصد (0/5%) از پرداخت خسارت کسر تحویل بار معاف می‌داند.

روش: شیوه تحقیق در این مقاله تحلیلی و با مطالعه تطبیقی حقوق فرانسه، انگلیس و آمریکا بوده و روش گردآوری اطلاعات، کتابخانه‌ای است.

یافته‌ها: در این نوشتار مشخص شد که علل عمده بروز این خسارت، تبخیر نفت، چسبندگی نفت به دیواره‌های مخزن، وجود آب و رسوبات در نفت، اشتباه محاسباتی در میزان نفت بارگیری یا تخلیه شده بوده و متصدی حمل افزون بر قابلیت دریانوردی کشتی باید عواملی را که بر حسب سیر متعارف امور به این نوع خسارت منجر می‌شود اثبات کند؛ همچنین، میزان معافیت متصدی حمل از جبران این نوع خسارت جز در صورت عرف بندری مخالف، حدود نیم درصد (0/5%) است.

نتیجه‌گیری: گاه طرفین قراردادهای حمل و نقل دریایی به‌ویژه در قراردادهای چارترپارتی صراحتاً به شرایط و میزان خسارت طبیعی توافق می‌کنند و یا آنکه با توافق بر انواع شروط قراردادی سعی در کنترل اسباب ایجاد خسارت طبیعی داشته که در این نوشتار به معرفی مهم‌ترین این شروط پرداخته شده است؛ اما در حالت اطلاق قرارداد، باید دید که متصدی حمل تحت چه شرایطی از جبران خسارت طبیعی معاف می‌شود. نظریات متعددی در این خصوص وجود دارد: برخی از نویسندگان بر این باورند که به دلیل عادی بودن این خسارت، متصدی حمل نیازی به اثبات آن ندارد. برخی دیگر معتقدند که متصدی حمل برای معافیت از مسئولیت، کافی است اثبات کند که عرف (عرف بندر مقصد) آن میزان خسارت را در هر حال، می‌پذیرد. در مقابل، نظر دیگری وجود دارد که بر اساس آن متصدی حمل باید در هر مورد خاص با توجه به طبیعت کالا و شرایط حمل ثابت کند که ورود آن میزان خسارت طبیعی است که این نظریه در حقوق فرانسه جایگاه بهتری یافته است. این در حالی است که دادگاه‌های آمریکا ضمن تأیید وجود چنین رویه‌ای در کشتیرانی این کشور، آن را مغایر با قانون حمل و نقل دریایی که برگرفته از قواعد لاهه 1924 است اعلام و در نتیجه متصدی حمل را ملزم به اثبات شرایط استثنای مسئولیت مندرج در این قواعد می‌داند. انتقادات به رویه مزبور، در نهایت دادگاه‌ها و مراجع داوری آمریکا را به اتخاذ معیار «کلیه اوضاع و احوال حاکم بر دعوا» رهنمود می‌سازد که بررسی عناصر این دیدگاه ضروری است.

واژگان کلیدی: خسارت طبیعی، حمل دریایی، کسری بار، نفت، فرت دو روت.

سرآغاز

یکی از دعاوی رایج در حمل و نقل دریایی محصولات نفتی، کسر تحویل بار در مقصد¹ است که با توجه به قواعد حاکم از جمله قواعد لاهه 1924 راجع به بارنامه‌های دریایی و قانون دریایی ایران مصوب 1343 مسئولیت متصدی حمل را به بار می‌آورد، زیرا متصدی حمل ملزم است همان میزان باری را که در بندر مبدأ تحویل گرفته است در بندر مقصد به گیرنده تحویل دهد و معیار احراز میزان بار نیز همان مقداری است که در بارنامه دریایی درج شده است (Baatz, 2014: 199). با این حال، ممکن است در یک مقیاس جزئی، بخشی از بار در مقصد قابل تحویل نباشد با وجود آنکه متصدی حمل در بارگیری، حمل و تخلیه مرتکب هیچ تقصیر و یا حتی اشتباهی نشده است (از قبیل آنکه موردی مانند نشستی نفت از مخزن کشتی در هیچ‌یک از مراحل حمل رخ نداده است) که به این خسارت به دلیل آنکه در غالب موارد حمل و نقل محصولات نفتی رخ می‌دهد، «خسارت طبیعی» می‌گویند. به بیان دیگر، هیچ بخشی از نفت بارگیری شده از کشتی خارج نشده است اما به عنوان مثال، به دلیل تبخیر یا چسبندگی به دیواره مخزن امکان تحویل بخشی از بار به گیرنده وجود ندارد. علل بروز این خسارت را می‌توان در ماهیت ویژه خود نفت (از جمله گرایش به سفت شدن، چسبندگی به دیواره مخزن و انقباض نفت)، شرایط ویژه حمل و هندلینگ بار در بارگیری و تخلیه (از جمله شستشوی مخزن و رسوب کردن آب و ...) و اشتباهات محاسباتی به هنگام بارگیری کالا در کشتی خلاصه کرد و رویه حل و فصل اختلاف‌های دعاوی حمل نفت، متصدی حمل را به میزان تقریباً نیم درصد (0/5%) از پرداخت خسارت کسر تحویل بار معاف می‌داند.

حال مسئله‌ای که مطرح می‌شود این است که ماهیت حقوقی خسارت طبیعی چیست؟ آیا یک نوع فرانشیز و کسورات قراردادی است یا خسارت مقطوع مجاز است که به موجب عرف یا قانون از مسئولیت متصدی حمل مستثنا شده است؟ آثار مهمی بر تمیز ماهیت حقوقی این خسارت بار می‌شود به ویژه آنکه در صورت بروز خسارت به میزانی بیشتر از خسارت طبیعی، برحسب مورد، متصدی حمل به جبران تمام خسارت محکوم می‌شود یا فقط مسئول جبران خسارت مازاد بر خسارت طبیعی قرار می‌گیرد.

گاه طرفین قراردادهای حمل و نقل دریایی به‌ویژه در قراردادهای چارترپارتی با توافق بر انواع شروط قراردادی سعی در کنترل اسباب ایجاد خسارت طبیعی داشته که در این نوشتار به معرفی مهم‌ترین این شروط پرداخته شده است و گاه با پیش‌بینی فرمول‌های قراردادی، سعی در جبران حداکثری این نوع خسارت به نفع صاحب کالا می‌شود که مصداق بارز آن شرط کسورات مربوط به کالای باقی‌مانده در مخزن کشتی¹ است.

در هر حال، باید دید که متصدی حمل تحت چه شرایطی از جبران خسارت طبیعی معاف می‌شود. نظریات متعددی در این خصوص وجود دارد: برخی از نویسندگان بر این باورند که به دلیل عادی بودن این خسارت، متصدی حمل نیازی به اثبات آن ندارد. برخی دیگر معتقدند که متصدی حمل برای معافیت از مسئولیت، کافی است اثبات کند که عرف (عرف بندر مقصد) آن میزان خسارت را در هر حال، می‌پذیرد. در مقابل، نظر دیگری وجود دارد که بر اساس آن متصدی حمل باید در هر مورد خاص با توجه به طبیعت کالا و شرایط حمل ثابت کند که ورود آن میزان خسارت طبیعی است که این نظریه در حقوق فرانسه جایگاه بهتری یافته است. این در حالی است که دادگاه‌های آمریکا ضمن تأیید وجود چنین رویه‌ای در کشتیرانی این کشور، آن را مغایر با قانون حمل و نقل دریایی که برگرفته از قواعد لاهه 1924 است اعلام و در نتیجه متصدی حمل را ملزم به اثبات شرایط استثنای مسئولیت مندرج در این قواعد می‌داند. انتقادات به رویه مزبور، در نهایت دادگاه‌ها و مراجع داوری آمریکا را به اتخاذ معیار «کلیه اوضاع و احوال حاکم بر دعوا» رهنمود می‌سازد که بررسی عناصر این دیدگاه ضروری است.

در نهایت، پس از بررسی شرایط پذیرش چنین دفاعی از سوی متصدی حمل به مسئله میزان قابل قبول برای خسارت طبیعی در حمل نفت پرداخته می‌شود. بدیهی است که اگر طرفین در قرارداد بر میزان مشخصی به عنوان خسارت طبیعی توافق کرده باشند، به همان صورت عمل می‌شود اما در حالتی که توافقی در این خصوص نشده است باید دید که آیا می‌توان میزان یا درصد مشخصی برای خسارت طبیعی در دعاوی کسر تحویل محمولات نفتی در نظر گرفت.

با توجه به آنکه ایران یکی از صادرکنندگان عمده نفت و مشتقات نفتی جهان به شمار می‌رود و از سوی دیگر دارای ناوگان کشتیرانی بزرگ در حوزه حمل این محصولات است، مقاله حاضر تلاش دارد تا ابعاد و شرایط معافیت متصدی حمل را از جبران این نوع خسارات با تکیه بر رویه قضایی بین‌المللی تحلیل کند.

