

نجات دریایی در کامن لا و کنوانسیون نجات دریایی

عبدالحسین صفایی* - محمد کاظم نظارت مقدم**

(دریافت: ۱۳۹۳/۱۱/۲۱ - پذیرش: ۱۳۹۴/۷/۷)

چکیده

امداد و نجات مقوله‌ای است که در بسیاری از سفرهای دریایی رخ می‌دهد، در این عملیات خطیر مسائل مختلف فنی و حقوقی ایجاد می‌شود. شناورهایی که جهت انجام این عملیات عازم می‌شوند معمولاً خود در حال انجام کار دیگری می‌باشند که با این کار باعث نقض قراردادهای کاری خود می‌شوند. کشتی‌های امدادگر از این بابت و نیز برای انجام کار امداد و نجات معمولاً هزینه زیادی را متحمل می‌شوند. خسارات مختلفی که ایشان متحمل می‌شوند همچنین خساراتی که ممکن است ایشان به امداد جو وارد کنند همواره مورد مناقشه بوده است. امداد رسانی وظیفه قانونی فرمانده کشتی‌ها می‌باشد اما برای جبران هزینه‌ها و خسارات وارده نیز باید راه منطقی و منصفانه‌ای در نظر گرفت. این کار ممکن است برای دست یافتن به سود اقتصادی و یا یک عمل اخلاقی از روی احسان باشد. در این نوشتار نخست مبحث امداد و نجات و الزامات قانونی آن براساس کنوانسیون‌های بین‌المللی و حقوق کامن لا و حقوق موضوعه و قوانین جمهوری اسلامی ایران تشریح شده و سپس به راه‌های جبران هزینه‌های احتمالی از دیدگاه سیستم‌های ذکر شده پرداخت شده است.

واژگان کلیدی: نجات، احسان، اضطرار، غرامت ویژه، تقصیر

مقدمه

سفرهای دریایی همواره سفرهای پرخطری بوده و خطرهای بعضاً غیر قابل پیش‌بینی را به همراه داشته‌اند. غیرقابل دسترسی بودن یا دور از دسترس بودن شناورها در دریا وجه ممیزه خاص این سفرها می‌باشد. از گذشته‌های دور برای حل این مشکل شناورهای که در اطراف کشتی حادثه دیده در حال سیر بوده‌اند با گسیل شدن به شناور حادثه دیده در کمترین زمان ممکن اقدام به نجات آنها می‌کرده‌اند.

امدادرسانی به کشتی حادثه دیده توسط شناورهای دیگر، پیامدهایی مختلفی دارد. شناوری که از کار معمول خود دست می‌شویید و مسیر خود را عوض می‌کند تا به کمک دیگری بشتابد، ممکن است دچار خسارت‌های مالی شود یا خود باعث ایجاد خسارت به حادثه دیدگان شود.

در این نوشتار سعی کرده‌ایم تا به بررسی پاره‌ای از مسائل مربوط به نجات دریایی و کامن‌لا در کنوانسیون سالویج ۱۹۸۹ بپردازیم.

مبانی حقوقی امداد و نجات دریایی

برخی از نویسندگان برای مفهوم قانون تجارت در دریا قدمتی سه هزار ساله قائلند و ریشه مقررات نجات در دریا را در حقوق روم و یونان باستان یافته‌اند. (Anderson, 1993, p.206) از قدیمی‌ترین قوانین راجع به امداد و نجات، قانون دریایی رودیان^۱ می‌باشد. این قانون در زمان امپراطوری بیزانس (روم شرقی) هنگامی که بر دریای مدیترانه و دریاهای اطراف آن تسلط یافته بود جهت نظم بخشیدن به تجارت دریایی تهیه شد. مهم‌ترین قانون در آن تقسیم ضرر بین مالک کشتی و صاحبان کالا بوده است. در این قانون اصول نجات دریایی نیز آمده که بعدها نیز در کامن‌لا و معاهدات مختلف تا به امروز متبلور شده است. (Burstein, 2002, p.307)

امداد دریایی و نجات را اینگونه تعریف کرده‌اند: نجات کشتی، بار یا هر چیز موضوع امداد و نجات (مانند اموال، جان افراد و حتی گنج) از خطر در دریا. (Bowman, 2005, p.4) اصل بنیادی مبنای قوانین نجات دریایی و شیوه‌های جبران تلاش‌های امداد و نجات، تشویق دریانوردان برای ارائه کمک فوری به کشتی‌هایی است که نیاز به کمک دارند. (Parent, 2006, p.90) به علت مشکل الوصول بودن کشتی‌ها در دریا همواره تلاش می‌شده که دریانوردان نسبت به سرنوشت همکاران خود در دریا بی تفاوت نباشند و به خاطر داشته باشند که همین خطر

1. Rhodian Sea Law.

ممکن است روزی گریبان آنها را بگیرد. پس قانون‌گذاران سعی کرده‌اند انگیزه‌های مادی را نیز برای ارائه کمک به حادثه دیدگان در دریا ایجاد کنند.

دیوان عالی ایالات متحده آمریکا درباره نجات دریایی چنین می‌گوید: این حق ممکن است ناشی از یک قرارداد باشد، اما الزاماً اینگونه نیست. بلکه هنگامی که مالی از کسی نجات داده می‌شود به علت نفعی که وی حاصل کرده است نسبت به ناجی و کسانی که این نفع را به او رسانده‌اند این مسئولیت حقوقی دارد که با اجرت مناسب، کار آنها را جبران نماید.^۱ قاضی آیر در پرونده Nicholson - Chapman، مبنای نجات دریایی را چنین بیان می‌کند: اصول سیاست عمومی (به کشورهای متمدن و تجاری) حکم می‌کند برای تشویق کسانی که خود را درگیر چنان کار خطرناکی می‌کنند نه تنها حق مالکانه بلکه ضرورت مطلق برای غرامت مناسب ایجاد کنند و این نجات دریایی می‌باشد. (Hodges, 1996, p,426)

امروزه نجات دریایی تبدیل به یک تجارت شده است و شرکت‌هایی نیز با تجربه بالا، وسایل و ابزارآلات مخصوص، به این کار مبادرت می‌ورزند. (Parent, op.cit, p,91) بنابراین انجام عملیات کمک و نجات در دریا جنبه مادی و معنوی قابل توجه داشته که با توجه به بین‌المللی بودن صنعت دریانوردی لازم بود رویه یکسان بین‌المللی در این زمینه ایجاد شود. فلذا جهت تدوین مقررات یکنواخت بین‌المللی درباره عملیات نجات، معاهده یکسان کردن پاره‌ای از مقررات قانونی مربوط به کمک و نجات در دریا در تاریخ ۲۳ سپتامبر ۱۹۱۰ در بروکسل به تصویب رسید (طالب احمدی، ۱۳۹۲، ص ۱۶۶). پس از پذیرش ضرورت اصلاح معاهده ۱۹۱۰ بروکسل، ابتدا در کنفرانس بین‌المللی دریایی مونترال در سال ۱۹۸۱ پیش‌نویس معاهده جدید تهیه شد که در کمیته حقوقی سازمان بین‌المللی دریانوردی^۲ مورد ملاحظه قرار گرفت. نهایتاً سال ۱۹۸۹ در کنفرانس لندن، معاهده جدید نجات دریایی^۳ به تصویب رسید. (Allen, 1991, p,119)

در حقوق ایران موضوع امداد و نجات دریایی در قانون دریایی مصوب سال ۱۳۴۳ تدوین قانون دریایی ایران بر اساس قراردادهای بین‌المللی دریایی صورت گرفته است. البته در سال ۱۳۴۴ به موجب قانون الحاق دولت ایران به هفت قرارداد بین‌المللی، کشورمان قراردادهای بین‌المللی دریایی را نیز پذیرفت و به معاهده ۱۹۱۰ بروکسل ملحق شد. همچنین در سال ۱۳۷۳ با تصویب قانون اجازه دولت جمهوری اسلامی ایران به معاهده بین‌المللی نجات دریایی^۴، ایران

