

## بررسی تطبیقی خسارت ازدست دادن حق استفاده از اموال در نظام‌های حقوقی ایالات متحده آمریکا و ایران

تاریخ پذیرش نهایی: ۱۴۰۰/۰۵/۱۱

تاریخ دریافت: ۹۹/۱۱/۰۲

منصور امینی<sup>۱</sup>

مونا عبدی<sup>۲</sup>

### چکیده

یکی از شروط بسیار مهم در قابلیت مطالبه خسارات، بحث قطعیت خسارت وارده است. برای اینکه خسارتی قابل مطالبه باشد، صرف حدس و گمان برای مطالبه آن کافی نیست و لازم است خسارت وارده قطعی باشد. از جمله خساراتی که اصل وقوع خسارت در آن قطعی است، اما در میزان خسارت وارده عدم قطعیت‌هایی وجود دارد، «خسارت ازدست دادن حق استفاده از اموال» است. این خسارت بیشتر در حوزه مسئولیت‌های مدنی و پرونده‌های مربوط به تصادفات رانندگی مورد مطالبه قرار گرفته است، اما محدود به این مورد خاص نیست. با وجود اهمیت و کاربرد گسترده، در نظام حقوقی ایران این خسارت مورد بررسی و تحلیل نویسندگان این حوزه قرار نگرفته است؛ از همین رو در این نوشتار تلاش شده است تا با رویکردی تطبیقی، به معرفی این خسارت پرداخته شود و مهم‌ترین استدلال‌های مطروحه در موافقت و مخالفت پذیرش آن مورد تحلیل قرار گیرد. همچنین تفاوت‌های آن با خسارت عدم‌النفع بررسی شود و رایج‌ترین شیوه‌های ارزیابی و محاسبه آن معرفی گردد. یافته‌های این تحقیق نشان می‌دهد که پذیرش این خسارت در تمامی نظام‌های حقوقی جهت دستیابی به اصل مهم و بنیادین «جبران کامل خسارات» ضرورتی انکارناپذیر است و پذیرش آن در نظام حقوقی ما نیز با توجه به مواد ۳۲۸ و ۳۳۱ قانون مدنی با مانعی مواجه نیست.

**واژگان کلیدی:** ازبین رفتن حق استفاده، شیوه‌های ارزیابی و محاسبه، عدم قطعیت در میزان خسارت، مواد ۳۲۸ و ۳۳۱ ق.م.

M\_amani@sbu.ac.ir

Monaabdi7@yahoo.com

۱. دانشیار دانشگاه شهید بهشتی، تهران، ایران

۲. دانشجوی دکتری حقوق خصوصی دانشگاه شهید بهشتی، تهران، ایران (نویسنده مسئول)

## مقدمه

بحث خسارات یکی از مهم‌ترین و کاربردی‌ترین مباحث حقوقی در رسیدگی‌های قضایی و همچنین از روش‌های جایگزین حل و فصل اختلافات است که هم به‌عنوان یکی از خواسته‌ها از سوی خواهان مورد توجه قرار می‌گیرد و هم می‌تواند یک ابزار دفاعی مناسب برای خواننده باشد تا با به‌کارگیری قواعد آن از میزان مسئولیت خود بکاهد. به‌واسطه همین کاربردها بسیار مورد توجه طرفین دعوی قرار می‌گیرد. برای اینکه خسارتی قابل مطالبه باشد، شرایطی لازم است که یکی از آن‌ها، قطعیت خسارت وارده است. سابقاً قطعیت مطلق برای مطالبه ملاک عمل قرار می‌گرفت، اما به‌تدریج با پیشرفت‌های حقوقی، معیار «قطعیت مطلق» جای خود را به «قطعیت معقول» داده است.

از جمله خساراتی که پیش‌تر با ویژگی عدم قطعیت<sup>۳</sup> شناخته می‌شد و یک نوع «خسارت فرضی و حدسی»<sup>۴</sup> به حساب می‌آمد، خسارت «ازدست دادن حق استفاده»<sup>۵</sup> است. عنصر عدم قطعیت در این خسارت، در مرحله تعیین ارزش استفاده ازدست‌رفته است که اغلب دادگاه‌ها در مورد آن اختلاف عقیده دارند، به‌ویژه در مورد اموال پیچیده‌تر تجاری همچون هواپیماها، کشتی‌های تجاری، کانتینرهای حمل بار<sup>۶</sup>، تجهیزات استخراج نفت و مواد معدنی<sup>۷</sup>. اختلافات در این پرونده‌ها به دلیل فقدان یک جایگزین یا بازاری است که ارزش استفاده آن‌ها بتواند مورد سنجش واقع شود.

3. Uncertainty

4. Speculative damages

5. Loss of use (Lost use)

6. Koninklijke Luchvaart Maatschaap, N.V.(KLM) v. United.Tech. Corp (UTC), 610 F.2d 1052 (2d Cir. 1979).

7. CTI Int'l, Inc. (CTI) v. Lloyds Underwriters, 735 F.2d 679 (2d. Cir. 1984).

۸. یکی از آرای بسیار مهمی که خسارت عدم استفاده را در مورد سکویای نفتی و تجهیزات استخراج و تولید نفت به‌کار برده است، پرونده

Continental Oil Co. v. SIS Electra, 431 F.2d 391,1970 AMC 2135 (5th Cir.1970).

است. در این پرونده دادگاه تجدیدنظر به صراحت اعلام کرد که «هیچ محصول ازدست‌رفته‌ای (Loss of production) وجود ندارد و دادگاه بدوی این امر را نادیده گرفته است که ادعای خواهان ازدست دادن نفت نبوده، بلکه مطالبه او خسارت عدم استفاده از تجهیزات تولید و استخراج در مدت زمان تعمیرات بوده است». اگرچه شرکت‌های نفتی که امکانات و تجهیزات تولیدشان آسیب می‌بیند اغلب ادعای خسارت را بر اساس عبارات به‌کاررفته در پرونده SIS Electra مطرح می‌نمایند، اما در برخی از موارد هم این استدلال‌ها پذیرفته نمی‌شود و بر اساس معیارهای دیگری غیر از خسارت عدم استفاده حکم صادر شده است.

G. Hamp, Uzzelle, "Damages for Loss of Use", Tulane Maritime Law Journal, vol. 18, (1994), pp. 199-201.

خسارت ازدست دادن حق استفاده، اصطلاحی است برای توصیف خسارت درجایی که مالک یک مال در نتیجه تقصیر دیگری به طور موقت - در مدت زمانی میان ورود خسارت و جایگزینی مال - از استفاده از آن مال محروم می‌شود.

این خسارت اغلب در پرونده‌های تصادفات وسایل نقلیه مطرح می‌شود، هرچند که محدود و منحصر به آن نیست.<sup>۹</sup> ولی با توجه به آمار بسیار بالای تصادفات وسایل نقلیه در تمامی کشورها، این خسارت حجم زیادی را به خود اختصاص داده است. گذشته از آن، در وقوع بسیاری از تصادفات هوایی و دریایی مورد توجه و رأی قرار گرفته و با توجه به سرمایه‌گذاری‌های گسترده و مهمی که در صنایع هوایی و دریایی صورت می‌گیرد، خسارت عدم استفاده در این حوزه‌ها بسیار زیاد است.<sup>۱۰</sup> همچنین اگرچه این خسارت بیشتر در حوزه مسئولیت مدنی مطرح می‌شود، اما محدود به آن نیست و در حوزه خسارات قراردادی هم مورد استفاده قرار گرفته است.<sup>۱۱</sup> ویژگی دیگر آن است که در اغلب موارد، این خسارت در مورد اموال منقول به کار می‌رود، هرچند که برخی نویسندگان معتقدند در حوزه اموال غیرمنقول<sup>۱۲</sup> و نیز منابع طبیعی<sup>۱۳</sup> دارای کاربرد است. به علاوه با وجود اختلاف نظرها<sup>۱۴</sup>

9. Robert. C, Ely, "Proof and Submission of Loss of Use", Insurance Counsel Journal, (1955), p. 33.

10. G. Hamp. Uzzelle, *op.cit.*, p. 179.

11. Christian Peter, Hille, "Compensation for Loss of Use Under German Law: An Economic Approach", Anglo-German Law Journal, vol. 3, (2017), pp. 40-41.

۱۲. برای اطلاع از جزئیات این خسارت در خصوص اموال غیرمنقول و شیوه ارزیابی و محاسبه آن، نک:

Thomas. W, Secret, "A Method to Determine Financial Loss of Use in a Real Estate Setting", Journal of legal Issues and Cases in Business, vol. 2, (2013), pp. 1-15. Available at: [Http://www.aabri.com/manuscripts/121392.pdf](http://www.aabri.com/manuscripts/121392.pdf) (Academic and Business Research Institute)

۱۳. برای آگاهی از کاربرد این خسارت و روش‌های ارزیابی آن در حوزه حقوق محیط‌زیست و منابع طبیعی، نک:

Allan, Kanner, & Nagy, Tibor, "Measuring Loss of Use Damage in Natural Resource Damage Actions (NRD)", Columbia Journal of Environmental Law, vol. 30:2, (2005), pp. 418-448.

۱۴. در مورد این مسئله که آیا لازم است خسارت ازدست دادن حق استفاده به‌طور خاص در دادخواست تصریح و مطالبه شود یا صرف مطالبه خسارت به صورت کلی شامل آن هم می‌شود، پاسخ روشن و صریحی از سوی نویسندگان وجود ندارد، اما اکثر نویسندگان آن را به‌عنوان یک خسارت خاص محسوب می‌کنند. از جمله ایالاتی که این خسارت در آن به‌عنوان یک خسارت خاص مطرح شده، ایالت فلوریدا است. در برخی موارد نیز این خسارت به‌عنوان خسارت عام مورد توجه قرار گرفته است، با این استدلال که در مورد تصادفات وسایل نقلیه همین که زیان‌دیده خسارت وارد به خود را به‌طور کلی مطالبه نماید، دادگاه می‌بایست علاوه بر دادن حکم به خسارت فیزیکی وارده به وسیله، ازدست دادن حق استفاده آن را هم مورد حکم قرار دهد؛ چراکه نتیجه طبیعی و معمول زیان وارده است. برای نمونه، در ایالت اکلاهما به‌صراحت اشاره شده است که فرمول محاسبه خسارت، هزینه تعمیر به‌اضافه خسارت عدم استفاده از آن است؛ بنابراین به‌نظر می‌رسد که آن را به‌عنوان یک عنصر عمومی (عام) خسارت تلقی کرده‌اند که در فرمول کلی محاسبه خسارات، جای می‌گیرد.

پیرامون ماهیت این خسارت، اکثر نویسندگان آن را خسارت خاص<sup>۱۵</sup> محسوب می‌کنند.<sup>۱۶</sup>

به لحاظ تاریخی، در ابتدا به این خسارت توجه زیادی نمی‌شد، زیرا آن را یک امر فرعی و خارج از موضوع اصلی خسارت (خسارت فیزیکی وارده به مال) به حساب می‌آوردند و به‌علاوه، به‌واسطه عدم قطعیت و دشواری‌های مربوط به تعیین دقیق ارزش استفاده یک مال برای مالک آن، این خسارت را غیرقطعی تلقی می‌کردند که شرط قطعیت لازم را برای مطالبه ندارد. در موارد محدودی هم که به این خسارت توجه می‌شد، بر اساس یک اشتباه رایج، آن را معادل عدم‌النفع تلقی می‌کردند.<sup>۱۷</sup> با سپری شدن تحولات حقوقی، ابتدا این خسارت در مورد اموال منقول تجاری و سپس اموال منقول غیرتجاری مورد پذیرش واقع شد و در نهایت، قواعد آن در مورد اموال غیرمنقول هم کاربرد پیدا کرد.<sup>۱۸</sup>

امروزه با وجود اختلاف نظرهایی که در آرای صادره از حوزه‌های مختلف قضایی در نظام حقوقی کامن‌لا وجود دارد، اکثریت محاکم این خسارت را به رسمیت شناخته، بر اساس آن رأی صادر می‌نمایند؛ هرچند که در موارد محدودی هم مورد پذیرش قرار نگرفته است.

