

حقوق نجات دهنده در معاهدات بین‌المللی نجات دریایی و قانون دریایی ایران

حبیب طالب‌احمدی*

چکیده

نجات دریایی عبارتست از فرآیندی که به موجب آن یک کشتی، محموله آن یا سایر اموال از مخاطرات رها می‌شوند و نجات دهنده به کسی گفته می‌شود که مبادرت به عملیات نجات می‌کند، بدون آن که شناور به او تعلق داشته یا از اعضای اصلی شناور به شمار آید. نجات دریایی ممکن است با قرارداد یا بدون قرارداد باشد. در قرارداد نجات دریایی، مالک اموال در خطر و نجات دهنده، قراردادی را پیش از آغاز عملیات نجات می‌بندند که در آن، مبلغ پرداختی به نجات دهنده معلوم می‌شود. در نجات بدون قرارداد، رابطه ایشان قانونی است و نجات دهنده برای دریافت پاداش، بر اساس عملیات نجات و ارزش اموال نجات یافته باید نزد دادگاه صالح، اقامه دعوی کند. سه شرط برای صدور حکم به نفع نجات دهنده لازم است: اموال باید در مخاطره باشند. خدمات ارائه شده برای نجات، داوطلبانه بوده و عملیات نجات مفید باشد. دادگاه عوامل دیگری مانند سختی عملیات نجات، خطری که نجات دهنده پذیرفته، مخاطره‌ای که اموال را تهدید کرده، ارزش اموال نجات یافته و تأثیرات زیست محیطی عملیات نجات را برای تعیین میزان پاداش در نظر می‌گیرد.

* استادیار دانشکده حقوق و علوم سیاسی دانشگاه شیراز talebahm@shirazu.ac.ir

تاریخ پذیرش: ۱۳۹۱/۱۰/۵

تاریخ دریافت: ۱۳۹۰/۹/۹

در خصوص نجات دریایی، دو معاهده مهم بین‌المللی وجود دارد که عبارتند از معاهده ۱۹۱۰ بروکسل و ۱۹۸۹ لندن. ایران عضو هر دو معاهده می‌باشد و این مقاله با در نظر داشتن آن‌ها و قانون دریایی به حقوق نجات دهنده می‌پردازد.

واژه‌های کلیدی: نجات دریایی، قرارداد نجات، نجات بدون قرارداد، حقوق نجات، پاداش نجات.

۱. مقدمه

در گذشته بازرگان با مقداری پول یا کالا به سفر می‌رفت و در مقصد با انجام معاملات، سود کرده و به مبداء بازمی‌گشت. لذا تجارت کردن با نقل و انتقال شخص بازرگان یا نماینده او همراه با پول یا متاع، ملازمه داشت. امروزه با پیدایش شیوه‌های نوین پرداخت و اختراع وسایل ارتباطی پیشرفته و سریع، پرداختن به معاملات تجاریتی ملازمه با جابجایی وجه نقد یا مسافرت شخص بازرگان ندارد. چه بسا بازرگانی که مدت‌ها است با یکدیگر معامله می‌کنند ولی دیداری نداشته‌اند.

برخلاف عدم ضرورت مسافرت بازرگان، نقل و انتقال کالا در تجارت همچنان مهم است. داد و ستد بدون جابجایی کالا مفهومی ندارد؛ زیرا کالای تولید شده باید در نهایت به دست مصرف‌کننده برسد و این امر، مستلزم نقل و انتقال کالا است. هر چند حمل و نقل در خدمت بازرگانی است، ولی نزدیکی میان این دو به اندازه‌ای است که در مقررات، تصدی به حمل و نقل از اقسام اعمال تجاریتی به شمار می‌آید. در ماده ۲ قانون تجارت ایران برگرفته از قانون تجارت فرانسه، تصدی به حمل و نقل از راه خشکی یا آب یا هوا به هر نحوی که باشد از اعمال تجاریتی است.

در میان اقسام گوناگون حمل و نقل، جابجایی کالا از طریق دریا به دلیل فواید بسیار از شیوه‌های رایج و مهم بازرگانی می‌باشد. استفاده از دریا، جهت جابجایی کالا، همراه با مخاطرات است. این مخاطرات می‌تواند در طول سفر، شناور، سرنشینان یا محموله آن را تهدید کند.

مخاطرات دریایی، گوناگون هستند: بسته به این که انسان، توان مقابله با این مخاطرات را داشته یا نداشته باشد می‌توان آن‌ها را به مخاطرات قابل اجتناب با دریانوردی صحیح و دریانوردان خوب و مخاطرات غیر قابل اجتناب، حتی با وجود دریانوردی صحیح و دریانوردان خوب تقسیم کرد. هرچند آثار و احکام هریک از خطرات یادشده در حقوق دریایی ممکن است متفاوت باشد، ولی از جهت کسانی که به هر دلیل در بحران قرار گرفته و نیازمند کمک می‌باشند تفاوتی ندارد. ضرورت امداد و نجات کسانی که در دریا گرفتار آمده و کران تا کران ایشان را آب فراگرفته و راه به جایی ندارند انکار ناپذیر است. لذا اقدام به نجات جان یا مال اشخاص در معرض خطر از گذشته‌های دور به عنوان یک عرف کهن، شناخته شده و برخی نویسندگان برای مفهوم قانونی نجات در دریا قدمتی سه هزار ساله قائلند. ایشان ریشه مقررات نجات در دریا را در حقوق روم و یونان باستان یافته‌اند. (آندرسون^۱، ۱۹۹۳: ۲۰۶ و شاو^۲، ۱۹۹۲: ۱۲۷)

طبیعت بشر به گونه‌ای است که درکمک به افراد آسیب دیده و نجات ایشان، تردید به خود راه نمی‌دهد. انسان به حکم اخلاق، خود را ملزم می‌داند که نیازمند کمک را بی‌پاسخ نگذارد. این اصل اخلاقی با گذشت زمان، صورت قانونی به خود گرفته و نتیجه آن، تکلیف به امداد و نجات اشخاصی است که به هر دلیل به بلایی گرفتار آمده و در معرض خطر هستند. ماده ۱۷۹ قانون مجازات اسلامی، ماده ۳ قانون تعزیرات حکومتی بهداشتی و قانون مجازات خودداری از کمک به مصدومین و رفع مخاطرات جانی در حقوق ایران براین مهم دلالت دارند.

صرف نظر از مقررات عام، اقدام به نجات جان یا مال اشخاص در معرض مخاطرات دریایی به عنوان تکلیف در مقررات دریایی دیده می‌شود: ماده ۱۷۱ قانون دریایی ایران که برگردان ماده ۸ قرارداد بین‌المللی یکنواخت کردن بعضی از مقررات مربوط به تصادم کشتی‌ها می‌باشد مقرر داشته: « فرماندهان هریک از کشتی‌ها که با یکدیگر تصادم نموده‌اند متقابلاً موظف هستند پس از تصادم بدون آن که خطر شدیدی متوجه کشتی یا کارکنان و یا مسافران آن بشود در مورد کمک به کشتی دیگر و کارکنان و مسافران آن مجاهدت به عمل آورند». همچنین مطابق ماده ۱۸۲ همان قانون که

برگردان ماده ۱۱ قرارداد بین‌المللی یکنواخت کردن بعضی از مقررات مربوط به معاضدت و نجات در دریا است «فرمانده موظف است حتی‌الإمكان بدون آن که خطر شدید متوجه کشتی یا کارکنان و مسافران او گردد به هر شخصی که در دریا در معرض هلاکت است ولو آن که دشمن او باشد کمک نماید».

طبق مواد قانونی یادشده در صورت خودداری از دادن کمک‌های لازم برای نجات، مالک کشتی مسئول نیست بلکه فرمانده کشتی مسئول است. با این حال بر خلاف حقوق دریایی بسیاری از کشورها که مجازات حبس و جزای نقدی برای تخلف از تکلیف نجات پیش‌بینی شده است (شورابی، ۵۷۷:۲۰۰۳ و امید، ۳۰۰:۱۳۵۳) نظر به این که مقررات انضباطی در مورد تخلف فرمانده کشتی وجود ندارد و در ماده ۱۹۰ قانون دریایی که ضمانت اجرای کیفری برای تخلف از بعضی مقررات دریایی پیش‌بینی شده، اشاره‌ای به مواد ۱۷۱ و ۱۸۲ نگردیده است برخی عقیده دارند تکلیف مندرج در دو ماده مزبور، فاقد ضمانت اجرای کیفری می‌باشد. (امید، ۳۰۲:۱۳۵۳) با این حال به نظر می‌رسد در صورت خودداری فرمانده یا کارکنان کشتی از امدادسانی به اشخاصی که در معرض خطر هستند، قانون مجازات خودداری از کمک به مصدومین و رفع مخاطرات جانی مجری باشد. به موجب این ماده واحده: «۱- هرکس شخص یا اشخاصی را در معرض خطر جانی مشاهده کند و بتواند با اقدام فوری به مراجع یا مقامات صلاحیتدار از وقوع خطر یا تشدید نتیجه آن جلوگیری کند بدون این که با این اقدام خطری متوجه خود او یا دیگران شود و با وجود استمداد یا دلالت اوضاع و احوال بر ضرورت کمک از اقدام به این امر خودداری نماید، به حبس جنحه‌ای تا یک سال و یا جزای نقدی تا پنجاه هزار ریال محکوم خواهد شد. در این مورد اگر مرتکب از کسانی باشد که به اقتضای حرفه خود می‌توانسته کمک مؤثری بنماید به حبس جنحه‌ای از سه ماه تا دو سال یا جزای نقدی از ده هزار ریال تا یکصد هزار ریال محکوم خواهد شد. مسئولان مراکز درمانی اعم از دولتی یا خصوصی که از پذیرفتن شخص آسیب دیده و اقدام به درمان او یا کمک‌های اولیه امتناع نمایند به حداکثر مجازات ذکر شده محکوم می‌شوند. نحوه تأمین هزینه درمان این قبیل بیماران و سایر مسائل مربوط به موجب آیین‌نامه‌ایست که به تصویب هیأت وزیران خواهد رسید.

