



تحليل قانونى قرارداد نجات دریایی

تالیف

عنایت الله بامری نیا

انتشارات قانون یار

۱۳۹۸

سرشناسه	:	بامری‌نیا، عنایت‌الله، ۱۳۴۳-
عنوان و نام پدیدآور	:	تحلیل قانونی قرارداد نجات دریایی / تألیف عنایت‌الله بامری‌نیا.
مشخصات نشر	:	تهران: انتشارات قانون یار، ۱۳۹۸.
مشخصات ظاهری	:	۱۸۴ ص.
شابک	:	۹۷۸-۶۲۲-۲۲۹-۰۴۶-۷
وضعیت فهرست نویسی	:	فیبیا
موضوع	:	نجات‌بخشی -- ایران
موضوع	:	Lifesaving -- Iran
موضوع	:	نجات‌بخشی
موضوع	:	Lifesaving
موضوع	:	نجات کشتی و کالا
موضوع	:	Salvage
موضوع	:	نجات کشتی و کالا -- ایران
موضوع	:	Salvage -- Iran
موضوع	:	تصادم‌های دریایی -- ایران
موضوع	:	Collisions at sea -- Iran
موضوع	:	قانون دریایی
موضوع	:	Maritime law
موضوع	:	قانون دریایی -- ایران
موضوع	:	Maritime law-- Iran
رده بندی کنگره	:	HV۶۷۰
رده بندی دیویی	:	۳۶۳/۳۴۸
شماره کتابشناسی ملی	:	۵۶۹۹۹۳

انتشارات قائم‌مقام

تحلیل قانونی قرارداد نجات دریایی

تألیف: عنایت‌الله بامری‌نیا

ناشر: قانون یار

ناظر فنی: محسن فاضلی

نوبت چاپ: اول - ۱۳۹۸

شمارگان: ۱۱۰۰ جلد

قیمت: ۳۸۰۰۰ تومان

شابک: ۹۷۸-۶۲۲-۲۲۹-۰۴۶-۷

مرکز پخش: تهران، میدان انقلاب، خ منیری جاوید، پلاک ۹۲

مرکز پخش قانون یار ۶۶۹۷۹۵۲۶

تقدیم به همسر و فرزندانم. مهربان فرشتگانی که:

سخنات ناب باور بودن، لذت و غرور دانستن، جسارت خواستن، عظمت رسیدن و تمام تجربه های یکتا و زیبای

زندگیم، مدیون حضور سبز آنهاست

فهرست مطالب

فصل اول.....	۹
کلیات	۹
فصل دوم.....	۴۱
شکل قرارداد و شرایط مربوط به طرفین قرارداد در تشکیل قرارداد نجات دریایی	۴۱
فصل سوم.....	۷۴
شرایط تشکیل قرارداد نجات دریایی حسب موضوعات آن	۷۴
فصل چهارم.....	۱۱۱
آثار قرارداد نجات دریایی	۱۱۱
فصل پنجم.....	۱۴۵
تعدیل قرارداد نجات دریایی و تعیین قانون حاکم بر تعهدات قراردادی	۱۴۵
نتیجه گیری.....	۱۶۸
منابع و مآخذ.....	۱۷۸

فصل اول

کلیات

۱-۱ پیشینه عملیات نجات دریایی و پرسش های مطروحه مولف

در این اثر علمی در ابتدای بحث به بررسی پیشینه عملیات نجات دریایی و بعد از آن به مفهوم کشتی و انواع آن پرداخته می شود. پس از این مرحله ، عملیات نجات دریایی تشریح می گردد و در نهایت در بخش پایانی این فصل ، ماهیت قرارداد نجات دریایی تبیین می شود . حقوق نجات^۱ که یکی از شاخه های حقوق دریایی محسوب می گردد که دارای تاریخچه و قدمت طولانی می باشد و قدمت آن به طول استفاده بشر از دریا برمی گردد. اما حقوق نجات امروزی دستخوش تغییرات زیادی نسبت گذشته گردیده است. مفهوم قدیمی نجات بیشتر شامل نجات اموال از کشتی های شکسته می شود اما حقوق نجات نوین شامل نجات شناور و سایر اموال دریایی در دریا در زمانی که این اموال در معرض خطر هستند ، می شود. همچنین این عملیات می تواند راجع به جلوگیری یا تقلیل صدمه به محیط زیست دریایی و نجات جان