## ۱. مفهوم ازدست دادن حق استفاده

اولین گام در شناخت این خسارت، بررسی مفهوم و ارزش «استفاده» به‌عنوان موضوع خسارت است. در شرح جدید (دوم) حقوق مسئولیت مدنی<sup>۱۹</sup> امریکا، عنوان شده است: «منظور از اصطلاح ازدست دادن حق استفاده، ارزیابی ارزش استفاده از مال در مدت زمان توقف، تعمیر یا ممانعت از استفاده از آن و یا بررسی میزان پرداختی برای استفاده از مال جایگزین می‌باشد»<sup>۲۰</sup>.

برخی از نویسندگان این مفهوم را این‌گونه تعریف کرده‌اند: «اصطلاح ازدست دادن حق

Jimmy D. Givens, "Damages for Loss of Use of a Damaged or Destroyed Chattel", *Oklahoma Law Review*, vol. 34, (1981), pp. 626, 628.

15. Special damages

16. Jimmy D. Givens, *op. cit.*, p. 456.

17. Ely, Robert C., *op.cit.*, p. 33.

18. James. M, Lee, "Loss of Use Damage for Injuries to Interests in Commercial Chattel", *Fordham Urban Law Journal*, Number 1, vol. 15, (1987), P. 237.

19. Restatement (Second) of Tort §931 (A.L.I. 1939).

20. James M, Lee, *op.cit.*, P. 237.

استفاده، برای توصیف خسارت درجایی به کار برده می‌شود که مالک مالی که برای اهداف تجاری یا غیرتجاری به کار می‌رفته، در نتیجه آسیب وارده به آن مال به واسطه تقصیر دیگری، از استفاده از آن مال محروم شده است»<sup>۲۱</sup>.

همچنین در تعریف دیگری آمده است: «منظور از خسارت عدم استفاده آن است که خواهان، مالک مال منقولی (از قبیل اتومبیل، کامیون، کشتی، هواپیما) بوده و خواننده با رفتار خطاکارانه خود کلاً یا جزئاً به آن مال آسیب وارد نماید. دشواری این خسارت در تعیین ارزش استفاده از مال است. در این گونه موارد دادگاه می‌بایست «استفاده» را با توجه به اینکه مال متعلق به چه کسی بوده و چه استفاده‌ای از آن می‌کرده است، تعریف و ارزیابی نماید»<sup>۲۲</sup>.

در مورد این پرسش که واقعا منظور از استفاده، کدام نوع استفاده است، دیدگاه‌ها و معیارهای متفاوتی مطرح شده است: یک معیار، استفاده معمولی را که اکثر مالکان از یک وسیله به عمل می‌آورند ملاک قرار می‌دهد. معیار دیگر، مصرف خاصی را که مورد استفاده مالک آن وسیله بوده است در نظر می‌گیرد. گاهی نیز سودآورترین استفاده‌ای که از آن وسیله قابل تصور است (صرف نظر کردن از قصد واقعی مالک)، مبنای تعریف و ارزش گذاری قرار گرفته و در موارد دیگر، هزینه‌های جایگزینی آن مال در بازار منشأ توجه بوده است. همچنین در بعضی از موارد، تمرکز بر هزینه فرصت ازدست‌رفته یا عدم‌النفع بوده، در نهایت برخی دیگر نیز ارزش استفاده از سرمایه‌گذاری انجام‌شده بر مال را مورد توجه قرار می‌دادند<sup>۲۳</sup>، اما سرانجام، معیار «توجه به استفاده نوعی اکثر مالکان از آن وسیله» مرکز توجه قرار گرفت؛ هرچند که این معیار تنها معیار مورد استفاده نبوده است.

## ۲. تمایز خسارت ازدست دادن حق استفاده از اموال از خسارت عدم‌النفع

از زمانی که خسارت ازدست دادن حق استفاده به‌عنوان یک خسارت مستقل مطرح شد،

21. Robert C. Ely, *op.cit.*, p. 33.

22. Alan. E. Brownstein, "What's the Use? A Doctrinal and Policy Critique of the Measurement of Loss of Use Damages", *Rutgers Law Review*, No. 3, vol. 37, (1985), p. 433.

23. *Ibid.*, p. 434.

برخی به اشتباه تصور می‌کردند که این خسارت همان خسارت عدم‌النفع است<sup>۲۴</sup> و بنابراین حکم دادن به جبران آن، در واقع به جبران مضاعف خسارت به نفع خواهان منجر خواهد شد. اگرچه ممکن است شباهت‌هایی میان این دو مفهوم وجود داشته باشد و بعضاً در موارد استثنایی، روش‌های ارزیابی خسارت عدم‌النفع برای ارزیابی خسارت ازدست دادن حق استفاده به‌کار رود، اما تفاوت‌های مهمی آن دو را از یکدیگر جدا می‌کند و در اغلب پرونده‌هایی که این دو خسارت به‌جای یکدیگر واقع شده‌اند، رأی صادره نقض شده است<sup>۲۵</sup>؛ برخی از مهم‌ترین تفاوت‌ها میان این دو مفهوم را می‌توان این‌گونه خلاصه کرد:

- خسارت ازدست دادن حق استفاده، یک خسارت کوتاه‌مدت است؛ به این معنا که برای مدت زمان کوتاهی در حین تعمیر یا جایگزینی مال آسیب‌دیده، قابل رأی دادن است که معمولاً این مدت بین چند روز تا چند ماه است. درحالی‌که در خسارت عدم‌النفع چنین محدودیتی وجود ندارد و این خسارت برای مدتی بیش از چند ماه مورد مطالبه و رأی واقع می‌شود؛ بنابراین حدود و میزان خسارت در عدم‌النفع گسترده‌تر است<sup>۲۶</sup>.
- هرچند به عقیده برخی نویسندگان، خسارت ازدست دادن حق استفاده برای اموال غیرمنقول هم کاربرد دارد، اما در بیشتر نوشته‌ها و آراء، آن را ویژه اموال و تجهیزات منقول می‌دانند. اگر با چنین نظری موافق باشیم، تفاوت دیگر آن است که در خسارت عدم‌النفع چنین محدودیتی وجود ندارد<sup>۲۷</sup>.
- با آنکه هردو خسارت با ویژگی عدم قطعیت شناخته می‌شوند و در گروه خسارات

۲۴. در نظام حقوقی ایران نیز با توجه به اینکه نویسندگان حقوقی میان دو اصلاح تقویت منفعت و عدم‌النفع تفکیک قائل می‌شوند، معادل فارسی مناسب برای خسارت ازدست دادن حق استفاده همان اصلاح تقویت منفعت است که در بخش بررسی حقوق ایران به تفصیل به آن پرداخته خواهد شد. برای مطالعه بیشتر در خصوص تفاوت این دو اصلاح در نظام حقوقی ایران، نک: سکوتی، رضا و شمالی، نگار، «جایگاه عدم‌النفع در نظام حقوقی ایران»، مجله مطالعات حقوقی معاصر (فقه و حقوق اسلامی سابق)، (۱۳۹۰)، ش ۲، دوره ۲، صص ۸۱-۸۳. در این مقاله نویسندگان اشاره دارند که عدم‌النفع ممانعت و جلوگیری از ایجاد نفع است، عملی که باعث می‌شود نفع اصلاً ایجاد نشود، درحالی‌که تقویت منفعت از بین رفتن یا از بین بردن منفعت موجود است؛ منفعت مالی است که به تدریج از عین به‌دست می‌آید، درحالی‌که نفع صرفاً مورد انتظار است و در زمان وقوع زیان وجود خارجی ندارد. به‌علاوه در مورد قابلیت جبران خسارت تقویت منفعت هیچ تردیدی وجود ندارد، درحالی‌که قابلیت جبران خسارت عدم‌النفع همواره در نظام حقوقی ایران مورد اختلاف است.

25. Robert C, Ely, *op.cit*, p. 33.

26. James M, Lee, *op.cit*, P. 237.

27. Thomas. W, Secrest, *op. cit*, p. 1-5.

غیرقطعی قرار می‌گیرند، اما در عدم‌النفع، عدم قطعیت در اصل وجود خسارت است؛ درحالی که در عدم استفاده، این عدم قطعیت در مرحله ارزیابی و محاسبه میزان خسارت خود را نشان می‌دهد و در اصل وجود خسارت که همانا از بین رفتن منفعت مال و حق استفاده از آن است، تردیدی وجود ندارد.

▪ در خسارت ازدست دادن حق استفاده، معیارهای محاسباتی نوعی هستند و آنچه معمولاً مدنظر قرار می‌گیرد استفاده نوعی مالکان از آن مال یا ارزش پولی آن یا جایگزین آن در بازار است؛ درحالی که در عدم‌النفع معیارهای ارزیابی و عوامل مورد توجه در تخمین خسارت، شخصی است و در هر پرونده می‌بایست به ویژگی‌های خاص همان پرونده توجه نمود. به همین دلیل اثبات خسارت ازدست دادن حق استفاده، راحت‌تر و قطعی‌تر از خسارت عدم‌النفع است.<sup>۲۸</sup>

### ۳. سیر تحولات تاریخی مربوط به پذیرش خسارت ازدست دادن حق استفاده

پیش از ظهور پیشرفت‌های جدید در دکترین خسارت، مالک مال آسیب‌دیده نمی‌توانست جبران خسارت ناشی از «عدم استفاده» را مطالبه نماید و جبران خسارت او محدود می‌شد به تفاوت در ارزش بازاری مال، قبل و بعد از تصادف.<sup>۲۹</sup> اگر مال قابل تعمیر می‌بود، مالک صرفاً مستحق هزینه‌های تعمیر بود و اگر اعاده به حالت قبل از تصادف کاملاً امکان‌پذیر نمی‌بود، هرگونه کاهش ارزش پس از تعمیر نیز در محاسبه مدنظر قرار می‌گرفت.<sup>۳۰</sup>

#### ۳.۱. ایرادات و استدلال‌های مطروحه در انکار جبران خسارت ازدست دادن حق استفاده

در اوایل حقوق کامن‌لا ملاحظات اجتماعی - اقتصادی مختلفی برای انکار یا محدود کردن جبران خسارت عدم استفاده مطرح می‌شد و محاکم با اتکا به این دکترین‌های منسوخ و قدیمی از حکم دادن به جبران این خسارت امتناع می‌کردند. مهم‌ترین ایرادات مطروحه را

28. Alan. E. Brownstein, *op. cit.*, p. 433.

29. Adkins v. Hinton, 149 W. Va. 613, 621, 142 S.E.2d 889, 895 (1965).

30. Fredenburgh v. Allied Van Lines, Inc., 79 N.M 593, 596, 446 P.2d 868, 871 (1968).

می‌توان این‌گونه خلاصه نمود:

الف) ماهیت فرضی و غیرقطعی این خسارت<sup>۳۱</sup>. بر اساس این استدلال، فقدان یک مبنای منطقی برای تعیین ارزش پولی عدم استفاده، عامل مهمی در انکار این خسارت است. جبران آن بسیار فرضی است و مجاز دانستن آن در واقع بازگذاشتن دست محاکم برای ورود حدس و گمان‌های خود در مرحله محاسبه است<sup>۳۲</sup>.

