



ماهیت، مسؤلیت و تخصیص پاداش ناشی از انجام عملیات امداد و نجات دریایی: تطبیق مقررات کنوانسیون بروکسل و لندن با قانون دریایی ایران

پوریا ابراهیم زاده^۱
امیرحسین ملکی زاده^۲

تاریخ دریافت مقاله: ۱۴۰۲/۱۱/۱۶ تاریخ پذیرش نهایی: ۱۴۰۳/۰۱/۲۵

چکیده

با افزایش وابستگی کشورها به تأمین اساسی‌ترین نیازهایشان از محل تجارت دریایی، تعداد شناورها و خطوط کشتی‌رانی افزایش یافت و این امر بر رشد آمار شناورهایی که در محیط دریا دچار حوادثی همچون تصادم یا آتش‌سوزی می‌شدند تأثیر گذاشت. بدین جهت اراده جامعه بین‌المللی بر آن شد تا با هدف کاهش خسارات وارده از محل مخاطرات دریایی، یک نظام حقوقی بین‌المللی در جهت تشویق هر چه بیشتر شناورها نسبت به امدادسانی به یکدیگر در شرایط اضطراری شکل گیرد. این اراده در سال ۱۹۱۰ ختم به تصویب کنوانسیون بروکسل در سال ۱۹۸۹ ختم به تصویب کنوانسیون لندن شد که به موجب این اسناد انجام عملیات امداد و نجات دریایی مورد توجه قرار گرفت. هدف از ارائه تحقیق حاضر پاسخ بدین پرسش است که حقوق داخلی و حقوق بین‌الملل در خصوص انجام دادن یا امتناع کردن از اجرای عملیات امداد و نجات دریایی چه موضعی دارد و در کل نظام حقوقی بین‌المللی حاکم بر تخصیص و پرداخت پاداش ناشی از انجام این عملیات از چه قرار است؟ در این تحقیق نویسندگان از روش توصیفی-تحلیلی و در مواردی از روش تطبیقی استفاده نمودند. نتیجه کلی تحقیق ضمن اشاره به ماهیت اجباری انجام عملیات امداد و نجات دریایی توسط فرمانده شناورها بر این نکته تأکید دارد که پاداش ناشی از انجام این عملیات خطیر تابع شاخص‌های متعددی بوده و در مجموع، مواضع قانون دریایی ایران منطبق با مقررات کنوانسیون بروکسل است.

کلید واژه‌ها

پاداش، عملیات، امداد و نجات، کنوانسیون، حقوق بین‌الملل.

^۱ دانش‌آموخته کارشناسی ارشد، گروه حقوق بین‌الملل، واحد مشهد، دانشگاه آزاد اسلامی، مشهد، ایران

Email: Iranma@yahoo.com

^۲ استادیار و عضو هیأت علمی، گروه حقوق بین‌الملل، واحد مشهد، دانشگاه آزاد اسلامی، مشهد، ایران (نویسنده مسئول):

Email: Molkezadeh@mshdiau.ac.ir

مقدمه

ارتقاء توانایی کشورها در حوزه ساخت شناورهای بزرگ و چندمنظوره نقش به سزایی در نقش آفرینی تجارت دریایی به عنوان یکی از اصلی‌ترین شریان‌ها در جهت رفع اساسی‌ترین نیازهای بشر ایفا نمود؛ اما افزایش تعداد شناورها مشکلاتی نظیر افزایش آمار تصادم، انفجار، آتش‌سوزی، مفقود شدن، به گل نشستن، نشت سوخت مخزن، برخورد با صخره‌ها و حملات دزدان دریایی را در پی داشت (Baalisampang and Others, 2018: 350). موارد فوق باعث شد تا جامعه بین‌المللی با هدف کاهش خسارات وارده از محل مخاطرات دریایی اراده خود را در جهت استقرار یک نظام حقوقی بین‌المللی مبنی بر تسویق شناورها نسبت به امدادسانی به یکدیگر در شرایط اضطراری سوق دهد (Button, 2018: 26).

پرسش اصلی تحقیق حاضر از این قرار است که حقوق بین‌الملل^۱ در خصوص انجام دادن یا امتناع کردن از اجرای عملیات امداد و نجات دریایی^۲ چه موضعی دارد و در کل نظام حقوقی بین‌المللی حاکم بر تخصیص و پرداخت پاداش ناشی از انجام این عملیات از چه قرار است؟ فرضیه نویسندگان اینگونه است که بعید به نظر می‌رسد مقررات حقوق بین‌الملل، شناورهای توانمند در امدادسانی را در انجام دادن یا امتناع کردن از اجرای عملیات امداد و نجات دریایی مخیر گذاشته باشد اما لحاظ اجبار در انجام این عملیات خطیر مستلزم پیش‌بینی تمهیدات لازم جهت برانگیختن انگیزه مادی امدادگران است. نظر به اینکه عملیات امداد و نجات دریایی از قدیم‌الایام تا به امروز موضوعیت خود را حفظ نموده، ضروری به نظر می‌رسد تا ضمن کسب آگاهی در خصوص اجباری یا اختیاری بودن انجام این عملیات، با نحوه تخصیص و پرداخت پاداش ناشی از انجام آن که انگیزه مادی امدادگران را حفظ می‌کند آشنا شویم. نویسندگان با هدف یافتن پاسخی کامل برای پرسش اخیر و صحت‌سنجی فرضیه خویش از روش توصیفی-تحلیلی و در مواردی از روش تطبیقی استفاده نمودند. در این تحقیق ابتدا تاریخچه‌ای از نحوه ورود حقوق بین‌الملل به عرصه عملیات امداد و نجات دریایی ارائه شده و سپس چارچوب مفهومی این نوع از عملیات دریایی با رویکردی حقوقی مورد بررسی قرار گرفته است. در بخش مبانی نظری مطالبی در خصوص ماهیت عملیات امداد و نجات دریایی ارائه گردیده و نهایتاً به صورت مختصر و کاربردی، نظام حقوقی حاکم بر تخصیص و پرداخت پاداش ناشی از انجام این عملیات را تشریح نمودیم. در هر بخش نویسندگان مقررات «قانون دریایی ایران» را نیز مورد ملاحظه قرار دادند.

¹ International Law

² Maritime Rescue and Relief Operation (Salvage Operation)