^۱ salvage law



انسان در مناطق آبی باشد که در مورد آن بحث خواهد شد. (لنکس کینگ، ۲۰۰۷: ۳۴)^۱

فی الواقع حقوق نجات در گذشته بسیار ساده بوده است اما تحولات بسیار زیادی در این بخش در چند قرن اخیر رخ داده است. در گذشته نجات دهندگان با شعار **No pay No rope** «تا پرداخت نباشد، طنابی نیست» از موقعیت خطرناکی که برای کشتی‌ها پیش می‌آمد سوء استفاده کرده و برای انجام عملیات نجات، ابتدا درخواست مبلغ هنگفتی بابت حواله و اجرت نجات طلب می‌نمودند اما به خصوص در دو قرن اخیر این شعار تغییر نموده و امروزه اصل **No cure No pay** «تا موفقیتی نباشد، پرداختی نیست» در عملیات نجات مطرح است (امید، ۱۳۵۳: ۳۳۵). در گذشته به دلیل اینکه کشتی‌ها به پیچدگی و پیشرفتگی کشتی‌های امروزی نبودند، در نتیجه نجاتگران حرفه‌ای نیز وجود نداشتند. اما امروزه نجاتگران با در اختیار داشتن کشتی‌های یدکش پیشرفته و سایر تجهیزات، آمادگی لازم را برای انجام عملیات نجات و کمک‌رسانی در زمان وقوع خطر دارا می‌باشند. بنابراین انجام عملیات نجات تبدیل به یک صنعت جهت کسب درآمد قابل توجه گردیده است که غالباً نیز براساس قرارداد نجات دریایی انجام می‌گیرد. صنعتی که باعث امنیت بیشتر راه‌های دریایی و در نتیجه رونق حمل و نقل دریایی می‌گردد. هرچند امروزه کشتی‌ها از امنیت بیشتری برخوردارند اما همواره در معرض خطرات دریایی همچون طوفان، ایجاد شکستگی در بدنه بر اثر برخورد با صخره یا کوه یخ یا به دلایل دیگر، به گل نشستن، آتش سوزی و غیره می‌باشند (مانداراکا شپرد، ۲۰۰۷: ۶۳۴-۶۳۳)^۲ یکی از دغدغه‌ها از زمان آغاز صنعت دریانوردی به نحو پیشرفته و خارج شدن آن از حالت ساده، به خصوص بعد از ایجاد اولین

۲) lennox-king, ۲۰۰۷: ۳۴

۱) Mandaraka_sheppard, ۲۰۰۷: ۶۳۳-۶۳۴



کشتی‌های بخار توسط کشورهای اروپایی، بحث نجات بوده است. زیرا یک شناور در سفر دریایی خویش مواجه با خطرات مختلف از جمله تصادم با سایر کشتی‌ها و برخورد با برخی اشیاء همچون کوه‌های یخی و صخره‌ها، ایراد صدمه به بدنه کشتی به دلایل مختلف، اشتباه در تشخیص مسیر دریایی و ورود به آبهای خطرناک، مواجه با گرداب‌های شدید و طوفان و ناآرامی آبها، آتش‌سوزی در کشتی و به گل نشستن آن و غیره همراه است. در گذشته به علت ساده بودن کشتی، عملیات نجات با هزینه پایین و به سادگی انجام می‌گرفت. البته در برخی موارد نجاتگران با سوء استفاده از موقعیت حادثه‌دیده، تقاضای پرداخت مبالغی هنگفت می‌نمودند. اما در چند قرن اخیر وظایفی در خصوص انجام عملیات نجات پیش‌بینی گشته و به نحو مؤثری باعث جلوگیری از این سوء استفاده‌های احتمالی شده است.