این مقاله در 5 گفتار ارائه شده است. در گفتار نخست، مفهوم، مصادیق و اسباب خسارت طبیعی و در گفتار دوم، ماهیت حقوقی آن مورد بحث قرار گرفته است. گفتار سوم به بررسی شروط استاندارد قراردادی برای کنترل خسارت طبیعی می‌پردازد. فصل چهارم، به شرایط معافیت متصدی حمل از جبران خسارت طبیعی اختصاص یافته است. در نهایت در فصل پنجم، میزان خسارت طبیعی مورد بررسی قرار گرفته است.

1. مفهوم، مصادیق و اسباب خسارت طبیعی

«خسارت طبیعی» که در ادبیات حمل و نقل با عنوان «کسری ناشی از مسیر» (ترجمه اصطلاح فرانسوی «فرت دو روت»¹) و یا «خسارت بین راهی»² شناخته می‌شود به معنای «کاهش جزئی اجتناب‌ناپذیر در میزان (و گاه کیفیت)³ کالا است که در حین حمل رخ داده و پس از تخلیه در مقصد آشکار می‌شود» (Tetley, 2008: 1160). در حقیقت، بسیاری از کالاها از قبیل آرد، برنج، سیمان، اوره و قهوه بخش کوچکی از وزن خود را در حین حمل دریایی از دست می‌دهند؛ به‌طوری‌که میزان بار تحویل‌شده در مبدأ با میزان بار تخلیه‌شده در مقصد مطابقت ندارد و گاه کالا با تغییر رنگ به مقصد می‌رسد.⁴ این مشکل غالباً برای کالاهایی که به‌صورت فله⁵ از قبیل نفت حمل می‌شوند رخ می‌دهد، هرچند در مواردی مانند حمل سیمان در کیسه

1. freinte de route/ Déchet de route

2. In-transit loss

3. کاهش کیفیت کالا در موارد محدودی که مصداق بارز آن، همان خراش جزئی در اتومبیل‌های حمل شده بدون روکش یا بسته‌بندی است به‌عنوان خسارت طبیعی پذیرفته شده است (American Motor Sales v.) (Furness, Withy & Co, 1958 AMC 911).

4. چون این خسارت در حین حمل کالا واقع می‌شود به آن in-transit loss هم می‌گویند درحالی‌که اصطلاح اخیر در معنای لفظی آن شامل تمام خسارات وارده به کالا در حین حمل می‌شود.

5. bulk cargo

هم این نقصان در میزان بار (به‌ویژه به هنگام بارگیری و تخلیه) پدیدار می‌شود. در این نوع کالاهای، به دلیل وزش باد یا گرمای هوا در حین حمل دریایی، کالا پراکنده، تبخیر یا خشک می‌شود و همین امر به کاهش میزان یا وزن کالا می‌انجامد. همچنین، به دلیل آنکه به‌طور معمول چنین خسارتی در حمل کالا رخ می‌دهد در بیمه‌نامه‌های استاندارد به آن، «خسارت عادی»¹ اطلاق می‌شود. به نظر می‌رسد هدف از چنین نام‌گذاری (خسارت عادی)، آن بوده است که عنصر «احتمالی یا اتفاقی بودن خطر» که رکن اصلی قراردادهای بیمه به شمار می‌رود در این نوع خسارت انکار شده و در نتیجه بیمه‌گر تعهدی به جبران آن نداشته باشد.²

چنین خسارتی جزء لاینفک حمل نفت و مشتقات نفتی در کشتی‌های نفت‌کش است.³ اسباب بروز این نوع خسارت در محمولات نفتی متعدد است که به‌طور کلی می‌توان به خسارت در بندر مبدأ⁴، خسارت در حین حمل⁵ و خسارت در بندر مقصد⁶ تقسیم کرد. از یک‌طرف، میزان نفتی که در کشتی بارگیری می‌شود به جهات مختلف از قبیل اتکا به محاسبه قسمت خالی تانکر (آلیج)⁷، ناپایداری مخزن کشتی یا ناتراز بودن کشتی به هنگام محاسبه و

1. ordinary loss

2. «اتفاقی بودن، وصف اساسی و بنیادی عقد بیمه است. لذا ریسک‌هایی که با توجه به اوضاع و احوال وقوع آن‌ها بسیار محتمل است از نظر تکنیکی قابل بیمه شدن به نظر نمی‌رسند. به همین علت، شرکت‌های بیمه تنها اموری را بیمه می‌کنند که وصف اتفاقی یا حادثه (accidental) داشته باشند» (بابایی، 1389: 49)؛ بنابراین، خطر موضوع عقد بیمه باید جنبه اتفاقی داشته باشد.

3. هرچند با پیشرفت‌های فنی در ساخت کشتی‌های نفت‌کش جدید و محاسبات رایانه‌ای روز به روز از میزان این خسارات کاسته می‌شود.

4. load port loss

5. transit loss

6. discharge port loss

7. آلیج (ullage) بخشی از فضای فوقانی مخزن است که به دلیل احتمال انبساط محصول داخل مخزن در اثر افزایش دما و جلوگیری از انفجار، خالی می‌ماند. تعیین میزان کالای فلّه بارگیری شده، در حمل نفت و مشتقات نفتی بر اساس اندازه‌گیری آلیج کشتی (ullage method) و در حمل کالای فلّه خشک بر اساس اندازه‌گیری آبخور کشتی (draught survey) انجام می‌شود. ر.ک. به Burgess v. M/V Tamano 1976 AMC, p. 1809. البته در اندازه‌گیری کمیت محصولات نفتی حتماً باید به دمای مربوط به نوع محصول هم توجه کرد که این امر کار سنجش میزان بار را دشوارتر می‌سازد. از این‌رو است که بسیاری از قضات معتقدند که اندازه‌گیری کمیت بار نفتی،

نظایر آن به اشتباه محاسبه شده، به طوری که گاه حتی میزان بار در مخازن بندر بارگیری¹ با میزان بار بارگیری شده در کشتی متفاوت است. به این ترتیب، بخشی از خسارت طبیعی محصولات نفتی به اشتباه در محاسبات برمی گردد و از این رو، در حمل کالاهای نفتی به «خسارات کاغذی»² مشهور است (Wouters, 1988: 257). شایان ذکر است از حیث قابلیت انتساب چنین خسارتی به کشتی یا متصدی حمل، به نظر می رسد که این نوع خسارت بیشتر ناشی از محاسبات متصدیان بندر یا ترمینال است تا متصدی حمل و به همین دلیل، در زمره «خسارات بندر مبدأ» به شمار می رود. به عنوان مثال، ممکن است بندر مبدأ از جداول اندازه گیری نفت قدیمی (شماره 6) استفاده کند در حالی که هنگام تخلیه در بندر مقصد، جداول اندازه گیری جدید³ به کار رود.⁴ البته نباید این نکته را نادیده گرفت که خسارت کاغذی یا محاسباتی، خسارت به معنای حقیقی خود به شمار نمی رود، زیرا همان میزان نفتی که در بندر مبدأ بارگیری شده در بندر مقصد تحویل می شود اما به دلیل اشتباه در محاسبه میزان نفت در بندر مبدأ، بار بیشتر از میزان واقعی خود اعلام شده یا آنکه نفت در حین حمل تحت تأثیر فعل و انفعالات شیمیایی منقبض شده و در نتیجه در مقصد بر اساس محاسبات آلیج کمتر نشان داده می شود در حالی که از نظر وزن همان بار است (Textor, 1982: 282). به بیان دیگر، آن مقدار کسر تحویل نفت که در مقصد مشخص می شود اساساً در بندر مبدأ در کشتی بارگیری نشده است و از این رو باید آن را یک نوع «خسارت ظاهری» قلمداد کرد.

همچنین، از آنجاکه معمولاً در قراردادهای خرید و فروش نفت خام، معیار محاسبه قیمت، میزان خالص نفت⁵ است که حاصل تفریق آب و رسوبات⁶ از نفت خشک است بخشی از این اختلاف میزان نفت بارگیری شده و نفت تخلیه شده، ناشی از وجود آب در محموله نفت خام

The George S 1989, 1 Lloyd's Rep. 369, p. 371 (C.A.); Sun Oil Co. یک هنر است تا دانش.

v. M/T Mercedes Maria

1. shore tank

2. paper losses/ paper shortage

3. Voyage Analysis Report VAR- Modified Form

4. این جداول از سوی موسسه آمریکایی نفت (American Petroleum Institute/ API) منتشر می شود.

5. Net standard Volume

6. sediment and water/ S&W

به هنگام بارگیری است. البته همان‌طور که در ادامه ملاحظه خواهد شد، ناخالصی آب موجود در نفت در نهایت، به افزایش ته‌نشین مخزن منجر می‌شود. از سوی دیگر، ممکن است بخش بسیار کوچکی از این خسارت در حین حمل رخ دهد که عمدتاً ناشی از تبخیر نفت در اثر دمای هوای داخل مخزن است. تبخیر با آزاد شدن اجزای سبک از نفت یا مشتقات نفتی در مخزن به وقوع می‌پیوندد و به وضعیت کشتی، بی‌ثباتی بار و استفاده از گازهای خنثی بستگی دارد (Hermawan et al, 2021: 3). همچنین، همان‌طور که در بالا به آن اشاره شد، بعد از بارگیری نفت در مخزن کشتی به تدریج که در آن باقی می‌ماند دچار انقباض شده و حجم نفت کمتر می‌شود درحالی‌که وزن آن تغییری نکرده است. این امر باعث می‌شود که در محاسبات بار در مقصد بر اساس خط کش مخزن کسر تحویل نشان داده شود (Textor, 1982: 283).

