

استحقاق پاداش نجات با وجود قرارداد یدک کشی در دریا

محمد ابوعطا*

استادیار گروه حقوق دانشکده علوم انسانی دانشگاه سمنان

(تاریخ دریافت: ۱۳۸۷/۱۰/۲۸ - تاریخ تصویب: ۱۳۸۹/۱/۲۹)

چکیده:

یدک کش که طبق قرارداد، به ارائه خدمات یدک کشی به کشتی یدک اقدام می‌کند، اصولاً مستحق پاداش نیست؛ هرچند که عملاً آن را از مخاطره نجات داده باشد. با وجود این، ماده ۱۷۶ قانون دریایی ایران با اقتباس از برخی معاهدات بین‌المللی، یدک کش را در صورت انجام خدمات استثنایی که جزء تعهدات ناشی از قرارداد یدک کشی محسوب نشود، مستحق پاداش نجات کشتی یدک و بار آن می‌داند. از نظر حقوقی، در صورت انطباق وضعیت خدمات یدک کش با این حکم، شرط داوطلبانه بودن عملیات نجات، همچنان مراعات است و بر خلاف آنچه گفته اند، نه استحقاق مالک، فرمانده و خدمه یدک کش به دریافت پاداش، مبتنی بر شرط ضمنی قرارداد یدک کشی یا حکم قانون به تعلق غرامت نجات است و نه در مدت عملیات نجات، قرارداد، لزوماً معلق می‌شود.

واژگان کلیدی:

نجات، یدک کشی، پاداش، مخاطره، خدمت داوطلبانه.

مقدمه

نجات اموال دریایی، یکی از مباحث اصلی حقوق دریایی و کشتیرانی است. حسب مقررات مربوط، اشخاصی که به گونه داوطلبانه، اموال متعلق به غیر را در دریا از خطر تلف شدن کلی یا جزئی حفظ کرده و نجات دهند، به تناسب، مستحق دریافت اجرت تلاشها و پاداش عملیات خویش هستند. بطور کلی، مراد از شرط داوطلبانه بودن عملیات نجات آن است که افراد نجات دهنده، نباید به دلیل وجود هرگونه الزام قانونی یا تعهد قراردادی که از قبل بر عهده آنها قرار دارد به عملیات نجات، اقدام کنند؛ چه در این صورت، اقدامات انجام شده، دقیقاً جزء تکالیف معین و مقرر آنها محسوب می‌شود. بر همین اساس، اشخاصی از جمله فرمانده و خدمه شناورهای آتش نشانی و امداد که از جانب دولت، مامور به انجام وظیفه شده اند و در مقابل دستمزد (حقوق) دریافت می‌کنند، همچنین فرمانده و خدمه یدک کشها که طبق قرارداد یدک کشی، خدمات مورد نیاز یدک را به آن ارائه می‌کنند و در مقابل اجرت و عوض مورد توافق را دریافت می‌کنند، اصولاً در مقام نجات دهنده به معنای خاص کلمه قرار نمی‌گیرند. بنابراین، حتی اگر اقدامات آنها، بواقع به حفظ اموال و نجات آنها از مخاطره بیانجامد، مستحق پاداش نیستند. با وجود این، به حکم ماده ۴ «معاهده یکسان سازی برخی از قواعد حقوقی مربوط به کمک و نجات در دریا» مصوب ۱۹۱۰ بروکسل که در تدوین بسیاری از قوانین ملی از جمله ماده ۱۷۶ قانون دریایی ایران و ماده ۱۲ قانون شماره ۵۴۵-۶۷ مصوب ۱۹۶۷ فرانسه مورد اقتباس واقع شده است: «یدک کش، حق [دریافت] پاداش برای کمک و نجات کشتی ای که یدک می‌کشد یا بار آن را ندارد مگر جائیکه خدماتی استثنائی انجام داده باشد که نتوان ارائه این خدمات را در اجرای قرارداد یدک کشی محسوب کرد». بدین ترتیب در باره یدک کشها، استثنائی صریح بر قاعده وارد شده است. البته حکمی استثنائی که با توجه به اینکه در غالب موارد، عملیات نجات دریایی، از طریق یدک کردن و ارائه خدمات معمول یدک کشی انجام می‌شود (www.Solarnavigator.net/salvage.htm) و بویژه به خاطر تفاوت قابل توجه میزان پاداش نجات نسبت به اجرت مقرر در قرارداد یدک کشی، در عمل بسیار مورد استناد مالک، فرمانده و خدمه یدک کشها قرار می‌گیرد. تحقیق حاضر به بررسی همین موضوع اختصاص یافته است و قصد داریم ضمن مطالعه تحلیلی قاعده مزبور و استثنای وارد بر آن، مبنای حقوقی استحقاق یدک کش به دریافت پاداش نجات را شناسایی کنیم و ببینیم آیا این حکم، به موارد مشابه مانند خدمات راهنمای کشتی نیز قابلیت تسری دارد.

۱- واژه شناسی

واژه «نجات» که مشخصاً در فصل یازدهم قانون دریایی ایران (مواد ۱۷۳ تا ۱۸۳) و برخی دیگر از احکام قانون بکار رفته است، ترجمه واژه مشهور (Salvage) در مقررات و اسناد (قراردادهای) دریایی بین‌المللی و پاره‌ای از قوانین ملی است. در حقوق دریایی انگلیس، لفظ (Salvage) در دو معنای «عملیات نجات» و «اجرت و پاداش نجات» قابل استعمال است اما غالباً مفهوم نخست، با عبارت Salvage (Service) یا (Salvage Operation) و در معنای دوم، معمولاً با واژه (Salvage remuneration) یا عبارت (Salvage Reward) مورد اشاره حقوق‌دانان قرار می‌گیرد. (Oxford dictionary of law, 1997, p416 - Brice, 1999, p1, n1.01)

