

وضعیت حقوقی قرارداد نجات در حقوق دریایی ایران

حبیب طالب احمدی*

تاریخ دریافت: ۹۲/۹/۱۲ تاریخ پذیرش: ۹۲/۱۲/۱۹

چکیده

نجات دریایی عبارت است از عملیاتی که طی آن کشتی، سرنشینان، بار یا سایر اموال از خطر رهایی می‌یابند. نجات دریایی بر دو گونه است: قراردادی و غیر قراردادی. در نجات قراردادی، مالک اموال در خطر و ناجی، پیش از آغاز عملیات نجات، قراردادی بسته و شرایط نجات و مبلغی را که باید پرداخت شود تعیین می‌کنند؛ سپس ناجی مطابق با قرارداد اقدام به یاری می‌کند. هر توافقی که به منظور نجات و تحت تاثیر خطر بسته شود و دادگاه آن را غیر منصفانه تشخیص دهد به درخواست هر طرف قابل ابطال است. در چنین صورتی، وضعیت حقوقی قرارداد را قابل ابطال می‌دانند. بنابر این، قرارداد قابل ابطال عبارت است از قراردادی که هر یک از دو طرف آن یا شخص ثالث می‌تواند ابطال آن را از دادگاه بخواهد. قرارداد قابل ابطال در حقوق ایران شناخته شده نیست، ولی استثناهایی را به مانند قرارداد نجات در ماده ۱۷۹ قانون دریایی می‌توان یافت.

کلیدواژه‌گان: عملیات نجات، قرارداد نجات، کمک در دریا، معاهده نجات، قرارداد قابل ابطال.

مقدمه

دریا به دلیل داشتن منافع بی‌شمار از دیرباز مورد توجه انسان بوده است. تمدن‌های بشری در کرانه‌های آن شکل گرفته و همراه با رشد دانسته‌های انسان، روش‌های جدید بهره‌مندی از دریا شناخته شده‌اند. این موهبت الهی تنها به منبعی سرشار، جهت تغذیه‌ی انسان، محدود نشده و نقل و انتقال کالا و مسافر از راه دریا از گذشته‌های دور متداول بوده است. به مرور زمان و با

* استادیار دانشکده حقوق و علوم سیاسی دانشگاه شیراز. talebahmadi@yahoo.co.uk

پیشرفت دانش بشری، شیوه‌های نوین استفاده از دریا مانند کشف و استخراج منابع بستر آن بر فواید نخستین اضافه شده و در آینده، استفاده‌های دیگر از دریا دور از انتظار نیست.

دریا با وجود داشتن بهره‌های فراوان برای انسان، با مخاطراتی همراه است. این مخاطرات ممکن است جان، مال و در مواردی هر دو را تهدید کند. مخاطرات دریایی، گونه‌های مختلفی دارد: بسته به این که انسان توان مقابله با این مخاطرات را داشته یا نداشته باشد می‌توان آن‌ها را به مخاطرات قابل اجتناب با دریانوردی صحیح و دریانوردان خوب و مخاطرات غیر قابل اجتناب حتی با وجود دریانوردی صحیح و دریانوردان خوب تقسیم کرد. هرچند آثار و احکام هریک از خطرات یادشده در حقوق دریایی می‌تواند متفاوت باشد، ولی از جهت کسانی که به هر دلیل در معرض خطر قرار گرفته و نیازمند کمک می‌باشند تفاوتی ندارد.

طبیعت بشر به گونه‌ای است که در کمک به افراد آسیب دیده و نجات ایشان تردید به خود راه نمی‌دهد. انسان به حکم اخلاق، خود را ملزم می‌داند نیازمند کمک را بی‌پاسخ نگذارد. این اصل اخلاقی با گذشت زمان، صورت قانونی به خود گرفته و نتیجه‌ی آن تکلیف به امداد و نجات اشخاصی است که به هر دلیل به بلایی گرفتار آمده و در معرض خطر هستند. در حقوق ایران ماده ۱۷۹ قانون مجازات اسلامی، ماده ۳ قانون تعزیرات حکومتی بهداشتی و قانون مجازات خودداری از کمک به مصدومین و رفع مخاطرات جانی بر این مهم دلالت دارند.

ضرورت امداد و نجات کسانی که در دریا دچار مشکل شده‌اند و کران تا کران ایشان را آب فراگرفته و راه به جایی ندارند به عنوان یک وظیفه اخلاقی انکارناپذیر است.^۱ اقدام به نجات جان یا مال اشخاص در معرض مخاطرات دریایی از گذشته‌های دور به عنوان یک عرف کهن وجود داشته و در مقررات دریایی نیز وارد شده است، تا آن‌جا که برخی نویسندگان برای مفهوم قانونی نجات در دریا قدمتی سه هزار ساله قائل‌اند. ایشان ریشه‌ی مقررات نجات در دریا را در حقوق روم و یونان باستان یافته‌اند.^۲

^۱ صمدی اهری، محمدهاشم، مسئولیت مدنی متصدی حمل و نقل دریایی، تهران: روزنامه رسمی کشور، ۱۳۷۳، ص ۸۶.

^۲ Anderson, Andrew, Salvage & Recreational Vessels, "Modern Concepts & Misconceptions", U.S.F. Maritime Law Journal, Vol. 6, No.1, 1993, p. 206; Shaw, Richard, The 1989 Salvage Convention & Lloyd's Open Form 1990, Marine Policy, Butterworth-Heinemann Ltd., March 1992, p. 127.

در خصوص پیشینه‌ی وضع مقررات بین‌المللی که امدادسانی در دریا را الزامی کرده باید گفت؛ طی سال‌های ۱۶۰۰ تا ۱۹۰۰ تحولات قواعد حقوق نجات دریایی بیشتر مرهون رویه‌ی دادگاه‌های انگلستان بود؛ اما با توجه به مطلوبیت تدوین مقررات یکنواخت بین‌المللی در باره عملیات نجات، معاهده‌ی یکسان کردن پاره‌ای از مقررات قانونی مربوط به کمک و نجات در دریا^۱ به تاریخ ۲۳ سپتامبر ۱۹۱۰ در بروکسل به تصویب رسید^۲ که دولت ایران با رویکردی مثبت، در سال ۱۳۴۵ به آن ملحق شد. مطابق با مدلول ماده ۹ قانون مدنی، مفاد این عهدنامه‌ی جهانی برای ما در حکم قانون است.^۳

با عنایت به تحولاتی که از آن هنگام تاکنون رخ داده و به جهت نقشی که عملیات نجات کارآمد و به موقع می‌تواند برای ایمنی شناورها و اموال در خطر داشته باشد و نظر به ضرورت تامین انگیزه‌های کافی برای کسانی که عملیات نجات را عهده‌دار می‌شوند و نیز حفظ محیط زیست به هنگام وقوع مخاطرات دریایی، ضرورت تجدیدنظر در مقررات بین‌المللی احساس شد. پس از پذیرش ضرورت اصلاح معاهده ۱۹۱۰ بروکسل، ابتدا در کنفرانس بین‌المللی دریایی مونترآل به سال ۱۹۸۱ پیش‌نویسی از معاهده‌ی جدید تهیه شد که در کمیته‌ی حقوقی سازمان بین‌المللی دریایی مورد ملاحظه قرار گرفت. پیش‌نویس نهایی معاهده در سال ۱۹۸۹ به کنفرانس لندن ارائه و سرانجام، معاهده بین‌المللی نجات دریایی^۴ به تصویب رسید.^۵

در حقوق ایران، ماده ۱۷۱ قانون دریایی که ترجمه‌ی ماده ۸ قرارداد بین‌المللی یکنواخت کردن بعضی مقررات مربوط به تصادم کشتی‌ها می‌باشد مقرر می‌دارد: «فرماندهان هر یک از کشتی‌ها که با یکدیگر تصادم نموده‌اند متقابلاً موظف هستند پس از تصادم بدون آن که خطر

^۱- Convention for the Unification of Certain Rules of Law Respecting Assistance and Salvage at Sea.

^۲. دویدار، محمد، حقوق دریایی بر اساس مقررات قانون دریایی لبنان و معاهدات بین‌المللی، ترجمه عزیز فیضی طالب، تهران: رایجه عترت، ۱۳۸۰، ص ۳۹.

^۳. نجفی اسفاد، مرتضی، حقوق دریایی بر پایه قانون دریایی ایران و مقررات بین‌المللی دریایی، تهران: سمت، ۱۳۸۷، ص ۲۵۷.

^۴. International Convention on Salvage.

^۵. Allen, Michael, "The International Convention on Salvage & LOF 1990", Journal of Maritime Law & Commerce, Vol. 22, No. 1, January, 1991, p. 119; Shaw, op. cit.

شدیدی متوجه کشتی یا کارکنان و یا مسافران آن بشود در مورد کمک به کشتی دیگر و کارکنان و مسافران آن مجاهدت به عمل آورند». همچنین مطابق ماده ۱۸۲ همان قانون که ترجمه‌ی ماده ۱۱ قرارداد بین‌المللی یکنواخت کردن بعضی مقررات مربوط به معاضدت و نجات در دریاست «فرمانده موظف است حتی‌الامکان بدون آن که خطر شدید متوجه کشتی یا کارکنان و مسافران او گردد به هر شخصی که در دریا در معرض هلاکت است ولو آن که دشمن او باشد کمک نماید...». در بند یک ماده ۱۰ کنوانسیون بین‌المللی نجات دریایی ۱۹۸۹ لندن که دولت ایران در سال ۱۳۷۳ به آن ملحق شد آمده است: «هر فرمانده ملزم است تا آن‌جا که بتواند بدون ایجاد خطر برای شناور خود و افراد روی آن، به هر کسی که در معرض خطر از بین رفتن در دریاست کمک بنماید».

هرچند طبق مواد قانونی یادشده در صورت خودداری از دادن کمک‌های لازم برای نجات، فرمانده کشتی مسئول است نه مالک آن، با این حال برخلاف مقررات دریایی بسیاری از کشورها که تخلف از تکلیف نجات به صراحت دارای مجازات حبس و جزای نقدی است؛^۱ چون مقررات انضباطی در مورد تخلف فرمانده کشتی وضع نشده و در ماده ۱۹۰ قانون دریایی که در صورت تخلف از بعضی مقررات این قانون، ضمانت اجرای کیفری وضع نموده اشاره‌ای به مواد ۱۷۱ و ۱۸۲ نگردیده؛ برخی عقیده دارند تکلیف مندرج در دو ماده یادشده در قانون دریایی در حقوق ایران فاقد ضمانت اجرای کیفری است.^۲ ولی به نظر می‌رسد در صورت خودداری فرمانده یا کارکنان کشتی از امداد رسانی به اشخاصی که در معرض خطر هستند، قانون مجازات خودداری از کمک به مصدومین و رفع مخاطرات جانی، قابل اجرا باشد. به موجب این ماده واحده: «۱- هر کس شخص یا اشخاصی را در معرض خطر جانی مشاهده کند و بتواند با اقدام فوری به مراجع یا مقامات صلاحیت‌دار از وقوع خطر یا تشدید نتیجه‌ی آن جلوگیری کند بدون این که با این اقدام خطری متوجه خود او یا دیگران شود و باوجود 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

۱. شورایی، عبدالحمید، قانون التجاره البحریه، اسکندریه: منشأ المعارف جلال حزی و شرکاه، ۲۰۰۳، ص ۵۷۷؛ امید، هوشنگ، حقوق دریایی، جلد ۲، مدرسه عالی بیمه تهران، ۱۳۵۳، ص ۳۰۰.