ب) فقدان شرط زیان پولی (مالی)<sup>۳۳</sup>. برخی دیگر از محاکم<sup>۳۴</sup> این را شرط می‌دانستند که زیان دیده برای جبران خسارت باید متحمل ضرر مالی واقعی شود و این زیان در معنای تجاری آن مد نظر است. مبنای این استدلال اینست که حکم به جبران خسارت بدون اثبات زیان واقعی مالی ممکن است به پاداش اضافه برای خواهان منتهی شود و ثروت بادآورده‌ای را برای او به همراه داشته باشد<sup>۳۵</sup>؛ مخصوصاً زمانی که زیان دیده نوع دیگری از خسارات خاص همچون عدم‌النفع را هم مطالبه کرده باشد یا وسیلهٔ یدکی داشته که در مدت تعمیر یا جایگزینی از آن استفاده می‌کرده و یا برای مصارف شخصی و نه تجاری از آن مال بهره می‌برده که در این صورت متحمل زیان مالی واقعی در مفهوم تجاری نشده است<sup>۳۶</sup>.

ج) تعارض با قاعدهٔ تقلیل زیان<sup>۳۷</sup>. برخی این‌گونه استدلال می‌کنند که انکار جبران خسارت عدم استفاده گامی است در جهت تقویت قاعدهٔ تقلیل زیان؛ به این معنا که اگر جبران خسارت عدم استفاده مجاز باشد، زیان دیده هیچ تلاشی در جهت تقلیل زیان خود نخواهد کرد، زیرا تمامی خسارات خود را حتی در زمان تعمیر یا جایگزینی از خواننده دریافت می‌کند. اما چنانچه بداند به چنین خسارتی رأی داده نخواهد شد، حتماً به دنبال کاهش تأثیر آن حادثه و جلوگیری از گسترش خسارت خواهد بود<sup>۳۸</sup>.

31. Speculative nature

32. Eric. R, Holt, "Loss of Use as an Item of Damages in Admiralty Collision Cases", University of San Francisco Law Review, vol. 12, (1978), p. 314.

33. Pecuniary loss required

34. CTI Int'l, Inc. v. Lloyds Underwriters, 735 F.2d 679 (2d Cir. 1984).

35. Mountain View I, 99 Misc.2d 271,272,415 N.Y.S.2d 918,918 (Green county. Ct. 1978).

36. James. M, Lee, *op.cit*, P. 243.

37. Mitigation.

38. Eric. R., Holt, *op.cit*, p. 315.



د) افزایش حق بیمه‌ها و هزینه‌های اجرایی. استدلال دیگر این است که پذیرش این خسارت آثار منفی بر حق بیمه‌ها و هزینه‌های اجرایی خواهد داشت و با بالا رفتن میزان مسئولیت و افزایش سطح ریسک، حق بیمه‌های پرداختی و هزینه‌های اجرایی افزایش می‌یابد.<sup>۳۹</sup>

ه) هزینه‌های اقامه دعوی. ایراد دیگر آنست که زمان، انرژی و تلاش‌هایی که لازم است تا این خسارت به‌طور تقریبی تخمین زده شود، هزینه‌های اقامه دعوی و کارشناسی را به نحو قابل توجهی افزایش می‌دهد.<sup>۴۰</sup>

### ۳.۲. رد ایرادات و پاسخ به استدلال‌های مطروحه

الف) در مورد ایراد فرضی بودن این خسارت، هیچ دلیل منطقی وجود ندارد که محاسبه خسارت به‌طور کامل فرضی تلقی شود. برای مثال، در خصوص هزینه‌های اجاره وسیله جایگزین برای مدتی که اتومبیل در حال تعمیر بوده، هیچ امر فرضی وجود ندارد و در واقعیت قابل اثبات است. به‌علاوه در حوزه‌های دیگر مسئولیت مدنی (همچون خسارات معنوی و غیره) نیز برای محاسبه خسارت، «قطعیت مطلق»<sup>۴۱</sup> و «قطعیت ریاضی»<sup>۴۲</sup> لازم نیست و تخمین تقریبی کارشناس برای حصول یک نتیجه رضایت‌بخش کافی است.<sup>۴۳</sup> در یکی از آرای صادره، دادگاه این‌گونه استدلال کرده است: «به‌عنوان یک اصل عمومی، زیان دیده مستحق جبران خساراتی است که طبیعتاً و احتمالاً از تقصیر دیگری حاصل شده است. دشواری یا عدم قطعیت در تعیین دقیق میزان خسارت، مانع از صدور حکم به جبران آن نیست»<sup>۴۴</sup>. به‌نظر می‌رسد هیچ دلیل منطقی‌ای وجود نداشته باشد که این اصل جهان‌شمول در مورد خسارت عدم استفاده اعمال نشود.<sup>۴۵</sup> تعیین میزان خسارت بر اساس

39. Spencer. L, Kimball, "Automobile Accident Compensation System: Objective and Perspectives Crisis in Car Insurance", University of Illinois Law Forum, vol. 1967, (1967), pp. 370-386.

40. James. M, Lee, *op.cit*, P. 246.

41. Absolute certainty

42. Mathematical certitude

43. Brown v. Zimbrick Logging, Inc., 541 P.2d 1388,1391 (Or. 1975).

44. Corp v. Vermeer Sales& serv. of Colo, 650 P.2d 1307 (Colo.App.1982).

45. James. M, Lee, *Op.cit*, p. 242.

حقایق هر پرونده است.<sup>۴۶</sup> اگر مدارک قابل اتکایی وجود داشته باشد که قضات بتوانند به طور معقول و عادلانه خسارت را تعیین نمایند، ایراد عدم قطعیت پذیرفتنی نیست.<sup>۴۷</sup>

ب) در مورد ایراد فقدان ضرر مالی واقعی نیز استدلال شده که مالک یک مال دارای حق استفاده<sup>۴۸</sup> یا حق کنترل بر استفاده از آن مال است.<sup>۴۹</sup> زمانی که مالکی از استفاده از مالش محروم می‌شود یک منفعت دارای ارزش را ازدست می‌دهد. عدم محاسبه این خسارت برای خواهان به این معنی است که او را با جبران ناکافی خسارت رها کرده‌ایم؛ بنابراین اولاً ناتوانی از اثبات یک ضرر مالی در مفهوم تجاری آن نباید ضرورتاً مانع از جبران این خسارت باشد.<sup>۵۰</sup> ثانیاً جبران خسارت نباید مشروط باشد به اینکه آیا مالک واقعاً جایگزینی اجاره کرده است یا خیر. صرف محرومیت از استفاده از یک مال، جبران خسارت را توجیه می‌نماید و یک ضرر مالی واقعی به حساب می‌آید.<sup>۵۱</sup> همین‌طور صرف اینکه مالک یک مال، وسیلهٔ یدکی برای شرایط اضطراری پیش‌بینی کرده است نباید مانع از جبران خسارت باشد و هیچ منطقی برای تفکیک میان حالتی که یک وسیلهٔ جایگزین اجاره شده و حالتی که خواهان از وسیلهٔ یدکی خودش استفاده کرده است، وجود ندارد. اگر جبران این خسارت برای کسی که وسیلهٔ یدکی پیش‌بینی نکرده، مجاز باشد، به طریق اولی می‌بایست برای کسی که احتیاط لازم را انجام داده و با پیش‌بینی وسیلهٔ یدکی برای شرایط اضطراری در جهت تقلیل زیان خود گام برداشته است، مجاز باشد.<sup>۵۲</sup> نکتهٔ مهم آن است که طرفی که ادعای خسارت عدم استفاده می‌نماید باید ثابت کند که حق استفاده داشته است.<sup>۵۳</sup>

46. Johanson v. Flammia, 169 Conn. 491,496,363 A.2d 1048, 1053 (1975).

47. Farm Bureau Mut. Ins. Co. v. Dercach, 450 N.E.2d 537, 541 (Ind. Ct. App. 1983).

48. Right to use

49. Control the use of that chattel

50. James. M, Lee, *op.cit*, p. 244.

51. Alonso v. Fernandez, 379 So.2d 685,687 (Fla. Dist. Ct. App. 1980).

۵۲. این استدلال با عنوان دکترین قایق یدکی شناخته می‌شود که از پرونده‌ای با همین عنوان ناشی شده است:

The Spare-Boat Doctrine, 287 U.S at 176-177.

مطابق این دکترین، مالکانی که قایق یدکی نگهداری می‌کنند تا در شرایط اضطراری به جای قایق‌های آسیب‌دیده استفاده کنند، می‌توانند بر اساس ارزش استفاده از قایقی که رزرو شده، جبران خسارت عدم استفادهٔ خود را مطالبه نمایند و داشتن قایق یدکی مانع از مطالبهٔ خسارت عدم استفاده نمی‌شود

James. M, Lee, *op.cit*, p. 250.

53. Korb v. Schroedel, 93 Wis.2d 207,212,286 N.W.2d 589,592 (1980).

James. M, Lee, *op.cit*, p. 245.

به تعبیر دیگری «تئوری جبران خسارت برای ارزش عینی حق استفاده خواهان» گویاتر است. بر اساس این تئوری، ارزش یک مال به ارزش حقوق مربوط به مالکیت آن است؛ بنابراین، مالکی که از استفاده از مالش محروم می‌شود، در واقع از یکی از حقوق مالکانه خود محروم شده است و باید ارزش عینی آن حق جبران شود. مسئولیت مقصر نیز از این امر ناشی می‌شود که سبب شده است تا مالک نتواند آن‌طور که مناسب می‌بیند از وسیله‌اش استفاده نماید و این امر که ممکن بود مالک واقعاً از مالش استفاده نکرده باشد، تأثیری در ارزش آن مال ندارد.<sup>۵۴</sup>

همچنین در یکی از آرای صادره، دادگاه استدلال نمود: «تئوری‌ای که پشت جبران خسارت عدم استفاده نهفته است اینست که اگرچه زیان دیده واقعاً از مال استفاده نکرده اما حق استفاده از آن را داشته و این حق استفاده قابل جبران است»<sup>۵۵</sup>. بنابراین صرف ازدست دادن حق استفاده، یک زیان مالی واقعی به حساب می‌آید که برای جبران کامل خسارت باید مورد توجه و رأی قرار گیرد؛ اعم از اینکه مالک، وسیله‌ی یدکی دیگری داشته یا خیر و اعم از اینکه استفاده و یا استفاده تجاری می‌کرده است یا خیر.<sup>۵۶</sup>

ایراد جبران مضاعف خسارت نیز ایراد واردی نخواهد بود، چراکه در مواردی که خسارت عدم استفاده تحت عناوین دیگری همچون عدم‌النفع قابل جبران باشد و با این موارد هم‌پوشانی داشته باشد، قابل مطالبه مستقل نخواهد بود.<sup>۵۷</sup>

ج) ایراد تعارض با قاعده تقلیل زیان نیز ایراد موجهی به نظر نمی‌رسد، چراکه تقلیل زیان یکی از وظایف خواهان است و تا این وظیفه به درستی انجام نشود، خسارت وارده به‌طور کامل قابل جبران نخواهد بود و به نفع خواهان است که با تقلیل زیان خود یعنی اجاره و وسیله جایگزین ضمن جلوگیری از گسترش زیان، اثبات میزان خسارت خود را آسان‌تر نماید.

54. Editorial Board, "Damages: Objective Determination of the Value of the Use of a Chattel", Harvard Law Review, vol. 36, (1962), pp. 760- 761.