کشور ایران ۵۸۰۰ کیلومتر ساحل در آبهای تحت حاکمیت در اختیار دارد. سالیانه حدود پنجاه هزار کشتی اقیانوس‌پیمای تجاری و نفتکش از تنگه هرمز عبور می‌کنند (قادری، ۱۳۹۱: ۶۸). بنابراین ایران در مسیر ترانزیتی قرار دارد و به لحاظ استراتژیک، کشور مهمی در حمل و نقل دریایی محسوب می‌گردد. جهت رونق حمل و نقل دریایی، یکی از مباحث وجود قوانین مناسب در این مورد است. داشتن حقوقی دریایی متناسب با تحولات روز دنیا در این صنعت می‌تواند باعث رونق حمل و نقل دریایی شده و ایجاد آثار بسیار مفید در اقتصاد کشور ایران داشته باشد. قرارداد نجات دریایی و حل و فصل دعاوی و اختلافات ناشی از آن یکی از آن موارد است. ایران در قدمی مثبت به عضویت برخی از کنوانسیون‌ها به خصوص کنوانسیون بین‌المللی نجات ۱۹۸۹ درآمده است. این کنوانسیون باعث نزدیکی حقوق نجات دریایی کشورها به یکدیگر می‌گردد و باعث کاهش تعارض قوانین می‌شود. اما نکته‌ای که باید به آن



توجه داشت این است که برای شناخت قرارداد نجات دریایی رجوع به قوانین مرتبط کافی نیست. به طور کلی، قوانین موجود در کشور ایران و حتی در بسیاری از کشورها در این زمینه کم است و در صورت وجود خلأ قانونی، عرف موجود در حقوق دریایی اعمال می‌گردد. قانونگذار ایران نیز در قانون دریایی به این نکته صراحتاً تصریح نموده است. بنابراین ابتدا لازم است براساس قوانین موجود و عرف دریایی به بررسی ماهیت، احکام و آثار قرارداد نجات دریایی پرداخته شود. پس از بررسی این موارد، ابهاماتی که در خصوص این عقد وجود دارد، مرتفع می‌گردد. این امر باعث می‌شود که دادگاهها با سهولت بیشتری دعاوی ناشی از عقد و اختلافات را به درستی حل و فصل نمایند و همچنین به طرفین قرارداد و همچنین به کسانی که به نحوی در این صنعت کشتیرانی شرکت دارند، کمک می‌نماید تا از شرایط انعقاد قرارداد مربوط به طرفین و موضوع قرارداد و همچنین آثار قرارداد مطلع شوند.

نظر به اینکه خلأ یک اثر حقوقی که به نحو اختصاصی به بررسی این قرارداد بپردازد در حقوق ایران وجود دارد؛ فلذا در این نوشتار سعی بر آن است که حتی‌الامکان زوایای مختلف و موارد ابهام‌آمیز این قرارداد تشریح گردد. لازم به ذکر است در این کتاب پرسش‌های مطروحه از سوی مولف به شرح زیر می‌باشند:

الف) پرسش‌های اصلی

۱. ماهیت قرارداد نجات دریایی و موضوعات شناخته شده این قرارداد چیست؟
۲. شرایط مربوط به انعقاد قرارداد دریایی و آثار قرارداد نجات دریایی چیست؟



ب) پرسش‌های فرعی

۳. آیا قرارداد نجات دریایی را می‌توان در زمره عقود معین دانست یا یک قرارداد خصوصی براساس ماده ۱۰ قانون مدنی تلقی می‌گردد؟
۴. آیا برای انعقاد قرارداد نجات دریایی، رعایت شرایط خاصی توسط طرفین قرارداد یا شرایط ویژه‌ای در خصوص موضوع قرارداد وجود دارد؟
۵. طرفین قرارداد نجات دریایی چه تعهدات و حقوقی نسبت به یکدیگر دارند و جهت استیفای حقوق توسط نجاتگر، چه امتیازات ویژه‌ای برای او در نظر گرفته شده است؟
۶. قانون حاکم بر تعهدات ناشی از قرارداد نجات دریایی، در صورت تعیین یا عدم تعیین قانون حاکم چگونه تعیین می‌گردد؟