1. US. v. Cornell Steamboat Co., 202 US. 184 (1906).

2. International Maritime Organization (IMO).

3. International Convention on Salvage 1989 (London Salvage Convention 1989).

4. International Search and Rescue (SRA) convention.

به عضویت معاهده ۱۹۸۹ لندن (معروف به سالویج ۱۹۸۹) درآمد (طالب احمدی، همان). طبق کنوانسیون بین‌المللی سالویج ۱۹۸۹ لندن، عملیات نجات دریایی^۱ هرگونه فعالیت یا کاری که در جهت کمک‌رسانی به شناور یا اموال در معرض خطر که در آب‌های قابل دریانوردی یا دیگر آب‌ها صورت می‌گیرد را شامل می‌شود.^۲ منظور از شناور در این کنوانسیون هر کشتی یا وسیله آبرو یا سازه‌ای است که قابلیت دریانوردی دارد.^۳ منظور از اموال نیز هرگونه مالی است که به شکل دائم و یا از قصد به خط ساحلی متصل نباشد که شامل اجاره بهای کشتی که در خطر باشد نیز می‌شود.^۴

بررسی حقوقی عملیات نجات دریایی

عملیات نجات دریایی از دو جنبه حقوقی قابل بررسی می‌باشد:

۱- از جنبه حقوق کامن‌لا؛

۲- از جنبه حقوق موضوعه. (Maclachlan, 2004, p.670)

الف. عملیات نجات از دیدگاه حقوق کامن‌لا

- عناصر ضروری در خدمات امداد و نجات

در حقوق کامن‌لا هر عملیات امداد و نجاتی مستحق دریافت پاداش نمی‌باشد. برای اینکه یک عملیات نجات مستحق دریافت پاداش شود، باید هم‌زمان شروط زیر را داشته باشد:

۱. خدمات کمک‌رسانی داوطلبانه^۵ صورت گرفته باشد.

۲. این خدمات به امور شناخته شده^۶ نجات دریایی ارائه شده باشد.

۳. موضوع نجات واقعاً در خطر باشد.

۴. عملیات نجات موفقیت‌آمیز باشد. (Ibid.)

شروط ذکر شده فوق، زمانی که قرارداد روشنی برای عملیات نجات وجود نداشته باشد، به تشخیص دادگاه می‌باشد. البته برخی از حقوق‌دانان این شروط را مختصرتر بیان کرده‌اند: اول حق پاداش نجات تنها زمانی ایجاد می‌شود که خدمات نجات برای اموال دریایی از قبیل کشتی، جهازبار یا مغروقه صورت گرفته شود. دوم خدمات به صورت داوطلبانه ارائه شود؛ به این مفهوم

1. (Salvage Operation).

2. International Convention on Salvage, 1989, article 1(a).

3. Ibid. article 1(b).

4. Ibid, article 1(c).

5. Voluntary.

6. Recognized Subject of Salvage.

که نجات دهنده تحت قرارداد سابق جهت کمک به شناور در وضعیت خطر نباشد.^۱ سوم اینکه اموال دریایی یا جان افراد به شکل موفقیت آمیزی از خطر نجات یافته باشند و این بدین معنی است که امدادگر زمانی مستحق دریافت پاداش می‌شود که عملیات نجات موفقیت آمیز بوده باشد.

۱- خدمات داوطلبانه

کسی که خدمات نجات را انجام می‌دهد باید این کار را داوطلبانه انجام دهد یعنی نباید بر اساس یک قرارداد سابق یا وظیفه قانونی خود انجام دهد. بنابراین کارکنان یک شناور نمی‌توانند برای نجات کشتی خود تقاضای پاداش نجات کنند مگر اینکه قرارداد استخدامی آنها به صورت ضمنی یا صریح این چنین کارهایی را خارج از وظیفه استخدامی آنان بدانند.^۲ راهنما و یدک کش‌ها نیز همین وضعیت را دارند. یدک کش‌هایی که در وضعیت اضطراری به کمک، فراخوانده شوند می‌توانند شامل کار داوطلبانه قرار بگیرند اما آنها که درگیر خدمت تحت قرارداد یدک کشی سابق هستند نمی‌توانند چنین ادعایی کنند. حتی اگر در وضعیت اضطراری با یک یدک کش، قرارداد یدک کشی معمولی (مثلاً اجاره ساعتی یا روزی) بسته شود وی فقط مستحق دریافت همان اجاره‌بها می‌باشد و ادعای نجات از او پذیرفته نیست. همچنین است وضعیت شناورهای ناجی امداد و نجات که کشورها طبق کنوانسیون امداد و نجات (SAR) و یا قوانین ملی امداد و نجات برای نجات حادثه دیدگان (به شکل دائم) بکار می‌گیرند.

۲- امور شناخته شده نجات دریایی

خدمات نجات دریایی تنها برای اموال دریایی صورت می‌گیرد. اموالی که اگر خدمات نجات

۱. منظور این است که مثلاً شناوری که برای پهلوگیری به بندر یا جداسازی از آن از یدک کش استفاده می‌کند اگر دچار حادثه شد و مثلاً سکان یا موتور را از دست داد و احتیاج به کمک داشت که به گل نزند یدک کش مذکور نمی‌تواند ادعای سالوینج کند زیرا از قبل با کشتی قرارداد داشته و برای همین منظور استخدام شده است.

۲. در نوامبر سال ۱۹۴۰ در حین جنگ جهانی دوم یک کشتی نفتکش به نام San Demetrio که دارای بار بنزین بود توسط آتش‌بار دشمن مورد حمله قرار گرفته و آتش می‌گیرد. فرمانده آن اعلام ترک کشتی می‌کند و همه نفرات با قایق نجات، کشتی را ترک کرده و در فاصله نزدیک از آن برای رسیدن کمک توقف می‌کنند. روز بعد دو نفر از افراد به قصد خاموش کردن آتش به کشتی بر می‌گردند و آتش را خاموش می‌کنند و با زحمت بسیار کشتی را به حرکت در می‌آورند و نجات پیدا می‌کنند. این دو نفر به دادگاه شکایت کرده و درخواست دریافت پاداش سالوینج می‌کنند. دادگاه نیز اظهار می‌دارد به علت دستور ترک کشتی توسط فرمانده، از زمان ترک کشتی قرارداد استخدامی منفسخ شده و عملیات صورت گرفته توسط آنها برای نجات کشتی داوطلبانه بوده و مستحق پاداش سالوینج می‌باشند. (در صورتی که اگر فرمانده دستور فوق را صادر نکرده بود و افراد روی کشتی می‌ایستادند خاموش کردن آتش و نجات کشتی جزء وظیفه کاری آنها بوده و مستحق دریافت پاداش سالوینج نبودند).



در مورد آنها صورت نگیرد در معرض از بین رفتن قرار خواهند گرفت. اموال دریایی شامل: شناورها، وسایل آنها، بار، سوخت، مغروقه و اجاره‌بهای شناور که اگر سفر دریایی کامل نشود نابود خواهند شد می‌باشد. نجات آذوقه شناور و لوازم شخصی کارکنان و مسافران کشتی و دیگر اموال دریایی مانند بویه‌های دریانوردی شامل پاداش نجات نمی‌شود. نجات جان افراد نیز در صورتی که اموالی همراه با آنها نجات داده شود شامل پاداش نجات می‌شود. پاداش نجات شامل هواپیمایی که ممکن است در دریا از بین برود نیز می‌شود (Maclachlan, op.cit., p, 671).

۳- در معرض خطر باشد

خطر مورد نظر باید به گونه‌ای باشد که اگر هر ناخدای قابل‌ی در آن شرایط قرار گیرد تقاضای خدمات نجات کند، در واقع باید خطر واقعی باشد و در بدو شروع خدمات نجات، اموال مورد نظر را تهدید بکنند. اما لازم نیست که خطر فوری یا حاضر باشد. به‌عنوان مثال شناوری که توان رانش خود را از دست داده باشد، در یک خطر واقعی قرار دارد زیرا ممکن است به گل بزند یا اینکه غرق شود. به‌عبارت دیگر خطر هر چند که فوری نباشد باز می‌تواند درخواست کمک و نجات را ضروری کند. (Ibid.)