در نهایت، بخش مهمی از این نوع خسارت در بندر مقصد و به هنگام خروج نفت از مخزن کشتی رخ می‌دهد؛ به این صورت که بخشی از نفت به دیواره‌های مخزن می‌چسبد و یا بخشی از آن به دلیل جامد شدن، در هر حال داخل مخزن می‌ماند که در صنعت حمل‌ونقل نفت خام به آن «آر. او. بی.» یا به اصطلاح، «ته‌نشین مخزن»¹ اطلاق می‌شود. علت عمده بروز ته‌نشین مخزن گرمادهی نامناسب بار نفتی در کشتی است که منجر به سفت شدن بار نفت در مخزن می‌شود به‌طوری‌که پمپ دیگر قادر به مکش و خارج کردن تمام بار از مخزن نیست. در حقیقت، غالب محصولات نفتی دارای مقداری موم هستند که در طول سفر دریایی باید تحت حرارت مناسب در مخزن کشتی قرار گیرند تا از سفت شدن آن‌ها جلوگیری شود و اگر این سیستم کنترل دمای مخزن نامیزان باشد بار بیشتری در مخزن ته‌نشین می‌شود (Sapra, 2016: 16). در زمره استانداردهای کشتیرانی نفتی آن است که از همان ابتدای سفر دریایی حرارت دادن بار آغاز و به‌صورت مستمر انجام شود تا در انتهای سفر و قبل از تخلیه نیازی به حرارت فوق‌العاده یا شستشوی مخزن² نباشد که ممکن است تأثیر بخشی چندانی هم نداشته باشد هرچند این مسئله

1. ROB (remaining on board)

2 شستشوی مخزن کشتی در غالب موارد به ته‌نشین شدن آب و رسوبات نفت در مخزن شده که آن‌هم معمولاً در کشتی انباشت می‌شود. باین‌حال، شستشوی مخزن کشتی در زمره الزامات مارپول (78/73 (MARPOL) به شمار می‌رود تا از آلودگی‌های ناشی از مخزن کشتی جلوگیری شود.

تا حد زیادی به تجربه و مهارت فرمانده وابسته است (Sapra, 2016: 16)؛ بنابراین، می‌توان نتیجه گرفت که بخشی از علت کسری بار به ماهیت محصولات نفتی و بخشی دیگر به عملیات تخلیه و بارگیری و به‌طور کلی هندلینگ بار مربوط می‌شود.¹

2 ماهیت حقوقی خسارت طبیعی: خسارت مقطوع مجاز یا فرانسیز؟

خسارت طبیعی به‌زعم برخی نویسندگان، نوعی خسارت ناشی از طبیعت کالا است که به‌موجب جزء m از بند 2 ماده 4 قواعد لاهه راجع به بارنامه‌های دریایی 1924 و نیز جزء م بند 2 ماده 55 قانون دریایی ایران از موارد معافیت از مسئولیت متصدی حمل به شمار می‌رود (تقی‌زاده، 1389: 174). در این بند، خسارت طبیعی تحت عنوان «کسر و کمبود وزن یا حجم کالا و هر نوع خسارت دیگری که از معایب مخفی، طبیعت و نقایص ذاتی کالا ناشی شود» آمده است. در حقیقت، از میان مصادیق متعدد خسارت شامل تلف کلی،² تلف جزئی،³ خسارت یا آواری و تأخیر، این نوع خسارت تنها به‌صورت تلف جزئی که در صنعت حمل‌ونقل دریایی با عنوان «کسری تحویل»⁴ شناخته می‌شود (و میزان آن با مقایسه وزن کالای بارگیری شده در کشتی بر اساس بارنامه دریایی⁵ و وزن کالای تخلیه‌شده به دست می‌آید) و گاه خسارت ناشی از کاهش کیفیت بار (به اصطلاح off-spec) متجلی می‌شود. علاوه بر این، خسارت طبیعی خواه به‌صورت کسری تحویل و یا به شکل کاهش کیفیت کالا همواره به

1. لازم به ذکر است که بر اساس عرف قاطع قراردادهای چارترپارتی کشتی‌های نفت‌کش، پمپاژ نفت به داخل کشتی به هزینه و ضمان چارترکننده و تخلیه نفت از کشتی به هزینه و ضمان مالک کشتی انجام می‌شود و در هر حالت، از زمانی که نفت از نقطه اتصال دائمی شلنگ به کشتی (ship's permanent hose connection) عبور می‌کند خطر به مالک (در صورت بارگیری) یا چارترکننده (در صورت تخلیه) منتقل می‌شود.

2. total loss

3. partial loss

4. short delivery

5. مناط و معیار برای احراز خسارت یا تلف جزئی یا کلی همان بارنامه دریایی است که به‌موجب قانون، رسید دریافت بار با اوصاف معین و دال بر انعقاد و شرایط قرارداد حمل است. (بند 7 ماده 52 و نیز بند 3 و 4 ماده 54 قانون دریایی) از نظر نویسندگان، بارنامه دریایی یک دلیل سنتی در تمام نظام‌های حقوقی بر دریافت بار به مقدار و وزن مشخص بوده است (Wallace, 1977: 85).

میزانی جزئی بروز پیدا می‌کند و جنبه اساسی ندارد. به همین دلیل، چون همان‌طور که از عنوان آن برمی‌آید از یک طرف اجتناب‌ناپذیر و از طرف دیگر، جزئی است نوعی «خسارت مقطوع مجاز» است که با توجه به ماهیت کالا و شیوه حمل آن، عادی و قابل اغماض بوده و مسئولیت متصدی حمل را به بار نمی‌آورد (Rodiere et Du Pontavice, 2000: 373). در این راستا، برخی از استادان حقوق دریایی ایران معتقدند مطابق عرف دریایی، در حد معینی که حسب مسیر، زمان حمل و نوع کالا تعیین می‌شود، این کاهش وزن و حجم مجاز تلقی می‌شود (محمدزاده وادقانی، 1381: 83).

از سوی دیگر، ممکن است چنین تصور شود که اساساً خسارت طبیعی ماهیت خسارت مقطوع مجاز ندارد بلکه نوعی تخفیف عملکردی (کسورات قراردادی) یا «فرانشیز» است که متصدی حمل تا آن میزان الزامی به پاسخگویی ندارد (Bonassies et Scapel, 2007: 1087). ریشه این دیدگاه را باید در قرارداد بیمه جستجو کرد که بیمه‌گر در هر حال درصدی از تعهد خود را برای پرداخت غرامت بیمه‌ای اجرا نمی‌کند. اتفاقاً، مرسوم بوده است که شرکت‌های بیمه در بیمه باربری محصولات نفتی اگرچه پوشش بیمه‌ای تمام خطر¹ عرضه می‌کنند اما کسری بار به میزان درصدی توافق شده (معمولاً 0/5%) از ارزش کل بار را که ناشی از خسارات طبیعی باشد به‌عنوان کسورات² به ذینفع بیمه پرداخت نمی‌کنند (Thomajan, 1983: 22). این دقیقاً به معنای «کاهش تعهد متصدی حمل» است به این صورت که اگر خسارت طبیعی در حمل محصولات نفتی 0/1% باشد، متصدی حمل صرفاً متعهد به تحویل 99/9% بار در مقصد است. بی‌تردید، چنین کاهش تعهدی منوط به توافق طرفین در قرارداد حمل است.

همین توصیف در حقوق ایالات متحده آمریکا اما به‌عنوان یک شرط ضمنی و با عنوان «تخفیف تجاری عرفی»³ به رسمیت شناخته شده است. این بدان معنا است که طرف قرارداد حمل پذیرفته است که در هر بار حمل نفت خام و یا دیگر محصولات نفتی بخشی کوچکی از بار در مقصد به گیرنده تحویل داده نشود. این پذیرش منتسب به عرف تجاری حمل دریایی این محصولات است که حتی اگر در قرارداد حمل به میزان آن توافق نشده باشد به‌صورت

1. All-risk insurance

2. Deductible

3. Customary trade allowance

خودکار بر قرارداد حاکم می‌شود؛¹ با این تأکید که مرجع تعیین‌کننده چنین عرفی، بندر مقصد خواهد بود. چنین مفهومی از خسارت طبیعی تا مدت زیادی در صنعت حمل‌ونقل دریایی نفت در آمریکا حاکم بلامنازع بود و حتی میزان آن هم کاملاً معلوم بود (5/0% یا نیم درصد) تا اینکه در پرونده مشهور² Sun Oil در سال 1985 دادگاه چنین دفاعی را نامعتبر اعلام کرد با این استدلال که هیچ عرفی که برخلاف قانون حمل‌ونقل دریایی کالا³ از میزان مسئولیت متصدی حمل می‌کاهد نمی‌تواند در قرارداد حمل گنجانیده شده یا بر آن حاکم شود (Staples, 1985: 183-202). این در حالی است که دادگاه به ماهیت خسارت طبیعی توجه نداشته که نه شرط عدم مسئولیت، بلکه نوعی شرط کاهش تعهد است و مقررات داخلی و بین‌المللی حمل دریایی کالا، شروط عدم مسئولیت متصدی حمل را باطل اعلام کرده‌اند نه شروط مربوط به کاهش تعهد متصدی حمل.