55. KLM, 610 F.2d 1052 (2d. Cir. 1979).

56. Robert. B, Billings, "Loss of Use", Insurance Law Journal, (1948), p. 886.

57. Ned, Tolber & Thomas Dunford, "Recovering Property Damages Under California Law", Cozen o'Conner, (2002), P. 8.

د) در مورد ایراد افزایش حق بیمه‌ها و هزینه‌های اجرایی نیز صرف افزایش هزینه‌ها نباید مانع از جبران کامل خسارات شود. جبران کامل زیان و اعاده‌ی زیان دیده به وضعیت قبل از حادثه<sup>۵۸</sup>، از اصول بنیادین حقوق مسئولیت مدنی است.

ه) در مورد افزایش هزینه‌های اقامه‌ی دعوی نیز مشابه همین استدلال مطرح می‌شود؛ ضمن آنکه هزینه‌ها نباید مانع از جبران کامل خسارات شود، در هر دعوایی مسئله‌ی تعیین میزان خسارات مطرح خواهد بود و بدون مطالبه‌ی خسارت عدم استفاده هم نیاز به کارشناس برای تعیین میزان خسارات وارده وجود دارد و ازدست دادن حق استفاده یک جزء فرعی خسارت در میان بقیه‌ی اجزای خسارات همچون هزینه‌ی تعمیرات یا کاهش ارزش است. در نتیجه، اکثر هزینه‌های مربوط به اقامه‌ی دعوی در هر حال اتفاق می‌افتد<sup>۵۹</sup>. به‌علاوه در برخی از شیوه‌های ارزیابی - که در مباحث بعدی مطرح می‌شود - معیارهای ساده‌تری عنوان شده است که نیاز به تحلیل‌های پیچیده و دشوار را کاهش می‌دهد و امکان ارزیابی را برای قضات و وکلای طرفین هم فراهم می‌آورد.

### ۳.۳. تفکیک میان تخریب کامل و آسیب‌های جزئی

پس از مدتی این تفکیک مطرح گردید که جبران خسارت عدم استفاده برای آسیب‌های جزئی پذیرفته شود، اما در مورد تخریب کامل مال و موارد غیرقابل تعمیر (چه به لحاظ فیزیکی و چه اقتصادی) مورد پذیرش قرار نگرفت<sup>۶۰</sup>.

استدلال محاکم در انکار این خسارت در فرض تخریب کامل مال، علاوه بر ایرادات کلی وارد به این خسارت این بود که اولاً در فرض تخریب کامل مال، به‌راحتی آن مال قابل جایگزین است و با دادن جایگزین آن یا با پرداخت ارزش کامل بازاری مال در زمان تخریب، جبران خسارت به‌طور کامل انجام می‌شود و رأی دادن به خسارت عدم استفاده در این‌گونه موارد منتهی به جبران بیشتر زیان وارده می‌شود. ثانیاً اکثر محاکم این خسارت را

58. Restitutio in integrum/ Restoration or Resolution to the previous condition.

59. Christian Peter, Hille, *op.cit.*, p. 55.

۶۰. از جمله آرای که خسارت عدم استفاده را در فرض تخریب کامل نپذیرفته است:

The Hamilton, 95 F. 844 (E.D.N.Y. 1899).

در فرض تخریب کامل بسیار فرضی می‌دانستند، زیرا در صورت تخریب کامل دیگر مالی وجود نداشت تا در دوران تعمیر یا جایگزینی استفاده از آن ازدست برود و مال تخریب شده هیچ‌گونه منفعت دارای ارزشی نداشته است. به علاوه این‌گونه استدلال می‌شد که بر اساس تئوری «مالکیت منتقل شده»، به محض اینکه مالی کاملاً از بین برود، مالکیت خواهان هم به تبع آن از بین می‌رود و آنچه برعهده خوانده است صرفاً پرداخت ارزش بازاری مال است. پس در این صورت، دیگر خواهان، مالک مال از بین رفته نبوده تا منفعت آن را در مدت جایگزینی مطالبه نماید و مالکیت آن در اصل، در ازای ارزش پولی آن به خوانده منتقل شده است؛ درحالی که در فرض آسیب جزئی و قابل تعمیر، مالکیت همچنان برای خواهان باقی است پس می‌تواند استفاده از بین رفته را مطالبه نماید.<sup>۶۱</sup>

اگرچه قاعده سنتی انکار خسارت عدم استفاده در مورد تخریب کامل مال تا بعد از جنگ جهانی دوم بدون اصلاح باقی بود و یک پوشش آهنین<sup>۶۲</sup> در نظر گرفته می‌شد، اما حداقل در یکی از آرای صادره<sup>۶۳</sup> غیرمنصفانه بودن آن مطرح شد. با وجود این رأی قدیمی در ایالت کنتاکی، قاعده سنتی در سایر حوزه‌های قضایی در ایالات متحده آمریکا تا سال ۱۹۵۰ بدون تغییر یا تعدیل باقی ماند. به تدریج از سال ۱۹۵۰ تا ۱۹۸۰ تجدیدنظری در این موضوع از سوی برخی از محاکم صورت گرفت.<sup>۶۴</sup> دو پرونده بسیار مهم که در توسعه دیدگاه مدرن نقش بسزایی داشت و جزء پر استنادترین آرای مربوط به این حوزه بود، پرونده‌های گیدو<sup>۶۵</sup> و رینولد<sup>۶۶</sup> است که اولی در مورد تخریب کامیون و بولدوزر، و دومی در خصوص سقوط هواپیما بود که در هر دو مورد رأی به جبران خسارت عدم استفاده صادر شد.

#### ۴.۳. تفکیک بر اساس استفاده تجاری و استفاده غیر تجاری

از جمله تعدیل‌های دیگری که به قاعده سنتی خسارات وارد شد، تفکیک میان مصارف

61. Eric. R, Holt, *op.cit*, p. 313.

62. Iron-clad

63. Louisville & I.R.R v. Schueter, 183 Ky.504,209 S.W.542, 545 (1919).

64. Givens, Jimmy D., *Op.cit*, p. 628.

65. Guido v. Hudson Transit Lines, Inc., 178 F.2d 740 (3d Cir. 1950).

66. Reynolds v. Bank of America National Trust & Savings Association, 53 Cal.2d 49,345 P.2d 926 (1959).

تجاری و غیرتجاری بود.<sup>۶۷</sup> پرونده مهم این حوزه، قضیه مشهور کانکوئرتور<sup>۶۸</sup> است. در این پرونده یک قایق تفریحی بادبانی به‌طور غیرمجاز متوقف شد. دیوان عالی در این پرونده استدلال کرد که صرف اینکه این قایق توأم با تقصیر متوقف شده است، برای جبران خسارت معطلی و تأخیر کشتی<sup>۶۹</sup> کافی نیست. زمانی حکم دادن به یک خسارت توجیه قانونی دارد که زیان‌دیده متحمل یک ضرر مالی در مفهوم تجاری شده باشد و صرف ایجاد مزاحمت در استفاده برای مقاصد تفریحی، خسارت قابل توجهی را ایجاد نمی‌کند.

با وجود چنین تصمیمی، در پرونده دیگری<sup>۷۰</sup> دیوان عالی به‌طور ضمنی بیان کرد که استانداردهای تحمیلی در پرونده کانکوئرتور باید کنار گذاشته شود و زمانی که اختلال اساسی در عملکرد قایق‌ها یا کشتی‌های تفریحی رخ می‌دهد، باید جبران خسارت عدم استفاده امکان‌پذیر باشد.<sup>۷۱</sup>

تقریباً تمامی حوزه‌های قضایی حق جبران خسارت عدم استفاده را برای وسیله تجاری به رسمیت شناختند و تنها استثنا ایالت آرکانزاس بود.<sup>۷۲</sup> اما در مورد مصارف غیرتجاری اصولاً این خسارت پذیرفته نمی‌شد.<sup>۷۳</sup> امروزه در بسیاری از ایالات، از جمله تینسی، کانکتیکت، نیویورک و کالیفرنیا<sup>۷۴</sup> این خسارت برای وسایل تفریحی و غیرتجاری هم مجاز است؛

۶۷ از جمله این آرا می‌توان به موارد زیر اشاره کرد:

Snavely v. Lang, 592 F.2d 296, 300 (6th Cir. 1979).

در این پرونده نیز استدلال شده است از دست دادن فصل تابستان برای تفریح، قطعاً یک خسارت و یک محرومیت است، اما به اندازه کافی مهم و قابل توجه نیست که جبران خسارت عدم استفاده را توجیه نماید.

Lee, James M., *op.cit.*, p. 248.

68. Conqueror, 166 U.S 110,111 (1897).

69. Demurrage

70. Brooklyn Eastern District Terminal v. United States, 287 U.S 170 (1932).

71. James. M, Lee, *op.cit.*, p. 250.

72. Kane v. Carper-Dover Mercantile Co., 206 Ark, 674,177 S.W.2d 41 (1944).

73. Rober. A, Freeman, "Recovery for the Loss of Use of a Pleasure Vehicle", University of Miami Law Review, vol. 23, (1968), p. 237.

۷۴. ۲۷ ایالت از ۵۰ ایالت، خسارت عدم استفاده را برای وسایل تفریحی و غیرتجاری هم مجاز می‌دانند؛ این ایالات عبارت‌اند از: Alabama, California, Connecticut, Delaware, Georgia, Illinois, Indiana, Iowa, Kansas, Louisiana, Maryland, Michigan, Minnesota, Mississippi, Missouri, New jersey, New York, Ohio, Oklahoma, Oregon, Pennsylvania, Rhode Island, South California, Tennessee, Texas, Washington, Wyoming. *Ibid*, p. 237.

صرف نظر از اینکه مالک وسیله دیگری را اجاره کرده باشد یا خیر. به تعبیر دیگر، خسارت عدم استفاده قطعاً نتیجه طبیعی و مستقیم زیان وارده به وسیله است و این امر که آن وسیله برای مقاصد تجاری یا غیرتجاری به کار می‌رفته است تأثیر زیادی در اصل خسارت وارده ندارد، بلکه در میزان خسارت وارده تأثیر قابل توجهی خواهد داشت.<sup>۷۵</sup>

#### ۴. شیوه‌های ارزیابی و محاسبه خسارت ازدست دادن حق استفاده

در صورت قابل مطالبه دانستن خسارت عدم استفاده، مهم‌ترین مسئله‌ای که مطرح می‌شود، بحث چگونگی ارزیابی ارزش استفاده ازدست‌رفته در مدت زمان تعمیر یا جایگزینی است. محاسبه خسارت باید به نحوی صورت گیرد که ضمن جبران کامل خسارات وارده به خواهان، از دارا شدن ناعادلانه او هم جلوگیری شود. برای ارزیابی این خسارت چندین معیار از سوی نویسندگان مطرح شده است. هر چند این معیارها انحصاری نیستند، اما رایج‌ترین و مهم‌ترین شیوه‌های ارزیابی این خسارت محسوب می‌شوند

##### ۴.۱. ارزش اجاره‌ای (اجرت‌المثل)<sup>۷۶</sup>

پراستفاده‌ترین شیوه ارزیابی خسارت ازدست دادن حق استفاده که در اغلب پرونده‌ها مورد استناد واقع شده، تمرکز بر ارزش اجاره‌ای وسیله آسیب‌دیده است. اغلب محاکم دلیلی را می‌پذیرند که دقیقاً منعکس‌کننده ارزش اجاره‌ای وسیله مشابه از حیث نوع، جنس، قدمت، مدل و سایر شرایط اجاره در آن محل خاص باشد. با وجود این، کم‌کم ابهاماتی در مفهوم ارزش اجاره‌ای مال پدید آمد و این مفهوم به دو قسم «ارزش اجاره‌ای مبتنی بر اجاره دادن وسیله به دیگری»<sup>۷۷</sup> و «ارزش اجاره‌ای مبتنی بر اجاره کردن وسیله جایگزین»<sup>۷۸</sup> تقسیم شد. از دیدگاه برخی از نویسندگان، علت اصلی چنین تفکیکی این است که - حداقل به لحاظ تئوریک - قیمتی که اشخاص حاضرند برای خرید یا اجاره یک کالا پرداخت کنند ممکن است کاملاً متفاوت با قیمتی باشد که آن‌ها حاضر به فروش یا اجاره همان کالا هستند؛<sup>۷۹</sup>

75. Robert. A, Freeman, *op.cit*, p. 242.

76. Rental value

77. Lease-out rental value

78. Lease-in rental value

79. Mark, Kelman, "Consumption Theory Production Theory and Ideology in the Coase Theorem", *Southern Californian Law Review*, vol. 52, (1979), pp. 678-679.

