

ابطال یا تغییر قضایی قرارداد نجات دریایی

محمد ابوعطا*

استادیار گروه حقوق خصوصی دانشکده علوم انسانی دانشگاه سمنان

(تاریخ دریافت: ۱۳۹۴/۱/۲۵ - تاریخ تصویب: ۱۳۹۴/۲/۱۵)

چکیده

حسب ماده ۱۷۹ قانون دریایی ایران، اگر قرارداد نجات تحت تأثیر خطر یا فشار ناروا واقع شده و شروط آن ناعادلانه باشد یا قرارداد با حیله و فریب واقع شده و یا پاداش مقرر نسبت به عملیات نجات انجام شده، بسیار گزاف یا اندک باشد، به درخواست ذی‌نفع، دادگاه می‌تواند قرارداد را ابطال کند یا آن را تغییر دهد. این مقررات که از ماده ۷ «معاهده یکسان‌سازی برخی از قواعد حقوقی مربوط به کمک و نجات در دریا» مصوب ۱۹۱۰م اقتباس شده و با توجه به الحاق دولت ایران به معاهده نجات مصوب ۱۹۸۹م، با تفاوت‌هایی، در ماده ۱۳ «قانون اجازه الحاق دولت جمهوری اسلامی ایران به معاهده بین‌المللی نجات» مصوب ۱۳۷۳ش تکرار شده است، گرچه با اصل الزام‌آور بودن قراردادها و قواعد عمومی مربوط به اکراه و تدلیس در معاملات و عدم جواز تغییر قراردادها از سوی محاکم، سازگار به‌نظر نمی‌رسد، اما با توجه به مقتضیات کشتی‌رانی بازرگانی و لزوم توجه خاص به حقوق اشخاص ذی‌نفع در این گستره، بسیار مفید و مؤثر است.

واژگان کلیدی

ابطال، پاداش، تغییر، خطر، قرارداد، نجات.

۱. مقدمه

یکی از نتایج اصل حاکمیت اراده و تبعیت عقد از قصد مشترک طرفین، آن است که مفاد عقد همچون قانون خصوصی آن‌ها باید محترم و الزام‌آور باشد. نه تنها یکی از دو طرف نمی‌تواند آنچه را که به اشتراک خواسته‌اند، تغییر دهد یا به میل خود از اجرای آن خودداری کند، دادرس نیز اصولاً جز در موارد استثنایی مصرح در قوانین، حق مداخله در رابطه خصوصی طرفین را به هر منظور از جمله تغییر یا ابطال قرارداد ندارد؛ همچنان که ماده ۲۱۹ قانون مدنی می‌گوید: «عقودی که بر طبق قانون واقع شده باشد، بین متعاملین و قائم‌مقام قانونی آنها لازم‌الاتباع است مگر اینکه به علت قانونی، فسخ یا اقاله شود». ماده ۲۲۰ قانون نیز مقرر می‌دارد: «اگر در ضمن معامله شرط شده باشد که در صورت تخلف، متخلف باید مبلغی به‌عنوان خسارت تأدیه کند، حاکم نمی‌تواند او را به بیشتر یا کمتر از آنچه اعلام شده است محکوم نماید». با وجود این، نباید پنداشت که مفاد قراردادها الزاماً و همیشه ثابت می‌مانند و به‌هیچ‌وجه تغییر نمی‌کنند. از جمله این موارد، در مواد ۱۷۳ تا ۱۸۳ فصل یازدهم قانون دریایی ایران مصوب ۱۳۴۳ (با عنوان کمک و نجات در دریا) پیش‌بینی شده که البته خود این احکام نیز از «معاهده بین‌المللی یکنواخت‌سازی برخی قواعد حقوقی مربوط به کمک و نجات در دریا» مصوب ۱۹۱۰م در بروکسل اقتباس شده است. برابر مفاد ماده ۱۷۹ قانون، در صورتی که قرارداد نجات تحت تأثیر خطر یا فشار منعقد شده و شروط آن ناعادلانه باشد یا قرارداد تحت تأثیر حيله و تقلب واقع شده و یا اینکه مبلغ پاداش توافق‌شده نسبت به خدمات امدادی ارائه‌شده، بسیار گزاف یا کم باشد، به درخواست ذی‌نفع، دادگاه می‌تواند حسب مورد، قرارداد را ابطال کند یا مفاد آن را تغییر دهد. ماده ۷ معاهده نجات ۱۹۸۹م لندن نیز که ایران به‌موجب قانون «اجازه الحاق دولت جمهوری اسلامی به کنوانسیون بین‌المللی نجات» مصوب ۱۳۷۳ش به آن پیوسته است و بسیاری از کشورهای دیگر نیز نه‌تنها عضو آن بوده، بلکه قوانین و مقررات دریایی خود را هم بر اساس آن تدوین کرده‌اند (مانند فرانسه به‌موجب قانون حمل و نقل‌های مصوب ۲۰۱۰م و چین به‌موجب قانون دریایی مصوب ۱۹۹۲م)، جز فرض اعمال حيله و تقلب در عقد قرارداد، موارد دیگر را با همان ضمانت اجرا یعنی امکان ابطال یا تغییر قرارداد پذیرفته است. بدین‌سان، به‌نظر می‌رسد در فروض موردنظر، قانون‌گذار با عدول از پاره‌ای قواعد کلی و عمومی قراردادها در حقوق ایران، به محاکم اجازه ورود و تغییر، بلکه حتی ابطال قراردادهای نجات دریایی را اعطا کرده است. مقاله حاضر به این موضوع مهم اختصاص یافته است و ضمن تبیین مفاهیم بنیادی و رابطه تغییر قضایی قرارداد نجات با بحث کلی امکان تعدیل قراردادها، فروض و احکام و شرایط تحقق آن‌ها، به‌گونه تحلیلی و تطبیقی بررسی شده‌اند.

۲. مفهوم ابطال یا تغییر قرارداد نجات دریایی

به موجب ماده ۱۷۹ قانون دریایی ایران که با تغییراتی از ماده ۷ «معاهده یکنواخت سازی برخی قواعد حقوقی مربوط به کمک و نجات در دریا» مصوب ۱۹۱۰م در بروکسل اقتباس شده است: «هر قرارداد 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 حيله یا خدعه یا اغفال جلب شده است و یا اجرت مذکور در قرارداد به نسبت خدمت انجام یافته، فوق العاده زیاد و یا کم است، دادگاه می تواند به تقاضای یکی از طرفین، قرارداد را تغییر داده و یا بطلان آن را اعلام نماید». ماده ۷ «قانون اجازه الحاق دولت جمهوری اسلامی ایران به کنوانسیون بین المللی نجات دریایی مصوب ۱۳۷۳ش» نیز بیان می دارد: «قرارداد یا هریک از شرایط مندرج در آن را می توان ابطال یا اصلاح نمود اگر:

الف) قرارداد تحت فشار ناروا یا تحت تأثیر خطر منعقد شده و شرایط آن غیرمنصفانه باشد.