۲- هرگاه کسانی که حسب وظیفه یا قانون مکلفند به اشخاص آسیب دیده یا اشخاصی که در معرض خطر جانی قرار دارند کمک نمایند از اقدام لازم و کمک به آن‌ها خودداری کنند به حبس جنحه‌ای از شش ماه تا سه سال محکوم خواهند شد.

۳- دولت مکلف است در شهرها و راه‌ها به تناسب احتیاج مراکز درمان فوری (اورژانس) و وسایل انتقال مصدومین و بیماران که احتیاج به کمک فوری دارند ایجاد و فراهم نماید.

۴- مأمورین انتظامی نباید متعرض کسانی که خود متهم نبوده و اشخاص آسیب دیده را به مراجع انتظامی یا مراکز درمانی می‌رسانند بشوند.

انجام عملیات امداد و نجات در دریا می‌تواند با استمداد اشخاص نیازمند به کمک انجام شود و یا ناجیان، بدون اعلام نیاز، اقدام به عملیات نجات کنند. امروزه عملیات امداد و نجات دریایی از جمله امور تخصصی شده است. با تعبیه دستگاه‌های فرستنده در شناورها به محض این که حادثه‌ای رخ دهد پیام‌هایی بطور خودکار پخش می‌شود که امواج آن از طریق ماهواره دریافت و نجات‌دهندگان با استفاده از این امواج، موقعیت شناور را تعیین کرده و نسبت به امداد رسانی در اسرع وقت اقدام می‌کنند.

عملیات نجات ممکن است مسبوق به انعقاد قرارداد بوده یا بدون توافق قبلی صورت گیرد. مبنا و میزان حقوق نجات‌دهنده در هر یک از دو فرض یادشده متفاوت است. بر همین اساس در این نوشتار پس از اشاره به پیشینه مقررات، مبانی حقوق نجات‌دهنده دریایی در قالب قرارداد نجات یا الزامات خارج از قرارداد مطالعه می‌شود و سپس موضوع پاداش و غرامتی که باید به نجات‌دهنده پرداخته شود بررسی خواهد شد. این نوشتار مبتنی بر قانون دریایی و مقررات بین‌المللی، خصوصاً کنوانسیون ۱۹۸۹ لندن است.

۲. پیشینه مقررات امداد و نجات دریایی

طی سالهای ۱۶۰۰ تا ۱۹۰۰ تحولات قواعد حقوق نجات دریایی بیشتر مرهون رویه دادگاه‌های انگلیس بود. اما با توجه به مطلوبیت تدوین مقررات یکنواخت بین‌المللی درباره عملیات نجات، معاهده یکسان کردن پاره‌ای از مقررات قانونی مربوط

به کمک و نجات در دریا به تاریخ ۲۳ سپتامبر ۱۹۱۰ در بروکسل به تصویب رسید. با عنایت به تحولاتی که از آن هنگام تاکنون رخ داده و به جهت نقشی که عملیات نجات کارآمد و به موقع می‌تواند برای ایمنی شناورها و اموال در خطر داشته باشد و نظر به ضرورت تأمین انگیزه‌های کافی برای کسانی که عملیات نجات را عهده‌دار می‌شوند و نیز حفظ محیط زیست به هنگام وقوع مخاطرات دریایی، ضرورت تجدید نظر در مقررات مزبور احساس شد.

پس از پذیرش ضرورت اصلاح معاهده ۱۹۱۰ بروکسل، ابتدا در کنفرانس بین‌المللی دریایی مونترآل به سال ۱۹۸۱ پیش‌نویسی از معاهده جدید تهیه شد که در کمیته حقوقی سازمان بین‌المللی دریایی مورد ملاحظه قرار گرفت. پیش‌نویس نهایی معاهده در سال ۱۹۸۹ به کنفرانس لندن ارائه و در نهایت، معاهده بین‌المللی نجات دریایی به تصویب رسید. (آلن،^۳ ۱۹۹۱:۱۱۹ و شاو، ۱۹۹۲:۱۲۷)

در حقوق ایران، موضوع امداد و نجات دریایی در قانون دریایی مصوب ۱۳۴۳ دیده می‌شود. تدوین قانون دریایی ایران براساس قراردادهای بین‌المللی دریایی صورت گرفته است. البته در سال ۱۳۴۴ به موجب قانون الحاق دولت ایران به هفت قرارداد بین‌المللی دریایی، ایران قراردادهای بین‌المللی دریایی را نیز پذیرفت و از جمله به معاهده ۱۹۱۰ بروکسل ملحق شد. همچنین در سال ۱۳۷۳ با تصویب قانون اجازه الحاق دولت جمهوری اسلامی ایران به معاهده بین‌المللی نجات دریایی، ایران عضو معاهده ۱۹۸۹ لندن شد.

۳. مبانی حقوق نجات دهنده دریایی

انجام عملیات نجات برای نجات‌دهنده، حقوقی در پی دارد. نظر به این که نجات‌دهنده ممکن است با انعقاد قرارداد، خدمات امدادی را ارائه کند یا بدون قرارداد به یاری شناور نیازمند کمک بشتابد می‌توان مبنای مسئولیت نجات‌گیرنده را در ایفای حقوق نجات‌دهنده به مسئولیت قراردادی یا الزامات خارج از قرارداد تقسیم کرد.

۳. ۱. مبنای قراردادی حقوق نجات‌دهنده دریایی

عملیات امداد و نجات شناور در معرض خطر، ممکن است با بستن قراردادی در این خصوص انجام پذیرد که حقوق قراردادی را برای نجات‌دهندگان در پی دارد. نجات‌دهندگان حرفه‌ای معمولاً بدون بستن قرارداد مبادرت به عملیات نجات نمی‌کنند؛ زیرا ارائه خدمات نجات، بدون قرارداد، ممکن است منافع ایشان را تأمین نکرده و مشکلاتی را در آینده به دنبال داشته باشد. (کوهن^۴، ۱۹۸۲:۲۶۶؛ آندرسون، ۱۹۹۳:۲۱۹) قرارداد مزبور را «قرارداد نجات» می‌نامند که نخست تعریفی از آن ارائه می‌شود تا این قرارداد از عناوین مشابه تمیز داده شود. سپس نظر به این که موضوع قرارداد نجات، عملیات نجات می‌باشد لذا مفهوم عملیات مزبور مورد اشاره قرار گرفته و پس از برشمردن شرایطی که برای بستن قرارداد نجات لازم است، تأثیر ناعادلانه بودن قرارداد بر وضعیت حقوقی آن بررسی می‌شود. پایداری قرارداد نجات در پایان جهت تکمیل مباحث پیشین می‌آید.

۳. ۱. ۱. تعریف قرارداد نجات دریایی

در قانون دریایی ایران، قرارداد نجات دریایی تعریف نشده است. با در نظر داشتن معاهده بین‌المللی نجات دریایی ۱۹۸۹ لندن در تعریف قرارداد نجات می‌توان گفت: قراردادی است که به هنگام وقوع مخاطرات دریایی میان یک شناور دریایم‌ای در معرض خطر با دیگری برای نجات بسته می‌شود.

قرارداد یدک‌کشی متفاوت از قرارداد نجات دریایی است؛ زیرا هرچند نجات کشتی ممکن است با یدک آن صورت پذیرد، ولی معمولاً کشتی دریافت‌کننده خدمات یدک‌کشی در معرض خطر نیست. (رمضانی، ۱۳۷۱:۲۷۸) قرارداد یدک‌کشی دارای عنوان ویژه است و برابر ماده ۱۷۶ قانون دریایی که برگردان ماده ۴ قرارداد بین‌المللی یکنواخت کردن بعضی از مقررات مربوط به معاضدت و نجات در دریا است: « یدک‌کش حق دریافت اجرت برای کمک و یا نجات کشتی و بار آن را که یدک می‌کشد ندارد مگر در موارد انجام خدمات استثنایی که جزء تعهدات مربوط به قرارداد یدک‌کشی منظور نشده باشد». این ماده ناظر به موردی است که یدک‌کش به منظور

کشیدن کشتی صدمه دیده به بندر کرایه شده باشد. (فرمانفرمائیان، ۱۳۴۹:۱۸۴) اگر در اثر خطای کشتی صدمه دیده، اجرای قرارداد یدک‌کشی غیرممکن و بر اثر آن خطری متوجه کشتی شود و یدک‌کش به او مساعدت کند یا قرارداد یدک‌کشی فسخ شود یا یدک‌کش، خارج از چهارچوب قرارداد عمل کند شایسته پاداش نجات است. (بوآیه، ۱۳۷۹:۸۲؛ رضانی، ۱۳۷۱:۲۶۲)

کمک‌هایی که توسط کشتی‌های راهنما به موجب قرارداد، عرف یا مقررات بندری انجام می‌شوند مشمول مقررات مربوط به نجات نیستند. همچنین قایق‌های آتش نشانی که از طرف مقامات بندر به منظور اطفای حریق برای انجام وظیفه به حال آماده‌باش نگاهداری می‌شوند. (ستوده تهرانی، ۱۳۴۴:۲۱۶؛ شورابی، ۲۰۰۳:۵۸۰؛ امید، ۱۳۵۳:۳۱۶)

خدمه کشتی که دچار سانحه شده، بر اساس قرارداد استخدامی، وظیفه دارند جهت حفظ و نجات کشتی تلاش کنند. بنابر این خدمات ایشان داوطلبانه نبوده و شایستگی پاداش نجات را ندارند، مگر این که به‌رغم صدور دستور ترک دائم کشتی و فسخ قرارداد استخدامی با توافق یا بدون آن، مبادرت به عملیات نجات کنند. (رضانی، ۱۳۷۱:۲۶۲)

۳. ۱. ۲. مفهوم عملیات نجات دریایی

نظر به این که موضوع قرارداد نجات دریایی، انجام عملیات نجات است و شناسایی عملیات نجات می‌تواند در شناخت قرارداد نجات دریایی مؤثر باشد لذا تبیین مفهوم آن ضرورت دارد.

عملیات نجات دریایی به کارهایی گفته می‌شود که برای جلوگیری از جان باختن انسان‌ها یا نابودی اموال دریایی در معرض مخاطرات، بطور داوطلبانه و بدون الزام قانونی انجام گیرد. اموال دریایی شامل شناور، محموله آن و کرایه حمل می‌شود. پس اگر مال نجات یافته، بقایای یک کشتی سانحه دیده باشد مشمول تعریف نخواهد بود. (همان: ۲۵۷)

در حقوق دریایی انگلیس، عملیات نجات دریایی، سالویج^۵ خوانده می‌شود.

