



## Analytical Classification of Maritime Rescue Contracts: Formation and Development

## طبقه‌بندی تحلیلی قراردادهای نجات دریایی: تشکیل و توسعه

Amir Hossein Zalnejhad

Master of International Trade Law, Faculty of Law, Shahid Beheshti University, Tehran, Iran

امیرحسین زال نژاد

کارشناس ارشد حقوق تجارت بین الملل، دانشکده حقوق، دانشگاه شهید بهشتی، تهران، ایران

amirhosseinzalnejhad676@gmail.com  
<http://orcid.org/0000-0001-7207-9350>

### Abstract

Advances in technology and the specialization of the maritime Salvage industry have led to the use of providing various forms of service and the expansion of a variety of activities. regard to this, with the expansion of the rights and obligations of the parties, maritime Salvage Law is responsible for regulating the relations between the parties involved, regardless of the type of various maritime Salvage operations, the type of property or vessels, and so on. Legal regimes have enacted regulations at both the national and international levels, with the 1989 London Convention being one of the international regulations in this area. Maritime Salvage contracts are included in the service contracts, but the element of risk, its existence, and time of occurrence is an essential condition for the fulfillment of this contract. In this study, considering the role of maritime Slavege Law in regulating the relations between the parties, solutions such as classifying the occurrence of various types of contractual relations at the international level, utilizing the judicial procedure of courts and arbitration authorities Analysis of the impact and application of each of them in order to better develop contracts, the capacity to study lawyers and fill legal gaps were created.

**Keywords:** Maritime Contracts, 1989 London Convention, Lloyd's Open Form, Maritime Rescue, Common Law.

### چکیده

پیشرفت تکنولوژی و تخصصی شدن صنعت نجات دریایی موجب به کارگیری شکل‌های متنوع ارائه خدمات و گسترده‌گی انواع فعالیت‌ها شد. در همین راستا با گسترش حقوق و تعهدات طرفین، حقوق نجات دریایی، وظیفه تنظیم روابط طرفین درگیر را صرف نظر از نوع عملیات‌های مختلف نجات دریایی، نوع اموال یا شناورها و... بر عهده دارد. رژیم‌های حقوقی در دو سطح ملی و بین‌المللی اقدام به وضع مقررات نمودند که کنوانسیون ۱۹۸۹ لندن یکی از مقررات بین‌المللی در همین حوزه می‌باشد. قراردادهای نجات دریایی در زمره قراردادهای خدمت قرار گرفته‌اند اما وجود و زمان بروز عنصر خطر شرط تحقق این قرارداد می‌باشد. در این پژوهش با توجه به نقش حقوق نجات دریایی در تنظیم روابط طرفین اقدام به ارائه راهکارهایی مانند طبقه‌بندی بروز انواع روابط قراردادی موجود در سطح بین‌المللی، بهره‌گیری از رویه قضایی محاکم و مراجع داوری و تحلیل تأثیر و کاربرد هر کدام از آن‌ها جهت تدوین هر چه بهتر قراردادها، ایجاد ظرفیت مطالعه حقوقدانان و جبران خلاءهای قانونی گردید.

**واژگان کلیدی:** قراردادهای نجات دریایی، کنوانسیون ۱۹۸۹ لندن، موافقتنامه عمومی نجات دریایی لویدز، نجات دریایی، حقوق عرفی.

Received: 2022/03/28 - Review: 2022/05/20 - Accepted: 2022/06/19

دریافت مقاله: ۱۴۰۱/۰۳/۲۸ - بازنگری مقاله: ۱۴۰۱/۰۵/۲۰ - پذیرش مقاله: ۱۴۰۱/۰۶/۱۹

ارجاع:

زال نژاد، امیرحسین؛ (۱۴۰۱)، طبقه‌بندی تحلیلی قراردادهای نجات‌دریایی: تشکیل و توسعه، تمدن حقوقی، شماره ۱۱.

## Copyrights:

Copyright for this article is retained by the author (s) , with publication rights granted to Legal Civilization. This is an open-access article distributed under the terms of the Creative Commons Attribution License (<http://creativecommons.org/licenses/by/4.0>) , which permits unrestricted use, distribution, and reproduction in any medium, provided the original work is properly cited.



CC BY-NC-SA



## مقدمه

عملیات نجات‌دریایی در زمان بروز خطر، به طور داوطلبانه، آغاز می‌شود و اگر از خدمات ارائه شده، موفقیتی حاصل شده باشد، اجرت خدمات به نجات دهنده تعلق خواهد گرفت. اصولاً نیازی به انعقاد قرارداد بین طرفین نیست؛ لکن اگر طرفین صراحتاً توافق کنند که قرارداد خارج از مقررات کنوانسیون یا قانون ملی باشد و سپس اقدام به انعقاد قرارداد نمایند، کلیه عملیات نجات‌دریایی توسط قانون یا مقررات مورد توافق پوشش داده خواهد شد (مستند به ماده ۶ (۱) طرح ۱۱ قانون کشتیرانی تجاری انگلستان مصوب ۱۹۹۵). به طور مشابه، قانون کشتیرانی تجاری انگلستان مصوب ۱۹۹۵ از نجات‌دهندگان در رابطه با هرگونه عملیات نجات‌دریایی با نتیجه مفید حمایت می‌کند (ماده ۱۲).

به کارگیری قراردادهای نجات‌دریایی در اواخر قرن نوزدهم با اولین قرارداد استاندارد شده بر اساس اصل «پرداخت اجرت در صورت موفقیت نجات‌دریایی» آغاز شد و اجرت ناشی از موفقیت عملیات توسط مرجع داوری تعیین شد. پس از موافقتنامه عمومی نجات‌دریایی لویدز<sup>۱</sup> ۱۹۸۰ و از زمان کنوانسیون نجات‌دریایی ۱۹۸۹، قراردادهایی که معمولاً مورد استفاده قرار می‌گیرند، نسخه ۱۹۹۰ و ۱۹۹۵ بوده‌اند. در سال‌های اخیر، موافقتنامه عمومی نجات‌دریایی لویدز ۲۰۱۱ مرسوم شد که هم‌اکنون توسط نسخه موافقتنامه عمومی نجات‌دریایی لویدز ۲۰۲۰ مورد اصلاح قرار گرفته است (Kennedy and Rose, 2002, 8).

مسئله اصلی این پژوهش این است که به جهت پیچیدگی و تخصصی بودن صنعت نجات‌دریایی وجود قراردادهای کتبی جهت تعیین حقوق و تعهدات طرفین درگیر الزامی است اما گستردگی این

عملیات موجب می‌شود تا قراردادهای متفاوتی برای مراحل مختلف عملیات نجات‌دریایی استفاده شود. لذا در این پژوهش علاوه بر بررسی اصول و مبانی این نوع از قراردادها، سعی بر ارائه طبقه‌بندی بروز از انواع این قراردادها و مسائل مرتبط شده است.

## ۱- توسعه و شکل‌گیری قراردادهای نجات‌دریایی

### ۱-۱- نقش کنوانسیون در توسعه قراردادها

در حقوق انگلستان در صورت عدم وجود قرارداد، قواعد کنوانسیون ۱۹۸۹ لندن در مورد عملیات نجات‌دریایی اعمال خواهد شد، مگر در مواردی که قانون قابل اجرا برای عملیات نجات‌دریایی مربوط به کشوری باشد که کنوانسیون را تصویب نکرده باشد. همچنین اگر طرفین از اجرای بخشی از مقررات کنوانسیون صرف‌نظر نمایند، مقررات قانون کشتیرانی تجاری ۱۹۹۵ که کنوانسیون ۱۹۸۹ را نیز دربرمی‌گیرد، اعمال خواهد شد. ممکن است قراردادهای نجات‌دریایی با مبلغ ثابت برای خدمات خاص وجود داشته باشند، اما با تصویب کنوانسیون نجات‌دریایی، دامنه این قراردادها محدود شده است. هرچند که مطابق با نمونه قرارداد اتحادیه بین‌المللی نجات‌دریایی «سالووم» که حاوی بندهای دقیقی در مورد حقوق و تعهدات طرفین است، قراردادهایی با مبلغ ثابت نیز مورد استفاده قرار می‌گیرد (Mandaraka-Sheppard, 2001, 511).

### ۱-۲- تأثیر و دخالت دادگاه‌ها

برخلاف قراردادهای معمولی، دادگاه‌ها می‌توانند قراردادهای نجات‌دریایی را حتی در صورت وجود معیارهایی چون فشار اقتصادی، ارائه نادرست یا اشتباه عملیاتی تعدیل کنند، همچنین گاهی قراردادهای نجات‌دریایی با مبلغ ثابت هستند و در آن دادگاه ممکن است برای تعیین میزان اجرت مداخله کند. کنوانسیون ۱۹۸۹ در ماده ۷، مقرر می‌دارد که اگر قراردادی تحت فشار ناروا یا تأثیر اکراه منعقد شده باشد و شرایط آن ناعادلانه باشد یا اگر پرداخت طبق قرارداد به میزان بیش از حد معمول باشد، ممکن است بر حسب شرایط، ابطال یا تعدیل شود (Mandaraka-Sheppard, 2001, 512).