ب) پرداخت بر اساس قرارداد برای خدماتی که عملاً عرضه شده، بیش از اندازه زیاد بوده یا بسیار اندک باشد». بدین سان در صورت تحقق شرایط یادشده در احکام پیش گفته که در ادامه به طور تفصیلی بررسی خواهند شد، ظاهراً دو اختیار برای مدعی وجود دارد: اختیار اول عبارت است از درخواست ابطال قرارداد^۱ یا هرکدام از شروط آن که البته بعضی از نویسندگان حقوق دریایی، از آن با عنوانی دیگر^۲ یاد کرده اند (Baughen, 2001, p.295). ابطال در اصطلاح حقوقی در معنای «الغا کردن»^۳ یا باطل کردن^۴ به کار می رود، نه اعلام بطلان قبلی قرارداد (Blacks, 2004, p.100). به عبارت دیگر، حکم دادگاه در این زمینه جنبه تأسیسی دارد؛ یعنی اعلام کننده و کاشف از بطلان قرارداد نجات یا هرکدام از شروط آن - به تشخیص دادگاه از زمان تراضی نجات دهنده و نجات یافته - نیست، بلکه توافق آن ها معتبر بوده، اما از زمان قطعیت حکم صادره مبنی بر ابطال قرارداد، نسبت به آینده معدوم و بی اثر می شود. در این صورت، گویا هیچ قراردادی میان طرفین واقع نشده است و طبعاً دادگاه باید حسب مورد، باتوجه به معیارهای مندرج در قانون ملی حاکم یا ماده ۱۳ معاهده بین المللی نجات مصوب ۱۹۸۹م، اقدام به اتخاذ تقسیم به ویژه در خصوص تعیین پاداش نجات کند (Chorely and Giles, 1998, p.456). چنان که به موجب ماده ۱۷۸ قانون دریایی ایران: «میزان اجرت کمک و نجات، بر

1. annulment of contract
2. setting aside of contract
3. nullifying
4. making void

طبق قراردادی که بین طرفین منعقد شده پرداخت می‌گردد و در صورت نبودن قرارداد بوسیله دادگاه تعیین خواهد شد.

اختیار دیگر به موجب ماده ۱۷۹ قانون دریایی ایران، عبارت است از درخواست تغییر قرارداد که البته در ماده ۷ قانون اجازه الحاق دولت ایران به کنوانسیون بین‌المللی نجات دریایی مصوب ۱۳۷۳ش از آن با عنوان «اصلاح قرارداد»^۱ یاد شده است. بر این مبنا، دادگاه می‌تواند با احراز وجود شرایط مقرر، اقدام به مداخله و تغییر مفاد توافق یا شرط قراردادی ذی‌ربط کند.^۲ برای مثال اگر با انجام کارشناسی و توجه به جمیع اوضاع و احوال، محرز شود که مبلغ توافق شده به‌عنوان پاداش نجات در مقایسه با خدمات انجام شده از سوی نجات‌دهنده و نتایج حاصله از عملیات او بسیار زیاد یا بسیار اندک است، به درخواست ذی‌نفع دادگاه می‌تواند به‌جای ابطال کل قرارداد یا شرط ناظر به پاداش، ضمن ابقای قرارداد، با لحاظ معیارهای یادشده در ماده ۱۸۰ قانون دریایی ایران یا ماده ۱۳ معاهده نجات ۱۹۸۹م، مفاد شرط و توافق مربوط به مبلغ پاداش را تغییر داده، به‌عبارتی حسب مورد آن را افزایش یا کاهش دهد.

۳. رابطه تغییر قضایی و تعدیل قضایی قرارداد

بحث در خصوص جواز تغییر کلی یا جزئی قرارداد نجات به‌وسیله حکم دادگاه، تداعی‌کننده موضوع امکان تعدیل قضایی قرارداد از سوی محاکم است. به‌طور کلی از نظر حقوقی مفاد قرارداد به اختیار متعاملین یا به حکم مستقیم قانون می‌تواند به نفع یکی از طرفین آن تعدیل شود که از آن‌ها به‌ترتیب با عنوان «تعدیل قراردادی» و «تعدیل قانونی» یاد می‌کنند. اما فرض سوم که در ادبیات حقوق ایران به تعدیل قضایی موسوم است و در امکان تحقق آن گفتگو فراوان بوده و است، به فرضی گفته می‌شود که دادگاه با استناد به شرط ضمنی عقد و به‌منظور جلوگیری از بی‌عدالتی و ضرر یکی از دو طرف، مفاد قرارداد را با شرایط حاکم و موجود متناسب و به‌عبارتی تعدیل کند (کاتوزیان، ۱۳۷۶، ج ۳، ص ۷۳). این فرض که خاستگاه نظری آن حقوق فرانسه است بر اساس نظریه عدم پیش‌بینی^۳ تشریح می‌شود. از این منظر وقتی که در

۱. معادل «تغییر قرارداد» در متن انگلیسی معاهده «modification of contract» است و در ماده ۶-۵۱۲۳ قانون حمل و نقل‌های فرانسه مصوب ۲۰۱۰م نیز همین واژه (modification) به‌کار رفته که به‌نظر می‌رسد باتوجه به اینکه در کامن‌لا این واژه «change» و «alteration» معنا شده (Blacks, 2004, p.1025). در حقوق فرانسه نیز همین گونه است (Vocabulaire Juridique, 1996, p.521) و به سبب لزوم دقت در ترجمه واژگان به‌کار رفته در اسناد بین‌المللی و نیز نبود انطباق لغوی و اصطلاحی دقیق واژگان «تغییر» و «اصلاح»، بهتر آن بود که همان واژه «تغییر» در ماده ۷ قانون پیش‌گفته استفاده می‌شد.

۲. برخی از نویسندگان حقوق دریایی فرانسه از این اختیار دادگاه، به‌جای «modification» به‌عنوان «revision» به معنای تجدیدنظر یاد کرده‌اند (Rodiere et du Pontavice, 1997, n.66).