۴- موفقیت آمیز بودن

به‌علت اینکه پاداش نجات دریایی نسبتی از ارزش اموال نجات یافته می‌باشد تا زمانی که چیزی نجات نیافته باشد پاداشی نیز وجود نخواهد داشت. البته نیازی نیست که عملیات کاملاً موفقیت آمیز باشد بلکه تا حدی که چیزی نجات یافته باشد که بتوان از آن پاداش پرداخت نمود کافی است. در این باره ضرب‌المثل انگلیسی No cure no pay بیان‌گر همین امر است؛ که در واقع مبنای قرارداد معروف Lloyd's Open Form (LOF) مهم‌ترین قرارداد نجات دریایی نیز می‌باشد.

پاداش نجات دریایی

همانگونه که گفته شد پاداش نجات دریایی درصدی از ارزش اموال نجات یافته است، اما مقدار آن بستگی به عوامل زیادی از قبیل درجه خطر، مهارت و تجربه نجات دهندگان، درجه خطری که متوجه کمک کنندگان می‌باشد، مقدار نفر ساعتی که استفاده شده، خطری که

متوجه اموال نجات دهنده بوده، همچنین خساراتی که نجات دهنده به اموال امدادجو وارد کرده است می باشد.

بر اساس حقوق کامن لا کسانی که از خدمات نجات منتفع می شوند مسئول پرداخت پاداش نجات می باشند که شامل:

- ۱- مالک کشتی نجات داده شده
- ۲- مالک وسایل و ابزارآلاتی که روی کشتی نصب شده است مانند وسایل غواصی و ابزارآلات تعمیر و نگهداری کابل های زیر دریایی که روی کشتی اجاره شده قرار دارند
- ۳- اجاره کننده کشتی نجات یافته
- ۴- مالکان کالای نجات یافته روی کشتی یا از دریا
- ۵- مالک سوخت کشتی (در اجاره زمانی یا (Time Charterer))
- ۶- کسی که عدم پرداخت اجاره بهای کشتی او را متضرر می کند. (Ibid.) البته هر کدام از این طرف ها معمولاً خود را در مقابل تعهدات احتمالی آتی بیمه می کنند. بنابراین به طور کلی شرکت های بیمه بدنه و ماشین آلات، کالا و اجاره بها، این هزینه ها را پرداخت می کنند.^۱

حق حبس دریایی^۲ نجات دهنده

پاداش نجات ممکن است تا ماه ها پس از پایان عملیات نجات تعیین نشود در این حالت حقوق نجات دهنده با استفاده از حق حبسی که نسبت به اموال نجات یافته دارد تأمین می شود. البته اگر قرارداد نجاتی در بین باشد این حق ناشی از قرارداد خواهد بود. اما عملاً نمی توان کشتی نجات یافته یا اموال آن را برای ماه ها محبوس نمود بنابراین مالکان این اموال، با گذاشتن ضمانت مناسب اموال خود را آزاد می کنند. بدیهی است در صورت عدم وجود وثیقه مناسب، نجات دهنده می تواند اجرای حق حبس خود را از دادگاه تقاضا کند و نهایتاً با فروش اموال نجات یافته پاداش و اجرت خود را به دست آورد.

ب. نجات دریایی از جنبه حقوق موضوعه

کنوانسیون سالویج ۱۹۸۹ لندن در دادگاه های کشورهای عضو کنوانسیون قابل اعمال می باشد. این کنوانسیون به سکوی های نفتی و گازی که در محل خود نصب نشده اند اعمال

1. Ibid.

2. Right of Lien.

نمی‌شود. در حالی که به همین سکوها زمانی که در حال حرکت باشند اعمال می‌شود.^۱ همچنین این کنوانسیون به کشتی‌های جنگی و کشتی‌های غیر تجاری که تحت قوانین بین‌المللی دارای مصونیت هستند نیز اعمال نمی‌شود مگر اینکه دولت تصمیم دیگری بگیرد.^۲ طبق این کنوانسیون فرمانده شناور امدادجو حق دارد از جانب مالک شناور یا دیگر اموال، قرارداد نجات را منعقد کند.^۳ در شرایط زیر کل قرارداد و یا شرایط آن باطل یا قابل اصلاح می‌شود: الف. قرارداد تحت شرایط ناروا و یا تحت تأثیر خطر، منعقد شده و یا شروط آن غیر منصفانه باشد. ب. وجه مورد توافق نسبت به کار انجام شده بسیار گزاف و یا ناچیز باشد.^۴

وظایف نجات دهنده، مالک اموال و فرمانده شناور

بر اساس ماده ۱-۸ کنوانسیون سالویج ۱۹۸۹ وظایف زیر به عهده ناجی است:

- ۱- عملیات امداد و نجات را با دقت کافی انجام دهد
 - ۲- در حین انجام عملیات، توجه لازم به حفظ محیط‌زیست و جلوگیری از تخریب آن نماید
 - ۳- در صورت نیاز به دیگر ناجیان، از آنها درخواست کمک کند
 - ۴- وقتی از طرف مالک اموال یا فرمانده شناور مداخله ناجیان دیگر پیشنهاد شد آن را بپذیرد اما اگر بعداً معلوم شد که آن درخواست منطقی نبوده است حق پاداش او تحت تأثیر قرار نمی‌گیرد.
- بر اساس ماده ۲-۸ کنوانسیون وظایف زیر به عهده مالک اموال و فرمانده شناور امدادجو در قبال امدادگر می‌باشد:
- ۱- در طی عملیات نجات کاملاً همکاری کند
 - ۲- توجه کافی در جهت جلوگیری و یا به حداقل رساندن صدمه به محیط زیست انجام دهد
 - ۳- هنگامی که شناور یا اموال در معرض خطر به یک محل امن آورده شد اگر ناجی اموال را به وی واگذار کرد آنرا بپذیرد.

1. Int. Conv. On Salvage 1989, article 3.

2. Article 4.1.

3. Article 6.2.

4. Article 7.

حقوق ناجی دریایی

عملیات نجاتی که دارای یک نتیجه مفید بوده مستحق پاداش بوده و بجز در موارد غرامت‌های ویژه اگر عملیات نتیجه نداشته باشد پاداشی نیز در کار نخواهد بود.^۱ حقوق ناجی زمانی که کشتی ناجی و نجات یافته هر دو یک مالک داشته باشد تغییر نمی‌کند. ماده ۱۳ این کنوانسیون شامل معیارهای محاسبه پاداش ناجی می‌باشد. پاداش ناجی به نحوی محاسبه می‌شود که انگیزه لازم برای انجام چنین عملیاتی ایجاد شود. پاداش نجات به اضافه هزینه‌های دادرسی و دیگر هزینه‌ها نباید از ارزش شناور یا اموال نجات یافته بیشتر شود.

غرامت ویژه

طبق ماده ۱-۱۴ اگر ناجی، عملیات نجات را برای شناوری که خود یا محموله آن تهدیدی علیه محیط‌زیست باشد انجام دهد اما پاداشی مساوی با هزینه‌هایش حاصل نکند (مثلاً به دلیل اینکه ارزش کشتی یا بار آن کم باشد) مستحق دریافت غرامت ویژه بوده که از مالک کشتی گرفته شده و برابر هزینه‌های وی (ناجی) می‌باشد. این غرامت شامل مخارج اضافی و اجاره‌المثل متعارف کارکنان و ابزارری که استفاده کرده است. همچنین اگر تلاش‌های ناجی باعث کاهش آسیب و یا مانع از صدمه به محیط‌زیست شده باشد این غرامت که از طرف مالک پرداخت می‌شود حداکثر تا ۳۰٪ نیز قابل افزایش است.^۲ در هر صورت بر اساس تشخیص دادگاه اگر عادلانه و منصفانه بداند تا ۱۰۰٪ نیز قابل افزایش می‌باشد.^۳ اگر ناجی با سهل‌انگاری خود نتواند مانع از ایجاد آلودگی شود یا آن را کاهش دهد ممکن است از همه یا قسمتی از غرامت محروم شود.^۴

در ماده ۲-۱۶ این کنوانسیون آمده است، هیچ غرامتی از کسی که جان‌ش نجات داده می‌شود اخذ نمی‌گردد مگر اینکه قوانین ملی به نحو دیگری مقرر کرده باشد. نجات دهنده جان افراد که در عملیات نجات مشارکت کرده باشد مستحق دریافت سهم مناسبی از پاداش نجات و یا غرامت ویژه می‌باشد. همان‌گونه که ملاحظه شد به نظر می‌رسد مواد ۱۲ و ۱۶ کنوانسیون نسبت به هم در تعارض باشند. ابتدا ماده ۱۶ در نقش دفاع از حقوق مدنی نجات جان افراد ظاهر شده، اما در دنباله اعلام می‌کند از شخصی که جان‌ش نجات داده شده غرامت اخذ

1. Article 12.1, 12.2.

2. Article 14.2.

۳. در صورت تلاش ناجی برای حفظ محیط‌زیست ناجی مستحق دریافت ۱۳۰٪ تا ۲۰۰٪ هزینه‌هایی که انجام داده است می‌باشد.