## ۲- نجات‌دریایی قراردادی در مقابل قرارداد نجات‌دریایی

از زمان ظهور کشتی‌های نیرومحرک‌دار در قرن نوزدهم و فعالیت ناچیان حرفه‌ای که عملیات نجات‌دریایی را بر اساس قرارداد انجام می‌دهند شکل استاندارد قرارداد نجات‌دریایی تکامل یافت. تمرکز بحث حاضر، بر

بررسی وضعیت حقوقی یک قرارداد استاندارد نجات‌دریایی، در مقابل قواعد عرفی نجات‌دریایی فاقد قرارداد است. تمایز بین قرارداد نجات‌دریایی و نجات‌دریایی قراردادی در واقع کاملاً اساسی است.

قرارداد نجات‌دریایی ترتیبی است که به موجب آن ممکن است توافق شود که حق الزحمه بعداً تعیین شود، در صورتی که سایر الزامات قراردادی ممکن است پیش‌بینی شده باشد یا در صورت عدم پیش‌بینی هم قابل اعمال است. در مقابل، نجات‌دریایی قراردادی مانند دیگر قراردادها می‌باشد. به عبارت دیگر، حق اجرت کاملاً مبتنی بر شرایط قرارداد است. چنین قراردادی را می‌توان قبل از بروز هرگونه خطری منعقد کرد، در واقع به عنوان یک توافق بین مالک اموال و نجات‌دهنده برای پیش‌بینی یک حادثه خطرناک یا تصادف که ممکن است در جریان یک سفر دریایی رخ دهد، در نظر گرفته می‌شود. همچنین پس از رفع خطر و آسیب دیدن اموال، طرفین می‌توانند قرارداد نجات‌دریایی را منعقد کنند که شامل حوادث آتی می‌باشد. نتیجتاً در نجات‌دریایی قراردادی لازم نیست قبل از عقد عنصر خطر واقع شده باشد.

اساساً دو نوع ترتیب قراردادی وجود دارد. یکی از آن‌ها معمولاً به عنوان قرارداد نجات‌دریایی نامیده می‌شود و تمام ویژگی‌های نجات‌دریایی مرسوم را دارد. گاهی حق الزحمه قابل پرداخت برای خدمات ممکن است در قرارداد قید شده باشد یا ممکن است توسط نهادهای دیگری مانند داوری تعیین شود. نقطه شروع این بحث بیانیه اساسی حقوق دریایی است که حق نجات‌دریایی، اساساً مستقل از قرارداد است: «این یک مسئولیت قانونی ناشی از این واقعیت است که مالک مال نجات‌یافته که از آن مال منفعت داشته است، به کسانی که خدمات را به وی ارائه کرده‌اند، باید اجرت بدهد، هر چند، هیچ قراردادی در مورد آن موضوع منعقد نکرده باشند.»

در پرونده Raisy، کشتی صدمه دیده Raisy قراردادی کتبی با کشتی Gironde منعقد کرد که طبق آن کشتی دوم، کشتی Raisy را به سنت نازایر، نزدیک‌ترین بندر برای تعمیر، یدک می‌کشید. حق‌الزحمه قابل پرداخت برای این خدمات باید توسط داورانی که منتخب مالکان مربوطه بودند، تعیین می‌شد، دادگاه انگلستان اعلام کرد که قرارداد مورد بحث مشمول مقررات نجات‌دریایی می‌شود. «سر جیمز هانن» در واقع معتقد بود که اقتضای نجات‌دریایی عرفی این است که این قرارداد موقعیت حقوقی مالک (یعنی تعیین داوران توسط مالکان) را که قرار بود با اعمال قواعد حقوق نجات‌دریایی تعیین شود، تغییر نداده است. لازم به ذکر است در مواردی که خدمات نجات‌دریایی مشمول اصل «پرداخت اجرت

در صورت موفقیت نجات‌دریایی<sup>۲</sup> نیست، خدمات به صورت داوطلبانه ارائه نشده است و اجرت به عنوان بخشی از قرارداد تعیین خواهد شد.

پروفسور «بریس» بیان می‌کند: «حق نجات‌دریایی زمانی به وجود می‌آید که فردی که داوطلبانه عمل کند (یعنی بدون وجود هیچ گونه تکلیف قراردادی یا قانونی از قبل موجود، برای انجام عمل) و از هر کشتی، محموله، وسیله حمل‌ونقل یا موضوع شناخته شده نجات‌دریایی، از خطر، محافظت یا در حفظ آن کمک کند. منظور از داوطلب در حقوق عرفی نجات‌دریایی چیست؟ در پاسخ ارائه شده است که در یک قرارداد نجات‌دریایی موافقتنامه عمومی نجات‌دریایی لویدز<sup>۳</sup> از قبل هیچ وظیفه قراردادی، وجود ندارد. قرارداد در مواجهه با خطر منعقد می‌شود. در مواردی که قرارداد قبل از وقوع خطر منعقد شده باشد، هرگونه خدمات ارائه شده به موجب آن، نجات‌دریایی قراردادی است و تابع مقررات عرفی نجات‌دریایی نیست لذا قرارداد تنها منبای حقوق، وظایف و تعهدات طرفین درگیر است (Brice, 2003, 160).

در مورد قرارداد نجات‌دریایی، حقوق و تعهدات طرفین درگیر نیز مشمول قرارداد است که همانطور که قبلاً گفته شد، عمدتاً قواعد حقوق عرفی نجات‌دریایی آن را دربرمی‌گیرد و شامل تمام ویژگی‌های آن می‌شود اما این حقوق و تکالیف تنها زمانی به وجود می‌آیند که قرارداد در مواجهه با خطر منعقد شود. بنابراین هیچ چیز از قبل وجود ندارد.

مسئله خطر، به عنوان یک عنصر نجات‌دریایی عرفی مورد بحث قرار گرفته است. بدیهی است که نه قراردادی که قبل از وقوع خطر و نه پس از عبور از خطر منعقد شده است، مشمول قواعد عرفی حقوق نجات‌دریایی نخواهد بود، بنابراین قرارداد نجات‌دریایی محسوب نمی‌شود و خدمات ارائه شده تحت چنین قراردادی، نجات‌دریایی قراردادی خواهد بود و طبق شرایط قرارداد با آن عمل خواهد شد. به گفته پروفسور «کندی»: ممکن است در یک قرارداد، شرط اجرتی بر اساس مبانی جایگزین، بدون سلب ماهیت آن، به عنوان یک قرارداد نجات‌دریایی، پیش‌بینی شود. برای مثال، در صورت موفقیت یا سودمندی خدمات، اجرت نجات‌دریایی و در صورت عدم موفقیت یا سودمند نبودن خدمات، برای پرداخت هزینه‌ها و ضرر و زیان وارده، مبلغی در نظر گرفته شود. چنین توافقی مانع از این نمی‌شود که به عنوان یک قرارداد

2- No Cure, No Pay

3- Lloyd's Open Form

نجات دریایی در نظر گرفته شود. تعارضی که در قسمت فوق وجود دارد این است که قسمت اخیر آن با کنوانسیون بین‌المللی نجات دریایی ۱۹۸۹ مغایرت دارد که در بند ۲ ماده ۱۲ مقرر می‌دارد که در صورت عدم وجود «نتیجه مفید»، هیچ‌گونه اجرتی قابل پرداخت نیست. به نظر می‌رسد ضرورت و اصل آزادی قراردادها ایجاب می‌کند، برای اراده طرفین، مستقل از هر مقررات و قاعده‌ای، حیثیتی جداگانه در نظر گرفته شود و حکم بر صحت توافق طرفین برخلاف کنوانسیون و قوانین داخلی صادر کرد (Kennedy and Rose, 2002, 180).

### ۳- اصول کلی قراردادی

قرارداد نجات دریایی یک ویژگی خاص حقوق حمل‌ونقل دریایی است و تابع اصول خاصی است: قرارداد نجات دریایی، یک اصل مهم حقوق قراردادی انگلستان، یعنی اصل لزوم قراردادها را نقض می‌کند. به عنوان یک قاعده کلی، یک قرارداد پس از انعقاد، هرگز نمی‌تواند به طور یکجانبه دچار بازنگری و تعدیل شود. هرچند که شرایط قرارداد ناعادلانه باشد، طرفین قرارداد تا زمانی که اتفاقات استثنایی مانند فشار فیزیکی یا اشتباه عملیاتی وجود نداشته باشد، به آنچه توافق شده است ملزم هستند. اما قراردادهای نجات دریایی ممکن است دچار تعدیل، ابطال یا توسط دادگاه بی‌اثر شوند که این همان ویژگی استثنایی می‌باشد. یکی دیگر از ویژگی‌های معمول قراردادهای نجات دریایی، اصل «پرداخت اجرت در صورت موفقیت نجات دریایی» است. این اصل از حقوق انگلستان نشأت گرفته است که استحقاق اجرت فقط در صورتی محقق و پرداخت می‌شود که عملیات نجات دریایی با موفقیت انجام شود. بنابراین نجات دهنده در صورتی که اموال دریایی را نجات ندهد، مرتکب نقض تعهد نشده است، اما در صورت منفعل بودن، ممکن است از حیث غیرقراردادی مسئول باشد.