اثر حادثه خارجی و غیرمرتبط با اراده طرفین عقد، مانند اوضاع و احوال اقتصادی و مالی که در زمان وقوع قرارداد، قابل پیش‌بینی نبوده است، اجرای قرارداد برای یکی از طرفین، نه لزوماً غیرممکن، بلکه بسیار پرهزینه و دشوار شده و تعادل عوضین را به‌طور جدی برهم زند، دادگاه باید اختیار داشته باشد که به درخواست ذی‌نفع در قرارداد تجدیدنظر کند (Vocabulaire Juridique, 1996, p.411). بحث در این خصوص بسیار است و پاره‌ای از حقوق‌دانان فرانسوی سعی کرده‌اند بر اساس مبانی نظری مختلف مانند اقتضای شرط ضمنی عقد، برهم خوردن تعادل طرفین، ایجاد غبن و نیز سوء استفاده از حق، جواز تعدیل قضایی قرارداد را توجیه کنند (کاتوزیان، ۱۳۷۶، ج ۳، ص ۸۱ به بعد). اما افزون‌بر مخالفت گروهی از نویسندگان حقوق فرانسه (weill, 1971, n.378; mazeaud, 1979, n.734)، درنهایت رویه قضایی فرانسه با تکیه بر ماده ۱۱۳۴ قانون مدنی آن کشور که بیان می‌دارد: «قراردادهایی که به‌طور قانونی منعقد شده‌اند نسبت به کسانی که آن‌ها را واقع کرده‌اند جایگاه قانون را دارند. آن‌ها جز با رضایت متقابل یا اسبابی که قانون مجاز می‌داند قابل فسخ نیستند...»، نظریه یادشده را به‌طور قاطع رد می‌کند و به دادگاه‌ها اجازه نمی‌دهد قراردادها را به دلیل تغییر اوضاع و احوال و برهم خوردن نظم اقتصادی و مالی تعدیل کنند. در این خصوص نخستین رای که در ۶ مارس ۱۸۷۶ از شعبه مدنی دیوان کشور فرانسه صادر شده است چنین می‌گوید: «قاعدای که ماده ۱۱۳۴ قانون مدنی اعلام می‌کند، عام و مطلق بوده و نسبت به عقودی که اجرای آن‌ها زمان‌های طولانی استمرار داشته همچنین در مورد سایر قراردادها قابل اعمال است. دادگاه‌ها در هیچ حال نمی‌توانند ولو اینکه بسیار منصفانه هم نشان دهند، زمان و اوضاع و احوال را برای تغییر قراردادها مورد توجه قرار دهند و شروط جدیدی را جایگزین شروطی نمایند که از سوی متعامدین آزادانه پذیرفته شده‌اند». این موضع در آرای ۶ ژوئن ۱۹۲۶ شعبه مدنی، ۱۴ نوامبر ۱۹۳۳ شعبه مدنی، ۱۸ ژانویه ۱۹۵۰ شعبه تجاری، ۱۸ دسامبر ۱۹۸۹ شعبه تجاری و درنهایت ۲۰ می ۱۹۹۶ شعبه سوم مدنی دیوان کشور فرانسه در زمینه‌های قراردادی مختلف عیناً تأیید شده است (cite par: Code civi, p.894). درواقع در حقوق فرانسه، دخالت دادگاه‌ها در قراردادهای خصوصی حداکثر از دو جهت، اعطای مهلت عادلانه به مدیون و کاهش میزان وجه التزام نامتناسب با خسارت واقعی متعهدله، فراتر نمی‌رود. حسب ماده ۱۲۴۴ قانون مدنی فرانسه: «مدیون نمی‌تواند طلبکار را به پذیرش جزئی پرداخت دین ولو اینکه قابل تجزیه باشد مجبور کند» و ماده ۱-۱۲۴۴ در تکمیل آن می‌افزاید «باوجوداین، دادگاه می‌تواند با درنظر گرفتن شرایط مدیون و نیازهای طلبکار، به‌منظور پرداخت مبلغ بدهی، برای دوره‌ای دوساله، مهلت داده یا آن را تقسیط کند». از سوی دیگر در ماده ۱۱۵۲ همان قانون در خصوص وجه التزام که در حقوق فرانسه به «شرط

کیفری^۱ موسوم است، چنین آمده است: «هنگامی که قرارداد مقرر می‌دارد کسی که از اجرای آن امتناع می‌کند باید مبلغی معین را به‌عنوان خسارت تأدیه کند، نمی‌توان به طرف دیگر، مبلغی بیشتر یا کمتر اعطا کرد. معهداً قاضی می‌تواند حتی رأساً کیفری را که مورد توافق قرار گرفته است، اگر بوضوح گزاف یا ناچیز باشد، کاهش یا افزایش دهد. هر شرط خلاف، نانوشته و باطل تلقی می‌شود».

در حقوق ایران نیز باوجود تلاش حقوق‌دانان در جهت توجیه تعدیل قضایی قرارداد بر اساس مبانی نظری مختلف که حتی آن را با ابتنا بر مفهوم و گستره فقهی و قانونی غبن، در قالب نظریه جدید «غبن حادث» معرفی کرده‌اند (کاتوزیان، ۱۳۷۶، ج ۳، ص ۹۳)، این نظریه مقبولیتی عام نیافته و در رویه قضایی نیز سوابقی دقیق و روشن از پذیرش آن مشهود نیست. در عین حال، برخلاف حقوق فرانسه، دادگاه‌ها از دخالت در قراردادهای خصوصی به‌منظور افزایش یا کاهش وجه التزام نیز منع شده‌اند. طبق ماده ۲۳۰ قانون مدنی: «اگر در ضمن معامله شرط شده باشد که در صورت تخلف، متخلف مبلغی را به‌عنوان خسارت، تأدیه نماید، حاکم نمی‌تواند او را به بیشتر یا کمتر از آنچه ملزم شده است محکوم کند». بدین‌سان تنها مجوز دخالت دادگاه در روابط قراردادی طرفین، نه از حیث مبلغ قرارداد و تعادل مالی و اقتصادی آن، بلکه از حیث زمان و روند ایفای دین است. در این خصوص، ماده ۲۷۷ قانون مدنی ایران با اقتباس از مواد ۱۲۴۴ و ۱-۱۲۴۴ قانون مدنی فرانسه چنین بیان می‌کند: «متعهد نمی‌تواند متعهدله را مجبور به قبول قسمتی از موضوع تعهد کند ولی حاکم می‌تواند نظر به وضعیت مدیون، مهلت عادلانه یا قرار اقساط دهد».

از آنچه گفته شد، به‌روشنی می‌توان فهمید که تغییر قضایی مفاد قرارداد نجات‌دریایی، لزوماً از مصادیق تعدیل قضایی قراردادهای نیست و قطع نظر از جواز قانونی دخالت دادگاه به‌منظور افزایش یا کاهش مبلغ پاداش (به‌عنوان یکی از موارد تغییر قرارداد)، سایر فروض و البته شرایط تحقق این دو موضوع نیز آن‌ها را کاملاً از هم جدا می‌کند. در واقع، امکان تعدیل قضایی قرارداد به‌عنوان قاعده، در قراردادهای درازمدت و در اثر بروز حوادث خارجی و غیرقابل پیش‌بینی در زمان عقد قابل طرح است، به‌ویژه گرانی بیش از حد کالاها یا کاهش ارزش پول که اجرای تعهد یک طرف را بسیار دشوار و گران کرده، عملاً تعادل اقتصادی طرفین را برهم می‌زند؛ حال آنکه جهات و شرایط تحقق امکان مداخله قضایی در قرارداد نجات‌دریایی و تغییر آن به شرح ماده ۱۷۹ قانون دریایی ایران و ماده ۷ معاهده تجارت مصوب ۱۹۸۹م، به تفصیلی که خواهیم دید، هیچ‌کدام از شرایط تعدیل قرارداد از جانب دادگاه نیست.

۴. جهات و موارد امکان ابطال یا تغییر قضایی قرارداد نجات

۴.۱. طرح بحث

نگاهی اجمالی به ماده ۱۷۹ قانون دریایی ایران (برگرفته از ماده ۷ معاهده بروکسل ۱۹۱۰م) بیانگر آن است که امکان ابطال یا تغییر قرارداد نجات به تشخیص دادگاه در چند صورت مختلف مقرر شده است. برابر نخستین پاراگراف ماده «هر قرارداد کمک 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 یا تغییر داده شود...». بر این اساس، از آنجا که دو شرط یادشده با و او عطف به هم پیوند خورده‌اند، عقد قرارداد در زمان مخاطره و تحت تأثیر آن و نیز ناعادلانه بودن شرایط قرارداد، دو شرط لازم برای امکان مداخله قضایی است. از سوی دیگر، پاراگراف دوم این ماده چنین بیان می‌کند: «... در کلیه موارد چنانچه ثابت شود رضایت یکی از طرفین قرارداد، بر اثر حيله یا خدعه یا اغفال جلب شده است و یا اجرت مذکور در قرارداد، نسبت به خدمت انجام‌یافته، فوق‌العاده زیاد و یا کم است، دادگاه می‌تواند به تقاضای یکی از طرفین، قرارداد را تغییر داده و یا بطلان آن را اعلام نماید». همان‌گونه که ملاحظه می‌شود حکم پیش‌گفته با قید «در کلیه موارد» آغاز شده و به عبارتی، اطلاق و عموم دارد. بدین‌سان به نظر می‌رسد از نظر قانون‌گذار، نفس جلب رضایت یکی از طرفین قرارداد نجات بر اثر حيله و تقلب و یا عدم تناسب پاداش مصرح در قرارداد با خدمات و عملیات نجات، به‌تنهایی شرط لازم و کافی امکان دخالت دادگاه در رابطه قراردادی است. بنابراین شرایط تحقق جواز ابطال یا تغییر قضایی قرارداد نجات در این بند در واقع از یکدیگر مستقل هستند؛ هرچند ممکن است در مواردی با یکدیگر جمع شوند.