اثر دیگر این تمیز آن است که اگر خسارت کسری بار در مقصد بیش از خسارت طبیعی باشد (به‌عنوان مثال، میزان کسری محموله نفتی در مقصد دو درصد باشد درحالی که میزان عرفی کسری این محصول معمولاً نیم درصد است) در فرضی که ماهیت آن، نوعی تعهد کاهش‌یافته یا تخفیف تجاری عرفی تلقی شود، باید متصدی حمل صرفاً نسبت به میزان مازاد بر خسارت طبیعی مسئول جبران خسارت قرار گیرد، درحالی که اگر ماهیت خسارت مقطوع مجاز را بر آن بار کنیم متصدی حمل مسئول جبران تمام خسارت وارده خواهد بود.

3. شروط قراردادی استاندارد برای کنترل خسارت طبیعی

در این بخش به معرفی شروطی در قراردادهای چارترپارتی و بارنامه‌های دریایی پرداخته می‌شود که به‌طورکلی یا جزئی خطراتی را که به خسارت طبیعی منجر می‌شود، مدیریت می‌کنند.

1. باین‌حال، برخی از نویسندگان از قبیل تتلی چنین نام‌گذاری را نادرست تلقی کرده‌اند، زیرا این تخفیف مجاز در میزان تخلیه بار را نه ناشی از عرف بلکه متناسب به توافق طرفین قرارداد حمل می‌دانند؛ توافقی که از قبل یا بعد از عملیات حمل میان طرفین شکل می‌گیرد (Tetley, op. cit., p. 718).

2. Sun Oil Co. v. M/T Carisle, 771 F. 2d AMC 1986, p. 816

3. COGSA

3-1. شرط کسورات مربوط به کالای باقیمانده¹

یکی از این شروط، شرط کسورات مربوط به کالای باقیمانده است که در خصوص نفت باقی مانده در مخزن کشتی به مستأجر حق کسر از کرایه و تهاتر به ارزش اف. او. بی² آن در بندر بارگیری اعطا می‌کند. نسخه استاندارد این شرط که با تغییراتی در غالب انواع قراردادهای چارترپارتی مانند ماده 33 قرارداد BPVOY 4 دیده می‌شود (Bundock, 2011: 803) به‌طور معمول چنین مقرر می‌دارد:

«در صورتی که پس از تخلیه، بخشی از بار در مخزن کشتی باقی بماند، مستأجر کشتی حق دارد تا از کرایه حمل، مبلغی به میزان ارزش اف. او. بی. آن کالا در بندر مبدأ به علاوه کرایه متعلقه به آن کسر کند مشروط بر آنکه آن میزان باقی مانده به وسیله پمپ‌های کشتی قابل مکش (تخلیه) باشد. هرگونه اقدام یا عدم اقدام بر اساس این ماده بدون لطمه به حقوق یا تعهدات طرفین خواهد بود».

این شرط که در بسیاری از قراردادهای چارترپارتی همچنان رواج دارد سبب می‌شود نه تنها متصدی حمل خود را از تخلیه باقیمانده نفت در مخزن و یا جبران خسارت آن معاف نداند بلکه باید ارزش اف. او. بی آن را به انضمام کرایه متعلقه پرداخت کند (Thomajan, 1983: 238). از این رو، در تعدادی از پرونده‌هایی که در مراجع داوری رسیدگی شده، استناد به خسارت طبیعی در صورت توافق طرفین بر این شرط غیرممکن اعلام شده است.³ با این حال، به نظر می‌رسد که شرط فوق اساساً ناظر به فرضی است که هنوز خسارت طبیعی رخ نداده است، زیرا این شرط قراردادی تنها در صورتی قابل اعمال است که نفت باقی مانده در مخزن به وسیله پمپ‌های کشتی قابل تخلیه باشد، در حالی که خسارت طبیعی به آن بخشی از باقی مانده کشتی اطلاق می‌شود که دیگر قابل تخلیه نیست و باید آن را نوعی «خسارت فرضی»⁴ تلقی کرد.

1. Cargo Retention Clause

2. Free on Board

3. K/S A/S Verven and Co. v. Amoco Transport Co. (S. S. Staland), SMA No. 1636; 420 mnia Transport Inc. v. Amerada Hess Shipping Corp. (Devali 1), SM A No. 1782 at 1-2 (New York Arbitration 1982)

4. چون کالا در واقع تلف نشده است بلکه وجود دارد اما عملاً قابل تخلیه و تحویل به گیرنده نیست.

2-3 شرط پمپاژ نفت به داخل یا خارج از مخزن¹

بر اساس شرط پمپاژ نفت به داخل یا خارج از کشتی، مسئولیت و خطر در نقطه اتصال دائمی کشتی² به متصدی حمل (در فرض بارگیری) یا گیرنده (در فرض تخلیه) منتقل می‌شود و در هر دو حالت، پمپاژ به مسئولیت و هزینه صاحب کالا در فرض بارگیری و متصدی حمل در فرض تخلیه صورت می‌گیرد. شرط استاندارد پمپاژ نفت در قراردادهای چارترپارتی ASBATANKVOY (ماده 10) به این گونه است:

«بار باید به هزینه و مسئولیت مستأجر کشتی به داخل مخزن کشتی پمپاژ شود و به هزینه مالک کشتی از آن تخلیه شود درحالی‌که ریسک (مسئولیت) مالک کشتی تا نقطه اتصال دائمی کشتی که در آن مقطع تحویل بار محقق می‌شود ادامه دارد. ...» بنابراین از یک سو، مسئولیت هرگونه نشستی نفت یا دیگر مشتقات نفتی در مرحله بارگیری و تخلیه بر عهده مستأجر کشتی قرار می‌گیرد نه مالک (متصدی حمل) و از سوی دیگر، معیار اندازه‌گیری بار تحویل‌شده به کشتی نیز همان محاسبات آلیج یا خط کش مخزن کشتی است و نه محاسبات مخزن بندر. این امر سبب می‌شود که به هنگام تخلیه بار در مقصد اختلاف کمتری میان محاسبات بندر بارگیری و بندر تخلیه نمایان شده و این بخش از خسارت ظاهری کاهش می‌یابد (McCary, 2000: 80).³

پژوهشگاه علوم انسانی و مطالعات فرهنگی
پرتال جامع علوم انسانی

1. Pumping in and out clause

2. vessel permanent hose connection

3. در قراردادهای چارترپارتی رایج است که طرفین به انتخاب بازرس مستقل برای تأیید میزان بار بارگیری شده در کشتی و نیز بار تخلیه شده از آن توافق می‌کنند. وجود یک بازرس مستقل سبب می‌شود تا اختلافات کمتری میان طرفین در خصوص دعوی کسری تحویل مطرح شود. البته زمانی وصف استقلال بازرس به درستی محقق می‌شود که هر دو طرف قرارداد به طرز مساوی در انتخاب و پرداخت حق‌الزحمه او مشارکت کنند، در غیر این صورت نمی‌توان قائل به استقلال بازرس (به دلیل تأثیرپذیری او از طرفی که حق‌الزحمه خود را از او دریافت می‌کند) بود.

3-3. شروط ویژه هندلینگ بار¹

این دسته از شروط به شرایط ویژه‌ای اشاره دارد که محموله نفتی باید بر اساس آن حمل شود. برخی از محصولات نفتی که به اصطلاح سنگین هستند یا ناخالصی بیشتری دارند، نیاز به حرارت دهی مناسب در حین حمل دارند تا از انقباض یا چسبندگی آن‌ها به دیواره‌های مخزن جلوگیری شود؛ بنابراین، شروطی در قراردادهای چارترپارتی (مانند ماده 24 و 25 قرارداد BPVOY4) درج می‌شود تا مالک کشتی را به نگهداری و حمل بار در دمای بیشتر (در ازای پرداخت قیمت سوخت استفاده‌شده برای حرارت دادن) ملزم کند و بدیهی است که اگر متصدی حمل از اجرای این توافقات قراردادی تخلف ورزد و خسارات فوق رخ دهد دیگر نمی‌تواند به طبیعی یا عادی بودن این خسارت استناد و خود را معاف از مسئولیت بداند.² به‌عنوان مثال، درست است که بخش قابل‌توجهی از خسارت طبیعی در اثر چسبندگی نفت به دیواره‌های مخزن رخ می‌دهد اما اگر متصدی حمل در هر زمان از عملیات حمل مشعل را خاموش کند یا درجه حرارت را کمتر از میزان توافق شده یا استاندارد قرار دهد دیگر نمی‌تواند به خسارت طبیعی استناد کند. همچنین است شروطی که معمولاً در قراردادهای چارترپارتی برای جلوگیری از پدیده OBQ رایج بوده و مالک کشتی را به تمیز کردن کامل مخزن قبل از بارگیری ملزم می‌کند. بر اساس ماده 18 قرارداد چارترپارتی ASBATANKVOY «مالک کشتی موظف است مخزن، لوله‌ها و پمپ‌ها را قبل از بارگیری بار کاملاً پاک‌سازی کند و این امر باید به تأیید بازرس منتخب مستأجر کشتی برسد». به هر ترتیب، جلوگیری از بروز خسارات طبیعی در حمل محصولات نفتی با تعریف و توافق بر یک سری رویه‌های هندلینگ بار به طرز قابل‌ملاحظه‌ای محقق می‌شود.