قبلاً فرض بر این بود که قراردادهای نجات دریایی، همانند قراردادهای بیمه دریایی، مبتنی بر اصل رعایت حداکثر حسن نیت<sup>۴</sup> هستند، در نتیجه این تعهد را بر طرفین تحمیل می‌کند که تمام حقایق مادی را قبل و در حین قرارداد افشاء کنند. به نظر می‌رسد پس از پرونده Unique Mariner موقعیت فعلی حقوق انگلستان این است که پیمانکاران یک قرارداد نجات دریایی وظیفه‌ای برای افشای کامل حقایق بر اساس اصل رعایت حداکثر حسن نیت ندارند.

#### ۴- انواع قراردادهای نجات‌دریایی

روابط قراردادی طرفین نجات‌دریایی، ریشه در قراردادهای عرفی و کاربردی دارد. قراردادهای مذاکره شده، به طور گسترده شناخته شده است. «بریس» خاطر نشان می‌کند که در حالی که قراردادهای استاندارد معمول تر هستند، ممکن است که عملیات نجات‌دریایی «با مبلغ ثابت یا مبلغی قابل تعیین (مانند نرخ اجاره روزانه)» نیز انجام شود. علاوه بر این، او می‌افزاید که «به هیچ وجه همیشه این طور نیست» که خدمات نجات‌دریایی طبق ماده ۱۳ ارزیابی شود. طبق کنوانسیون نجات‌دریایی ۱۹۸۹ (همانطور که در موافقتنامه عمومی نجات‌دریایی لویدز اشاره شده است) خدمات نجات‌دریایی ممکن است بر اساس «پرداخت اجرت در صورت موفقیت نجات‌دریایی»، به نرخ روزانه یا ساعتی یا با قیمت مقطوع ثابت انجام شود (Kennedy and Rose, 2002, 430)

به عنوان یک استثناء بر اصل «پرداخت اجرت در صورت موفقیت نجات‌دریایی»، برخی از قراردادهای نجات‌دریایی ممکن است حاوی «شرایط ارائه نوعی پرداخت در صورت عدم موفقیت در شرایط خاص» باشند (Kennedy and Rose, 2002, 450). حقوق انگلیس چنین قراردادهایی را به عنوان قرارداد نجات‌دریایی به رسمیت می‌شناسد و طبق مقررات نجات‌دریایی، اجرت را مجاز می‌داند. قراردادهای جایگزین ممکن است به عنوان یک چهارچوب قانونی برای رسیدگی به جزئیات خاص عملیات، با تمرکز بر مکانیسم‌های پرداخت برای نجات‌دریایی، خطرات درگیر و مسئولیت‌های متحمل شده مورد استفاده قرار گیرند. به طور مثال قراردادهای Bimco به عنوان قرارداد جایگزین قرارداد نجات‌دریایی است.

#### ۴-۱- قراردادهای نجات‌دریایی مذاکره‌ای

قراردادهای نجات‌دریایی مذاکره‌ای انواع مختلفی دارد: قراردادهای قیمت ثابت (مقطوع)<sup>۵</sup>، قراردادهای اجاره روزانه<sup>۶</sup> و قراردادهای زمان و ماشین آلات.<sup>۷</sup>

##### ۴-۱-۱- قراردادهای نجات‌دریایی قیمت ثابت (مقطوع)<sup>۸</sup>

قراردادهای نجات‌دریایی قیمت ثابت در شرایطی مشخص و با ثبات در محل حادثه (در صورت وجود خطر غرق شدن فوری) مذاکره و با مفادی از پیش مقرر شده، منعقد می‌شوند. اعتماد به نجات دهنده و

5- lump-sum contracts

6- Daily hire

7- T&M-Time and Material

8- LUMP-SUM

موفقیت‌آمیز بودن عملیات با هزینه‌های معقول، پیش‌شرط اصلی چنین قراردادی است. بنابراین «ویژگی‌هایی چون فوریت، ابهام و سیال بودن شرایط، با تعیین قیمت ثابت ناسازگار است.»

یکی از ریسک‌هایی که نجات دهنده ممکن است در حین کار تحت چنین قراردادی با آن مواجه شود، ریسک اشتباه در ارزیابی اولیه خسارات است که این به معنای الزام به بررسی بسیار دقیق خسارات در حین مذاکره است. تغییر شرایط در محیط ممکن است ریسک دیگری ایجاد کند، بنابراین باید «فضای» کافی برای مذاکره مجدد در قرارداد یا امکان انصراف بدون دردسر وجود داشته باشد، در غیر این صورت می‌تواند منجر به خسارات نقدی بزرگی شود که نجات دهنده پس از انصراف از قرارداد مجبور است پرداخت کند. علاوه بر این، در محیط کمتر رقابتی با انتخاب نجات‌دهندگان ضعیف، قیمت‌های ثابت در قراردادها می‌تواند برای مالکان کشتی نوعی ضرر تلقی شود و واقعاً انتظارات را برای کیفیت عملیات نجات‌دریایی برآورده نکند. با این حال، می‌توان پیشنهاد داد که به گزینه‌های دیگر یا حتی انتخاب مدل قراردادی موافقتنامه عمومی نجات‌دریایی لویدز روی آورند. این جنبه، همانطور که به نظر می‌رسد، به شدت به واقعیت بازار کشتی بستگی دارد. قابل ذکر است که قراردادهای قیمت ثابت در عملیات تخلیه لاشه کشتی‌های اسقاطی<sup>۹</sup> نیز متداول است.

نمونه مدرن قراردادهای نجات‌دریایی قیمت ثابت، 2005 «SALVCON» است که توسط اتحادیه بین‌المللی نجات‌دریایی<sup>۱۰</sup> منتشر شده است. در قرارداد 2005 «SALVCON» ابتدا نجات دهنده اصلی، یک کشتی را به منظور ارائه خدمات نجات‌دریایی استخدام می‌کند، همچنین قیمت مقطوع و شیوه پرداخت را در مراحل مذاکره پیش‌بینی می‌نماید (Brice, 2003, 323).

قرارداد قیمت ثابت (مقطوع) بر اساس وضعیت صدمه، محل صدمه و ماهیت خدمات پایه‌ریزی شده است. نرخ تأخیر در پرداخت، برخلاف قیمت خدمات اصلی و امکان فسخ قرارداد، توسط مالک کشتی در صورت عدم پرداخت و پس از ابراز تمایل به استفاده از این حق وجود دارد. ضمناً در قرارداد، مدتی پیش‌بینی شده است که از آن به عنوان اوقات آزاد برای مقاصد تخصصی نام برده می‌شود. همچنین نجات دهنده این امکان را پیدا می‌کند از تجهیزات کشتی و خطوط یدک کش بدون هزینه استفاده کند. قرارداد با مفاد مربوط به هزینه‌های اضافی ذکر شده توسط پیمانکار، باید توسط نجات دهنده پرداخت شود، مانند مسئولیت



متقابل (با توجه به خسارت اموال)، مسئولیت متقابل برای موارد آسیب و مرگ؛ مکانیسم محاسبه جریمه و بهره؛ انواع حالت‌های داوری (داوری لندن یا محل جایگزین) مشخص شده است. «رینی» بیان می‌کند، قراردادهای قیمت ثابت بدون شک دلایل تجاری منطقی دارند که آن‌ها را برای امضاء جذاب می‌کند. آنچه «بریس» به عنوان یک معضل حقوقی در مورد قراردادهای قیمت ثابت می‌بیند، مسائل مربوط به ارزیابی اجرت تحت کنوانسیون نجات‌دریایی ۱۹۸۹ ماده ۱۳ است. او می‌گوید که «حداقل در یک گفتار تحت اللفظی» این موضوع قابل بحث است که قرارداد نجات‌دریایی قیمت ثابت از کنوانسیون مستثنی شده است. از سوی دیگر، «حداقل با سیاست کلی جلوگیری یا به حداقل رساندن آسیب به محیط زیست مطابقت دارد»، لذا در ماده ۱۳ ابزاری برای راهنمایی در قراردادهای قیمت ثابت که باید به طور پیش فرض قابل اعمال باشد وجود ندارد. به نظر نمی‌رسد که این مشکل هنوز در دادگاه یا داوری مطرح شده باشد.

#### ۲-۴-۱- قراردادهای نجات‌دریایی از نوع اجاره روزانه<sup>۱۱</sup>

قرارداد اجاره روزانه می‌تواند مبنای پرداخت، برای نجات دهندگان باشد به نحوی که شرایط آن بسیار روشن‌تر از قرارداد قیمت ثابت خواهد بود. این قرارداد معمولاً زمانی استفاده می‌شود که گزینه‌های نجات‌دریایی محدود هستند، اما زمان یک عامل حیاتی در این قرارداد است. قرارداد اجاره روزانه دارای یک نرخ روزمزد با حاشیه سود و برنامه باز است. لذا ابزار خوبی در برابر اتفاقات احتمالی در مسیر دریایی است. یادآور می‌شود که در مواردی که در موفقیت نهایی تردید وجود دارد، می‌توان از مبنای قرارداد اجاره روزانه نیز برای جایگزینی با ترتیبات قبلی بین طرفین استفاده کرد. نجات دهنده معمولاً در مورد تأمین ایمنی تحت قرارداد اجاره روزانه مذاکره می‌کند. برای حفظ منافع خود، نجات‌دهنده خواستار درج مقرراتی برای بازپرداخت هزینه‌های مواد مصرفی است که قبل از شروع کار قابل پیش بینی نیست. به عنوان یک قاعده، بهترین گزینه برای عملیات نجات‌دریایی با گستره کوچک جهت بازیابی کشتی، قرارداد اجاره روزانه است. با این حال، همانطور که «اولسن» بیان می‌کند، ممکن است این ترتیب برای مالک کشتی به دلیل دشواری بازپرداخت هزینه از سوی شرکاء مال‌التجاره ارجح نباشد. با این حال، به نظر می‌رسد که نجات‌دهندگان نیز می‌توانند انگیزه خود را اگر کار را به صورت روزانه انجام دهند، در صورتی که اجرت اضافی ارائه نشود از دست بدهند، آن‌ها ممکن است پس از از بین رفتن انگیزه، امکان فسخ قرارداد را بدون پرداخت خسارت، تضمین کنند.

