

## کنوانسیون بین‌المللی نجات دریایی

### International Convention on Salvage, 1989

کنوانسیون بین‌المللی نجات دریایی که در ۲۸ آوریل ۱۹۸۹ تصویب و در ۱۴ جولای ۱۹۹۶ لازم‌الاجرا شد، جایگزین کنوانسیون درباره قانون نجات مصوب ۱۹۱۰ شد که بر اساس قاعده «پاداش در برابر نتیجه» فعالیت می‌کرد، به این معنا که فرد یا گروه نجات‌دهنده تنها در صورتی برای خدمات خود مبلغی دریافت می‌کردند که فعالیت آنها موفقیت‌آمیز بوده باشد. با این که این رویکرد در اغلب موارد کارساز و موثر بود اما سوانح منجر به آلودگی از این امر مستثنی بودند. بدین ترتیب، نجات‌دهنده‌ای که از وقوع یک سانحه بزرگ آلودگی (به عنوان نمونه، از طریق یدک‌کشی تانکری خسارت‌دیده به دور از منطقه‌ای با حساسیت زیست‌محیطی بالا) جلوگیری می‌کرد اما موفق نمی‌شد کشتی یا بار آن را نجات دهد، در قبال کار خود مبلغی دریافت نمی‌کرد. به همین دلیل، نجات‌دهندگان برای انجام عملیات‌های نجاتی که شانس موفقیت زیادی نداشتند، انگیزه و تمایل چندانی نشان نمی‌دادند.

بدین ترتیب، کنوانسیون نجات دریایی مصوب سال ۱۹۸۹ به دنبال برطرف ساختن این نقیصه از طریق استفاده از سیستم اصلاح‌شده‌ای برای قدردانی از نجات‌دهندگان می‌باشد که مهارت و تلاش آنها در تقلیل یا جلوگیری از ورود آسیب به محیط‌زیست را نیز در نظر می‌گیرد.

#### پاداش ویژه

در کنوانسیون نجات دریایی ۱۹۸۹، پاداشی با عنوان «پاداش ویژه» در نظر گرفته شده است و به نجات‌دهندگان اعطا می‌شود که به روش عادی نجات (در قبال نجات کشتی یا بار آن) پاداشی دریافت نمی‌کنند. آسیب به محیط‌زیست به صورت «آسیب فیزیکی جدی به سلامت

انسان‌ها و یا منابع یا حیات دریایی در آبهای ساحلی یا داخلی یا نواحی مجاور آنها در نتیجه آلودگی، آتش‌سوزی، انفجار یا سوانح بزرگ از این دست» تعریف می‌شود.

این پاداش از مجموع هزینه‌های متحمل‌شده توسط نجات‌دهنده، به علاوه حداکثر ۳۰ درصد این مجموع در صورتی که آسیب‌های زیست‌محیطی در نتیجه اقدامات نجات‌دهنده تقلیل یافته باشند و یا از بروز آنها جلوگیری به عمل آمده باشد، تشکیل می‌شود. هزینه‌های متحمل‌شده به صورت «هزینه‌های موجه وارده به نجات‌دهنده در عملیات نجات و تجهیزات و پرسنلی که واقعاً و به صورت موجه در عملیات به کار رفته‌اند» تعریف می‌شود. فرد یا هیئت تعیین‌کننده این پاداش «در صورت صحیح و عادلانه دانستن این کار» می‌تواند مقدار آن را تا ۱۰۰ درصد هزینه‌های متحمل‌شده افزایش دهند.

در مقابل، اگر نجات‌دهنده به علت قصور موفق به تقلیل یا جلوگیری از ورود آسیب به محیط‌زیست، پاداش ویژه در مورد وی کاهش خواهد یافت و یا حذف خواهد شد. این پاداش توسط شناور و سایر مراجع ذینفع به تناسب میزان انتفاع آنها از موارد نجات‌یافته پرداخت خواهد شد.

بر اساس بندهای ۱ و ۲ از ماده ۱۰ این کنوانسیون

(۱) هر فرمانده کشتی موظف 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.

(۲) کشورهای متعاقد باید اقدامات ضروری برای اجرای وظیفه مندرج در بند یک اتخاذ نمایند.