

WORLD POLITICS

Homepage: <https://interpolitics.guilan.ac.ir/>

Print Issn: 2383-0123

Online Issn: 2538-4899

The International Regime and Rules Governing the Salvage of Maritime Cargo in the Strait of Hormuz during Times of Crisis

Kobra Shahbazi  *Corresponding Author*, Ph.D. in Private Law, Department of Law, Kermanshah Branch, Islamic Azad University, Kermanshah, Iran. E-mail: k.shahbazi@gmail.com

Article Info

Article Type:

Research Article

Article history:

Received 2025/11/12

Accepted 2026/2/17

Published Online

2026/5/10

ABSTRACT

After 2014, Egypt adopted a new strategy centered on economic diplomacy to reduce domestic challenges through regional cooperation and foreign investment. Relations with the UAE as a strategic partner were placed at the heart of these efforts. The main research question is: what instruments has Egypt's economic diplomacy employed to develop cooperation with the UAE, and what achievements has it garnered? The hypothesis suggests that relying on active economic diplomacy and Emirati political support, Egypt has established broad cooperation in energy, construction, and infrastructure, thereby fulfilling part of its developmental needs. The findings indicate a remarkable success of Egypt's multilateral diplomacy in these areas, backed by Abu Dhabi's unconditional support, although this success is more a result of Emirati investment and political vision than of Egypt's unilateral initiative. The continuity of this cooperation depends on Egypt's internal stability and the dynamism of bilateral relations. To reduce structural dependency, Cairo needs to diversify its economic partners and strengthen its domestic productive foundations.

Cite this Article: Shahbazi, K. (2026). The International Regime and Rules Governing the Salvage of Maritime Cargo in the Strait of Hormuz during Times of Crisis. *World Politics*, 14(4), 251-269. doi: 10.22124/wp.2026.9962



© Author(s)

Publisher: University of Guilan

DOI: 10.22124/wp.2026.9962

1. Introduction

The Strait of Hormuz constitutes one of the world's most strategically significant maritime passages, connecting the Persian Gulf with the Gulf of Oman and serving as a critical route for international navigation and maritime commerce. Its geographical and geopolitical significance means that any political, security, or military crisis in the region may generate complex maritime incidents involving damaged vessels, endangered cargoes, stranded or abandoned ships, marine pollution, and the urgent need for salvage operations. In such circumstances, determining the law applicable to the salvage of maritime cargo becomes a particularly important legal issue because the relevant operation may involve multiple jurisdictions, different nationalities of shipowners, cargo interests, salvors, insurers, and other parties, as well as different legal regimes governing the vessel, the cargo, and the place of salvage.

The legal complexity is further intensified when salvage operations take place in the territorial sea of Iran or Oman, in waters associated with an international strait, or in circumstances involving several foreign elements. The principal question addressed by this study is therefore: Which law should govern the salvage of maritime cargo during a crisis in the Strait of Hormuz, and how should the relationship between the salvage contract, the law of the coastal State, the law of the flag State, the International Convention on Salvage 1989, and general principles of international law be determined? The significance of this question extends beyond the calculation of salvage remuneration. Salvage operations may simultaneously implicate private contractual rights, maritime safety, environmental protection, coastal-State jurisdiction, navigation, and international dispute settlement. The study consequently approaches salvage in the Strait of Hormuz as a multidimensional conflict-of-laws problem rather than merely a conventional claim for salvage reward.

2. Theoretical Approach

The study adopts a theoretical framework based primarily on the principles of party autonomy, territoriality, the law of the flag, the closest connection, mandatory rules, and the interaction between private international maritime law and public international maritime law. The principle of party autonomy constitutes the starting point where the salvage operation is contractual. Parties to a salvage agreement may generally determine the applicable law and, where legally permissible, the forum or arbitration mechanism through which disputes will be resolved. Nevertheless, party autonomy is not unlimited. A contractual choice of law cannot necessarily displace mandatory rules contained in applicable international conventions or the overriding regulatory interests of the coastal State. The second component of the theoretical framework concerns objective connecting factors. Where the parties have not selected an applicable law, the place where salvage operations are performed, the flag of the vessel, the nationality or habitual location of the parties, the place of conclusion or performance of the agreement, and the forum seized of the dispute

may all be relevant. No single factor should automatically determine the applicable law in every case. Instead, the study employs the closest-connection approach, under which the applicable law is identified through an assessment of the relationship between the legal dispute and the relevant jurisdictions. The third component is the distinction between private contractual rules governing the salvage relationship and mandatory public-law rules concerning navigation, maritime safety, environmental protection, and the regulatory authority of coastal States. This distinction is particularly significant in the Strait of Hormuz because a contractual relationship between private parties may coexist with regulatory measures adopted by the coastal State in response to an emergency. Finally, the International Convention on Salvage 1989 provides the principal international normative framework. Iran acceded to the Convention on 1 August 1994, and the Convention entered into force for Iran on 14 July 1996. The Convention modernized the traditional law of salvage by, among other things, strengthening incentives for salvors to prevent or minimize environmental damage.

3. Methodology

This research employs a descriptive-analytical methodology based on library research and doctrinal legal analysis. The study examines primary and secondary legal sources, including the International Convention on Salvage 1989, relevant principles of the law of the sea, Iranian maritime legislation, rules of private international law, international legal instruments, judicial and arbitral approaches, and scholarly literature on maritime salvage and conflict of laws. The analysis proceeds through a comparative and functional examination of the principal connecting factors that may arise in a salvage dispute associated with the Strait of Hormuz. Particular attention is given to the interaction between contractual choice of law and mandatory international and domestic rules. The research also distinguishes between contractual salvage and non-contractual salvage and examines how the applicable legal regime may differ depending upon whether a valid salvage agreement exists. Rather than assuming that the law of the place of the accident or the law of the vessel's flag automatically governs, the methodology evaluates the cumulative significance of the relevant legal connections and seeks to construct a hierarchical model for determining the applicable law.

4. Results and Discussion

The findings demonstrate that the applicable law governing the salvage of maritime cargo during a crisis in the Strait of Hormuz cannot be determined exclusively by reference to either the *lex loci operationis* or the law of the flag. The international character of salvage operations and the multiplicity of legal relationships require a multilayered approach. First, a distinction must be made between contractual and non-contractual salvage. Where a valid salvage agreement exists, the parties' choice of law constitutes the principal connecting factor, subject to mandatory limitations imposed by applicable international conventions and domestic law. The traditional



principle of party autonomy therefore remains important, but it operates within a broader normative framework. Second, the 1989 Salvage Convention occupies a central position in cases falling within its scope. The Convention provides internationally harmonized rules concerning salvage operations and seeks to balance the interests of salvors, property interests, and environmental protection. Its significance is especially apparent in crisis situations in which preventing pollution may become as important as saving the vessel or cargo. The Convention expressly recognizes enhanced compensation mechanisms where salvage efforts contribute to preventing or minimizing environmental damage. Third, the existence of a salvage contract does not eliminate the relevance of mandatory rules. A contract concluded under the pressure of danger may be subject to judicial or arbitral scrutiny, particularly where its terms are affected by circumstances surrounding the emergency. Consequently, contractual choice of law cannot be understood as an absolute mechanism for excluding otherwise applicable mandatory provisions.

Fourth, in the absence of an effective choice-of-law clause, the study finds that the closest-connection principle provides the most coherent basis for resolving the conflict of laws. Relevant factors include the location of the salvage operation, the flag of the vessel, the nationality and domicile of the parties, the place of contractual performance, the location of the cargo interests, and the forum hearing the dispute. Their relative weight must, however, be determined according to the particular characteristics of each case. Fifth, the study establishes an important distinction between the law governing the private salvage relationship and the mandatory public-law rules applicable to maritime operations. A foreign law selected by the shipowner and salvor may govern contractual issues such as remuneration, allocation of risks, and contractual obligations, but it cannot necessarily displace coastal-State regulations concerning navigation, port access, environmental protection, maritime safety, emergency response, or other matters falling within the regulatory competence of the coastal State. The 1989 Convention itself recognizes the relevance of cooperation between salvors, interested parties, and public authorities in matters concerning salvage operations. Accordingly, a salvage operation in the Strait of Hormuz may legitimately be subject to several legal regimes simultaneously. Such plurality does not necessarily constitute an irreconcilable conflict. Rather, different legal rules may govern different dimensions of the same factual event: the international convention may regulate salvage rights and obligations; the chosen law may govern contractual matters; conflict-of-laws principles may determine the applicable law in the absence of choice; and mandatory coastal-State rules may govern safety, environmental protection, navigation, and emergency measures.

The principal analytical contribution of the study is therefore the proposition that the applicable law should be identified through a hierarchical and functional framework rather than through a single connecting factor. The first inquiry should concern the applicability of the 1989 Salvage Convention; the second should address the

existence and validity of a contractual choice of law; the third should identify the law with the closest connection where no effective choice exists; and, throughout the analysis, mandatory rules of the coastal State and applicable international rules concerning safety and environmental protection must remain effective.

This approach is particularly relevant to the Strait of Hormuz because a maritime crisis may simultaneously transform a private salvage dispute into a matter involving broader public interests. The geographical character of the Strait, the concentration of international shipping, and the possibility of military or security emergencies increase the probability that private salvage operations will interact with public regulatory powers.