بنابراین انتخاب هرکدام از این معیارها برای محاسبه خسارت ممکن است تأثیر زیادی بر میزان خسارت تعیین شده داشته باشد.

#### ۴.۱.۱. ارزش اجاره‌ای مبتنی بر اجاره دادن وسیله به دیگری

بر اساس این معیار میزان خسارت وارده به خواهان می‌بایست بر اساس ارزش اجاره دادن آن به دیگری مدنظر قرار گیرد<sup>۸۰</sup>. در واقع در این دیدگاه، اجاره دادن مال به دیگری نوعی فرصت ازدست‌رفته<sup>۸۱</sup> خواهان است و یا از دید برخی، شکلی از خسارت عدم‌المنفع محسوب می‌شود<sup>۸۲</sup>. برای اینکه چنین معیاری قابل استفاده باشد باید اموری مفروض گرفته شود؛ از جمله اینکه باید یک بازار رقابتی، متنوع و در دسترس برای اجاره آن وسیله وجود داشته باشد. با آنکه این معیار در برخی از پرونده‌ها مورد استفاده واقع شده است اما به‌واسطه ایراداتی که به آن وارد می‌شود، معیار پذیرفته‌شده‌ای نیست.

از جمله ایرادات وارده، همان پیش‌فرض‌هایی است که برای آن در نظر گرفته می‌شود:

- در عالم واقع، گاهی پیدا کردن بازار رقابتی و در دسترس برای ارزیابی ارزش اجاره‌ای یک مال دشوار است.
- برخی از اموال ویژگی‌های منحصر به فردی دارند و ممکن است ارزش استفاده از آن مال برای خواهان، کمتر یا بیشتر از چیزی باشد که بازار حاضر به پرداخت آن است و در نتیجه، ممکن است هیچ ارتباطی با زیان واقعی متحمل از سوی خواهان نداشته باشد که در این صورت پذیرش این معیار به جبران خسارت کمتر یا بیشتر از میزان زیان واقعی منتهی می‌شود<sup>۸۳</sup>.
- ارزش اجاره دادن یک مال در بازار معمولاً به‌صورت ناخالص محاسبه می‌شود و در نتیجه، منتهی به جبران بیش‌ازحد خسارت برای زیان‌دیده از طریق صرفه‌جویی در هزینه‌های استهلاک می‌شود؛ بنابراین لازم است که برای جلوگیری از دارا شدن

۸۰. از جمله آرای‌هایی که در آن از این معیار برای ارزیابی خسارت استفاده شده است می‌توان به مورد زیر اشاره کرد:

Merrill v. Badgett, 385 So.2d 1316, 1319 (Ala. Cir. App. 1980).

81. Lost opportunity

82. Alan. E. Brownstein, *op.cit.*, p. 462.

83. *Ibid.*, p. 449.



ناعادلانه خواهان، هزینه‌های استهلاک کسر گردد تا ارزش خالص به دست آید.<sup>۸۴</sup> مفهوم استهلاک و شیوه‌های محاسبه آن دشواری‌های بسیاری دارد که این روش را پیچیده و پرهزینه می‌کند.<sup>۸۵</sup>

▪ اگر مالی، هم استفاده تجاری و هم استفاده غیرتجاری داشته باشد، تعیین دقیق ارزش اجاره‌ای آن بر مبنای اجاره دادن مال به دیگری با دشواری‌هایی همراه خواهد بود.

▪ اصولاً اجاره دادن مال برای مدت کوتاه بسیار دشوار است و تقاضا برای چنین اجاره‌های کوتاه‌مدتی بسیار کم خواهد بود. به تعبیر دیگر، ممکن است مدت‌زمان عدم استفاده خواهان بسیار کوتاه باشد. از طرف دیگر هزینه پیدا کردن مستأجر برای کوتاه‌مدت بسیار زیاد باشد و نرخ خالص اجاره هم ممکن است آن قدر پایین باشد که منتهی به این نتیجه شود که اجاره دادن برای مدت کوتاهی به لحاظ اقتصادی نامعقول و غیر عقلایی است.<sup>۸۶</sup>

▪ مشکل دیگری که بر این روش محاسباتی وارد شده، این است که در مواردی که از یک وسیله برای کسب درآمد و یا سود استفاده می‌شود (استفاده تجاری)، اعمال این روش هزینه‌های اضافی متحمل و یا عواید ازدست‌رفته را مدنظر قرار نمی‌دهد؛ بنابراین میزان خسارت تعیین‌شده در این گونه موارد متناسب و کارآمد نخواهد بود.<sup>۸۷</sup>

#### ۴.۱.۲. ارزش اجاره‌ای مبتنی بر اجاره کردن وسیله جایگزین

معیار دیگری که برای تعیین ارزش اجاره‌ای یک وسیله استفاده می‌شود، ارزیابی خسارت

84. American Tel & Tel. Co. v. Connecticut Light & Power Co., 4707. Supp. 105, 109 (D. Conn. 1979).

۸۵. دو نوع اصلی استهلاک که در محاسبات بسیار مورد توجه قرار می‌گیرد، استهلاک فرسایشی (Wear and tear depreciation) و استهلاک ناشی از ازدست دادن ارزش در طول زمان (Loss of value over time depreciation) است که ارزیابان آن‌ها را به ترتیب استهلاک فیزیکی (depreciation Physical) و استهلاک کارکردی (depreciation Functional) می‌نامند. برخی از محاکم از جمله محاکم ایالات کانکتیکت، نیویورک و کالیفرنیا، کسر استهلاک را در محاسبه ارزش اجاره‌ای ضروری می‌دانند، اما اکثریت محاکم به‌سادگی از این موضوع صرف‌نظر می‌کنند.

Alan. E. Brownstein, *op.cit.*, pp. 455-456.

86. Alan. E. Brownstein, *op.cit.*, pp. 457-461.

87. James. M. Lee, *op.cit.*, p. 269.

بر اساس هزینه‌های واقعی یا بالقوه اجاره یک وسیله جایگزین<sup>۸۸</sup> است. این معیار به نسبت معیار قبلی بیشتر مورد استفاده قرار می‌گیرد و مبتنی بر این دیدگاه است که اموال مشابه استفاده‌های مشابه دارند و چیزی را که مالک در نتیجه تقصیر دیگری از دست داده است، با استفاده از وسیله مشابه آن می‌تواند به دست بیاورد و تقریباً به وضعیت قبل از حادثه بازگردد. به علاوه با اجاره کردن وسیله جایگزین، خواهان به وظیفه تقلیل زیان خود عمل می‌کند و مانع گسترش زیان وارده به خود می‌شود؛ ضمن آنکه با اثبات هزینه‌های پرداخت شده برای اجاره وسیله جایگزین، تعیین میزان خسارت وارده به او با سهولت و قطعیت بیشتری امکان پذیر خواهد بود. اگر وسیله‌ای اجاره شده باشد، همان هزینه‌های پرداختی ملاک عمل است و اگر واقعاً وسیله جایگزینی اجاره نشده باشد، هزینه‌های پرداختی برای یک اجاره فرضی ملاک محاسبه قرار می‌گیرد.

با آنکه این معیار بیشتر از معیار قبلی مورد استفاده قرار می‌گیرد و اعمال آن راحت تر است، اما از پاره‌ای از ایرادات مصون نیست:

- همان‌طور که مطرح شد، برخی از اموال ویژگی‌های منحصر به فردی دارند و برای مصارف خاصی طراحی شده‌اند؛ در نتیجه، به سادگی قابل جایگزینی نیستند یا وسیله جایگزین نمی‌تواند تمام نیازهای خواهان را پوشش دهد.
- مشکل دیگر آن است که نرخ اجاره‌های کوتاه مدت معمولاً بیشتر از اجاره‌های بلندمدت یا تقسیم قیمت خرید مال بر دوره استفاده آن مال (مفید بودن مال) است و در نتیجه، محاسبه خسارت در این روش نیازمند دقت بیشتری است تا از جبران بیشتر خسارت جلوگیری شود.<sup>۸۹</sup>

#### 88. Actual or potential of renting a substitute

۸۹. برای مثال، اگر هزینه اجاره یک اتومبیل از بنگاه‌های کرایه اتومبیل در شمال کالیفرنیا ۲۲۰۰۰ دلار در سال باشد (۲۲۰۰۰ = ۳۶۵ روز × ۶۰ دلار برای هر روز)، چنانچه بر اساس نرخ هفتگی، خسارت محاسبه گردد، این میزان ۱۱/۵۰۰ دلار می‌شود (۱۱/۵۰۰ = ۵۲ هفته × ۲۲۰ دلار برای هر هفته) و اگر نرخ ماهیانه اجاره ملاک محاسبه باشد، میزان خسارت ۷/۲۰۰ دلار ارزیابی می‌گردد (۷/۲۰۰ = ۱۲ ماه × ۶۰ دلار برای هر ماه).

در بسیاری از پرونده‌هایی که خسارت عدم استفاده از یک وسیله، بر اساس هزینه اجاره کوتاه مدت مورد رأی قرار گرفته، میزان خسارت حدوداً معادل یا بیشتر از قیمت خرید آن وسیله ارزیابی شده است. برای نمونه در پرونده

Allanson v. Cummings, 81 A.D.2d 16, 439 N.Y.S. 2d 545 (1981)

حکم به ۷۶۷ دلار خسارت عدم استفاده برای اتومبیلی داده شد که ۵ سال پیش از تصادف به قیمت ۲۰۰ دلار خریداری شده بود Alan. E. Brownstein, *op.cit.*, p. 473.