در حقوق دریایی فرانسه، سابقاً قانون مصوب ۲۹ آوریل ۱۹۱۶ با اقتباس از معاهده ۱۹۱۰ بروکسل تحت عنوان «کمک و نجات» (Assistance et Sauvetage) به این موضوع می‌پرداخت. در حقوق این کشور و برخی دیگر از کشورهای تابع نظام حقوقی رومی-ژرمنی، بر خلاف کامن‌لا، پیشتر بطور سنتی میان این دو واژه تفکیک می‌کردند. واژه (Assistance)، در مورد نجات کشتی‌ای به کار می‌رفت که هرچند در مخاطره قرار داشت، اما هنوز خدمه، آن را رها نکرده بودند و در برابر نجات کشتی، پاداش نقدی دریافت می‌کردند. در مقابل، واژه (Sauvetage)، در مورد نجات کشتی رها شده به کار برده می‌شد و عوامل نجات، سهمی از اموال نجات یافته تحصیل می‌کردند (Rodiere, 1972, n149 - Ripert, 1953, n2152). اما عنوان فصل دوم قانون شماره ۶۷-۵۴۵ مصوب ۷ ژوئیه ۱۹۶۷ که اکنون نیز لازم‌الاجراست و بطور کامل به تبیین مقررات نجات دریایی اختصاص یافته (Assistance) بوده و پاداش نجات در ضوابط این فصل، به (Remuneration d assistance) موسوم است. البته در موردی خاص یعنی نجات (لاشه) کشتی‌های مصدوم مغروق یا نیمه مغروق (Epave) که مشمول قانون شماره ۱۲۶۲-۱۶ مصوب ۲۶ دسامبر ۱۹۶۱ بوده (Rodiere, 1972, n151) و بخشی از آن در سال ۱۹۸۱ به موجب قانون شماره ۸۲۹۹۰ اصلاح شده است (Tetley, 2002, p323)، قانون‌گذار با الهام از مقررات گذشته عبارت (Sauvetage des epaves) را استعمال کرده است. باید افزود، عنوان کامل فصل یازدهم قانون دریایی ایران «کمک و نجات در دریا» است و در احکام قانون نیز هر دو واژه به کار رفته است. با توجه به اینکه دولت ایران به «معاهده یکسان سازی برخی از قواعد حقوقی مربوط به کمک و نجات و دریا» مصوب ۱۹۱۰ بروکسل، ملحق نشده اما موارد یازده گانه فصل مزبور از مفاد معاهده اقتباس شده است، پاره‌ای از نویسندگان، اعتقاد دارند

وجه تسمیه این فصل و نحوه استعمال کلمات در آن، مبتنی بر توجه تهیه کنندگان قانون دریایی به متن فرانسوی معاهده است (امید، ۱۳۵۳، ص ۲۹۶). این نظر، مقرون به واقع نیست چه در عنوان انگلیسی معاهده، عبارت (Assistance and Salvage at Sea) به کار رفته و در متن معاهده نیز، عمدتاً واژگان (Assistance) و (Salvage) در کنار هم استعمال شده‌اند. در هر حال، گرچه موضوع «نجات» در حقوق دریایی ایران، فرانسه و انگلیس به ترتیب تحت عنوان «کمک و نجات»، «کمک» و «نجات» بررسی می‌شود اما در شمول کلی آنها بر حقیقت و ماهیت حقوقی واحد، تردیدی وجود ندارد. بر همین اساس و با توجه به شیاع واژه «نجات» در قلمرو حقوق کشتیرانی، آخرین مقررات فراملی در این زمینه، در سال ۱۹۸۹ و با عنوان «معاهده بین‌المللی نجات» تدوین شده است؛ گرچه در برخی از مواد این معاهده نیز لفظ (Assistance) برای بیان احکام مربوط، مورد استفاده قرار گرفته است.

در قانون دریایی ایران که بر خلاف بسیاری از قوانین خارجی، موضوع «یدک کشی» تحت عنوان مستقل بررسی نشده و بطور موردی در این قانون و سایر مقررات مربوط به آن اشاره شده است، این کلمه، ترجمه واژه معروف (Towage) در قلمرو کشتیرانی است. در حقوق دریایی انگلیس، (Towage) در دو مفهوم «عملیات یدک کشی» و «هزینه یدک کشی» استعمال می‌شود اما در عمل و بدون قرینه در معنای اول بسیار رایج است. انجام این عملیات دریایی به عهده یدک کش (Tug) است که خدمات مورد نیاز را به کشتی یدک یا یدک شونده (Tow) ارائه می‌کند. در این کشور، یدک کشی، تحت حکومت شرایط استاندارد اصلاحی ۱۹۸۶ (UKSTC) قرار دارد و در کشورهای زیادی از جمله استرالیا و آفریقای جنوبی نیز ضوابط مزبور مورد استقبال واقع شده‌اند (Chorely and Giles, 1998, p421). در حقوق دریایی کشور فرانسه، عملیات یدک کشی (Des operation de remorquage)، مشمول مواد ۲۶ تا ۳۰ قانون شماره ۸-۶۹ مصوب ۳ ژانویه ۱۹۶۹ است. در این مقررات که حکم یدک کشی در آبهای بندری (Romorquage Portuaire) و یدک کشی در دریای آزاد (Romorquage en haute mer) به تفکیک بیان شده، یدک کش، با عنوان (Romorqueur) و کشتی یدک با عنوان (Navire Remorque) معرفی شده است.