۱- تاریخچه

بسیاری بر این باورند که تاریخچه قوانین و مقررات مربوط به تجارت در دریا قدمتی بالغ بر سه هزار سال دارد و با رجوع به عهد امپراطوری یونان و روم باستان می‌توان به جست‌وجوی ریشه اولین قوانین و مقررات مربوط به عملیات امداد و نجات دریایی پرداخت (Bolanca and Others, 2018: 1). به گواه تاریخ، هنگامی که امپراطوری بیزانس بر دریای مدیترانه مسلط شد در صدد آن بر آمد تا تجارت در این دریا را نظم بخشد که این تصمیم ختم به تصویب قانون دریایی رودیان^۱ شد. قانون دریایی رودیان علاوه بر آنکه در زمره کهن‌ترین قوانین دریایی تاریخ بشر به شمار می‌رود مشتمل بر مقرراتی است که بعضاً بر مسئله انجام عملیات امداد و نجات دریایی تأکید دارند (Ellart, 2013: 3970). تا اواخر قرن پانزدهم نظام حاکم بر انجام عملیات امداد و نجات دریایی بیش از هر چیز تابع عرف‌های منطقه‌ای بود اما از اوایل قرن شانزدهم دادگاه‌های انگلستان نخستین رویه‌های قضایی در خصوص این نوع از عملیات را ایجاد نمودند (Swan, 2009: 100). در اوایل قرن بیستم بشر با اتکا بر توانایی خود در صنعت کشتی‌سازی توانست شناورهای بزرگ و چند منظوره بسازد. این مسئله بر افزایش میزان مبادلات و تجارت دریایی تأثیر گذاشت؛ به نحوی که برآورد می‌شود امروزه حدود ۹۵٪ از کل تجارت بین‌الملل از طریق دریاها صورت می‌پذیرد و نقش حمل و نقل از طریق دریا سهم زیادی در مرتفع نمودن موانع تجاری و حصول رشد اقتصادی ایفا می‌نماید (شفیعی و همکاران، ۱۴۰۱: ۱۰۲)، اما به تناسب افزایش تعداد شناورها و خطوط کشتی‌رانی، آمار تصادم و غرق شدن آنها نیز افزایش یافت (Eliopoulou and Others, 2023: 1). نظر به اینکه انجام عملیات امداد و نجات دریایی مؤثر و به موقع می‌توانست تا حد زیادی در کاهش خسارات وارده از محل حوادثی که در دریا متوجه شناورها می‌گردد ایفا نماید؛ جامعه بین‌المللی تصمیم گرفت تا تمهیداتی حقوقی در خصوص اجرای این عملیات را در نظر گیرد. تصویب «معاهده یکسان‌سازی پاره‌ای از مقررات مربوط به تصادم کشتی‌ها»^۲ موسوم به کنوانسیون بروکسل نمو نخستین تلاش و هماهنگی جامعه بین‌المللی در این راستا به حساب می‌آید. حدود هفت دهه پس از تصویب کنوانسیون فوق‌الذکر، شماری از کشورها بر مسائلی تأکید کردند که در مجموع حکایت از لزوم و ضرورت بازنگری در کنوانسیون بروکسل داشت. لذا طی «کنفرانس بین‌المللی هماهنگ‌سازی برخی از جنبه‌های حقوق دریایی»^۳، پیش‌نویس یک کنوانسیون جدید جهت اعمال بر مقوله عملیات امداد و نجات دریایی ارائه شد و کمیته حقوقی سازمان دریانوردی بین‌المللی^۴ بررسی جنبه‌های حقوقی این پیش‌نویس

¹ Rhodian Sea Law

² Convention for the Unification of Certain Rules of Law with respect to Collisions between Vessels (1910)

³ International Conference on the Harmonization of Certain Aspects of Maritime Law (1981)

⁴ International Maritime Organization (I.M.O)

را بر عهده گرفت. پیش‌نویس مذکور نهایتاً در سال ۱۹۸۹ با نام «کنوانسیون بین‌المللی نجات دریایی^۱» موسوم به کنوانسیون لندن تصویب گشت. تصویب کنوانسیون لندن منجر به نسخ کنوانسیون بروکسل نشد اما بسیاری از ایرادات و نارسایی‌های حقوقی آن را مرتفع نمود (طالب‌احمدی، ۱۳۹۲: ۱۱۱). در پایان این بخش لازم است تا وضعیت ایران نسبت به دو کنوانسیون فوق‌الذکر بررسی شود. فصل یازدهم قانون دریایی ایران «امداد و نجات دریایی» نام دارد که بسیاری از مواد این فصل در واقع برگردان مواد کنوانسیون بروکسل است. از این جهت می‌توان اظهار داشت که مقررات قانون دریایی ایران در حوزه مربوط به امداد و نجات دریایی تا حد زیادی از استانداردهای کنوانسیون بروکسل تبعیت می‌کند. کشور ایران در سال ۱۹۶۵ به موجب تصویب «قانون الحاق دولت ایران به هفت معاهده بین‌المللی» به کنوانسیون بروکسل و در سال ۱۹۹۴ به موجب تصویب «قانون اجازه الحاق دولت ایران به کنوانسیون بین‌المللی نجات دریایی» به کنوانسیون لندن پیوست و بدین شکل مقررات این دو کنوانسیون در حکم قوانین داخلی کشورمان تلقی گردید.

۲- چارچوب مفهومی و مبانی نظری

برای درک بهتر مباحث آتی، این بخش را به تعریف عملیات امداد و نجات دریایی و مبانی نظری حاکم بر آن اختصاص می‌دهیم.

۲-۱- چارچوب مفهومی

بر اساس میزان توانایی بشر در مقابله و کنترل مخاطرات دریایی، این دست از مخاطرات به دو نوع اجتناب‌پذیر و اجتناب‌ناپذیر قابل انقسام است. مخاطرات دریایی اجتناب‌پذیر مخاطراتی هستند که بشر با کاربست روش‌های استاندارد دریانوردی و استفاده از دریانوردان ماهر می‌تواند بر آنها فائق آید. مخاطرات دریایی اجتناب‌ناپذیر نیز به مخاطراتی دلالت دارد که از رهگذر کاربست روش‌های استاندارد دریانوردی و استفاده از دریانوردان ماهر قابل کنترل نبوده؛ بنابراین در هنگام مواجه شدن با آنها وقوع خسارات برای شناور، محموله و یا سرنشینان شناور در معرض خطر حتمی است (طالب‌احمدی، ۱۳۹۲: ۱۶۳). نظر به اینکه انجام عملیات امداد و نجات دریایی مؤثر و به موقع می‌تواند تا حد زیادی در کاهش میزان خسارات و آسیب‌های ناشی از مخاطرات دریایی اجتناب‌ناپذیر مفید واقع شود، لازم است تا قبل از پرداختن به ماهیت این عملیات با تعریف آن آشنا شویم. عملیات امداد و نجات دریایی در زمره تخصصی‌ترین عملیات‌های دریایی به حساب آمده (Dean, 2016: 985) و در دو دهه اخیر اکیداً مورد توجه حقوق‌دانان و پژوهشگران جهان قرار گرفته است (سیاره و حقی: ۱۳۹۵: ۲). به زبان محاوره عملیات امداد و نجات

¹ International Convention on Salvage (1989)

دریایی عبارت است از اقداماتی در راستای «رساندن امداد و نجات» نسبت به هر آنچه که در معرض «مخاطرات دریایی» قرار گرفته است. تعریف محاوره‌ای عملیات امداد و نجات دریایی تفاوت چندانی با تعریف حقوقی آن ندارد. بند ۱ از ماده ۱ کنوانسیون لندن عملیات امداد و نجات دریایی را بدین شکل تعریف می‌کند: «عملیات امداد و نجات دریایی به مجموعه کارها و فعالیت‌های تعهد شده‌ای که در راستای رساندن امداد و نجات به شناورها و محموله آنها در اقصی نقاط آب‌های جهان از گزند مخاطرات دریایی صورت می‌پذیرد دلالت دارد».

تعریف فوق متشکل از شاخص‌هایی است که با بررسی آنها می‌توان به درک بهتری از این نوع از عملیات نائل گشت. اولاً مفهوم «امداد» متفاوت از مفهوم «نجات» نیست. در نظام حقوقی کشور فرانسه برای دلالت به عملیات امداد و نجات دریایی از دو اصطلاح «امداد برای رفع خطر^۱» و اقدام برای «نجات کشتی در حال غرق شدن^۲» استفاده می‌شود (طالب‌احمدی، ۱۳۹۲: ۱۶۹). در مقابل رویه نظام حقوقی فرانسه، در نظام حقوقی انگلیس برای دلالت بر عملیات امداد و نجات دریایی از واژه «سالویج^۳» استفاده می‌شود. فصل یازدهم قانون دریایی ایران با عنوان «امداد و نجات دریایی» گویای آن است که در کشور ما نیز این دو واژه در مفهوم و عطف به یکدیگر استعمال می‌شوند. مجموعاً و با تأکید بر نحوه تعریف عملیات امداد و نجات دریایی در کنوانسیون لندن و لحاظ دیدگاه اکثریت صاحب‌نظران حقوق دریاهای^۴، به جرأت می‌توان گفت که تفاوتی میان مفهوم «امداد» و «نجات» وجود ندارد. در عملیات امداد و نجات دریایی لزوماً به معنای انجام اعمال مستلزم فعالیت جسمی نیست. برخی عنوان می‌کنند که قید «مجموعه کارها و فعالیت‌ها» در تعریف فوق‌الذکر دلالت بر اعمالی نظیر اطفای حریق، به آب انداختن محموله شناور با هدف ممانعت از غرق شدن آن و در مجموع مواردی که مستلزم کاربست قوای جسمانی باشد دلالت داشته و مصادیقی چون «ارائه مشاوره مؤثر» از شمول این تعریف خارج است (طالب‌احمدی، ۱۳۹۲: ۱۶۹). در مقابل این دیدگاه باید عنوان داشت نظر به هدف اصلی انجام عملیات امداد و نجات دریایی مبنی بر دفع مخاطرات و نقش غیرقابل انکار یک مشاوره مؤثر در حصول چنین هدفی، پذیرفتی است که مشاوره مؤثر را نیز در تعریف عملیات امداد و نجات دریایی داخل بدانیم. سوماً موضوع عملیات امداد و نجات دریایی متوجه «اموال دریایی» می‌شود. مقصود از اموال دریایی «شناور» و «بار» آن بوده و مراد از شناور هرگونه ساختار دارای قابلیت دریانوردی نظیر لنج، کرجی، یدک‌کش، نفت‌کش و نظیر این موارد است (ظهیری و همکاران، ۱۳۹۹: ۹۲). البته لازم به ذکر است که بنا بر استناد به بند ۴ از ماده ۱ کنوانسیون لندن، شناورهای جنگی نمی‌توانند موضوع عملیات امداد و نجات