5. Conclusions & Suggestions

The study concludes that determining the law applicable to the salvage of maritime cargo during a crisis in the Strait of Hormuz requires a multilayered conflict-of-laws analysis. Neither the law of the place of the accident nor the law of the flag should be treated as universally decisive. Instead, the applicable legal regime should be determined through a structured sequence that gives priority to applicable international conventions, recognizes valid contractual choices of law, applies the closest-connection principle where no effective choice exists, and preserves the operation of mandatory rules concerning maritime safety, environmental protection, navigation, and coastal-State authority. The 1989 Salvage Convention represents the central international framework for this analysis where its conditions of application are satisfied. Iran's accession to the Convention and its entry into force for Iran in 1996 further strengthen its relevance to salvage disputes connected with Iranian maritime jurisdiction. At the same time, the Convention should not be interpreted as eliminating the role of domestic law or the regulatory authority of coastal States.

The research therefore suggests that greater legal certainty could be achieved through the development of standardized contractual choice-of-law and arbitration clauses specifically adapted to maritime operations in the Strait of Hormuz. Such clauses should clearly identify the applicable substantive law, dispute-resolution mechanism, and relationship between contractual provisions and mandatory maritime and environmental rules. It is further suggested that Iranian maritime authorities and relevant private actors develop clearer operational protocols for salvage during emergencies, particularly where salvage operations intersect with environmental risks, port access, navigation restrictions, or security measures. Greater harmonization between domestic maritime legislation and the international framework established by the 1989 Salvage Convention could also reduce uncertainty in future disputes. Ultimately, the legal treatment of cargo salvage in the Strait of Hormuz should not be reduced to the traditional question of entitlement to salvage remuneration. It is more appropriately understood as a multidimensional problem of international maritime private law, situated at the intersection of contractual autonomy, conflict of laws, international maritime conventions, flag-



State jurisdiction, coastal-State authority, environmental protection, and international dispute resolution. Such an approach provides a more coherent legal framework for addressing maritime casualties and salvage disputes arising from future crises in this strategically significant international waterway.

Keywords: Applicable Law, Maritime Salvage, Cargo, Strait of Hormuz, Conflict of Laws, 1989 Salvage Convention, Law of the Sea..

..

سیاست جهانی

شاپا چاپی: ۲۳۸۳-۰۱۳۳

شاپا الکترونیکی: ۴۸۹۹-۴۵۳۸

Homepage: <https://interpolitics.guilan.ac.ir/>

رژیم و قواعد بین المللی نجات محموله‌های دریایی در تنگه هرمز در وضعیت بحران

کبری شهبازی، نویسنده مسئول، دکتری حقوق خصوصی، گروه حقوق، واحد کرمانشاه، دانشگاه آزاد اسلامی، کرمانشاه،

ایران. رایانامه: k.shahbazi@gmail.com

درباره مقاله	چکیده
نوع مقاله: مقاله پژوهشی	تنگه هرمز به‌عنوان یکی از مهم‌ترین گذرگاه‌های دریایی جهان، در پیوند میان خلیج فارس و دریای عمان و استمرار حمل‌ونقل بین‌المللی نقش اساسی دارد. وقوع بحران‌های سیاسی، امنیتی یا نظامی در این منطقه می‌تواند موجب بروز وضعیت‌هایی از قبیل آسیب‌دیدگی کشتی‌ها، به خطر افتادن محموله‌ها، رهاشدگی یا به گل نشستن کشتی، آلودگی دریایی و ضرورت انجام عملیات نجات شود. مسئله اصلی پژوهش حاضر آن است که در صورت وقوع عملیات نجات محموله دریایی در شرایط بحرانی تنگه هرمز، بر مبنای چه ضوابطی باید قانون حاکم تعیین شود و نسبت میان قرارداد نجات، قانون دولت ساحلی، قانون پرچم کشتی، کنوانسیون بین‌المللی نجات ۱۹۸۹ و قواعد حقوق بین‌الملل در این زمینه چگونه قابل تبیین است. پژوهش حاضر با روش توصیفی - تحلیلی و با استفاده از منابع کتابخانه‌ای، اسناد بین‌المللی، مقررات داخلی و منابع حقوقی خارجی انجام شده است. یافته‌های پژوهش نشان می‌دهد که در وهله نخست باید میان عملیات نجات قراردادی و نجات غیرقراردادی تفکیک کرد. در نجات قراردادی، اصل بر نقش اراده طرفین و شروط قرارداد نجات در تعیین قانون حاکم است؛ با این حال، این اصل در چارچوب قواعد آمره و مقررات کنوانسیون ۱۹۸۹ محدود می‌شود. در صورت فقدان انتخاب قانون، ارتباطات عینی عملیات، از جمله محل عملیات، قانون دادگاه، تابعیت و پرچم کشتی و ارتباط با دولت ساحلی، در تعیین قانون حاکم اهمیت می‌یابد. از سوی دیگر، الحاق ایران به کنوانسیون ۱۹۸۹ موجب شده این کنوانسیون در رسیدگی‌های قضایی یا داوری مرتبط با موضوع در ایران، جایگاه محوری داشته باشد. در نتیجه، بحران تنگه هرمز موجب زوال قواعد عادی حقوق نجات نمی‌شود، بلکه ضرورت هماهنگ‌سازی آنها با الزامات ایمنی دریایی، حمایت از محیط زیست و ملاحظات حاکمیت دولت ساحلی را افزایش می‌دهد.
کلیدواژه‌ها: تنگه هرمز، کنوانسیون نجات ۱۹۸۹، رژیم دریاها، بحران.	
تاریخچه مقاله تاریخ دریافت: ۱۴۰۴/۸/۸ تاریخ پذیرش: ۱۴۰۴/۱۱/۲۷ تاریخ انتشار: ۱۴۰۵/۲/۲۰	

استناد به این مقاله: شهبازی، کبری. (۱۴۰۴). رژیم و قواعد بین المللی نجات محموله‌های دریایی در تنگه هرمز در وضعیت بحران. سیاست

جهانی، ۱۴(۴)، ۲۵۱-۲۶۹. doi: 10.22124/wp.2026.9962

© نویسنده (گان)

ناشر: دانشگاه گیلان



حمل و نقل دریایی بین‌المللی در ساختار اقتصاد جهانی به شدت به گذرگاه‌های راهبردی دریایی وابسته است و تنگه‌های بین‌المللی در این میان جایگاه ویژه‌ای دارند. تنگه هرمز به دلیل اتصال خلیج فارس به دریای عمان و نقش آن در ارتباط دریایی با اقیانوس هند، از جمله مناطقی است که هرگونه اختلال در امنیت و آزادی کشتیرانی آن می‌تواند آثار حقوقی و اقتصادی گسترده‌ای ایجاد کند. از منظر حقوق دریایا، رژیم عبور از تنگه‌های مورد استفاده برای کشتیرانی بین‌المللی با قواعد خاصی همراه است و همین وضعیت، مسائل ناشی از حوادث دریایی و عملیات نجات را از وضعیت معمول نجات در یک دریای داخلی یا بندر متمایز می‌کند. عملیات نجات دریایی هنگامی مطرح می‌شود که کشتی یا مال دریایی در معرض خطر قرار گرفته و شخص یا واحدهی بدون آنکه الزاماً از پیش متعهد به انجام عملیات باشد، برای نجات آن اقدام می‌کند. کنوانسیون بین‌المللی نجات ۱۹۸۹، «عملیات نجات» را هرگونه عمل یا فعالیت برای کمک به کشتی یا هر مال دیگری که در آب‌های قابل کشتیرانی یا سایر آب‌ها در معرض خطر قرار دارد، تعریف کرده است و «مال» نیز شامل اموالی است که به‌طور دائمی و عمدی به ساحل متصل نشده‌اند و صراحتاً محموله در معرض خطر را دربرمی‌گیرد. بنابراین، نجات محموله دریایی از منظر حقوق بین‌الملل دریایی در قلمرو حقوق نجات قرار می‌گیرد و نمی‌توان آن را صرفاً تابع قواعد عمومی قرارداده‌ها دانست. اهمیت مسئله زمانی بیشتر می‌شود که عملیات نجات در شرایط بحران انجام گیرد. در وضعیت عادی، طرفین ممکن است از طریق قرارداد نجات، قانون حاکم و مرجع حل اختلاف را تا حد زیادی مشخص کنند؛ اما در یک بحران امنیتی در تنگه هرمز، ممکن است عملیات نجات بدون امکان مذاکره قبلی، در مدت کوتاه و برای جلوگیری از غرق شدن کشتی یا از بین رفتن محموله انجام شود. همچنین ممکن است نجات‌دهنده تابع یک کشور، کشتی تحت پرچم کشور دیگر، مالک محموله تابع کشور ثالث و محل حادثه نیز در محدوده دریایی یک دولت ساحلی باشد. چنین وضعیتی یک رابطه حقوقی چندلایه ایجاد می‌کند که در آن قواعد تعارض قوانین، حقوق بین‌الملل دریایا و حقوق نجات همزمان نقش پیدا می‌کنند. از سوی دیگر، کنوانسیون نجات ۱۹۸۹ برخلاف نظام سنتی «بدون نجات، بدون اجرت»، تلاش کرده است حمایت از محیط زیست دریایی را نیز در نظام تعیین اجرت نجات وارد کند. این تحول برای تنگه هرمز اهمیت ویژه‌ای دارد؛ زیرا عملیات نجات یک نفتکش یا کشتی حامل مواد خطرناک ممکن است حتی در صورتی که نجات کامل کشتی یا محموله محقق نشود، از یک فاجعه زیست‌محیطی جلوگیری کند. کنوانسیون ۱۹۸۹ برای چنین مواردی سازوکار «جبران ویژه» را پیش‌بینی کرده است. مسئله پژوهش حاضر آن است که در صورت وقوع حادثه و ضرورت نجات محموله دریایی در بحران تنگه هرمز، قانون حاکم بر عملیات و آثار حقوقی آن چگونه تعیین می‌شود. آیا باید قانون دولت

ساحلی اعمال شود؟ آیا قانون پرچم کشتی اولویت دارد؟ آیا قانون منتخب طرفین قرارداد نجات بر سایر قوانین مقدم است؟ در صورت فقدان انتخاب قانون، آیا می‌توان به قانون نزدیک‌ترین ارتباط استناد کرد؟ و مهم‌تر از همه، جایگاه کنوانسیون نجات ۱۹۸۹ در کنار قوانین داخلی ایران و قواعد حقوق بین‌الملل دریاها چیست؟ پاسخ به این پرسش‌ها برای ایجاد پیش‌بینی‌پذیری حقوقی در روابط میان مالک کشتی، مالک محموله، نجات‌دهنده، بیمه‌گر و دولت ساحلی ضروری است.