۲- توصیف مفاهیم بنیادی

در تعریف عملیات نجات دریایی گفته‌اند: «نجات، خدمتی است که کشتی یا بقایای آن و کالاهای و اشخاص موجود در کشتی را هنگامی که در دریا یا آبهای

ساحلی در مخاطره قرار گرفته‌اند، حفظ کرده یا در ایمنی و سلامت آنها موثر باشد؛ مشروط بر اینکه این خدمت، بطور داوطلبانه و نه در راستای هرگونه وظیفه قانونی یا رسمی یا صرفاً به منظور محافظت از خود (و اموال خود) انجام شده باشد. شخصی که این خدمت را انجام می‌دهد، مستحق دریافت پاداش نجات است.» (Australian Maritime Law 1991, p199). بعضی نیز از جنبه پاداش به موضوع نگریسته و گفته‌اند: «پاداش نجات، زمانی تعلق می‌گیرد که شخصی بطور داوطلبانه یعنی بدون هرگونه الزام قراردادی یا قانونی قبلی، هرگونه کشتی، کالا، کرایه حمل و یا سایر اموال موضوع نجات را در دریا از مخاطره حفظ کرده یا در این زمینه، مشارکت کند» (Gilmore and Black, 1975, pp 534-535). همانگونه که ملاحظه می‌شود، با وجود اینکه در تعاریف فوق، از دو بعد متفاوت به موضوع پرداخته شده، شرایط وقوع نجات از هر دو بطور یکسان قابل استنباط است. بر این مبنا باید گفت برای تحقق نجات دریایی ضرورت دارد که:

۱- اموال موضوع نجات از اموال دریایی (Maritime Property) باشند؛

۲- اموال باید در مخاطره (Danger) قرار داشته باشند؛

۳- عملیات نجات باید بگونه داوطلبانه (Voluntary) انجام شود؛

۴- عملیات نجات باید ولو بطور جزئی موفقیت آمیز (Successful) باشد. عبارت

مشهور (No cure- No pay) نیز مبین همین شرط است.

بررسی دقیق این دو شرط را باید در جای خود دید (Tetley, 2002, p328 to333 - Rodiere et du Pontavice, 1997, p455 et sui) و در ادامه تنها به بررسی رکن سوم که به بحث کنونی ما مربوط است می‌پردازیم. به موجب این قید که در مقررات مربوط، صراحتاً بیان نشده است، نجات اموال دریایی نباید بر اساس الزام قانونی یا تعهد قراردادی (غیر از قرارداد نجات) که از قبل بر عهده شخص مدعی تحقق نجات قرار داشته است انجام شود؛ چه در چنین فرضی، در واقع، شخص به تکلیف حقوقی خود در برابر مالک یا مالکان اموال نجات یافته و از خطر رسته عمل کرده و طبعاً برای انجام وظیفه، مستحق دریافت پاداش نجات نیست. بر همین مبنا از آنجا که فرمانده و خدمه کشتی، طبق شروط صریح یا تلویحی قرارداد کار دریایی، موظف هستند، تمام تلاش خود را برای حفظ کشتی از مخاطره به عمل آورند، با جمع سایر شروط مزبور نیز مستحق اجرت و پاداش نجات نیستند (Hill, 1985, p185). یدک کش نیز که طبق قرارداد، موظف است خدمات مورد نیاز را به کشتی یدک ارائه کند، مشمول همین حکم است. بر اساس قرارداد یدک کشی، مالک یدک کش متعهد می‌شود کشتی دیگر

را در مدتی معین یا به طرف بندر یا مقصدی مشخص و در ازای مبلغ تعیین شده، یدک بکشد. هدف عمده مالک یدک از عقد چنین قراردادی، حمل کالاهای موجود در کشتی خود از طریق کشیدن آن بوسیله یدک کش یا انتقال کشتی به یک بندر مشخص به منظور بازسازی و تعمیر و یا کمک به مانور کشتی در محدوده و محوطه-های بندری است (Ripert, 1957, p929, 930). البته به مرور زمان و همراه با تحولات و نیازهای کشتیرانی، کاربری اینگونه کشتی ها، دگرگونی قابل توجه یافته و دیگر محدود به یدک کردن سایر کشتیها نیست. برای مثال به موجب بخش اول از بند «الف» ماده ۱ شرایط استاندارد پادشاهی متحده برای یدک کشی و سایر خدمات، اصلاحی ۱۹۸۶، یدک کشی عبارت است از هرگونه عملیات در ارتباط با ثابت نگهداشتن (Holding)، به جلو راندن (Pushing)، کشیدن (Pulling)، حرکت دادن (Moving)، همراهی کردن (Escorting) یا هدایت کردن (Guiding) کشتی. البته یدک کشی ممکن است ترکیبی از این اقدامات باشد. بر مبنای جهات مزبور، یدک کردن کشتی مصدومی که وضعیتی مخاطره آمیز دارد به محلی امن، در شرایط معمول، نجات محسوب نمی شود چه، اساساً قرارداد یدک کشی برای انجام همین خدمات در قبال هزینه مقرر، منعقد شده است. باید افزود گر چه در غالب موارد، عملیات نجات در پی عقد قرارداد نجات انجام می شود و برای تسهیل این امر، قراردادهای نمونه از جمله (Lloyds Standard Form of Salvage Agreement-LOF) از رواج قابل توجه برخوردار است؛ اما وجود چنین قراردادی، برای تحقق نجات، ضرورت ندارد (Brice, 1999, p41) و اجتماع شرایط احصاء شده، کافی است بویژه اینکه در شرایط خاص، حتی با وجود ممانعت مالک یا فرمانده کشتی دچار مخاطره از انجام عملیات امداد بوسیله دیگران، عوامل معاضدت و نجات، همچنان مستحق پاداش خواهند بود (ماده ۱۷۵ قانون دریایی ایران). آنچه در مورد عدم امکان انجام عملیات نجات دریایی بوسیله فرمانده و خدمه کشتی یدک و یدک کش گفته شد نیز اصولاً در همین فرض عدم وجود و حکومت قرارداد نجات بر روابط حقوقی طرفین معنا پیدا می کند.