همچنین این واژه به معنای اجرت خدماتی که برای نجات کشتی ارائه شده و نیز پاداشی که به نجات‌دهنده تعلق می‌گیرد به کار می‌رود. برخلاف حقوق انگلیس در فرانسه برای عملیات نجات در دریا از دو اصطلاح کمک برای رفع خطر^۶ و کمک برای نجات کشتی از غرق شدن^۷ استفاده می‌شود. (ستوده تهرانی، ۱۳۴۴: ۲۱۶ و امید، ۱۳۵۳: ۲۹۶) بر همین اساس برخی با تفکیک میان اصطلاح «نجات» و «معاضدت» می‌نویسند: «در معاضدت دریایی مساعدت با کسی است که در وضع دشوار گرفتار آمده و نجات در رهاندن انسانی از مرگ یا شیء از نابودی است و این وضع بر اثر حادثه‌ای نظیر غرق شدن یا به گل نشستن کشتی پیش آمده است». (بوآیه، ۱۳۷۹: ۸۱)

در حقوق دریایی ایران، تفکیکی میان نجات و کمک دریایی دیده نمی‌شود و این دو اصطلاح معمولاً به یکدیگر عطف شده یا به جای هم استعمال می‌شوند. عنوان فصل یازدهم قانون دریایی «کمک و نجات در دریا» است و در متن قانون مزبور، کمک و نجات حکم یکسان دارند. به باور برخی نویسندگان حقوق دریایی نیز امروزه از لحاظ حقوقی، تفاوتی میان نجات و کمک نیست. (امید، ۱۳۵۳: ۲۹۷) بنابر این قرارداد کمک و نجات دریایی یک مفهوم دارند.

معمولاً عملیات نجات دریایی، شامل یک سلسله اعمال مادی مانند تخلیه کالای کشتی برای سبک کردن یا خاموش کردن حریق که در آن اتفاق افتاده می‌شود. با این حال ضرورتی ندارد عملیات نجات مادی باشد. علی‌رغم این که برخی ارائه مشاوره‌ای را که در نجات کشتی مؤثر بوده موضوع دعوی نجات نمی‌دانند (رمضانی، ۱۳۷۱: ۲۶۸) در دیدگاه دیگر، همفکری جهت نجات از خطر می‌تواند عملیات نجات شمرده شود. (شورابی، ۲۰۰۳: ۵۷۸) در حقوق ایران دیدگاه اخیر قابل دفاع است؛ زیرا عموم «هرنوع عمل» در صدر ماده ۱۷۴ قانون دریایی که مقرر داشته: «به هر نوع عمل کمک و نجات که دارای نتیجه مفید باشد اجرت عادلانه تعلق خواهد گرفت» شامل اعمال مادی و غیرمادی می‌شود. در رویه دادگاه‌های انگلیس نیز دادن توصیه و ارائه اطلاعات ضروری به منظور نجات کشتی از مصادیق عملیات نجات است. (امید، ۱۳۵۳: ۳۱۰)

در معاهده بین‌المللی نجات دریایی «عملیات نجات» تعریف شده است. طبق بند الف ماده یک این معاهده «عملیات نجات عبارت است از هر عمل یا فعالیت تعهد شده

جهت کمک به یک شناور یا دیگر اموال مواجه با خطر در آب‌های قابل دریانوردی یا سایر آب‌ها از هر قبیل». در معاهده مزبور، شناور عبارت است از هر ساختار قادر به دریانوردی و عبارت اموال شامل هر مالی است که از روی عمد و به طور دائم به کنار ساحل متصل نباشد و نیز شامل کرایه مورد تعهد می‌باشد.

در گذشته دامنه عملیاتی که تحت شمول مقررات نجات دریایی قرار می‌گرفت محدود بود، ولی با تصویب معاهده بین‌المللی نجات دریایی ۱۹۸۹ لندن، به نظر می‌رسد دامنه شمول عملیات نجات، گسترش یافته است که از آن جمله، نجات کلیه شناورها اعم از کشتی می‌باشد. (شاو، ۱۹۹۲: ۱۲۷) همچنین طبق بند یک ماده ۶ «این کنوانسیون در مورد هر عملیات نجاتی اعمال می‌گردد مگر تاحدودی که قراردادی به طور صریح یا ضمنی به نحو دیگری مقرر نموده باشد».

۳. ۱. ۳. شرایط بستن قرارداد نجات دریایی

با استناد به ماده ۱۷۹ قانون دریایی ایران که برگردان ماده ۷ قرارداد بین‌المللی یکنواخت کردن بعضی از مقررات مربوط به معاضدت و نجات در دریا است، قرارداد نجات باید در شرایط زیر بسته شود:

نخست - قرارداد پس از در معرض مخاطرات دریایی قرار گرفتن یک شناور دریایی با دیگری بسته شده باشد. قرارداد نجات می‌تواند پیش از شروع عملیات یا در حین آن بسته شود.

ممکن است پیش از وقوع مخاطرات دریایی، میان مالک شناور یا شخصی که چنین اختیاری دارد با طرف دیگر، قراردادی منعقد شده و به موجب آن یک طرف قرارداد متعهد شود در صورت وقوع مخاطره در طی سفر دریایی معین با مدت مشخص، اقدام به نجات کند. وضعیت چنین قراردادی شبیه به عقد بیمه است و در صحت آن تردید نیست، ولی قرارداد مزبور، قرارداد نجات به معنای خاص آن نیست.

دوم - قرارداد باید تحت تأثیر خطر قرار گرفته باشد. وقوع مخاطرات دریایی لزوماً شناور را در معرض خطر قرار نمی‌دهند. در صورتی که با دریانوردی صحیح و دریانوردان خوب بتوان از مخاطرات دریایی اجتناب کرد خطری متوجه شناور نخواهد

شد. البته در فرضی که مخاطره قابل اجتناب است، ولی شناور قابلیت دریانوردی ندارد یا دریانوردان خوبی در شناور به کار گمارده نشده باشند خطر شناور را تهدید کرده و قراردادی که در چنین وضعی بسته شود مشمول مقررات نجات دریایی است. احتمال وقوع خطر نیز به مانند خطر بالفعل است. (شورابی، ۲۰۰۳:۵۷۸؛ رضانی، ۱۳۷۱:۲۶۱) برخی معتقدند در مواردی که خطری کشتی را تهدید نمی‌کند ولی فرمانده آن به اشتباه درخواست کمک کرده و کشتی دیگر خود را به خطر انداخته و برای نجات، متحمل هزینه‌هایی می‌شود هر چند عملیات انجام یافته مصداق واقعی عملیات نجات نیست با این وجود، آن کشتی، استحقاق اجرت نجات دارد. (امید، ۱۳۵۳:۳۱۴) چنین اجرتی را باید اجرت‌المثلی برابر با اجرت نجات شمرد؛ زیرا عملیاتی برای نجات صورت نگرفته است تا اجرت مزبور، عوض آن باشد.

سوم - قرارداد منصفانه و با رعایت عدالت معاوضی و اراده سالم دو طرف بسته شده باشد. در صورتی که یک طرف از وضعیت موجود یا عدم آگاهی دیگری سوءاستفاده کرده و یا با حيله و نیرنگ، او را فریب دهد نمی‌توان به استناد اصل صحت و لزوم قراردادهای، شاهد زیان ناروا بود.

برای قراردادهای نجات دریایی، نمونه‌های استانداردی وجود دارد مانند Lloyd's Standard Form of Salvage Agreement که به اختصار LOF مخفف Lloyd's Open Form خوانده می‌شود. (کوهن، ۱۹۸۲:۲۶۶) این فرمهای استاندارد، متناسب با تغییر مقررات و معاهدات بین‌المللی اصلاح می‌شوند. مانند LOF1990 که پس از کنوانسیون ۱۹۸۹ لندن تهیه شد. (آلن، ۱۹۹۱:۱۱۹ و شاو، ۱۹۹۲:۱۲۸) در عمل میزان پاداش نجات در این فرمها جز در مواردی چون به گل نشستن کشتی در آبهای کم عمق یا کم ارزش بودن مبلغ پاداش، درج نشده و آن را به تصمیم داوران واگذار می‌کنند، ولی ناعادلانه بودن آن ممکن است ناشی از عدم رعایت حسن نیت کامل^۸ هریک از دو طرف باشد. ایشان موظفند با صداقت و درستی بایکدیگر رفتار کنند و اطلاعاتی را که در تصمیم‌گیری هر یک مؤثر است پنهان ننمایند. اگر براساس اطلاعات نادرست، قرارداد نجات بسته شود الزام‌آور نخواهد بود. (رضانی، ۱۳۷۱:۲۷۴ و ۲۵۷؛

آندرسون، ۱۹۹۳: ۲۲۰)

در ماده ۷ معاهده بین‌المللی نجات دریایی ۱۹۸۹ لندن نیز مشابه با قانون دریایی ایران، امکان ابطال یا اصلاح قرارداد نجات یا هریک از شرایط آن منوط است به این که قرارداد، تحت فشار ناروا یا تحت تأثیر خطر، بسته شده و شرایط آن غیرمنصفانه بوده و یا پرداخت، براساس قرارداد برای خدماتی که عملاً عرضه شده بیش از اندازه زیاد بوده یا بسیار اندک باشند.

۳. ۱. ۴. تأثیر ناعادلانه بودن قرارداد نجات دریایی بر وضعیت حقوقی آن

قرارداد نجات دریایی در وضعیت خطر بسته می‌شود و از طرف شخصی که در معرض خطر است قراردادی اضطراری است. اگر طرف قرارداد با مضطر، چنین موقعیتی را برای تحمیل شرایطی ناروا بر او قرار ندهد و قرارداد در شرایطی عادلانه و منصفانه بسته شود تردیدی در صحت قرارداد نیست، اما اگر نجات دهنده از وضعیت اضطراری در مانده و گرفتار در مخاطرات دریایی، استفاده نامشروع کرده و شرایط ناعادلانه‌ای را بر او تحمیل کند منطق حقوقی نمی‌تواند به این بهانه که معاملات ناشی از اضطرار معتبر است التزامات ناروا را بر مضطر بار کند.