۲. امید، پیشین، ص ۳۰.

نقدی تا پنجاه هزار ریال محکوم خواهد شد. در این مورد اگر مرتکب از کسانی باشد که به اقتضای حرفه‌ی خود می‌توانسته کمک موثری بنماید، به حبس جنحه‌ای از سه ماه تا دو سال یا جزای نقدی از ده هزار ریال تا یکصد هزار ریال محکوم خواهد شد. مسئولان مراکز درمانی اعم از دولتی یا خصوصی که از پذیرفتن شخص آسیب دیده و اقدام به درمان او یا کمک‌های اولیه امتناع نمایند به حداکثر مجازات ذکر شده محکوم می‌شوند. نحوه تامین هزینه‌ی درمان این قبیل بیماران و سایر مسائل مربوط به موجب آیین‌نامه‌ای است که به تصویب هیات وزیران خواهد رسید. ۲- هرگاه کسانی که حسب وظیفه یا قانون مکلفند به اشخاص آسیب‌دیده 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. ۳- دولت مکلف است در شهرها و راه‌ها به تناسب احتیاج، مراکز درمان فوری (اورژانس) و وسایل انتقال مصدومین و بیماران که احتیاج به کمک فوری دارند ایجاد و فراهم نماید. ۴- مامورین انتظامی نباید متعرض کسانی که خود متهم نبوده و اشخاص آسیب‌دیده را به مراجع انتظامی یا مراکز درمانی می‌رسانند بشوند.

انجام عملیات امداد و نجات در دریا ممکن است با استمداد اشخاص نیازمند به کمک انجام شود و یا ناجیان، بدون اعلام نیاز، اقدام به عملیات نجات کنند. در صورت نخست، احتمال بسته شدن قرارداد کمک و نجات بیش از فرضی است که نجات‌دهندگان به تشخیص خود وارد عملیات می‌شوند. امروزه عملیات امداد و نجات دریایی، تخصصی شده و با تعبیه‌ی دستگاه‌های فرستنده در شناورها به محض این که حادثه‌ای رخ دهد، پیام‌هایی به طور خودکار پخش می‌شود که امواج آن از طریق ماهواره دریافت و موسسات نجات با استفاده از این امواج، موقعیت شناور را تعیین کرده، نسبت به امدادسانی در کوتاه‌ترین زمان اقدام می‌کنند.

عملیات کمک و نجات ممکن است مسبوق به بستن قرارداد باشد یا بدون توافق قبلی صورت گیرد. چون در هنگام تشکیل چنین قراردادهایی یکی از طرفین که به بلایی گرفتار آمده در حال اضطراب می‌باشد ممکن است بدون توجه به پی‌آمدهای قرارداد، پیشنهادهای طرف دیگر را بپذیرد تا از خطر رهایی یابد. به عبارت دیگر در بیشتر مواقع، اراده نجات‌دهنده است که شرایط قرارداد نجات را تعیین می‌کند. گاهی نجات‌دهنده از وضعیت طرف دیگر سوءاستفاده کرده و شرایط ناروایی را بر او تحمیل می‌نماید؛ چنان که در سابق نجات‌دهندگان با شعار «تا پرداخت

نباشد طنابی نیست^۱ از موقعیت پیش آمده برای دریافت مبالغ هنگفت استفاده می‌کردند. آنچه در این نوشتار مورد بررسی قرار می‌گیرد اعتبار یا عدم اعتبار قراردادهای نجات است. برای تعیین وضعیت قراردادهای مزبور، ابتدا وضعیت حقوقی قراردادهای و امکان تبدیل این وضعیت‌ها و تاثیری که اضطرار و سوءاستفاده از آن در قراردادهای دارد به طور کلی بررسی می‌شود. سپس قرارداد نجات با ویژگی‌های آن معرفی شده و در مورد وضعیت حقوقی قرارداد نجات به طور ویژه مطالعه و در پایان، نمونه‌هایی از عقود که وضعیت حقوقی مشابه با قرارداد مزبور دارند می‌آید.

گفتار اول - وضعیت حقوقی قراردادهای به طور کلی

به حکم وضعی یک قرارداد، وضعیت حقوقی قرارداد می‌گویند. در این گفتار به معرفی اقسام وضعیت‌هایی که ممکن است قراردادهای به طور کلی داشته باشند پرداخته و امکان تغییر وضعیت حقوقی آن‌ها از وضع نخستین بررسی می‌شود.

الف) اقسام وضعیت حقوقی قراردادهای

قرارداد ممکن است مشمول یکی از سه حکم صحت، بطلان و عدم نفوذ باشد؛ هرچند بعضی حقوق‌دان‌ها قراردادهای غیر نافذ را از اقسام قراردادهای صحیح شمرده و لذا حکم وضعی قراردادهای را دو قسم صحیح و باطل دانسته‌اند.^۲ تقسیم بندی اخیر برگرفته از عبارات برخی فقیهان می‌باشد که عقد غیر نافذ را در زمره معاملات صحیح می‌شناسند.^۳

قرارداد صحیح یا نافذ به قراردادی گفته می‌شود که دارای تمام شرایط اساسی صحت معاملات باشد. طبق ماده ۱۹۰ قانون مدنی شرایط اساسی صحت هر معامله عبارت است از: قصد طرفین و رضای آن‌ها، اهلیت طرفین، موضوع معین که مورد معامله باشد و مشروعیت جهت معامله. در مورد عقود معین، علاوه بر داشتن شرایط عمومی، باید شرایط اختصاصی آن عقد نیز

^۱ No Pay No Rope.

^۲ شهیدی، مهدی، اصول قراردادهای و تعهدات، جلد ۲، تهران: عصر حقوق، ۱۳۷۹، ص ۲۱.

^۳ نجفی، محمدحسن، جواهرالکلام فی شرح شرایع الاسلام، جلد ۲۲، تهران: دارالکتب الاسلامیه، ۱۴۰۰، ص ۲۷۳.

موجود باشد. البته برای صحیح دانستن قرارداد لازم نیست که آثار آن نیز در پی انشاء ایجاد شود چنان که علی‌رغم صحت عقود معلق، تاثیر آن منوط به حصول معلق علیه است.

قرارداد باطل قراردادی است که بود و نبود آن یکسان است و هیچ اثری ندارد و در آینده نیز تاثیری نخواهد داشت. علت آوردن قید اخیر بدان جهت است که مثلاً قرارداد غیر نافذ تا زمان تنفیذ اثری ندارد، ولی پس از آن موثر است. بنابر این، قرارداد غیر نافذ به‌رغم نداشتن اثر، باطل تلقی نمی‌شود. به عقد باطل، فاسد هم گفته می‌شود، چنان که ماده ۳۶۵ قانون مدنی از عقد باطل به «فاسد» تعبیر و مقرر داشته: «بیع فاسد اثری در تملک ندارد». البته در برخی مذاهب، میان این دو اصطلاح تفاوت قائل شده‌اند.^۱

عدم نفوذ دارای دو معنی عام و خاص است.^۲ در معنی عام، حالت قراردادی است که اثر حقوقی ندارد. در این معنی، عدم نفوذ اعم از بطلان است و گاه در مقررات به معنی بطلان به‌کار رفته است. برای مثال طبق ماده ۲۰۰ قانون مدنی «اشتباه وقتی موجب عدم نفوذ معامله است که مربوط به خود موضوع معامله باشد». اما عدم نفوذ به معنی خاص، وضعیت قراردادی است که کم‌بود دارد، به گونه‌ای که در صورت رفع آن کامل شده و حیات حقوقی می‌یابد و اگر رد شود باطل و بلااثر می‌گردد. فقها از عقد غیر نافذ به «عقد موقوف» هم تعبیر نموده‌اند.^۳ گاهی نیز قانون‌گذار از عدم نفوذ به بطلان تعبیر کرده است؛ برای مثال در ماده ۵۰۰ قانون مدنی مقرر شده است: «در بیع شرط مشتری می‌تواند مبیع را برای مدتی که با حق خیار ندارد اجاره دهد و اگر اجاره منافی با خیار بایع باشد به وسیله جعل خیار یا نحو آن حق بایع را محفوظ دارد والا اجاره تا حدی که منافی با حق بایع باشد باطل خواهد بود». اصطلاح بطلان در ماده مزبور درست به کار نرفته و شایسته بود عقد نسبت به زمان بعد از فسخ، غیر نافذ اعلام شود.^۴

^۱. قنوتی، جلیل؛ وحدتی شبیری، سیدحسین؛ و عبدی‌پور، ابراهیم، حقوق قراردادها در فقه امامیه، جلد ۱، تهران: سمت، ۱۳۷۹، ص ۱۰۹.

^۲. کاتوزیان، ناصر، قواعد عمومی قراردادها، جلد ۲، تهران: شرکت انتشار، ۱۳۷۱، ص ۲۹۸؛ شهیدی، مهدی، تشکیل قراردادها و تعهدات، جلد ۱، تهران: حقوقدان، ۱۳۷۷، ص ۱۷۴.

^۳. قنوتی، پیشین، ص ۱۰۹.

^۴. کاتوزیان، ناصر، حقوق مدنی: معاملات معوض - عقود تملیکی، انتشارات بهنشر، ۱۳۶۳، ص ۲۶۱.

ب) تغییر وضعیت حقوقی قراردادها

گاهی وضعیت حقوقی قراردادها از حکم اولیه‌ی آنها تغییر یافته و وضعیت حقوقی نوینی جایگزین می‌شود. با توجه به سه حکم وضعی صحت، بطلان و عدم نفوذ، تبدیل وضعیت حقوقی قراردادها در شش فرض متصور است که برخی از آنها ممتنع است. مثلاً قرارداد باطل، حیات حقوقی نداشته و با معدوم تفاوتی ندارد. هرچند گاه به غلط تصور می‌شود اگر طرفین قرارداد به آن رضایت دهند موثر می‌گردد، ولی رضای آنها برخلاف مقررات آمره اثری نداشته و موجب احیای قرارداد باطل نمی‌شود و طرفین باید عنداللزوم قرارداد جدیدی را با رعایت شرایط اساسی آن منعقد کنند.