فرضیه اصلی پژوهش آن است که تعیین قانون حاکم بر نجات محموله در تنگه هرمز تابع یک ضابطه واحد نیست، بلکه باید بر اساس سلسله‌مراتبی از قواعد مورد بررسی قرار گیرد که در رأس آن، در موارد مشمول، مقررات کنوانسیون نجات ۱۹۸۹ و قرارداد معتبر نجات قرار دارد و در فقدان انتخاب معتبر قانون، مجموعه ارتباطات واقعی عملیات، از جمله محل عملیات نجات، قانون دادگاه، قانون پرچم و ارتباط با دولت ساحلی، در تعیین قانون مناسب مؤثر است. بحران نیز اصولاً سبب ایجاد یک «قانون بحران» مستقل برای نجات نمی‌شود، بلکه در تفسیر ضرورت، خطر، اقدامات نجات‌دهنده، مسئولیت‌ها و ملاحظات زیست‌محیطی اثر می‌گذارد.

۱. مفهوم نجات محموله دریایی و جایگاه آن در حقوق دریایی

نجات دریایی از نهادهای سستی حقوق دریایی است که هدف آن ایجاد انگیزه اقتصادی برای اشخاصی است که برای نجات کشتی یا اموال دریایی در معرض خطر اقدام می‌کنند. در نظام حقوقی جدید، عملیات نجات صرفاً به نجات خود کشتی محدود نیست، بلکه محموله و سایر اموال مرتبط با کشتی را نیز شامل می‌شود. بر اساس ماده ۱ کنوانسیون ۱۹۸۹، «مال» شامل محموله در معرض خطر است و عملیات نجات نیز به فعالیتی اطلاق می‌شود که برای کمک به کشتی یا مال در معرض خطر انجام می‌گیرد. بنابراین، در فرضی که کشتی سالم باقی مانده ولی محموله آن در نتیجه حادثه یا شرایط اضطراری در معرض نابودی قرار گرفته باشد، عملیات مربوط می‌تواند واجد وصف نجات دریایی باشد (IMO, 1989, art. 1). در حقوق دریایی ایران نیز نجات و کمک در دریا از جمله نهادهای شناخته‌شده حقوق دریایی است و در ادبیات حقوقی ایران، نجات به‌عنوان یکی از حوزه‌های اصلی حقوق دریایی در کنار حمل‌ونقل، اجاره کشتی، خسارات مشترک و حقوق ممتاز دریایی بررسی شده است. نجفی اسفاد، فصل مستقلی از اثر خود را به «کمک و نجات در دریا» اختصاص داده و این نهاد را در چارچوب قانون دریایی ایران و مقررات بین‌المللی تحلیل کرده است (Najafi Esfah, 2020). تمایز میان «نجات» و «حمل‌ونقل» در این زمینه اهمیت دارد؛ زیرا رابطه میان مالک محموله و متصدی حمل‌ونقل اصولاً بر اساس قرارداد حمل و اسناد حمل شکل گرفته است، در حالی که رابطه نجات‌دهنده با مال در معرض خطر از وضعیت اضطراری و اقدام برای حفظ مال ناشی می‌شود. به همین دلیل، حتی شخصی که پیش از وقوع حادثه هیچ رابطه

قراردادی با مالک محموله نداشته است، ممکن است در صورت تحقق شرایط نجات، مستحق دریافت اجرت یا جبران مقرر در حقوق نجات باشد. (Schoenbaum, 2026; Reeder, 2011).

۲. عناصر اساسی عملیات نجات

یکی از مبانی سستی حقوق نجات آن است که مال باید در معرض خطر قرار داشته باشد، عملیات توسط نجات‌دهنده انجام شود و عملیات انجام‌شده برای نجات مال مؤثر یا مفید واقع شود. در حقوق دریایی ایالات متحده نیز برای شناسایی ادعای نجات، وجود مال در معرض خطر، اقدام داوطلبانه و موفقیت یا فایده عملیات از عناصر کلاسیک این نهاد شناخته شده است. (Schoenbaum, 2024; Odyssey Marine Exploration, Inc. v. Mantola, 2018). در حقوق بین‌الملل دریایی معاصر، عنصر «موفقیت» نیز باید با توجه به تحول کنوانسیون ۱۹۸۹ تحلیل شود؛ زیرا کنوانسیون در کنار حفظ ساختار سستی اجرت نجات، حفاظت از محیط زیست را نیز وارد محاسبات مربوط به اجرت و جبران خسارت کرده است. از این رو، اقدام نجات‌دهنده ممکن است حتی در شرایطی که نتیجه اقتصادی کامل برای کشتی یا محموله ایجاد نشده، به دلیل جلوگیری یا کاهش خسارت زیست‌محیطی واجد آثار مالی باشد. (Brice, 1999; Davies, 2008).

۳. وضعیت حقوقی تنگه هرمز و تأثیر آن بر عملیات نجات

تنگه هرمز از منظر جغرافیایی و حقوقی در شمار تنگه‌هایی قرار می‌گیرد که برای کشتیرانی بین‌المللی اهمیت اساسی دارند. در نظام کنوانسیون حقوق دریاهای ۱۹۸۲، تنگه‌هایی که برای کشتیرانی بین‌المللی مورد استفاده قرار می‌گیرند، در شرایط مقرر مشمول رژیم عبور ترانزیتی هستند و مواد ۳۷ تا ۴۴ کنوانسیون قواعد مربوط به این رژیم را بیان می‌کنند. بر اساس ماده ۳۸، حق عبور ترانزیتی برای کشتی‌ها و هواپیماها به منظور عبور مستمر و سریع از تنگه پیش‌بینی شده است و ماده ۴۴ نیز بر عدم تعلیق این حق تأکید دارد. (United Nations, 1982, arts. 37-44). با وجود این، وضعیت معاهده‌ای ایران نسبت به کنوانسیون حقوق دریاهای با وضعیت آن نسبت به کنوانسیون نجات ۱۹۸۹ متفاوت است. ایران کنوانسیون حقوق دریاهای ۱۹۸۲ را امضا کرده ولی آن را تصویب نکرده و در موضع تفسیری خود نسبت به برخی مقررات آن، از جمله رژیم عبور ترانزیتی، دیدگاهی خاص ابراز کرده است. بنابراین، در تحلیل حقوقی تنگه هرمز باید میان تعهدات معاهده‌ای ایران، قواعد عرفی حقوق بین‌الملل و مقررات داخلی ایران تفکیک صورت گیرد. (United Nations, 1982; Shahbazi, 2024).

قانون مناطق دریایی جمهوری اسلامی ایران نیز برای ایران در خلیج فارس، تنگه هرمز و دریای عمان دریای سرزمینی را شناسایی کرده و حاکمیت ایران را بر این محدوده به رسمیت شناخته است. بنابراین، هرچند وضعیت

تنگه از منظر حقوق بین الملل دریاها واجد ویژگی های خاص است، عملیات نجاتی که در محدوده دریایی تحت حاکمیت یا صلاحیت ایران انجام می شود، نمی تواند بدون توجه به مقررات داخلی و صلاحیت های دولت ساحلی مورد تحلیل قرار گیرد. (Iran, 1993).