۱-۲ مفهوم کشتی و انواع آن

در این بخش به تعریف کشتی و بررسی انواع آن پرداخته می‌شود. امروزه انواع گوناگون کشتی در آبهای مختلف در حرکت هستند. بنابراین ضمن بیان انواع آنها، نظر به اینکه یکی از موضوعات اصلی و مهم عملیات کمک و نجات دریایی، کشتی می‌باشد؛ فلذا مقتضی است به توصیف آن پرداخته تا پس از آن به تشریح قلمروی قانون دریایی و کنوانسیون نجات دریایی حسب نوع کشتی پردازیم.



۱-۲-۱ مفهوم کشتی

کشتی در لغت به معنای وسیله‌ای است که روی آب بوسیله بادبان، پارو، بخار و غیره حرکت می‌کند و بار و مسافر را حمل می‌کند (معین، ۱۹۸۶: ۱۳۵۴) اما در اصطلاح در منابع حقوق دریایی توصیف‌های متعددی از آن شده است که برخی از آنها بدین شرح است:

برخی در توصیف کشتی بیان داشته‌اند: «هر توصیفی از شناور آبی یا هر وسیله دیگر که به عنوان وسیله حمل و نقل روی آب مورد استفاده قرار گرفته یا قابلیت چنین استفاده‌ای را دارد» (داول و گرو، ۱۹۵۴: ۳۲۴)^۱. در ماده ۳۱۳ قانون کشتیرانی تجاری انگلستان مصوب ۱۹۹۵^۲ کشتی این گونه تعریف شده اسن: «هر توصیفی از شناوری که در دریانوردی مورد استفاده قرار می‌گیرد» (تتلی، ۲۰۰۲: ۴۰)^۳. در قانون دریایی ایران مصوب ۱۳۴۳ کشتی به طور کامل تعریف نگردیده است و مقنن از دیدگاه خاص یعنی باربری در بند ماده ۵۲ قانون دریایی در بخش باربری مقرر می‌دارد: «کشتی به هر وسیله‌ای اطلاق می‌شود که برای حمل بار در دریا به کار رود». در منابع فرانسوی در تعریف کشتی بیان شده است: شناوری که به دریانوردی اختصاص یافته باشد (ریپرت، ۱۹۴۹: ۳۶۴)^۴. با توجه به تعاریف فوق، می‌توان استنباط کرد که قابلیت دریانوردی از خصیصه مهم و ذاتی کشتی محسوب می‌گردد. بنابراین در توصیف کشتی می‌توان بیان داشت: شناوری است که قابلیت دریانوردی را داشته باشد.

۲) dowel & Graw, ۱۹۵۴: ۳۲۴

۳) marchant shipping act ۱۹۹۵

۴) Tetley, ۲۰۰۲: ۴۰

به نقل از ابو عطا، ۱۳۸۳: ۱۸

Ripert, ۱۹۴۹: ۳۶۴



۱-۲-۲ انواع کشتی

امروزه کشتی‌ها بسیار متنوع هستند و از منظر مختلف می‌توان آنها را تقسیم‌بندی نمود. در اینجا با در نظر گرفتن معاهدات بین‌المللی که اصولاً ناظر به کشتیرانی بازرگانی هستند، می‌توان کشتی‌ها را به سه گروه تقسیم نمود: (۱) کشتی‌های تجاری (۲) کشتی‌های جنگی (نظامی) (۳) کشتی‌های مربوط به خدمات عمومی (امید، ۱۳۵۳: ۴۸)