عدم تاثیر قراردادهایی که شرایط اساسی صحت معاملات در آنها رعایت نشده «عامل بازدارنده‌ی حکومت اراده و تامین بازرسی اداره‌ی قرارداد به وسیله اجتماع است که گاه نیز برای حمایت از اشخاص به کار می‌رود»^۱. با این حال در موارد نادر در قوانین احکامی دیده می‌شود که پاره‌ای آثار جنبی را بر قرارداد باطل نشان می‌دهند؛ مثلاً ضمان درک که در ماده ۳۶۲ قانون مدنی از آثار بیع صحیح قلمداد شده ولی به واقع، هنگام فساد بیع است که فروشنده ضامن درک مبیع و مشتری ضامن درک ثمن قرار می‌گیرد.^۲

از جمله قراردادهایی که تبدیل وضعیت حقوقی در آنها دور از ذهن است، قراردادهای صحیح می‌باشند. قراردادهای صحیح به دلیل داشتن شرایط اساسی صحت، نافذ بوده و تغییر حکم وضعی آنها به عقیده‌ی بعضی از علمای حقوق، ممتنع است.^۳ معامله‌ی قابل ابطال نهادی است که با قواعد حقوقی ایران و فقه امامیه سازگار نیست و چنین نهادی در سیستم حقوقی ایران از طرف قانون‌گذار پیش‌بینی نشده و در صورت برخورد با مقرراتی که در آن حتی وضع چنین نهادی محتمل باشد باید بنا را بر اصل عدم گذاشت.^۴ با این اوصاف، نوشتار حاضر به بهانه‌ی

^۱ کاتوزیان، قواعد عمومی قراردادها، پیشین، ص ۲۹۷.

^۲ طالب‌احمدی، حبیب، «قهری یا قراردادی بودن مسئولیت مدنی ناشی از ضمان درک»، مطالعات حقوقی دانشگاه

شیراز، دوره دوم، شماره اول، بهار و تابستان ۱۳۸۹، ص ۱۸۵.

^۳ شهیدی، پیشین، ص ۲۴.

^۴ همان، ص ۵۷.

وضعیت حقوقی قرارداد نجات دریایی، امکان تبدیل قرارداد صحیح به باطل را در حقوق ایران معرفی می‌کند. البته با پذیرش وجود قرارداد قابل ابطال در حقوق ایران نیز به دلیل عدم پیش‌بینی آن در قواعد عمومی قراردادها، باید آن را وضعیتی استثنایی شمرد و به موارد قانونی بسنده کرد. بنابر این امکان تسری دادن وضعیت حقوقی مزبور به قراردادهای مشابه، مانند قرارداد امداد و نجات در خشکی، میسر نیست.

گفتار دوم - تاثیر اضطرار بر وضعیت حقوقی قراردادها

از آن‌جا که قرارداد نجات دریایی در وضعیتی اضطراری بسته می‌شود و گاهی نجات‌دهنده از این وضعیت سوءاستفاده می‌کند لازم است نخست اضطرار و وضعیت قرارداد اضطراری و تأثیری که سوءاستفاده از اضطرار بر وضعیت حقوقی قرارداد می‌گذارد مطالعه شود.

الف) مفهوم اضطرار

قانون مدنی حالت اضطرار را تعریف نکرده و تنها در ماده ۲۰۶ ضمن اعلام اعتبار معامله‌ی اضطراری تصریح می‌نماید؛ اگر کسی در نتیجه‌ی اضطرار اقدام به معامله کند مکره محسوب نمی‌شود. در اکثر کتب حقوقی نیز بدون این که تعریف جامعی از این اصطلاح ارائه شود، حالت اضطرار به اختصار با اکراه مورد مقایسه قرار گرفته و به تاثیر اضطرار بر اراده‌ی مضطر و اثر حقوقی معامله‌ی اضطراری اشاره‌ی کوتاهی شده است. تعاریفی که بعضی استادان حقوق ارائه داده‌اند نیز به نحوی نیست که مفهوم حقوقی اضطرار کاملاً روشن شود. به هر رو، به نظر می‌رسد در تعریف اضطرار می‌توان گفت؛ حالتی است که در آن شرایط و اوضاع و احوال خارجی به نحوی است که مضطر بدون این که توسط کسی مورد تهدید و فشار قرار گیرد با قصد، ولی بدون رضایت واقعی و از روی ناچاری، علی‌رغم میل باطنی خود، تحت تاثیر شرایط و مقتضیات موجود به قبول تعهد یا انجام عملی مبادرت می‌کند.

ب) وضعیت حقوقی قرارداد اضطراری

در حقوق ایران که اصل حاکمیت اراده در ایجاد تعهدات، اسقاط و تغییر آن‌ها پذیرفته شده، رکن اساسی هر عقد را توافق دو اراده تشکیل می‌دهد. قانون‌گذار ما که در زمینه‌ی عقود و قراردادها از

حقوق اسلام و حقوق اروپایی الهام گرفته، اصل حاکمیت اراده را حاکم بر قراردادهای خصوصی افراد قرار داده و در ماده ۱۰ و ۷۵۴ قانون مدنی به این اصل اشاره می‌کند. قانون مدنی به پیروی از فقه اسلام در اراده دو عنصر قصد و رضا را تشخیص و از هم تفکیک می‌نماید. وجود عنصر اول و وجود و سلامت عنصر دوم با هم شرط صحت هر عقدی است. شرط سلامت عنصر دوم این است که اراده‌ی اعلام شده برابر با میل و اراده‌ی باطنی باشد و برای این منظور لازم است اراده آزادانه اعلام شود. به عبارت دیگر، صاحب اراده باید دور از هر گونه تهدید و فشار در محیطی فارغ از هرگونه اکراه و اشتباه، آزادانه سود و زیان خود را سنجیده و میل باطنی خود را به بستن قرارداد اعلام دارد. اراده‌ای که اعلام می‌شود، چنانچه به جهتی منطبق با رضای باطنی نباشد رضای سالمی نیست و بر حسب مورد، بطلان یا عدم نفوذ معامله را به دنبال دارد. معلولیت اراده یا عیوب رضا در حقوق ایران منحصر به اشتباه و اکراه است^۱ و عیب و تدلیس و غبن موجب پیدایش اختیارات می‌شود^۲. در حالت اخیر، قانون مدنی به طور کلی عقد را قابل فسخ دانسته است. حال با توجه به مطالب فوق باید دید اثر حقوقی اضطراب چیست و تا چه حد در وضعیت قرارداد تاثیر می‌گذارد؟

ماده ۲۰۶ قانون مدنی، وضعیت حقوقی قراردادهای اضطرابی را بیان کرده است. طبق این ماده «اگر کسی در نتیجه‌ی اضطراب اقدام به معامله کند، مکره محسوب نشده و معامله‌ی اضطرابی معتبر خواهد بود». در معامله‌ی اضطرابی به مانند معامله‌ی اکراهی، معامله‌کننده تحت فشار، راضی به انجام معامله می‌شود؛ با این تفاوت که در معامله‌ی اکراهی، تهدیدی از خارج متوجه شخص مکره می‌شود، در حالی که در اضطراب، انگیزه‌ای درونی برای رهایی از ضرورت‌ها و فشارهای اقتصادی و گاه اخلاقی مضطر را وادار به انجام معامله می‌کند. معاملات مضطر، برخلاف عدم نفوذ معاملات مکره، صحیح است. اختلاف وضعیت حقوقی معاملات مضطر در قیاس با مکره، ریشه در جهات عملی و رعایت مصالح اجتماعی دارد^۳.

^۱ ماده ۱۹۹ قانون مدنی مقرر می‌دارد: «رضای حاصل در نتیجه‌ی اشتباه یا اکراه موجب نفوذ معامله نیست».

^۲ رجوع کنید به: مواد ۴۱۶، ۴۲۲ و ۴۳۹ قانون مدنی.

^۳ کاتوزیان، ناصر، قواعد عمومی قراردادها، جلد ۱، تهران: انتشارات به‌نشر، ۱۳۶۴، ص ۵۱۸؛ شهیدی، تشکیل قراردادها و تعهدات، پیشین، ص ۱۹۴.

ج) تاثیر سوءاستفاده از اضطرار در وضعیت حقوقی قراردادها

نظر به این که تاثیر سوءاستفاده از اضطرار بر وضعیت حقوقی قرارداد در حقوق بعضی کشورها برخلاف حقوق ایران، به صراحت پیش‌بینی شده است نخست به نقل حقوق بیگانه پرداخته و سپس این وضعیت در حقوق داخلی بررسی می‌شود.

۱- حقوق بیگانه: طبق ماده ۲۱ قانون تعهدات سوییس «در صورتی که بین تعهد یکی از طرفین عقد و تعهد طرف دیگر عدم تناسب بین باشد، متضرر (مغبون) می‌تواند، ظرف یک سال، نظر خود را بر فسخ قرارداد اعلام و آنچه را پرداخته است استرداد کند، به شرط این که عامل تعیین‌کننده در قضیه استفاده از حالت اضطرار، بی‌تفاوتی و یا بی‌تجربگی مغبون باشد»^۱. هرچند متن ماده، اثر فسخ را نسبت به آینده دانسته، برخی آن را به مفهوم انحلال کامل عقد از آغاز می‌دانند. بر طبق این نظر، معامله قابل ابطال است نه قابل فسخ. همچنین در مورد این که با فسخ عقد، تمام آن منحل شده یا بخشی از عقد منحل می‌گردد اختلافاتی در حقوق سوییس وجود دارد.^۲

در ماده ۱۳۸ قانون مدنی آلمان آمده است: «عمل حقوقی مخالف با اخلاق حسنه باطل است. به ویژه، عمل حقوقی که به وسیله آن کسی، با استفاده از نیاز و ناتوانی و بی‌تجربگی دیگری، برای خود یا شخص ثالث نفع مادی به دست آورد که، با تعهد متقابل او و با ملاحظه‌ی تمام شرایط معامله، عدم تناسب زنده و آشکاری داشته باشد، باطل است»^۳.

در رویه‌ی دادگاه‌های فرانسه اگر یک طرف قرارداد، اضطرار طرف دیگر را وسیله‌ای برای وارد کردن شرایطی ناروا بر او قرار دهد معامله را اکرایی دانسته و دیوان کشور فرانسه در چنین موردی، اراده‌ی متعهد را آزاد نمی‌شناسد. رای دیوان این کشور، طبق قانون مصوب ۱۹۱۶ در مورد کمک دریایی تأیید شده است.^۴

^۱ واحدی، جواد، ترجمه قانون تعهدات سوییس، تهران: میزان، ۱۳۷۸، ص ۱۷.

^۲ کاتوزیان، پیشین، ص ۲۶۵.

^۳ نوری، محمدعلی، قانون مدنی آلمان، کتابخانه گنج دانش، ۱۳۸۶، ص ۲۴؛ ناصر، کاتوزیان، قواعد عمومی قراردادها، جلد ۵، تهران: انتشارات بهنشر، ۱۳۶۹، ص ۲۶۱.

^۴ همان، ص ۲۵۸؛ کاتوزیان، قواعد عمومی قراردادها، جلد ۱، پیشین، ص ۵۲۹.