۴. کنوانسیون بین المللی نجات ۱۹۸۹ و جایگاه آن در تعیین قانون حاکم

کنوانسیون بین المللی نجات ۱۹۸۹ مهم ترین سند چندجانبه معاصر در زمینه نجات دریایی است. این کنوانسیون در ۲۸ آوریل ۱۹۸۹ در لندن تصویب و در ۱۴ ژوئیه ۱۹۹۶ لازم الاجرا شد و هدف آن ایجاد قواعد هماهنگ در زمینه عملیات نجات و اصلاح نظام پیشین کنوانسیون ۱۹۱۰ بود. ایران نیز در اول اوت ۱۹۹۴ به آن ملحق شد و کنوانسیون از ۱۴ ژوئیه ۱۹۹۶ نسبت به ایران لازم الاجرا گردید (IMO, 1989; United Nations Treaty Collection, 1996). ماده ۲ کنوانسیون مقرر می کند که کنوانسیون در مواردی اعمال می شود که رسیدگی قضایی یا داوری مرتبط با موضوعات مورد تنظیم کنوانسیون در یک دولت عضو مطرح شود. این مقرر از منظر تعیین قانون حاکم اهمیت بنیادی دارد؛ زیرا در یک اختلاف مربوط به عملیات نجات در تنگه هرمز، اگر رسیدگی در ایران مطرح شود، وضعیت عضویت ایران در کنوانسیون ۱۹۸۹ می تواند مبنای اعمال قواعد کنوانسیون قرار گیرد. بنابراین، مسئله قانون حاکم را نمی توان صرفاً با مراجعه به قانون ملی یکی از طرفین حل کرد (IMO, 1989). (art. 2). در عین حال، ماده ۶ کنوانسیون به قراردادهای نجات توجه ویژه ای دارد و مقرر می کند که کنوانسیون بر عملیات نجات اعمال می شود، مگر آنکه قرارداد به صراحت یا به طور ضمنی ترتیب دیگری مقرر کرده باشد. این حکم نشان می دهد که اراده قراردادی طرفین در ساختار کنوانسیون اهمیت دارد، اما این اراده مطلق نیست؛ زیرا سایر مقررات کنوانسیون، به ویژه قواعد مربوط به اصلاح قراردادهای ناعادلانه و حمایت از محیط زیست، همچنان می توانند محدودیت هایی بر آزادی قراردادی ایجاد کنند. (IMO, 1989, arts. 6-7).

۵. نقش انتخاب قانون توسط طرفین قرارداد نجات

در حقوق بین الملل خصوصی معاصر، اصل حاکمیت اراده یکی از مهم ترین مبانی تعیین قانون حاکم بر قراردادهای بین المللی است. در قرارداد نجات نیز طرفین می توانند قانون حاکم بر روابط خود را تعیین کنند. این امر در عملیات نجات حرفه ای که با استفاده از قراردادهای استاندارد بین المللی انجام می شود، اهمیت بیشتری دارد؛ زیرا نجات دهنده، مالک کشتی، مالک محموله و بیمه گران نیازمند پیش بینی پذیری نسبت به اجرت، مسئولیت، صلاحیت و شیوه حل اختلاف هستند. (Schoenbaum, 2026; Reeder, 2011). با این حال، انتخاب قانون نمی تواند به گونه ای تفسیر شود که مقررات آمره یا تعهدات اساسی ناشی از کنوانسیون نجات ۱۹۸۹ را

بی‌اثر کند. ماده ۷ کنوانسیون امکان ابطال یا اصلاح قرارداد نجات را در مواردی مانند انعقاد قرارداد تحت تأثیر ناروا یا خطر و نامتناسب بودن شدید اجرت با خدمات انجام‌شده پیش‌بینی کرده است. از این رو، حتی در صورت وجود شرط انتخاب قانون، اعتبار و آثار آن باید در چارچوب قواعد آمره و مقررات حمایتی نظام حقوقی حاکم ارزیابی شود. (IMO, 1989, art. 7). در بحران تنگه هرمز، این موضوع اهمیت بیشتری پیدا می‌کند؛ زیرا ممکن است قرارداد نجات در شرایط اضطراری و تحت فشار زمانی منعقد شود. برای مثال، مالک کشتی ممکن است برای جلوگیری از نابودی محموله یا آلودگی گسترده، قراردادی را با اجرت بسیار بالا و در شرایطی منعقد کند که فرصت مذاکره واقعی وجود ندارد. چنین وضعیتی لزوماً قرارداد را باطل نمی‌کند، اما زمینه بررسی قضایی درباره تأثیر خطر و تناسب شروط قرارداد را فراهم می‌آورد. (IMO, 1989, art. 7; Reeder, 2011).

۶. قانون حاکم در فقدان انتخاب قانون

در صورتی که قرارداد نجات فاقد شرط انتخاب قانون باشد، مسئله پیچیده‌تر می‌شود. در چنین وضعیتی، نمی‌توان صرفاً به تابعیت نجات‌دهنده یا مالک کشتی استناد کرد؛ بلکه باید مجموعه عوامل ارتباطی مورد توجه قرار گیرد. محل وقوع عملیات، محل استقرار دادگاه رسیدگی‌کننده، پرچم کشتی، تابعیت یا محل اقامت طرفین، محل انعقاد قرارداد و ارتباط عملیات با دولت ساحلی، از جمله عواملی هستند که می‌توانند در تعیین قانون مناسب مؤثر باشند. (Schoenbaum, 2026; Brice & Reeder, 2003). در مورد عملیات نجات در تنگه هرمز، «محل عملیات» اهمیت مضاعف دارد؛ زیرا اگر عملیات در محدوده دریایی ایران صورت گیرد، ارتباط آن با نظام حقوقی ایران از حیث مقررات دریایی، صلاحیت دولت ساحلی و قواعد مربوط به ایمنی و محیط زیست تقویت می‌شود. با این حال، این امر لزوماً به معنای اعمال انحصاری قانون ایران در تمام جنبه‌های رابطه نیست؛ زیرا عملیات ممکن است به کشتی خارجی، محموله متعلق به شخص خارجی و قرارداد نجات تابع قانون دیگری مرتبط باشد (Najafi Esfahani, 2020; Iran, 1993). قانون پرچم نیز یکی از عوامل سستی ارتباط در حقوق دریایی است. کشتی در بسیاری از روابط دریایی تحت صلاحیت دولت صاحب پرچم قرار دارد و این امر در تعیین قانون حاکم بر برخی روابط و مسئولیت‌های دریایی مؤثر است. با این حال، در مسئله نجات، قانون پرچم را نمی‌توان به‌عنوان یک ضابطه مطلق تلقی کرد؛ زیرا نجات عملیاتی است که ممکن است خارج از قلمرو دولت صاحب پرچم و در محدوده صلاحیت دولت ساحلی یا یک منطقه دریایی خاص رخ دهد. بنابراین، در تعارض میان قانون پرچم و قانون محل عملیات، باید نوع مسئله حقوقی مورد اختلاف مشخص شود (Schoenbaum, 2026; United Nations, 1982).

۷. جایگاه قانون دولت ساحلی در نجات محموله در تنگه هرمز

دولت ساحلی در حقوق بین‌الملل دریاها از اختیارات مشخصی نسبت به دریای سرزمینی و برخی فعالیت‌های دریایی برخوردار است. از این رو، عملیات نجاتی که در دریای سرزمینی انجام می‌شود نمی‌تواند فارغ از مقررات دولت ساحلی درباره ایمنی دریانوردی، جلوگیری از آلودگی و حفظ نظم دریایی صورت گیرد. در تنگه هرمز، این مسئله به دلیل مجاورت آب‌های ایران و عمان و اهمیت بین‌المللی تردد دریایی، پیچیدگی بیشتری پیدا می‌کند (United Nations, 1982; Iran, 1993). با این حال، باید میان «قانون حاکم بر عملیات نجات» و «قواعد عمومی دولت ساحلی درباره کنترل و تنظیم عملیات دریایی» تفکیک کرد. ممکن است قانون حاکم بر قرارداد نجات، قانون انتخاب‌شده توسط طرفین باشد، ولی نجات‌دهنده همچنان مکلف باشد مقررات آمره دولت ساحلی درباره ایمنی، محیط زیست، ورود به بنادر، استفاده از تجهیزات و هماهنگی با مقامات دریایی را رعایت کند. بنابراین، اعمال قانون قرارداد لزوماً به معنای بی‌اعتباری مقررات عمومی دولت ساحلی نیست (IMO, 1989). (Schoenbaum, 2026; arts. 5-6). ماده ۵ کنوانسیون نجات ۱۹۸۹ نیز این تفکیک را تقویت می‌کند؛ زیرا مقرر می‌دارد کنوانسیون بر مقررات حقوق داخلی یا کنوانسیون‌های بین‌المللی مربوط به عملیات نجاتی که توسط مقامات عمومی یا تحت کنترل آنها انجام می‌شود، اثر نمی‌گذارد. در نتیجه، چنانچه در بحران تنگه هرمز عملیات نجات تحت هدایت یا کنترل مقام عمومی انجام شود، مقررات مربوط به صلاحیت و وظایف مقام عمومی نیز در تعیین آثار حقوقی عملیات اهمیت خواهد داشت (IMO, 1989, art. 5).

۸. بحران تنگه هرمز و تأثیر آن بر تعیین قانون حاکم بر نجات محموله‌های دریایی

بحران در تنگه هرمز از منظر حقوقی صرفاً یک وضعیت سیاسی یا امنیتی نیست، بلکه می‌تواند مجموعه‌ای از روابط حقوقی متداخل را ایجاد کند که تعیین قانون حاکم بر آنها را با دشواری مواجه سازد. در شرایط عادی، عملیات نجات معمولاً در چارچوب یک رابطه نسبتاً مشخص میان کشتی، مالک، محموله، بیمه‌گر و نجات‌دهنده انجام می‌شود؛ اما در وضعیت بحرانی ممکن است عملیات نجات در نتیجه حمله، برخورد، نقص فنی ناشی از شرایط اضطراری، انسداد مسیر، خطر توقیف، مین‌گذاری، آتش‌سوزی، انفجار، آلودگی یا سایر حوادث دریایی انجام گیرد. در چنین وضعیتی، یک عملیات واحد ممکن است به‌طور همزمان واجد عناصر قراردادی، غیرقراردادی، عمومی و بین‌المللی باشد و از این رو تعیین قانون حاکم نیازمند تفکیک دقیق مسائل حقوقی مختلف است (Schoenbaum, 2024; Reeder, 2011). از منظر حقوق نجات، صرف وقوع بحران سبب خروج عملیات از قلمرو قواعد عادی نجات نمی‌شود. کنوانسیون بین‌المللی نجات ۱۹۸۹ اساساً برای وضعیت‌هایی تدوین شده

است که کشتی یا اموال دریایی در معرض خطر قرار دارند و عملیات برای نجات آنها صورت می‌گیرد. این کنوانسیون، ضمن حفظ اصل سستی اعطای اجرت در برابر عملیات نجات موفق، حمایت از محیط زیست را نیز وارد ساختار اقتصادی نجات کرده است؛ بنابراین، حتی در وضعیت‌های بحرانی که نجات کشتی یا محموله با خطرات فوق‌العاده همراه است، باید قواعد کنوانسیون در کنار قواعد مربوط به صلاحیت دولت ساحلی و قرارداد نجات مورد توجه قرار گیرد. (IMO, 1989, arts. 1, 6, 8, 13–14).