۳- تبیین حکم در قوانین ملی و معاهدات بین المللی

آنچه گفته شد در قوانین ملی و مقررات بین المللی مورد پذیرش قرار گرفته است. به موجب ماده ۱۷۶ قانون دریایی ایران: «یدک کش حق دریافت اجرت برای کمک و نجات کشتی و بار آن را که یدک می کشد ندارد مگر در موارد انجام خدمات استثنائی که جزء تعهدات مربوط به قرارداد یدک کشی منظور نشده باشد». ماده ۴

ماده ۱۹۱۰ بروکسل نیز که در تدوین این حکم همچنین ماده ۱۲ قانون مصوب ۱۹۶۷ فرانسه و قانون نجات ایالات متحده امریکا مصوب ۱۹۱۲ مورد توجه و اقتباس قرار گرفته است، مقرر می‌دارد: «یدک کش، حق [دریافت] پاداش برای کمک و نجات کشتی ای که یدک می‌کشد یا بار آن، ندارد مگر جائیکه خدماتی استثنائی انجام داده باشد که نتوان ارائه این خدمات را در اجرای قرارداد یدک کشی محسوب کرد». در مقابل، در حقوق پاره‌ای از کشورها از جمله انگلیس و چین (ماده ۱۸۶ قانون دریایی خلق چین مصوب ۱۹۹۲)، حکم مزبور با عنایت به ماده ۱۷ معاهده نجات ۱۹۸۹ تدوین شده است. این ماده که مفاد آن متأثر از نظریات مطروح در حقوق دریایی انگلیس بویژه آرای صادره از محاکم دریایی این کشور است، چنین اشعار می‌دارد: «هیچ پرداختی مطابق مقررات این معاهده انجام نمی‌شود مگر اینکه خدمات ارائه شده، عرفاً از آنچه اجرای قراردادی که قبل از وقوع خطر منعقد شده است محسوب می‌شود، بیشتر باشد».

در ایران نیز با وجود اقتباس احکام فصل یازدهم قانون دریایی (مواد ۱۷۳ تا ۱۸۳) از معاهده بروکسل ۱۹۱۰، دولت به این معاهده ملحق نشده است بلکه پس از سال‌های متمادی و طبق «قانون اجازة الحاق دولت جمهوری اسلامی ایران به کنوانسیون بین‌المللی نجات دریایی» مصوب ۱۳۷۳/۱/۳۰، به معاهده بین‌المللی نجات دریایی مصوب ۲۸ آوریل ۱۹۸۹ لندن ملحق شده است. در مورد دلیل نحوه نگارش ماده مرقوم و عدم انحصار حکم آن به قرارداد یدک کشی، در جای خود سخن خواهیم گفت. آنچه در ادامه بررسی آن ضرورت دارد و در واقع موضوع اصلی این تحقیق را تشکیل می‌دهد، مبنای حقوقی استحقاق یدک کش به دریافت پاداش نجات با وجود عقد قرارداد یدک کشی میان طرفین است.

۴- مبنای حقوقی تعلق پاداش نجات

۴-۱. مبنای تعلق پاداش در حقوق دریایی فرانسه

در حقوق فرانسه، اعتقاد بر آن است که اگر در جریان یدک کشی، مخاطره ای واقع شود، یدک کش همچنان بر اجرای قرارداد یدک کشی ملتزم می‌ماند هر چند در این وضعیت، انجام تعهدات قراردادی، دشوارتر شده و برای یدک کش و یدک، ایجاد خطر کند. با وجود این، در چنین شرایطی یدک کش می‌تواند علاوه بر عوض قرارداد یدک کشی، مبلغی را که در مقابل خدمات استثنائی و اقدامات فراتر از الزامات قراردادی او قرار می‌گیرد و به عنوان «گرامت نجات» (Indemnité assistance)، نه

«پاداش نجات» (Remuneration d assistance) محاسبه می‌شود مطالبه کند (Rodiere et du Pontavice, 1997, p454). همچنان که رای ۲۰ می ۱۹۶۴ دادگاه تجارت نانت و رای ۱۲ آوریل ۱۹۷۹ دادگاه تجارت پاریس در مورد عملیات بیرون کشیدن کشتی از گل (Desechouement) بر همین اساس صادر شده و مبین تأیید قضایی استنباط فوق است (Remond-Gouilloud, 1988, p230). البته آنچه گفته شد بدین معنا نیست که در حقوق دریایی فرانسه، کشتی یدک «قابل نجات» نیست. یدک را نیز با وجود شرایط مقرر می‌توان از خطر تلف نجات داد اما این اقدام باید بوسیله کشتی دیگر جز یدک کش انجام شود. مانند اینکه مجموع یدک کش و یدک (Convoi) که در جریان یدک کشی، در مخاطره گرفتار شده اند، بوسیله کشتی دیگر نجات یابند (رای ۲۳ مارس دادگاه رن). بنابراین از دیدگاه حقوقی، نجات دریایی، میان یدک کش و یدک، قابل تحقق نیست. باید افزود، علی‌رغم پذیرش عمومی این نظر، در مورد مبنای استحقاق اجرت نجات با وجود قرارداد یدک کشی، عقیده ای واحد حاکم نیست. گروهی معتقدند حق یدک کش به دریافت اجرت در این فرض، مبتنی بر شناسایی این غرامت، بوسیله مقنن است (Rodiere et du Pontavice, 1997, p457). به عبارت دیگر، قانون‌گذار چنین اراده کرده است که یدک کش در صورت مواجهه با مخاطره دریایی و نجات کشتی یدک، از حق مطالبه معادل پاداشی که در صورت عدم حکومت قرار داد، قطعاً مستحق آن بود محروم نماند. در مقابل، پاره‌ای از نویسندگان، مبنا را در قرارداد یدک کشی یافته و گفته‌اند، تعلق پاداش در این فرض، مبتنی بر پیش بینی طرفین در قرارداد است. بدین معنا که آنها خواسته‌اند، در صورت حدوث خطر در مدت انجام قرار داد و انجام خدماتی فوق العاده و اضافی علاوه بر عملیات مورد توافق، مالک، فرمانده و خدمه یدک کش، مستحق دریافت پاداشی مازاد نیز باشند (Remond - Gouilloud, 1998, p230). بدین ترتیب از این دیدگاه، بنیان حق یدک کشی را باید در شرط ضمنی قرارداد دانست.