۲- حقوق داخلی: در حقوق ایران اگر یک طرف قرارداد، از موقعیت دشوار طرف دیگر برای تحمیل شرایط ناعادلانه سوءاستفاده کند دو راه حل به نظر می‌رسد:

راه حل اول - علاوه بر این که طبق اصل چهارم قانون اساسی، سوءاستفاده از حق ممنوع است، بهره‌برداری از ناتوانی طرف معامله به طور مسلم، خلاف اخلاق حسنه شمرده می‌شود و طبق ماده ۹۷۵ قانون مدنی، قراردادهای برخلاف اخلاق حسنه لازم‌الاجرا نیستند. این راه حل منطبق با وضعیتی است که در قانون مدنی آلمان حاکم است.^۱

راه حل دوم - برخی از اساتید حقوق مدنی، سوءاستفاده از اضطرار یک طرف در معامله را موجب اکراهی شدن عقد می‌دانند و معتقدند اگر شخصی از وضع دیگری حربه‌ای برای تهدید بسازد، عنصر مادی اکراه را ایجاد کرده، هر چند که در تحقق وضع اضطراری دخالت نداشته باشد. از طرفی تهدید به خودداری از انجام امری مانند نجات نیز می‌تواند عنصر مادی اکراه را محقق سازد. از نظر اجتماعی نیز رعایت مصلحت، عدم نفوذ چنین معامله‌ای را اقتضا می‌کند.^۲ چنان که گذشت این دیدگاه در رویه‌ی قضایی کشور فرانسه تأیید شده است.

گفتار سوم - وضعیت حقوقی قرارداد نجات دریایی

عملیات امداد و نجات شناور در معرض خطر، ممکن است با بستن قراردادی انجام پذیرد. به این ترتیب حقوق قراردادی بر عملیات نجات حاکم خواهد بود. نجات‌دهندگان حرفه‌ای معمولاً بدون بستن قرارداد مبادرت به عملیات نجات نمی‌کنند؛ زیرا ارائه‌ی خدمات نجات، بدون قرارداد ممکن است سود ایشان را تامین نکرده و مشکلاتی را در پی داشته باشد.^۳ در این گفتار نخست تعریفی از «قرارداد نجات» ارائه می‌شود تا این قرارداد از عناوین مشابه تمییز داده شود. چون موضوع قرارداد نجات، عملیات نجات می‌باشد، مفهوم عملیات مزبور مورد مطالعه قرار گرفته و پس از برشمردن شرایطی که برای بستن قرارداد نجات لازم است، تاثیر ناعادلانه بودن قرارداد بر

^۱. کاتوزیان، قواعد عمومی قراردادها، جلد ۱، پیشین، ص ۵۳۰.

^۲. همان، ص ۵۲۶.

^۳. Cohen, Mark, Lloyd's Standard form of Salvage Agreement & The U.S. Salvage Industry, Marine Policy, Butterworth & Co. (Publishers) Ltd., Octobr, 1982, p. 266; Anderson, op. cit., p. 219.

وضعیت حقوقی آن بررسی می‌شود. در پایان به امکان پای‌داری قرارداد نجات علی‌رغم قابلیت ابطال و اصلاح آن می‌پردازیم.

الف) تعریف قرارداد نجات دریایی و تمییز آن از عناوین مشابه

در قانون دریایی ایران، قرارداد نجات تعریف نشده است. با این حال، با در نظر داشتن معاهده‌ی بین‌المللی نجات دریایی ۱۹۸۹ لندن در تعریف آن می‌توان گفت: «قراردادی است که به هنگام وقوع مخاطرات دریایی میان یک شناور دریایمائی در معرض خطر با دیگری برای نجات بسته می‌شود».

قرارداد یدک‌کشی، متفاوت از قرارداد نجات است؛ زیرا هرچند نجات کشتی می‌تواند با یدک آن صورت پذیرد، ولی معمولاً کشتی دریافت‌کننده‌ی خدمات یدک‌کشی در معرض خطر نیست.^۱ علاوه بر این، قرارداد یدک‌کشی دارای عنوان ویژه است. یدک‌کشی دریایی، قراردادی است که به موجب آن مالک کشتی متعهد می‌شود کشتی دیگری را در برابر اخذ اجرت مشخصی بکشد.^۲ طبق ماده ۱۷۶ قانون دریایی که برگردان ماده ۴ قرارداد بین‌المللی بکنواخت کردن برخی مقررات مربوط به معاضدت و نجات در دریاست: «یدک‌کش حق دریافت اجرت برای کمک و یا نجات کشتی و بار آن را که یدک می‌کشد ندارد مگر در موارد انجام خدمات استثنایی که جزو تعهدات مربوط به قرارداد یدک‌کشی منظور نشده باشد». این ماده ناظر به موردی است که یدک‌کش به منظور کشیدن کشتی صدمه‌دیده به بندر کرایه شده باشد.^۳

اگر در اثر خطای کشتی صدمه‌دیده، اجرای قرارداد یدک‌کشی غیر ممکن شود و بر اثر آن خطری متوجه کشتی گردد و یدک‌کش به او کمک کند یا قرارداد یدک‌کشی فسخ شود یا یدک‌کش، خارج از چارچوب قرارداد عمل نماید استحقاق پاداش نجات را دارد.^۴

^۱ رضائی، عباس، حقوق حمل‌ونقل دریایی، تهران: موسسه آموزشی کشتیرانی جمهوری اسلامی ایران (علوم و فنون دریایی - مدیریت)، ۱۳۷۱، ص ۲۷۸.

^۲ دویدار، پیشین، ص ۲۰۳.

^۳ فرمانفرمائیان، ابوالبشر، حقوق دریایی، بی‌جا، چاپخانه خرمی، ۱۳۴۹، ص ۱۸۴.

^۴ بوابه، آبر، حقوق دریایی، ترجمه حسینقلی حسینی‌نژاد، تهران، بی‌نا، ۱۳۷۹، ص ۸۲؛ رضائی، پیشین، ص ۲۶۲.

کمک‌هایی که توسط کشتی‌های راهنما به موجب قرارداد، عرف یا مقررات بندری انجام می‌شوند مشمول مقررات مربوط به نجات نیستند. همچنین است قایق‌های آتش‌نشانی که از طرف مقامات بندر به منظور اطفای حریق برای انجام وظیفه به حال آماده‌باش نگاه‌داری می‌شوند.^۱ خدمه‌ی کشتی که دچار سانحه شده نیز طبق قرارداد استخدامی، وظیفه دارند در جهت حفظ و نجات کشتی تلاش کنند. لذا خدمات ایشان داوطلبانه نبوده و استحقاق پاداش نجات را ندارند، مگر این که علی‌رغم صدور دستور ترک دایم کشتی و فسخ قرارداد استخدامی، مبادرت به عملیات نجات کنند.^۲

ب) مفهوم عملیات نجات

در قانون دریایی ایران، برخلاف مقررات بسیاری از کشورها، عملیات نجات تعریف نشده که برخی آن را نشان غفلت قانون‌گذار ارزیابی می‌کنند.^۳ نظر به این که موضوع قرارداد نجات دریایی، انجام عملیات نجات است، شناخت این نوع عملیات در تشخیص قرارداد نجات موثر بوده و بنابر این، تلاش بر تبیین مفهوم این عملیات می‌باشد.

عملیات نجات به اعمالی اطلاق می‌شود که برای جلوگیری از جان‌باختن انسان‌ها یا نابودی اموال دریایی در مخاطرات، به طور داوطلبانه و بدون الزام قانونی، انجام می‌گیرد. اموال دریایی شامل کشتی، محموله‌ی آن و کرایه‌ی حمل می‌شود. پس اگر مال نجات داده شده، بقایای یک کشتی سانحه دیده باشد مشمول تعریف نخواهد بود.^۴

در حقوق دریایی انگلستان، عملیات نجات «سالوج»^۵ خوانده می‌شود. البته این واژه به معنای اجرت خدماتی که برای نجات کشتی ارائه شده و نیز پاداشی که به نجات‌دهنده تعلق می‌گیرد هم به کار می‌رود. برخلاف حقوق انگلستان، در فرانسه برای عملیات نجات در دریا از دو اصطلاح

^۱. ستوده تهرانی، حسن، حقوق دریایی و هوایی، انتشارات دانشگاه تهران، ۱۳۴۴، ص ۲۱۶؛ امید، پیشین، ص ۳۱۶؛ شورابی، پیشین، ص ۵۸۰.

^۲. رضایی، پیشین، ص ۲۶۲.

^۳. نجفی اسفاد، پیشین، ص ۲۵۸.

^۴. همان؛ و رضایی، پیشین، ص ۲۵۷.

^۵. Salvage.

«کمک برای رفع خطر»^۱ و «کمک برای نجات کشتی از غرق شدن»^۲ استفاده می‌شود.^۳ بر همین اساس برخی از حقوق‌دان‌ها با تفکیک دو اصطلاح «نجات» و «معاذت» می‌نویسند: «در معاضدت دریایی مساعدت با کسی است که در وضع دشوار گرفتار آمده و نجات در رها شدن انسانی از مرگ یا شی از نابودی است و این وضع بر اثر حادثه‌ای نظیر غرق شدن یا به گل نشستن کشتی پیش آمده است»^۴.

کمک و نجات در غالب موارد، مکمل یکدیگر می‌باشند. کمک اغلب منجر به نجات می‌شود، ولی این احتمال نیز وجود دارد که کمک کردن به دیگری، نتیجه‌ای نداشته باشد. در حقوق دریایی ایران، تفکیکی میان «کمک» و «نجات» دریایی دیده نمی‌شود. این دو اصطلاح معمولاً به یکدیگر عطف شده و یا به جای یکدیگر کاربرد دارند. عنوان فصل یازدهم قانون دریایی «کمک و نجات در دریا» است و در متن قانون دریایی، کمک و نجات، پیرو حکم یکسان‌اند. برخی نویسندگان نیز معتقدند امروزه از لحاظ حقوقی، فرقی بین نجات و کمک نیست^۵ لذا تفاوتی میان قرارداد کمک و نجات دریایی وجود ندارد.

معمولاً عملیات نجات، شامل یک سلسله اعمال مادی مانند تخلیه‌ی محموله‌ی کشتی برای سبک کردن یا خاموش کردن حریق که در آن اتفاق افتاده، می‌شود. با این حال لازم نیست عملیات نجات لزوماً مادی باشد. به‌رغم این که برخی آرائه‌ی مشاوره‌ای را که در نجات کشتی مؤثر بوده موضوع دعوی نجات نمی‌دانند^۶ به نظر می‌رسد هم‌فکری جهت نجات از خطر می‌تواند عملیات نجات شمرده شود.^۷ در رویه‌ی محاکم انگلستان دادن توصیه و اطلاعات ضروری به منظور نجات کشتی از نمونه‌های عملیات نجات دانسته شده است.^۸ در حقوق ایران، عموم «هر نوع عمل» در صدر ماده ۱۷۴ قانون دریایی که مقرر داشته: «به هر نوع عمل کمک و نجات که

^۱. Assistance Maritime.