ضمانت اجرای سوءاستفاده از وضعیت طرفی که در معرض مخاطرات دریایی، قرارداد نجات می‌بندد در ماده ۱۷۹ قانون دریایی که برگردان ماده ۷ قرارداد بین‌المللی یکنواخت کردن بعضی از مقررات مربوط به معاضدت و نجات در دریا می‌باشد پیش‌بینی شده است. برابر ماده قانونی مزبور: «هرقرارداد کمک و نجات که در حین خطر و تحت تأثیر آن منعقد شده و شرایط آن به تشخیص دادگاه غیرعادلانه باشد ممکن است به تقاضای هریک از طرفین به وسیله دادگاه باطل و یا تغییر داده شود. در کلیه موارد چنانچه ثابت شود رضایت یکی از طرفین قرارداد بر اثر حیل یا خدعه یا اغفال جلب شده است و یا اجرت مذکور در قرارداد ذکر شده به نسبت خدمت انجام یافته فوق‌العاده زیاد و یا کم است دادگاه می‌تواند به تقاضای یکی از طرفین قرارداد را تغییر داده و یا بطلان آن را اعلام نماید».

در متن ترجمه شده ماده ۷ قرارداد بین‌المللی یکنواخت کردن بعضی از مقررات

مربوط به معاضدت و نجات در دریا، منضم به قانون الحاق دولت ایران به هفت قرارداد بین‌المللی دریایی مصوب ۱۳۴۴، قرارداد نجات تحت شرایط یادشده توسط دادگاه «قابل فسخ یا تغییر» خوانده شده است. امکان فسخ قرارداد معاضدت و نجات در برخی متون حقوقی داخلی نیز دیده می‌شود (ستوده‌تهرانی، ۱۳۴۴:۲۱۸) در حالی که در متن قرارداد بین‌المللی یکنواخت کردن بعضی از مقررات مربوط به معاضدت و نجات در دریا به زبان انگلیسی، قابل ابطال و اصلاح بودن قرارداد آمده است.^۹ ماده ۷ معاهده بین‌المللی نجات دریایی نیز در عبارتی مشابه با ماده ۷ قرارداد بین‌المللی یکنواخت کردن بعضی از مقررات مربوط به معاضدت و نجات در دریا مقرر می‌دارد: «یک قرارداد یا هریک از شرایط مندرج در آن را می‌توان ابطال و یا اصلاح نمود اگر:

الف - قرارداد تحت فشار ناروا یا تحت تأثیر خطر، منعقد شده و شرایط آن غیر منصفانه باشد، یا

ب - پرداخت براساس قرارداد برای خدماتی که عملاً عرضه شده بیش از اندازه زیاد بوده یا بسیار اندک باشد».

مطابق با مقررات یادشده، شخصی که به دلیل مخاطرات و حوادث دریایی در معرض خطر قرار گرفته و حاضر به امضای قرارداد نجات با شرایط ناروا و ناعادلانه گردیده است پس از رهایی از خطر می‌تواند با مراجعه به دادگاه تعدیل شرایط قرارداد یا ابطال آن را بخواهد. در صورتی که چنین نکند قرارداد به حال صحت باقی خواهد ماند. این وضعیت در صورتی که هریک از دو طرف مغبون گشته باشند نیز وجود دارد. (طالب‌احمدی، ۱۳۸۴:۱۵۲)

۳. ۱. ۵. پایداری قرارداد نجات دریایی

ماده ۱۷۴ قانون دریایی درخصوص نجات در دریا مقرر می‌دارد: «بهر نوع عمل کمک و نجات که دارای نتیجه مفید باشد اجرت عادلانه تعلق خواهد گرفت اگر عمل کمک یا نجات نتیجه مفید نداشته باشد هیچگونه اجرتی بآن تعلق نخواهد گرفت و در هیچ مورد مبلغ پرداختی بیش از ارزش اشیاء نجات یافته نخواهد بود».

تعیین میزان اجرت، بسته به اینکه قراردادی در میان باشد یا عملیات نجات

دریایی، بدون قرارداد انجام گیرد متفاوت است. طبق ماده ۱۷۸ قانون دریایی «میزان اجرت کمک و نجات بر طبق قراردادی که بین طرفین منعقد شده است، پرداخت می‌گردد و در صورت نبودن قرارداد بوسیله دادگاه تعیین خواهد شد. این حکم نیز شامل طرز تقسیم اجرت مزبور بین نجات دهندگان و همچنین بین مالک و فرمانده و سایر اشخاصی که در خدمت کشتیهای نجات دهنده میباشند خواهد بود».

علیرغم اعتبار قرارداد نجات که در ماده ۱۷۸ قانون دریایی پیش بینی شده، این قرارداد تحت شرایطی که مطالعه شد ممکن است به حکم دادگاه اصلاح یا ابطال شود. برخی قابل ابطال یا اصلاح بودن قرارداد نجات را دلیل بر الزام آور نبودن آن تلقی نموده‌اند (رمضانی، ۱۳۷۱: ۲۷۴) و بعضی دیگر در همین راستا از جمع دو ماده ۱۷۸ و ۱۷۹ قانون دریایی چنین استفاده کرده‌اند که وجود یا عدم قرارداد نجات تأثیری در میزان اجرت ندارد و نهایتاً دادگاه می‌بایست تکلیف اجرت را تعیین کند. (فرمانفرمائی، ۱۳۴۹: ۱۸۶) ولی قرارداد نجات تا قبل از صدور رأی دادگاه از جمله قراردادهای صحیح بوده و مفاد آن میان دو طرف لازم‌الاجراست. صدور حکم اصلاحی یا ابطال قرارداد نیز شرایط ویژه‌ای دارد که شامل هر قرارداد نجاتی نمی‌شود. پس کلیه قراردادهای نجات دریایی قابل ابطال یا اصلاح نیستند. برفرض که قرارداد مزبور شرایط اصلاح یا ابطال را داشته باشد نیز تا هنگامی که دادگاه حکمی در این خصوص صادر نکرده، لازم‌الاجراست. دیگر آن که قابل ابطال یا اصلاح بودن قرارداد، مفهومی متفاوت از جایز بودن آن دارد:

عقد قابل فسخ به هر عقدی اطلاق می‌شود که با اراده هریک از طرفین یا هر دو طرف یا شخص ثالث و نهایتاً با رأی مقام قضایی قابل انحلال باشد. منشاء پیدایش حق فسخ با توجه به اصل لزوم می‌تواند قانون یا شرط ضمن عقد باشد. عقود قابل فسخ ممکن است جایز یا لازم باشند. وجه تشابه قراردادهای قابل فسخ با قرارداد قابل ابطالی چون قرارداد نجات دریایی، صحیح بودن هر دو است ولی با فسخ، اثر قرارداد نسبت به آینده از بین می‌رود در حالی که با ابطال، کلیه آثار قرارداد برطرف می‌شود. قرارداد قابل اصلاح نیز با صدور حکم اصلاحی باطل نمی‌شود بلکه تمام شرایط آن جز آنچه اصلاح شده به اعتبار خود باقی است. نتیجه آن که قرارداد نجات دریایی به مانند سایر

قراردادها از اصل لزوم پیروی می‌کند.

۳. ۲. مبنای غیر قراردادی حقوق نجات‌دهنده

اعمال نجات‌دهندگان در امدادسانی به اشخاصی که در دریا دچار مخاطره شده‌اند مشروط بر داشتن نتیجه مفید، محترم بوده و ایشان را شایسته دریافت اجرت نجات می‌کند. مبنای مسئولیت دریافت‌کنندگان کمک، نسبت به مبالغی که باید بپردازند در صورت فقد قرارداد در الزامات خارج از قرارداد است. حتی ممکن است نجات‌دهنده پس از شروع به عملیات با مالک یا فرمانده شناوری که نجات داده می‌شود به گفتگو پرداخته، ولی به توافق نهایی نرسند. در چنین صورتی نیز حقوق نجات‌دهنده را باید در الزامات خارج از قرارداد جستجو کرد و معمولاً دخالت دادگاه، به دلیل بروز اختلافات، در چنین مواردی اجتناب‌ناپذیر است.

چون نجات‌دهندگان ممکن است با استمداد و درخواست مالک یا فرمانده شناور در خطر، مبادرت به عملیات نجات نمایند یا رأساً شناور را در معرض خطر دیده و اقدام کنند، مبنای حقوق ایشان، ذیل دو عنوان استیفا و اداره فضولی مال کسانی که در دریا دچار مخاطره شده‌اند مطالعه می‌شود.

۳. ۲. ۱. استیفا از مال و عمل نجات‌دهنده

منظور از استیفا در ضمان قهری، بهره‌مند شدن از مال یا عمل دیگری، بدون وجود قرارداد میان دو طرف و حتی ایقاع است. استیفا ممکن است مشروع یا نامشروع باشد. ماده ۳۳۶ قانون مدنی ناظر بر استیفای مشروع از عمل غیر مقرر داشته: «هرگاه کسی بر حسب امر دیگری اقدام به عملی نماید که عرفاً برای آن عمل اجرتی بوده و یا آن شخص عادتاً مهیای آن عمل باشد، عامل مستحق اجرت خواهد بود، مگر این که معلوم شود قصد تبرع داشته» و در ماده بعد تعریف استیفای از مال غیر بدین شرح آمده است: «هرگاه کسی بر حسب اذن صریح یا ضمنی از مال غیر استیفاء منفعت کند، صاحب مال مستحق اجرت‌المثل خواهد بود، مگر این که معلوم شود که اذن در انتفاع مجانی بوده است.»