### ۳-۴-۱- قراردادهای نجات‌دریایی از نوع زمان و مواد<sup>۱۲</sup>

همانطور که گفته شد، پرداخت بر اساس زمان و مواد مصرف شده قرارداد جایگزین دیگری در نجات‌دریایی است. بدیهی است که زمانی می‌توان قراردادهای زمان و مواد منعقد کرد که شرایط محل حادثه نامشخص باشد و نجات دهنده به سختی بتواند محدوده کامل کار را تعیین کند. قرارداد زمان و مواد همچنین زمانی ارجح است که طرفین توافق کنند که کنترل عملیات توسط مالک کشتی یا بیمه‌گر حفظ شود یا زمانی که احتمال زیادی وجود دارد که عملیات توسط مقامات انجام شود. مفاد قرارداد ناظر بر بازپرداخت هزینه‌ها و مواد به شرایط بستگی دارد. طرفین معمولاً نرخ‌های توافق شده‌ای را برای زمان دقیق استفاده و هزینه‌های مربوطه تعیین می‌کنند. قرارداد زمان و مواد ممکن است نجات دهنده را از گسترش غیرمنتظره کار و وخامت شرایطی که منجر به فسخ قرارداد می‌شود، محافظت کند.

مانند قراردادهای اجاره روزانه، قرارداد زمان و مواد ممکن است شامل مقرراتی در مورد بررسی مشتری از عملیات باشد، مثلاً دقیقاً تاریخ ارسال فاکتور و پرداخت‌های دوره‌ای در حساب را ذکر کند. با در نظر گرفتن ویژگی‌های قراردادی، جای تعجب نیست که این نوع قرارداد معمولاً با هدف مقابله با خطرات زیست‌محیطی، به‌ویژه پاسخگویی به چالش‌های نشت نفت، انجام می‌شود. این چیزی است که می‌توان با موافقتنامه عمومی نجات‌دریایی لویدز و اجرت ویژه زیست‌محیطی<sup>۱۳</sup> ترکیب کرد و فراخوان کرد. تعرفه‌های اجرت ویژه زیست‌محیطی انگیزه لازم را برای ادامه عملیات برای جلوگیری از آلودگی ایجاد می‌کند. البته شایان ذکر است که صرف پاکسازی آلودگی‌های نفتی بدون نجات اموال، نجات‌دریایی محسوب نمی‌شود.

### ۴-۲- مزیت‌ها و سایر شرایط

قراردادهای مذاکره شده تفاوت خود را با قراردادهای موافقتنامه عمومی نجات‌دریایی لویدز و استاندارد، در این نکته می‌بینند که بند مربوط به اجرت، صرف‌نظر از حصول موفقیت، همراه با برخی ابزارهای حمایتی در مفاد قرارداد مذکور گنجانده شده است. این ابزارها می‌توانند به صورت شروط تکمیلی اجرت (مثلاً شرایط استحقاق اجرت برای تکمیل سریع کار انجام شده، در تاریخ معین یا پس از اتمام مرحله‌ای خاص از کار؛ برای به حداقل رساندن آسیب) و یا شروط مذکور به صورت مکانیزم پرداخت جزئی (که در آن پرداخت‌ها

12- T&M

13- Special Compensation P&I Club Clause- SCOPIC

در مقابل پیش پرداخت در کار یا پیشرفت در موفقیت است) ظهور نمایند. به عنوان مثال، در صورت تأخیر یا ورود خسارت بیش از حد معمول در قراردادهای مذاکره‌ای بندهای جریمه درج می‌شود. غیرمعمول نیست که قراردادهای مذاکره‌ای حاوی شروط احتمالی باشند نظیر الگوی رفتار طرفین در صورت نظارت دولت، پوشش بیمه‌ای برای هر دو طرف و غرامت‌های متقابل. انعطاف‌پذیری یکی از ویژگی‌های اصلی قراردادهای مذاکره‌ای است، همچنین با توجه به محل برگزاری داوری و قوانین قابل اجرا، طرفین دخالت زیادی برای حفظ منافع خود در قرارداد می‌نمایند. درحالی‌که قرارداد موافقتنامه عمومی نجات‌دریایی لویدز، بهره‌گیری از انجمن داوری لندن و قوانین انگلیسی را برای اجرای رای تجویز می‌کند، همچنین پیش‌نیاز دیگری نیز وجود دارد و آن ارسال گزارش قرارداد امضاء شده به دفتر لویدز در لندن است. با در نظر گرفتن هزینه‌های احتمالی داوری انگلیسی، طرفین قرارداد مذاکره‌ای، بسته به موقعیت، گاهی اوقات ممکن است مکان‌های دیگری را در نظر بگیرند و در هزینه‌های احتمالی صرفه‌جویی نمایند.

#### ۳-۴- شروط مالی

شرایط مساعد برای پرداخت، اولین و مهم‌ترین انگیزه برای نجات دهنده جهت انعقاد قرارداد نجات‌دریایی است. مقررات مربوط به اجرت، هزینه‌ها و عناصر اضافی سود و همچنین پیش پرداخت‌ها یا پرداخت‌های تدریجی جزئی، همراه با ارسال سریع فاکتور مهم‌ترین شرایط مالی مکانیزم مالی قرارداد مذاکره شده است.

همانطور که ذکر شد هنگام مذاکره قرارداد نجات‌دریایی، نجات دهنده بر تضمین پرداخت پول پافشاری می‌کند. او معمولاً وضعیت اعتبار و بیمه را در طول فرآیند مذاکره به دقت بررسی می‌کند. هنگامی که در توانایی مالی طرف مقابل تردید وجود داشته باشد، همه شرایط مالی ذکر شده قبلی به همراه مقررات اضافه شده در مورد پرداخت نقدی، پول سپرده شده و اعتبار اسنادی نیز به عنوان تضمین عمل می‌کنند. در بیشتر موارد، نجات‌یافته تضمین می‌کند که بیمه‌گران درگیر، پولی را که به طور منصفانه به دست آورده‌اند، مستقیماً به نجات‌دهنده پرداخت کنند، بدون این که درگیر شرایط احتمالی با مالک کشتی باشند. در این صورت، احتمالاً نجات‌دهنده اجرت خود را با بیمه نامه تضمین می‌کند و مطمئن می‌شود که خدماتی که ارائه می‌دهد در وهله اول در محدوده پوشش بیمه قرار می‌گیرد. از طرف دیگر، نجات دهنده ممکن است اصرار کند که بیمه‌گر قرارداد نجات‌دریایی را امضاء کند، زیرا نجات دهنده

ممکن است از توانایی مالی طرف مقابل آگاه نباشد و به تضمین نیاز داشته باشد. نجات‌گیرنده همچنین ممکن است پس از دریافت صورت‌حساب‌ها و تعیین جریمه‌های تأخیر، پرداخت فوری را تضمین کند. با این وجود، می‌توان برای مفاد خاص، قراردادی منعقد کرد که در آن هنگام پرداخت صورت‌حساب‌ها برای مشتری، مالک کشتی مقدار معینی از پول را تا پیشرفت کار و تجدیدنظر در صورت‌حساب نهایی برای پول باقی‌مانده نگه دارد.

بندهای قرارداد در رابطه با حق حبس نیز از اهمیت بالایی برخوردار است، به ویژه زمانی که قرارداد مورد مذاکره (مانند اجاره روزانه) محدوده کاری متفاوتی را نسبت به عملیات نجات‌دریایی تعیین می‌کند. این نوع وثائق مقرر در قرارداد، در صورت عدم اثبات نجات‌دریایی، شرایطی را برای اولویت در ردیف طلبکاران ایجاد نمی‌کند.