آنچه گفته شد، در خصوص ماده ۷ معاهده نجات ۱۹۸۹م (ماده ۱۳ قانون اجازه الحاق دولت ایران به کنوانسیون بین‌المللی نجات دریایی مصوب ۱۳۷۳ش) هم البته با تغییراتی در عبارت مشهود است. برابر ماده یادشده: «قرارداد یا هرکدام از شرایط مندرج در آن را می‌توان ابطال یا اصلاح نمود اگر:

الف) قرارداد، تحت فشار ناروا یا تحت تأثیر خطر منعقد شده و شرایط آن غیرمنصفانه باشد.

ب) پرداخت بر اساس قرارداد برای خدماتی که عملاً عرضه‌شده بیش از اندازه زیاد بوده یا بسیار اندک باشد».

صرف نظر از اینکه موضوع اثر حيله و تقلب بر قرارداد نجات در بند دو این ماده پیش‌بینی نشده، حوزه شمول بند یک ماده مرقوم از بند دو آن، وسیع‌تر است؛ چراکه بند دو مشخصاً ناظر به مسئله پاداش و نامتناسب بودن آن با خدمات نجات است؛ خواه این عدم تناسب متأثر

از اعمال فشار و نفوذ ناروا یا خطر یادشده در بند یک باشد یا نباشد، اما بند یک متضمن چنین محدودیت موضوعی نیست. پس در صورتی که قرارداد نجات تحت تأثیر خطر یا اعمال نفوذ و فشار ناروا باشد و هرکدام از شروط آن از جمله توافق ناظر به محل نجات به ترتیبی که در قراردادهای نجات نمونه آمده است، ناعادلانه باشد، دادگاه می تواند شرط یادشده یا کل قرارداد را ابطال کند یا آن را تغییر دهد. به عبارت دیگر، در خصوص بند یک ماده ۷ معاهده نجات ۱۹۸۹م و قوانین ملی برگرفته از آن، دادگاه باید اوضاع و احوال زمان وقوع قرارداد را که ممکن است به اراده یکی از طرفین آسیب وارد کرده باشد در نظر بگیرد؛ اما در خصوص بند دو چنین ملاحظه ای در کار نیست و صرف نداشتن توازن و تناسب پاداش مقرر با فعالیت موفقیت آمیز نجات به دادگاه، اجازه مداخله و ابطال یا تغییر قرارداد را می دهد (www.stonechambers.com.itt-salvage-contract-Jhon-Reeder).

با توجه به آنچه گفته شد، جهات و مصادیق ابطال یا تغییر قضایی قرارداد نجات را می توان

به شرح زیر برشمرد:

- تأثیر خطر بر عقد قرارداد و ناعادلانه بودن شروط آن؛
- تأثیر اعمال نفوذ و فشار ناروا بر عقد قرارداد و ناعادلانه بودن شروط آن؛
- تناسب نداشتن پاداش نجات با خدمات انجام شده؛
- اثر حيله و تقلب بر عقد قرارداد.

۲.۴. تأثیر خطر بر عقد قرارداد نجات و ناعادلانه بودن شروط آن

اولین فرض جواز دخالت دادگاه به منظور ابطال یا تغییر قرارداد نجات دریایی، احراز آن است که قرارداد تحت تأثیر مخاطره واقع شده و شرط یا شروط ضمن آن ناعادلانه باشد. به عبارت دیگر باید اثبات شود که سبب پذیرش شرایط ناعادلانه از سوی هرکدام از طرفین (نوعاً و غالباً پذیرش مبلغی گزاف به عنوان پاداش نجات از سوی متقاضی کمک و نجات)، مخاطره دریایی و شرایط نامساعد و اضطرابی حاکم بوده و طبعاً اثبات این امر در جریان رسیدگی به دعوا حسب قواعد مدنی به عهده مدعی است. به طور معمول قراردادهای نجات دریایی و به طور کلی تر عملیات امداد و نجات در دریا، در شرایط بحرانی و وجود مخاطرات گوناگون کشتی رانی مانند حریق، به گل نشستن، انفجار و تصادم انجام می شود. با این وصف آیا صرف بروز هرگونه وضعیت خطرناک به معنای آن است که شرط اول بند یک ۱۷۹۰م قانون دریایی ایران و بند یک ماده ۷ معاهده نجات ۱۹۸۹م محقق شده و باید به بررسی احراز شرط دوم یعنی ناعادلانه بودن شرایط قراردادی پرداخت یا اینکه درجه خاصی از خطر مد نظر است؟ در این خصوص اعتقاد بر آن است که لازم نیست بین درجات خطر تفکیک و تمایز قائل شد.

کافی است که مدعی ثابت کند در اثر بروز مخاطره واقعی و یا حتی خطر قریب‌الوقوع که کشتی و اموال موجود در آن را تهدید می‌کرده است و به تعبیر دیگر تحت شرایط و اوضاع و احوال اضطراری حاکم، او قدرت چانه‌زنی و توان مذاکره خود را به‌طور کلی یا جدی از دست داده و به‌ناچار قراردادی ناعادلانه را پذیرفته است. طبعاً هر چقدر خطر حادث‌تر یا قریب‌الوقوع‌تر باشد، اثبات تحقق این شرط در مرجع رسیدگی‌کننده آسان‌تر خواهد بود. Brice, 1999, n.5- (154; Kennedy, 1995, p.350). در دعوای «Akerblom» علیه «price, potter, walker & co»، دادگاه تجدیدنظر در مقام نقض رای دادگاه بدوی که تحقق مخاطره دریایی و به‌ویژه ناعادلانه بودن قرارداد نجات متأثر از آن را بسیار مضیق تفسیر کرده بود، چنین می‌گوید: «در مورد دعوای ناشی از حوادث دریایی که عموماً ماهیت فوری دارند به‌نحوی که اشخاص در مقام عقد قرارداد در مورد آنها واقعاً در شرایط برابر نیستند دادگاه باید تلاش کند تا آنچه را که در مفهوم وسیع کلمه و با توجه به احوال هر قضیه بین طرفین عادلانه و منصفانه به‌نظر می‌رسد کشف کند. در واقع دادگاه باید آنچه را که اشخاص متعارف در شرایط اضطراری طرفین دعوای انجام داده یا باید انجام می‌داده‌اند در نظر بگیرد. بر این مبنا، اگر طرفین، قراردادی منعقد کرده باشند، دادگاه آن را به‌اجرا خواهد گذاشت مگر اینکه آشکارا ناعادلانه باشد. در این فرض دادگاه به قرارداد موصوف توجهی نکرده و آنچه را که خود منصفانه می‌داند مقرر می‌کند...» (www.stonechambers.com.itt-salvage-jhon-reeder).