به‌علاوه هردو معیار ارزش اجاره‌ای با مشکل «قصد استفاده و زیان واقعی»<sup>۹۰</sup> مواجه هستند و هیچ‌کدام از آن‌ها مستقیماً زیان واقعی خواهان را اندازه‌گیری نمی‌کند. در عین حال در شرایط خاصی ممکن است با قطعیت قابل قبولی اثبات شود که زیان وارده به خواهان کمتر از ارزش اجاره‌ای ادعایی است؛ مثلاً درجایی که اثبات شود مالک در مدت تعمیر یا جایگزینی اصلاً از مال خود استفاده نمی‌کرده یا قصد اجاره دادن مال یا اجاره کردن وسیله جایگزین را نداشته است.<sup>۹۱</sup>

#### ۲.۴. ارزش استفاده خاص مالک از وسیله<sup>۹۲</sup>

دومین روشی که برای ارزیابی خسارت عدم استفاده در برخی از پرونده‌ها مورد توجه قرار گرفته<sup>۹۳</sup>، ارزیابی استفاده خاصی است که مالک از وسیله به‌عمل می‌آورد است. این معیار نسبت به معیارهای قبلی (ارزش اجاره‌ای) شخصی‌تر محسوب می‌شود و دارای این مزیت است که به‌جای توجه به عوامل نوعی و ارزش اجاره آن وسیله در بازار که هیچ ارتباطی با زیان واقعی ندارد و ممکن است به جبران کمتر یا بیشتر خسارت منتهی شود، به عوامل شخصی‌تر و واقعیات هر پرونده خاص در استفاده از وسیله‌ای خاص توجه می‌شود؛ بنابراین تعیین میزان خسارت دقیق‌تر و مبتنی بر واقعیات خواهد بود، تا انتزاعی و بعضاً مبتنی بر فرضیات. به‌علاوه خسارت ازدست دادن حق استفاده، یک خسارت غیرملموس و اقتصادی است که از عدم توانایی مالک در استفاده از مال ناشی می‌شود؛ بنابراین ارزش بازاری مال هیچ ارتباطی با میزان استفاده و خسارت ندارد و بیشتر ارزش فیزیکی مال را نشان می‌دهد.<sup>۹۴</sup>

با اینکه این روش نزدیک‌ترین تخمین را بر اساس واقعیات هر پرونده ارائه می‌کند، اما ایراداتی نسبت به آن مطرح است که مانع از استفاده گسترده از آن می‌شود. مهم‌ترین ایراد

90. The problem of intended use and actual loss

91. Alan. E, Brownstein, *op.cit*, PP. 481-482.

92. Value of use

۹۳. از جمله آرای که در آنها از این معیار برای ارزیابی خسارت استفاده شده است، می‌توان به موارد زیر اشاره کرد:

Mahanna v. Westland Oil Co., 107 N.w.2d 353 (N.D. 1960).

Holms v. Raffo, 60 Wash.2d 421, 374 p.2d 536 (1962).

94. James. M, Lee, *op.cit*, p. 270.

وارده، دشواری تعیین و اثبات استفاده خاص هر مالک، افزایش ریسک مخاطرات اخلاقی زیان دیده و همچنین نسبی شدن خسارات تعیینی در پرونده‌های مختلف است.

به واسطه همین ایرادات هم اصولاً محاکم تلاش می‌کنند که این معیار را صرفاً در مواردی به کار ببرند که ارزش اجاره‌ای واقعی وجود نداشته باشد یا اینکه ارزش اجاره‌ای را به عنوان یک عامل مرتبط در تعیین ارزش استفاده مدنظر قرار دهند که تاحدودی از نسبی شدن میزان خسارت جلوگیری نمایند<sup>۹۵</sup> به علاوه در برخی موارد، اعمال این روش به جبران خسارت بیشتر از ارزش کل مال منتهی می‌شود. برای اجتناب از این امر برخی دادگاه‌ها<sup>۹۶</sup> سقفی برای میزان خسارت در نظر می‌گیرند. این سقف مسئولیت، ارزش بازاری مال قبل از وقوع حادثه است. البته این محدودیت با مفهوم خسارت عدم استفاده سازگاری ندارد، زیرا این خسارت از خسارت فیزیکی وارده به مال مجزاست و همان طور که اشاره شد، ارزش بازاری مال هیچ ارتباطی با میزان استفاده از مال ندارد. به این ترتیب، در صورتی که خسارت متحمل در نتیجه عدم استفاده بیشتر از ارزش بازاری خود مال باشد، جبران خسارت نباید محدود به آن شود، زیرا در این صورت ممکن است جبران خسارت به نحو کامل انجام نگیرد.<sup>۹۷</sup>

#### ۳.۴. عدم النفع<sup>۹۸</sup>

یکی دیگر از روش‌های ارزیابی این خسارت توجه به روش‌های ارزیابی مربوط به خسارت عدم النفع است. اصولاً محاکم از این روش صرفاً در مواردی استفاده می‌کنند که مال آسیب دیده برای مصارف تجاری خاصی به کار می‌رفته<sup>۹۹</sup> یا درجایی که خواهان به واسطه

95. *Ibid*, p. 269.

96. *Nalon v. Auto Transp.* 226 Kan. 176, 183, 597 P.2d 614, 621 (1979).

اشاره قرار گرفته است: پرونده زیر به صراحت مورد این دیدگاه در 97

*Long v. McAllister*, 319 N.W.2d 256, 259 (Iowa. 1982).

در این پرونده به مبلغ ۵۰۰ دلار به عنوان خسارت از دست دادن استفاده از یک سگ رقاص حکم داده شد. این در حالی بود که قیمت خود سگ در بازار ۱۰۰ دلار بود؛ بنابراین محدودیت «ارزش بازاری قبل از وقوع حادثه» پذیرفته نشد (James. M., Lee, *op.cit*) (p. 271).

98. Lost profits

99. *Mypherson v. Kerr*, 195 Mont. 454, 636, P.2d 852 (1981).

نبودن هیچ مال مشابهی برای جایگزینی<sup>۱۰۰</sup> یا عدم توانایی مالی<sup>۱۰۱</sup> نتواند خسارتش را با اجاره وسیله جایگزین تقلیل بدهد<sup>۱۰۲</sup>. در این روش، زیان دیده می‌بایست با دلایل کافی ارزش احتمالی مصرف خود را به اثبات برساند. لازم نیست این میزان به‌طور دقیق ثابت شود، اما صرف حدس و گمان هم برای اثبات کافی نخواهد بود و چنانچه زیان دیده با دلایل قابل اتکایی این منافع ازدست‌رفته را ثابت نماید، محاکم به آن در نتیجه عدم استفاده حکم می‌دهند<sup>۱۰۳</sup>. البته تا زمانی که معیارهای دیگری در دسترس باشد به دلیل ماهیت غیرقطعی خسارت عدم‌النفع، دادگاه‌ها معمولاً از این روش استفاده نمی‌کنند. در نتیجه، اگر امکان اجاره وسیله جایگزین برای زیان دیده وجود داشته باشد، اصولاً محاکم خسارت عدم‌النفع را بر این مبنا که زیان دیده به وظیفه تقلیل زیان خود عمل نکرده است، رد می‌کنند<sup>۱۰۴</sup>. به‌علاوه در مرحله ارزیابی، دادگاه هزینه‌های استهلاک، هزینه‌های اجرایی، هزینه‌های بالاسری و هزینه‌هایی را که زیان دیده توانست صرفه‌جویی نماید از عدم‌النفع کسر می‌کند.

#### ۴.۴. سود (بهره) متعلقه به ارزش عادلانه بازاری مال در مدت زمان محرومیت<sup>۱۰۵</sup>

روش دیگری که برای ارزیابی خسارت ازدست دادن حق استفاده در برخی از نوشته‌ها<sup>۱۰۶</sup> و آرا<sup>۱۰۷</sup> مطرح شده است، استفاده از نرخ بهره یا سود متعلقه به ارزش مال در زمان وقوع حادثه است. بر اساس این دیدگاه به‌جای توجه به اصل مال، ارزش آن و معادل پولی آن در نظر گرفته می‌شود و با توجه به اینکه به این میزان پول بر اساس نرخ‌های قانونی یا برخی شاخص‌های دیگر در مدت عدم استفاده سودی تعلق می‌گیرد، ساده‌تر خواهد بود که این سود به‌عنوان معیار جایگزین در محاسبه خسارت عدم استفاده مدنظر قرار گیرد. مهم‌ترین مزیت این روش سادگی و قطعی‌تر بودن میزان آن است، اما با توجه به اینکه در برخی موارد

100. Knapp v. Styer, 280 F.2d 384 (8th Cir. 1960).

Jimmy. D. Givens, *op. cit.*, p. 633.

101. Valencia v. Shell oil Co., 23 Cal. 2d 840, 147 P.2d 558 (1944).

102. James. H, Carson, *op. cit.*, P. 457.

103. Unico v. Parnell Oil Co., 708 F.2d 852, 856 (1st Cir. 1983).

104. James. M, Lee, *op.cit.*, pp. 271-272.

105. The interest on the fair market value during deprivation/ Interest measure.

106. Alan. E, Brownstein, *op. cit.*, p. 438, 508.

107. Barclay Brass & Aluminum Founry, Inc. v. Resnick, 35 Wis. 2d 620, 628, 629, 151 N.W.2d 648, 652-3 (1967).

Blum v. Frost, 234 Mo.App.695, 701, 116 S.W.2d 541 (1938).

هیچ ارتباطی میان میزان خسارت وارده و سودی که به معادل پولی آن مال تعلق می‌گیرد، وجود ندارد و ممکن است ارزش استفاده از مال برای مالک آن کمتر یا بیشتر از این میزان باشد، جبران خسارت بر اساس این معیار واقعی و متناسب نخواهد بود. به‌واسطه همین ایراد بنیادی نیز اصولاً از این روش در مواردی استفاده می‌شود که هیچ‌گونه جایگزینی برای مال آسیب‌دیده وجود نداشته باشد و دیگر معیارها نیز نتواند جبران خسارت مناسبی را برای زیان‌دیده فراهم آورد.

#### ۵.۴. تعیین ارزش استفاده بر اساس قیمت خرید<sup>۱۰۸</sup>

در این روش، از قیمت خرید یک کالا در تعیین ارزش استفاده از آن کالا استفاده می‌شود. منطقی که پشت این مفهوم نهفته، این است که قیمت خرید هر کالایی، ارزش تمامی استفاده‌های ممکن از آن کالا را معین می‌کند. از آنجایی که قیمت خرید ترکیبی از ارزش تمامی استفاده‌های ممکن از آن کالا است، عدم استفاده برابر می‌شود با فرمول زیر:

$$\text{خسارت ناشی از عدم استفاده} = \text{استفاده‌هایی که در نتیجه خسارت از بین رفته} \times (\text{تمام استفاده‌های ممکن} \div \text{قیمت خرید})$$

برای مثال، اگر قیمت خرید کالایی ۲۰۰۰ یورو باشد و این کالا برای مدت ۵ سال قابلیت استفاده داشته باشد (چرخه عمر ۵ ساله) و در نتیجه یک تصادف برای مدت ۴ ماه بدون استفاده مانده باشد، بر اساس فرمول ارائه‌شده، خسارت عدم استفاده به شرح زیر محاسبه می‌شود:

$$۱۳۳/۳۳ = ۴ \text{ ماه عدم استفاده} \times (۶۰ \text{ ماه (معادل ۵ سال)} \div ۲۰۰۰ \text{ یورو قیمت خرید})$$

این روش با وجود سادگی، با ایرادات بسیاری مواجه است، از جمله دشواری تعیین چرخه عمر مصرف یک کالا که در برخی از کالاها می‌تواند بسیار متفاوت و وابسته به نوع استفاده مصرف‌کننده باشد. از طرف دیگر، الگوی فراوانی مصرف نیز در مورد بسیاری از کالاهای خریداری‌شده متفاوت است و وابسته به نوع کالا و همچنین عادت مالک در استفاده از آن است؛ مثلاً ممکن است وسیله‌ای برای مدت زمان طولانی بدون استفاده باشد. به‌علاوه

108. Determination of value by the purchase price.

برخی از کالاها صرفاً در زمان مشخصی قابل استفاده هستند (مثلاً چوب اسکی فقط در زمستان کاربرد دارد یا برخی مکان‌های تفریحی صرفاً در تعطیلات قابل استفاده‌اند). همچنین ممکن است قصد استفاده در زمان وقوع حادثه مشخص نباشد و در نتیجه، ریسک مخاطرات اخلاقی همواره وجود دارد و این به آن معناست که زیان‌دیده از وقوع زیان سود می‌برد<sup>۱۰۹</sup>. ایراد دیگری که می‌توان متصور شد این است که برخی کالاها مصارف مختلفی دارند؛ در نتیجه، تفکیک و محاسبه هر استفاده خاص، ارزیابی را پیچیده‌تر می‌کند. در نهایت، ایراد مهم‌تر آن است که در این روش میان میزان استفاده مالک و خسارت تعیین شده هیچ تناسب و ارتباطی وجود ندارد؛ بنابراین استفاده از این روش به‌واسطه ایرادات بسیار توصیه نشده است.