4. Article 14.5.

نمی‌شود. آیا معنی حرف این است که غرامت باید از محل دیگری پرداخت شود؟ حقوق بین‌الملل وظیفه فرمانده کشتی را در ارائه کمک به کسانی که در دریا به خطر افتاده‌اند بیان کرده است.^۱ همه کشورها فرماندهان کشتی‌هایی را که تحت پرچم آنها سیر می‌کنند موظف نموده‌اند که در صورت مشاهده هر کس در دریا که در معرض خطر قرار گرفته است با تمام سرعت به کمک آنان بشتابند و در صورت تقاضا، وی را نجات دهند. در این زمینه تا قبل از کنوانسیون ۱۹۱۰ بروکسل رویه واحد بین‌المللی درباره خدمات نجات وجود نداشت. (Bowman, op.cit) اما برای اولین بار کنوانسیون بروکسل وحدت رویه‌ای در جهت خدمات امداد و نجات دریایی ایجاد نمود. طبق ماده ۱۱ این کنوانسیون همه فرماندهان شناورها موظف‌اند تا حد امکان به گونه‌ای که شناور، کارکنان و مسافران آن به خطر نیفتند به هر کس حتی دشمنان خود در صورتی که در دریا به خطر افتاده باشند کمک‌رسانی کنند. علاوه بر این کنوانسیون، جامعه جهانی یک بار دیگر در معاهده حقوق دریاهای مصوب سال ۱۹۸۲ بر این وظیفه فرماندهان تأکید می‌کند. این مسئولیت مجدداً در کنوانسیون سالویج ۱۹۸۹ به عنوان وظیفه عملی فرماندهان مورد تأیید قرار گرفته، در ماده ۱۰ این کنوانسیون چنین آمده است:

- ۱- همه فرماندهان شناورها موظفند تا حد امکان به نحوی که شناور و کارکنان آن به خطر نیفتند به هر کس که در دریا در معرض خطر از بین رفتن قرار گرفته است کمک‌رسانی کنند.
- ۲- کشورهای متعهد باید مقرراتی وضع کنند که مسئولیت ذکر شده در بند ۱ اجرایی شود.
- ۳- هیچ مسئولیتی متوجه مالک شناوری که فرمانده آن از انجام وظیفه فوق‌سریاز می‌زند نمی‌باشد.

با وجود اینکه کنوانسیون بین‌المللی سالویج نقش مهمی در حقوق بین‌الملل امداد و نجات دارد اما کنوانسیون ایمنی دریایی (SOLAS) سال ۱۹۷۴ که بیش از ۱۵۵ کشور جهان آن را پذیرفته‌اند به همان اندازه و شاید بیشتر در متعهد ساختن جامعه جهانی در مقوله امداد و نجات دریایی مهم می‌باشد (Parent, op.cit, p,94) کنوانسیون جهانی ایمنی دریایی سولاس یک سند قانونی جهت ارتقا ایمنی شناورها است.^۳ سولاس اولین سندی می‌باشد که برای ایجاد خدمات گشت و امداد و نجات ساحلی (SAR) اقدام نموده است. کنوانسیون سولاس وظیفه کلی فرماندهان شناورها را در ارائه کمک، به این شرح بیان می‌کند: فرمانده شناوری که در دریا در

1. Clark, Jason, Shipowner and timecharter assess and costs, <http://navlaw.com/shipowners-timecharterers-assess-rescue-costs> (visited: 15/11/1393)

2. UNCLOS, Art. 98, Dec. 1982.

3. Craig, H. Allen, The ISM Code and Ship owner Records: Shared Safety Goals, Industry's Privacy Need, 11 U.S.F. Mar. L. J. 1,3 (1998-1999).

موقعیتی قرار دارد که از یک منبعی علائم کمک دریافت می‌کند و متوجه می‌شود عده‌ای در دریا در وضعیت خطر قرار دارند، موظف است با تمام سرعت به کمک آنها بشتابد و اگر ممکن باشد به آن افراد یا سرویس امداد و نجات اطلاع دهد که در حال انجام چنین کاری می‌باشد.^۱ عدم انجام این وظیفه ممکن است فرمانده شناور را با مجازات‌های کیفری یا حقوقی مواجه کند که بستگی به قوانین کشور خود دارد.^۲ اما با وجود مسئولیتی که سولاس برای امداد و نجات به عهده دولت‌ها و فرماندهان شناورها می‌گذارد راجع به هزینه‌ها و خسارات ساکت می‌باشد.

بنابراین با جمیع جهاتی که بیان شد درباره وظیفه شناورها برای ارائه کمک به نجات جان افراد در دریا هیچ سوالی باقی نمی‌ماند و این امر به‌عنوان یک سنت دیرپا مطابق حقوق بین‌الملل عرفی در حقوق دریا وجود دارد. مطابق کنوانسیون‌های ذکر شده، کشورها موظفند کلیه شناورهای تحت پرچم خود را وادار به انجام این کار کنند.

کشور ما به هر دو کنوانسیون سولاس و سالویج پیوسته و این کنوانسیون‌ها در حکم قوانین ملی ما می‌باشند. پس امدادسانی به افرادی که در دریا در معرض خطر قرار گرفته‌اند از وظایف شناورها محسوب می‌شود. اما آیا برای این کار ضمانت اجرایی هم وجود دارد؟ آیا ترک این فعل در قوانین ما با مجازاتی همراه است؟

عدم امدادسانی

برخلاف رویه کشورهای صاحب صنعت دریانوردی، قوانین دریایی ما ضمانت اجرایی خاصی نسبت به ترک فعل امدادسانی ندارد ولی قانون جدید مجازات اسلامی مصوب سال ۱۳۹۲ با پیش‌بینی ماده ۲۹۵ به یک نوآوری دست زده است و نسبت به ترک فعلی که منجر به وقوع جنایت شود مقرر می‌دارد: «هرگاه کسی فعلی که انجام آن را به عهده گرفته یا وظیفه خاصی را که قانون بر عهده او گذاشته است، ترک کند و به سبب آن جنایتی واقع شود، چنانچه توانایی انجام آن فعل را داشته باشد جنایت حاصل به او مستند می‌شود و حسب مورد عمدی، شبه عمدی یا خطای محض است...» این ماده که در خصوص عنصر مادی جنایت از نوع ترک فعل می‌باشد در قانون سابق مجازات اسلامی به صراحت پیش‌بینی نشده بود. البته قانونی تحت

1. SOLAS 1974, chapter V, Reg. 33(1), IMO Publication, 5th ed. 2009.

۲. برای نمونه کشورهای نروژ و استرالیا برای عدم اجرای این تعهد مجازات‌هایی را در قوانین ملی خود در نظر گرفته‌اند. در قانون سالویج ایالات متحده آمریکا فرمانده به ۱۰۰۰ دلار جریمه نقدی و تا ۲ سال حبس محکوم خواهد شد.