¹ Assistance Maritime

² Sauvetage

³ Salvage

⁴ Law of the seas

دریایی قرار گیرند مگر آنکه کشوری در هنگام پیوستن به کنوانسیون مذکور پذیرفته باشد که مقررات کنوانسیون بر شناورهای نظامی او نیز تسری یابد. بار شناور نیز دلالت بر آنچه دارد که عرفاً محموله محسوب شود. بر این اساس مواردی نظیر مال‌التجاره، سوخت و اجاره‌بهای شناور می‌تواند در مفهوم عملیات امداد و نجات دریایی داخل شود اما مواردی نظیر آذوقه و وسایل شخصی سرنشینان مشمول موضوع عملیات امداد و نجات دریایی نخواهد بود.

۲-۲- مبانی نظری

برخی بر این باورند که انجام عملیات امداد و نجات دریایی اختیاری است. این گروه با تأکید بر ماده ۲ کنوانسیون بروکسل و ماده ۱۲ کنوانسیون لندن که شناور امدادگر را در نتیجه انجام مؤثر عملیات امداد و نجات دریایی مستحق دریافت پاداش می‌داند استدلال می‌کنند که شناورهای در مجاورت یک شناور در معرض خطر اختیار دارند تا با صرف نظر کردن از دریافت پاداش، از امداد و نجات رساندن به شناور در معرض خطر اجتناب کنند و یا با چشم داشتن به دریافت پاداش، خطر امداد و نجات رساندن را به جان خریده و به انجام این عملیات خطیر مبادرت ورزند. در مقابل این گروه برخی دیگر بر این باورند که انجام عملیات امداد و نجات دریایی اجباری است. این گروه در نقد دیدگاه گروه پیشین استدلال می‌کنند که اولاً منطقی نیست که شناورهای در مجاورت یک شناور در معرض خطر را برای امداد و نجات رساندن مخیر گذاریم زیرا هیچ موجودیتی به اندازه شناورهای در مجاورت شناور در معرض خطر که به نسبت گاردهای ساحلی فاصله کمتری از آن شناور دارند نمی‌توانند در رساندن امداد و نجات، مؤثر عمل کنند. دوماً کنوانسیون لندن در مقام تعریف عملیات امداد و نجات دریایی از قید مجموعه کارها و فعالیت‌های «تعهد شده» استفاده می‌کند که قید مذکور حکایت از تکلیف در انجام عملیات دارد و پاداش ناشی از اجرای این عملیات صرفاً در مقام بی پاسخ نماندن تلاش امدادگران و برانگیختن انگیزه مادی ایشان جهت تن دادن به اجرای این عملیات خطرناک بیان شده است.

واقعیت آن است که کشف ماهیت انجام عملیات امداد و نجات دریایی قبل از آنکه از محل مرور استدلالات مطرح شده در این خصوص میسر باشد در گرو پاسخ به این پرسش است که آیا به موجب مقررات حقوق بین‌الملل، مسئولیت انجام این عملیات به شخص خاصی محول گردیده است یا خیر؟ تا اوایل قرن بیستم رویه مشخصی در خصوص اینکه اساساً مسئولیت انجام عملیات امداد و نجات دریایی بر عهده چه کسی است وجود نداشت. به موجب ماده ۱۱ کنوانسیون بروکسل فرمانده شناورها موظف شدند تا آنجا که خطری متوجه شناور، محموله و سرنشینان همراهشان نشود به کمک شناورهایی بشتابند که در دریا با خطر مواجه شدند؛ ولو اینکه شناور در معرض خطر، حامل پرچم کشور دشمن باشد (Papanicolopulu, 2016: 498). به نظر می‌رسد امتناع از امدادسانی به شناور حامل پرچم کشور دشمن بر خلاف هدف اصلی منشور ملل متحد مبنی بر حفظ صلح و امنیت بین‌المللی نیز باشد (ابراهیم

زاده و سیرغانی، ۱۴۰۱: ۹۶). بند ۹۸ کنوانسیون حقوق دریاهای^۱ نیز با مفهومی قریب به مضمون ماده ۱۱ کنوانسیون بروکسل بیان شده است. علاوه بر دو مقررہ اخیر، ماده ۱۰ کنوانسیون لندن ضمن محول کردن مسئولیت انجام عملیات امداد و نجات دریایی به فرمانده شناورها بر این موضوع تأکید دارد که کشورها موظفند تا در راستای توجیه کردن فرمانده شناورهایشان جهت انجام عملیات امداد و نجات دریایی، اقدامات لازم را انجام دهند. بند ۳ این مقررہ صراحتاً عنوان می‌کند که از محل عدم انجام عملیات امداد و نجات دریایی، مسئولیت تماماً متوجه «فرمانده شناور» خواهد بود و نه «مالک شناور». در مجموع بر سر این مسئله که انجام عملیات امداد و نجات دریایی وظیفه فرمانده شناورهاست اختلاف نظر خاصی وجود ندارد. بنابراین اختیاری دانستن عملیات امداد و نجات دریایی در شرایطی که حقوق بین‌الملل اجرای عملیات مذکور را به فرمانده شناورها محول نموده است دیدگاهی غیر قابل دفاع به نظر می‌رسد.

تأملی چند در مواد ناظر بر اجباری بودن انجام عملیات امداد و نجات دریایی حاکی از وجود یک استثناء برای صرف نظر کردن از اجرای آن است. ظاهراً چنانچه فرمانده یک شناور تشخیص دهد که انجام عملیات امداد و نجات دریایی خطرآفرین خواهد بود تکلیفی در امدادسانی نخواهد داشت؛ اما مواد کنوانسیون بروکسل و لندن اشاره‌ای به درجه و میزان خطری که عملیات امداد و نجات دریایی را از وصف اجباری بودن خارج می‌کند ندارند (باقری، ۱۴۰۰: ۱۱۶). معقولانه به نظر می‌رسد که چنانچه فرمانده شناوری که قصد امدادسانی دارد تشخیص دهد که در نتیجه امدادسانی مخاطراتی بیشتر یا حتی برابر با مخاطرات شناور در معرض خطر گریبانگر شناور تحت امرش خواهد شد از انجام این عملیات معاف باشد. در مجموع می‌توان استنباط کرد اصل بر آن است که فرمانده شناورها موظفند به شناورهای در معرض خطر امداد و نجات رسانند مگر آنکه انجام چنین عملی برای شناور، محموله و یا سرنشینان شناور امدادگر خطرآفرین باشد. ماده ۱۷۱ و ۱۸۲ قانون دریایی ایران که به ترتیب برگردان ماده ۸ و ۱۱ کنوانسیون بروکسل است نیز از رویه فوق‌الذکر تبعیت می‌کند.