## ۵- قراردادهای استاندارد (الحاقی)

### ۵-۱- قراردادهای استاندارد (الحاقی)<sup>۱۴</sup>

این یک واقعیت مسلم است که قراردادهای استاندارد بیشترین استفاده را در بازار نجات‌دریایی دارند. دلیل آن، قبل از هر چیز، سادگی تنظیم چهارچوب قراردادی در شرایط خطر قریب الوقوع است. فرمانده کشتی آسیب دیده از طرف مالک کشتی می‌تواند به راحتی چنین سندی را تا جایی که مفاد آن قبلاً در عمل تثبیت شده و منعکس‌کننده اکثر حقوق و تعهدات اصلی طرفین باشد، امضاء کند. از جمله مزایای موافقتنامه عمومی<sup>۱۵</sup> این است که عملاً طرفینی که چنین قراردادی را انتخاب می‌کنند از چانه زنی تجاری اجتناب می‌کنند که به نجات‌دهندگان اجازه می‌دهد تا فوراً به خطر رسیدگی کنند. در میان موافقتنامه عمومی استاندارد بر اساس اصل پرداخت اجرت در صورت موفقیت نجات‌دریایی<sup>۱۶</sup> می‌توان به بسیاری از آن‌ها مانند معروف‌ترین (موافقتنامه عمومی نجات‌دریایی لویدز) انگلستان، توافقنامه نجات و کمک سازمان دریانوردی ترکیه<sup>۱۷</sup>، قرارداد نجات تبادل کشتی‌رانی ژاپن<sup>۱۸</sup>، توافقنامه نجات دریایی ایالات متحده آمریکا<sup>۱۹</sup> و... اشاره نمود. این موافقتنامه عمومی نجات‌دریایی لویدز است که موقعیت مطلوب تر و شناخته

14- Standard Form Contract

15- Open Form

16- No Cure-No Pay

17- TOF

18- JSE

19- MARSALV

شده‌تری در میان قراردادهای بین‌المللی در مورد نجات‌دریایی به دست آورده است، علت این امر چیزی جز سابقه درخشان در ارائه خدمات در صنعت نجات‌دریایی، مقررات توسعه‌یافته، مکانیسم حل‌وفصل اختلاف مستقل و... نیست.

شروط قراردادی، طرفین را قادر می‌سازد روابط خود را فراتر از قواعد مندرج در قوانین و مقررات، توسعه دهند، مشروط بر رعایت مفاد الزامی مقررات کنوانسیون ۱۹۸۹. در مورد شکل قرارداد نجات‌دریایی، هیچ قانون یا سند بین‌المللی به عنوان شرط اعتبار قراردادهای نجات‌دریایی، مبنی بر کتبی بودن قرارداد وجود ندارد. لازمه استفاده از شرایط و ضوابط قرارداد استاندارد، درج در قرارداد است، بنابراین ماهیت برابری قدرت معاملی طرفین توافق تا حدودی مشکوک می‌شود زیرا در حالی که یک طرف (نجات‌دهنده) تمام شرایط و ضوابط را تعیین می‌کند، طرف دیگر (نجات‌گیرنده) معمولاً فقط می‌تواند قبول کند (الحاق) یا از ورود به یک رابطه قراردادی (به اصطلاح قراردادهای الحاقی) خودداری کند.

نجات‌دهندگان، قبل از شروع عملیات نجات‌دریایی، یک قرارداد استاندارد نجات‌دریایی را برای امضاء ارائه می‌دهند، تصمیم‌گیری با نجات‌گیرنده است که در این حالت اضطراری یا خدمات را بپذیرد، یا از قبول کمک امتناع کند و متحمل خسارات‌های احتمالی شود. موردی که می‌تواند محل تردید باشد این است که تا چه حدی می‌توان ماهیت کامل حقوق و تعهدات پذیرفته شده را درک کرد و تا چه حد رضایت طرفین، در نتیجه رضایت از کیفیت خدمات ارائه شده یا پیامد مستقیم آن است. با این وجود، استفاده از قراردادهای استاندارد (شامل یک قرارداد کاملاً از پیش تنظیم‌شده با جاهای خالی برای پر کردن، اطلاعات موردی مرتبط [عناصر مربوط به نجات‌دریایی: اطلاعات یدک کش نجات‌دریایی، شیء مرتفع، و غیره] به خوبی در محیط کسب و کار مدرن (شامل نجات‌دریایی) پذیرفته شده است.

استفاده از قراردادهای استاندارد نجات‌دریایی از اتلاف غیرضروری زمان برای مذاکره در مورد خدمات نجات‌دریایی جلوگیری می‌کند (که مخصوصاً در موارد نابسامان مهم است). معمولاً در صورت بروز اختلاف، حل اختلاف در صلاحیت دادگاه‌های دریایی مجرب است و هزینه‌های چنین خدماتی را به حداقل می‌رساند. علاوه بر این، مهم‌ترین عامل ارجحیت این مدل از قراردادها، تسلط اقتصادی یک طرف بر طرف دیگر نیست، بلکه ماهیت عملی این صنعت است، با وجود تعداد نسبتاً کمی از شرکت‌های تخصصی در بازار (جهانی)، ماهیت خاص (خطرناک) خدمات مورد نیاز و ماهیت تخصصی مقررات قانونی نجات‌دریایی دلایل اصلی پذیرش قرارداد مدل استاندارد است (Juan Luis Pulido, 2000, 118).

## ۵-۲- طبقه‌بندی قراردادهای نجات‌دریایی از حیث فعالیت‌ها

خدمات نجات‌دریایی به طور منظم شامل فعالیت‌های مختلفی است که توسط نجات‌دهندگان انجام می‌شود و موجب شکل‌گیری دسته‌بندی قراردادی و تقسیم مسئولیت می‌شود: جلوگیری از ورود صدمه به بدنه کشتی (به عنوان مثال، خاموش کردن آتش، جلوگیری از برخورد، جلوگیری از غرق شدن، جلوگیری از به گل نشستن در ساحل و غیره). از نجات‌دهنده خواسته شود خدمات اضافی را انجام دهد (یعنی تعمیرات جزئی بدنه و ماشین‌آلات، عرضه کالاهای لازم برای قابلیت دریاپیمایی کشتی نجات یافته و غیره). حفاظت از اموال نجات‌یافته (کشتی، محموله و تجهیزات) تا زمانی که به یک فرد مسئول (در محل تحویل یا در نقطه توافق شده) تحویل داده شود.

## ۵-۳- طبقه‌بندی قراردادهای نجات‌دریایی از حیث مبنای مسئولیت

این که آیا یک قرارداد نجات‌دریایی را می‌توان به عنوان یک قرارداد غیرمعین<sup>۲۰</sup> درک کرد یا این که یک قرارداد نجات‌دریایی را می‌توان فقط تحت یک یا چند قرارداد معین طبقه‌بندی کرد، یک موضوع انتزاعی است که معمولاً تابع روش علمی است. بسته به این که خدمات نجات‌دریایی از چه عناصری تشکیل شده است، از دسته‌بندی‌های مختلفی استفاده می‌شود: این که آیا مبتنی بر تعهد به وسیله است (بررسی رفتار یک نجات‌دهنده در طول انجام یک عملیات نجات‌دریایی) یا (ب) آیا مبتنی بر تعهد به نتیجه است (هدف اصلی از عملیات نجات‌دریایی).

مطابق با مفاد کلی یک قرارداد خدمات<sup>۲۱</sup>، نجات‌دهنده تعهد می‌کند که استانداردهای خاصی (وسیله) را همانطور که در یک قرارداد توافق شده نسبت به نجات‌گیرنده، از خود نشان دهد. ((Dani, 1972)) با این حال، برخلاف قرارداد استاندارد که در آن نجات‌دهنده خطر شکست را متحمل می‌شود، (تعهد به نتیجه) از یک قرارداد مبتنی بر اصل پرداخت اجرت در صورت موفقیت نجات‌دریایی می‌تواند انتظار پرداخت را داشته باشد، مشروط بر این که مطابق انتظار رفتار نموده باشد (تعهد به وسیله) این استثناء را می‌توان مجدداً در ماده اجرت ویژه (ماده ۱۴ کنوانسیون نجات‌دریایی ۱۹۸۹) ذکر کرد که در آن صرف‌نظر از نتیجه‌ای که در اصل «پرداخت اجرت در صورت موفقیت نجات‌دریایی» فهمیده می‌شود، هزینه‌های نجات‌دهنده می‌تواند به شرطی جبران شود که خدمات زیست‌محیطی ارائه شده،

20- sui generis

21- locatio conductio operarum

صرف‌نظر از موفقیت آمیز بودن این خدمات موجب کاهش آثار خسارات باشد. بنابراین طبقه‌بندی مناسب خدمات نجات‌دریایی باید لزوماً بر اساس طبقه‌بندی کلی قراردادهای موجود در رویه قضایی ملی، بسته به شرایط هر یک از خدمات نجات‌دریایی منفرد انجام شده باشد.

#### ۵-۴- قرارداد موافقتنامه عمومی و قراردادهای مذاکره شده: مقایسه نهایی

با جمع‌بندی تمام موارد ذکر شده، از جمله جنبه‌هایی مانند موقعیت کشتی، شرایط محیطی، ویژگی‌های کشتی و همچنین محموله حمل شده، عمدتاً با در نظر گرفتن سطح خطر و زمان در دسترس، ممکن است بر انتخاب نوع قرارداد نجات‌دریایی توسط طرفین تأثیر بگذارد. قرارداد استاندارد، زمانی منعقد می‌شود که ارزیابی، احتمال موفقیت زیادی را نشان دهد، در غیر این صورت نجات‌دهنده انگیزه خود را تحت اجرای اصل «پرداخت اجرت در صورت موفقیت نجات‌دریایی»<sup>۲۲</sup> از دست می‌دهد. زمانی که اموالی باید محافظت شوند یا خطر فزاینده فاجعه زیست‌محیطی وجود دارد، این قرارداد کارساز نخواهد بود. قراردادهای اجاره روزانه یا بازپرداخت زمان و مواد به نجات‌دهنده موقعیت مشخصی را برای دریافت اجرت با توجه به کار محول شده می‌دهد، برای مثال، او می‌تواند به راحتی در مورد راهنمایی مالک کشتی یا بیمه‌گر در طول عملیات در مورد محدوده کاری که باید انجام شود یا با برنامه تعیین شده طرفین، کار کند. این قراردادها تا حد زیادی به میزان ریسک و نوع کاری که باید انجام شود بستگی دارد. به طور منطقی، زمانی که قراردادها در محیطی با خطر کمتر برای نجات‌دهنده و بیشتر برای طرف مقابل مذاکره می‌شود، می‌توان انتظار داشت که اجرت کمتر باشد. هنگامی که وضعیت غیر از این است، استدلال بسیاری از بیمه‌گران برای امضای قراردادهای نجات‌دریایی جایگزین و اجتناب از موافقتنامه عمومی نجات‌دریایی لویدز است.