برای تحقق استیفا از عمل دیگری شرایطی لازم است: الزام به پرداخت اجرت هنگامی به وجود می‌آید که کار عامل به امر یا خواست استیفا کننده باشد. کار مورد درخواست انجام گیرد. در عرف برای کار صورت گرفته اجرتی منظور شود و عامل قصد تبرع نداشته باشد. در استیفا از مال دیگری نیز شرط است که استیفا کننده در استفاده از مال دیگری مجاز باشد. از مال مورد نظر استفاده شود. بطور متعارف استیفای از مال اجرت داشته باشد و اذن در انتفاع رایگان نباشد. (کاتوزیان، ۱۳۶۲: ۵۰۸)

به نظر می‌رسد در فرضی که شناوری در معرض خطر قرار گرفته و با استمداد از دیگران، خواستار انجام عملیات نجات می‌شود و نجات‌دهنده با دریافت اعلام نیاز به کمک و بدون بستن قرارداد، مبادرت به انجام عملیات نجات می‌نماید، شرایط استیفا از مال و عمل غیر، محقق است و نجات‌دهنده شایستگی دریافت اجرت نجات را دارد.

۲. ۲. ۳. اداره مال نجات‌گیرنده

اداره مال غیر را می‌توان گونه ویژه از استیفا دانست که در ماده ۳۰۶ قانون مدنی پیش‌بینی شده است. برابر ماده مزبور: «اگر کسی اموال غایب یا محجور و امثال آن‌ها را بدون اجازه مالک یا کسی که حق اجازه دارد اداره کند باید حساب زمان تصدی خود را بدهد. در صورتی که تحصیل اجازه در موقع مقدور بوده یا تأخیر در دخالت موجب ضرر نبوده است حق مطالبه مخارج نخواهد داشت ولی اگر عدم دخالت یا پرهیز در دخالت موجب ضرر صاحب مال باشد دخالت کننده مستحق اخذ مخارجی خواهد بود که برای اداره کردن لازم بوده است».

برای تحقق نهاد اداره مال غیر شرایطی لازم است: باید دخالت در مال دیگران، بدون اذن و اجازه ایشان صورت گیرد. این دخالت به قصد احسان بوده و برای حفظ منافع صاحب مال باشد. خود مالک، ناتوان از اداره مال خود باشد و جلوگیری از زیان صاحب مال، دخالت دیگران را توجیه کند. (همان: ۵۱۹)

در عمل، احتمال تطبیق عمل نجات‌دهنده دریایی با شرایط اداره مال غیر هرچند غیر ممکن نیست، ولی بسیار اندک است؛ زیرا معمولاً به زیر آب رفتن شناور مدتی به طول می‌انجامد و فرصت کافی برای کسب نظر از فرمانده یا مالک آن جهت انجام

عملیات نجات وجود دارد. البته برخی فروض، نظیر مهار فوری آتش‌سوزی در کشتی که دچار حریق شده، مجال گرفتن اجازه را به ناجیان نمی‌دهد.

برخی نویسندگان معتقدند اشخاصی که در شرایط بحرانی و خطر، داوطلبانه به ارائه خدمات مفید دریایی می‌پردازند شایسته عوض و پاداش می‌باشند و خود به خلاف اصل بودن این دیدگاه اذعان دارند؛ زیرا هیچ کس حق ندارد در ازای ارائه خدمات داوطلبانه به نفع دیگری از او تقاضای اجرت یا پاداش کند. (رمضانی، ۱۳۷۱:۲۵۵) لذا باید آن را محدود به وضعی شمرد که فرصت گرفتن اجازه به دلیل فوریت انجام عملیات امدادی مقدور نباشد.

اگر علی‌رغم این که شناوری در معرض خطر است، مالک یا فرمانده آن با انجام عملیات نجات مخالفت کند، مشروط بر آن که این مخالفت موجه باشد، مانند موردی که خود او توان مقابله با خطر را دارد، موجب عدم استحقاق اجرت نجات‌دهندگان می‌شود. در این زمینه ماده ۱۷۵ قانون دریایی ایران، برگرفته از ماده ۳ قرارداد بین‌المللی یکنواخت کردن بعضی از مقررات مربوط به معاضدت و نجات در دریا مقرر داشته: «در صورتی که کشتی مصدوم صریحاً و بطور موجه اشخاصی را از شرکت در عملیات نجات منع نماید اشخاص مزبور حق دریافت هیچ‌گونه اجرت را نخواهند داشت». در ماده ۱۹ معاهده بین‌المللی نجات دریایی نیز عبارت مشابه دیده می‌شود. البته اگر ممانعت مالک یا فرمانده غیر موجه باشد تأثیری در حقوق نجات‌دهندگان نمی‌گذارد. در حقوق مدنی نیز مخالفت با دخالت دیگران در صورتی که مستلزم امری نامشروع باشد، مانع از تحقق نهاد اداره فضولی مال غیر نیست. (کاتوزیان، ۱۳۶۲:۵۲۲)

۴. پاداش نجات

این قسمت اختصاص به پاداشی دارد که نجات‌دهنده می‌تواند از نجات‌گیرنده بخواهد و موضوعاتی مانند شرایط، معیارها و مرجع تعیین میزان پاداش، نحوه تقسیم آن در صورت تعدد نجات‌دهندگان و مسئولیت نجات‌گیرندگان متعدد و تأثیر مسامحه یا تقصیر ایشان به هنگام انجام عملیات نجات در میزان پاداش یا غرامتی که دریافت

می‌کنند و عدم تعلق پاداش در نجات جان انسان‌ها از مباحث آن است. همچنین با رویکرد معاهده بین‌المللی نجات به رعایت حفظ محیط زیست، هنگام انجام عملیات نجات دریایی، موضوع پاداش ویژه در پایان می‌آید.

۴.۱. شرایط تحقق پاداش

نجات‌دهنده هنگامی استحقاق دریافت پاداش دارد که اموال و جان افراد در معرض خطر بوده و خدماتی که برای امداد رسانی صورت گرفته داوطلبانه باشد. علاوه بر دو شرط یادشده، عملیات نجات باید موفقیت‌آمیز باشد. شرط نخست هنگامی صدق می‌کند که در زمان ارائه کمک، شناور در معرض آسیب یا نابودی باشد. البته لازم نیست خطر حتمی باشد بلکه کافی است بطور معقول امکان تهدید خطر وجود داشته باشد. پس اگر خطری در میان نباشد نیازی به امداد و نجات نیست. شرط دوم هنگامی محقق است که نجات‌دهنده خارج از الزامات قهری یا قراردادی اقدام به امداد رسانی کند. خدماتی که خارج از وظیفه ارائه شود داوطلبانه شمرده می‌شود. سومین شرط مبتنی بر قاعده «تا نجاتی نباشد پاداشی در کار نخواهد بود»^۱ است و پاداش نجات، براساس نجات اموال پرداخت می‌شود. (امید، ۱۳۵۳: ۳۱۲؛ بارسنتین^{۱۱}، ۲۰۰۲: ۳۰۹؛ آندرسون، ۱۹۹۳: ۲۱۹ و ۲۰۹)

طبق صدر ماده ۱۷۴ قانون دریایی ایران که برگرفته از ماده ۲ قرارداد بین‌المللی یکنواخت کردن بعضی از مقررات مربوط به معاضدت و نجات در دریا است «به هر نوع عمل کمک و نجات که دارای نتیجه مفید باشد اجرت عادلانه تعلق خواهد گرفت. اگر عمل کمک یا نجات نتیجه مفید نداشته باشد هیچگونه اجرتی به آن تعلق نخواهد گرفت». در ماده ۱۲ معاهده بین‌المللی نجات دریایی نیز عبارت مشابه دیده می‌شود. برابر بند یک ماده یادشده «عملیات نجاتی که نتیجه مفید داشته باشد، حق دریافت پاداش را ایجاد می‌نماید» و بند دوم همان ماده مقرر داشته: «به غیر از مواردی که به شکل دیگری مقرر شده است، در صورتی که عملیات نجات، نتیجه مفیدی نداشته باشد هیچ‌گونه پرداختی براساس این کنوانسیون واجب‌الادا نخواهد بود».

براساس مقررات بالا اگر عملیات نجات، سودی عاید کسانی که در معرض خطر هستند نداشته باشد ایشان التزامی به پرداخت پاداش نخواهند داشت. انواع عملیات نجات موجب شایستگی پاداش برای نجات‌دهندگان می‌شود، ولی این کلیت با داشتن نتیجه مفید محدود شده است. بنابر این اگر نتیجه مفید اثبات شود «هرنوع عمل» اعم است و به آن پاداش تعلق می‌گیرد.

هرچند نتیجه مفید عملیات نجات در نجات شناور یا محموله آن مشهود است، ولی با نجات آن دو و به مقصد رسیدن کالا، متصدی حمل و نقل می‌تواند کرایه حمل را دریافت کند. بنابر این با انجام عملیات نجات، کرایه نیز قابل وصول و از نتایج عملیات نجات شمرده می‌شود.

۲. ۴. مرجع تعیین میزان پاداش

تعیین میزان پاداش بسته به این که قرارداد نجات دریایی میان دو طرف، بسته شده یا نشده باشد متفاوت است. ماده ۱۷۸ قانون دریایی که برگردان ماده ۶ قرارداد بین‌المللی یکنواخت کردن بعضی از مقررات مربوط به معاضدت و نجات در دریا است مقرر داشته: «میزان اجرت کمک و نجات بر طبق قراردادی که بین طرفین منعقد شده است پرداخت می‌گردد و در صورت نبودن قرارداد به وسیله دادگاه تعیین خواهد شد». برخی نویسندگان از قابلیت ابطال یا تعدیل قرارداد نجات نتیجه گرفته‌اند که در نهایت، مرجع تعیین پاداش دادگاه است. (فرمانفرمائی، ۱۳۴۹: ۱۸۶) این سخن هنگامی پذیرفته است که قرارداد نجات دریایی با شرایطی ناعادلانه بسته شده باشد. پس اگر میزان پاداش منظور شده در قرارداد نجات، متناسب با خدمات ارائه شده باشد دلیلی بر ابطال یا تعدیل آن از سوی دادگاه وجود ندارد.

در معاهده بین‌المللی نجات دریایی، حکومت قرارداد نجات دریایی در مورد تعیین میزان پاداش به صراحت نیامده، ولی از ماده ۶ آن که اختصاص به قراردادهای نجات دریایی دارد می‌توان دریافت در صورت وجود قراردادی میان دو طرف، مفاد آن حاکم بر روابط ایشان خواهد بود. لذا میزان پاداش همان اندازه است که در قرارداد

نجات آمده، مگر مبلغ تعیین شده در قرارداد، تحت فشار ناروا یا تحت تأثیر خطر، غیرمنصفانه بوده یا پرداخت براساس قرارداد برای خدماتی که عملاً عرضه شده بیش از اندازه زیاد یا بسیار اندک باشد که در این صورت به درخواست هر یک از دو طرف مانند هنگامی که قراردادی بسته نشده، دادگاه میزان پاداش را تعیین می‌کند.