حال که مشخص شد انجام عملیات امداد و نجات دریایی بر عهده فرمانده شناورهاست و ایشان در حالت معمول ملزم به انجام چنین عملیاتی هستند این پرسش مطرح می‌شود که ضمانت اجرای امتناع از این مسئولیت بین‌المللی چیست؟ «کنوانسیون ایمنی جان اشخاص در دریا»^۲ موسوم به کنوانسیون سولاس^۳ تنها سندی است که به ضمانت اجرای عدم امدادسانی در دریا اشاره کرده و قوانین ملی کشورها را در این زمینه مجری دانسته است. برخی کشورها همچون آمریکا، استرالیا و نروژ در قوانین داخلی خود از ضمانت‌های اجرای حبس و جزای نقدی برای مجازات فرمانده شناورهای ممتنع از انجام عملیات امداد و نجات دریایی استفاده کردند. در خصوص رویه کشور ایران مسئله کمی پیچیده است. در

¹ Convention on the Law of the Sea (1982)

² International Convention for the Safety of Life at Sea (1974)

³ SOLAS Convention

حقوق داخلی کشور ما هیچ مقرره‌ای وجود ندارد تا صراحتاً بدین پرسش پاسخ دهد که چنانچه فرمانده یک شناور ایرانی از انجام عملیات امداد و نجات دریایی امتناع ورزد چگونه مجازات خواهد شد؟ به نظر می‌رسد که در چنین مواردی بند ۲ از قانون تک‌ماده‌ای «مجازات خودداری از کمک به مصدومین و دفع مخاطرات جانی» مصوب سال ۱۹۷۵ قابل اعمال باشد. این مقرره بیان می‌دارد کسانی که حسب وظیفه یا قانون مکلف شدند تا به اشخاص آسیب دیده و یا کسانی در معرض خطر جانی قرار گرفتند کمک کنند اما از انجام اقدامات لازم روی بر می‌گردانند به حبس از شش ماه تا سه سال محکوم خواهند شد.

۳- نظام حقوقی حاکم بر تخصیص و پرداخت پاداش نجات

در این بخش به تشریح نظام حقوقی حاکم بر تخصیص و پرداخت پاداش ناشی از اجرای عملیات امداد و نجات دریایی که به واقع رکن حافظ انگیزه مادی امدادگران در جهت تشویق ایشان به انجام این عملیات خطیر است می‌پردازیم.

۳-۱- نظام حقوقی حاکم بر تحقق پاداش نجات

همانطور که از پیش گفته شد انجام عملیات امداد و نجات دریایی شناور امدادجو را ملزم به پرداخت پاداش به شناور امدادگر می‌کند اما صرف انجام عملیات امداد و نجات دریایی به معنای استحقاق پاداش نجات نخواهد بود. برای اینکه امدادگران از محل انجام عملیات امداد و نجات دریایی مستحق دریافت پاداش شوند وجود چهار شرط به صورت همزمان ضروری است (صفایی و نظارت مقدم، ۱۳۹۴: ۴۰). اولاً لازم است که «خطری واقعی» وجود داشته باشد. خطر محل بحث می‌بایست اجتناب‌ناپذیر باشد به نحوی که چنانچه هر دریانورد قابل با آن خطر مواجه شود تقاضای امداد و نجات کند. لازم به ذکر است که نیازی نیست خطر مذکور به وقوع پیوسته باشد بلکه صرف قابل پیش‌بینی بودن وقوع آن همانند وضعیتی که فرمانده یک شناور تشخیص دهد که هدایت شناور تحت امرش را تا دقایقی دیگر از دست خواهد داد کفایت می‌کند. لذا در فرضی که فرمانده یک شناور بر مبنای یک تصور یا تشخیص اشتباه گمان برد که شناور تحت امرش در معرض خطر است و درخواست کمک کند و متعاقباً شناوری به کمک او بیاید، شناور امدادگر مستحق دریافت اجرت‌المثل از جهت تغییر مسیر اصلی و مخارج متحمل شده خواهد بود که این مبلغ هیچ ارتباطی با پاداش نجات ندارد زیرا عمل انجام شده اساساً عملیات امداد و نجات دریایی تلقی نمی‌گردد. دوماً لازم است که خطر متوجه «اموال دریایی» شود. مقصود از اموال دریایی نیز شامل شناور و محموله آن است که مصادیق آن در بخش ۱-۲ مورد ملاحظه قرار گرفت. بنابراین مواردی نظیر نجات جان انسان‌ها، آذوقه و وسایل شخصی سرنشینان شناورهای در معرض خطر مشمول دریافت پاداش نمی‌شود زیرا موارد مذکور در مفهوم اموال دریایی داخل نیست. سوماً لازم است که فرمانده شناور در معرض خطر، امدادگران را از انجام این عمل منع نکرده باشد. بنا بر استناد به ماده ۳

کنوانسیون بروکسل و ماده ۱۹ کنوانسیون لندن، چنانچه فرمانده شناور در معرض خطر صراحتاً اشخاصی را از دخالت در عملیات امداد و نجات دریایی منع کند اما آن اشخاص به امدادسانی مبادرت ورزند مستحق دریافت هیچ پاداشی نخواهند بود. ماده ۱۷۵ قانون دریایی ایران نیز با محتوایی قریب به همین مضمون بیان شده است. چهارماً لازم است که عملیات امداد و نجات دریایی «مؤثر» واقع شود. در ماده ۲ کنوانسیون بروکسل و ماده ۱۲ کنوانسیون لندن بر این موضوع تأکید شده است که در صورت مؤثر بودن انجام عملیات امداد و نجات دریایی، پاداش نیز تعلق خواهد گرفت و متعاقباً در صورت عدم انجام عمل مؤثر در عملیات امداد و نجات، هیچ پاداشی تحقق نخواهد یافت. ماده ۱۷۴ قانون دریایی ایران نیز با تبعیت از ماده ۲ کنوانسیون بروکسل شرط اصلی تحقق پاداش ناشی از اجرای عملیات امداد و نجات دریایی را به مؤثر واقع شدن عملیات موقوف کرده است. مقصود از مؤثر بودن به معنای حصول موفقیت کامل نیست. هر قدر اموال بیشتری از گزند مخاطرات دریایی نجات یابد پاداش استحقاقی نیز بیشتر خواهد بود (اسفینی‌فراهانی، ۱۳۹۴: ۴۱).

علاوه بر چهار شرط اخیر برخی از نویسندگان به شرط دیگری تحت عنوان داوطلبانه انجام شدن عملیات امداد و نجات دریایی نیز اشاره می‌کنند (Ekhtator, 2016: 75). این شرط برگرفته شده از نظام حقوقی کامن‌لا^۱ حاکی از این مقصود است که چنانچه امدادگر در نتیجه وظیفه و یا به حکم قانون^۲ مسئولیت رساندن امداد و نجات دریایی را بر عهده داشته باشد و مبادرت به انجام این عمل نماید مستحق دریافت پاداش نخواهد بود. به عنوان مثال چنانچه یک شناور دچار حریق شود و گاردهای حفاظت دریایی مستقر در ساحل که به حکم قانون دولت ساحلی وظیفه اطفای حریق شناورهای آن محدوده را بر عهده داشته باشند نمی‌توانند از محل انجام وظیفه قانونی خود تقاضای پاداش کنند. برای درک بهتر این شرط اجمالاً به ماجرای کشتی سن دیمتریو^۳ می‌پردازیم. در جریان جنگ جهانی دوم این کشتی حامل محموله نفتی هدف حمله موشکی قرار گرفت و فرمانده آن دستور داد که خدمه با قید فوریت کشتی را ترک کنند. چند ساعت بعد شانزده نفر از خدمه به کشتی باز گشتند و پس از اطفای حریق، کشتی را به راه انداخته و به ساحل رساندند و متعاقباً در دادگاه درخواست پاداش نمودند. دادگاه با این استدلال که دستور به تخلیه کشتی باعث فسخ شدن قرارداد خدمه آن کشتی شده است بیان کرد که اگر قرارداد امدادگران فسخ نمی‌شد هیچ پاداشی به ایشان تعلق نمی‌گرفت اما نظر به فسخ شدن قرارداد، عمل آن شانزده نفر مبنی بر بازگشت به کشتی و اطفای حریق داوطلبانه بوده و مستحق پرداخت پاداشی به ارزش ۱۴۷۰۰ پوند است.