عنوان «قانون مجازات خودداری از کمک به مصدومین و رفع مخاطرات جانی» مصوب سال ۱۳۵۴ به صورت ماده واحده به تصویب رسیده بود که برخی از نویسندگان عقیده دارند این قانون برای تعیین تکلیف اشخاصی غیر از کسانی که در وقوع خطر نقش داشته‌اند تصویب شده است. مطابق ماده ۲ قانون مجازات خودداری از کمک به مصدومین و رفع مخاطرات جانی «هرگاه کسانی که حسب وظیفه یا قانون مکلف‌اند به اشخاص آسیب دیده یا اشخاصی که در معرض خطر جانی قرار دارند کمک نمایند از اقدام لازم و کمک به آنها خودداری کنند، به حبس جنحه‌ای از شش ماه تا سه سال محکوم خواهند شد.» فلذا همان‌گونه که پیشتر روشن شد فرمانده شناوری که دیگران را در معرض خطر می‌بیند و بدون اینکه خطری متوجه شناور و پرسنل خود شود قادر به امداد رسانی باشد طبق قانون موظف به کمک رسانی می‌باشد و مطابق این ماده قانونی عدم انجام این کار وی را مواجه با مجازات حبس جنحه‌ای از شش ماه تا سه سال می‌کند. سوال دیگری که مطرح می‌شود این است که اگر امدادجویان دچار مرگ شدند آیا فرمانده شناور باز هم مستوجب همین مجازات خواهد بود یا وضعیت تغییر می‌کند؟

به نظر می‌رسد ماده ۲ قانون مجازات خودداری... ناظر به هرگونه ترک فعل امداد رسانی می‌باشد و وقوع آسیب جانی یا عدم وقوع تأثیری در آن نداشته باشد. به عبارت دیگر این امر جرمی مطلق بوده و نیازی به تحقق نتیجه خاص نیست. اما اگر در اثر چنان ترک فعلی، جنایت صورت بگیرد و امدادجویان تلف شوند قانون مجازات اسلامی ناظر بر آن می‌باشد. این موضوع نیاز به بررسی بیشتر دارد که در زیر به آن می‌پردازیم.

انواع ترک فعل

- ۱- ترک فعلی که علت و سبب وجود آمدن قتل نیست.
- ۲- ترک فعلی که به همراه شرایط دیگر سبب مرگ قربانی شده و انجام آن وظیفه تارک بوده است. (شاتری، مرادی کندلاتی، ۱۳۸۸، ص ۱۰۹).

الف. ترک فعلی که علت و سبب به وجود آمدن قتل نیست.

در این حالت قتل به دلیلی در حال رخ دادن بوده اما تارک با وجود اینکه قادر به جلوگیری از آن است چون تکلیف و تعهدی نسبت به آن شخص نداشته است، بی تفاوت به موضوع، اقدامی در نجات او انجام نمی‌دهد. مثل زمانی که شخصی در حال غرق شدن در دریا باشد و

ناظری در ساحل با وجود اینکه می‌تواند او را نجات دهد، اقدامی نمی‌کند. در این حالت اختلافی بین فقها و حقوق‌دانان دیده نمی‌شود و اکثر آنها تارک را از باب مرگ قربانی مسئول نمی‌دانند (موسوی بجنوردی، ۱۳۹۳، ص ۶). برخی علما اظهار می‌دارند، حتی اگر شخص با قصد قتل از نجات وی خودداری کند باز هم در قبال مرگ وی مسئول نیست، چون از یک طرف وظیفه‌ای برای نجات وی ندارد و از طرف دیگر در وقوع حادثه نقشی نداشته است گرچه وی گنهکار می‌باشد (همان). بعضی از حقوق‌دانان نیز در این فرض به مجازات تارک قائلند، زیرا عمل وی اصولاً مخالف تکالیف اخلاقی و در نتیجه مضر مصالح عمومی می‌باشد (پاد، ۱۳۸۱، ص ۳۲). البته این نظر چندان منطبق بر عدالت کیفری نیست، زیرا در عدالت کیفری اصل، برائت است و تا زمانی که امری غیر اخلاقی به عنوان جرم تعریف نشود ولو اینکه بسیار مرموم هم باشد طبق قاعده قبح عقاب بلایبان نمی‌توان حکم به مجازات کسی صادر نمود. اما وقتی فعلی غیر اخلاقی افکار عمومی را جریحه‌دار کند و تبعات اجتماعی بزرگی داشته باشد قانون‌گذار نیز در صدد وضع قانون در جهت منع آن عمل بر خواهد آمد و ماده واحده قانونی «مجازات خودداری از کمک...» مصوب سال ۱۳۵۴ در همین راستا وضع شده است. در ماده یک این ماده واحده آمده: «هر کس شخص یا اشخاصی را در معرض خطر جانی مشاهده کند و بتواند با اقدام فوری خود، کمک طلبیدن از دیگران، اعلام فوری به مراجع یا مقامات صلاحیت‌دار از وقوع خطر یا تشدید نتیجه آن جلوگیری کند، بدون اینکه با این اقدام خطری متوجه خود او یا دیگران شود و با وجود استمداد یا دلالت اوضاع و احوال بر ضرورت کمک از اقدام به این امر خودداری نماید به حبس جنحه‌ای تا یک سال و یا جزای نقدی تا پنجاه هزار ریال محکوم خواهد شد...» فلذا می‌بینیم تارک چنین فعلی محکوم به حبس نیز خواهد شد اما مسلماً فعل قتل منسوب به او نخواهد بود و هیچ‌گونه ضمانتی نخواهد داشت (موسوی بجنوردی، همان).

ب. ترک فعلی که تارک موظف به انجام آن بوده است.

در این نوع ترک فعل، تارک مکلف به انجام فعل بوده و عدم انجام آن، فرد را به ورطه مرگ کشانده است. این نوع تکلیف یا می‌تواند قراردادی یا قانونی باشد. در تکلیف قراردادی مانند ناجی غریق در استخر یا مربی مهد کودک، وظیفه دارد با فعل خود مانع آسیب به شخص شود که این وظیفه ناشی از قرارداد استخدامی وی می‌باشد که وی را متعهد به انجام آن کرده است. اما در صورت دیگر، قانون‌گذار فرد را مکلف به انجام کاری می‌کند مانند وظیفه آتش

نشانان در خاموش کردن آتش یا وظیفه شناورهای ناجی مخصوصی که در بنادر وجود دارند و مکلف به نجات حادثه دیدگان در دریا می‌باشند. در بند پ ماده ۲۹۰ قانون مجازات اسلامی مصوب سال ۱۳۹۲ آمده: «هرگاه مرتکب، قصد ارتکاب جنایت واقع شده یا نظیر آن را نداشته و کاری را هم که انجام داده، نسبت به افراد متعارف نوعاً موجب جنایت واقع شده یا نظیر آن نمی‌شود، لیکن در خصوص مجنی علیه به علت بیماری، ضعف، پیری یا هر وضعیت دیگر و یا به علت وضعیت خاص مکانی یا زمانی نوعاً موجب آن جنایت یا نظیر آن می‌شود مشروط بر آنکه مرتکب به وضعیت نامتعارف یا وضعیت خاص مکانی یا زمانی آگاه و متوجه باشد.» با عنایت به وضعیت خاص دریا و شرایط خطیری که امدادجو دچار آن می‌باشد پیداست که در وضعیت نامتعارفی قرار گرفته است. از سوی دیگر ماده ۲۹۵ قانون جدید راجع به وقوع جنایت قتل با ترک فعل مقرر می‌دارد: «هرگاه کسی فعلی که انجام آن را به عهده گرفته یا وظیفه خاصی را که قانون برعهده او گذاشته، ترک کند و به سبب آن جنایتی واقع شود، چنانچه توانایی انجام آن فعل را داشته جنایت حاصل به او مستند می‌شود و حسب مورد عمدی، شبه عمدی یا خطای محض است...» طبق این ماده قانونی که نسبت به قانون گذشته از نوآوری و ابتکار برخوردار است هر نوع ترک فعل را شامل می‌شود و از عمومیت برخوردار بوده جنایت را منسوب به تارک فعل می‌داند. امری که موافقان در قانون قبلی نیز موضوع را از باب تسبیب پیگیری کرده و عقیده داشتند که ترک فعل سبب وقوع مرگ شده است. بنابراین با توجه به قانون جدید، شرایط تحمیل مسئولیت بر تارک فعل را می‌توان به این شکل بیان کرد:

۱- وجود رابطه و وظیفه قانونی یا قراردادی، نه صرفاً اخلاقی

۲- وجود رابطه سببیت بین مرگ یا صدمه جانی و ترک فعل صورت گرفته. (در این ماده به صراحت بیان می‌کند که باید بین جنایت واقع شده و ترک فعل تسبیب وجود داشته باشد فلذا اگر عامل مستقل دیگری باعث جنایت شده باشد و رابطه سببیت بین ترک فعل و جنایت قطع شده باشد تارک فعل را نمی‌توان مسئول دانست.)