در مجموع، با توجه به مزایا و معایبی که برای هرکدام از روش‌های مختلف ارزیابی وجود دارد، توصیه شده است که در ارزیابی به ترتیب زیر عمل شود:

- در گام اول، اگر مال دارای «اجرت‌المثل در بازار» باشد، از این معیار برای ارزیابی استفاده می‌شود و دلایل دیگر پذیرفته نمی‌شود. این معیار هم راحت‌تر و قطعی‌تر است، هم اثبات آن با سهولت بیشتری انجام می‌شود (مثلاً می‌توان برای اثبات آن از گواهی کارشناس یا متخصص مربوطه و بنگاه‌های کرایه اتومبیل استفاده کرد)<sup>۱۱۰</sup>. همچنین این روش در راستای وظیفه تقلیل زیان از سوی خواهان نیز قرار دارد<sup>۱۱۱</sup>.
- اگر چنین امری وجود نداشته باشد و زیان‌دیده ثابت نماید که پیش از وقوع زیان از این مال برای کسب سود و یا درآمد استفاده می‌کرده است (استفاده تجاری)، دادگاه می‌بایست «منافع خالص قبلی» را به‌عنوان ارزش استفاده در نظر بگیرد. البته این منافع باید به‌طور مستمر و ثابت حاصل شده باشد<sup>۱۱۲</sup>.
- در صورت فقدان دلایل مربوط به کسب درآمد، آخرین تمسک زیان‌دیده برای جبران خسارت عدم استفاده، توسل به معیار «سود متعلقه به ارزش دارایی در مدت زمان

109. Christian. Peter, Hille, *op. cit.*, pp. 49-50.

110. Robert. C, Ely, *op.cit.*, p. 34.

111. James. M, Lee, *op.cit.*, p. 277.

112. *Ibid.*, p. 277.

محرومیت» است.<sup>۱۱۳</sup>

سایر معیارها به واسطه ایرادات بسیار منسوخ شده‌اند و کمتر مورد استفاده دادگاه‌ها و مورد استناد زیان‌دیدگان قرار گرفته‌اند و به‌عنوان آخرین روش‌ها در ارزیابی خسارت عدم استفاده به کار می‌روند.

## ۵. ازدست دادن حق استفاده از اموال در نظام حقوقی ایران

در حقوق ایران با توجه به اینکه حق استفاده از مال در واقع منفعت آن مال محسوب می‌شود، محرومیت از حق استفاده مصداق «تفویت منفعت» قرار گرفته، جبران آن بر اساس مواد ۳۲۸ و ۳۳۱ قانون مدنی مشمول قاعده اتلاف قرار می‌گیرد؛ چه منافع به‌طور کامل ازدست رفته باشد و چه به‌طور جزئی و در مدت معین. صرف‌نظر از این قاعده کلی می‌توان مصادیقی از این خسارت را با عناوین مختلفی همچون خسارت حق توقف خودرو، خسارت عدم کارکرد (از کارافتادگی) یا خواب خودرو، خسارت عدم امکان استفاده از وسیله نقلیه در ایام تعمیرات و غیره در برخی از مقررات موجود ملاحظه نمود. برای مثال در مورد خسارت عدم استفاده از اتومبیل در ماده ۱۷ آیین‌نامه اجرایی قانون حمایت از مصرف‌کنندگان خودرو مورخ ۲۸ فروردین ۱۳۹۵ به یکی از مصادیق این خسارت با عنوان «خسارت حق توقف خودرو» اشاره شده و عرضه‌کننده را مکلف نموده است که در موارد تعیین شده به تأمین خودرو مشابه جایگزین در مدت تعمیرات و در صورت عدم امکان، پرداخت خسارت حق توقف خودرو اقدام نماید. همچنین در ماده ۱۸ این آیین‌نامه، ضوابط محاسبه این خسارت در مورد خودروهای مختلف مورد اشاره قرار گرفته است.<sup>۱۱۴</sup> روش محاسبه خسارت در این آیین‌نامه

113. Ibid, p. 277.

۱۱۴. ضوابط پرداخت خسارت توقف خودرو به استثنای خسارات ناشی از موارد حادثه و تصادف به شرح زیر است:  
الف) خودروی سواری. از زمان تحویل خودرو به نمایندگی مجاز به ازای هر روز توقف مازاد، به میزان یادشده در ماده ۱۷ این آیین‌نامه به مقدار پانزده ده هزارم (۰/۰۰۱۵) بهای خودرو به‌عنوان هزینه توقف از سوی عرضه‌کننده به مصرف‌کننده پرداخت می‌شود.

ب) خودروی عمومی (تاکسی، وانت، ون). از زمان تحویل خودرو به نمایندگی به ازای هر روز توقف مازاد به میزان یادشده در ماده ۱۷ این آیین‌نامه به مقدار دو هزارم (۰/۰۰۲) بهای خودرو به‌عنوان هزینه توقف از سوی عرضه‌کننده به مصرف‌کننده پرداخت می‌شود.  
پ) خودروی سنگین (مینی‌بوس، میدل باس، اتوبوس، کامیونت، کامیون و کشنده). به ازای هر روز توقف مازاد به میزان یادشده در ماده ۱۷ این آیین‌نامه به مقدار یک هزارم (۰/۰۰۱) بهای خودرو به‌عنوان هزینه توقف از سوی عرضه‌کننده به مصرف‌کننده پرداخت می‌شود.



بر اساس نسبت معینی از بهای خودرو تعیین شده است. مهم‌ترین مزیت این شیوه محاسبه خسارت، در نظر گرفتن ارزش و نوع خودرو در تعیین میزان خسارت وارده و سادگی محاسبه آن است، اما مهم‌ترین ایرادی که به این شیوه محاسبه وارد شده این است که میان بهای خودرو و میزان استفاده مالک از آن رابطه‌ای وجود ندارد و ممکن است میزان استفاده مالک از وسیله، کمتر یا بیشتر از آن باشد؛ به علاوه معمولاً چند روز اول ورود خسارت، قابل جبران نیست؛ بنابراین جبران خسارت به نحو کامل و منطبق با واقعیات موجود صورت نمی‌گیرد.

علاوه بر این آیین‌نامه، در شرایط مخصوص بیمه‌های تکمیلی بیمه بدنه اتومبیل، یکی از خسارات تحت پوشش اکثر شرکت‌های بیمه اتومبیل «گرامت عدم استفاده از وسیله نقلیه در ایام تعمیرات» است.<sup>۱۱۵</sup> در این شرایط هم شیوه محاسبه بر اساس نسبت معینی از قیمت خودرو و نیز سقفی برای قابلیت جبران این خسارت در نظر گرفته شده که در عمل ممکن است به جبران کامل خسارت منتهی نشود.

به طور کلی، در حقوق ایران در تعریف منفعت گفته شده که منفعت ثمره‌ای است که «به تدریج از اعیان اموال بدست می‌آید، بی‌آنکه از عین مال به گونه‌ای محسوس بکاهد؛ خواه این ثمره، مانند میوه درختان، عین مادی باشد یا وصفی که عین مال از آن جهت قابل انتفاع است؛ مانند صلاحیت حیوانات برای سواری و باربری، و خانه برای سکنی»<sup>۱۱۶</sup>؛ منظور

ت) موتورسیکلت. به ازای هر روز توقف مازاد به میزان یادشده در ماده ۱۷ این آیین‌نامه به مقدار یک هزارم (۰/۰۰۱) بهای موتورسیکلت به‌عنوان هزینه توقف از سوی عرضه‌کننده به مصرف‌کننده پرداخت می‌شود.

تبصره ۳- در صورتی که توقف خودروی سنگین بیش از یک ماه به طول انجامد، با موافقت کتبی مصرف‌کننده، برای هر روز توقف خودرو مازاد بر یک ماه، عرضه‌کننده ملزم به پرداخت دو ده هزارم (۰/۰۰۲) بهای خودرو علاوه بر مقدار قبلی است.

۱۱۵. برای مثال، در بند دوم از شرایط مخصوص بیمه‌های تکمیلی بیمه بدنه اتومبیل در شرکت بیمه ایران آمده است: ... ۲. گرامت عدم استفاده از وسیله نقلیه در ایام تعمیرات: ۲/۱ گرامت عدم امکان استفاده از اتومبیل (به علت آسیب دیدگی و توقف مفید در تعمیرگاه) حداکثر ۳۰ روز است که در هر حال سه روز آن به‌عنوان فرانشیز کسر خواهد شد. گرامت قابل پرداخت روزانه به میزان یک در هزار (۱/۱۰۰۰) ارزش مورد بیمه و حداکثر تا سقف هفتصد هزار ریال (۷۰۰/۰۰۰ ریال) می‌باشد، مشروط بر اینکه جمع کل گرامت ایام عدم امکان استفاده از اتومبیل از ۲۰ درصد مبلغ کل خسارت برآوردشده تجاوز ننماید.

تبصره: منظور از توقف مفید در تعمیرگاه مدت زمانی است که از شروع عملیات تعمیر و بازسازی تا پایان و تکمیل تعمیر صرف خواهد شد. بدیهی است طول مدت ایام لازم برای تعمیرات از سوی کارشناس شرکت تعیین خواهد شد.

۱۱۶. ناصر، کاتوزیان، دوره مقدماتی حقوق مدنی: اموال و مالکیت، (تهران: نشر میزان، ۱۳۸۶)، ش ۳۰، ص ۳۷.

از اعیان نیز اموالی است که «وجود خارجی داشته و با حس لامسه قابل ادراک باشد»<sup>۱۱۷</sup>.

در حقوق ایران، منفعت عین همانند خود عین، مال محسوب می‌شود و فی‌الحال قابل تقویم و واگذاری است و به این لحاظ بسان دیگر اموال در ضامن شناختن عامل فوت آن تردید یا شبهه‌ای وجود ندارد<sup>۱۱۸</sup>. در واقع، منفعت اعیان مانند خود اعیان دارای ارزش اقتصادی بوده، مال توصیف می‌شود و لذا می‌تواند حتی به‌طور مستقل تحت مالکیت قرار گرفته، مورد معامله واقع شود. بر این اساس است که بند ۱ ماده ۲۹ قانون مدنی ایران در بیان «حقوق مختلفه که اشخاص نسبت به اموال دارا می‌باشند» به تفکیک به حق مالکیت بر عین و حق مالکیت بر منفعت اشاره می‌کند. همچنین، طبق ماده ۴۶۶ قانون مدنی، عقد اجاره عقدی است که به‌موجب آن، اجاره‌دهنده مالکیت خود بر «منافع عین» را به اجاره‌گیرنده منتقل می‌نماید.

در راستای همین منطق، در حقوق ایران، همان‌طور که ممکن است شخصی با اقدامات خود «عین مال موجود» متعلق به دیگری را تلف کند یا سبب تلف آن شود، ممکن است «منفعت ناشی از اعیان موجود» دیگری را تلف کند یا سبب تلف آن شود که در این صورت تلف‌کننده ملزم خواهد بود بابت «منفعت تلف‌شده» به مالک منفعت، معادل ارزش اقتصادی آن در بازار خسارت پرداخت نماید. به همین جهت، ماده ۳۲۸ قانون مدنی مقرر می‌دارد که «هرکس مال غیر را تلف کند، ضامن آن است... اعم از این که عین باشد یا منفعت...». قانون مدنی ایران در ماده ۴۹۴ به بیان یکی از مصادیق «اتلاف منفعت ناشی از عین» و نحوه جبران خسارت آن اشاره می‌کند. طبق ماده یادشده: «عقد اجاره به محض انقضاء مدت برطرف می‌شود و اگر پس از انقضاء آن مستأجر عین مستأجره را بدون إذن مالک مدتی در تصرف خود نگاه دارد، مؤجر برای مدت مزبور مستحق اجرت‌المثل خواهد بود اگرچه مستأجر استیفاء منفعت نکرده باشد...». در این فرض، مستأجری که با تسلیم نکردن به‌موقع عین مستأجره به مالک عین موجب شده که شخص اخیر نتواند به‌موقع و دوباره آن مال را به

۱۱۷. همان، ش ۲۵، ص ۳۵.