¹ Common Law

² Order of the Law

³ MV San Demetrio

در اینجا ابهامی در ذهن ایجاد می‌شود. بر اساس آنچه که در بخش ۲-۲ گفته شد دانستیم که به حکم قانون فرمانده شناورها موظفند تا جایی که خطری متوجه شناور تحت امرشان نشود نسبت به انجام عملیات امداد و نجات دریایی مبادرت ورزند؛ نتیجتاً باید پذیرفت که تمام عملیات‌های امداد و نجات دریایی به حکم قانون صورت می‌پذیرد و با این وصف هیچ امدادگری مستحق دریافت پاداش نخواهد بود! پس اساساً توضیح در خصوص تخصیص و پرداخت پاداش ناشی از انجام عملیات امداد و نجات دریایی چه موضوعیتی خواهد داشت؟ برای حل این ابهام لازم است بدانیم که هم در نظام حقوقی موضوعه و هم در نظام حقوقی کامن‌لا بر سر چهار شرط نخست که انجام عملیات امداد و نجات دریایی را مستحق دریافت پاداش می‌کند اتفاق نظر وجود دارد اما شرط «داوطلبانه انجام شدن عملیات امداد و نجات دریایی» شرطی منبعث شده از «نظام حقوقی کامن‌لا» و مربوط به زمانی است که در خصوص عملیات امداد و نجات دریایی قواعد منسجمی وجود نداشت (Abangwu, 2017: 25-26). به بیان دیگر در نظام حقوقی موضوعه قابل اعمال بر عملیات امداد و نجات دریایی، هیچ تصریحی دال بر شرط داوطلبانه انجام شدن عملیات امداد و نجات دریایی جهت استحقاق یافتن پاداش به آن عملیات وجود ندارد.

۳-۲- نظام حقوقی حاکم بر تخصیص پاداش نجات

همانطور که بیان شد میزان اموال دریایی نجات یافته شده رابطه مستقیمی با میزان پاداش استحقاقی ناشی از آن عملیات دارد اما در تعیین میزان پاداش عوامل دیگری نیز دخیل هستند. از جمله این موارد «وجود یا عدم وجود قرارداد» میان فرمانده شناور امدادگر و فرمانده شناور در معرض خطر است که ماده ۶ کنوانسیون بروکسل صراحتاً، ماده ۶ کنوانسیون لندن تلویحاً و ماده ۱۷۸ قانون دریایی ایران نیز بدان اشاره می‌کند. بر اساس مواد اخیر، میزان پاداش ناشی از اجرای عملیات امداد و نجات دریایی طبق قراردادی تعیین می‌شود که میان فرمانده شناور امدادگر با فرمانده شناور در معرض خطر منعقد شده است و چنانچه قراردادی وجود نداشته باشد میزان پاداش توسط دادگاه مشخص خواهد شد (Limsira, 2020: 181).

با اینکه واژه «قرارداد امداد و نجات دریایی» در بسیاری از مواد کنوانسیون بروکسل و لندن به چشم می‌خورد اما هیچ سندی به تعریف این نوع از قرارداد نپرداخته است؛ با این حال از جمیع مواد دو کنوانسیون فوق می‌توان استنباط کرد قراردادی که میان فرمانده شناور امدادگر و فرمانده شناور در معرض خطر با موضوع انجام عملیات امداد و نجات دریایی منعقد شود قرارداد امداد و نجات دریایی نام خواهد گرفت. این قرارداد می‌بایست حائز دو شرط اساسی باشد. اولاً لازم است که تاریخ انعقاد قرارداد مؤخر بر زمان وقوع خطر باشد. لذا در مواردی که مالک شناور و یا مآذون از مالک قبل از آغاز سفر دریایی اقدام به انعقاد قراردادی مبنی بر تأمین امنیت شناور تحت امرش در یک سفر دریایی مشخص یا

برای مدت معین می‌نماید عملاً مبادرت به انعقاد «عقد بیمه» نموده است و نه انعقاد قرارداد امداد و نجات دریایی. دوماً لازم است که قرارداد با صحت اراده طرفین، عادلانه و به دور از سو استفاده از جهل و شرایط اضطراری شناور در معرض خطر منعقد گردد. بدیهی است که قرارداد امداد و نجات دریایی برای شناور در معرض خطر ماهیتاً یک عقد اضطراری محسوب شده و به حکم قانون معاملات ناشی از اضطرار صحیح است اما قانونگذار نمی‌پذیرد که یک عقد اضطراری ناعادلانه و تبعیض‌آمیز نیز از حکم فوق تبعیت کند. بنا بر استناد به ماده ۷ کنوانسیون بروکسل و لندن، چنانچه برای دادگاه محرز شود که قرارداد امداد و نجات دریایی منعقد شده در شرایط خطر و یا تحت تأثیر آن منصفانه نبوده یا اینکه اراده یکی از طرفین جهت انعقاد این قرارداد تحت تأثیر هیله، اغفال یا خدعه طرف مقابل قرار گرفته است و یا میزان پاداش انجام عملیات عرفاً خیلی کم یا خیلی زیاد در نظر گرفته شده، دادگاه حسب مورد و به درخواست متضرر می‌تواند قرارداد مذکور را اصلاح یا ابطال نماید (زال نژاد، ۱۴۰۱: ۲۹۷). ذکر این نکته لازم است که صرف وجود یکی از موارد فوق‌الذکر در قرارداد امداد و نجات دریایی به معنای قابل ابطال بودن آن قرارداد خواهد بود و نه به معنای بطلان آن. در شرایطی که فرمانده یک شناور در معرض خطر مجبور به پذیرش یک قرارداد امداد و نجات ناعادلانه می‌شود می‌تواند پس از رهایی از مهلکه به دادگاه مراجعه و تعدیل قرارداد را درخواست نماید که این درخواست می‌تواند ختم به ابطال قرارداد نیز شود (بهاری غازانی و زارع، ۱۴۰۱: ۱۸۵). بدیهی است مادامی که درخواست تعدیل قرارداد به دادگاه ارجاع نشود مفاد قرارداد منعقد شده بین طرفین قابل اجرا است (ابوعطا، ۱۳۹۴: ۵۳۸-۵۳۹). استفاده کردن از «فرم‌های استاندارد قرارداد امداد و نجات دریایی»^۱ که مفادشان حسب اقتضانات و مقررات بین‌المللی هر ده سال یکبار تغییر می‌کند یکی از روش‌های ممانعت از مورد سو استفاده قرار گرفتن شرایط طرفین است (مظلوم ترشیزی و فیضی چکاپ، ۱۴۰۰: ۶۹).

گاه نیز ممکن است که برای انجام عملیات امداد و نجات دریایی قراردادی بین فرمانده شناور امدادگر و فرمانده شناور در معرض خطر وجود نداشته باشد. شرایطی که فرمانده شناور امدادگر برای انعقاد قرارداد با فرمانده شناور در معرض خطر به مذاکره بپردازد اما توافقی حاصل نشود و یا اینکه قرارداد منعقد شده میان طرفین به حکم دادگاه باطل شود نیز وضعیتی مشابه با عدم وجود قرارداد خواهد داشت. در اینگونه موارد تعیین میزان پاداش بر عهده دادگاه است. حال نوبت پاسخ به این پرسش است که دادگاه با لحاظ چه مواردی میزان پاداش را تعیین خواهد کرد؟ در اینگونه موارد مبنای عملکرد دادگاه بر اساس مفاد ماده ۸ کنوانسیون بروکسل و بند ۱ ماده ۱۳ کنوانسیون لندن خواهد بود. این مواد شاخص‌هایی از جمله درجه خطر، تعداد ناجیان، مهارت ناجیان، کارایی ابزار ناجیان، فوریت در امداد رسانی، مدت زمان عملیات، خسارات وارده به گروه امداد و نجات، میزان خسارات وارده به محیط

^۱ The Lloyd's Open Form (LOF)

زیست و خسارات وارده به اموال امدادجویان از سوی اعمال امدادگران و از همه مهم‌تر، ارزش اموال دریایی نجات یافته شده را در تعیین میزان پاداش دخیل دانستند (Malyszko and Wielgosz, 2016: 192).