1. Cargo Handling Clauses

2 به‌عنوان مثال، ماده 25 قرارداد چارترپارتی BPVOY4 با عنوان حرارت دهی بار (cargo heating) مقرر می‌دارد:

Charterers shall have the right to instruct Owners to raise the temperature of the cargo above the loaded temperature up to a maximum temperature of 60°C in each of the Vessel's cargo tanks provided always that the length of the voyage is such as to permit the temperature rise required. In such case the Master shall advise Charterers daily, at noon local time, of the temperature of the cargo in each of the Vessel's tanks. Charterers shall reimburse Owners for the cost of additional bunkers consumed to raise the temperature of the cargo as aforesaid.

4. شرایط معافیت متصدی حمل از جبران خسارت طبیعی

مهم‌ترین شرط برای استناد به خسارت طبیعی آن است که این خسارت در اثر عواملی ایجاد شده باشد که به صورت عادی و طبیعی در یک سفر حمل و نقل دریایی رخ می‌دهد. لذا در پرونده *Trafigura Beheer BV v. Navigazione Montanari* که بخشی از نفت موجود در کشتی¹ توسط دزدان دریایی به کشتی دیگری منتقل شده بود دادگاه استناد به شرط خسارت طبیعی را به این دلیل نپذیرفت که دزدی دریایی یک عامل عادی در حمل و نقل دریایی نیست که منجر به کسر تحویل شود.² بالین حال، دکترین و رویه قضایی کشورها در خصوص نحوه اثبات طبیعی بودن یک خسارت اختلاف دارند. برخی از استادان حقوق دریایی ایران بر این باورند که اساساً متصدی حمل نیازی به اثبات چنین خسارتی ندارد؛ (محمدزاده وادقانی، 1381: 83) به زعم ایشان، «کاهش وزن و حجم به لحاظ مشکلات مسیر امری عادی است، بنابراین متصدی تکلیف به هیچ اثباتی ندارد». در مقابل، برخی معتقدند که متصدی حمل برای معافیت از مسئولیت، کافی است اثبات کند که عرف (عرف بندر مقصد) آن میزان خسارت را در هر حال، می‌پذیرد (طبیعی می‌داند) (Rodiere, 1968: 639). برخی دیگر بر این باورند که متصدی حمل باید در هر مورد خاص با توجه به طبیعت کالا و شرایط حمل ثابت کند که ورود آن میزان خسارت طبیعی است (Tetley, 2008: 717). در عین حال، یک دیدگاه چهارمی هم در این خصوص وجود دارد که ضمن تأکید بر لزوم پذیرش این خسارت توسط عرف بندر مقصد، متصدی حمل را ناگزیر به اثبات خسارت طبیعی در شرایط خاص هر دعوا می‌داند.³

در حقوق فرانسه بر اساس بند 5 ماده 12-5422 L کد حمل و نقل فرانسه اصلاحی 2010 (که از قانون 18 ژوئن 1966 نشئت گرفته است)⁴ که امور حمل و نقل داخلی فرانسه را پوشش می‌دهد، خسارت طبیعی در صورتی پذیرفته می‌شود که بندر مقصد آن را متعارف بداند.⁵ یعنی، ملاک در قانون فرانسه شناسایی مجاز بودن این نوع خسارت بر اساس عرف بندر مقصد است

1. M/T VALLE DI CORDOBA

2. [2014] EWHC 129 (COMM), [2015] EWCA Civ 91

3. Cour d' app de Rouen, July 12, 1957, DMF 1958, 521.

4. حقوق دریایی مدرن فرانسه از دهه 1960 ایجاد شد (Chamberlain et al, 2022: 269).

5. "de freintes de route dans la mesure des tolérances d'usage au port de destination".

(Bonassies et Scapel, 2007:1087)؛ اما دادگاه‌های فرانسه به این امر اکتفا نکرده و بر لزوم موجه بودن چنین خسارتی با توجه به نوع بار، شرایط جوی، منطقه جغرافیایی حمل و نحوه هندلینگ بار در مبدأ، مقصد و حین حمل تأکید دارند؛¹ بنابراین، متصدی حمل به‌صرف اثبات عرف بندر مقصد از زیر بار جبران این خسارت رهایی نمی‌یابد.

در حقوق آمریکا پذیرش خسارت طبیعی در عرف بندر مبدأ یا مقصد برای معافیت متصدی حمل از مسئولیت جایگاهی ندارد، بلکه باید به‌موجب بارنامه یا قرارداد چارترپارتی در این خصوص صراحتاً توافق شده باشد. در دعوای Esso Nederland علیه MT. Trade Fortitude² که بار نفت خام از نیجریه بارگیری و حمل شده بود اما در مقصد (روتتردام) به میزان 516 لیتر کسر تحول داشت، خوانده چنین دفاع می‌کند که این خسارتی است که عرف آن را به‌عنوان خسارت طبیعی بین راهی می‌پذیرد. لیکن، قاضی فرانکل³ دفاع مزبور را با این استدلال رد می‌کند:

«دادگاه استدلال خواندگان را مبنی بر اینکه قانون باید عرف ادعاشده در تجارت را بپذیرد که به متصدی حمل تخفیف 0/5% (نیم درصدی) بابت خسارت بین راهی اعطا کرده، رد می‌کند؛ نه بارنامه دریایی و نه قرارداد چارترپارتی هیچ ارجاعی به این تخفیف نمی‌دهد و خواندگان هیچ منبعی هم برای تأیید چنین دفاعی در رویه قضایی در خصوص دعوای کسر تحویل بار ارائه نکرده‌اند.» در ادامه قاضی استدلال می‌کند، «این حقیقت که در رویه حل و فصل اختلافات خارج از دادگاه، ممکن است از چنین دفاع یا تخفیفی استفاده شود آن را تبدیل به قاعده حقوقی نمی‌کند»⁴ (Thomajan, 1983: 229). همچنین در دعوای Kerr-McGee Refining Corporation علیه MV la Libertad که میان خواهان و خوانده یک قرارداد چارترپارتی منعقد شده بود اما پس از وصول کشتی به مقصد بار به میزان 1730 بشکه نفت کسر تحویل داشت، دادگاه اظهار کرد: «اگرچه یک رویه تجاری در صنعت نفت هم در حل و فصل دعوای و هم داوری

1. cour d'appel d Aix, October 1959, DMF 1960, 153; Cour de Cassation, June 16, 1987, DMF 1988, 236

2. 1977 AMC 2144, 2146 (S.D. N.Y. 1977)

3. Judge Marvin Frankel

4. ibid cite par.

اثبات شده است که به میزان نیم درصد از کل محموله خسارت مجاز قائل می‌شود، دادگاه از پذیرش این خسارت مجاز در این دعوا خودداری می‌کند، زیرا در قرارداد چارترپارتی هیچ اشاره‌ای به این نوع خسارت نشده است»¹.

درنهایت، مهم‌ترین تحول حقوق آمریکا را در این خصوص باید در پرونده Sun Oil Co. علیه MT Carlisle² جستجو کرد که در سال 1986 نه‌تنها عرف بلکه هر توافق یا شرط قراردادی را که بر مجاز بودن میزان معینی از خسارت حکم کند برخلاف قواعد آمره بین‌المللی (قواعد لاهه 1924) و داخلی (قانون حمل دریایی کالا/COGSA) اعلام و باطل می‌داند. در این پرونده، شرکت سان اویل، کشتی را برای حمل نفت از مبدأ تونس به مقصد پنسیلوانیا اجاره می‌کند اما به هنگام رسیدن کشتی به مقصد، بار با 2835 بشکه نفت کسری به گیرنده تحویل می‌شود. پس از اقامه دعوای خواهان، دادگاه بخش شرقی پنسیلوانیا که در مقام احراز امور موضوعی دعوا بوده است جلسه استماع برگزار کرده و در آن جلسه، مالک کشتی به خسارت عرفی مجاز و معافیت خود استناد می‌کند. اولین مسئله پیش روی دادگاه این بود که آیا اساساً عرف قاطعی دال بر پذیرش خسارت طبیعی به میزان نیم درصد وجود دارد؟ (Staples, 1985: 186) دادگاه وجود چنین عرفی را تأیید کرد و چنین رأی داد که خواهان تنها مستحق دریافت خسارتی مازاد بر میزان عرفی مجاز (نیم درصد) است³. دادگاه برای اثبات وجود این عرف به تلاش خواهان در مذاکرات مقدماتی قرارداد برای توافق بر خسارت طبیعی به میزان 0/25% استناد کرد که به معنای این است که در عرف خسارت طبیعی به میزانی بالاتر از قبیل نیم درصد پذیرفته‌شده که خواهان به دنبال توافق برای میزان کمتری بوده است (Longaker, 1986: 1231).