اخیراً برخی از شرکت‌های بزرگ بیمه به منظور حفظ موقعیت خود شروع به برقراری ارتباط با نجات‌دهنده‌های بزرگ در زمینه ایجاد شرایط از پیش مذاکره شده نجات‌دریایی کرده‌اند. با این حال، تفاوت این است که این ابتکار فعالان این عرصه در سراسر جهان است. بنابراین موافقتنامه عمومی نجات‌دریایی لویدز، از یک سو، می‌تواند با انواع دیگر از قراردادهای نجات‌دریایی جایگزین شود، در صورتی که مفاد قرارداد در این زمینه انعطاف‌پذیر باشد و هر دو طرف موافق باشند.

## ۶- موافقتنامه عمومی نجات دریایی لویدز<sup>۲۳</sup>

### ۶-۱- شکل گیری و سابقه (موافقتنامه عمومی نجات دریایی لویدز)

ابتدا لازم است به طور خلاصه پیشینه تاریخی تغییرات در صنعت نجات دریایی و کنوانسیون نجات دریایی تا سال ۱۹۸۹ را به تصویر بکشیم. از زمان تولد قرارداد (۱۹۰۸)، به دلیل عدم یکنواختی بین مقررات نجات دریایی در رویه‌های قضایی مختلف و به جهت فقدان یک سیستم حقوقی یکپارچه که منعکس کننده اصول حقوق نجات دریایی باشد، تلاش شد تا توسط کنوانسیون یکپارچه‌سازی برخی از قواعد حقوقی مربوط به کمک و نجات دریایی در دریا در سال ۱۹۱۰ (کنوانسیون بروکسل) چالش‌های مذکور رفع شود. کنوانسیون ۱۹۱۰ بروکسل توسط کمیته بین‌المللی دریانوردی<sup>۲۴</sup> مقبولیت بین‌المللی گسترده‌ای پیدا کرده بود. با این حال، با گذشت سال‌ها، آشکار شد که نمی‌تواند با نیازهای متغیر جامعه دریایی، به ویژه در اواخر همان قرن، همگام شود. دلیل این امر اصل سنتی «پرداخت اجرت در صورت موفقیت در نجات دریایی»<sup>۲۵</sup> و افزایش نگرانی و آگاهی عمومی نسبت به آلودگی زیست‌محیطی بود. حقوق نجات دریایی از طریق اصل «پرداخت اجرت در صورت موفقیت در نجات دریایی» همیشه انگیزه‌ای برای نجات‌دهندگان برای حفظ محموله و همچنین کشتی فراهم کرده است.

عملیات نجات دریایی طی سال‌ها دشوار و پرهزینه شد، نه تنها به دلیل اندازه و پیچیدگی کشتی‌های در معرض خطر، بلکه به دلیل هزینه‌های ساخت و راه‌اندازی یک یدک کش نجات دریایی بزرگ که برای عملیات نجات آن‌ها ضروری بود. مواردی وجود داشته است که در آن یک نجات‌دهنده مبالغ هنگفتی را برای نجات یک کشتی خرج کرده است ولی مقامات ملی اجازه ورود آن را به بندر نمی‌دهند یا حتی بدتر از آن، کشتی تحت مداخله مقامات<sup>۲۶</sup> تخریب شده است. در آن زمان، نجات‌دهندگان شکایت داشتند که اجرت‌ها به اندازه کافی مشوق اجرای عملیات نبوده و مکانیزم مشخصی در موافقتنامه عمومی نجات دریایی لویدز برای پرداخت اجرت به نجات‌دهندگان، در صورت جلوگیری یا به حداقل رساندن آسیب زیست‌محیطی وجود نداشته است. سوالی که آن زمان مطرح شد این بود که چگونه یک نجات‌دهنده می‌تواند خدمات نجات دریایی را به یک کشتی به شدت آسیب‌دیده که به دلیل آلودگی

23- Lloyd's Open Form-LOF

24- CMI

25- No Cure, No Pay

26- Torrey Canyon



زیست‌محیطی دریایی که از نظر اقتصادی جذابیت ندارد ارائه دهد؟

در سال ۱۹۷۸، کمیته بین‌المللی دریانوردی به همراه کمیته حقوقی لویدز متحد شدند که منجر به ایجاد یک کمیته فرعی بین‌المللی شد. هدف کمیته‌های فرعی ارائه مشوق مناسب به نجات دهندگان از طریق یک اجرت «افزایش یافته» به منظور تشویق آن‌ها به انجام موارد کم ارزش با ریسک بالا اما با احتمال آلودگی دریایی بود. این امر پس از فاجعه‌های زیست‌محیطی در پرونده‌های Torrey Canyon که توسط دولت در تلاش برای آتش زدن محموله نفت خام خود (۱۹۷۸) بود، بمباران Amoco Cadiz که به گل نشست و به دو نیم شد (۱۹۷۹) و برخورد «امپراتور اقیانوس اطلس» با «کاپیتان دریای اژه» (۱۹۷۹) و تلفاتی فراوان در صنعت نجات دریایی، نیاز به بازنگری مقررات و نمونه قراردادهای در جهت حفاظت از این عرصه را به تمام جهان نشان داد که با معرفی نمونه قرارداد موافقتنامه عمومی نجات دریایی لویدز محقق شد.

#### ۶-۲- موافقتنامه عمومی نجات دریایی لویدز<sup>۲۷</sup> ۲۰۱۱

قرارداد موافقتنامه عمومی نجات دریایی لویدز ۲۰۱۱ از فرم کوتاهی تشکیل شده است شامل تعدادی از بندهای استاندارد، به عنوان مثال، شروط استاندارد و داوری لویدز<sup>۲۸</sup>، مقررات رسیدگی لویدز و شرط اجرت زیست‌محیطی<sup>۲۹</sup>؛ همچنین صرف امضای موافقتنامه عمومی نجات دریایی لویدز یک انتخاب صریح داوری به عنوان ابزار حل و فصل اختلافات مربوط به اجرت عملیات است. مفاد اصلی قرارداد موافقتنامه عمومی نجات دریایی لویدز ۲۰۱۱ به شکل کوتاهی تنظیم شده است که شامل شناسایی طرفین قرارداد و اموالی که باید نجات داده شود، مکان و تاریخ توافق، محل ایمن مورد توافق و ارز توافق شده برای رای داوری. مهم‌تر از همه، موافقتنامه عمومی نجات دریایی لویدز ۲۰۱۱ به طرفین این امکان را می‌دهد که شرط SCOPIC را در نظر بگیرند.

موافقتنامه عمومی نجات دریایی لویدز ۲۰۱۱ دو بند به موافقتنامه عمومی نجات دریایی لویدز ۲۰۰۰ اضافه کرد که بر ترتیبات اساسی آن تأثیری نمی‌گذارد. تعهد اصلی موافقتنامه عمومی نجات دریایی لویدز ۲۰۱۱، نجات اموال ذکر شده در قرارداد و تحویل مجدد به محل امن مورد توافق است (بند الف). اگر نجات‌دهندگان، کشتی و یا اموال را به محل ایمنی مورد توافق بیاورند، مشروط بر این که اموال نیازی به نجات نداشته باشد و مقررات بندر یا دولت دیگر نیازی به حضور نجات‌دهندگان نداشته باشد، ناجیان به

27- Lloyd's Open Form-LOF

28- Lloyd's Standard Salvage and Arbitration Clauses

29- Special Compensation P&I Club Clause

تعهد قراردادی خود عمل کرده‌اند. نکته دیگر این است که زمانی که شخصی به عنوان واسطه، قراردادی را منعقد می‌کند و مدعی است که از طرف دیگری عمل می‌کند، اختیار او برای انجام این کار و تأثیر بر منوب‌عنه وی در ابتدا به قاعده کلی نمایندگی بستگی دارد. برای کنوانسیون بین‌المللی نجات‌دریایی ۱۹۸۹، ماده ۶-۲ مقرر می‌دارد: مالک کشتی باید قراردادهایی را برای عملیات نجات‌دریایی منعقد کند. بنابراین، کنوانسیون تا آن جا که پیش‌بینی می‌کند قاعده کلی نمایندگی را صحیح می‌داند. با این حال، خود کنوانسیون پذیرفته است که مفاد آن به طور کلی ممکن است توسط قرارداد تغییر کند.