۳- قدرت داشتن و توانایی تارک فعل بر انجام کار مورد نظر بدیهی است بنابر نص صریح ماده قانونی اگر ایشان قادر به انجام فعل نبوده مسئولیتی هم گریبان او را نخواهد گرفت. البته ناگفته نماند که این ماده قانونی درباره اینکه انجام فعل خطری را متوجه ناظر کند ساکت است گرچه در مسئولیت فرمانده شناور کنوانسیون‌های سولاس و سالویج هر دو به این نکته اذعان دارند که خطری نباید خود امدادگر را تهدید کند. همین‌طور در ماده واحده نیز این امر بیان شده است.

۴- داشتن عنصر روانی برای تحقق جنایت یکی دیگر از شرایط لازم جهت انتساب مسئولیت بر تارک فعل می‌باشد. در این ماده گفته شده «حسب مورد عمدی، شبه عمدی یا خطای محض است» بنابراین کشف نیت تارک فعل در وقوع جنایت بر اساس مواد ۲۹۱ و ۲۹۲ همین قانون می‌تواند جنایت وی را عمدی یا شبه عمد و یا خطای محض محسوب کند. نتیجه این بحث را می‌توان به‌طور خلاصه در مورد فرمانده شناوری که قادر به امداد رسانی باشد و از این کار استنکاف ورزد اینگونه بیان کرد:

۱- اگر امدادجویان نجات پیدا کردند که مستنکف باز مجرم است و به حبس جنحه‌ای از ۶ ماه تا ۳ سال محکوم می‌شود.

۲- اگر امدادجویان دچار مرگ یا آسیب جسمانی شدند در صورتی که شناور ناجی جهت امداد و نجات به استخدام در آمده باشد، جنایت به وی منتسب شده و حسب مورد عمدی، شبه عمدی یا خطای محض خواهد بود و اگر شناور معمولی بود جنایت به وی منتسب نخواهد شد و ضمان نیز نخواهد داشت.

البته شرط نداشتن خطر برای ناظر از ابهام برخوردار بوده و معلوم نیست که منظور از خطر چه نوع خطری است. به نظر می‌رسد خطر باید خطر جانی و شرافتی و مالی قابل ملاحظه باشد اما چون مرجع تشخیص خطر خود شخص در حین حادثه است ظاهراً با کمترین احساس خطر اقدام نخواهد نمود. ظاهر ماده واحده هم هرگونه خطر مالی و جانی را در بر می‌گیرد (قاسم‌زاده، ۱۳۷۸، ص ۵۸).

مسئولیت فرمانده ناجی در ایجاد خسارت به امدادجو

عملیات امداد و نجات دریایی عملیاتی غیر قابل پیش‌بینی است، زمانی که امدادجو در شرایط اضطراری قرار گرفته و بعضاً امدادگر در آن زمینه تجربه کافی ندارد. بنابراین ایجاد خسارت امری دور از انتظار نیست. در کنوانسیون سالویج سال ۱۹۸۹ اگر امدادگر با عملیات خود باعث ایجاد خسارت شود خسارت وارده را از مبلغ پاداش کسر می‌کنند. اما این عملیات با توافق صورت می‌گیرد و قراردادی ولو شفاهی وجود دارد که کنوانسیون سالویج بر آن حاکم است و ضرب المثل No cure No pay در آن صادق بوده مانند همه قراردادهای تجاری بحث از سود و زیان است و شناوری که برای عملیات نجات اقدام می‌کند نسبت به فعل خود مسئولیت قراردادی دارد.

بر اساس اصل ۴۰ قانون اساسی جمهوری اسلامی ایران «هیچ کس نمی‌تواند اعمال خویش را وسیله اضرار به غیر یا تجاوز به منافع عمومی قرار دهد.» و در بند ۵ اصل ۴۳ اضرار به دیگران ممنوع می‌باشد و از سوی دیگر مطابق مواد ۳۲۸ به بعد قانون مدنی هر گاه شخصی باعث اتلاف مال غیر شود ضامن بوده و مسئولیت مدنی نسبت به مالک آن دارد. حتی اضرار عمدی علاوه بر مسئولیت مدنی مسبب، ممکن است مسئولیت کیفری نیز ایجاد کند (قاسم‌زاده، ۱۳۸۶، ص ۲۰).

در عملیات امداد و نجات، معمولاً قراردادی وجود ندارد و حین عملیات ممکن است خساراتی ایجاد شود. در اینجا است که مسئولیت مدنی به معنی خاص آن ایجاد می‌شود. مقصود از مسئولیت مدنی به معنای خاص آن بوده که شخص مسبب ورود زیان به دیگری، بدون آنکه بین آن دو قراردادی بسته شده باشد مسئول واقع شود (همان).

در مسئولیت قراردادی، تعهد اصلی از خود قرارداد ایجاد می‌شود و مسئولیت قراردادی از عدم اجرای قرارداد یا تعهدات قراردادی ناشی می‌شود و هرگونه ضرر یا خسارتی در قالب قرارداد قابل پیگیری بوده اگر کسی تعهد به اقدام امری کرده، یا تعهد نماید که از انجام امری خودداری کند در صورت تخلف مسئول خسارت طرف مقابل می‌باشد مشروط بر اینکه جبران خسارت تصریح شده و تعهد عرفاً به منزله تصریح بوده و یا بر حسب قانون موجب ضمان باشد.^۱ بنابراین با شاقول قرارداد منعقد می‌توان تقصیر قراردادی یا نقض قرارداد و تعهدات ناشی از آن را محاسبه کرده و مقصر را به جبران مجبور نمود. اما در حوزه مسئولیت مدنی که قراردادی وجود ندارد مسأله پیچیده‌تر می‌شود و آن رجوع به عرف و نظامات دولتی و اصول کارشناسی انجام آن کار می‌باشد.

تقصیر

مبنای مسئولیت مدنی در حقوق ایران تقصیر می‌باشد. تقصیر در حقوق اعم است از تفریط و تعدی^۲ و تجاوز نمودن از حدود اذن یا متعارف است نسبت به مال یا حق دیگری^۳ و تفریط عبارت از ترک عملی که به موجب قرارداد یا متعارف برای حفظ مال غیر لازم است.^۴ در حقوق ایران تقصیر به هر درجه‌ای که باشد ایجاد مسئولیت می‌کند

۱. ماده ۲۲۱ قانون مدنی.

۲. ماده ۹۵۳ قانون مدنی.

۳. ماده ۹۵۱ قانون مدنی.

۴. ماده ۹۵۲ قانون مدنی.

(کاتوزیان، ۱۳۶۹، ص ۳۱۰). بنابراین با تعریف ارائه شده از تقصیر هم انجام فعل خارج از حدود اذن و عرف و هم انجام ندادن فعل در حدود قرارداد و عرف، تقصیر بوده و ایجاد مسئولیت می‌کند به گونه‌ای که قانون مجازات اسلامی سابق در ماده ۳۳۶ بیان می‌کند «تقصیر اعم است از بی احتیاطی، بی‌مبالاتی، عدم مهارت، عدم رعایت نظامات دولتی» پس رعایت احتیاط، اصول کار و نظامات دولتی بر همگان واجب است و هر جا که این تکلیف کلی رعایت نشود و به کسی زیانی وارد شود فاعل مقصر و مسئول فرض می‌شود. ناگفته نماند «در حقوق ما مسئولیت اصولاً مبتنی بر تقصیر است ولی پذیرفتن این اصل مانع از آن نیست که گاه مسئولیت بدون تقصیر به وجود آید و نمی‌توان ادعا کرد که تقصیر مبنای منحصر مسئولیت است» (کاتوزیان، همان، ص ۱۸۶).