۲-۴. مبنای تعلق پاداش در حقوق دریایی انگلیس و آمریکا

در حقوق انگلیس به عنوان قاعده، یدک کش، ملزم به اجرای تعهدات ناشی از قرارداد یدک کشی است و حوادثی که عملیات یدک کشی را قطع یا دشوار کرده و حتی یدک کش و یدک را به مخاطره افکند، اصولاً تأثیری بر لزوم اجرای کامل قرارداد ندارد. در اینگونه شرایط نیز یدک کش موظف است با اعمال دقت و مهارت متعارف، عملیات موضوع قرارداد را تا حصول نتیجه مطلوب ادامه دهد (Chorely and

(Giles, 1998, p435). اما این قاعده بدون استثنا نمانده و اعتقاد بر آن است که در موارد خاص، با وجود حکومت قرارداد یدک کشی، نجات دریایی نیز قابل تحقق است. از این دیدگاه که از جمله بوسیله یکی از قضات عالی رتبه انگلیسی (Lord Kingsdown) در دعوی (Minnehaha) تشریح شده است، هنگامی که در برابر مبلغ معین، تعهد به یدک کشی می‌شود، در واقع، مالک یدک کش تضمین نمی‌کند که نتیجه را تحت هر شرایط و با وجود همه گونه مخاطره تحصیل کند؛ بلکه فقط تعهد می‌کند که با برخورداری از خدمه کافی و متبحر و تجهیزات مناسب به نحوی که عرفاً از چنین یدک کشی توقع می‌رود، تمام تلاش خود را برای تحصیل نتیجه مورد نظر به کار گیرد. حال اگر به دلیل بروز حوادث و مخاطرات سهمگین، کشتی یا بار آن در معرض تلف قرار گیرد اما یدک کش با به خطر افکندن خود و فراتر از حدود الزامات قراردادی، آنگونه که در زمان انعقاد قرارداد منظور طرفین بوده است، اقدام به عملیاتی کند که به نجات یدک منتهی شود، باید پذیرفت که یدک کش در این حال، اقدام به «نجات دریایی» کرده و طبعاً مستحق دریافت پاداش آن است. البته تشخیص این امر باید با احتیاط انجام شود و همانگونه که قاضی «هیل» (Hill) در دعوی مشهور (The Homewood) گفته است، مبتنی بر احراز دو شرط اساسی است:

- ۱- کشتی یدک باید در اثر عوامل و اوضاع و احوالی که عرفاً از جانب طرفین قابل پیش بینی نبوده است، در خطر قرار گرفته باشد.
- ۲- برای نجات کشتی یدک، یدک کش باید عملیاتی را انجام دهد یا خطراتی را متحمل شود که عرفاً در قالب قرارداد یدک کشی، قابل تحقق و تحلیل نباشد (Brice, 1999, pp 98-99).

ارائه دلیل نیز بر عهده مدعی وقوع نجات است که باید علاوه بر اثبات دو شرط مزبور، مدلل کند، یدک کش کاملاً مجهز بوده و در وقوع وضعیت مخاطره آمیز برای کشتی یدک، هیچ گونه تقصیری به آن قابل انتساب نیست (Hill, 1985, p195). آنچه گفته شد از بررسی یکی از جدیدترین آرای صادره از دادگاه دریایی انگلیس (Admiralty Court) نیز قابل استنباط به نظر می‌رسد. در دعوی (North Goodwin)، دو یدک کش بر اساس شرایط استاندارد پادشاهی متحده، متعهد شدند کشتی متعلق به خواندگان را از محلی در شرق رودخانه (Tyne) از یدک کش دیگر تحویل گرفته و به مقصد معین یدک کنند. باد در حال وزیدن بود و به منظور اینکه کشتی یدک در وضعیت ایمن به یدک کش ها تحویل داده شود، بیشتر به سمت ساحل هدایت شد و در جریان این کار، یدک کش و یدک به ساحل خیلی نزدیک

شدند. هنگامی که یدک کش برای اصلاح این وضعیت در حال چرخش (مانور) بود، طناب فولادی یدک کشی قطع شد و کشتی یدک، آزادانه و در جهت باد به حرکت در آمد. در این حال، یکی از دو یدک کش در حال انتظار، به سوی کشتی مزبور حرکت کرد و با اتصال طناب یدک کشی، آن را به سمت لنگرگاه یدک کشید. متعاقباً، مالکان، فرمانده و خدمه یدک کش با طرح دعوا از مالک کشتی مزبور، پاداش نجات مطالبه کردند؛ اما قاضی دادگاه با این استدلال که: «... کشتی نجات یافته مجهز به سه لنگر بود که آن را قادر می ساخت براحتی لنگر بیاندازد. همچنین یدک کشی که طناب آن قطع شده بود می توانست به سرعت، مانور کرده و به کمک کشتی یدک بیاید بنابراین کشتی مزبور، واقعاً در مخاطره قرار نداشته است. یدک کش نیز با وجود کمک به کشتی یدک، عملاً اقدام به مواجهه با خطرات یا خدماتی افزون بر تعهدات قرارداد یدک کشی نکرده است...» دعوی مطالبه پاداش نجات را مردود اعلام کرد (Brice, 1999, p. 99-100).