^۲. Sauvetage.

^۳. ستوده تهرانی، پیشین، ص ۲۱۶؛ و هوشنگ، پیشین، ص ۲۹۶.

^۴. بوآیه، پیشین، ص ۸۱.

^۵. امید، پیشین، ص ۲۹۷.

^۶. رضائی، پیشین، ص ۲۶۸.

^۷. شورابی، پیشین، ص ۵۷۸.

^۸. هوشنگ، پیشین، ص ۳۱۰.

دارای نتیجه‌ی مفید باشد اجرت عادلانه تعلق خواهد گرفت»، شامل اعمال مادی و غیر مادی می‌شود.

در معاهده بین‌المللی نجات دریایی ۱۹۸۹ لندن که دولت ایران به آن ملحق گردیده، «عملیات نجات» تعریف شده است. طبق بند الف ماده یک از معاهده مزبور «عملیات نجات عبارت است از هر عمل یا فعالیت تعهد شده جهت کمک به یک شناور یا دیگر اموال مواجهه با خطر در آب‌های قابل دریانوردی یا سایر آب‌ها از هر قبیل». به موجب این معاهده، شناور عبارت است از هر ساختار قادر به دریانوردی، و کلمه‌ی اموال شامل هر مالی است که از روی عمد و به طور دایم به کنار ساحل متصل نباشد و کرایه‌ی مورد تعهد را نیز پوشش می‌دهد. در گذشته دامنه‌ی عملیاتی که تحت شمول مقررات نجات دریایی قرار می‌گرفت محدود بود، ولی با تصویب معاهده بین‌المللی نجات دریایی به نظر می‌رسد گستره‌ی عملیات نجات فزونی یافته است. برای مثال کنوانسیون به نجات کلیه‌ی شناورها اعم از کشتی تسری یافت^۱ و طبق بند یک ماده ۶ «این معاهده در مورد هر عملیات نجاتی اعمال می‌گردد مگر تا حدودی که قرارداد به طور صریح یا ضمنی به نحو دیگری مقرر نموده باشد».

ج) شرایط انعقاد قرارداد نجات دریایی

با استناد به ماده ۱۷۳ قانون دریایی که برگردان ماده ۷ قرارداد بین‌المللی یکنواخت کردن برخی مقررات مربوط به معاضدت و نجات در دریاست، قرارداد نجات باید در شرایط زیر بسته شود:

۱- قرارداد پس از این که یک شناور دریایی در معرض مخاطرات دریایی قرار گرفته بسته شده باشد. قرارداد نجات ممکن است پیش از شروع عملیات یا در حین آن منعقد شود. اگر پیش از وقوع مخاطرات دریایی، میان مالک شناور یا شخصی که چنین اختیاری دارد با طرف دیگر، قراردادی بسته شود و به موجب آن یک طرف قرارداد متعهد شود در صورت وقوع مخاطره در طی سفر دریایی معین یا مدت مشخص، اقدام به نجات نماید مبلغی که در ازای این تعهد از سوی مالک کشتی یا شخصی که قرارداد را می‌بندد پرداخت شده در صورتی که هیچ مخاطره‌ی دریایی در آن مدت یا سفر معین، کشتی را تهدید نکند قابل استرداد نیست. وضعیت چنین

^۱ . Shaw, op. cit., p. 127.

قراردادی شبیه به عقد بیمه است و در درستی آن تردید نیست، ولی قرارداد بسته شده، قرارداد نجات به معنای خاص آن شمرده نمی‌شود.

۲- قرارداد باید تحت تاثیر خطری که متوجه شناور است منعقد شده باشد. وقوع مخاطرات دریایی لزوماً شناور را در معرض خطر قرار نمی‌دهد. در صورتی که با دریانوردی صحیح و دریانوردان خوب بتوان از مخاطرات دریایی دوری کرد خطری متوجه شناور نخواهد شد. البته در فرضی که مخاطره قابل اجتناب است، ولی شناور قابلیت دریانوردی ندارد یا دریانوردان خوبی در شناور به کار گمارده نشده باشند خطر شناور را تهدید کرده و قراردادی که در چنین وضعی بسته شود مشمول مقررات نجات دریایی است. احتمال وقوع خطر نیز به مانند خطر بالفعل است.^۱

برخی معتقدند در مواردی که خطری کشتی را تهدید نمی‌کند ولی فرمانده آن به اشتباه درخواست کمک می‌کند و کشتی دیگر خود را به خطر انداخته و برای نجات، متحمل هزینه‌هایی می‌شود، هرچند عملیات انجام شده مصداق واقعی عملیات نجات نیست، ولی آن کشتی استحقاق اجرت نجات را دارد.^۲

۳- قرارداد منصفانه و با رعایت عدالت معاوضی و اراده سالم دو طرف بسته شده باشد. در صورتی که یک طرف، از وضعیت موجود یا ناآگاهی دیگری سوءاستفاده کرده و یا با حيله و نیرنگ، طرف دیگر را فریب دهد، نمی‌توان به استناد اصل صحت و لزوم قراردادها، شاهد زیان ناروای طرف دیگر قرارداد بود.

امروزه برای قراردادهای نجات، نمونه‌های استانداردی وجود دارد؛ برای مثال می‌توان به «Lloyd's Standard Form of Salvage Agreement» که به اختصار «LOF» مخفف «Lloyd's Open Form» خوانده می‌شود.^۳ این فرم‌های استاندارد متناسب با تغییر مقررات و معاهدات بین‌المللی اصلاح می‌شوند؛ مانند «LOF1990» که پس از کنوانسیون ۱۹۸۹ لندن تهیه شده است.^۴

در عمل میزان پاداش نجات در این فرم‌ها جز در مواردی چون به گل‌نشستن کشتی در

^۱. شورابی، پیشین، ص ۵۷۸؛ و رضانی، پیشین، ص ۲۶۱.

^۲. هوشنگ، پیشین، ص ۳۱۴.

^۳. Cohen, op. cit., p. 266.

^۴. Allen, op. cit., p. 119; Shaw, op. cit., p. 128.

آب‌های کم‌عمق یا کم‌ارزش بودن مبلغ پاداش، درج نشده و آن را به تصمیم داوران واگذار می‌کنند؛ ولی ناعادلانه بودن آن ممکن است ناشی از عدم رعایت حسن نیت کامل^۱ هر یک از دو طرف باشد. هر دو طرف قرارداد نجات موظفند با صداقت و درستی با یکدیگر رفتار کنند و اطلاعاتی را که در تصمیم‌گیری طرف دیگر موثر است پنهان نکنند. اگر بر اساس اطلاعات نادرست، قرارداد نجات بسته شود الزام آور نخواهد بود.^۲

ماده ۷ معاهده بین‌المللی نجات دریایی لندن نیز مشابه قانون دریایی، امکان ابطال یا اصلاح قرارداد نجات یا هر یک از شرایط آن را پیش‌بینی کرده است. بر این اساس چنان‌چه قرارداد تحت فشار ناروا یا تحت تاثیر خطر بسته شده و شرایط آن غیر منصفانه باشد و یا مبلغ قرارداد برای خدماتی که عملاً عرضه شده بیش از اندازه زیاد یا بسیار اندک باشد، حسب مورد امکان ابطال یا اصلاح قرارداد وجود خواهد داشت.

د) تاثیر ناعادلانه بودن قرارداد نجات بر وضعیت حقوقی آن

قرارداد نجات در وضعیت خطر منعقد می‌شود و لذا از سوی شخصی که در معرض خطر است قراردادی اضطراری محسوب می‌شود. اگر طرف قرارداد، چنین موقعیتی را برای تحمیل شرایطی ناروا بر او قرار ندهد و قرارداد در شرایطی عادلانه و منصفانه بسته شود تردیدی در صحت آن نیست، اما اگر کشتی نجات‌دهنده از وضعیت اضطراری کشتی درمانده و گرفتار، استفاده‌ی نامشروع کرده و شرایط ناعادلانه‌ای را بر او تحمیل کند منطبق حقوقی نمی‌تواند به این بهانه که معاملات ناشی از اضطرار معتبر است التزامات ناروا را بر مضطر بار کند.

ضمانت اجرای سوءاستفاده از وضعیت طرفی که در معرض مخاطرات دریایی، قرارداد نجات می‌بندد در ماده ۱۷۹ قانون دریایی که برگردانی از ماده ۷ قرارداد بین‌المللی یکنواخت کردن برخی مقررات مربوط به معاضدت و نجات در دریا می‌باشد وارد شده است. طبق ماده مزبور: «هر قرارداد کمک و نجات که در حین خطر و تحت تاثیر آن منعقد شده و شرایط آن به تشخیص دادگاه غیر عادلانه باشد ممکن است به تقاضای هر یک از طرفین به وسیله دادگاه باطل و یا

^۱. Utmost Good Faith.

^۲. رضانی، پیشین، صص ۲۷۴ و ۲۵۷؛ و

Anderson, op. cit., p. 220.

تغییر داده شود. در کلیه موارد چنانچه ثابت شود رضایت یکی از طرفین قرارداد بر اثر حيله یا خدعه یا اغفال جلب شده است و یا اجرت مذکور در قرارداد ذکر شده به نسبت خدمت انجام یافته فوق العاده زیاد و یا کم است دادگاه می‌تواند به تقاضای یکی از طرفین قرارداد را تغییر داده و یا بطلان آن را اعلام نماید». البته همان‌گونه که ملاحظه می‌شود این امر به اختیار دادگاه و بر اساس تقاضای هر یک از طرفین است و چنانچه هیچ‌یک از ایشان تقاضایی مطرح نکند، قرارداد به قوت خود باقی خواهد ماند.

در متن برگردان ماده ۷ قرارداد بین‌المللی یکنواخت کردن برخی مقررات مربوط به معاضدت و نجات در دریا، منضم به قانون الحاق دولت ایران به هفت قرارداد بین‌المللی دریایی مصوب ۱۳۴۴، قرارداد نجات تحت شرایط یادشده توسط دادگاه «قابل فسخ یا تغییر» خوانده شده است. امکان فسخ قرارداد معاضدت و نجات در برخی متون حقوقی داخلی نیز وارد شده است^۱، در حالی که در متن اصلی قرارداد به زبان انگلیسی، «قابل ابطال و اصلاح بودن قرارداد» دیده می‌شود^۲. ماده ۷ معاهده بین‌المللی نجات دریایی لندن نیز در عبارتی مشابه با ماده ۷ قرارداد بین‌المللی یکنواخت کردن برخی مقررات مربوط به معاضدت و نجات در دریا مقرر می‌دارد: «یک قرارداد یا هر یک از شرایط مندرج در آن را می‌توان ابطال و یا اصلاح نمود اگر:

الف- قرارداد تحت فشار ناروا یا تحت تاثیر خطر، منعقد شده و شرایط آن غیر منصفانه باشد؛ یا
ب- پرداخت بر اساس قرارداد برای خدماتی که عملاً عرضه شده بیش از اندازه زیاد بوده یا بسیار اندک باشد».