۱-۲-۲-۱ کشتی‌های تجاری

کشتی‌های تجاری، کشتی‌هایی هستند که غالباً متعلق به اشخاص خصوصی بوده که برای اهداف بازرگانی همچون حمل و نقل کالا و مسافر به کار می‌روند. در صورتی که این کشتی‌ها متعلق به دولت باشند، از لحاظ مقررات از جمله مقررات حقوق بین‌الملل عمومی اصولاً در حکم کشتی تجاری غیر دولتی محسوب می‌گردند که در خصوص آن در بحث قلمروی قانون دریایی و کنوانسیون در خصوص کشتی، به تفصیل بحث خواهد گردید (ابوعطا، ۱۳۸۳: ۲۳). این کشتی‌ها به اعتبار موضوع حمل، به سه قسم کشتی حمل کالا^۱، کشتی حمل مسافر^۲ و کشتی مختلط^۳ تقسیم می‌شوند. کشتی‌های حمل کالا (کشتی‌های باربری) به حمل کالاهای گوناگون می‌پردازند که با توجه به نوع کالا دارای انواع بسیار متنوعی همچون کشتی‌های حمل خودرو، حمل مواد سوختی همچون نفت و گاز که دارای مخازن ویژه‌ای هستند و... می‌باشند (ایرس، ۲۰۰۷: ۲۷-۲۲)^۴. کشتی حمل مسافر، به کشتی‌هایی اطلاق می‌شود

۱) cargo ship

۲) passenger ship

۳) cargo mixed

۴) Eyres, ۲۰۰۷, ۲۲-۲۷



که معمولاً قابلیت حمل بیش از ۱۲ نفر مسافر را دارند (توپر ، ۲۰۰۴:۴۲)^۱. کشتی‌های مختلط نیز برای حمل کالا و مسافر به کار می‌روند.

۱-۲-۲-۲ کشتی‌های جنگی

کشتی‌های نظامی (جنگی) به کشتی‌های متعلق به نیروی مسلح یک دولت اطلاق می‌شود که تحت فرماندهی افسران نیروهای مسلح دولت قرار دارد. براساس معاهده بین‌المللی حقوق دریاها با تأسی از سایر معاهدات بین‌المللی مرتبط ، قواعد ناظر به کشتی‌های جنگی و دیگر کشتی‌های دولتی مورد استفاده در امور غیرتجاری از کشتی‌های تجاری اعم از دولتی و خصوصی ، جدا شده و از ماده ۲۹ به بعد آن معاهده مورد اشاره قرار گرفته است (ابوعطا ، ۱۳۸۳:۲۴).

۱-۲-۲-۳ کشتی‌های مربوط به خدمات عمومی

کشتی‌هایی هستند که برای ارائه خدمات عمومی همچون خدمات علمی، تحقیقاتی ، پستی و مواردی از این قبیل به کار گرفته می‌شوند و غالباً در مالکیت دولت قرار دارند؛ از قبیل کشتی‌های مستقر در بنادر ، کشتی‌های آتش‌نشانی ، بیمارستانی و آموزشی (رهایی ، ۱۳۸۰:۱۳).

۱-۳-۱ کشتی‌های مشمول قانون دریایی و معاهدات دریایی بین‌المللی

قانون دریایی ایران مصوب ۱۳۴۳ با اصلاحات بعدی ، در خصوص شمول یا عدم شمول آن قانون در خصوص انواع کشتی‌ها یعنی کشتی‌های تجاری ، جنگی و اختصاص یافته به