با توجه به مطالب فوق، یدک کش، در شرایط خاص می تواند یدک را نجات دهد و شرط داوطلبانه بودن عملیات نجات نیز مخدوش نشود (Tetley, 2002, p190). در این خصوص، قاضی «ساموئل ایوانز» (Samuel Evans) در دعوی (Leon Blum) چنین می افزاید: «... هنگامی که عملیات نجات (که باید داوطلبانه باشد) در جریان عملیات یدک کشی (که مشمول قرارداد است) روی می دهد، این دو نوع از خدمات نمی توانند در زمان واحد جمع و انجام شوند. باید لحظه ای را در نظر گرفت که یدک کشی متوقف شده و نجات آغاز می شود و متعاقباً، لحظه ای فرا خواهد رسید که خطر غیرمنتظره و شدید رفع می شود. پس عملیات نجات نیز پایان می یابد و در صورتی که هنوز زمینه اجرایی آن موجود باشد، عملیات یدک کشی ادامه می یابد. در واقع، در این دوره میانی، قرارداد یدک کشی معلق می شود...» (Brice, 1999, p100). باید افزود، در ماده ۶ شرایط استاندارد پادشاهی متحده، برای یدک کشی و خدمات مشابه (اصلاحی ۱۹۸۶) که در قراردادهای نمونه یدک کشی گنجانده شده، بر حق یدک کش برای مطالبه پاداش نجات در قبال ارائه خدمات فوق العاده به کشتی ها یا اموال موجود در آنها تاکید شده است. آنچه گفته شد، در حقوق آمریکا نیز پذیرفته شده است. حقوقدانان بر اساس همین مبانی به تحلیل قضایا می پردازند (Parks, 1982, p1147 to 1151) و دادگاه های دریایی هم در آرای خود طبق همین اصول عمل می کنند. در دعوی (Connemara) که یدک کش با استفاده از تجهیزات آتش نشانی خود، حریق محموله پنبه کشتی یدک را اطفاء کرد، همچنین در دعوی (The

city of Hoverhill که یدک کش با به کار گرفتن پمپهای خود، آب وارده به مخازن کشتی را تخلیه کرده و آن را از غرق شدن نجات داد، حکم به پرداخت پاداش نجات داده شد. اما در دعوای (Byrnes V. M/VZ Chandon) که طناب یدک کشی در جریان عملیات قطع شد ولی اتصال، مجدداً برقرار شده و یدک کشی ادامه یافت، دادگاه حکم به پرداخت پاداش نجات صادر نکرد. چه از نظر دادگاه، خدمه یدک کش با هیچ مخاطره عمده مواجه نشده و آنچه انجام داده بودند، دقیقاً جزء الزامات قراردادی آنها قرار داشت. برعکس در دعوای (Reynolds Leasing Carp V. Tug Patric Mcallister)، یدک کشی که بر اساس قرارداد برای همراهی کردن یک کشتی کاننیزی به دریا فرستاده شده بود، در هوای نامساعد و تلاطم امواج گرفتار شد. کشتی مزبور، یدک کش را در پناه خود گرفت و بدین ترتیب آن را از خطر غرق شدن نجات داد. در دعوی مطروح از جانب مالک کشتی، دادگاه چنین رای داد که طبق قرارداد یدک کشی، کشتی الزامی به انجام خدمت ارائه شده نداشته است، بنابراین مستحق پاداش نجات است (Brice, 1999, p102).

لازم به ذکر است که در حقوق دریایی انگلیس و آمریکا، در صورت اجتماع همه شرایط مقرر برای نجات دریایی، انجام عملیات امداد و نجات را بوسیله اشخاصی دیگر از جمله راهنمای کشتی (Pilot) نیز قابل تصور و تحقق می‌دانند (Brice, 1999, p87 and Infra). در این مورد، از جمله می‌توان به دعوی (Akerblom V. Price Potter, Walker and Co)، اشاره کرد. در این دعوا، کشتی متعلق به خواندگان در دریای طوفانی در وضعیتی خطرناک قرار گرفت. با توجه به اینکه فرمانده در خصوص آبهای موقعیت کشتی در دریا شناختی نداشت، استفاده از خدمات راهنما، به منظور هدایت ایمن کشتی ضروری بود. به دلیل شدت طوفان، امکان سوار شدن راهنما به کشتی وجود نداشت بنابراین، راهنما، با به خطر انداختن جان خود و سوار بر شناور راهنمایی در دریای پر تلاطم، علامت و سیگنال‌های لازم را ارسال کرده و بدین ترتیب، کشتی را به سلامت به سوی محلی امن هدایت کرد. از نظر دادگاه با توجه به اینکه راهنما با به مخاطره افکندن جان خود و فراتر از الزامات حرفه‌ای و شغلی، کشتی را از خطر نجات داده بود، مستحق دریافت پاداش نجات بود (Chorely and Giles, 1998, p437).

ماده ۱۷ کنوانسیون بین‌المللی نجات ۱۹۸۹ نیز که متاثر از حقوق دریایی انگلیس و سوابق قضایی امر در کامن لا است، به منظور تامین همین مطلوب و بر خلاف روش مرسوم در غالب قوانین ملی و کنوانسیون بروکسل ۱۹۱۰ که به شکل مصدق به قضیه نگریسته و فقط حکم خاص استحقاق یدک کش به دریافت پاداش نجات را مقرر کرده‌اند، بگونه جامع چنین مقرر می‌دارد: «هیچ پرداختی مطابق مقررات این

کنونسیون انجام نمی‌شود مگر اینکه خدمات ارائه شده عرفاً از آنچه اجرای قراردادی که قبل از وقوع خطر منعقد شده است محسوب می‌شود، بیشتر باشد».