در مجموع می‌توان گفت چنانچه قرارداد امداد و نجات وجود داشته باشد طرفین بر مبنای اراده خود و با لحاظ شاخص‌های اخیر میزان پاداش را تعیین خواهند نمود اما در صورت فقدان قرارداد و یا بطلان آن، دادگاه با لحاظ شاخص‌های مذکور میزان پاداش را تعیین خواهد کرد. با تمام آنچه در فوق آمد نباید از نظر دور داشت که بنا بر استناد به قسمت انتهایی ماده ۲ کنوانسیون بروکسل و ماده ۱۲ کنوانسیون لندن، پاداش استحقاقی از محل انجام عملیات امداد و نجات دریایی در هیچ موردی «خواه با قرارداد و خواه بدون قرارداد» از میزان ارزش کل اموال دریایی نجات یافته شده تجاوز نخواهد کرد. ذکر این نکته ضروری است که ورود ضرر عمدی غیر قابل توجیه به شناور در معرض خطر توسط امدادگران همانند به آب انداختن محموله روی عرشه با هدف سبک شدن شناور و ممانعت از غرق شدن آن در فرضی که انجام چنین عملی ضروری نبوده است، رفتارهای نادرست امدادگران نظیر مخفی کردن یا سرقت اموال نجات یافته شده و همچنین ورود ضرر به محیط زیست توسط امدادگران سه وضعیتی است که به ترتیب بنا بر استناد به مفهوم مقابل ماده ۱۲، ماده ۱۴ و ۱۸ کنوانسیون لندن می‌تواند تا حدی از میزان پاداش استحقاقی امدادگران بکاهد که ایشان را به کلی از دریافت پاداش محروم سازد (Bishop, 2012: 40). لحاظ دقت کافی در اجرای عملیات، ممانعت از ورود ضرر به محیط زیست در حین انجام عملیات و مضایقت نکردن از امدادخواهی بیشتر در صورت لزوم مواردی است که به موجب بند ۱ از ماده ۸ کنوانسیون لندن در زمره وظایف امدادگران آمده است که به نظر می‌رسد رعایتشان مانع کاسته شدن از پاداش نجات شود. بند ۲ همین مقررہ نیز از امدادجویان می‌خواهد که همکاری لازم با امدادگران را در جهت انجام هر چه بهتر عملیات امداد و نجات به عمل آورند.

۳-۳- نظام حقوقی حاکم بر پرداخت پاداش نجات

در گذشته رویه بدین شکل بود که پاداش امدادگران از محل «عین» اموال دریایی نجات یافته شده وصول می‌شد. رویه مذکور با تصویب کنوانسیون بروکسل منسوخ گشت و در حال حاضر پاداش امدادگران از محل «ارزش» اموال دریایی نجات یافته شده وصول می‌گردد. مادامی که پاداش امدادگران از جهت انجام عملیات امداد و نجات دریایی پرداخت نشود حقوق ممتاز^۱ ایشان نسبت به عین اموال دریایی نجات یافته شده محفوظ است و چنانچه در مدت زمان توافق شده پاداش امدادگران پرداخت نشود، امدادگران می‌تواند به فروش اموال دریایی نجات یافته شده مبادرت ورزند و در فرضی که

^۱ Privileged Rights

امدادجویان اموال دریایی نجات یافته شده را به فروش رسانیده باشند امدادگران می‌توانند بطلان کلیه نقل و انتقالات انجام شده نسبت به اموال دریایی نجات یافته شده را تقاضا نمایند (مظلوم ترشیزی و مظلوم، ۱۴۰۰: ۲۱۱). بنا بر استناد به بند ۱ از ماده ۲۰ کنوانسیون لندن حتی قوانین ملی کشورها نیز تأثیری بر ممتازه بودن حقوق امدادگران نسبت به اموال دریایی نجات یافته شده نخواهند داشت. بند ۳ از ماده ۲۹ قانون دریایی ایران نیز بر ممتازه بودن حقوق امدادگران نسبت به اموال دریایی نجات یافته شده تأکید دارد. بنا بر استناد به بند ۲ و ۳ از ماده ۲۰ کنوانسیون لندن، ارائه وثیقه مناسب از سوی امدادجویان و متعاقباً پذیرفته شدن آن وثیقه از سوی امدادگران تنها فرضی است که می‌تواند بدون پرداخت پاداش عملیات امداد و نجات، ختم به اسقاط حقوق ممتازه امدادگران نسبت به اموال دریایی نجات یافته شده شود. به تجویز بند ۲ از ماده ۱۳ کنوانسیون لندن، نحوه پرداخت پاداش توسط امدادجویان بدین شرح است که هر یک از آنها به نسبت میزان ذینفع بودنشان از اموال دریایی نجات یافته شده در پرداخت پاداش امدادگران سهیم هستند (Bolanca and Others, 2017: 390). به موجب همین مقرره کشورهای عضو کنوانسیون اجاره دارند تا به تجویز قانون داخلی خود شخصی را برای پرداخت کل پاداش امدادگران تعیین کرده و حق رجوع ایشان به امدادجویان را برایش محفوظ نگه دارند. بدیهی است که چنانچه چند شناور اقدام به انجام عملیات امداد و نجات دریایی نمایند ابتدا پاداش هر شناور به تناسب اقداماتش پرداخت و متعاقباً خدمه هر شناور از محل پاداش تخصیص یافته به شناور خود منتفع خواهند شد. در قانون دریایی ایران تصریحی در خصوص رعایت «اصل تناسب» در پرداخت پاداش امدادگران یافت نمی‌شود اما پذیرفتنی نیست که به دلیل فقدان چنین تصریحی رعایت قاعده مذکور را ضروری ندانیم. همانطور که گفته شد بند ۲ از ماده ۱۳ کنوانسیون لندن به رعایت این مسئله اشاره داشته و به موجب ماده ۹ قانون مدنی ایران، معاهداتی همچون کنوانسیون لندن که دولت ایران به عضویت آن در می‌آید در حکم قانون داخلی بوده و مفادشان لازم‌الاجراست.

نتیجه گیری

انجام عملیات امداد و نجات دریایی مؤثر و به موقع نقش حائز اهمیتی در کاهش خسارات ناشی از بروز مخاطرات دریایی ایفا می‌کند. شماری از مفاد کنوانسیون بروکسل و لندن صراحتاً مسئولیت انجام این عملیات را بر عهده فرمانده شناورها گذاشته است و تخطی از این مسئولیت بین‌المللی خاطیان را با ضمانت‌های اجرای داخلی که عموماً محدود به حبس یا جزای نقدی می‌شوند مواجه خواهد ساخت. در حالت معمول انجام عملیات امداد و نجات دریایی حتی نسبت به شناور حامل پرچم کشور دشمن اجباری است و چنانچه فرمانده یک شناور، شناور دیگری را ببیند که در معرض خطر قرار دارد فقط در این صورت می‌تواند از رساندن امداد و نجات نسبت به شناور مذکور امتناع کند که تشخیص دهد انجام این عملیات، شناور تحت امر و یا سرنشینان همراهش را در معرض خطری برابر یا بیشتر از خطری که شناور

در معرض خطر با آن مواجه است خواهد ساخت. بدیهی است چنانچه فرمانده یک شناور در شرایط فوق باز هم دستور به اجرای عملیات امداد و نجات دریایی را صادر نماید مستحق دریافت پاداش بیشتری خواهد بود زیرا بنا بر استناد به بند ۲ از ماده ۱۳ کنوانسیون لندن بیشتر از ده شاخص از جمله «میزان خطر» در تعیین پاداش ناشی از انجام عملیات امداد و نجات دریایی نقش دارد.