مصادق مسئولیت بدون تقصیر ماده ۳۲۸ قانون مدنی (اتلاف) می‌باشد که به صورت مطلق تلف کننده مال غیر را اعم از اینکه از روی عمد تلف کرده باشد یا بدون عمد و اعم از اینکه عین باشد یا منفعت حتی اگر آن را ناقص یا معیوب هم کرده باشد ضامن می‌داند. در ماده ۳۳۱ قانون مدنی مسبب تلف مال را هم ضامن می‌داند. بنابراین شناوری که باعث ایجاد خسارت جزئی یا کلی به شناور دیگر شده باشد چه اینکه تقصیر داشته باشد یعنی تعدی و تفریط کرده باشد و چه اینکه مرتکب اتلاف شده و یا مسبب تلف شده باشد دارای ضمان می‌باشد. مضافاً اگر وی مرتکب بی‌احتیاطی، بی‌مبالاتی، عدم رعایت نظامات دولتی و استانداردهای متعارف کار شده باشد ضامن خواهد بود.

اضطرار

اضطرار حالتی است که شخصی برای مصون نگه داشتن خود یا دیگری از خطر زیانبار موجود یا قریب‌الوقوع به ناچار ضرر کمتری را به دیگری که در ایجاد خطر زیانبار نقشی نداشته است (شخص ثالث) وارد نماید. چنانچه از این ترتیب بر می‌آید ایراد زیان در حالت اضطراری به صورت عمدی و برای احتراز از زیان بزرگ‌تر صورت می‌گیرد. بنابراین شخص مضطر، همواره با قصد، کار خود را انجام می‌دهد و چون عمل او یک عمل ضد اجتماعی نیست تحقق تقصیر منتفی است (قاسم‌زاده، همان، ص ۱۴۰). مشروعیت عمل اضطراری از آیات شریفه قرآن و احادیث متعدد اثبات می‌شود.^۱ در بین فقها و دانشمندان اسلامی نیز قاعده مشهور

۱. سوره بقره آیه ۱۷۳، سوره نحل آیه ۱۱۵، سوره انعام آیه ۱۱۹ و...

الضرورات تبيح المحظورات وجود دارد که یعنی حالت ضرورت، امور ممنوع را مباح می‌کند. تنها مسئله‌ای که می‌ماند این که وضعیت اضطراری حرام و ممنوع بودن فعلی را از بین می‌برد و آن را مجاز می‌کند؛ اما آیا ضرر و زیان‌های ناشی از آن عمل هم بدون پاسخ می‌ماند و آیا مضطر نسبت به فعل زیانبار خود ضمان ندارد؟ مشهور فقهای شیعه اضطرار را سبب مباح شدن فعل حرام می‌دانند اما به هیچ وجه موجب ضایع شدن حقوق دیگران نمی‌دانند و تنها وی را معاف از عقوبت الهی و گناه می‌پندارند. البته برخی حقوق دانان به این امر انتقاد کرده و گفته‌اند «معیار تقصیر تجاوز از رفتار انسانی متعارف و معقول است که در همان شرایط خارجی قرار می‌گیرد. چنین انسانی در مورد اضطرار به کارهایی دست می‌زند که از ضرر مهم‌تر احتراز کند. پس چرا باید چنین کاری را تقصیر شمرد و فاعل آن را مسئول قرار داد؟ برای مثال هرگاه جهت جلوگیری از غرق شدن کشتی کالای موجود در آن به دریا ریخته شود آیا می‌توان مرتکب را مقصر دانست؟» (کاتوزیان، همان، ص ۱۱۷). اما پذیرفتن این نظر باعث تضییع حقوق شخص دیگری می‌شود که احیاناً در بوجود آمدن آن شرایط هیچ نقشی نداشته است. در مثال ذکر شده ضرر ایجاد شده بر صاحب آن کالا را چه کسی باید جبران کند؟ در حقوق بیمه دریایی برای این موضوع راه حل پیدا کرده‌اند و با ایجاد نهاد *General Average* و تقسیم ضرر بر همه منتفعان به نسبت نفع خود مسأله را حل کرده‌اند گرچه مالک و فرمانده کشتی تقصیری مرتکب نشده‌اند. اما نمی‌توان ضرر صاحب کالایی که هیچ نقشی در ایجاد آسیب حاصل شده نداشته را بی پاسخ گذاشت. بنابراین به نظر می‌رسد در وضعیت اضطراری که از مضطر رفع تقصیر می‌شود منتفع یا منتفعان بر مبنای قاعده حقوقی استفاده بدون جهت، مسئول جبران خسارات وارده می‌باشند و نمی‌توان صرفاً بر اساس مسئولیت مدنی، فاعل زیان را به جبران خسارت مجبور نمود زیرا همان‌طور که گفته شد مبنای مسئولیت مدنی تقصیر است.

احسان

از مواردی که باعث سقوط ضمان و مسئولیت می‌شود احسان و نیکو کاری است. عدم مسئولیت محسن و نیکوکار هم از آیات و هم از احادیث برداشته شده که مشهورترین آن آیه ۹۱ سوره توبه می‌باشد که می‌فرماید «ما علی المحسنین من سبیل». از سوی دیگر وجدان عمومی جامعه نمی‌پذیرد شخص محسن را که با قصد و نیت نیکوکارانه دست به عملی زده باشد مقصر و مسئول تلقی کنیم. بنابراین هرگاه فعلی به عنوان احسان از کسی صادر شود و واقعاً

هم احسان باشد، لیکن از باب اتفاق چیزی که موجب ضمان و مسئولیت است بر آن مترتب گردد، شخص نیکوکار مسئول نیست و خسارت نمی‌پردازد زیرا نیکوکار است.^۱ اما نیکوکاری هم حدود و ثغوری دارد و ضررهایی که از باب نیکوکاری به دیگری می‌رسد باید کمتر از ضرری باشد که شخص نیکوکار می‌خواهد برطرف کند. زیرا اگر ضررها بیشتر باشد نیکوکاری صدق نمی‌کند و در صورت تساوی (دو ضرر) هم کاری لغو کرده است مگر اینکه غیر از جهات مالی جهت‌ها و منافع دیگری مورد نظر نیکوکار باشد (قاسم‌زاده، همان، ص ۱۵۸).

نتیجه اینکه همان‌گونه که تعدی و تفریط از مقررات عرفی موجب مسئولیت است و عدم تعدی و تفریط (تقصیر) هیچ‌گونه مسئولیتی ندارد، تجاوز نمودن از مقررات شرعی نیز مسئولیتی نخواهد داشت. با وجود این حسب مورد منتفع از عمل شخص، ضامن است و در پاره‌ای از موارد می‌توان به اداره مال غیر و اضطرار هم استناد کرد ولی به‌طور قطع در عدم مسئولیت شخص نیکوکار تردیدی نیست زیرا عرفاً مرتکب تقصیری نشده است (همان، صص ۱۵۹ - ۱۵۸).

استیفاء

بحث امداد و نجات دریایی را می‌توان از جنبه استیفاء نیز مورد توجه قرار داد. ماده ۳۳۶ قانون مدنی در این خصوص می‌گوید: «هر گاه کسی بر حسب امر دیگری اقدام به عملی نماید که عرفاً برای آن عمل اجرتی بوده و یا آن شخص عادتاً مهیای آن عمل باشد عامل مستحق اجرت عمل خود خواهد بود مگر اینکه معلوم شود که قصد تبرع داشته است.» از این رو اگر در این کار ناجی از سوی امدادجو امر به امداد شده باشد مستحق اجرت‌المثل خواهد بود. حتی برخی از فقها گفته‌اند اگر اذن هم باشد کافی برای استحقاق اجرت می‌باشد. (صفایی ۱۳۹۱، ص ۴۱). اما شرط دیگر در استیفاء نداشتن قصد تبرع می‌باشد. مسلماً در امر امداد و نجات اگر طرف قصد تبرع نداشته باشد صرفاً با عقد شفاهی نیز به منافعش خواهد رسید. لیکن مسئله، زمانی است که قصد تبرع وجود دارد و ناجی از قبل این کار را از روی نوع دوستی یا فی سبیل الله انجام می‌دهد و متضرر نیز می‌شود. در این صورت با استفاده از استیفاء نمی‌توان خسارات وی را جبران نمود و تنها از قاعده استفاده از مال غیر بدون جهت و نهاد *General Average* می‌توان خسارت وی را جبران نمود.