اهمیت این موضوع برای تنگه هرمز از آن جهت افزایش می‌یابد که یک حادثه دریایی در این منطقه می‌تواند در محدوده‌ای رخ دهد که هم از لحاظ اقتصادی اهمیت بین‌المللی دارد و هم با صلاحیت‌های دولت‌های ساحلی ارتباط پیدا می‌کند. بنابراین، ممکن است کشتی تحت پرچم یک دولت، مالک محموله تابع دولت دیگر و شرکت نجات‌دهنده متعلق به دولت ثالث باشد و عملیات نیز در محدوده دریایی مرتبط با ایران یا عمان صورت گیرد. در این وضعیت، هیچ‌یک از عناصر تابعیت، پرچم یا محل حادثه به‌تنهایی پاسخ کامل به پرسش قانون حاکم ارائه نمی‌دهد و باید ارتباط هر عامل با موضوع مورد اختلاف به‌صورت مستقل بررسی شود (Brice & Reeder, 2003; Schoenbaum, 2024). از این رو، در تحلیل حقوقی بحران تنگه هرمز باید میان قانون حاکم بر قرارداد نجات، قانون حاکم بر استحقاق اجرت نجات، قانون حاکم بر مسئولیت نجات‌دهنده، قانون حاکم بر وضعیت اموال نجات‌یافته و قانون حاکم بر صلاحیت و اقدامات دولت ساحلی تفکیک کرد. ممکن است این مسائل الزاماً تحت یک قانون واحد قرار نگیرند. برای مثال، قرارداد نجات می‌تواند تابع قانون منتخب طرفین باشد، در حالی که مقررات آمره مربوط به ایمنی دریایی و جلوگیری از آلودگی تابع قانون دولت ساحلی باشد و اختلاف نیز مطابق توافق طرفین در یک داوری بین‌المللی رسیدگی شود. چنین تفکیکی از اصول شناخته‌شده حقوق بین‌الملل خصوصی و داوری تجاری بین‌المللی است (Redfern & Hunter, 2015; Born, 2021).

۱-۸. بحران به‌عنوان عامل تشدیدکننده تعارض قوانین

بحران تنگه هرمز ممکن است تعداد عوامل ارتباط‌دهنده یک رابطه حقوقی با نظام‌های حقوقی مختلف را افزایش دهد. در یک عملیات نجات عادی، محل حادثه و قانون پرچم ممکن است مهم‌ترین عوامل ارتباط باشند؛ اما در بحران، عواملی مانند محل استقرار مرکز عملیات نجات، تابعیت شرکت نجات، محل انعقاد قرارداد، قانون منتخب در قرارداد، محل ثبت کشتی، تابعیت مالک محموله، محل بیمه محموله، محل داوری و مقررات دولت ساحلی نیز ممکن است مطرح شوند. در نتیجه، تعیین قانون حاکم به یک فرایند چندمرحله‌ای تبدیل می‌شود که ابتدا باید ماهیت رابطه حقوقی و سپس نزدیک‌ترین ارتباط حقوقی آن تعیین شود (Dicey, Morris & Collins, 2019; Briggs, 2022). از این منظر، «بحران» نباید به‌عنوان یک ضابطه مستقل تعارض قوانین تلقی شود؛ بلکه

باید آن را وضعیتی دانست که وزن و اهمیت برخی عوامل ارتباط را تغییر می‌دهد. برای مثال، اگر یک نجات‌دهنده ایرانی در شرایط عادی قراردادی را با مالک کشتی خارجی منعقد کرده باشد، قانون منتخب طرفین ممکن است نقش اصلی را ایفا کند؛ اما اگر در جریان بحران، عملیات توسط مقام دریایی ایران هدایت یا تحت نظارت آن انجام شود، قواعد آمره مربوط به صلاحیت و ایمنی دولت ساحلی می‌تواند اهمیت بیشتری پیدا کند. بنابراین، بحران ساختار حقوقی رابطه را از بین نمی‌برد، بلکه موجب هم‌پوشانی بیشتر قواعد خصوصی و عمومی می‌شود. (Schoenbaum, 2024; IMO, 1989).

۲-۸. تفکیک نجات قراردادی و نجات غیرقراردادی در شرایط بحران

یکی از مهم‌ترین تمایزات در تعیین قانون حاکم، تفکیک نجات قراردادی از نجات غیرقراردادی است. در نجات قراردادی، طرفین پیش از عملیات یا در جریان خطر درباره انجام عملیات، اجرت و سایر شرایط توافق می‌کنند؛ در حالی که در نجات غیرقراردادی، رابطه حقوقی عمدتاً پس از وقوع عملیات و بر اساس قواعد قانونی نجات شکل می‌گیرد. قانون دریایی ایران نیز در ماده ۱۷۸ مقرر کرده است که میزان اجرت کمک و نجات بر اساس قرارداد تعیین می‌شود و در نبود قرارداد، دادگاه درباره آن تصمیم می‌گیرد. این ساختار نشان می‌دهد که در حقوق ایران نیز قرارداد و قانون در دو مرحله متفاوت در تعیین آثار عملیات نجات نقش دارند (Taleb-Ahmadi, 2012; Najafi Esfahani, 2017). این تمایز در شرایط بحران اهمیت ویژه دارد؛ زیرا قرارداد نجات ممکن است در زمانی منعقد شود که کشتی و محموله در معرض خطر فوری قرار گرفته‌اند. قانون دریایی ایران در ماده ۱۷۹ دقیقاً چنین وضعیتی را مورد توجه قرار داده و امکان ابطال یا تغییر قرارداد کمک و نجاتی را که تحت تأثیر خطر منعقد شده و شرایط آن غیرعادلانه باشد، پیش‌بینی کرده است. بنابراین، حتی در حقوق داخلی ایران نیز اصل آزادی قراردادی در حوزه نجات دریایی با توجه به وضعیت اضطراری و عدم توازن احتمالی قدرت چانه‌زنی طرفین، مطلق نیست (Iranian Maritime Law, 1964, art. 179). این حکم داخلی از نظر تطبیقی با ماده ۷ کنوانسیون نجات ۱۹۸۹ نیز قابل توجه است. کنوانسیون امکان ابطال یا اصلاح قرارداد نجات را در مواردی که قرارداد تحت تأثیر خطر منعقد شده یا شرایط آن ناعادلانه باشد، شناسایی می‌کند. بنابراین، میان حقوق ایران و نظام بین‌المللی نجات در این زمینه نوعی همگرایی قابل مشاهده است و می‌توان گفت که وضعیت اضطراری نه تنها در تعیین اجرت، بلکه در ارزیابی اعتبار و آثار قرارداد نیز مؤثر است (IMO, 1989, art. 7; Taleb-Ahmadi, 2012).

۹. نقش انتخاب قانون در قراردادهای نجات دریایی

۱-۹. اصل حاکمیت اراده در قرارداد نجات

نخستین پرسش در تعیین قانون حاکم بر قرارداد نجات آن است که آیا طرفین قانون مشخصی را برای قرارداد انتخاب کرده‌اند یا خیر. در حقوق بین‌الملل خصوصی معاصر، انتخاب قانون توسط طرفین قرارداد بین‌المللی از مهم‌ترین معیارهای تعیین قانون حاکم است. در حوزه دریایی نیز این اصل به دلیل ماهیت بین‌المللی روابط و استفاده گسترده از قراردادهای استاندارد اهمیت زیادی دارد. در قراردادهای نجات بین‌المللی، تعیین قانون حاکم و مرجع حل اختلاف به طرفین امکان می‌دهد تا پیش از وقوع اختلاف، آثار حقوقی رابطه خود را تا حد زیادی پیش‌بینی کنند. (Born, 2021; Briggs, 2019). در حوزه نجات دریایی، اهمیت انتخاب قانون با رواج فرم‌های استاندارد بین‌المللی مانند Lloyd's Open Form (LOF) بیشتر شده است. LOF یک کنوانسیون بین‌المللی نیست، بلکه یک قرارداد استاندارد خصوصی است که در عمل دریایی بین‌المللی جایگاه مهمی پیدا کرده و در نسخه‌های مختلف خود با نظام حقوق نجات و به‌ویژه کنوانسیون ۱۹۸۹ ارتباط نزدیکی داشته است. ادبیات حقوقی نیز بر نقش LOF در ایجاد یکنواختی عملی در عملیات نجات بین‌المللی تأکید کرده است (Thomas, 1992; Brice & Reeder, 2003). با وجود اهمیت انتخاب قانون، اراده طرفین نمی‌تواند همه مقررات مربوط به عملیات نجات را کنار بزند. دلیل نخست آن است که کنوانسیون ۱۹۸۹ برخی قواعد را به‌گونه‌ای تنظیم کرده که هدف آنها حمایت از منافع عمومی و جلوگیری از سوءاستفاده از وضعیت خطر است. دلیل دوم آن است که دولت ساحلی ممکن است مقررات آمرهای درباره ایمنی، آلودگی، ورود و خروج کشتی، عملیات یدک‌کشی و کنترل عملیات اضطراری داشته باشد که رعایت آنها مستقل از قانون قراردادی طرفین ضرورت پیدا می‌کند. (IMO, 1989, arts. 5-8; Schoenbaum, 2024).