بدیهی است که امدادگران حرفه‌ای بدون وجود قرارداد به راحتی حاضر به امدادسانی نباشند زیرا ممکن است که منافع ایشان تأمین نگردد و چه بسا در اجرای این عملیات خساراتی بیشتر از پاداش دریافتی را متحمل شوند. چنانچه برای اجرای این عملیات قراردادی وجود داشته باشد کم و کیف پاداش امدادگران تابع همان قرارداد و تعهد امدادجویان در پرداخت پاداش، ناشی از مؤلفه تعهدات قراردادی خواهد بود. همانند سایر عقود و قراردادها، شرط اساسی انعقاد قرارداد امداد و نجات دریایی صحت اراده طرفین است و مواردی نظیر کاربست حیله، اغفال، خدعه، سو استفاده از جهل یا وضعیت اضطراری طرف مقابل و نیز تعیین مبلغی بسیار بیشتر یا کمتر از عرف به عنوان پاداش می‌تواند ختم به اصلاح یا ابطال قرارداد توسط دادگاه شود. بطلان قرارداد امداد و نجات دریایی عملاً تفاوتی با انجام عملیات امداد و نجات دریایی بدون انعقاد قرارداد نخواهد داشت و در چنین مواردی دادگاه بر مبنای مؤلفاتی نظیر استیفاء از مال و عمل امدادگران و با تأکید بر شاخص‌های مندرج در بند ۲ از ماده ۱۳ کنوانسیون لندن امدادجویان را ملزم به پرداخت مبلغی به امدادگران خواهد کرد. اگر چه پاداش امدادگران در هیچ موردی متجاوز از ارزش کل اموال دریایی نجات یافته شده نخواهد شد اما مادامی که این پاداش به طور کامل پرداخت نگردد و یا وثیقه مناسب به امدادگران سپرده نشود حقوق ممتازه ایشان نسبت اموال نجات یافته شده پابرجاست و چنانچه امدادجویان در مدت زمان توافق شده مبادرت به پرداخت پاداش امدادگران نکنند و یا بدون سپردن وثیقه مناسب به امدادگران اموال دریایی نجات یافته شده را به فروش رسانند امدادگران حق بطلان کلیه نقل و انتقالات انجام شده به نفع خود را خواهند داشت.

همانطور که بیان شد در تعریف عملیات امداد و نجات دریایی نجات جان انسان‌ها داخل نبوده و متعاقباً پاداشی از این جهت به امدادگران تعلق نخواهد گرفت. حتی ماده ۱۶ کنوانسیون لندن نیز صراحتاً بیان می‌دارد که نجات جان یک شخص، نجات یافته را مکلف به پرداخت پاداش نخواهد کرد. از طرف دیگر دانستیم که به موجب ماده ۲ کنوانسیون بروکسل و ماده ۱۲ کنوانسیون لندن چنانچه عملیات امداد و نجات دریایی در کوچک‌ترین مقیاس مؤثر واقع شود مستحق پاداش خواهد بود؛ لذا یا باید بپذیریم که ماده ۱۶ و ۱۲ کنوانسیون لندن مخالف یکدیگرند و یا اینکه بپذیریم نجات جان انسان‌ها عملی بی‌هوده است اما مسئله آنقدر هم که به نظر می‌رسد پیچیده نیست. همانطور که بیان شد پاداش ناشی از انجام عملیات امداد و نجات دریایی نسبتی از ارزش اموال دریایی نجات یافته شده است. به نظر می‌رسد که نگارندگان کنوانسیون لندن در هنگام تدوین این سند از این حقیقت غافل نبودند که نمی‌توان همانند اموال دریایی شاخصی را برای تعیین ارزش جان آدمی در نظر گرفت اما مسئله عدم تخصیص پاداش از

محل نجات جان انسان‌های در معرض مخاطرات دریایی نباید ختم به وضعیتی شود که امدادگران به کلی از نجات جان هم‌نوعان خود روی گردانند چرا که این عمل در تعارض فاحش با بدیهیات اخلاقی و مقررات حقوق بشری است.

با تمام آنچه در فوق آمد باید اقرار کرد که مواضع حقوق بین‌الملل در خصوص مسئولیت دولت‌ها پیرامون نظارت بر نحوه حصول و ارزیابی منظم آمادگی دریانوردان خویش بسیار مسکوت و محل انتقاد است. کشورها می‌توانند با طراحی یک برنامه جامع مشتمل بر ارائه آموزش‌های علمی-نظری مرتبط با فائق آمدن بر مخاطرات دریایی، استفاده از تجربیات دریانوردانی که سابقاً در شرایط بحرانی قرار گرفته و آن را به طور موفق مدیریت نمودند، اجرای تمرینات مداوم برای دریانوردان خود، آموزش نحوه استفاده بهتر از وسایل نجات و نهایتاً تدوین سناریوهای مختلف، میزان آمادگی عملکرد آنان را برای مواجهه با شرایط بحرانی در دریا ارتقاء بخشند. همچنین لازم است که فرمانده هر شناور پیش از آغاز سفر دریایی ضمن کسب اطلاعات جامع در خصوص شرایط جوی، از انتخاب مسیرهایی که مستعد ایجاد بحران برای شناور است اجتناب نموده و از عملکرد صحیح سامانه‌های مخابره وضعیت شناور تحت امر خود و کافی بودن تجهیزات نجات، آذوقه و سوخت مورد نیاز اطمینان یابد. همچنین ضروری است که در طول سفر دریایی تمام اعضاء شناور آماده ایفای وظایف از پیش تعیین شده خود باشند تا در هنگام بروز بحران بهترین عملکرد را از خود نشان دهند. در جهت آماده ساختن دریانوردان برای مواجهه با بحران‌های دریایی و کاهش حداکثری خسارات ناشی از آن بحران‌ها، قرار دادن شناور و خدمه آن در شرایط شبیه‌سازی و کنترل شده شده بحران‌های دریایی می‌تواند یک روش کاربردی و مفید باشد. هیچ شکی نیست که اجرای عملیات امداد و نجات دریایی می‌تواند نقش مؤثری در دفع خسارات ناشی از مخاطرات دریایی ایفا کند اما به زعم نویسندگان آمادگی یک شناور و خدمه آن برای مواجهه با بحران‌های دریایی بیش از اجرای عملیات امداد و نجات دریایی حائز نتایج مطلوب خواهد بود. لذا مناسب به نظر می‌رسد که جامعه بین‌المللی در کنار توجه نسبتاً جامعی که در خصوص جنبه‌های حقوقی عملیات امداد و نجات دریایی به عمل آورده است؛ به ضرورت نظارت بر مسئولیت هر دولت و همکاری متقابل دولت‌ها با یکدیگر در جهت حصول آمادگی لازم دریانوردان برای مواجهه با شرایط بحرانی در دریا نیز توجه کند.

فهرست منابع

منابع فارسی

- ۱- ابراهیم زاده، پوریا و سیرغانی، محسن (۱۴۰۱)، شاخص‌های مؤثر در تشخیص تهدیدات نظامی قریب‌الوقوع و واکنش قانونی در برابر تهدیدات از منظر حقوق بین‌الملل، فصلنامه مطالعات بین‌المللی، ۱۸(۴)، ۸۳-۱۰۴.