۳-۴. مبنای قابل پذیرش و توجیه حقوقی آن

پس از طرح نظرات مزبور ذیلاً به نقد و بررسی آنها می‌پردازیم. مقدمتاً باید گفت، پاره‌ای از علمای حقوق دریایی ایران که به تفصیل به بررسی موضوع نجات در دریا پرداخته‌اند، در این خصوص، صراحتاً اظهار نظر نکرده‌اند (امید، ۱۳۵۳، ص ۳۱۷). در مورد دیدگاه حاکم در حقوق دریایی فرانسه می‌توان گفت: وجود قرارداد یدک کشی، منافاتی با امکان انجام عملیات نجات و لزوم داوطلبانه بودن آن ندارد. چه همانگونه که از مقررات بین‌المللی و ملی استفاده می‌شود، استحقاق یدک کش به دریافت پاداش نجات از کشتی یدک، منوط به ارائه خدماتی است که جزء تعهدات ناشی از قرارداد یدک کشی محسوب نمی‌شود. به عبارت دیگر، اینگونه اقدامات باید حالت فوق‌العاده داشته و فراتر از موضوع قرارداد یدک کشی انجام شده باشد. بر این مبنا، تا جایی که یدک کش در چارچوب الزامات قراردادی و عرفی یدک کشی فعالیت می‌کند، صرفاً مستحق اجرت مقرر در قرارداد است حتی اگر عملیات آن به نجات کشتی یدک از خطر نیز منتهی شده باشد. در واقع، در چنین وضعی، یدک کش، داوطلبانه اقدام نکرده و فقط تعهدات صریح یا ضمنی ناشی از قرارداد را به مرحله اجرا گذارده است. مثل اینکه در حین اجرای عملیات موضوع قرارداد، طنابهای فولادی یدک کشی قطع شود و خطر به گل نشستن یا برخورد یدک با موانع طبیعی یا دیگر کشتیها وجود داشته باشد. در این صورت، یدک کش، اصولاً موظف است با اعمال دقت و مهارت متعارف و با برقراری مجدد اتصال، یدک را حفظ کرده و یدک کشی را ادامه دهد. اما در فرض خاص که در جریان یدک کشی، مخاطره‌ای جدی مثل حریق حادث شود که به حکم قرارداد، یدک کش، تعهدی به مقابله با آن ندارد با این حال، خدمه یدک کش با به کارگیری وسایل و تجهیزات اطفای حریق آن، آتش را مهار کنند، باید این عملیات را که نه بر اساس قرارداد بلکه بطور داوطلبانه و آزادانه انجام شده و به نجات یدک انجامیده است مشمول عنوان «نجات» و عوامل آن را مستحق «پاداش نجات» دانست. بدینسان، وجود قرارداد یدک کشی، مستلزم سلب کلی وصف داوطلبانه از هرگونه عملیات و خدمات یدک کش نیست و باید حکم هر فرض را با در نظر گرفتن مفاد قرارداد و سایر شرایط، جداگانه مورد بررسی قرار داد.

مطابق آنچه گفته شد، مبنای استحقاق یدک کش به دریافت «اجرت نجات»، تحقق واقعی «نجات» و لو بطور استثنائی است. پس نیازی نیست به تکلف افتاده و بنیان حق یدک کش را در حکم خاص قانون یا شرط ضمنی قرارداد جستجو کنیم و ماهیت پاداش نجات متعلق به مالک و خدمه یدک کش را «گرامت نجات» به شمار آوریم. به ویژه آنکه حکم استحقاق یدک کش در معاهدات بین‌المللی و قوانین ملی از جمله قانون مصوب ۱۹۶۹ فرانسه، در ضمن مقررات نجات و با استعمال عبارت «پاداش نجات» بیان شده است. در مورد دیدگاه حاکم در حقوق دریایی انگلیس و آمریکا نیز می‌توان گفت، در مدت انجام عملیات نجات، قرارداد یدک کشی، ضرورتاً و به عنوان قاعده معلق نمی‌شود. تعلیق، حالت قراردادی است که به دلیل حدوث قوه قاهره و اقتضای طبع قرارداد و عرف حاکم، اجرای تعهدات ناشی از آن، بطور موقت، غیرممکن شده و طبعاً با رفع مانع مجدداً قابل اجرا و مطالبه است (کاتوزیان، ۱۳۸۳، صص ۲۰۲ و ۲۰۳ - Marty et Reynaud, 1962, n491). البته می‌توان حالاتی را در نظر گرفت که در اثر مخاطره واجد شرایط حادثه پیش بینی نشده، اجرای قرارداد یدک کشی، واقعاً معلق شود مانند اینکه در جریان اجرای قراردادی که به منظور همراهی و هدایت کشتی باری، در هوای طوفانی منعقد شده است، کشتی یدک به گل نشیند. در این فرض، طبعاً تا بیرون کشیدن یدک از گل و آمادگی حرکت مجدد، قرارداد یدک کشی معلق می‌شود. بنابراین در صورتی که همان یدک کش، یدک را از گل خارج کند، در واقع عملیات نجات انجام داده است و با خاتمه شرایط مخاطره باید عملیات همراهی و هدایت یدک را ادامه دهد. حتی می‌توان پیشتر رفت و گفت، بروز مخاطره، ممکن است اجرای یدک کشی را کاملاً غیرممکن گرداند و طبیعی است که در چنین شرایطی، قرارداد نسبت به آینده بلااثر و منفسخ می‌شود. مانند اینکه در مثال قبل، سکان و پروانه کشتی یدک در اثر برخورد با اجسام و موانع زیرآبی از قبیل بقایای کشتی‌های مغروق، از کار افتاده و در نتیجه، قابلیت مانور و حرکت آن روی آب از بین برود. با توجه به اینکه برای تعمیر این کشتی، بطور معمول باید آن را به سوی حوض خشک (Dry Dock) مستقر در بندر یا ساحل مورد نظر یدک کشید، اجرای موضوع قرارداد کاملاً غیرممکن شده و یدک کش از تعهدات ناشی از آن معاف می‌شود. حال همین یدک کش می‌تواند با یدک کردن و کشیدن کشتی مصدم به سوی تعمیرگاه، آن را از مخاطره نجات داده و متقابلاً پاداش نجات دریافت کند. جالب اینکه این تفکیک، از سوی برخی از حقوقدانان انگلیسی نیز پذیرفته شده است (Chorley and Giles, 1998, p435). اما باید توجه داشت که در بیشتر موارد،