موافقتنامه عمومی نجات‌دریایی لویدز ۲۰۱۱ حاوی مقرراتی است که نقش واسطه‌ها را روشن می‌کند. ابتدا، کادراهی روی صفحه موافقتنامه عمومی نجات‌دریایی لویدز ۲۰۱۱ این فرصت را برای شناسایی افراد منعقدکننده قرارداد فراهم می‌کند. کادر هشتم برای تکمیل توسط «شخصی که برای و از طرف...، قرارداد را امضاء می‌کند» است و در کادر نهم فضایی برای نام «کاپیتان [به دنبال آن یک فضای خالی] یا شخص دیگری که برای و از طرف اموال، امضاء می‌کند» است. به دنبال آن یک فضای خالی دیگر در زیر هر دو کادر فضایی برای امضای افراد مربوطه مشخص شده است.

دو نکته در مورد تأثیر این مقررات در موافقتنامه عمومی نجات‌دریایی لویدز ۲۰۱۱ قابل ذکر است. اولین مورد این است که اگر قراردادی در حالی که طرف قرارداد، فاقد اهلیت باشد، منعقد شود، ممکن است موجب مسئولیت عدم وجود اهلیت قراردادی، برای آن طرف شود. در اکثر موارد در عمل، واسطه دارای اختیار خواهد بود و هیچ مشکلی در مورد آن وجود نخواهد داشت. ثانیاً، به نظر می‌رسد موافقتنامه عمومی نجات‌دریایی لویدز ۲۰۱۱ فرض می‌کند که قرارداد از طرف هر دو طرف امضاء خواهد شد. با این حال، برای معتبر بودن لازم نیست، موافقتنامه عمومی نجات‌دریایی لویدز ۲۰۱۱ یا هر قرارداد نجات‌دریایی دیگری امضاء شود. در واقع، حتی زمانی که یک سند قراردادی امضاء می‌شود، غیرمعمول نیست که قرارداد به صورت شفاهی منعقد شود و بعداً امضاء شود.

### ۶-۳- موافقتنامه عمومی نجات‌دریایی لویدز ۲۰۲۰

قرارداد استاندارد لویدز (موافقتنامه عمومی نجات‌دریایی لویدز) ویژگی‌های نجات‌دریایی را برای تعیین میزان اجرتی که باید به ناجیان بابت خدمات شان در نجات اموال در دریا و به حداقل رساندن یا جلوگیری از آسیب اعطاء شود، ارائه می‌کند. این قرارداد مورد بررسی دوره‌ای قرار می‌گیرد و آخرین اصلاحات آن مورخ اول ژانویه ۲۰۲۰ لازم الاجرا شده است که محصول بحث و گفتگو بین شرکت‌های نجات‌دریایی

پیشرو، اتحادیه بین‌المللی نجات‌دریایی، بیمه‌گران، داوران و گروه وکلای مسائل و امور دریایی<sup>۳۰</sup> با هدف رسیدگی به چالش‌ها است.

### ۱-۶-۳- تغییرات نسخه ۲۰۲۰ قرارداد موافقتنامه عمومی نجات‌دریایی لویدز

ایفاء تعهدات به طور مفروض. این بند به شرایطی می‌پردازد که نجات‌دهندگان می‌توانند اموال نجات‌یافته را مجدداً به مالکان تحویل دهند. این عبارت در ورژن ۲۰۲۰ موافقتنامه عمومی نجات‌دریایی لویدز اصلاح شده است تا مشخص شود که چه زمانی تعهدات ایفاء شده است و کشتی می‌تواند «در شرایط ایمن در مکان ایمن» در نظر گرفته شود که در آن صورت آن را می‌توان دوباره به صاحبان اموال تحویل داد.

اطلاعیه مهم شماره چهار. اکنون یک لازمه وجود دارد و آن، لزوم اطلاع به لویدز و ارسال رونوشتی از «... هر توافقی که مفاد یا شرایط این قرارداد را اصلاح یا تغییر می‌دهد...» تا داور بتواند پیامدهای هر توافقی را بر فرآیند داوری در نظر بگیرد. این در ارتباط با هر شکل دیگری از توافق نیز هست که ممکن است منجر به اجتناب از روند معمول صدور رأی توسط داوری لویدز (طبق ماده ۱۳ و غیره) شود و از آسیب رساندن به منافع باشگاه‌ها یا منافع محموله جلوگیری کند.

### ۲-۶-۳- سایر شروط و تعهدات

داوری.<sup>۳۱</sup> این قرارداد همچنین پیش‌بینی می‌کند که هرگونه اختلاف در مورد اجرت نجات به داوری ارجاع شود، اما اکثریت بزرگی از پرونده‌ها قبل از رجوع به یک داور، به صورت دوستانه حل‌وفصل می‌شوند. بر اساس موافقتنامه عمومی نجات‌دریایی لویدز، یکی از داوران هیأت داوران لویدز که در انجام پرونده‌های نجات‌دریایی با تجربه است، برای رسیدگی‌های داوری منصوب می‌شود. داور پس از اتمام استماع، حکم خود را با نشان دادن ارزش اموال نجات یافته اعلام می‌کند. او همچنین سند جداگانه‌ای به نام «ادله» صادر خواهد کرد که جزئیات آن را تحت تأثیر قرار داده است. هر شخصی که بخواهد به این اجرت (تعیین شده توسط داوری) اعتراض کند، می‌تواند با ارسال اعتراض به کمیته لویدز ظرف چهارده روز پس از تاریخ انتشار رای، درخواست تجدیدنظر کند و یک داور استیناف برای بررسی موضوع منصوب خواهد شد.

اجرت.<sup>۳۲</sup> پرداخت اجرت به نجات‌دهنده، نشان‌دهنده پاداش معقول برای تلاش‌های او، بازپرداخت خسارات یا هزینه‌های او، به علاوه عنصر اضافی اجرت به منظور تشویق افراد در نجات اموال یا کشتی در معرض خطر در دریا است. تمام اموالی که به دلیل ارائه خدمات، نجات داده شده، در احتساب این اجرت لحاظ می‌شوند.

قرارداد موافقتنامه عمومی نجات‌دریایی لویدز یک توافقنامه بر اساس اصل «پرداخت اجرت در صورت موفقیت نجات‌دریایی»<sup>۳۳</sup> است و نجات‌دهنده فقط در صورت موفقیت مستحق دریافت اجرت است. اگر بگوییم مقداری از محموله نجات‌یافته است اما کشتی و محموله باقیمانده تلف شده است، نجات‌دهندگان می‌توانند فقط به خاطر محموله‌ای که واقعاً نجات‌یافته است، ادعای اجرت کنند. این اجرت بر اساس عواملی چون ارزش کشتی نجات‌یافته و سایر اموال نجات‌یافته و سایر عواملی<sup>۳۴</sup> است که در ماده ۱۳ کنوانسیون بین‌المللی نجات ۱۹۸۹ به شرح زیر تعیین شده است می‌باشد. بنابراین، اجرت و دستمزد تحت قرارداد موافقتنامه عمومی نجات‌دریایی لویدز قبل از سال ۱۹۸۰ کاملاً بر اساس اصل «پرداخت اجرت در صورت موفقیت نجات‌دریایی» تعیین می‌شد. با این حال، دغدغه در مواردی وجود داشت که در آن نجات‌دهنده تلاش‌های زیادی برای محافظت از محیط زیست از طریق جلوگیری از آلودگی نفتی انجام داده بود، اما ممکن بود پاداشی دریافت نکند. او در نجات کشتی یا محموله ناموفق بوده و بیم آن می‌رفت که نجات‌دهندگان انگیزه کمی برای برداشتن گام‌هایی برای جلوگیری یا به حداقل رسانیدن آلودگی داشته باشند.

## نتیجه

قراردادهای نجات‌دریایی، ماهیتاً از نوع قراردادهای خدمات می‌باشند لذا می‌توان آن را از جهات متفاوتی دسته‌بندی نمود. شرایط حاکم بر عملیات تأثیر گسترده‌ای بر این دسته‌بندی‌ها دارد و طرفین بنابر ویژگی‌های

32- Award

33- No Cure, No Pay

۳۴- عوامل ارزیابی اجرت نجات‌دریایی طبق ماده ۱۳ کنوانسیون بین‌المللی نجات ۱۹۸۹: ارزش کشتی نجات‌یافته و سایر اموال، مهارت و تلاش نجات‌دهندگان در پیشگیری یا به حداقل رساندن آسیب به محیط زیست، معیار موفقیت به دست آمده توسط نجات‌دهندگان، ماهیت و درجه خطر، مهارت و تلاش نجات‌دهندگان در نجات کشتی، سایر اموال و جان، زمان استفاده شده و هزینه‌ها و زیان‌های متحمل شده توسط نجات‌دهندگان، خطر مسئولیت و سایر خطرات ناشی از نجات‌دهندگان و تجهیزات آن‌ها، سرعت خدمات ارائه شده، در دسترس بودن و استفاده از کشتی‌ها یا سایر تجهیزات در نظر گرفته شده برای عملیات نجات، وضعیت آمادگی و کارایی تجهیزات نجات‌دهنده و ارزش آن.