مطابق مقررات یادشده، شخصی که به دلیل مخاطرات و حوادث دریایی در معرض خطر قرار گرفته و حاضر به امضای قرارداد نجات با شرایط ناروا و ناعادلانه گردیده، پس از رهایی از خطر

^۱ ستوده تهرانی، پیشین، ص ۲۱۸.

^۲ Article 7: «Every agreement as to assistance or salvage entered into at the moment and under the influence of danger may, at the request of either party, be **annulled** or **modified** by the court, if it considers that the conditions agreed upon are not equitable. In all cases, when it is proved that the consent of one of the parties is vitiated by fraud or concealment, or when the remuneration is, in proportion to the services rendered, in an excessive degree too large or too small, the agreement may be **annulled** or **modified** by the court at the request of the party affected».

می‌تواند با مراجعه به دادگاه تعدیل شرایط قرارداد یا ابطال آن را بخواهد. در صورتی که چنین نکند قرارداد به حال صحت باقی خواهد ماند. این وضعیت در صورتی که هر یک از دو طرف مغبون شده باشند نیز وجود دارد.

ه) پایداری قرارداد نجات به‌رغم قابلیت ابطال یا اصلاح

ماده ۱۷۴ قانون دریایی در خصوص کمک و نجات در دریا مقرر می‌دارد: «به هر نوع عمل کمک و نجات که دارای نتیجه‌ی مفید باشد اجرت عادلانه تعلق خواهد گرفت. اگر عمل کمک یا نجات نتیجه‌ی مفید نداشته باشد هیچ‌گونه اجرتی به آن تعلق نخواهد گرفت و در هیچ مورد مبلغ پرداختی بیش از ارزش اشیای نجات یافته نخواهد بود».

تعیین میزان اجرت بسته به این که قراردادی در میان باشد، یا عملیات نجات بدون قرارداد انجام گیرد، متفاوت است. به موجب ماده ۱۷۸ قانون دریایی «میزان اجرت کمک و نجات بر طبق قراردادی که بین طرفین منعقد شده است، پرداخت می‌گردد و در صورت نبودن قرارداد به وسیله دادگاه تعیین خواهد شد. این حکم نیز شامل طرز تقسیم اجرت مزبور بین نجات‌دهندگان و همچنین بین مالک و فرمانده و سایر اشخاصی که در خدمت کشتی‌های نجات‌دهنده می‌باشند خواهد بود».

به‌رغم اعتبار قرارداد نجات که در ماده ۱۷۸ قانون دریایی پیش‌بینی شده است، این قرارداد تحت شرایطی که مطالعه شد می‌تواند بنا به تقاضای هر یک از طرفین و به حکم دادگاه اصلاح یا ابطال گردد. برخی قابل ابطال یا اصلاح بودن قرارداد نجات را دلیل بر الزام‌آور نبودن آن دانسته‌اند^۱ و بعضی دیگر در همین راستا از جمع دو ماده ۱۷۸ و ۱۷۹ قانون دریایی استفاده کرده‌اند که بود یا نبود قرارداد نجات تأثیری در میزان اجرت ندارد و نهایتاً دادگاه است که تکلیف اجرت را تعیین می‌کند^۲. ولی باید گفت؛ قرارداد نجات تا قبل از صدور رای دادگاه که آن هم مبتنی بر تقاضای هر یک از طرفین است، جزو قراردادهای صحیح بوده و مفاد آن میان طرفین الزام‌آور است. صدور حکم اصلاحی یا ابطال قرارداد نیز شرایط ویژه‌ای دارد که شامل هر قرارداد

^۱ رضانی، پیشین، ص ۲۷۴.

^۲ فرمانفرمائیان، پیشین، ص ۱۸۶.

نجاتی نمی‌شود. پس تمامی قراردادهای نجات قابل ابطال یا اصلاح نیستند. برفرض که قرارداد مزبور شرایط اصلاح یا ابطال را داشته باشد نیز تا زمانی که هر یک از طرفین تقاضایی نداده و دادگاه حکمی در این خصوص صادر نکرده، صحیح بوده و الزام‌آور است. دیگر آن که قابل ابطال یا اصلاح بودن قرارداد، مفهومی متفاوت از جایز بودن آن است:

عقد قابل فسخ به هر عقدی اطلاق می‌شود که با اراده هر یک از طرفین یا هر دو طرف یا شخص ثالث و نهایتاً با رای مقام قضایی قابل انحلال باشد. منشأ پیدایش حق فسخ با توجه به اصل لزوم می‌تواند قانون یا شرط ضمن عقد باشد. عقود قابل فسخ ممکن است جایز یا لازم باشند. وجه تشابه قرارداد قابل فسخ با قرارداد قابل ابطالی مانند قرارداد نجات، صحیح بودن هر دو است ولی با فسخ، اثر قرارداد نسبت به آینده از میان می‌رود در حالی که با ابطال، کلیه‌ی آثار عقد از ابتدا مرتفع می‌گردد. قرارداد قابل اصلاح نیز با صدور حکم اصلاحی باطل نمی‌شود بلکه تمام شرایط آن جز آن‌چه اصلاح گشته به اعتبار خود باقی می‌ماند. نتیجه آن که قرارداد نجات به مانند سایر قراردادها از اصل لزوم پیروی می‌کند.

گفتار چهارم - دو نمونه مشابه با وضعیت قرارداد نجات

هرچند قابل ابطال بودن قراردادها در قواعد عمومی عنوان خاصی ندارد، ولی در خلال قوانین و مقررات می‌توان معدودی از قراردادهای صحیح را با قابلیت ابطال برشمرد. در این قسمت دو نمونه از عقود صحیحی که قابل ابطال‌اند و وضعیت حقوقی آن‌ها مشابه وضعیت حقوقی قرارداد نجات است معرفی می‌شوند تا هرگونه تردیدی در زمینه‌ی قابلیت ابطال یک قرارداد صحیح مرتفع گردد.^۱ نخستین آن برگرفته از حقوق اروپا و در مقررات شرکت‌های سهامی است و دیگری در باب اخذ به شفعه می‌باشد که ریشه در فقه دارد.

الف) در شرکت‌های سهامی

اداره شرکت‌های سهامی به عهده مدیران شرکت می‌باشد؛ با این حال هر یک از مدیران دارای

^۱ طالب‌احمدی، حبیب، «معاملات قابل ابطال در حقوق ایران»، مدرس علوم انسانی، دوره نهم، شماره سوم، پاییز ۱۳۸۴، ص ۱۴۵.

شخصیت حقوقی مستقل از شخصیت شرکت بوده و لذا باید بتوانند هر گونه معامله‌ای را با شرکت انجام دهند. البته باید توجه داشت ممکن است مدیران از موقعیت خود سوءاستفاده کنند و سود خود را بر حفظ منافع شرکت ترجیح دهند. پس آزادی مطلق مدیران در معامله با شرکت پذیرفتنی نیست.

در قانون اصلاح قسمتی از قانون تجارت، قانون گذار برخی از معاملات مدیران را ممنوع و مطلقاً باطل می‌داند. به موجب ماده ۱۳۲ قانون مذکور: «مدیرعامل شرکت و اعضای هیات مدیره به استثنای اشخاص حقوقی حق ندارند هیچ‌گونه وام یا اعتبار از شرکت تحصیل نمایند و شرکت نمی‌تواند دیون آنان را تضمین یا تعهد کند. این گونه عملیات به خودی خود باطل است. در مورد بانک‌ها و شرکت‌های مالی و اعتباری، معاملات مذکور در این ماده به شرط آن که تحت قیود و شرایط عادی و جاری انجام گیرد معتبر خواهد بود. ممنوعیت مذکور در این ماده شامل اشخاصی نیز که به نمایندگی شخص حقوقی عضو هیات مدیره در جلسات هیات مدیره شرکت می‌کنند و همچنین شامل همسر و پدر و مادر و اجداد و اولاد و اولاد اولاد و برادر و خواهر اشخاص مذکور در این ماده می‌باشد».

اصل کلی در مورد معاملات مدیران با شرکت در راه حل میانه‌ای است که با وضع یک سیستم کنترلی در ماده ۱۲۹ همان قانون پیش‌بینی شده است. اشخاص مشمول سیستم کنترلی در این ماده عبارتند از: اعضای هیات مدیره و مدیرعامل شرکت و نیز موسسات و شرکت‌هایی که اعضای هیات مدیره یا مدیرعامل شرکت، شریک یا عضو هیات مدیره یا مدیرعامل آن‌ها هستند. این اشخاص بدون رعایت تشریفات کنترل نمی‌توانند در معاملاتی که با شرکت یا به حساب شرکت می‌شود طرف معامله یا سهام شوند.

مراحل کنترل بر اساس ماده ۱۲۹ عبارتست از اجازه‌ی هیات مدیره، گزارش هیات مدیره به بازرس و تصمیم مجمع عمومی که توضیح آن به شرح زیر است:

پیش از بستن قرارداد با شرکت، ابتدا باید از هیات مدیره اجازه گرفت. اجازه‌ی هیات مدیره باید در جلسه هیات و با توجه به شرایط قانونی که به منظور تشکیل جلسات و تصمیم‌گیری مقرر شده بعمل آید. در نتیجه، موافقت هر یک از اعضای هیات مدیره به تنهایی به معنای اجازه هیات مدیره نخواهد بود.

در صورتی که هیات مدیره با انجام معامله‌ی موصوف موافقت کند باید بلافاصله بازرس شرکت را آگاه نماید و گزارش مشابهی هم به مجمع عمومی عادی شرکت بدهد. بازرس نیز پس از بررسی، گزارش خود را به همان مجمع ارائه می‌کند. گزارش بازرس باید حاوی جزئیات معامله و اظهارنظر خود او باشد.

مرجع تصمیم‌گیرنده در مورد معامله‌ای که هیات مدیره اجازه‌ی انجام آن را داده است، مجمع عمومی عادی صاحبان سهام می‌باشد. تصمیم‌گیری در این خصوص در شرایط عادی راجع به تشکیل جلسات عمومی صورت گرفته و عضو هیات مدیره یا مدیرعامل ذینفع در معامله با شرکت، در مجمع عمومی حق رای نخواهد داشت.

ضمانت اجرای عدم رعایت تشریفات یادشده، در ماده ۱۳۱ قانون اصلاح قسمتی از قانون تجارت پیش‌بینی شده است. این ماده مقرر می‌دارد: «در صورتی که معاملات مذکور در ماده ۱۲۹ این قانون بدون اجازه هیات مدیره صورت گرفته باشد هر گاه مجمع عمومی عادی شرکت آن‌ها را تصویب نکند آن معاملات قابل ابطال خواهد بود و شرکت می‌تواند تا سه سال از تاریخ انعقاد معامله و در صورتی که مخفیانه انجام گرفته باشد تا سه سال از تاریخ کشف آن بطلان معامله را از دادگاه صلاحیت‌دار درخواست کند...».