۲-۹. محدودیت انتخاب قانون در وضعیت اضطراری

در تنگه هرمز، اعتبار انتخاب قانون باید با توجه به شرایط انعقاد قرارداد بررسی شود. فرض کنیم یک کشتی خارجی در جریان بحران دچار آسیب جدی شده و محموله آن در معرض غرق‌شدن است. نجات‌دهنده در محل حاضر می‌شود و مالک یا فرمانده کشتی برای جلوگیری از نابودی محموله قراردادی با اجرت بسیار بالا منعقد می‌کند. در چنین وضعیتی، صرف وجود امضای قرارداد نمی‌تواند به‌طور خودکار تمام شروط آن را غیرقابل اعتراض کند؛ زیرا حقوق نجات در ایران و کنوانسیون ۱۹۸۹ هر دو امکان مداخله در قراردادهای منعقدشده تحت تأثیر خطر را شناسایی کرده‌اند. (Iranian Maritime Law, 1964, art. 179; IMO, 1989, art. 7). بنابراین، در این وضعیت باید میان انتخاب قانون و اعتبار شروط قرارداد تفکیک شود. ممکن است طرفین قانون انگلیس

را انتخاب کرده باشند، اما این امر به خودی خود مانع از بررسی این موضوع نباشد که آیا قرارداد تحت تأثیر خطر و با شرایط به شدت نامتناسب منعقد شده است یا خیر. در حقوق داوری بین‌المللی نیز قانون حاکم بر ماهیت قرارداد از قانون حاکم بر توافق داوری و از قانون مقر داوری قابل تفکیک است؛ بنابراین انتخاب یک قانون برای قرارداد لزوماً به معنای انتخاب همان قانون برای تمام مسائل پیرامون اختلاف نیست (Redfern & Hunter, 2022).

۱۰. قانون حاکم در صورت فقدان انتخاب طرفین

اگر طرفین قانون حاکم را تعیین نکرده باشند، مسئله وارد مرحله دوم تعارض قوانین می‌شود. در این مرحله، نظام حقوقی رسیدگی‌کننده باید بر اساس قواعد تعارض قوانین خود یا قواعد مورد توافق طرفین، قانونی را که بیشترین ارتباط را با رابطه حقوقی دارد تعیین کند. در حقوق داوری بین‌المللی نیز در صورت نبود انتخاب قانون، روش‌های مختلفی از جمله ارجاع به قواعد تعارض قوانین یا اعمال قانونی که بیشترین ارتباط را با اختلاف دارد، پذیرفته شده است (Redfern & Hunter, 2022). در روابط دریایی، «نزدیک‌ترین ارتباط» معمولاً از طریق مجموعه‌ای از عوامل مورد شناسایی قرار می‌گیرد. محل وقوع عملیات نجات، محل ثبت کشتی، قانون پرچم، تابعیت نجات‌دهنده، محل اقامت یا فعالیت تجاری مالک کشتی، محل انعقاد قرارداد، محل اجرای قرارداد، محل وقوع خسارت و محل رسیدگی قضایی یا داوری از جمله عواملی هستند که ممکن است در این ارزیابی مورد توجه قرار گیرند. با این حال، وزن هر عامل بسته به موضوع اختلاف متفاوت است و نمی‌توان سلسله‌مراتب مطلق میان آنها ایجاد کرد (Dicey, Morris & Collins, 2022; Briggs, 2019).

در خصوص تنگه هرمز، «محل عملیات نجات» می‌تواند ارتباط قابل توجهی ایجاد کند، به‌خصوص اگر عملیات در دریای سرزمینی ایران صورت گرفته باشد. قانون دریایی ایران نیز در ماده ۱۷۳ دامنه مقررات کمک و نجات را نسبت به کمک به کشتی‌های دریایمان، نجات کشتی و اشیای موجود در آن و برخی خدمات مشابه توسعه داده است. بنابراین، در یک دعوی مربوط به عملیات نجات در قلمرو دریایی ایران، قانون ایران دست‌کم از جهت وجود مقررات اختصاصی درباره نجات دارای ارتباط مستقیم با موضوع خواهد بود (Iranian Maritime Law, 1964, art. 173; Najafi Esfahani, 2017). با این حال، صرف وقوع عملیات در نزدیکی ساحل ایران به معنای حاکمیت مطلق قانون ایران بر تمام روابط خصوصی نیست. برای نمونه، ممکن است قرارداد نجات در سنگاپور منعقد شده، قانون انگلیس را انتخاب کرده و اختلاف نیز به داوری لندن ارجاع شده باشد. در چنین وضعیتی، باید میان مقررات قراردادی، قواعد آمره دولت ساحلی، قانون حاکم بر داوری و قواعد کنوانسیون ۱۹۸۹ تفکیک

صورت گیرد. نتیجه آنکه «قانون محل عملیات» یکی از عوامل ارتباط است، نه لزوماً تنها یا همیشه مهم‌ترین عامل. (Brice & Reeder, 2003; Redfern & Hunter, 2015).

۱۱. تعارض قانون پرچم، قانون دولت ساحلی و قانون محل عملیات نجات

۱-۱۱. قانون پرچم

قانون پرچم در حقوق دریایی یکی از مهم‌ترین عوامل ارتباط است؛ زیرا کشتی دارای تابعیت یا ثبت یک دولت است و دولت صاحب پرچم در شرایط مختلف صلاحیت‌هایی نسبت به کشتی اعمال می‌کند. با این حال، در موضوع نجات دریایی باید از تعمیم بیش از حد نقش قانون پرچم پرهیز کرد. عملیات نجات ذاتاً یک فعالیت اضطراری و غالباً فرامرزی است و ممکن است در منطقه‌ای رخ دهد که دولت ساحلی نیز صلاحیت‌های مستقیمی دارد. بنابراین، قانون پرچم را باید در کنار سایر عوامل ارتباط مورد ارزیابی قرار داد (Churchill & Lowe, 1999; Schoenbaum, 2024). در خصوص محموله نیز قانون پرچم لزوماً پاسخگوی تمام مسائل نیست؛ زیرا مالکیت محموله ممکن است متعلق به شخصی باشد که تابعیت متفاوتی دارد و رابطه قراردادی وی با حمل‌کننده نیز ممکن است تابع قانون دیگری باشد. از این رو، اگر اختلاف صرفاً درباره میزان اجرت نجات باشد، ممکن است عوامل متفاوتی از عواملی که در اختلاف مربوط به مالکیت یا خسارت محموله اهمیت دارند، مورد توجه قرار گیرند. این امر یکی از دلایل اصلی ضرورت تفکیک موضوعات حقوقی در دعاوی نجات دریایی است. (Brice & Reeder, 2003; Reeder, 2011).

۲-۱۱. قانون دولت ساحلی

دولت ساحلی نیز در عملیات نجات بی‌نقش نیست. حتی اگر قرارداد نجات تابع قانون خارجی باشد، عملیات فیزیکی نجات ممکن است نیازمند ورود به آب‌های تحت صلاحیت دولت ساحلی، استفاده از بنادر، تجهیزات، یدک‌کش‌ها یا هماهنگی با مقامات دریایی باشد. مقررات مربوط به ایمنی، جلوگیری از آلودگی، ترافیک دریایی و کنترل عملیات اضطراری می‌توانند از جنس مقررات عمومی باشند که رعایت آنها صرفاً با انتخاب قانون خارجی توسط طرفین قابل کنار گذاشتن نیست. (United Nations, 1982; IMO, 1989). کنوانسیون ۱۹۸۹ نیز در ماده ۵ میان عملیات نجات خصوصی و عملیات نجاتی که توسط مقامات عمومی انجام می‌شود تفکیک قائل شده است. این امر نشان می‌دهد که نظام کنوانسیون، نقش دولت و مقامات عمومی را در وضعیت‌های خاص نادیده نگرفته است. در نتیجه، اگر در بحران تنگه هرمز عملیات نجات توسط مقامات عمومی ایران یا تحت

کنترل آنها صورت گیرد، تحلیل حقوقی باید علاوه بر قواعد قرارداد نجات، جایگاه صلاحیت‌های عمومی دولت را نیز مورد توجه قرار دهد. (IMO, 1989, art. 5).