خاص حادثه تصمیم به انتخاب قالب قراردادی مناسب می‌گیرند. در یک دسته‌بندی کلی قراردادهای نجات‌دریایی به مذاکره‌ای و استاندارد (الحاقی) تقسیم می‌شوند. قراردادهای مذاکره‌ای شامل قراردادهای قیمت مقطوع<sup>۳۵</sup>: این نوع از قراردادهای نجات‌دریایی در شرایط با ثبات و مشخص با پیش‌فرض اعتماد به موفقیت‌آمیز بودن عملیات نجات‌دهنده قابل استفاده است؛ قراردادهای اجاره روزانه<sup>۳۶</sup>: این قرارداد برای شرایطی مشخص و حجم کوچک است لکن زمان عامل حیاتی و تعیین‌کننده می‌باشد؛ قراردادهای زمان و مواد: این قرارداد در مواردی مورد استفاده قرار می‌گیرد که ارزیابی اولیه خسارات، مبهم است.

از مزیت‌های قرارداد مذاکره‌ای می‌توان به انعطاف‌پذیری و دارا بودن ابزار حمایت از اجرت نجات‌دهنده و شروط مالی مناسب با نوع خدمت ارائه شده اشاره کرد. قراردادهای استاندارد (الحاقی)، شایع‌ترین نوع قراردادهای نجات‌دریایی می‌باشد. چهارچوب ساده در زمان خطر قریب‌الوقوع، جلوگیری از فوت وقت برای مذاکره، بهره‌گیری از مکانیسم حل و فصل اختلافات مستقل و... از ویژگی‌های بارز این نوع از قرارداد می‌باشد. معیارهای گوناگونی در دسته‌بندی این نوع از قراردادها از حیث فعالیت‌های تحت شمول، مبنای مسئولیت و پراکندگی آن‌ها در نظام‌های حقوقی ملی مشاهده گردیده است.

در میان انواع قراردادهای مختلف نجات‌دریایی، قرارداد موافقتنامه عمومی نجات‌دریایی لویدز (موافقتنامه عمومی نجات‌دریایی لویدز) به عنوان قدیمی‌ترین و معروف‌ترین قرارداد کاربردی می‌باشد. این قرارداد ورژن‌های مختلفی دارد که مطابق رویه عرفی و عملی فعالان این صنعت تغییر یافته است. مبتنی بر یافته‌های این پژوهش، شرایط بروز خطر در بهره‌گیری از هر کدام از این قالب‌ها مؤثر است، لکن قرارداد نجات‌دریایی در هر حالتی همزمان با وقوع خطر ظهور می‌نماید. در نهایت، حقوقدانان تنها از طریق ارزیابی دقیق شرایط می‌توانند چهارچوب مناسب را جهت انعقاد قرارداد شناسایی نمایند.

**ملاحظات اخلاقی:** موارد مربوط به اخلاق در پژوهش و نیز امانتداری در استناد به متون و ارجاعات مقاله تماماً رعایت گردیده است.

**تعارض منافع:** تعارض منافع در این مقاله وجود ندارد.

**تأمین اعتبار پژوهش:** این پژوهش بدون تأمین اعتبار مالی نگارش یافته است.

## منابع

### فارسی

- بامری‌نیا، عنایت‌الله، ۱۳۹۸، **تحلیل قانونی قرارداد نجات دریایی**، انتشارات قانون‌یار.
- داراب‌پور، مهرباب، ۱۳۹۸، **اصول و مبانی حقوق تجارت بین‌الملل**، کتاب دوم حقوق بیع و حمل و نقل بین‌المللی و اینکوترمز ۲۰۲۰، تهران، انتشارات گنج دانش.
- نجفی اسفاد، مرتضی، ۱۳۹۴، **حقوق دریایی**، تهران، انتشارات سمت.
- صفایی، عبدالحسین و نظارت مقدم، محمد کاظم، ۱۳۹۴، **نجات دریایی در کامن‌لا و کنوانسیون نجات دریایی**، فصلنامه پژوهش حقوق خصوصی، شماره ۱۲.
- طالب احمدی، حبیب، ۱۳۹۲، **حقوق نجات دهنده در معاهدات بین‌المللی نجات دریایی و قانون دریایی ایران**، فصلنامه مطالعات حقوقی، شماره ۳.

### لاتین

- Anderson, Andrew, 1993, Salvage and Recreational Vessels: Modern Concept and Misconceptions: U. S. F. Mar. L. J. 6.
- Andrews, Neil, 2011, Contractual Duties: Performance, Breach, Termination and Remedies, London: Sweet & Maxwell.
- Brice, G, 1999 & 2003, maritime law of salvage, 4th edition, London, Sweett & Maxwell.
- Brice, Q. C. , Geoffrey, 1998-1999, The Law of Salvage: A Time for Change? No Cure-No Pay No Good, Tulane law review journal.
- Baughen, Simon, 2001, Shipping Law, London: Cavendish, 2nd ed.
- Beale, Hugh G. /Kötz, Hein/Hartkamp, Arthur/Tallon, Dennis, Cases, 2002, Materials and Text on Contract Law, Oxford: Hart, 2nd ed.
- Begines, Juan Luis Pulido, 2000, El contrato Lloyd's Open Form of salvage agreement.
- Berlingieri, Francesco, 1989, International Convention on Salvage, text: CMI Newsletter Summer, September.
- Brice, Geoffrey, 1999, The Law of Salvage: A Time for Change? No Cure-No Pay No Good? Tul. L. Rev.
- Brice, Geoffrey, Salvorial Negligence in English and American Law: Tul. Mar. L. J. 22 (1998)
- Bundock, Michael (ed.) , 2003, Shipping Law Handbook, London: LLP, 3rd ed.
- Burdick, William L. , 1989, The Principles of Roman Law and their Relation to Modern Law, Holmes Beach, Fla.: Gaunt.
- Corbett, Salvors Complain as Use of Lloyd's Open Form Takes a Dive, Trade Winds, 7 October 2016, 29
- Dani, Alfredo, 1972, Nave Tojo Maru: Dir. Mar.
- Davies, Martin, 2009, Legal and practical aspects of salvage in the United States: LMCLQ 1.

- Davies, Paul S. , 2010, Recent developments in the law of implied terms, i: Rose, Francis D. (ed.) , LMCLQ, London: Informa.
- Gaskell, Nicholas J. J. , The 1989 Salvage Convention and the Lloyd's Open Form Salvage Agreement 1990: Tul. Mar. L. J. 16 (1991-1992).
- Gaskell. Nicholas J. J, The 1989 salvage convention and the Lloyd's Open Form (Lloyd's Open Form) salvage agreement 1990, (Tulane University Tulane Maritime Law Journal, New Orleans, 1991).
- Kennedy and Rose, 2002, the law of salvage, Sweet & Maxwell, Lonon.
- Klass, Gregory, 2010, Contract Law in the USA, Austin: Kluwer Law International.
- Lindemann, Dierk/Bemm, Wilfrid, Seemannsgesetz und Manteltarifvertrag für die deutsche Seeschiffahrt, Uelzen: Becker, 6th ed. , 2007.
- Mandaraka-Sheppard, Alexandra, 2001, Modern Admiralty Law with Risk Management Aspects, London: Cavendish Publishing.
- Mudric, Miso, 2020, The Professional Salvor's Liability in the Law of Negligence and the Docterine of Affirmative Damage. Lit verlag GmbH.
- Neumayer, Karl-Heinz, 2008, Contracting Subject to Standard Terms and Conditions, Arthur T. von (ed.) , International Encyclopedia of Comparative Law, Vol. XVII, Contracts in General, Part 2.
- Olsen, Richard F. LOF, SCOPIC and Wreck Removal. Shipwrecks in International and National Law Focus on Wreck Removal and Pollution Prevention, papers from a seminar, Kasnas, Finland, edited by Rak, Henrik and Wetterstein, Peter, Turku: Åbo Akademi University, Institute of Maritime and Commercial Law, 2008.
- O'Neill, P. T. , Lloyd's Open Form Salvage Arbitrations: Publication of Awards and Appeals: LMCLQ 4,1988, 454-456 O'May, Donald/Hil
- Rainey, Law of Tug and Tow and Offshore Contracts, para. 8. 105.
- Rose, Francis D. , Kennedy and Rose Law of Salvage, London: Sweet & Maxwell, 6th ed. , 2002.
- Rose, Francis D. , Marine Insurance Law and Practice, London: LLP, 2004.
- Reuter, Nicolas, La Notion d'assistance en mer, Paris: Librairies Technique, 1975, Paris: Rousseau, 4th ed. , 1950, at 140, and, Fauvarque-Cosson, supra Note 595.
- Shaw, Richard, the 1989 Salvage Convention and English Law, in: Rose, Francis D. (ed.) , [1996] LMCLQ, London: Informa, 1996.
- Umbdenstock, Salvage Contracts: Why Terms Matter, Part II, April 2003.
- Volli, Enzo, Il Soccorso Marittimo, in: Antonini, Alfredo (ed.) , Trattato breve di diritto marittimo, Vol. 3. Le obbligazioni e laresponsabilità nella navigazione marittima, MilaNo: Giuffrè, 2010.
- William Birch Reynardson, 1998, Unification of International Maritime Law the Work of the Committe Maritime International, Blackstone Press, Oxford University, U. K.

## قوانین

- merchant shipping act 1995 (u. k.)
- The International Convention On Salvage 1989
- convention for the unification of certain rules of law respecting assistance and salvage at sea, signed 84) at Brussels, September 23, 1910