۱. میرزا حسن بجنوردی، القواعد الفقهیه، ج ۴ ص ۱۳ و ۱۲، بنقل از قاسم‌زاده همان ص ۱۵۷.

نتیجه‌گیری

در عملیات امداد و نجات دریایی سه حالت وجود دارد:

۱- زمانی که شخص ناجی با قرارداد نجات که می‌تواند شفاهی یا کتبی باشد اقدام به امدادسانی می‌کند؛ در این وضعیت شرایط قرارداد حاکم بر مسائل آینده است و اگر خسارتی هم به امدادجو وارد شود یا شرایط قرارداد نقض شود و یا به علت تقصیر (تعدی یا تفریط)، ناجی ضامن خواهد بود و باید جبران خسارت کند که در کنوانسیون سالویچ سال ۱۹۸۹ نیز تصریح شده است که خسارات احتمالی از پاداش ناجی کسر خواهد شد. در حالتی هم که شناور مخصوص امداد و نجات بنادر مبادرت به این کار می‌کند، چون تحت قرارداد استخدامی، موظف به این کار می‌باشد هرگونه خسارت ناشی از تعدی و تفریط را باید جوابگو باشد.

۲- زمانی که هیچ قرارداد نجاتی چه شفاهی و چه کتبی وجود ندارد، ناجی محسن و نیکوکار است و با وجود اینکه محسن از ضمانت و مسئولیت بری می‌باشد اما نباید از اصول متعارف کار، تجاوز کند و افرادی که احياناً از عمل شخص نیکوکار منتفع شده‌اند باید خسارات وارده را نیز جبران کنند.

۳- در عملیات نجاتی که بدون قرارداد صورت می‌گیرد چون بدون پیش‌بینی اتفاق افتاده است خارج از کار معمول کشتی می‌باشد و احتمالاً کشتی در حال انجام قرارداد کاری دیگری می‌باشد. اما به دلیل الزام فرمانده شناور به کمک‌رسانی، او باید این کار را انجام دهد. اما انجام این کار باعث می‌شود که کشتی از مسیر طبیعی خود برای انجام قراردادش (charter party) خارج شود و این یعنی نقض قرارداد و از این بابت دچار خسارت زیادی می‌شود. از سوی دیگر وی سوخت و نیروی انسانی خارج از قرار داد مصرف می‌کند که آن هم هزینه اضافی است. حال پس از پایان موفقیت‌آمیز عملیات نجات آیا منصفانه است که هزینه‌های وی بدون جبران بماند. متأسفانه در کنوانسیون SAR و SOLAS راجع به این موضوع سخنی به میان نیامده اما هل جز الاحسان الا الاحسان پس چه کسی باید خسارات ناجی را جبران نماید؟ به نظر می‌رسد با استفاده از قاعده حقوقی استفاده بدون جهت، همه افرادی که از بابت این عملیات نجات نفع برده‌اند ضامن می‌باشند. در نجات جان افراد به آب افتاده اول خود فرد، بعد شرکت بیمه‌ای که وی را بیمه عمر کرده است، سپس کارفرما و مالک کشتی که فرد روی آن کار می‌کرده و یا مسافر آن بوده و حتی اجاره‌کننده کشتی و مالک بار و مالک سوخت و

بیمه‌گذاران آنها را می‌توان ضامن دانست و خسارات ناجی را جبران نمود. گرچه کنوانسیون سالویج و سولاس از مراجعه به فرد نجات یافته منع می‌کنند. اما به‌طور معمول هزینه‌های ناجی - ممکن است یک کشتی بزرگ باشد که اجاره آن ساعتی چند هزار دلار باشد - از عهده شخص بر نمی‌آید اما با مراجعه به منتفعان دیگر که نام برده شد هم هزینه‌های ناجی جبران می‌شود و هم آنها فشار زیادی را تحمل نمی‌کنند، می‌توان مانند General Average عمل کرد. در حالتی که شخص و شناور نجات یافته بی‌ارزش‌تر از این باشد که حامی پر قدرتی داشته باشند مانند قایق‌های ماهی‌گیری یا قایق‌های پناه‌جویان، دولت‌ها باید صندوقی تأسیس کنند که اینگونه هزینه‌ها را جبران کند. کاری که برخی کشورها مانند انگلستان انجام داده و کمیسریای عالی پناهندگان سازمان ملل پیش‌بینی کرده است.



منابع

فارسی

- حبيب طالب احمدی، (۱۳۹۲)، «حقوق نجات دهنده در معاهدات بين المللی نجات دریایی و قانون دریایی ایران»، مجله مطالعات حقوقی دانشگاه شیراز، دوره پنجم، شماره سوم.
- یاد، ابراهیم، (۱۳۸۱)، *حقوق کیفری اختصاصی*، انتشارات رهام، جلد اول.
- شاتری، ابوالحسن، مرادی کندلانی، اسفندیار، (۱۳۸۸)، «بررسی امکان ارتکاب قتل عمدی از طریق ترک فعل در فقه و حقوق کیفری ایران»، مجله فقه و مبانی حقوق اسلامی، دفتر ۱.
- صفایی، سید حسین و رحیمی، حبيب الله، (۱۳۹۱)، *مسئولیت مدنی*، سازمان مطالعه و تدوین کتب علوم انسانی دانشگاه‌ها (سمت) مرکز تحقیق و توسعه ی علوم انسانی، چاپ چهارم.
- قاسم‌زاده، سید مرتضی، (۱۳۷۸)، «مسئولیت مدنی شخص خوددار (تقصیر از نوع سلبی یا ترک فعل)»، مجله دانشکده حقوق و علوم سیاسی، دوره ۴۴، شماره ۵.
- _____، (۱۳۸۶)، *مسئولیت مدنی*، نشر میزان، چاپ اول.
- کاتوزیان، ناصر، (۱۳۶۹)، *حقوق مدنی، ضمان قهری، مسئولیت مدنی*، دانشگاه تهران.
- موسوی بجنوردی، سید محمد، (۱۳۹۳)، «اتانازی در فقه و حقوق اسلامی»، روزنامه اطلاعات، شماره ۲۶۰۳۲ سال هشتاد و نهم.

لاتین

- Anderson, Andrew, (1993), "Salvage & Recreational Vessels: Modern Concepts & Misconceptions", U.S.F Maritime Law Journal, 6 (1).
- Allen, Michael, (1991), "The International Convention on Salvage and LOF 1990", Journal of Maritime Law & Commerce, 22(1).
- Bowman, Liza J., (Aug 23, 2005), "Ocean Apart Over Sunken Ships: Is the Underwater Cultural Heritage convention Really working Admiralty Law?" US and International Law: Admiralty and Maritime Law; Salvage.
- Burstein, Susanne M., ((winter), 2002.), "Saving Steel Over Souls: The Human Cost of U.S. Salvage Law", Tulane Maritime Law Journal 27.
- Clark , Peter D., (Mar. 1995), "Ship owners, Time Charterers' Assess Costs", Journal of Commerce.
- Craig, H. Allen, (1998-1999), "The ISM Code and Ship owner Records: Shared Safety Goals", Industry's Privacy Need, 11 U.S.F. Mar. L. J. 1,3.
- Hodges, Susan, (1996), *Law of Insurance*, Cavendish Publishing limited,



1st ed.

- Maclachlan, Malcolm, (2004), *The Shipmaster's Business Companion*, The Nautical Institute, 4th ed.

- Parent, Jason, (2006), "No Duty to Save Lives, No Reward for Rescuer", *Annual Survey of International & Comparative Law*, vol 12.