۱۲. نقش حقوق ایران در تعیین قانون حاکم بر نجات محموله در تنگه هرمز

حقوق ایران در این موضوع از دو منبع مهم تشکیل می‌شود: نخست، قانون دریایی ایران مصوب ۱۳۴۳ با اصلاحات بعدی و دوم، تعهدات بین‌المللی ایران، به‌ویژه کنوانسیون نجات ۱۹۸۹. قانون دریایی ایران فصل مستقلی را به کمک و نجات در دریا اختصاص داده و از ماده ۱۷۳ تا ۱۸۳ قواعد مربوط به دامنه عملیات، اجرت، قرارداد نجات، تعیین اجرت، مسئولیت و مرور زمان را تنظیم کرده است. این مقررات نشان می‌دهد که نهاد نجات دریایی در حقوق ایران از یک نظام قانونی مشخص برخوردار است (Iranian Maritime Law, 1964, arts. 173-183). ماده ۱۷۴ قانون دریایی ایران، اصل تعلق اجرت به عملیات نجات دارای نتیجه مفید را شناسایی کرده و مقرر می‌کند که در صورت فقدان نتیجه مفید، اجرتی تعلق نمی‌گیرد. همچنین میزان پرداختی نمی‌تواند از ارزش اموال نجات‌یافته تجاوز کند. این مقررات نشان می‌دهد که قانون داخلی ایران، مانند نظام سستی حقوق نجات، میان وجود نتیجه مفید و استحقاق اجرت ارتباط برقرار کرده است (Iranian Maritime Law, 1964, art. 174). در مقابل، کنوانسیون ۱۹۸۹ با وارد کردن حمایت از محیط زیست به نظام اجرت نجات، تحول مهمی ایجاد کرده است. مطابق ماده ۱۴، در شرایط مقرر حتی زمانی که نجات‌دهنده نتوانسته باشد اجرت عادی نجات دریافت کند، امکان مطالبه جبران ویژه برای هزینه‌های انجام‌شده و اقدامات مؤثر در جلوگیری یا کاهش خسارت زیست‌محیطی وجود دارد. این تحول از نظر حقوقی برای تنگه هرمز اهمیت زیادی دارد؛ زیرا بخش مهمی از حمل‌ونقل دریایی این منطقه با محموله‌هایی انجام می‌شود که در صورت حادثه می‌توانند آثار زیست‌محیطی قابل توجهی داشته باشند (IMO, 1989, art. 14). از این منظر، در صورت تعارض میان برداشت سستی از مقررات داخلی نجات و تعهدات ناشی از کنوانسیون ۱۹۸۹، مسئله صرفاً یک تعارض ساده میان دو قانون داخلی نیست؛ بلکه باید رابطه حقوق داخلی با تعهدات معاهده‌ای ایران بررسی شود. ایران در اول اوت ۱۹۹۴ به کنوانسیون ۱۹۸۹ ملحق شده و کنوانسیون از ۱۴ ژوئیه ۱۹۹۶ نسبت به ایران لازم‌الاجرا شده است. بنابراین، کنوانسیون در نظام حقوقی ایران دارای اهمیت مستقیم در عملیات نجات مشمول آن است (United Nations Treaty Collection, 1996).

۱۳. حفاظت از محیط زیست دریایی به‌عنوان معیار مؤثر در تعیین آثار حقوقی نجات

یکی از مهم‌ترین ابعاد نوآورانه کنوانسیون ۱۹۸۹، پیوند میان حقوق نجات و حفاظت از محیط زیست دریایی است. فلسفه این تحول آن است که ارزش عملیات نجات نباید صرفاً با میزان اموال نجات‌یافته سنجیده شود؛

بلکه اقداماتی که از آلودگی گسترده جلوگیری می‌کنند نیز باید واجد ارزش حقوقی باشند. سازمان بین‌المللی دریانوردی نیز هدف ماده ۱۴ را ایجاد انگیزه برای نجات‌دهنده جهت انجام عملیات در شرایطی می‌داند که جلوگیری یا کاهش خسارت زیست‌محیطی اهمیت دارد (IMO, 1989). این رویکرد در تنگه هرمز اهمیت خاصی دارد؛ زیرا وقوع حادثه برای یک نفتکش یا کشتی حامل مواد خطرناک ممکن است خسارتی ایجاد کند که از ارزش خود کشتی و محموله فراتر رود. بنابراین، عملیات نجات ممکن است علاوه بر حفظ منافع خصوصی مالکان، کارکردی عمومی در حفاظت از محیط زیست داشته باشد. در چنین وضعیتی، قانون حاکم باید به گونه‌ای اعمال شود که میان جبران اقتصادی نجات‌دهنده و منافع عمومی ناشی از جلوگیری از آلودگی تعادل برقرار شود (Brice, 1999; Davies, 2008). از نظر حقوقی، این مسئله سبب می‌شود که «مصلحت عمومی زیست‌محیطی» در ارزیابی آثار قرارداد نجات نیز مورد توجه قرار گیرد. اگر نجات‌دهنده در شرایطی که خطر آلودگی جدی وجود دارد از انجام اقدامات متعارف یا ضروری خودداری کند، ممکن است این رفتار در ارزیابی استحقاق یا میزان جبران او مؤثر باشد. برعکس، اگر نجات‌دهنده با اقدامات حرفه‌ای و مؤثر از انتشار آلودگی جلوگیری کند، این عملکرد می‌تواند در ارزیابی حقوق مالی وی نقش داشته باشد (IMO, 1989, arts. 8, 13-14).

۱۴. صلاحیت قضایی، داوری و تعیین قانون حاکم در اختلافات نجات

تعیین قانون حاکم بر نجات محموله بدون توجه به مرجع حل اختلاف کامل نیست. در اختلافات دریایی بین‌المللی، طرفین ممکن است دادگاه یک کشور یا داوری بین‌المللی را برای حل اختلاف تعیین کنند. در داوری بین‌المللی نیز باید میان قانون حاکم بر ماهیت اختلاف، قانون حاکم بر توافق داوری و قانون مقر داوری تفکیک شود. ادبیات داوری بین‌المللی تأکید می‌کند که این سه سطح ممکن است به سه نظام حقوقی متفاوت مربوط باشند (Redfern & Hunter, 2015). در عملیات نجات مرتبط با تنگه هرمز، فرض قرارداد نجاتی که داوری لندن را پیش‌بینی کرده و قانون انگلیس را بر قرارداد حاکم دانسته، نمونه مناسبی از این وضعیت است. در این فرض، قانون انگلیس ممکن است قانون ماهوی قرارداد باشد، اما قانون مقر داوری، یعنی حقوق داوری محل مقر، می‌تواند مسائل آیینی و نظارتی داوری را تنظیم کند. در عین حال، مقررات آمره ایران یا عمان، بسته به محل عملیات و ماهیت اقدام، ممکن است بر بخشی از عملیات اثر داشته باشد (Redfern & Hunter, 2022). (Schoenbaum, 2024). این تفکیک به‌ویژه از آن جهت مهم است که انتخاب داوری خارجی نباید با انتخاب قانون حاکم یکی تلقی شود. ممکن است طرفین، داوری را در یک کشور انتخاب کنند ولی قانون حاکم بر ماهیت قرارداد را قانون کشور دیگری قرار دهند. همچنین ممکن است کنوانسیون ۱۹۸۹، در حدود قلمرو اعمال

خود، بر نتیجه ماهوی اختلاف اثرگذار باشد. از این رو، در تحلیل دعاوی نجات دریایی باید دست کم چهار سؤال از یکدیگر تفکیک شوند: مرجع رسیدگی کجاست؟ قانون حاکم بر قرارداد چیست؟ قانون حاکم بر توافق داوری چیست؟ و کدام قواعد آمره باید رعایت شوند؟ (Redfern & Hunter, 2015; Born, 2021).

۱۵. تحلیل سناریوهای حقوقی نجات محموله در بحران تنگه هرمز

۱۵-۱. سناریوی نخست: وجود قرارداد نجات و انتخاب صریح قانون

فرض نخست آن است که یک کشتی خارجی در جریان بحران تنگه هرمز دچار آسیب شده و محموله آن در معرض خطر قرار گرفته است. مالک یا فرمانده کشتی با یک شرکت بین‌المللی نجات قرارداد منعقد کرده و در قرارداد، قانون حاکم و مرجع حل اختلاف تعیین شده است. در چنین وضعیتی، نقطه آغاز تحلیل، احترام به انتخاب قانون طرفین است؛ اما این انتخاب باید در چارچوب کنوانسیون ۱۹۸۹، قواعد آمره دولت ساحلی و مقررات مربوط به اعتبار قرارداد در شرایط خطر بررسی شود. (IMO, 1989, arts. 6-7; Born, 2021). اگر عملیات در محدوده دریایی ایران انجام شده باشد، انتخاب قانون خارجی نمی‌تواند به‌تنهایی موجب بی‌اعتباری مقررات آمره ایران درباره ایمنی، محیط زیست یا کنترل عملیات دریایی شود. بنابراین، قانون منتخب می‌تواند روابط قراردادی میان نجات‌دهنده و مالک را تنظیم کند، ولی اجرای فیزیکی عملیات همچنان باید با مقررات عمومی قابل اعمال در محل عملیات هماهنگ باشد. این نتیجه ناشی از تفکیک میان «قانون قرارداد» و «قواعد عمومی حاکم بر فعالیت دریایی» است. (Schoenbaum, 2024; United Nations, 1982).