با توجه به آنچه گفته شد، قراردادی با شرایط پیش‌گفته، قراردادی نیست که در اثر اضطرار صرف منعقد شده باشد، بلکه باید همداستان با برخی استادان بزرگ حقوق ایران، آن را قراردادی به‌شمار آورد که در نتیجه سوء استفاده یکی از طرفین از وضعیت اضطراری دیگری منعقد شده است؛ چراکه در ماده ۱۷۹ قانون دریایی ایران، شرط امکان تغییر یا ابطال قرارداد، گذشته از وجود اضطرار ناشی از خطر، غیرعادلانه بودن شرایط آن است و تنها در این صورت است که می‌توان گفت یکی از دو طرف، از اضطرار دیگری سوء استفاده کرده است و به تعبیر دیگر، سوء استفاده آگاهانه و نامشروع از وضع اشخاص درمانده و ترساندن آن‌ها از ترک محل و کمک و مساعدت نکردن، سبب معیوب شدن اراده قراردادی آن‌ها می‌شود (کاتوزیان، ۱۳۶۷، ج ۱، ص ۵۱۲ و ۵۱۳). این استنباط البته به‌ویژه در مواردی همانند موضوع حاضر که پذیرش درخواست و انجام عملیات نجات از وظایف قراردادی بلکه حتی تکالیف قانونی طرف مقابل نیز به‌شمار می‌رود، قوی‌تر است. به‌موجب ماده ۱۸۲ قانون دریایی ایران که بیانگر تکلیفی عام در عرصه دریانوردی است: «فرمانده موظف است حتی‌الامکان بدون اینکه خطری شدید متوجه کشتی یا

۱. برابر ماده ۲۰۶ قانون مدنی ایران: «اگر کسی در نتیجه اضطرار، اقدام به معامله کند، مکره محسوب نشده و معامله اضطراری معتبر خواهد بود.»

کارکنان و مسافران آن گردد به هر شخصی که در دریا در معرض هلاکت است ولو اینکه دشمن او باشد کمک کند...»؛ حکمی که از ماده ۱۱ کنوانسیون نجات ۱۹۱۰م اقباس شده و در ماده ۱۰ کنوانسیون نجات ۱۹۸۹م و قوانین ملی برگرفته از آنها نیز تکرار شده است. بدین سان در این شرایط که فرمانده کشتی نجات‌دهنده، موقعیت و شرایط کشتی مواجه با اضطرار را وسیله قرار داده، مالک یا فرمانده آن را ناچار از پذیرش قراردادی ناعادلانه می‌کند، باید وقوع چنین قراردادی را نه ناشی از اضطرار صرف، بلکه ناشی از اکراه دانست. باوجوداین، گرچه ضمانت اجرای عقدی که در اثر اکراه واقع شده باشد، برابر ماده ۱۹۹ قانون مدنی ایران که می‌گوید: «رضای حاصل در نتیجه اشتباه یا اکراه موجب نفوذ معامله نیست»، عدم نفوذ معامله است و صحت و اعتبار چنین عقدی طبق ماده ۲۰۹ همان قانون، موقوف به تنفیذ و امضای مکره بعد از زوال کره است، قانون‌گذار در مقام تدوین قانون دریایی ایران، دقیقاً با اقتباس حکم از معاهده بروکسل ۱۹۱۰م، نه حقوق فرانسه، آن‌گونه که برخی از استادان عنوان کرده‌اند (کاتوزیان، همان، ص ۵۱۲)، ضمانت اجرای امکان ابطال یا تغییر قرارداد به حکم دادگاه را برای سوء استفاده از اضطرار مقرر کرده و بدین سان، بنابر مصالحی، در موضوعی خاص، از قاعده کلی عدول نموده است.

۳.۴. تأثیر فشار و نفوذ ناروا بر عقد قرارداد نجات و ناعادلانه بودن شروط آن

فرض دیگر امکان ابطال یا تغییر قرارداد نجات یا هرکدام از شروط آن از سوی دادگاه است که قرارداد یادشده تحت فشار ناروا واقع شده و شروط آن ناعادلانه باشد. به عبارت دیگر، خواهان باید ثابت کند که تحت فشار ناروا و به سبب آن، قرارداد تجارتي را که شروط آن عادلانه نبوده، پذیرفته است. اکنون باید دید مراد از فشار و نفوذ ناروا^۱ که در ماده ۷ معاهده نجات بروکسل ۱۹۱۰م و قوانین دریایی برگرفته از آن مانند ماده ۱۷۹ قانون دریایی ایران نیامده، اما در ماده ۷ معاهده نجات ۱۹۸۹م و قوانین ملی برگرفته از آن، مانند ماده ۱۷۶ قانون دریایی چین و ماده L5132-6 قانون حمل و نقل‌های فرانسه^۲ مصوب ۲۰۱۰م به‌صراحت مقرر شده، چیست.

به‌طور کلی در کامن‌لا، در تعریف این اصطلاح گفته‌اند: «عبارت است از ترغیب ناروای شخصی که تحت سیطره شخص ترغیب‌کننده یا کسی است که به خاطر روابط بین آنها، چنین فرض می‌کند که آن شخص برخلاف میل او عمل نخواهد کرد». در تعریف دیگر هم گفته‌اند: «سوء استفاده از قدرت یا اعتماد به‌طوری که شخص را از اراده آزاد محروم کرده و

1. undue influence

۲. در قانون یادشده، اصطلاح «pression abusive» به‌کار رفته که به معنای فشار ناروا و مبتنی بر سوء استفاده است.

مقصود دیگری را جانشین آن کند. رضایت به قرارداد، اگر از طریق اعمال نفوذ ناروا تحصیل شود قابل ابطال است» (Blacks, 2004, p.1563) و به اجمال آن را مرادف «اکراه معنوی»^۱ یا «اکراه تلویحی»^۲ می‌داند (op.cit, p.276)؛ چنان‌که در حقوق امریکا از آغاز قرن بیستم، دیگر واژه مورد نظر چندان به کار نرفته و به جای آن، از لفظ اکراه^۳ - البته در معنایی وسیع‌تر از اکراه مادی یعنی در مفهوم «ترغیب ناعادلانه»^۴ - استفاده شده است. (Calamari and perilo, 1987, p. 351-352). با توجه به مفاهیم پیش‌گفته، از منظر حقوق دریایی، اعتقاد بر آن است که هنگامی که به دلیل نابرابری شرایط طرفین قرارداد نجات، نجات‌دهنده با اعمال فشار و تهدید کشتی دچار خطر مبنی بر اینکه آن را در شرایط بحرانی رها خواهد کرد، در پی دریافت مبلغ مقطوع گزافی از آن بوده و قرارداد به این ترتیب واقع شده باشد، دادگاه به درخواست ذی‌نفع، مجاز به دخالت است و در صورتی که احراز کند، افزون‌بر وقوع فشار ناروا، قرارداد، آشکارا غیرعادلانه است، می‌تواند به پرداخت مبلغی کمتر از مبلغ توافق‌شده رای دهد. (Chorely and Giles, 1998, p. 455.456). در حقوق فرانسه رای ۲۸ آوریل ۱۸۷۷ شعبه عرایض دیوان کشور، جواز دادگاه برای ابطال این گونه قرارداد نجات را مبتنی بر نبود آزادی اراده و عیب رضای مالک یا فرمانده کشتی نجات یافته می‌داند که تحت تأثیر اکراه واقع شده است. در عین حال، حقوق‌دانان این کشور اختیار دادگاه برای تجدیدنظر در قرارداد ناعادلانه و شروط آن را امری حادث و حکمی جدید به‌شمار نمی‌آورند؛ چراکه حسب قاعده یادشده در ماده ۱۱۵۲ قانون مدنی فرانسه، دادگاه می‌تواند در صورتی که وجه التزام، آشکارا گزاف یا ناچیز باشد، آن را تغییر دهد و حقوق‌دانان فرانسوی این مبنا را در خصوص تغییر مبلغ قرارداد نجات نیز قابل استناد می‌دانند (Romon-Gouilloud, 1988, p.185).