۱) tupper , ۲۰۰۴:۴۲



خدمات عمومی تصریحی نکرده است. هر چند قانونگذار در این خصوص سکوت نموده است اما باید این قوانین را اصولاً ناظر به کشتی‌های تجاری و منصرف از کشتی‌های جنگی و اختصاص یافته به خدمات عمومی دانست. مقررات دریایی شاخه‌ای از حقوق تجارت است؛ بنابراین از قواعد حاکم بر کشتی‌های بازرگانی سخن می‌گویند (کاتوزیان، ۱۳۸۱: ۹۲) و چنین قواعدی اصولاً نسبت به کشتی‌های جنگی و کشتی‌های اختصاص یافته به خدمات عمومی، قابل اعمال نمی‌باشد. این نکته در بعضی از کنوانسیون‌های دریایی بین‌المللی صراحتاً ذکر گردیده است. ماده ۱۵ معاهده یکنواخت کردن بعضی از مقررات مربوط به حقوق ممتاز و رهن دریایی مصوب ۱۹۲۶^۱ به این نکته تصریح شده است. بند یک ماده ۴ کنوانسیون بین‌المللی نجات دریایی مصوب ۱۹۸۹^۲ بیان می‌دارد: «... این کنوانسیون شامل کشتی‌های جنگی یا سایر شناورهای غیر تجاری که تحت مالکیت یا بهره‌برداری یک دولت بوده و در زمان عملیات نجات، از مصونیت مطلق طبق اصول شناخته شده حقوق بین‌الملل بهره‌مند هستند، نمی‌گردد، مگر اینکه آن دولت تصمیم دیگری بگیرد». این ماده با توجه به عنوان آن (شناورهای متعلق به دولت)، در مقام بیان شناورهای دولتی بوده است و به این معنا نیست که شناورهای غیر تجاری مربوط به حقوق خصوصی مشمول کنوانسیون می‌گردد. همچنین با توجه به اینکه غالباً کشتی‌های غیر تجاری در مالکیت دولت قرار دارد، استفاده لفظ دولتی از باب غلبه است. در خصوص قابلیت اعمال قانون دریایی و معاهدات دریایی بین‌المللی در خصوص کشتی‌های تجاری متعلق به دولت، معاهده بین‌المللی یکنواخت‌سازی برخی از مقررات مربوط به

۲) International convention for the unification of certain rules of law relating to maritime lien and mortgages signed at Brussels, April 10, 1926

۱) The international convention on salvage 1989



مصونیت کشتی متعلق به دولت مصوب ۱۰ آوریل ۱۹۲۶^۱ قابل توجه است. ماده یک این کنوانسیون بیان می‌دارد: «کشتی‌های دریایمایی که متعلق به دولت بوده یا تحت بهره‌برداری دولت قرار می‌گیرند، کالا و مسافران حمل شده در کشتی‌های متعلق به دولت، همچنین دولت‌هایی که مالک این کشتی‌ها بوده یا آنها را مورد بهره‌برداری قرار می‌دهند و یا مالک کالاها می‌باشند، از جهت دعاوی مربوط به بهره‌برداری از چنین کشتی‌ها یا حمل چنین کالا‌هایی، تابع همان قواعد مسؤولیت و تعهداتی هستند که در مورد کشتی‌ها و کالا‌های تحت مالکیت خصوصی قابل اجرا است». ماده سه این کنوانسیون صراحتاً کشتی‌های تجاری متعلق به دولت یا کشتی‌هایی که در مالکیت دولت نبوده اما توسط آن مورد بهره‌برداری تجاری قرار می‌گیرند مشمول احکام کشتی‌های بازرگانی خصوصی و کنوانسیون می‌داند. بنابراین نظر به اینکه حقوق دریایی ایران و کنوانسیون‌های دریایی بین‌المللی علی‌الاصول شامل کشتی‌های تجاری اعم از خصوصی و دولتی می‌گردند، فلذا این نوشتار محدود به این نوع کشتی‌ها می‌باشد.

۴-۱ مفهوم و اقسام عملیات کمک و نجات دریایی

قبل از پرداختن به تبیین ماهیت قرارداد نجات دریایی، ابتدا لازم است به توضیح عملیات کمک و نجات، پردازیم. سپس به تشریح موضوع عملیات نجات و در نتیجه موضوع قرارداد نجات دریایی پرداخته می‌شود.

۱-۴-۱ مفهوم عملیات کمک و نجات دریایی

^۱International convention for the unification of certain rules concerning the immunity of state owned ships, Brussels, April ۱۰, ۱۹۲۶