اگر معاملات مذکور در ماده ۱۲۹ با اجازه‌ی هیات مدیره انجام شده باشد در برابر اشخاص ثالث، در صورت نبود تدلیس و تقلب از ناحیه‌ی آن‌ها، صحیح و غیر قابل ابطال است، حتی اگر مجمع عمومی عادی آن را تصویب نکند. این راه‌حل که از مفهوم ماده ۱۳۰ استنباط می‌شود مورد انتقاد بعضی اساتید قرار گرفته؛ زیرا ممکن است معامله‌ی انجام شده، برای شرکت زیان‌بار باشد و جبران خسارت وارده به شرکت هم به دلیل اعسار یا ورشکستگی مدیران، امکان‌پذیر نباشد.^۱

چنانچه معامله‌ی انجام شده بدون اجازه هیات مدیره انجام شده باشد، ولی مجمع عمومی آن را تصویب کند، طبق قسمت اول ماده ۱۳۱ معتبر خواهد بود، اما در حالتی که معامله بدون اجازه‌ی هیات مدیره انجام گرفته و مجمع عمومی عادی صاحبان سهام هم آن را تصویب نکند معاملات قابل ابطال خواهد بود. بدیهی است قابل ابطال بودن این معاملات صحت آن‌ها را

^۱. اسکینی، ربیعا، حقوق تجارت شرکت‌های تجاری، جلد ۲، تهران: سمت، ۱۳۷۷، ص ۱۵۹.

مخدوش نمی‌سازد و اگر ظرف مواعد مقرر در ماده ۱۳۱ درخواست ابطال از دادگاه انجام نگیرد معاملات هم‌چنان صحیح و دیگر قابل ابطال نخواهند بود.

بعضی از اساتید حقوق مدنی که منکر وجود معاملات قابل ابطال در حقوق ایران می‌باشند عبارت «قابل ابطال» در ماده ۱۳۱ را به معنای «عدم نفوذ» این معاملات تعبیر نموده‌اند. به نظر ایشان معامله‌ی یادشده نسبت به شرکت، معامله‌ای غیر نافذ است که می‌تواند با تصویب مجمع عمومی تنفیذ و با رد آن، باطل شود؛ منتها در ماده ۱۳۱ برای رد معامله، مهلت سه ساله از زمان تشکیل معامله یا کشف آن در نظر گرفته شده است که عدم رد آن را در مهلت مذکور باید محمول بر رضای شرکت و تنفیذ معامله دانست. این گروه از اساتید به این جهت برای معامله‌ی مذکور تا پیش از تنفیذ یا انقضای مدت سه سال مقرر، اثر حقوقی نمی‌شناسند و معتقدند از ماده ۱۳۱ نمی‌توان موثر بودن معامله انجام شده را تا زمان تنفیذ استنباط کرد.^۱

مبنای تفسیر فوق از ماده ۱۳۱ بر سه مقدمه استوار است: اول این که وجود معاملات قابل ابطال در حقوق ایران با قواعد حقوقی این سیستم سازگار نیست؛ دوم این که چنین نهادی در فقه امامیه که از مهم‌ترین منابع حقوقی ماست پیش‌بینی نشده است؛ و سوم این که بر فرض احتمال وجود چنین معاملاتی باید بنا را بر اصل عدم گذاشت.

به نظر نویسنده استدلال فوق تمام نیست؛ زیرا هرچند معاملات قابل ابطال تحت این عنوان در قوانین تعریف نشده و طبق عادت ذهنی ما نامانوس می‌نماید، ولی وجود چنین نهادی با هیچ‌یک از مقررات در تعارض نبوده و منعی هم دیده نمی‌شود. چنان‌که خواهد آمد وجود معاملات قابل ابطال در باب اخذ به شفعه که مقررات آن کاملاً از فقه اقتباس شده مصداق دارد. علاوه آن که مراجعه به اصل عدم، در هنگام تردید و با فقد دلیل صحیح است، در حالی که در مصداق مورد بحث و مصادیق دیگری مانند قرارداد نجات، تردیدی باقی نمی‌ماند تا نیاز به اصل باشد. حمل عبارت «قابل ابطال» به معنی «عدم نفوذ» پذیرفته نیست چنان‌که علمای حقوق تجارت ایران استنباط فوق را از ماده ۱۳۱ ننموده‌اند. نتیجه آن که وجود معاملات قابل ابطال توهم نبوده و در سیستم حقوقی ایران واقعیت انکارناپذیر است و ماده ۱۳۱ یکی از مصادیق چنین معاملاتی را پیش‌بینی کرده است.

^۱ شهیدی، اصول قراردادها و تعهدات، جلد ۲، پیشین، ص ۵۷.

ب) در اخذ به شفعه

در قانون مدنی ایران مقررات اخذ به شفعه کاملاً از فقه گرفته شده است. به موجب ماده ۸۰۸ این قانون «هرگاه مال غیر منقول قابل تقسیمی بین دو نفر مشترک باشد و یکی از دو شریک حصه‌ی خود را به قصد بیع به شخص ثالثی منتقل کند، شریک دیگر حق دارد قیمتی را که مشتری داده است به او بدهد و حصه‌ی مبیعه را تملک کند. این حق را حق شفعه و صاحب آن را شفیع می‌گویند».

پس از انجام بیع، مشتری مالک حصه‌ی مبیعه می‌گردد و تا پیش از اخذ به شفعه، تصرفات او در ملک خود صحیح بوده و حق تملک شفیع، مشتری را از تصرف منع نمی‌نماید؛ چنان که متهب به‌رغم حق رجوع و اهب، حق هرگونه تصرف در عین موهوبه را دارد.

صحت تصرفات مشتری مورد اتفاق فقها می‌باشد و تنها قول خلاف آنست که تصرفات مشتری ممکن است موجب تضييع حق شفیع شود و حق شفعه همانند حق مرتهن می‌باشد.^۱ نتیجه‌ی این کلام آن است که صحت تصرفات مشتری متوقف بر اجازه‌ی شفیع باشد. بعضی از اساتید حقوق نیز به پیروی از این دیدگاه، حصه‌ی مبیعه را در اثر حق شفعه‌ای که از بیع سهم شریک حاصل شده، متعلق حق شفیع دانسته و تصرفات مشتری را مانند معاملات فضولی مراعی به سقوط حق شفیع و یا اجازه‌ی او می‌دانند.^۲ این گفته در صورتی صحیح است که حق شفیع در زمره‌ی حقوق عینی تبعی باشد، حال آن که قیاس حق شفیع به حق مرتهن، مع الفارق است؛ زیرا حق شفیع از جمله حقوق عینی اصلی است.^۳ تصرفات مشتری نیز موجب از بین رفتن حق شفیع نمی‌شود؛ زیرا حق شفیع، سابق بر تصرفات مشتری بوده و مقتضی حق شفعه، بیع است که هم‌چنان وجود دارد.^۴

بنابر صحت معاملات مشتری پیش از اخذ به شفعه و بقای حق شفیع، چگونگی تملک حصه‌ی مبیعه از مشتری جای بحث دارد؛ زیرا با انجام تصرفات ناقله، دیگر مشتری مالک

^۱ حسینی عاملی، سیدمحمدجواد، مفتاح الکرامه فی شرح قواعدالعلامه، جلد ۱۴، بیروت: دارالتراث، ۱۴۱۸، ص ۳۴۹.

^۲ امامی، سیدحسن، حقوق مدنی، جلد ۳، تهران: کتابفروشی اسلامیة، ۱۳۶۶، ص ۳۹.

^۳ کاتوزیان، ناصر، ایقاع، تهران: یلدا، ۱۳۷۰، ص ۲۳۴.

^۴ حسینی عاملی، پیشین، ص ۳۵۰.

حصه‌ی مبیعه نمی‌باشد تا بتوان از او اخذ به شفعه کرد. چنان که بعضی از اساتید به این نکته اشاره نموده‌اند عدم قابلیت استناد معاملات مشتری در برابر شفیع این حق را به او داده است.^۱ به دیگر سخن، به شفیع این حق داده شده است که معاملات مشتری را با دیگران نادیده انگارد و هم‌چنان مشتری را مالک حصه‌ی مبیعه شمرده و از او اخذ به شفعه کند.

قانون مدنی در ماده ۸۱۶ به پیروی از اتفاق نظر فقها، اخذ به شفعه را موجب بطلان معاملات مشتری دانسته و مقرر می‌دارد: «اخذ به شفعه هر معامله را که مشتری قبل از آن و بعد از عقد بیع نسبت به مورد شفعه نموده باشد، باطل می‌نماید». بطلان معاملات صحیح مشتری به واسطه‌ی اخذ به شفعه این معاملات را در زمره‌ی معاملات قابل ابطال قرار می‌دهد.

در این که معاملات مشتری پس از اخذ به شفعه کاملاً باطل است یا این که بطلان نسبی است، اختلاف نظر وجود دارد. بعضی معتقدند معاملات مشتری در رابطه با طرف معامله صحیح باقی می‌ماند و اخذ به شفعه موجب بطلان این معاملات در برابر شفیع می‌شود. لذا عوضی را که شفیع به مشتری می‌دهد از آن طرف معامله با مشتری می‌باشد.^۲

اگر نظریه‌ی بطلان نسبی پذیرفته شود، شفیع را از اقامه‌ی دعوا و درخواست ابطال معامله‌ی مشتری بی‌نیاز می‌کند؛ زیرا چنان که گفته شد معامله‌ی مشتری با طرف خود صحیح باقی خواهد ماند.^۳ اما از دیدگاه قانونی این نظر قابل دفاع نیست، زیرا بطلان نسبی با مفهوم متعارف بطلان که در ماده ۸۱۶ قانون مدنی به کار رفته سازگار نمی‌باشد. علاوه این که برابر ماده ۸۱۷ همان قانون «در مقابل شریکی که به حق شفعه تملک می‌کند مشتری ضامن درک است نه بایع...» و اگر اخذ به شفعه را در تصرفات مشتری غیر مبطل بدانیم، این که مشتری را ضامن درک حصه‌ی مبیعه بشناسیم صحیح نیست. بعضی از فقها این احتمال را طرح نموده‌اند که شاید هم چنان که مال قهراً از ملکیت مشتری خارج می‌شود، به حکم شارع، مشتری ضامن درک هم قرار می‌گیرد والا باید ضامن درک را بایع دانست نه مشتری را؛ و سپس خود به ضعف این دیدگاه، تصریح می‌کنند.^۴

۱. کاتوزیان، پیشین، ص ۲۳۴.

۲. حسینی عاملی، پیشین، ص ۲۳۵.

۳. کاتوزیان، پیشین، ص ۲۹۰.

۴. حسینی عاملی، پیشین، ص ۳۵۲.