با توجه به آنچه گفته شد، به نظر می‌رسد فروض وقوع قرارداد نجات، تحت تأثیر خطر یا فشار ناروا در واقع بیانگر وضعیت و حقیقتی واحد هستند؛ چراکه هر دو مبین عقد قرارداد نجات دریایی از طریق سوء استفاده از اضطرار و به عبارت دقیق‌تر، اکراه هستند. ظاهراً بر همین اساس، در ماده ۷ معاهده نجات مصوب ۱۹۸۹م، این دو فرض در قالب یک بند و در کنار یکدیگر آمده‌اند. در عین حال، برخی از نویسندگان بزرگ حقوق دریایی هم آن‌ها را با یکدیگر و بدون هیچ تفاوتی تبیین کرده‌اند (Tetley, 2002, p.337; Brice, 1999, n.5&154).

-
1. moral coercion
 2. implied coercion
 3. duress
 4. unfair persuasion

۴.۴. نامتناسب بودن پاداش نجات با خدمات انجام شده

همان‌گونه که گفته شد، در صورتی که قرارداد نجات، تحت تأثیر خطر یا فشار ناروا واقع شده و مفاد و شروط آن نیز ناعادلانه باشد، با جمع دو شرط یادشده، دادگاه می‌تواند قرارداد را ابطال کند یا تغییر دهد و به طوری که دیدیم، مصداق و مثال شایع احکام یادشده، توافق بر پاداش گزاف و به تعبیر دقیق‌تر، تحمیل چنین پاداشی از سوی نجات‌دهنده به طرف نجات‌یافته است. اکنون باید افزود که طبق بند دو ماده ۱۷۹ قانون دریایی ایران و ماده ۷ کنوانسیون نجات ۱۹۸۹م و قوانین ملی برگرفته از معاهده^۱ پیش‌گفته، این مصداق شایع به‌طور جداگانه هم مورد توجه و منشأ اثر قرار گرفته است. بدین‌سان نفس احراز نداشتن تناسب و تعادل پاداش مقرر با خدمات و عملیاتی که برای نجات کشتی و سرنشینان آن از شرایط اضطراری و خطر انجام شده است، خواه این پاداش بسیار زیاد یا بسیار اندک باشد، برای امکان رسیدگی قضایی و اتخاذ تصمیم ماهیتی کافی است (Chorely and Giles, 1998, p 456; Brice, 1999, n5-155)؛ صرف نظر از اینکه قرارداد در زمان و تحت تأثیر خطر یا با اعمال فشار ناروا منعقد شده یا نشده باشد. برای مثال ممکن است در اثر برآورد نادرست نجات‌دهنده از اوضاع و احوال حاکم و امکان‌سنجی نجات کشتی دچار مخاطره، مبلغی به‌عنوان پاداش و اجرت تراضی شود که در مقایسه با هزینه‌ها و اقداماتی که درعمل برای نجات کشتی موصوف انجام شده است، بسیار ناچیز باشد. در این صورت باوجود اینکه هیچ‌گونه سوء استفاده‌ای از اضطرار نشده و اکراهی نیز روی نداده و به تعبیری، توافق طرفین، فاقد هرگونه خدشه و در نتیجه صحیح است، به درخواست نجات‌دهنده، حسب مورد، دادگاه می‌تواند با احراز واقعیت موضوع از طریق ارجاع به کارشناس، شرط ناظر به پاداش را تغییر داده، مبلغ آن را افزایش دهد یا اینکه ضمن صدور حکم به ابطال شرط یادشده یا قرارداد، بر اساس ضوابط ناظر به تعیین پاداش نجات، خود راساً اقدام به تعیین پاداش کند.

۴.۵. اثر حیله و تقلب بر عقد قرارداد نجات

به‌موجب بند دو ماده ۱۷۹ قانون دریایی ایران: «... در کلیه موارد، چنانچه ثابت شود رضایت یکی از طرفین قرارداد بر اثر حیله یا خدعه یا اغفال جلب شده است... دادگاه می‌تواند به تقاضای یکی از طرفین، قرارداد را تغییر داده یا بطلان آن را اعلام نماید». این حکم از بند دو ماده ۷ کنوانسیون نجات ۱۹۱۰م اقتباس شده و حسب آن معیوب شدن اراده یکی از طرفین در اثر تقلب^۱، پنهان‌کاری و حیله^۲ مبنای ابطال یا تغییر قرارداد به حکم دادگاه اعلام شده است. در

1. fraud

2. concealment

عین حال در ماده ۷ کنوانسیون نجات ۱۹۸۹م و قوانین ملی برگرفته از آن، این مقرر اساساً مشهود نیست. در این باره باید گفت اگر یک طرف قرارداد از بیان و افشای نکته یا نکاتی اساسی خودداری کند، مانند اینکه فرمانده کشتی نجات یافته، در خصوص وضعیت و شرایط ساختاری و فنی کشتی، درجه و شدت خطر و یا ارزش اموالی که باید نجات داده شوند، حقایق را به نجات‌دهنده نگفته و به تعبیر دقیق‌تر او را فریب داده باشد، دادگاه می‌تواند قرارداد را ابطال، و خود اقدام به تعیین پاداش کند؛ به نحوی که گویا اساساً قراردادی میان آن‌ها منعقد نشده است (Chorely and Giles, 1998, p.456). بدین‌سان لزومی ندارد که در اثر حيله و تدلیس کشتی متقاضی خدمات نجات، مبلغ پاداش به میزانی ناچیز تعیین شده باشد، بلکه نفس احراز تقلب و فریب از سوی آن، مبنای اعمال ضمانت اجرای مقرر از سوی دادگاه است. در مقابل، این احتمال وجود دارد که اگر نجات‌دهنده در مقام عقد قرارداد مرتکب فریب و نیرنگ شده باشد، دادگاه اساساً وی را از استحقاق دریافت پاداش نجات محروم کند (Baughen, 2001, p.295). این استنباط با نگاهی به قانون دریایی ایران و معاهده نجات ۱۹۸۹م قابل تأیید به نظر می‌رسد. برابر ماده ۱۸۰ قانون دریایی ایران: «در صورتی که تقصیر یا خطای نجات‌دهندگان، موجب عملیات نجات یا کمک شده باشد و یا نجات‌دهندگان، مرتکب دزدی یا اخفاء اموال و یا اعمال مزورانه دیگر گردیده باشند، دادگاه می‌تواند نجات‌دهندگان یا کمک‌کنندگان را از اجرت محروم کند و یا اجرت را تقلیل دهد...». ماده ۱۸ کنوانسیون نجات ۱۹۸۹م نیز چنین مقرر می‌دارد: «ممکن است نجات‌دهنده تاحدی که عملیات نجات در اثر تقصیر یا خطای او ضروری یا دشوار شده یا در صورتی که مرتکب تقلب یا هر رفتار ناشایست دیگری شده باشد از تمام یا بخشی از پاداش مقرر به موجب این کنوانسیون محروم شود». باتوجه به آنچه گفته شد، در صورت اعمال تقلب و فریب از سوی نجات‌دهنده، در مقام عقد قرارداد نجات، در واقع سه ضمانت اجرا قابل تصورات؛ حکم به ابطال قرارداد، تغییر قرارداد، و عدم استحقاق نجات‌دهنده به اخذ تمام یا بخشی از پاداش نجات مقرر.