قانون دریایی ایران مصوب ۱۳۴۳ همانند بسیاری از موضوعات ، از تعریف کمک و نجات در دریا^۱ غفلت ورزیده است. بنابراین ابتدا به تعریف این مفهوم از منظر حقوقدانان و سپس به تعاریف ارائه شده در قانون دریایی برخی از کشورها و اسناد بین‌المللی پرداخته می‌شود. یکی از حقوقدانان در این زمینه بیان می‌دارد: «منظور از عملیات کمک و نجات این است که شخص یا اشخاصی به صورت داوطلبانه (بدون داشتن وظیفه قانونی یا قراردادی از پیش منعقد شده) افعالی را جهت حفظ اموال دریایی شامل کشتی ، محموله ، کرایه حمل و سایر اشیاء ، از خطر انجام می‌دهند» (برایس ، ۲۰۰۳: ۱)^۲. در کتاب حقوق نجات کندی ، نجات این گونه تعریف گردیده است: «خدمات مفیدی که در راستای حفظ و کمک به حفظ اشیای موضوع نجات از خطر انجام می‌گیرد به گونه‌ای که نتوان از ارائه خدمات مذکور مضایقه نمود ؛ به شرطی که ارائه چنین خدماتی به صورت داوطلبانه و بدون قرارداد از پیش منعقد شده و بدون داشتن وظیفه قانونی و همچنین بدون منفعت طلبی محض، صورت گرفته باشد» (استیل _ رز ، ۲۰۰۲: ۸)^۳. قانون دریایی لبنان در تعریف کمک و نجات مقرر می‌دارد: « به هر گونه عمل کمک رسانی که از ناحیه یک کشتی نسبت به کشتی دیگر یا اشیای موجود در آن ، که در معرض خطر قرار دارد ، انجام می‌گیرد یا موجب دفع خطر از کرایه حمل متعلق به کشتی شود حتی اگر کارکنان کشتی آن را رها کرده باشند» (نجفی اسفاد ، ۲۵۸: ۱۳۸۷).

^۱) assistance and salvage operation

^۲) Brice , ۲۰۰۳: ۱

^۳) steel &-Rose , ۲۰۰۲: ۸



در ماده ۲۴۰ از بخش سیزدهم قانون کشتیرانی نمونه (مدل) مورخ مارس ۲۰۰۰ که دکتر وینستون مک کالا، مشاور حقوقی سازمان بین‌المللی دریایی، بر مبنای قانون کشتیرانی تجاری مورخ ۱۹۹۵ بریتانیا برای کشورهای منطقه کارائیب تهیه و تدوین نموده، عملیات نجات چنین تعریف شده است: «هر گونه عمل یا فعالیت تعهد شده جهت کمک به شناور یا اموال در معرض خطر واقع در آبهای قابل دریاوردی یا سایر آبهای نظیر آن انجام گیرد به عنوان عملیات نجات خوانده می‌شود» (همان منبع، ۲۵۸). در جدیدترین تعریف بین‌المللی مربوط به نجات دریایی که در بند الف ماده یک کنوانسیون بین‌المللی نجات دریایی مورخ ۱۹۸۹ بیان شده، مقرر گردیده است: «عملیات نجات عبارت است از هر عمل یا فعالیت تعهد شده جهت کمک به یک شناور یا دیگر اموال مواجه با خطر در آبهای قابل دریاوردی یا سایر آبها از هر قبیل» نظر به اینکه مورخ ۱۳۷۳/۰۱/۳۰ این کنوانسیون در مجلس شورای اسلامی تصویب شده است؛ فلذا مستنداً به ماده نه قانون مدنی ایران این کنوانسیون در حکم قانون ایران می‌باشد و ابهامات و کاستی‌های موجود در فصل یازدهم قانون دریایی ایران مصوب ۱۳۴۳ را برطرف می‌نماید. لازم به ذکر است که فصل یازدهم قانون دریایی ایران با عنوان «کمک و نجات در دریا» اقتباسی از کنوانسیون مورخ ۲۳ سپتامبر ۱۹۱۰ بروکسل راجع به یکسان سازی مقررات مربوط به کمک‌رسانی و نجات در دریا^۱ می‌باشد که کشور ایران دو سال بعد از تصویب قانون دریایی، در سال ۱۳۴۵ بدان ملحق گردیده است. عناصر عملیات نجات دریایی عبارتند از: (۱) خطر (۲) ارائه خدمات به صورت داوطلبانه (۳) موفقیت.

^۱) convention for the unification of certain rules of law respecting assistance and salvage at sea, signed at Brussels, September ۲۳, ۱۹۱۰