متعاقب تجدیدنظرخواهی خواهان از رأی مزبور، دادگاه تجدیدنظر ضمن تأیید این نکته که حقوق دریایی اصول کلی حقوق تجارت را به رسمیت می‌شناسد اما عرف نمی‌تواند در مقابل اصول آمره قانون حمل دریایی کالا (قواعد لاهه) بایستد و نیز هر شرط قراردادی خواه صریح یا ضمنی که به دنبال محدود کردن مسئولیت متصدی حمل باشد (به‌تصریح بند 8 ماده 3

1. 529 F. Supp. 78, 85, 1982 AMC 340, 349 (S.D. N.Y. 1981).

2. خواهان دعوا را علیه خود کشتی به‌صورت دعوای عینی (In rem) طرح کرده است.

3. مستند قانونی دادگاه فوق، اصول حقوق تجارت مندرج در قانون متحدالشکل تجارت و طرح دوم قراردادهای آمریکا بوده است (Longaker, 1986: 1228).

قواعد لاهه)¹ باطل و بلااثر خواهد بود (McCary, 2000: 54). درنهایت، دادگاه چنین رأی داد که متصدی حمل برای معافیت از مسئولیت باید اثبات کند که ورود خسارت مزبور ناشی از ماهیت کالا یا نقص ذاتی آن بوده است تا بر اساس جزء m از بند 2 ماده 4 قواعد لاهه 1924 مشمول استثنائات مسئولیت متصدی حمل دریایی قرار گیرد.² البته در این پرونده متصدی حمل (خواننده دعوا) هیچ استنادی به مقرر مزبور نداشته بلکه به دنبال رهایی از مسئولیت با این استدلال بوده که فرستنده باید ثابت کند که خسارت او مازاد بر نیم درصد بوده است (McCary, 2000: 62; Longaker, 1986: 1237).

این رأی با انتقاد زیادی از سوی حقوقدانان مواجه شد از آن جهت که نه تنها یک عنصر عدم قطعیت به روابط حقوقی و تجاری طرفین قرارداد حمل کالاهای نفتی وارد می‌سازد، بلکه بار سنگین و غیرمنصفانه‌ای بر دوش متصدیان حمل می‌گذارد که علی‌رغم اتلاف جزئی تمام محموله‌های نفتی در حین حمل، متصدی حمل را ناگزیر به تحویل صد درصد بار به گیرنده می‌کند، مگر آنکه ثابت کند این خسارت ناشی از ماهیت یا عیب ذاتی کالا بوده است! (Longaker, 1986: 1244; Staples, 1985: 199) به همین دلیل، در حقوق آمریکا بعد از پرونده Sun Oil، دادگاه‌ها و نیز مراجع داوری، موضع معتدل‌تری اتخاذ و به معیار «کل وقایع و اوضاع و احوال حاکم بر پرونده» توسل جستند.³ بنابراین، در هر مورد خاص اسباب بالقوه خسارت بررسی شده و اگر به عنوان مثال، تقصیر یا همدلینگ نادرست متصدی حمل منجر به خسارت طبیعی شده باشد چنین دفاعی دیگر از سوی متصدی حمل پذیرفته نخواهد بود؛ اما

1. بند 8 ماده 3 قواعد لاهه 1924: «قید هرگونه شرط یا توافق در قرارداد حمل و نقل به منظور سلب مسئولیت متصدی حمل یا کشتی یا محدود کردن مسئولیت مزبور در مورد فقدان بار یا خسارت وارد به آن ناشی از غفلت یا تقصیر یا تسامح در انجام وظایف محوله در این فصل باطل و بلااثر خواهد بود. مزایای بیمه یا شروط مشابه آن که به نفع متصدی حمل منظور شود نیز تابع حکم فوق خواهد بود.»

2 البته افزایش قیمت نفت و قابل ملاحظه بودن ارزش خسارات طبیعی را در صدور رأی فوق نباید نادیده گرفت. شایان ذکر است که رأی فوق‌الذکر با اکثریت دو قاضی از سه قاضی دادگاه صادر شده و نظر قاضی مخالف (قاضی هانتر) این بوده است که ماهیت این خسارت طبیعی نه «خسارت» بلکه «تخفیف» (تلورانس) است (Staples, 1985: 188).

3. New England Petroleum Co. v. O.T. Sonja, 732 F. Supp. 1276, 1286 (S.D.N.Y.) 1990; S.T.S. International v. Laurel Sea, 932 F.2d 437, 440 (5th Cir. 1991)

اگر این خسارت مثلاً، ناشی از تغییرات دمایی بار موجود در مخزن کشتی که به تقصیر متصدی حمل منتسب نیست باشد در حدود متعارف به عنوان تخفیف عملکردی متصدی حمل پذیرفته می شود؛¹ که به نظر می رسد، نوعی بازگشت ضمنی به حاکمیت عرف بر این نوع خسارت در رویه قضایی و داوری ایالات متحده است.

در حقوق ایران به نظر می رسد که نباید تردیدی در اعتبار شرط خسارت طبیعی داشت، زیرا زمانی که طرفین قرارداد حمل یا چارترپارتی، چنین توافق می کنند که خسارات طبیعی پیش آمده در حین حمل به میزان معین مانند نیم درصد یا یک درصد موجب مسئولیت متصدی حمل نیست، قصد حقیقی ایشان نه تحدید مسئولیت متصدی حمل بلکه کاهش اصل تعهد متصدی حمل است به این معنا که متصدی حمل در فرض یادشده تنها متعهد به تحویل 99 درصد یا 99.5 درصد از محموله به گیرنده در مقصد است و این توافق متضمن شرط تحدید مسئولیت نیست. به عنوان مثال، بر اساس ماده 53 و نیز بند 2 ماده 54 قانون دریایی ایران متصدی حمل متعهد به بارگیری و یا تخلیه کالا نیز است، اما کسی در اعتبار شرطی در بارنامه دریایی که این امور را به خود فرستنده یا گیرنده واگذار کند تردیدی ندارد (نجفی اسفاد، 1393: 164).² به این معنا که شروط مربوط به آن را نباید شرط عدم یا تحدید مسئولیت تلقی کرد تا بر اساس بند 8 ماده 54 قانون دریایی باطل باشد.

لیکن در فرضی که قرارداد حمل نسبت به چنین خسارتی سکوت کرده باشد و عرف قاطعی هم بر پذیرش خسارت طبیعی وجود نداشته باشد، قاضی باید کل عوامل و اسبابی را که منجر به خسارت طبیعی شده و از فعل یا تقصیر متصدی حمل یا کارکنان او نشئت نمی گیرد (مستنداً به جزء ف بند 2 ماده 55 قانون دریایی) در نظر بگیرد. بدون شک با توجه به خلاف اصل بودن این نوع خسارت، بار اثبات اجتناب ناپذیر بودن آن بر دوش متصدی حمل قرار دارد و این مهم با اثبات عواملی که برحسب سیر متعارف امور به این نوع خسارت منجر

1. *Georiandis Navigation, Inc. v. Mobile Shipping (SMA No. 2384, June 28, 1987, Cederholm Arbitration)*.

2. البته نویسنده این کتاب در مجاز بودن تقبل بارگیری توسط فرستنده، به ماده 57 قانون دریایی استناد کرده است درحالی که ماده مزبور ناظر به قرارداد حمل با شرایط خاص است که در آن بارنامه دریایی صادر نشده و اساساً ناظر به حمل کالاهای بازرگانی معمولی که در جریان عادی تجارت حمل می شوند نیست.

شده، میسر می‌شود. از سوی دیگر، با توجه به مواد 54 و 55 قانون دریایی متصدی حمل اول ابتدا باید اثبات کند کشتی قابلیت دریانوردی داشته و تمام مراقبت‌های لازم برای بارگیری، حمل و تخلیه انجام شده است (تقی‌زاده، 1389: 173). درعین‌حال، علل نادری هم برای کسری تحویل بار در مقصد وجود دارد که به خطا یا تقصیر متصدی حمل منتسب است و نباید آن را خسارت طبیعی در نظر گرفت؛ از قبیل آنکه مخزن کشتی نشتی داده باشد،¹ یا فرمانده کشتی از بار به‌عنوان سوخت کشتی استفاده کرده باشند،² یا حتی بخشی از بار به سرقت رفته باشد.