۳.۴. معیارهای تعیین میزان پاداش

در صورتی که به دلیل عدم توافق دو طرف برای تعیین میزان پاداش نجات به دادگاه مراجعه شود یا با شرایطی که مطالعه شد دادگاه حکم به ابطال قرارداد نجات داده یا با تعدیل آن بخواهد میزان پاداش نجات را تعیین کند باید شرایط و ملاحظاتی را در نظر بگیرد. این ملاحظات در ماده ۸ قرارداد بین‌المللی یکنواخت کردن بعضی از مقررات مربوط به معاضدت و نجات در دریا آمده است. در ماده ۱۸۰ قانون دریایی ایران، ذیل عنوان اساس تعیین اجرت، ماده ۸ قرارداد مزبور آمده است. براساس این ماده «دادگاه با توجه به اوضاع و احوال هر مورد و ملاحظات ذیل میزان اجرت را تعیین خواهد نمود.

اولاً - نتیجه موفقیت حاصله، مساعی و استحقاق کمک‌کنندگان، اهمیت خطری که متوجه کشتی نجات یافته و مسافران و کارکنان و بار آن و نجات‌دهندگان و کشتی نجات‌دهنده گردیده، مدتی که برای عملیات نجات و کمک صرف شده، هزینه و خسارات وارده و عواقب مسئولیت و سایر مخاطراتی که متوجه نجات‌دهندگان گردیده، ارزش وسایل و لوازمی که برای نجات به کار رفته و بالاخره تغییراتی که احیاناً در کشتی برای نجات افراد و اموال صورت گرفته است.

ثانیاً - میزان ارزش اشیاء نجات یافته.»

در بند یک ماده ۱۳ معاهده بین‌المللی ۱۹۸۹ لندن نیز معیارهای تعیین پاداش پیش‌بینی شده است. طبق بند مزبور «پاداش باید با دید تشویق عملیات نجات و با در نظر گرفتن معیارهای مذکور در ذیل بدون توجه به ترتیبی که در زیر ارائه شده تعیین گردد:

- الف - ارزش شناور و سایر اموال نجات یافته.
- ب - مهارت و کوشش‌های نجات‌دهندگان در جلوگیری یا به حداقل رساندن صدمه به محیط زیست.
- ج - میزان موفقیت به دست آمده توسط نجات‌دهنده.
- د - ماهیت و میزان خطر.
- ه - مهارت و کوشش‌های نجات‌دهندگان در نجات شناور، سایر اموال و جان.
- و - زمان به کار رفته و هزینه‌ها و زیان‌هایی که نجات‌دهندگان متحمل شده‌اند.
- ز - خطر مسئولیت و سایر خطرهایی که متوجه نجات‌دهندگان یا تجهیزات آنان است.
- ح - فوریت خدمات ارائه شده.
- ط - قابلیت دستیابی و استفاده از شناورها یا سایر تجهیزات مورد نظر جهت عملیات نجات.
- ی - وضعیت آمادگی و کارایی تجهیزات متعلق به نجات‌دهنده و ارزش آن‌ها.
- در مقایسه میان مقررات این معاهده با معیارهای مندرج در قرارداد بین‌المللی یکنواخت کردن بعضی از مقررات مربوط به معاضدت و نجات در دریا و پیرو آن، قانون دریایی ایران به نظر می‌رسد معاهده لندن، علاوه بر کاملتر بودن و رفع اشکال‌هایی که در مقررات پیشین دیده می‌شود به عامل حفظ محیط زیست به عنوان معیاری در تعیین پاداش، توجه ویژه دارد.

۴.۴. پیشینه میزان پاداش

در ذیل ماده ۲ قرارداد بین‌المللی یکنواخت کردن بعضی از مقررات مربوط به معاضدت و نجات در دریا که برگردان آن در تدوین ماده ۱۷۴ قانون دریایی ایران آمده، حداکثر میزان مسئولیت نجات‌گیرنده در پرداخت پاداش، تعیین شده است. بر اساس ماده ۱۷۴ قانون دریایی ایران «در هیچ مورد مبلغ پرداختی بیش از ارزش اشیاء نجات یافته نخواهد بود». برخی نویسندگان حقوق دریایی به استفاده از واژه «اشیاء» در ماده

مزبور منتقدند «زیرا بسیاری از کمک‌ها ممکن است موجب نجات اشیاء نشود که ارزش آن اشیاء به حساب بیاید. لفظ اشیاء به نظر می‌رسد که ناظر بر حفظ مال التجاره باشد در صورتی که انواع کمک‌ها به کشتی همیشه منتج به حفظ و نجات اشیاء نیست و شاید اساساً به این نیت نباشد مگر خود کشتی یا امری که به آن اشتغال دارد جزو اشیاء بدانیم». (همان: ۱۸۳)

در معاهده بین‌المللی نجات دریایی ۱۹۸۹ لندن، بیشینه پاداش در بند ۳ ماده ۱۳ وارد شده است. بر طبق بند مزبور: «پاداشها، به غیر از هرگونه بهره و هزینه‌های قانونی قابل پرداخت مربوط به آنها از ارزش شناور و سایر اموال نجات یافته تجاوز نکند». در عبارت معاهده، ایراد وارد بر ماده ۲ قرارداد بین‌المللی یکنواخت کردن بعضی از مقررات مربوط به معاضدت و نجات در دریا و ماده ۱۷۴ قانون دریایی برطرف شده است.

۴.۵. تسهیم پاداش

در صورتی که از عملیات نجات، شخص واحدی سود برد، هم او باید از عهده پرداخت اجرت نجات به نجات‌دهندگان برآید، ولی در بیشتر موارد، نجات‌گیرندگان متعدد می‌باشند مانند فرضی که محموله شناوری که در معرض خطر قرار دارد متعلق به چند شخص است. چون تمام این اشخاص از عملیات نجات بهره‌مند می‌شوند باید در پرداخت حقوق نجات‌دهنده نیز سهیم باشند.

در مورد نحوه تعیین سهم پرداختی هر نجات‌گیرنده، بند ۲ ماده ۱۳ معاهده بین‌المللی نجات دریایی مقرر داشته: «پرداخت پاداش تعیین شده براساس بند یک باید توسط کلیه کسانی که در شناور و سایر اموال ذینفع هستند به نسبت ارزش نجات‌یافته هریک، انجام گردد. با این همه یک کشور عضو می‌تواند در قانون ملی خود مقرر کند که پرداخت پاداش توسط یکی از ذینفع‌ها انجام گیرد مشروط بر این که حق رجوع این ذینفع به سایر ذینفع‌ها برای مطالبه سهم هریک از آنان حفظ گردد. هیچ چیز در این ماده نافی هرگونه حق دفاع نخواهد بود».

هرچند رعایت تناسب در پرداخت خسارات در برخی از مواد قانون دریایی دیده می‌شود، ولی در فصل یازدهم آن که اختصاص به موضوع کمک و نجات در دریا دارد تسهیم پاداش، پیش‌بینی نشده است.

۴.۶. تقسیم پاداش

اگر چند شناور مبادرت به انجام عملیات نجات کنند پس از پرداخت پاداش نجات از سوی نجات‌گیرنده باید مبلغ یادشده میان ایشان تقسیم شود. تقسیم پاداش در میان اشخاصی که در خدمت شناور نجات‌دهنده می‌باشند نیز پس از دریافت حصة پاداش هر شناور صورت می‌گیرد.

ماده ۱۷۸ قانون دریایی ایران برگرفته از ماده ۶ قرارداد بین‌المللی یکنواخت کردن بعضی از مقررات مربوط به معاضدت و نجات در دریا، توافق دو طرف را در تقسیم اجرت نجات لازم‌الاجرا می‌شمارد. در صورتی که تقسیم به تراضی صورت نگیرد تعیین میزان حقوق هر یک از نجات‌دهندگان با دادگاه خواهد بود. طبق ذیل ماده ۱۸۰ همان قانون که برگردان بخشی از بند ب ماده ۸ قرارداد بین‌المللی یکنواخت کردن بعضی از مقررات مربوط به معاضدت و نجات در دریا می‌باشد، معیارهایی که دادگاه در تعیین اصل پاداش در نظر می‌گیرد در تصمیم او نسبت به تعیین حصة هر نجات‌دهنده نیز باید منظور شود.

قرارداد بین‌المللی یکنواخت کردن بعضی از مقررات مربوط به معاضدت و نجات در دریا، نحوه تقسیم پاداش دریافتی در میان مالک و فرمانده و سایر اشخاصی که در خدمت کشتی نجات‌دهنده می‌باشند را به قانون کشوری که کشتی تحت پرچم آن است ارجاع می‌دهد. در ماده ۱۷۸ قانون دریایی ایران، حکم شیوه تقسیم پاداش میان نجات‌دهندگان متعدد به تقسیم پاداش میان مالک، فرمانده و سایر اشخاصی که در خدمت کشتی نجات‌دهنده می‌باشند تسری داده شده است.

۴.۷. محرومیت از پاداش یا کاستن آن

طبق ذیل ماده ۸ قرارداد بین‌المللی یکنواخت کردن بعضی از مقررات مربوط به معاضدت و نجات در دریا و نیز ذیل ماده ۱۸۰ قانون دریایی ایران اگر به دلیل تقصیر یا خطای نجات‌دهندگان، انجام عملیات نجات ضرورت یابد و یا این که نجات‌دهندگان مرتکب اعمال خلافی چون سرقت اموال نجات‌یافته یا اخفای آن‌ها شوند دادگاه می‌تواند از اجرت کاسته و یا نجات‌دهندگان را از اصل پاداش محروم کند. حکم این ماده رافع مسئولیت‌های دیگر متخلفین نخواهد بود.