۱۱۸. سامت، محمدعلی، «فوت منفعت یا عدم‌النفع در حقوق اسلام و ایران»، مجله دانشکده حقوق و علوم سیاسی، ش ۴۲ (۱۳۷۷)،

دیگری اجاره دهد یا خود مستقیماً از منفعت آن بهره‌مند گردد، مسئول خسارت ناشی از تلف کردن منفعت مال دیگری است.

ملاک ارزیابی خسارت در اتلاف منفعت اعیان در همه موارد - نه فقط در عقد اجاره - ارزش معاملاتی اجاره آن منفعت در بازار است؛ همان چیزی که ماده ۴۹۴ از آن به «اجرت‌المثل» تعبیر می‌کند. این معیار، نوعی است و دادگاه‌ها برای تعیین آن از کارشناسان «متخصص تعیین اجرت‌المثل» نرخ اجاره عین مالی که منقضی تلف شده استعلام می‌کنند. بنابراین، حتی در فرضی که فروشنده در قرارداد بیع، مبیع را به موقع تسلیم خریدار نمی‌کند و با تأخیر در تسلیم مبیع، منفعت مبیع متعلق به خریدار را تلف می‌کند، کماکان دادگاه‌ها برای تعیین ارزش اقتصادی منفعت تلف شده از کارشناسان نرخ اجاره مال استعلام می‌کنند، زیرا ارزش منفعت مال معادل پولی است که اشخاص بابت اجاره کردن آن پرداخت می‌کنند. بر همین اساس است که در موضوع غصب اموال نیز غاصب علاوه بر ردّ عین مال مغضوب به مالک، مکلف می‌شود «اگر مال مغضوب در زمره اموالی باشد که برای آن‌ها در عرف اجرتی وجود دارد مانند خانه و اتومبیل و حیوان سواری و بارکش»<sup>۱۱۹</sup>، اجرت‌المثل ایام غصب تا زمان ردّ مال را به مالک پرداخت کند. ماده ۵۱۵ قانون آیین دادرسی مدنی نیز به طور کلی مقرر می‌دارد: «خواهان حق دارد... اجرت‌المثل را به لحاظ عدم تسلیم خواسته یا تأخیر تسلیم آن از باب اتلاف و تسبیب از خوانده مطالبه کند». سابقه تاریخی مذاکرات شورای محترم نگهبان در خصوص تبصره ۲ ماده ۱۴ قانون آیین دادرسی در امور کیفری مصوب ۱۳۹۲ در مورد عبارت اضافه شده در تبصره مبنی بر اینکه «منافع ممکن‌الحصول تنها به مواردی اختصاص دارد که صدق اتلاف نماید»، تکراری است از مفاد مواد ۳۲۸ و ۳۳۱ قانون مدنی و اینکه خسارت ناشی از تفویت منافع و به عبارت دیگر، محرومیت استفاده از اموال، در حقوق ایران قابل مطالبه است.

۱۱۹. ناصر، کاتوزیان، الزام‌های خارج از قرارداد، ج ۲، (تهران: انتشارات دانشگاه تهران، چ ۸، ۱۳۸۷)، ش ۳۴۸، ص ۴۶.  
ناصر کاتوزیان، قانون مدنی در نظم حقوقی کنونی، (تهران: بنیاد حقوقی میزان، ۱۳۸۷) ذیل ماده ۴۹۴، ص ۳۵۲.

## نتیجه

خسارت ازدست دادن حق استفاده، اصطلاحی است برای توصیف خسارت درجایی که مالک یک مال در نتیجه تقصیر دیگری به طور موقت - در مدت زمانی بین ورود خسارت و جایگزینی مال - از استفاده از آن مال محروم می‌شود.

این نوع خسارت اغلب در حوزه مسئولیت مدنی و در پرونده‌های تصادفات وسایل نقلیه مطرح می‌شود، اما محدود و منحصر به آن نیست. در این نوع خسارت - برخلاف عدم‌المنفع - مدت خسارت کوتاه است و اصل وقوع خسارت که همانا از بین رفتن منفعت (حق استفاده از مال) است، در گذشته به صورت قطعی و مسلم اتفاق افتاده است و آنچه در آن غیرقطعی تلقی می‌شود، میزان خسارت (میزان استفاده ازدست‌رفته) است؛ بنابراین نسبت به خسارت عدم‌المنفع از قطعیت بالاتری برخوردار است و در اکثر موارد در قابل جبران بودن آن تردیدی وجود ندارد.

از میان مجموع روش‌های ارزیابی و محاسبه، ارزش اجاره‌ای وسیله مشابه جایگزین، به واسطه مزایایی که دارد ساده‌ترین، نزدیک‌ترین و قطعی‌ترین تخمین را نسبت به سایر روش‌های محاسباتی ارائه می‌نماید و عوامل فرضی را از محاسبه خارج می‌کند.

در نظام حقوقی ایران، این دسته از خسارات در قالب اتلاف و تفویت منفعت مورد شناسایی قرار گرفته و به حکم مواد ۳۲۸ و ۳۳۱ قانون مدنی و ماده ۱۴ قانون آیین دادرسی در امور کیفری قابل مطالبه‌اند. ملاک ارزیابی این نوع خسارت، ارزش معاملاتی اجاره آن منفعت در بازار است؛ همان چیزی که ماده ۴۹۴ از آن به «اجرت‌المثل» تعبیر می‌کند. این معیار، نوعی است.

بنابراین از حیث قابلیت جبران این خسارت و لزوم تحقق شرایط مطالبه آن از جمله وجود رابطه سببیت میان فعل زیان‌بار خواننده و ورود خسارت (ازدست دادن حق استفاده از اموال)، تفاوتی میان نظام‌های حقوقی ایران و ایالات متحده آمریکا نیست. از حیث شیوه ارزیابی این خسارت نیز اگرچه رایج‌ترین روش ارزیابی، استفاده از معیار اجرت‌المثل است که در هر دو نظام حقوقی پذیرفته شده است، اما در نظام حقوقی آمریکا روش‌های ارزیابی بیشتری مورد

استفاده قرار می‌گیرد و بعضاً ازدست دادن استفاده تجاری از اموال نیز مورد پذیرش و محاسبه قرار گرفته است، درحالی که در نظام حقوقی ایران صرفاً از روش تعیین اجرت‌المثل با جلب نظر کارشناس مربوطه که روش نوعی محاسبه خسارت است، استفاده می‌شود و ازدست دادن استفاده تجاری از اموال (ازدست دادن سود حاصل از به‌کارگیری اموال) پذیرفته نشده است. از طرف دیگر، صدور رأی به جبران این خسارت در نظام حقوقی امریکا در مورد مصادیق بیشتری از اموال و تجهیزات مورد توجه قرار گرفته، درحالی که در نظام حقوقی ایران جبران خسارت تفویض منفعت عمدتاً در مورد اموال غیرمنقول و نیز خودرو مورد مطالبه و رأی قرار گرفته است.

## منابع و مأخذ

## الف) فارسی

## - کتابها

۱. کاتوزیان، ناصر، *الزامهای خارج از قرارداد*، ج ۲، (تهران: انتشارات دانشگاه تهران، چ ۸، ۱۳۸۷).
۲. کاتوزیان، ناصر، *دوره مقدماتی حقوق مدنی: اموال و مالکیت*، (تهران: نشر میزان، ۱۳۸۶).
۳. کاتوزیان، ناصر، *قانون مدنی در نظم حقوق کنونی*، (تهران: بنیاد حقوقی میزان، ۱۳۸۷).

## - مقالات و آیین نامهها

۴. سامت، محمدعلی، «فوت منفعت یا عدم‌النتفع در حقوق اسلام و ایران»، *مجله دانشکده حقوق و علوم سیاسی*، ش ۴۲ (۱۳۷۷).
۵. سکوتی، رضا و شمالی، نگار، «جایگاه عدم‌النتفع در نظام حقوقی ایران»، *مجله مطالعات حقوقی معاصر* (فقه و حقوق اسلامی سابق)، ش ۲ (۱۳۹۰).
۶. آیین‌نامه اجرایی قانون حمایت از مصرف‌کنندگان خودرو مورخ ۱۳۹۵/۰۱/۲۸.

## ب) انگلیسی

7. Alessi, Louis DE, "The Rule of Liability for Loss of Use When Property Is Totally Destroyed: Some Economic Consideration", *University of Miami Law Review*, vol. 32, Number 2, (1978).
8. Brownstein, Alan E., "What's the Use? A Doctrinal and Policy Critique of the Measurement of Loss of Use Damages", *Rutgers Law Review*, No. 3, vol. 37, (1985).
9. Editorial Board, "Damages: Objective Determination of the Value of the Use of a Chattel", *Harvard Law Review*, vol. 36, (1962).
10. Ely, Robert C., "Proof and Submission of Loss of Use", *Insurance Counsel Journal*, (1955).
11. Fletcher, Douglas D & Craig L. Reese, "Adjusting Loss of Use Claims", *Texas Law Update*, (2009).
12. Freeman, Rober A., "Recovery for the Loss of Use of a Pleasure

- Vehicle”, *University of Miami Law Review*, vol. 23, (1968).
13. Givens, Jimmy D., “Damages for Loss of Use of a Damaged or Destroyed Chattel”, *Oklahoma Law Review*, vol. 34, (1981).
  14. Hille, Christian Peter, “Compensation for Loss of Use Under German Law: An Economic Approach”, *Anglo-German Law Journal*, vol. 3, (2017).
  15. Holt, Eric R., “Loss of Use as an Item of Damages in Admiralty Collision Cases”, *University of San Francisco Law Review*, vol. 12, (1978).
  16. Kanner, Allan & Nagy, Tibor, “Measuring Loss of Use Damage in Natural Resource Damage Actions (NRD)”, *Columbia Journal of Environmental Law*, vol. 30. 2, (2005).
  17. Kelman, Mark, “Consumption Theory Production Theory and Ideology in the Coase Theorem”, *Southern Californian Law Review*, vol. 52, (1979).
  18. Kimball, Spencer L. “Automobile Accident Compensation System: Objective and Perspectives Crisis in Car Insurance”, *University of Illinois Law Forum*, vol. 196, (1967).
  19. Kom, Enoch D., “Total Loss of Property and Loss of Use or Earnings”, *Ghana Law Review*, vol. 4, (1972).
  20. Lee, James M., “Loss of Use Damage for Injuries of Interests in Commercial Chattel”, *Fordham Urban Law Journal*, Number 1, vol. 15, (1987).
  21. Secrest, Thomas W., “A Method to Determine Financial Loss of Use in a Real Estate Setting”, *Journal of legal Issues and Cases in Business*, vol. 2, (2013).
  22. Tolber, Ned & Thomas Dunford, “Recovering Property Damages Under California Law”, *Cozen o'Conner*, (2002).
  23. Uzzelle, G. Hamp, “Damages for Loss of Use”, *Tulane Maritime Law Journal*, vol. 18, (1994).