5. میزان خسارت طبیعی

در غالب قراردادهای چارترپارتی برای حمل محصولات نفتی ملاحظه می‌شود که طرفین قرارداد بر میزان خسارت طبیعی تصریح و توافق می‌کنند. مشکل زمانی بروز می‌یابد که هیچ در توافقی در خصوص میزان این خسارت نشده باشد و باید دید که آیا میزان مشخصی برای این نوع خسارت در حمل نفت و مشتقات نفتی وجود دارد؟ بدیهی است در صورتی که میزان خسارت طبیعی در قانون یا عرف حاکم ولو عرف بندر مقصد (که می‌تواند متفاوت از عرف سایر بنادر باشد) معین باشد، دعاوی مربوط به این نوع خسارت با پیچیدگی کمتری به‌خصوص از طرف متصدی حمل همراه خواهد بود.

در حقوق داخلی فرانسه بر اساس آیین‌نامه‌هایی که در سال 1996 به تصویب رسیده است نرخ 2/5٪ خسارت طبیعی برای کالاهای مایع پیشنهاد شده است مگر آنکه در قرارداد حمل (بارنامه دریایی) به میزان دیگری توافق شده باشد.³ هرچند در عمل، محاکم فرانسوی به میزانی بیش از 0/5٪ قائل نیستند.⁴ دادگاه‌های انگلستان نرخ‌های متفاوتی برای میزان خسارت طبیعی

1. علی‌رغم افزایش استانداردهای ایمنی، هنوز مواردی از این‌دست در آب‌های ایران دیده می‌شود که آخرین نمونه آن در 31 تیرماه 1402 در بندرعباس (شهید رجایی) رخ داد و محموله نفت کوره (Fuel oil) از مخزن کشتی به مخزن آب توازن (Ballast) نشتی داده و از آنجا به دریا سرایت و موجب آلودگی آب دریا نیز شده بود.

2. این حالت به Burn-off مشهور است.

3. Decree No. 99-268, Article 18.3.

4. Cour d'appel de Montpellier, June 24, 1968, Bulletin des Transports, p. 253.

اعلام کرده‌اند که از 0/2% تا 0/5% نوسان دارد (George, 1984: 145). در پرونده «ریو سان»¹ دادگاه ضمن تأیید این نکته که در هر بار حمل نفت خام مقداری کسر تحویل در مقصد ملاحظه می‌شود، اعلام کرد که میزان این خسارت از 0/25% به‌عنوان حداقل میزان خسارت تا 0/5% (به دلیل فقدان حرارت دهی مناسب) به‌عنوان حداکثر میزان خسارت نوسان دارد. البته در پرونده‌ای دیگر نرخ 0/55% به‌عنوان خسارت طبیعی شامل 0/30% برای آب و رسوبات و 0/25% برای تبخیر محموله نفتی به رسمیت شناخته شد.²

همین بازه تقریباً در دادگاه‌های آمریکا نیز ملاحظه می‌شود به‌طوری‌که دادگاه بخش شرقی لوئیزیانا قائل به نرخ 0/225% و دادگاه بخش شرقی پنسیلوانیا قائل به نرخ 0/5% است (McMahon, 1978: 270; Tetley, 2008: 722).

در رویه قراردادهای اجاره کشتی‌های نفت‌کش و عرف بنادر ایران و دیگر بنادر کشورهای حوزه خلیج فارس نیز میزان خسارت طبیعی از 0/3% تا 0/5% نوسان دارد. به‌این ترتیب، به نظر می‌رسد گرایش غالب و تاریخی در رویه اکثر کشورها مبنی بر پذیرش 0/5% به‌عنوان میزان خسارت طبیعی در حمل نفت و مشتقات نفتی تثبیت شده است. اگرچه دادگاه تجدیدنظر پنسیلوانیا در پرونده Sun Oil خسارت طبیعی به میزان نیم درصد را مغایر با اهداف و مبانی قواعد لاهه و قانون حمل دریایی کالا دانست اما در وجود و تأیید عرف در خصوص این میزان خسارت، آن‌چنان‌که توسط دادگاه بدوی احراز شده بود، ابراز تردید نکرد.³

باوجوداین، به نظر می‌رسد بهترین معیار و مرجع برای تعیین میزان خسارت طبیعی عرف بندر مقصد باشد. در حقیقت، عرف بنادر به‌عنوان یکی از منابع حقوق دریایی در تعیین حقوق و تعهدات ناشی از قرارداد حمل به رسمیت شناخته شده است و می‌توان برای پرهیز از بروز

1. The Rio Sun (1985) 1 Liyods's Rep, p. 357

2. Ypatianna (1988), 1 Q. B. p. 360.

3. البته برخی از نویسندگان بر این باورند که در شرایط کنونی، با توجه به وضع مقررات جدید جلوگیری از آلودگی‌های نفتی و پیشرفت‌های صورت گرفته در صنعت کشتی‌سازی و کشتی‌رانی و نیز افزایش قیمت نفت نمی‌توان هنوز در دعاوی خسارت طبیعی به همان نرخ نیم درصد (0/5%) پایبند بود، بلکه نتایج برخی مطالعات انجام شده نشان‌دهنده نرخ حدود 0/25% است. (McCary, 2000: 69)

اختلاف در خصوص میزان خسارت به همین عرف متوسل شد.¹ افزون بر این، دادگاه می‌تواند با یافتن علت اصلی بروز خسارت طبیعی بر اساس داده‌های منتشرشده از سوی مؤسسات ذی‌صلاح، مانند مؤسسه آمریکایی نفت (API) به میزان دقیق‌تری برای این نوع خسارت دست یابد و درهرحال، بار اثبات میزان خسارت طبیعی بر عهده متصدی حمل قرار دارد؛ زیرا اوست که برخلاف اصل مسئولیت متصدی حمل، به دنبال معافیت از این مسئولیت است.

حال، این پرسش مطرح می‌شود که اگر مشخص شد میزان خسارت طبیعی به‌عنوان مثال، 0%/25 است اما کسری تحویل محموله نفتی در مقصد بیشتر از این مقدار (مثلاً 2 درصد) باشد، آیا متصدی حمل می‌تواند پس از کسر این مبلغ که به خسارت طبیعی مربوط است صرفاً الباقی را جبران کند یا آنکه مکلف به جبران تمامی خسارت وارده است؟ برخی مانند رودیر حقوقدان فرانسوی بر این باورند که در این حالت، متصدی حمل باید تمام خسارت را جبران کند؛ زیرا ورود خسارت بیش از میزان مفروض خسارت طبیعی خود بزرگ‌ترین دلیل بر آن است که چیزی بیش از صرف ماهیت بار مسبب خسارت بوده که مطابق اصل متصدی حمل مسئول آن قلمداد می‌شود (Rodiere & Du Pontavice, 2000: 373). در مقابل، عده‌ای دیگر از نویسندگان معتقدند وقتی متصدی حمل در شرایط عادی می‌تواند به این سبب متمسک و خود را معاف از جبران بداند در شرایط سختی به‌طریق‌اولی باید بهره‌مند از این نوع معافیت شود (Bonassies et Scapel, 2007: 1087). به نظر می‌رسد نظر نخست با مبانی مسئولیت متصدی حمل دریایی سازگاری بیشتری داشته باشد؛ زیرا خسارت طبیعی زمانی قابل استناد است که متصدی حمل مرتکب هیچ تقصیری نشده و تمام اقدام‌های احتیاطی را نیز انجام داده ولی بروز این خسارت اجتناب‌ناپذیر بوده است، اما وقتی خسارت کلی یا خسارت جزئی بیشتری به بار می‌آید تقصیر متصدی حمل مفروض است و در بحث تداخل اسباب باید به آثار ناشی از سبب اقوی عمل کرد. در همین راستا، قاضی اسکراتن در یک پرونده قدیمی² Silver v. Ocean S. S. Co² به‌درستی اظهار داشته است: «شخصی

1. مطالعات انجام شده از سوی برخی مؤسسات بازه بزرگ‌تری را برای میزان خسارت طبیعی در حمل محصولات نفتی حتی تا یک درصد نشان می‌دهد. برای مطالعه بیشتر ر.ک. به Textor, op. cit. p. 293.
2. 1929, 35, U. L. Rep, p. 54.

(متصدی حملی) که مرتکب تقصیر در تخلیه شده و به کالا خسارت وارد کرده است نمی‌تواند بگوید، «گر کالا را به‌درستی تخلیه کرده بودم خسارتی به بار می‌آمد که اکنون می‌توانم آن را از خسارتی که در اثر تقصیر من ایجاد شده کسر کنم»¹.