ماده ۱۸ معاهده بین‌المللی نجات دریایی در وضعی مشابه، تحت عنوان تأثیر رفتار نادرست نجات‌دهنده مقرر می‌دارد: «یک نجات‌دهنده ممکن است از کل یا بخشی از پرداختی که براساس این کنوانسیون به وی واجب‌الاداء می‌گردد تا آن میزان که به خطر تقصیر یا غفلت وی عملیات نجات لازم یا مشکل‌تر شده باشد یا این که نجات‌دهنده از هر جهت، کلاهبرداری یا سایر کارهای ناشایست مقصر بوده باشد، محروم شود».

۴.۸. پاداش از حقوق ممتاز

در گذشته پاداش نجات‌دهنده از عین اموالی که نجات‌یافته بود استیفا می‌شد، ولی در مقررات کنونی، نجات‌دهنده نسبت به اموال یادشده، حق عینی تبعی می‌یابد. به عبارت دیگر ارزش اموال نجات‌یافته مبنای تعیین میزان پاداش بوده و در صورتی که پاداش پرداخت نشود نجات‌دهنده می‌تواند از محل اموال نجات‌یافته، حقوق خود را استیفا کند. این حق نجات‌دهنده، او را از طلبکاران با حق وثیقه مالک شناور و کسانی که اموالشان نجات یافته قرار می‌دهد. برخی نویسندگان در آثار خود به تفاوت ماهیت حق ممتاز دریایی مزبور با حقی که در نتیجه رهن و وثیقه نهادن کشتی ایجاد می‌شود پرداخته‌اند. (همان: ۳۵)

برابر بند ۳ ماده ۲۹ قانون دریایی ایران، اجرت هرگونه پرداخت مربوط به نجات و کمک در دریا نسبت به کشتی و کرایه حمل و ملحقات آن دو ممتاز شمرده می‌شود. همچنین در بند ۱ ماده ۲۰ معاهده بین‌المللی نجات دریایی بر عدم تأثیر مقررات دیگر

بر حق ممتاز نجات‌دهنده تأکید شده است. به موجب بند ۲ همان ماده اگر وثیقه دیگری به نجات‌دهنده معرفی شود او اختیار دارد با پذیرش آن از حق ممتاز خود صرف نظر کند. برابر بند ۳ ماده ۲۱ همان معاهده نیز تا هنگامی که وثیقه قابل قبولی جهت پرداخت حقوق نجات‌دهنده معرفی نشود شناور و سایر اموال نجات‌یافته نباید بدون رضایت نجات‌دهنده از بندر یا مکانی که در وهله اول پس از اتمام عملیات نجات به آنجا آورده شده‌اند تغییر محل دهند.

۹.۴. پاداش نجات اشخاص

اقدام به نجات جان اشخاصی که در معرض خطر هستند وظیفه‌ای است انسانی که صورت حقوقی نیز یافته است. تکلیف به نجات جان اشخاصی که در دریا با خطر هلاکت مواجه هستند ولو این که از افراد دشمن باشند در مقررات دریایی دیده می‌شود. انحراف کشتی از مسیر برای نجات جان اشخاص موجه بوده و کوشش برای نجات دادن جان افراد از عوامل رافع مسئولیت متصدی حمل و نقل دریایی به شمار می‌رود. (ایوامی^{۱۲}، ۱۹۸۹:۱۹۷؛ صمدی اهری، ۱۳۷۳:۸۵)

برخی نجات جان اشخاص را در مخاطرات دریایی در سه فرض آورده‌اند: فرض نخست هنگامی است که نجات‌دهنده، جان اشخاص را همراه با اموال، نجات می‌دهد. فرض دوم وقتی است که اموال از بین رفته و نجات‌دهنده دریایی فقط موفق به نجات جان انسان‌ها می‌شود. فرض سوم که در بسیاری از موارد اتفاق می‌افتد حالتی است که شناوری با مخاطرات دریایی غیرقابل اجتناب روبرو می‌شود و مجموعه جان و مال افراد در معرض تلف قرار می‌گیرند. گروهی به نجات اموال پرداخته و بعضی مشغول نجات جان افراد در خطر می‌شوند. در فرض نخست نجات‌دهنده استحقاق دریافت پاداش را دارد، ولی در فرض دوم که صرفاً جان انسان‌ها نجات یافته، نجات‌دهنده نمی‌تواند ادعای پاداش کند و در فرض آخر باید تمام نجات‌دهندگان را شایسته دریافت پاداش دانست. (بارستین، ۲۰۰۲:۳۱۲)

در حقوق ایران نتایج یادشده پذیرفته شده است: طبق ماده ۱۸۱ قانون دریایی

برگرفته از ماده ۹ قرارداد بین‌المللی یکنواخت کردن بعضی از مقررات مربوط به معاضدت و نجات در دریا: «اشخاصی که جان آن‌ها نجات یافته است ملزم به پرداخت هیچ‌گونه اجرت نخواهند بود». در بند یک ماده ۱۶ معاهده بین‌المللی نجات دریایی نیز عبارت مشابه دیده می‌شود. شاید علت عدم تعلق پاداش به نجات‌دهنده در فرض بالا این است که برای جان انسان نمی‌توان قدر و قیمتی معین کرد و نیز پاداش نجات بر مبنای ارزش اموال نجات‌یافته محاسبه می‌شود، در حالی که در نجات جان انسان‌ها معیاری برای تعیین میزان پاداش وجود ندارد. البته برخی هم با این استدلال که نجات جان انسان‌های در خطر به مراتب خدمتی بالاتر از نجات اموال است، به عدم تعلق پاداش به نجات‌دهنده جان انسان‌ها منتقدند. (همان: ۳۱۲) در حقوق دریایی انگلستان، وزارت بازرگانی اختیار دارد از محل صندوق تجارت دریایی^{۱۳} مبلغی را به نجات‌دهنده پرداخت کند. (امید، ۱۳۵۳:۳۰۹)

ماده ۱۸۱ قانون دریایی ناظر به فرضی است که برخی به نجات اموال و بعضی به نجات جان انسان‌ها می‌پردازند. براساس ماده مذکور: «نجات‌دهندگانی که در عملیات کمک یا نجات مربوط به یک حادثه خدماتی برای نجات اشخاص انجام داده‌اند مستحق دریافت سهم متناسبی از اجرت پرداختی به نجات‌دهندگان کشتی و بار و سایر متعلقات آن هستند». در کنوانسیون نجات دریایی نیز مقررات مشابه حاکم است. طبق بند ۲ ماده ۱۶ کنوانسیون مزبور «یک نجات‌دهنده جان انسان که در خدمات ارائه شده به مناسبت سانحه‌ای که منجر به عملیات نجات گشته، سهم بوده است مستحق دریافت سهم عادلانه‌ای از مبلغ مورد حکم به نجات‌دهنده برای نجات شناور یا سایر اموال یا جلوگیری یا به حداقل رساندن صدمه به محیط زیست می‌گردد». اگر بنا شود نجات‌دهندگان جان افراد، از دریافت پاداش محروم بمانند به هنگام عملیات، گروه نجات ممکن است بیشتر به نجات اموال متمایل گردند.

نتیجه‌حالی که یک نجات‌دهنده اقدام به نجات توأمان مال و جان کسی می‌کند از فروض مذکور بدست می‌آید و در استحقاق دریافت پاداش او تردیدی نیست.

۴.۱۰. پاداش ویژه

حفظ محیط زیست از نکات مورد توجه دولت‌ها و سازمان‌های بین‌المللی در وضع مقررات می‌باشد. در حقوق ایران، اولین قانونی که در حمایت از محیط زیست نگاشته شد مربوط به سال ۱۳۵۳ است که در سال ۱۳۷۱ مورد اصلاح قرار گرفت. همچنین در اصل سوم و اصل پنجاهم قانون اساسی جمهوری اسلامی ایران و ماده ۶۹ قانون مجازات اسلامی و در برنامه‌های مختلف توسعه به این موضوع اشاره شده است. در همین راستا، حفظ محیط زیست دریایی از اهمیت ویژه برخوردار است

برخی از شناورها و محمولات آن‌ها اگر در معرض مخاطرات دریایی قرار گیرند می‌توانند تهدیدی جدی برای محیط زیست باشند. لذا عملیات نجات به موقع و کارآمد می‌تواند نقش بسزایی در حفظ سلامت محیط زیست داشته باشد. حفظ محیط زیست در عملیات نجات از جنگ جهانی دوم به بعد و با گسترش حمل مقادیر زیاد نفت و فرآورده‌های نفتی در کشتی‌های نفت‌کشی که گاه دچار حادثه می‌شدند و با آلوده نمودن گستره وسیعی از دریا، محیط زیست را به خطر می‌انداختند مورد توجه قرار گرفت و بخشی از معاهده بین‌المللی نجات دریایی به آن اختصاص یافت که از تحولات مهم حقوق نجات دریایی شمرده می‌شود. (آندرسون، ۱۹۹۳:۲۲۹؛ برایس^۴، ۱۹۹۵:۶۶۹)

برابر بند (د) ماده یک این معاهده «صدمه به محیط زیست عبارت است از هر صدمه مادی اساسی به سلامتی انسان یا حیات یا منابع دریایی در آبهای ساحلی یا آبهای درون سرزمینی یا مناطق مجاور آن‌ها، که در نتیجه آلودگی، لوٹ شدگی، آتش سوزی، انفجار یا حوادث مهم مشابه ایجاد شده باشد».

بر اساس بند (ب) از پاراگراف اول ماده ۸ معاهده بین‌المللی نجات دریایی، نجات‌دهنده موظف است دقت لازم را برای جلوگیری یا به حداقل رساندن صدمه به محیط زیست به عمل آورد و بند «ب» پاراگراف دوم همان ماده، همکاری مالک و فرمانده شناور یا مالک سایر اموال مواجه با خطر را در این خصوص ضروری می‌شمارد و با این که امکان توافق برخلاف مقررات معاهده در قرارداد نجات ممکن است، ولی

برابر بند ۳ ماده ۶، قرارداد مزبور نمی‌تواند به نحوی بسته شود که موجب ورود صدمه به محیط زیست شده یا از کاستن صدمات، ممانعت کند. همچنین مطابق با ماده ۱۱ معاهده مزبور، تمام کشورهای عضو باید همکاری لازم را در انجام موفق عملیات نجات و جلوگیری از صدمه به محیط زیست با نجات‌دهندگان بنمایند. چنان که گذشت، مهارت و تلاش نجات‌دهنده در جلوگیری یا به حداقل رسانیدن صدمه به محیط زیست، عاملی در تعیین پاداش است.