مخاطره ای که سبب لزوم عملیات نجات می‌شود، در روابط یدک کش و یدک، واجد اوصاف قوه قاهره نیست و قرارداد را بطور موقت یا کامل غیرقابل اجرا نمی‌کند. به عبارت دیگر، با دقت در روند معمول یدک کشی و برخی از مهم ترین آرای صادره از محاکم انگلیس و فرانسه در این خصوص، می‌توان دریافت که حوادث و مخاطرات منتهی به عملیات نجات دریایی، حداکثر، سبب تاخیر و تعویق اجرای تعهدات ناشی از قرارداد یدک کشی می‌شود بی آنکه از نظر حقوقی و به معنای دقیق کلمه، آن را «معلق» کند. بدین ترتیب و برای مثال در فرضی که در جریان عملیات رایج یدک کردن و کشیدن کشتی به سوی مقصدی معین، قسمتی از محموله آن، دچار حریق شود یا یدک، به نحوی خطرناک به گل نشیند و خدمه یدک کش با انجام اقدامات و ارائه خدمات اضافی و فوق العاده، کشتی یدک و بار آن را از خطر تلف کلی یا جزئی نجات دهند، قرارداد یدک کشی، در مدت عملیات نجات، همچنان معتبر و لازم الاجرا مانده و طبعاً با رفع خطر ادامه می‌یابد. با در نظر گرفتن نکات فوق، فرمانده و خدمه یدک کش، می‌توانند علی‌رغم وجود قرارداد معتبر یدک کشی، کشتی یدک و محموله آن را با انجام عملیات استثنایی و فراتر از تعهدات قراردادی از مخاطره نجات داده و در مقابل خدمات داوطلبانه خود، پاداش نجات دریافت کنند.

نتیجه

برای تحقق نجات دریایی و استحقاق پاداش آن، وجود شرایط چندی ضروری است که از میان آنها، «داوطلبانه» بودن عملیات امداد و نجات» مهم ترین است. حسب این شرط، اشخاص و عوامل نجات اموال دریایی (کشتی، بار و کرایه حمل) نباید به دلیل الزام قانونی یا تعهد قراردادی قبلی در عملیات نجات شرکت کرده باشند. بنابراین، افرادی از قبیل راهنمای کشتی دچار مخاطره و فرمانده و خدمه یدک کشی که طبق قرارداد، در حال ارائه خدمت به کشتی هستند، اصولاً و به عنوان قاعده، نجات دهنده، محسوب نمی‌شوند و تبعاً مستحق اجرت نجات نیز نیستند. با وجود این، به حکم معاهدات بین‌المللی و قوانین ملی (از جمله ماده ۱۷۶ قانون دریایی ایران در مورد یدک کش) این اشخاص، می‌توانند در مقابل انجام داوطلبانه و آزادانه اقدامات استثنایی (اضافی) و ارائه خدمات فراتر از تعهدات قراردادی که به نجات کشتی انجامیده است، پاداش دریافت کنند. بدینسان بر خلاف آنچه در حقوق فرانسه گفته اند، نجات دریایی، میان یدک کش و یدک نیز قابل تحقق است و طبعاً مبنای

استحقاق پاداش در این فرض خاص، دقیقاً اجرای مقررات مربوط به نجات است نه شرط ضمنی قرارداد یدک کشی یا حکم خاص قانون به پرداخت غرامت نجات به یدک کش. ضمناً بر خلاف آنچه در حقوق انگلیس گفته‌اند، در مدت انجام عملیات نجات، قرارداد یدک کشی، لزوماً معلق نمی‌شود. با توجه به نکات مزبور، همچنین با عنایت به اینکه دولت ایران در سال ۱۳۷۳ به کنوانسیون بین‌المللی نجات، مصوب ۱۹۸۹ ملحق شده است، توصیه می‌شود ماده ۱۷۶ قانون دریایی به گونه‌ای اصلاح شود تا هماهنگ با مفاد ماده ۱۷ معاهده مزبور و به منظور رفع بخشی از خلاءهای مقررات کشتیرانی تجاری، گستره حکم قانون از انحصار به یدک کش خارج شده و توسعه یابد.

منابع و مأخذ

الف - فارسی

۱. امید، هوشنگ، (۱۳۵۳)، حقوق دریایی، ج ۲، موسسه عالی بیمه تهران.
۲. کاتوزیان، ناصر، (۱۳۸۳)، حقوق مدنی، قواعد عمومی قراردادها، ج ۴، چاپ چهارم تهران، شرکت سهامی انتشار.

ب - خارجی

- فرانسه

- 1- **Code de Commerce** Francais, Dalloz, 2002.
- 2- Marty, Gabriel et Reynaud, Pierre, (1962), **Droit Civil**, T 2, V 1, Les Obligation, Paris, Sirey.
- 3- Remond Gouilloud, Martine, (1988), **Droit Maritime**, Paris, Editions Pedone.
- 4- Ripert, Georges, (1953), **Droit Maritime**, T3, 4 ed, Paris, Editions Rousseau.
- 5- Rodiere, Rene, (1972), **Evenements de mer**, Paris, Dalloz.
- 6- Rodiere, Rene et du Pontavice, Emmanuel, (1997), **Droit Maritime**, 12 ed, Paris, Dalloz.

- انگلیسی

- 1- **Australian Maritime Law**, (1991), Edited by Micheal William Dukett, The federation Press.
- 2- Brice, Geoffry, (1999), **Maritime Law of Salvage**, London, Sweet and Maxwell.
- 3- Chorely and Giles, **Shipping Law**, (1998), 8 ed, London, Pitman Publishing.
- 4- Gilmore, Grant and black, Charles, (1975), **The Law of Admiralty**, 2ed, Foundation.
- 5- Hill, Christopher, (1985), **Maritime Law**, 2ed, Lloyds of London Press Ltd.
- 6- Maritime Code of the People of China, 1992.
- 7- **Oxford Dictionary of Law**, Edited by Elizabeth A. Martine, 4 ed, Oxford University Press.
- 8- Parks, Alex, (1982), **The Law of Tug, Tow and Pilotage**, 2ed, London, Champan and Hall.
- 9- Tetley, William, (2002), **International Maritime and Admiralty Law**, Edition Yvon Blais INC.
- 10- www.Solarnavigator.net/salvage.htm.

از این نویسنده تاکنون مقالات زیر در همین مجله منتشر شده است:

«نقش بیمه دریایی در جبران خسارات ناشی از تصادم کشتی‌ها» سال ۱۳۸۵، شماره ۷۲. «خسارت

مشترک دریایی» سال ۱۳۸۷، شماره ۳. «حق ممتاز دریایی؛ طلب یا وثیقه طلب» سال ۱۳۸۹، شماره ۳