همان‌گونه که می‌دانیم، از نظر حقوق مدنی (قواعد عمدی قراردادها)، ضمانت اجرای تقلب و فریب در معامله، حداکثر ایجاد حق فسخ (خیار تدلیس) برای طرف فریب‌خورده است؛ چنان‌که در ماده ۴۳۸ قانون مدنی چنین آمده است: «تدلیس، عبارت است از عملیاتی که موجب فریب طرف معامله شود» و ماده ۴۵۶ نیز مقرر می‌کند: «تمام انواع خیار در جمیع معاملات لازمه ممکن است موجود باشد مگر خیار مجلس، حیوان و تأخیر ثمن که مخصوص بیع است». اما قانون‌گذار در مقام تدوین قانون دریایی و به پیروی از معاهده نجات ۱۹۱۰م، ضمانت اجرای ابطال یا تغییر را در خصوص اعمال فریب در قرارداد نجات پذیرفته و از اعمال ضمانت اجرای سنتی این موضوع در حقوق ایران اجتناب کرده است. گفتنی است، با

وجود سکوت مقررات یادشده، از نظر نویسندگان حقوق دریایی، افزون بر تقلب و تدلیس، اشتباه در عقد قرارداد نجات نیز با رعایت ضوابط کلی مقرر در این خصوص می‌تواند باعث ابطال عقد شود و طبعاً اثبات وقوع اشتباه مؤثر و شرایط آن به‌عهدۀ مدعی است (Tetley, 2002, p.334; Brice, 1999, n.5-172). در سال ۱۹۸۷م، کشتی «unique mariner» در وضعیتی مخاطره‌آمیز در حوالی سنگاپور به‌گل نشست و از سوی نماینده مالک کشتی به فرمانده آن اطلاع داده شد که از سنگاپور یدک‌کشی برای کمک عازم محل حادثه است. در همین میان، یدک‌کش دیگری در همان اطراف، پیشنهاد کمک داد و فرمانده کشتی به‌گل نشسته، تحت تأثیر این اشتباه که این همان یدک‌کشی است که قرار بود از سنگاپور بیاید، پیشنهاد آن را پذیرفت. زمانی که فرمانده متوجه اشتباه خود شد، از ادامه عملیات نجات از جانب آن یدک‌کش خودداری کرد. از نظر دادگاه، هیچ‌گونه تدلیسی از سوی فرمانده یدک‌کش دوم انجام نشده بود و از آنجا که او از اشتباه فرمانده کشتی در مخاطره آگاه نبود، «اشتباه یک‌طرفه»^۱ هم رخ نداده بود. بدین‌سان با انتفای اشتباه، طبعاً ضرورتی هم برای بررسی و اتخاذ تصمیم در خصوص اینکه آیا اشتباه آن‌قدر اساسی بوده است که قرارداد را باطل کند، وجود نداشت. بر همین اساس، دادگاه، حکم به جبران خسارت یدک‌کش صادر کرد (Baughen, 2001, p.295). در واقع، در صورتی که پس از عقد قرارداد نجات و بدون دلیل موجه، از انجام عملیات امدادی جلوگیری شود، نقض قرارداد صورت‌گرفته و نجات‌دهنده مستحق دریافت خسارت است. این خسارت معادل پاداشی است که در صورت انجام عملیات نجات، به نجات‌دهنده تعلق پیدا می‌کرد؛ منتها باید به میزان هزینه‌هایی که نجات‌دهنده می‌بایست برای انجام عملیات صرف می‌کرد، ولی در عمل چنین نشد، از آن کاست (Baatz, 2014, p241).

۵. تغییر، ابطال یا فسخ قرارداد نجات

عنوان ماده ۱۷۹ قانون دریایی ایران عبارت است از: «امکان تغییر یا فسخ قرارداد کمک و نجات». حال آنکه در متن ماده یادشده، همچنین ماده ۷ کنوانسیون ۱۹۸۹م و قوانین ملی برگرفته از این معاهده، مرجع رسیدگی با احراز شرایط، مجاز به ابطال یا تغییر قرارداد نجات دریایی است و سخنی از امکان فسخ قرارداد نیست. روشن است که فسخ و بطلان، از حیث مفهوم، شرایط وقوع و آثار، از یکدیگر جدا بوده و دو ضمانت اجرای متفاوت و مستقل‌اند.

۱. در کامن‌لا، به‌طور معمول، سه نوع اشتباه در قراردادها وجود دارد: اشتباه مشترک، اشتباه متقابل و اشتباه یک‌طرفه یا فردی. اشتباه یک‌طرفه (unilateral mistake) زمانی رخ می‌دهد که تنها یکی از دو طرف عقد در اشتباه است و دیگری می‌داند یا از اشتباه طرف خود آگاه فرض می‌شود؛ مانند اینکه خریداری به این منظور که قطعه هنری اصیل است آن را می‌خرد، درحالی که فروشنده می‌داند که تقلبی آن را می‌فروشد. در این خصوص، اگر فروشنده از اعتقاد نادرست خریدار آگاه نباشد، از مصادیق اشتباه متقابل محسوب می‌شود (ر.ک. کاتوزیان، ۱۳۷۶، ج ۱، ص ۴۸۵).

بنابراین، با نگاهی اجمالی به ماده ۱۷۹ قانون دریایی ایران، مشخص می‌شود که منظور از فسخ در عنوان ماده، همان ابطال یادشده در متن ماده است، اما درهرحال، این گونه بی‌دقتی آشکار در مقام به‌کارگیری الفاظ و اصطلاحات حقوقی در قوانین، از قانون‌گذار توقع نمی‌رود و قابل انتقاد است؛ به‌ویژه اینکه در متن ماده ۷ معاهده نجات ۱۹۱۰م و ماده ۷ معاهده ۱۹۸۹م نیز واژگان «annulment» و «modification» به‌کار رفته‌اند و همان‌گونه که پیش‌تر دیدیم، مفهوم این دو واژه از منظر حقوقی به‌ترتیب عبارت است از «ابطال» و «تغییر»، و هیچ‌کدام دلالتی اگرچه التزامی، بر مفهوم فسخ ندارند. البته ایراد به محل استفاده از واژه فسخ به همین نمونه محدود نمی‌شود و در برخی دیگر از مواد قانون دریایی ایران نیز همین ایراد مشهود است. برای مثال، در بند «الف» ماده ۱۵۴ قانون با عنوان «منع تجارت» چنین آمده است: «اگر قبل از حرکت کشتی، تجارت با کشوری که کالا به مقصد آن بارگیری شده ممنوع شود قراردادهای مربوطه، بدون پرداخت خسارت، فسخ می‌گردد...» که با توجه به مدلول این ماده و عنایت به اثر قوه قاهره بر اجرای قراردادهای، تردیدی نیست که منظور از فسخ در ماده یادشده، نه معنای اصطلاحی آن، یعنی برهم زدن عقد به اراده یکی از طرفین، بلکه انفساخ یعنی انحلال قهری قرارداد به حکم قانون است.