ماده ۱۴ معاهده بین‌المللی نجات دریایی تحت عنوان «گرامت ویژه» مقرر می‌دارد:
 ۱- اگر نجات‌دهنده در مورد شناوری عملیات نجات انجام داده باشد که خود یا کالای آن تهدیدی برای محیط زیست بوده‌اند و بر اساس ماده ۱۳ موفق به دریافت پاداشی حداقل معادل گرامت قابل ارزیابی طبق مفاد این ماده نشده باشد حق این را خواهد داشت که معادل هزینه هایش که در این ماده تعریف شده است از صاحب شناور مطالبه گرامت نماید.

۲- در صورتی که در شرایط مندرج در بند یک، نجات‌دهنده با عملیات نجات خود باعث جلوگیری یا به حداقل رسیدن صدمه به محیط زیست باشد، گرامت ویژه قابل پرداخت توسط مالک شناور به نجات‌دهنده طبق بند یک می‌تواند تا حداکثر سی درصد هزینه‌هایی که نجات‌دهنده متحمل شده افزایش یابد. با این وجود محکمه می‌تواند اگر این کار را درست و عادلانه بداند، با در نظر داشتن ضابطه مندرج در ماده ۱۳ پاراگراف یک، چنین گرامت ویژه‌ای را باز هم افزایش دهد، لیکن در هیچ حالتی نباید مجموع افزایش از صد درصد هزینه‌هایی که نجات‌دهنده متحمل شده است بیشتر گردد.

۳- هزینه‌های نجات‌دهنده از نظر بندهای یک و دو عبارت است از آن مخارج معقول پرداخت شده از جیب نجات‌دهنده در عملیات نجات به اضافه نرخ عادلانه‌ای برای تجهیزات و پرسنلی که عملاً و به طور موجه در عملیات نجات به کار گرفته شده‌اند، با در نظر گرفتن معیارهای مندرج در بند یک ماده ۱۳، بندهای فرعی (ح)، (ط) و (ی).

۴- کل گرامت ویژه تحت این ماده فقط در صورتی و تا میزانی پرداخت خواهد

شد که میزان چنین گرامتی بالاتر از هر گونه پاداش قابل دریافت توسط نجات دهنده طبق ماده ۱۳ باشد.

۵- در صورتی که نجات دهنده مسامحه نموده و در نتیجه نتوانسته باشد از ورود صدمه به محیط زیست جلوگیری کرده یا آن را به حداقل برساند ممکن است از تمام یا بخشی از هر گرامت ویژه ای که بر اساس این ماده واجب الادا می گردد، محروم شود.

۶- هیچ چیز در این ماده بر حق رجوع مالک کشتی (به مرجع ثالث) تأثیر نخواهد گذاشت.

۵. نتیجه گیری

۱- امداد رسانی به شناوری که در دریا دچار مخاطره شده و نیازمند کمک است یک عرف کهن دریایی بوده و این تکلیف اخلاقی، صورت حقوقی یافته و الزام به انجام عملیات نجات در حقوق دریایی، اعم از مقررات داخلی یا بین المللی، دیده می شود. انحراف شناور از مسیری که باید طی کند، جهت نجات جان انسانها یا اموالی که در معرض خطر است، موجه بوده و اقدام به عملیات نجات، رافع مسئولیت متصدی حمل و نقل می شود.

۲- نجات دهنده با انجام عملیات نجات مفید، شایسته پاداش است. ممکن است میان نجات دهنده و نجات گیرنده قراردادی بسته شود یا به صرف استمداد یا اطلاع از وضعیت مخاطره آمیز، عملیات نجات انجام گیرد. بر این اساس، مبنای حقوق نجات دهنده یا در مسئولیت قراردادی نجات گیرنده است یا باید حقوق او را مبتنی بر نهادی خارج از قرارداد جستجو کرد. در الزامات خارج از قرارداد به نظر می رسد دو نهاد استیفا و اداره مال غیر می توانند مبنای موجهی باشند.

۳- شرط تحقق پاداش، مفید بودن آن است. نتیجه مزبور ممکن است نجات شناور یا محموله آن از خطر نابودی باشد. در ضمن با نجات شناور و بازگرداندن قدرت حمل کالا به شناور، نتیجه مفید در امکان وصول کرایه حمل نیز متصور است.

۴- در صورت وجود قرارداد نجات، میزان پاداش به مبلغی است که در آن درج شده است. اگر قراردادی بسته نشده باشد، اجرت نجات به وسیله دادگاه تعیین می شود.

پیش‌بینی مبالغ ناعادلانه در قرارداد نجات یا بستن قرارداد با سوء استفاده از وضعیت طرف، موجب قابلیت ابطال یا اصلاح قرارداد از طریق مراجع قضایی می‌شود.

۵- هرچند در تعیین میزان پاداش نجات، عوامل گوناگونی مؤثر است، ولی بیشینه پاداشی که می‌توان از نجات‌گیرندگان دریافت کرد نباید از ارزش کالاهای نجات یافته بیشتر شود. اگر نجات‌دهنده، خود موجب در معرض خطر قرارگرفتن شناور دیگر شود شایستگی دریافت اجرت نجات را ندارد و تقصیر یا اعمال خلاف نجات‌دهنده باعث کاهش و گاه محرومیت از دریافت پاداش می‌شود.

۶- صرف نجات جان اشخاص برای نجات‌دهنده اجرتی ندارد. اما در صورتی که با انجام عملیات نجات، مجموعه‌ای از اموال و جان انسان‌ها نجات یابند اجرت نجات به نجات‌دهنده تعلق می‌گیرد. اگر نجات‌دهندگان، متعدد باشند پاداش نجات تقسیم می‌شود و در صورت تعدد نجات‌گیرندگان، مسئولیت پرداخت پاداش به نسبتی که عملیات نجات برای ایشان مفید بوده ایجاد می‌شود.

۷- در گذشته حقوق نجات‌دهنده از محل اموال نجات یافته پرداخت می‌شد، ولی امروزه حقوق نجات‌دهنده، ممتاز شمرده شده و شناور یا اموال نجات یافته، وثیقه استیفای حقوق او هستند.

۸- امروزه حفظ محیط زیست در تدوین مقررات، مد نظر قرار می‌گیرد. چون ممکن است در نتیجه خطری که شناور یا محموله آن را تهدید می‌کند به محیط زیست آسیب وارد شود در معاهده بین‌المللی نجات دریایی توجه ویژه به آن شده و اگر نجات‌دهنده در حین عملیات نجات از ورود آسیب به محیط زیست جلوگیری کند یا از میزان خسارت به محیط زیست بکاهد، شایسته پاداش ویژه است.

پی‌نوشت‌ها

1. Anderson
3. Allen
5. Salvage
7. Sauvetage

2. Shaw
4. Cohen
6. Assistance Maritime
8. Utmost Good Faith

9. Article 7: Every agreement as to assistance or salvage entered into at the moment and under the influence of danger may, at the request of either party, be annulled or modified by the court, if it considers that the conditions agreed upon are not equitable .

In all cases, when it is proved that the consent of one of the parties is vitiated by fraud or concealment, or when the remuneration is, in proportion to the services rendered, in an excessive degree too large or too small, the agreement may be annulled or modified by the court at the request of the party affected

- | | |
|--------------------|----------------------------|
| 10. No cure no pay | 11. Burstein |
| 12. Ivamy | 13. Mercantile marine fund |
| 14. Brice | |

منابع

الف. فارسی و عربی

- امید، هوشنگ (۱۳۵۳). حقوق دریایی (ج ۲). تهران: مدرسه عالی بیمه تهران.
- بوآیه، آبر (۱۳۷۹). حقوق دریایی. ترجمه حسینقلی حسینی نژاد، تهران: بی‌نا.
- رمضانی، عباس (۱۳۷۱). حقوق حمل و نقل دریایی. تهران: مؤسسه آموزشی کشتیرانی جمهوری اسلامی ایران (علوم و فنون دریایی - مدیریت).
- ستوده تهرانی، حسن (۱۳۴۴). حقوق دریایی و هوایی. تهران: انتشارات دانشگاه تهران.
- شورابی، عبدالحمید (۲۰۰۳). قانون التجارة البحرية. اسکندریه: منشأة المعارف جلال حزی و شرکاه.
- صمدی اهری، محمد هاشم (۱۳۷۳). مسئولیت مدنی متصدی حمل و نقل دریایی. تهران: روزنامه رسمی کشور.
- طالب احمدی، حبیب (۱۳۸۴). "معاملات قابل ابطال در حقوق ایران"، مجله مدرس علوم انسانی، دوره نهم، شماره سوم، ۱۶۲-۱۴۵.
- فرمانفرمائی، ابوالبشر (۱۳۴۹). حقوق دریایی، بی‌جا: چاپخانه خرمی.
- کاتوزیان، ناصر (۱۳۶۲). حقوق مدنی: ضمان قهری - مسئولیت مدنی. تهران: کتابفروشی دهخدا.

ب. انگلیسی

- Allen, Michael. (1991). "The International Convention on Salvage & LOF 1990", *Journal of Maritime Law & Commerce*, 22 (1), 119-129.
- Anderson, Andrew. (1993). "Salvage & Recreational Vessels: Modern Concepts & Misconceptions", *U.S.F Maritime Law Journal*, 6 (1),

203-232.

Brice, Geoffrey. (1995). "Salvage & The Marine Environment", **Tulane Law Review**, 70, 669-677.

Burstein, Susanne M. (2002). "Saving Steel Over Souls: The Human Cost of U.S. Salvage Law", **Tulane Maritime Law Journal**, 27, 307-333.

Cohen, Mark. (1982). "Lloyd's Standard Form of Salvage Agreement & The U.S. Salvage Industry", **Marine Policy**, Butterworth & Co (Publishers) Ltd, 265-286.

Ivamy, ER Hardy. (1989). **Carriage of Goods by Sea**. London & Edinburgh.

Shaw, Richard. (1992). "The 1989 Salvage Convention & Lloyd's Open Form 1990", **Marine Policy**, Butterworth-Heinemann Ltd, 127-129.

Archive of SID