به طور مطلق باطل دانستن معاملات مشتری به واسطه‌ی اخذ به شفعه، با واژه‌ی بطلان در ماده ۸۱۶ قانون مدنی تناسب داشته و نظر بیشتر فقها هم بر آن است. البته برخی از اساتید معتقدند؛ از آن جهت که انحلال معاملات مشتری خودبه‌خود صورت می‌پذیرد و درخواست ابطال آن از دادگاه نمی‌شود با مفهوم «قابلیت ابطال» ناسازگار است.^۱ ولی قابل ابطال بودن یک معامله، مشروط به رای مقام قضایی در این خصوص نیست بلکه ابطال معامله ممکن است به اراده‌ی هر یک از طرفین معامله یا شخص ثالث، به طور مستقیم یا غیر مستقیم صورت گیرد. لازم به یادآوری است که طبق نظر عده‌ای از فقها، تصرفات مشتری اگر به واسطه‌ی بیع باشد با اخذ به شفعه باطل می‌گردد ولی اگر تصرفات مشتری به غیر بیع انجام شده باشد توسط شفیع قابل فسخ است؛ یعنی تا زمان اخذ به شفعه تصرفات مشتری موثر بوده و با اخذ به شفعه منحل می‌گردد و نسبت به آینده اثری نخواهد داشت. در همین راستا ترجمه‌ی پرسش و پاسخی از سیدمحمدکاظم یزدی (ره) نقل می‌شود:

پرسش: دو شخص در خانه‌ای با یکدیگر شریک بودند. یکی از آن دو سهم خود را از خانه به ثالث فروخته و ثالث در آن تصرفاتی چون بیع و مانند آن نموده است. آیا چنین تصرفاتی قبل از اخذ به شفعه صحیح است یا خیر و آیا این تصرفات موجب از بین رفتن حق شفعه می‌گردد یا خیر؟

پاسخ: نظر به اطلاق ادله و نظر به این که حق شفیع معلوم نیست به مانند حق مرتهن مانع از تصرف باشد، ظاهراً چنین تصرفاتی صحیح است و اشکال در عدم سقوط حق شفعه سزاوار نیست، لذا اگر تصرفات مشتری به واسطه‌ی بیع باشد پس شریک می‌تواند از مشتری اول اخذ به شفعه کند که در این صورت بیع دوم باطل می‌گردد و اگر از مشتری دوم اخذ به شفعه کند بیع اول و دوم هر دو صحیح است. اگر تصرف مشتری به غیر بیع مانند صلح، هبه یا وقف و نظایر آن باشد شریک می‌تواند این تصرفات را فسخ و از مشتری اخذ به شفعه نماید.^۲

نتیجه‌گیری

با بررسی قواعد عمومی قراردادها و نیز مقررات ویژه‌ی حقوق دریایی، اعم از قانون دریایی و

^۱ کاتوزیان، پیشین، ص ۲۹۰.

^۲ یزدی، سیدمحمد کاظم، سؤال و جواب، تهران: مرکز نشر علوم اسلامی، ۱۳۷۶، ص ۴۶۵.

- معاهدات بین‌المللی، در خصوص قرارداد نجات نتایج زیر به دست می‌آید:
- ۱- کمک و نجات از گذشته‌های دور در عرف دریانوردی وجود داشته و با وضع مقررات، صورت حقوقی الزام‌آوری یافته است.
 - ۲- عملیات نجات ممکن است مسبوق به بستن قرارداد باشد. قرارداد مزبور تحت شرایط اضطراری بسته می‌شود و باید در تعیین حکم وضعی آن دقت کرد؛ زیرا امکان دارد طرف قرارداد، وضعیت دشوار دیگری را ابزاری برای اجحاف در حق او قرار داده و شرایط ناروایی را بر او تحمیل کند.
 - ۳- مطابق با قواعد عمومی حاکم بر معاملات، قراردادهای اضطراری به طور مطلق صحیح می‌باشند، ولی صحت قراردادی که یک طرف آن از اضطرار طرف دیگر سوءاستفاده کرده، خلاف منطق حقوقی است.
 - ۴- در حقوق برخی از کشورها، ضمانت اجرای قراردادی که یک طرف آن از موقعیت دشوار دیگری سوءاستفاده کرده قابلیت فسخ، بطلان یا اکراهی شدن قرارداد است، ولی در حقوق ایران مقررات صریحی در این زمینه وجود ندارد. در آرای علمای حقوق، احتمال بطلان یا عدم نفوذ چنین قراردادهایی تقویت شده است.
 - ۵- سوءاستفاده از وضعیت نجات‌گیرنده یا عدم رعایت عدالت معاوضی در قرارداد نجات، به صراحت قانون دریایی و معاهده بین‌المللی نجات دریایی موجب قابلیت ابطال یا اصلاح آن می‌گردد.
 - ۶- مفهوم قابل ابطال یا اصلاح بودن قرارداد نجات، متفاوت از قابلیت فسخ یا عدم نفوذ آن است.
 - ۷- تفاوت وضعیت حقوقی قرارداد نجات دریایی با قراردادهای نجاتی که جهت امدادسانی در خشکی بسته می‌شوند منطقی نیست؛ زیرا اگر قراردادی غیر عادلانه جهت نجات در خشکی بسته شود نص صریحی برای قابل ابطال بودن آن وجود ندارد و اگر قابلیت ابطال قراردادهای وضعیتی استثنایی باشد قابل تسری به فروض دیگر نیست.
 - ۸- هرچند در قواعد عمومی، قراردادهای قابل ابطال به عنوان ضمانت اجرای عدم رعایت برخی اصول حاکم بر قراردادهای نام‌برده نشده و به‌رغم مخالفت بعضی از اساتید حقوق مدنی، وجود چنین قراردادهایی در حقوق داخلی انکارناپذیر است و با مطالعه قوانین و مقررات، می‌توان معدودی از قراردادهای قابل ابطال را برشمرد. برخی از این دست معاملات، ریشه در فقه داشته و گروهی از حقوق اروپا وارد حقوق ایران شده است.

منابع

الف) منابع فارسی

۱. اسکینی، ربیعا، حقوق تجارت - شرکت‌های تجاری، جلد ۲، تهران: سمت، ۱۳۷۷.
۲. امامی، سیدحسن، حقوق مدنی، جلد ۳، تهران: کتابفروشی اسلامیة، ۱۳۶۶.
۳. امید، هوشنگ، حقوق دریایی، جلد ۲، تهران: مدرسه عالی بیمه تهران، ۱۳۵۳.
۴. بوآیه، آبر، حقوق دریایی، ترجمه حسینقلی حسینی‌نژاد، تهران، بی‌نا، ۱۳۷۹.
۵. دویدار، محمد، حقوق دریایی بر اساس مقررات قانون دریایی لبنان و معاهدات بین‌المللی، ترجمه عزیز فیضی طالب، تهران: رایحه عترت، ۱۳۸۰.
۶. رضانی، عباس، حقوق حمل‌ونقل دریایی، تهران: موسسه آموزشی کشتیرانی جمهوری اسلامی ایران (علوم و فنون دریایی - مدیریت)، ۱۳۷۱.
۷. ستوده تهرانی، حسن، حقوق دریایی و هوایی، تهران: انتشارات دانشگاه تهران، ۱۳۴۴.
۸. شهیدی، مهدی، تشکیل قراردادها و تعهدات، جلد ۱، تهران: حقوقدان، ۱۳۷۷.
۹. شهیدی، مهدی، اصول قراردادها و تعهدات، جلد ۲، تهران: عصر حقوق، ۱۳۷۹.
۱۰. صمدی اهری، محمدهاشم، مسئولیت مدنی متصدی حمل و نقل دریایی، تهران: روزنامه رسمی کشور، ۱۳۷۳.
۱۱. طالب‌احمدی، حبیب، «معاملات قابل ابطال در حقوق ایران»، مدرس علوم انسانی، دوره نهم، شماره سوم، پاییز ۱۳۸۴.
۱۲. طالب‌احمدی، حبیب، «قهری یا قراردادی بودن مسئولیت مدنی ناشی از ضمان درک»، مطالعات حقوقی دانشگاه شیراز، دوره دوم، شماره اول، بهار و تابستان ۱۳۸۹.
۱۳. فرمانفرمائی، ابوالبشر، حقوق دریایی، بی‌جا، چاپخانه خرمی، ۱۳۴۹.
۱۴. فتوای، جلیل؛ وحدتی شبیری، سیدحسن؛ و عبدی‌پور، ابراهیم، حقوق قراردادها در فقه امامیه، جلد ۱، تهران: سمت، ۱۳۷۹.
۱۵. کاتوزیان، ناصر، حقوق مدنی: معاملات معوض - عقود تملیکی، تهران: انتشارات بهنشر، ۱۳۶۳.
۱۶. کاتوزیان، ناصر، قواعد عمومی قراردادها، جلد ۱، تهران: انتشارات بهنشر، ۱۳۶۴.

۱۷. کاتوزیان، ناصر، قواعد عمومی قراردادها، جلد ۵، تهران: انتشارات بهنشر، ۱۳۶۹.
۱۸. کاتوزیان، ناصر، ایقاع، تهران: یلدا، ۱۳۷۰.
۱۹. کاتوزیان، ناصر، قواعد عمومی قراردادها، جلد ۲، تهران: شرکت انتشار، ۱۳۷۱.
۲۰. نجفی اسفاد، مرتضی، حقوق دریایی بر پایه قانون دریایی ایران و مقررات بین‌المللی دریایی، تهران: سمت، ۱۳۸۷.
۲۱. نوری، محمدعلی، قانون مدنی آلمان، تهران: کتابخانه گنج دانش، ۱۳۸۶.
۲۲. واحدی، جواد، ترجمه قانون تعهدات سوئیس، تهران: میزان، ۱۳۷۸.
۲۳. یزدی، سیدمحمد کاظم، سؤال و جواب، تهران: مرکز نشر علوم اسلامی، ۱۳۷۶.

ب) منابع عربی

۲۴. حسینی عاملی، سیدمحمدجواد، مفتاح الكرامه فی شرح قواعدالعلامه، جلد ۱۴، بیروت: دارالتراث، ۱۴۱۸.
۲۵. شورابی، عبدالحمید، قانون التجاره البحریه، اسکندریه: منشأ المعارف جلال حزی و شرکاه، ۲۰۰۳.
۲۶. نجفی، محمدحسن، جواهرالكلام فی شرح شرایع الاسلام، جلد ۲۲، تهران: دارالکتب الاسلامیه، ۱۴۰۰.

ج) منابع انگلیسی

27. Allen, "Michael, The International Convention on Salvage & LOF 1990", Journal of Maritime Law & Commerce, Vol. 22, No. 1, January, 1991.
28. Cohen, Mark, Lloyd's Standard Form of Salvage Agreement & The U.S. Salvage Industry, Marine Policy, Butterworth & Co. (Publishers) Ltd., October, 1982.
29. Shaw, Richard, The 1989 Salvage Convention & Lloyd's Open Form 1990, Marine Policy, Butterworth-Heinemann Ltd., March 1992.
30. Anderson, Andrew, "Salvage & Recreational Vessels: Modern Concepts & Misconceptions", U.S.F Maritime Law Journal, Vol. 6, No. 1, 1993.