نکته دیگر آنکه گزینش و اعمال یکی از دو ضمانت اجرای ابطال یا تغییر قضایی قرارداد نجات، برخلاف آنچه ممکن است از ظاهر ماده ۷ کنوانسیون نجات ۱۹۸۹م استنباط شود، در اختیار مرجع رسیدگی نیست و همان‌گونه که در ماده ۱۷۹ قانون دریایی ایران با دقت بیشتری طرح شده است، این امر به درخواست مدعی وابسته است و طبعاً از آنجا که حسب قواعد دادرسی مدنی، خواسته باید دقیق و غیرمردد باشد، مدعی نیز نمی‌تواند دعوای خود را به خواسته ابطال یا تغییر قرارداد نجات اقامه کند. با این وصف، مدعی (عموماً نجات‌یافته) باید ضمن ارائه دلایل و مستندات که حسب مورد نشانگر آن است که قرارداد نجات تحت تأثیر خطر یا اعمال فشار ناروا واقع شده و ناعادلانه است یا رضایت او به عقد قرارداد، با حيله و تقلب اخذ شده و یا اینکه اجرت و پاداش یادشده در قرارداد نسبت به خدمات انجام‌یافته، فوق‌العاده زیاد یا کم است، مشخصاً از دادگاه تقاضا کند که قرارداد نجات را باطل کرده، در ادامه، حسب ماده ۱۸۰ قانون دریایی ایران، اقدام به تعیین پاداش نجات نماید و یا اینکه از دادگاه تقاضا کند تا برابر ماده ۱۷۹ قانون، مفاد قرارداد نجات را به‌منظور برقراری عدالت معارضی و قراردادی تغییر دهد.

۶. نتیجه

بر اساس ماده ۱۷۹ قانون دریایی ایران، برگرفته از ماده ۷ معاهده یکنواخت سازی برخی قواعد حقوقی مربوط به کمک و نجات در دریا مصوب ۱۹۱۰م بروکسل و ماده ۷ معاهده نجات ۱۹۸۹م لندن که مفاد آن در بسیاری از قوانین و مقررات دریایی کشورها پذیرفته شده است، در صورتی که قرارداد نجات دریایی، تحت تأثیر خطر یا فشار ناروا واقع شده و شروط آن ناعادلانه باشد یا رضایت قراردادی یکی از طرفین عقد بر اثر حيله و تقلب جلب شده و یا اینکه مبلغ پاداش مقرر در قرارداد، نسبت به خدمات و عملیات کمک و نجات، بسیار زیاد یا کم باشد، به درخواست شخص ذی نفع و حسب مورد، دادگاه می تواند قرارداد نجات را ابطال کند یا مفاد آن را تغییر دهد. بدین سان، در خصوص قرارداد نجات دریایی، قانون گذار تحت تأثیر مقتضیات حقوق دریایی و کشتی رانی و با اقتباس از معاهدات بین المللی، ضمن عدول از پاره ای قواعد عمومی قراردادها (ماده ۱۹۹ق.م در خصوص اثر اکراه در معامله، مواد ۴۳۸ و ۴۵۶ ق.م درباره اثر تدلیس در قرارداد و مواد ۲۱۹ و ۲۲۰ق.م در خصوص لازم الاتباع قراردادهای معتبر و عدم جواز مداخله محاکم در آنها)، به دادگاهها اجازه داده است تا با ورود و اتخاذ تصمیم ماهیتی در خصوص رابطه حقوقی طرفین طبق سایر مقررات قوانین و معاهدات پیش گفته، به ویژه از جهت غالب تغییر مبلغ پاداش نجات (ماده ۱۸۰ قانون دریایی ایران و ماده ۱۳ معاهده نجات ۱۹۸۹)، عدالت قراردادی و معاوضی را هرچه بیشتر بین طرفین قرارداد برقرار کند.

صرف نظر از اینکه امکان تعدیل قضایی قراردادها به عنوان قاعده در حقوق موضوعه ایران همانند حقوق فرانسه تجویز نشده است و در رویه قضایی نیز سوابق روشن و قاطعی درباره آن مشهود نیست و برخلاف آنچه ممکن است نخست به نظر آید، امکان تغییر قرارداد نجات دریایی به حکم دادگاه، بر امکان تعدیل قضایی قرارداد منطبق نبوده، از مصادیق آن نیز به شمار نمی رود، زیرا امکان تعدیل از بعد نظری و تحلیلی در قراردادهای درازمدت و در اثر بروز حوادث خارجی و غیرقابل پیش بینی در زمان عقد قابل طرح است؛ به ویژه گرانی بیش از حد کالاها یا کاهش ارزش پول که اجرای تعهد یک طرف را بسیار دشوار یا غیرممکن ساخته، تعادل اقتصادی عوضین و طرفین را برهم می زند. حال آنکه در خصوص جواز مداخله قضایی برای ابطال یا تغییر قرارداد نجات به طور معمول هیچ کدام از این شرایط لازم نیست و به صرف احراز وقوع قرارداد تحت تأثیر خطر یا فشار ناروا و ناعادلانه بودن شروط آن یا اثبات حيله و تقلب در عقد قرارداد و یا نفس تشخیص نامتناسب بودن میزان پاداش و خدمات امدادی، مرجع رسیدگی، مجاز به ورود ماهیتی و ابطال یا تغییر قرارداد به درخواست ذی نفع است.

منابع و مأخذ

الف) فارسی

۱. کاتوزیان، ناصر (۱۳۷۶). قواعد عمومی قراردادها. ج ۱، چاپ چهارم، تهران، شرکت انتشار.
۲. کاتوزیان، ناصر (۱۳۷۶). قواعد عمومی قراردادها. ج ۳، چاپ دوم، تهران، شرکت انتشار.

ب) خارجی

3. Baatz, Yvonne, (2014), Maritime Law, 3 ed, London, Lhoyds Shipping Law Liabrary
4. Baughen, Simon, (2001), shipping law, 2 ed, London : Cavendish Publishing Limited
5. Black, Henri Campbell, (2004), Blacks Law Dictionary, West Publishing Co
6. Brice, Geoffry, (1999), Maritime Law of Salvage, London: Sweet and Maxwell
7. Calamari, Ghon and Perilo, Joseph, (1987), The Law of Contract, 3 ed, West Publishing Co
8. Chorely and Giles, (1998), Shipping Law, 8 ed, London, Pitman Publishing
9. Code Civil Francais, (2002), Dalloz
10. Code de Commerce Francais, (2010), Dalloz
11. Kennedy, W.R, (1985), Law of Salvage, London: Stevens
12. Mazeaud, Henri, Leon and Jean, (1978), Lecons de Droit Civil, TII, vol 1, 6 ed, Paris
13. Remon Guilloud, Martin, (1988), Droit Maritim, Paris : Edition A Pedon
14. Rodiere, Rene et du Pontavic, Emmanuel, (1997), Droit Maritim, 12 ed, Paris, Dalloz
15. Tetley, William, (2002), International Maritime and Admiralty Law, Edition Yvon Blais
16. Vocabulaire Juridique, (1996), publie sous la direction de Gerard Cornu, press Universitaire de France
17. Weill, Alex, (1971), Droit Civil, Les Obligation, Paris : Dalloz
18. WWW, Stonechambers.com. itt- Salvage- Contract – John- Reeder.