فرجام سخن

واقعیت کنونی صنعت حمل‌ونقل نفت در راستای حمایت از مالکان به‌عنوان پیش‌شرط ماندگاری و بقای این صنعت، خسارات جزئی مربوط به کاهش مقدار یا کیفیت بار را که از تقصیر متصدی حمل ناشی نمی‌شود در زمره طبیعیات و لوازم بدیهی حمل نفت انگاشته، به‌گونه‌ای که آن را از ماهیت خسارت تهی ساخته است. «خسارت طبیعی» که به‌خصوص در نظام حقوقی کامن لو به‌عنوان «تخفیف عملکردی» یا «فرانشیز» یا «تخفیف عرفی مجاز» شناخته می‌شود ریشه در عرف قاطع بنادر مختلف کشورها دارد که متصدی حمل را در خصوص بخش ناچیزی از محموله نفتی ملزم به تحویل در مقصد ندانسته و دعوای صاحب بار برای جبران این نوع خسارت را مسموع نمی‌داند. اگرچه عرف بنادر و به‌ویژه عرف بندر مقصد نقش مهمی در خلق قواعد حقوق دریایی دارد و در خصوص خسارت طبیعی حتی در حقوق برخی از کشورها مانند فرانسه به‌صراحت به رسمیت شناخته شده است اما آرای دادگاه‌های آمریکایی حکایت از این دارد که چنین عرفی نمی‌تواند به‌صورت یکسان چه از حیث شرایط و یا از جهت میزان خسارت در تمام دعاوی قابلیت اعمال داشته باشد و گرنه به دلیل مغایرت با قواعد لاهه 1924 یا قانون حمل دریایی کالا¹ که دربرگیرنده قواعد آمره برای تنظیم مسئولیت متصدی حمل است باطل و بلااثر تلقی خواهد شد.

در حقوق ایران با توجه به ماده 221 قانون مدنی که طرفین را به نتایج و لوازم عرفی عقود پایبند می‌داند و در حقیقت، قواعد عرفی نوعی شرط ضمنی به شمار می‌رود باید خسارت طبیعی را برگرفته از توافق صریح یا ضمنی طرفین قرارداد حمل قلمداد کرد که نه درصدد کاهش مسئولیت بلکه درصدد کاهش تعهد متصدی حمل بوده و مغایرتی با قواعد آمره مقرر در قانون دریایی (بند 8 ماده 54 قانون دریایی) ندارد، لیکن بار اثبات بروز این خسارت بر

عهده متصدی حمل قرار دارد. از سوی دیگر، آن بخش از خسارت طبیعی که ناشی از طبیعت کالا است مستند به جزء م بند 2 ماده 55 قانون دریایی از موجبات معافیت متصدی حمل به شمار می‌رود و به این منظور کافی است متصدی حمل ثابت کند کشتی قابلیت دریانوردی داشته و تمام مراقبت‌های لازم را برای بارگیری، حمل و تخلیه انجام داده است.

همچنین در خصوص میزان خسارت طبیعی در حمل محصولات نفتی مشخص شد که اگر در قرارداد به میزان مشخصی توافق نشده باشد می‌توان به رویه تثبیت شده در غالب بنادر و مراجع حل اختلاف دنیا عمل کرد و آن را معادل نیم درصد میزان کل بار دانست. ممکن است روزی فرارسد که فناوری بارگیری، حمل و تخلیه محموله نفتی و نیز اندازه‌گیری این نوع بار به حدی پیشرفت کند که صنعت حمل‌ونقل نفت، عرف جاری در خصوص خسارت طبیعی را متروکه قلمداد کند. افزایش قیمت نفت و رفع نواقص عملیاتی در حمل نفت خام و مشتقات نفتی یک شتاب‌دهنده مهم برای متروکه شدن عرف جاری خواهد بود.

References

- بابایی، ایرج. (1389). حقوق بیمه، ویراست دوم، چاپ نهم، تهران: انتشارات سمت.
- تقی‌زاده، ابراهیم. (1389). حقوق حمل‌ونقل دریایی، چاپ اول، تهران: انتشارات مجد.
- محمد زاده وادقانی، علیرضا. (1381). مسئولیت متصدی حمل‌ونقل دریایی، مجله دانشکده حقوق و علوم سیاسی، 55، 69-101.
- نجفی اسفاد، مرتضی. (1393). حقوق دریایی بر پایه مقررات دریایی و موازین بین‌المللی، چاپ پنجم، تهران: انتشارات سمت.
- Babaei, I. (2010). *Insurance Law*, Second Edition, 9th Edition, Tehran: Samt Publications.
- Taghizadeh, E. (2010). *Maritime Transportation Law*, First Edition, Tehran: Majd Publications.
- Mohammadzadeh Vadeghani, A. (2002) Liability of the Sea Carrier, *Journal of the Faculty of Law and Political Sciences*, 55, 69-101.
- Najafi Asfad, M. (2014) *Maritime Law Based on Maritime Regulations and International Standards*, Fifth Edition, Tehran: Samt Publications.
- Anthony, G. (1984). *Oil claims Recoveries in London*, in Bulk Oil Transport Disputes, London: B.L.C.
- Baatz, Y. (2014). *Maritime Law*, third edition, New York: Informa Law from Routledge.

- Babai, I. (2010). *The Law of Insurance*, second edition, Tehran: Samt Publication [in Persian].
- Bonassies, P. and Scapel, C. (2007). *Traité de droit Maritime*, Paris : L.G.D.J Delta.
- Bundock, M. (2011) *Shipping Law Handbook*, 5th edition, London: Informa.
- Mona D. (2022). France, in Chamberlain, Andrew, Colaço, Holly and Neylon, Richard, *Shipping Law Review*, 9th Edition, The Law Reviews.
- Hermawan, Y. et al, (2021). *Oil Losses Problem in Oil and Gas Industries*, in Crude Oil, edited by Elsayed Abdel-Raouf and Mohamed Hasan El-Keshawy, Cairo: IntechOpen.
- Longaker, K. (1986). Maritime Law - Custom - Carriage of Goods by Sea Act Precludes Enforcement of Oil Shipping Industry's 0.5% Customary Trade Allowance, *Villanova Law Review*, 31,1221-1244.
- McCary, M. (2000). Distant Past or Future Trouble- Redefining Customary Trade Allowance in Maritime Oil Shortage Claims, *Review of Litigation*, 20 (1), 5-88.
- McMahon, J. P. (1978). Oil - Calculation of Shortage - Trade Loss Allowance, *Journal of Maritime Law and Commerce* 9 (2) January.
- Najafi Asfad, M. (2014). *The Law of sea Transportation under national and International Rules*, fifth edition, Tehran: Samt Publication [In Persian].
- Rodiere, R. et Du Pontavice, E. (2000). *Droit Maritime*, 12 Edition, Paris: Dalloz.
- Rodiere, R. (1968). *Affretements et Transports*, Tome 2, Paris: Dalloz.
- Sapra, R. (2016) Cargo oil heating practices, *Standard Safety Tankers Journal*, May (16-18).
- Sivaraman, S. (1990). *Vessel Experience Factor Issues Clarified*, OIL & GAS Journal, Oct. 15.
- Staples, C. (1985). The 0.5% Trade Allowance: The Third Circuit Holds the Custom Unenforceable under COGSA, *Maritime Lawyer* 10 (2),183-202.
- Taghizadeh, E. (2010). *the Law of Carriage by Sea*, First Edition, Tehran, Majg publication [In Persian].
- Tetley, W. (2007). *Marine Cargo Claims*, 4th edition, Vol. 1, London: Thomson Carswell.
- Textor, M. (1982). Oil Shortages Caused by the Inherent Properties of Petroleum Cargoes, *Journal of Maritime Law and Commerce*, 13, 281-294.
- Thomajan, R. (1983). Tanker Problems in Arbitration: The 0.5% Allowance, *Journal of Maritime Law and Commerce*, 14 (2), 225-242.
- Vadeghani, A. (2002). Liability of Sea Carrier, *Journal of Faculty of Law and Political Science*, 55,101-69 [In Persian].

- Wallace, E. (1977). Bulk Cargo Shortages: A Marine Whodunit, *Maritime Lawyer*, 3 (1), 83-102.
- Wouters, M. (1988). Freinte de Route and the Carriage of Oil Products, *Journal of Law and Economics*, 23, 257-276.

Cases

- American Motor Sales v. Furness, Withy & Co, 1958 AMC
- Burgess v. M/V Tamano 1976 AMC
- Sun Oil Co. v. M/T Carisle, 771 F. 2d 1986 AMC
- Esso Nederland v. MT. Trade Fortitude 1977 AMC 2144 (S.D. N.Y.)
- K/S A/S Verven and Co. v. Amoco Transport Co. (S. S. Staland), SMA No. 1636 (New York Arbitration 1982)
- Trafigura Beheer BV v. Navigazione Montanari [2014] EWHC 129 (COMM).
- Kerr-McGee Refining Corporation v. MV la Libertad 529 F. Supp. 78, 85, 1982 AMC 340 (S.D. N.Y.)
- Cour d' apple de Rouen, July 12, 1957, DMF 1958.
- New England Petroleum Co. v. O.T. Sonja, 732 F. Supp. 1276, 1286 (S.D.N.Y.) 1990;
- S.T.S. International v. Laurel Sea, 932 F.2d 437, 440 (5th Cir. 1991)
- Georiandis Navigation, Inc. v. Mobile Shipping (SMA No. 2384, June 28, 1987, Cederholn Arbitration)
- New England Petroleum Co. v. O.T. Sonja, 732 F. 1276. 83 (1990)
- The Rio Sun (1985) 1 Lloyds's Rep.