- ۲- ابوعطا، محمد (۱۳۹۴)، ابطال یا تغییر قضایی قرارداد نجات دریایی، فصلنامه مطالعات حقوق خصوصی، (۴) ۴۵، ۵۲۵-۵۴۱.
- ۳- اسفینی‌فراهانی، حامد (۱۳۹۹)، تحلیل حقوقی مقررات بین‌المللی حاکم بر نجات دریایی با تأکید بر حادثه سانچی، انتشارات قانون یار، تهران، چاپ اول.
- ۴- باقری، حسین (۱۴۰۰)، جستجو و نجات دریایی و مطالعه موردی بررسی تأثیر عملکرد جستجو و نجات دریایی استان بوشهر در ارتقاء ایمنی، انتشارات پاتیزه، بوشهر، چاپ اول.
- ۵- بهاری‌غازانی، مجید و زارع، اکبر (۱۴۰۱)، ضمانت اجرای سوء استفاده از قاعده اضطرار در حقوق ایران و فرانسه، فصلنامه تحقیقات حقوقی بین‌المللی، (۵۵) ۱۵، ۱۷۳-۱۹۱.
- ۶- زال نژاد، امیرحسین (۱۴۰۱)، طبقه‌بندی تحلیلی قراردادهای نجات دریایی: تشکیل و توسعه، فصلنامه تمدن حقوقی، (۱۱) ۵، ۲۹۵-۳۱۷.
- ۷- سیاره، جعفر و حقی، رویا (۱۳۹۵)، اولویت‌بندی عوامل مؤثر بر عملیات جستجو و نجات دریایی با استفاده از تکنیک سلسله مراتبی، فصلنامه آموزش علوم دریایی، (۶) ۳، ۱-۱۰.
- ۸- شفیعی، بهاره و منصور، سعید و شمس، احمد (۱۴۰۱)، تأملی بر ماهیت خسارت ناشی از تأخیر در عملیات بارگیری و تخلیه کشتی در پرتو کنوانسیون‌های هامبورگ و روتردام، فصلنامه تحقیقات حقوق خصوصی و کیفری، (۳) ۱۸، ۱۰۱-۱۲۲.
- ۹- صفایی، عبدالحسین و نظارت مقدم، محمدکاظم (۱۳۹۴)، نجات دریایی در کامن‌لا و کنوانسیون نجات دریایی، فصلنامه پژوهش حقوق خصوصی، (۱۲) ۴، ۳۷-۵۹.
- ۱۰- طالب‌احمدی، حبیب (۱۳۹۲)، حقوق نجات دهنده در معاهدات بین‌المللی نجات دریایی و قانون دریایی ایران، فصلنامه مطالعات حقوقی، (۳) ۵، ۱۶۱-۱۹۲.
- ۱۱- طالب‌احمدی، حبیب (۱۳۹۳)، وضعیت حقوقی قرارداد نجات در حقوق دریایی ایران، فصلنامه تحقیقات حقوقی، (۶۵) ۱۷، ۱۰۹-۱۳۸.
- ۱۲- ظهیری، عادل و رنجبر، مسعود رضا و زارعی، رضا و عسکری، حکمت اله (۱۳۹۹)، مطالعه تطبیقی تعهد متصدی و حمل نقل دریایی کالا در مهیا نمودن یک کشتی با قابلیت دریانوردی از منظر کنوانسیون‌های بین‌المللی لاهه، هامبورگ و روتردام، فصلنامه علمی مطالعات بین‌المللی پلیس، (۲) ۱۱، ۷۹-۹۶.
- ۱۳- مظلوم ترشیزی، بنفشه و مظلوم، کاظم (۱۴۰۰)، آثار نجات دریایی نسبت به نجات دهنده با تکیه بر کنوانسیون ۱۹۸۹، انتشارات مهیا کتاب توس، مشهد، چاپ اول.
- ۱۴- مظلوم ترشیزی، بنفشه و فیضی چکاپ، غلام نبی (۱۴۰۰)، استحقاق نجات‌دهنده به دریافت غرامت ویژه موضوع ماده ۱۴ کنوانسیون ۱۹۸۹ نجات دریایی، فصلنامه علمی دانش حقوق مدنی، (۱) ۱۰، ۶۱-۷۲.

English References

- 1- Abangwu, N. E. (2017), The maritime salvor as a volunteer adventurer. *International Journal of Law*, 5(3), 24- 28.
- 2- Baalisampang, T., Abbassi, R., Garaniya, V., Khan, F., Dadashzadeh, M. (2018), Review and analysis of fire and explosion accidents in maritime transportation. *Ocean Engineering*, 158, 366-350.
- 3- Bishop, A. (2012), The development of environmental salvage and review of the London Salvage Convention 1989. *Tul. Mar, LJ*, 37- 65.
- 4- Bolanca, D., Jelovcic, P. A., Pezelj, V. (2018), Salvage at Sea-From Roman Law to Modern Time. *Ius Romanum*, 239, 1-2.
- 5- Bolanca, D., Pezelj, V., & Amizic, P. (2017), General average-an ancient institution of maritime law. *Ius Romanum*, 390.
- 6- Button, R. (2018), International law and search and rescue. *Operational law in international straits and current maritime security challenges*, 24-64.
- 7- Dean, M. S. (2016), Salvage operations. *Springer Handbook of Ocean Engineering*, 985-1066.
- 8- Ekhat, E. O. (2016), Protection of the Environment and the International Salvage Convention, 1989: An Assessment. *mizan law review*, 10(1), 73-99.
- 9- Eliopoulou, E., Alissafaki, A., & Papanikolaou, A. (2023), Statistical Analysis of Accidents and Review of Safety Level of Passenger Ships. *Journal of Marine Science and Engineering*, 11(2), 1-16.
- 10- Ellart, C. S. M. (2013), Law of the sea, Rhodian. *The Encyclopedia of Ancient History*, 10, 3970-3972.
- 11- Limsira, P. (2020), Towards a New Salvage Regime for Environment: Reformation of the International Convention on Salvage 1989 and Thailand's Implementation. *JE Asia & Int'l L.*, 13, 179-190.
- 12- Malyszko, M., Wielgosz, M. (2016), Decision support systems in search, rescue and salvage operations at sea. *Zeszyty Naukowe Akademii Morskiej w Szczecinie*, 45(117), 191-195.
- 13- Papanicolopulu, I. (2016), The duty to rescue at sea, in peacetime and in war: A general overview. *International Review of the Red Cross*, 98(902), 491-514.
- 14- Swan, C. (2009), The Restitutionary and Economic Analyses of Salvage Law. *Austl. & NZ Mar. LJ*, 23, 99-110.



The Nature, Responsibility and Reward of Maritime Rescue and Relief operations: A Comparative Analysis of the Provisions of the Brussels, London Convention and Iran's Maritime Law

Pouria Ebrahimzadeh *
Amirhossein Molkizadeh *

Abstract

With the increasing dependence of countries to provide their most basic needs from maritime trade, the number of vessels and shipping lines increased, and this affected the growth of the number of vessels that suffered accidents such as collisions or fires in the sea. For this reason, the will of the international community was to create an international legal system in order to encourage as many vessels as possible to help each other in emergency situations with the aim of reducing the damages caused by maritime threats. This will ended with the ratification of the Brussels Convention in 1910. In 1989, it ended with the ratification of the London Convention, according to which maritime rescue operations became the focus of attention. The purpose of presenting the present research is to answer the question of what are the positions of internal law and international law regarding the implementation or refusal of maritime rescue operations and the international legal system as a whole governing the allocation and payment of rewards resulting from the implementation of these operations? In this research, the authors used the descriptive-analytical method and in some cases the comparative method. The general result of the research, while pointing to the mandatory nature of maritime rescue and rescue operations by the commanders of vessels, emphasizes the point that the reward for carrying out these dangerous operations is subject to several indicators and Iran's maritime law is largely in line with the provisions of the Brussels Convention.

Keywords

Reward, Operations, Rescue and Relief, Convention, International Law.

* Master Graduate, Department of International Law, Mashhad Branch, Islamic Azad University, Mashhad, Iran/ Email: Iranxma@yahoo.com

* Assistant Professor and Faculty Member, Department of International Law, Mashhad Branch, Islamic Azad University, Mashhad, Iran (corresponding author): / Email: Molkizadeh@mshdiau.ac.ir