۱۵-۲. سناریوی دوم: عملیات نجات بدون قرارداد قبلی

در فرض دوم، هیچ قرارداد قبلی وجود ندارد و یک کشتی یا شرکت نجات در جریان بحران برای نجات محموله اقدام می‌کند. در این وضعیت، رابطه حقوقی عمدتاً از خود عملیات نجات ناشی می‌شود و استحقاق نجات‌دهنده بر اساس قواعد حقوق نجات تعیین خواهد شد. قانون دریایی ایران نیز در ماده ۱۷۸ مقرر کرده است که در نبود قرارداد، دادگاه میزان اجرت را تعیین می‌کند. بنابراین، فقدان قرارداد به معنای فقدان رابطه حقوقی نیست، بلکه موجب انتقال مبنای تعیین حقوق و تعهدات از اراده قراردادی به قواعد قانونی نجات می‌شود (Iranian Maritime Law, 1964, arts. 174, 178). در چنین حالتی، اگر رسیدگی در ایران و شرایط اعمال کنوانسیون ۱۹۸۹ وجود داشته باشد، باید رابطه میان قانون دریایی ایران و کنوانسیون بررسی شود. از آنجا که ایران عضو کنوانسیون ۱۹۸۹ است، مقررات کنوانسیون می‌تواند در تعیین اجرت، مسئولیت نجات‌دهنده و جبران ویژه زیست‌محیطی نقش اساسی داشته باشد. بنابراین، دادگاه نمی‌تواند صرفاً با اتکا به قواعد سنتی قانون دریایی ایران

و بدون توجه به تعهدات معاهده‌ای ایران به اختلاف رسیدگی کند (United Nations Treaty Collection, 1996; IMO, 1989).

۱۵-۳. سناریوی سوم: عملیات نجات تحت هدایت دولت ساحلی

در فرض سوم، بحران به اندازه‌ای شدید است که عملیات نجات توسط نیروها یا مقامات عمومی دولت ساحلی انجام می‌شود. این وضعیت از نظر حقوقی با نجات خصوصی تفاوت دارد؛ زیرا هدف عملیات ممکن است علاوه بر حفظ کشتی و محموله، حفظ ایمنی عمومی، جلوگیری از انسداد مسیر کشتیرانی یا جلوگیری از آلودگی گسترده باشد. ماده ۵ کنوانسیون ۱۹۸۹ نیز مقررات خاصی درباره عملیات نجات تحت کنترل مقامات عمومی دارد (IMO, 1989, art. 5). در چنین وضعیتی، تعیین قانون حاکم باید به دو سطح تقسیم شود: نخست، قواعد عمومی و حاکمیتی مربوط به عملیات دولت که اصولاً تابع صلاحیت دولت مربوط است؛ دوم، روابط خصوصی مالی میان دولت، مالک کشتی، مالک محموله، بیمه‌گر و نجات‌دهندگان خصوصی که ممکن است تابع قواعد متفاوتی باشد. این تفکیک از آن جهت ضروری است که یک عملیات واحد می‌تواند هم واجد جنبه عمومی و هم واجد آثار خصوصی باشد (Schoenbaum, 2024; Brice & Reeder, 2003).

۱۵-۴. سناریوی چهارم: نجات نفتکش و جلوگیری از آلودگی

فرض چهارم مربوط به نفتکش یا کشتی حامل مواد خطرناک است که در جریان بحران دچار حادثه شده و احتمال آلودگی شدید وجود دارد. در چنین وضعیتی، ارزش حقوقی عملیات نجات تنها به ارزش کشتی و محموله محدود نمی‌شود. کنوانسیون ۱۹۸۹ دقیقاً برای چنین شرایطی سازوکار جبران ویژه را پیش‌بینی کرده است. این سازوکار نشان می‌دهد که حمایت از محیط زیست دریایی بخشی از فلسفه اقتصادی نظام جدید نجات است (IMO, 1989, art. 14). در این سناریو، حتی اگر کشتی یا محموله نهایتاً به‌طور کامل نجات پیدا نکند، اقداماتی که موجب کاهش یا جلوگیری از خسارت زیست‌محیطی شده‌اند می‌توانند واجد آثار مالی باشند. بنابراین، اگر در تنگه هرگز یک نجات‌دهنده با پذیرش خطر قابل توجه از انتشار نفت یا مواد خطرناک جلوگیری کند، ارزیابی حقوقی عملیات باید علاوه بر نتیجه اقتصادی مستقیم، آثار زیست‌محیطی آن را نیز در چارچوب کنوانسیون بررسی کند (Brice, 1999; IMO, 1989).

نتیجه‌گیری

تحلیل قانون حاکم بر نجات محموله‌های دریایی در بحران تنگه هرمز نشان می‌دهد که این مسئله را نمی‌توان صرفاً با مراجعه به قانون محل وقوع حادثه یا قانون پرچم کشتی حل کرد. ماهیت بین‌المللی عملیات نجات، تعدد اشخاص و اموال دارای ارتباط با کشورهای مختلف، وجود قراردادهای استاندارد بین‌المللی، صلاحیت

دولت ساحلی و نقش کنوانسیون نجات ۱۹۸۹، همگی موجب می‌شوند که تعیین قانون حاکم مستلزم یک تحلیل چندمرحله‌ای باشد در مرحله نخست، باید مشخص شود که آیا عملیات در قلمرو کنوانسیون نجات ۱۹۸۹ قرار می‌گیرد یا خیر. ایران در اول اوت ۱۹۹۴ به این کنوانسیون ملحق شده و کنوانسیون از ۱۴ ژوئیه ۱۹۹۶ برای ایران لازم‌الاجرا شده است. از این حیث، کنوانسیون ۱۹۸۹ یکی از منابع اصلی حقوقی در تحلیل عملیات نجات بین‌المللی مرتبط با ایران است در مرحله دوم، باید وجود یا فقدان قرارداد نجات بررسی شود. در صورت وجود قرارداد، اصل حاکمیت اراده و انتخاب قانون اهمیت دارد؛ اما انتخاب قانون نمی‌تواند قواعد آمره کنوانسیون، مقررات دولت ساحلی و قواعد مربوط به اعتبار قراردادهای منعقدشده تحت تأثیر خطر را کنار بزند. حقوق ایران در ماده ۱۷۹ قانون دریایی و کنوانسیون ۱۹۸۹ در ماده ۷ هر دو امکان مداخله نسبت به قراردادهای غیرعادلانه یا متأثر از وضعیت خطر را پذیرفته‌اند در مرحله سوم، اگر انتخاب قانون وجود نداشته باشد، باید مجموعه عوامل ارتباطی مورد بررسی قرار گیرد. محل عملیات نجات، قانون پرچم، تابعیت نجات‌دهنده، محل انعقاد و اجرای قرارداد، محل استقرار طرفین و محل رسیدگی از جمله عوامل قابل توجه هستند؛ اما هیچ‌کدام را نمی‌توان به‌صورت مطلق و مستقل از ماهیت موضوع اختلاف تعیین‌کننده دانست. در این وضعیت، رویکرد نزدیک‌ترین ارتباط می‌تواند مبنای مناسبی برای تحلیل تعارض قوانین باشد در مرحله چهارم، باید میان قانون حاکم بر رابطه خصوصی نجات و قواعد عمومی و آمره دولت ساحلی تفکیک شود. این تفکیک در بحران تنگه هرمز اهمیت اساسی دارد؛ زیرا انتخاب قانون خارجی توسط مالک کشتی و نجات‌دهنده نمی‌تواند الزاماً موجب کنار گذاشتن مقررات مربوط به ایمنی دریایی، جلوگیری از آلودگی، کنترل تردد یا عملیات اضطراری دولت ساحلی شود. بنابراین، ممکن است یک رابطه نجات همزمان تحت تأثیر بیش از یک نظام حقوقی قرار گیرد، بدون آنکه این امر الزاماً به تعارض غیرقابل حل قوانین منجر شود در نهایت، می‌توان گفت قانون حاکم بر نجات محموله‌های دریایی در بحران تنگه هرمز باید بر اساس یک ساختار سلسله‌مراتبی و تفکیکی تعیین شود: نخست، قواعد کنوانسیون نجات ۱۹۸۹ در صورت تحقق شرایط اعمال؛ دوم، قانون منتخب معتبر طرفین در محدوده مجاز؛ سوم، در صورت فقدان انتخاب، قانونی که بر اساس قواعد تعارض قوانین و نزدیک‌ترین ارتباط تعیین می‌شود؛ و در کنار همه این موارد، قواعد آمره دولت ساحلی و مقررات مربوط به ایمنی و محیط زیست. این رویکرد از یک‌سو با ماهیت فرامرزی عملیات نجات سازگار است و از سوی دیگر، از نادیده گرفتن صلاحیت‌های دولت ساحلی و الزامات عمومی جلوگیری می‌کند نوآوری اصلی پژوهش را می‌توان در همین نقطه تعریف کرد: مسئله نجات محموله در تنگه هرمز نباید صرفاً به‌عنوان یک دعوای کلاسیک درباره «اجرت نجات» تحلیل شود، بلکه باید آن را یک مسئله چندلایه در حقوق بین‌الملل خصوصی دریایی دانست که در آن قانون منتخب، کنوانسیون

نجات ۱۹۸۹، قانون پرچم، قانون محل عملیات، صلاحیت دولت ساحلی، قواعد آمره زیست‌محیطی و مقررات داوری بین‌المللی در کنار یکدیگر قرار می‌گیرند. این برداشت، امکان تحلیل حقوقی منسجم‌تری از اختلافات احتمالی ناشی از حوادث دریایی در تنگه هرمز فراهم می‌کند

Reference

- Born, G. B. (2021). *International Commercial Arbitration* (3rd ed.). Alphen aan den Rijn: Kluwer Law International.
- Brice, G. (2011). *Brice on Maritime Law of Salvage* (5th ed.). London: Sweet & Maxwell.
- Dicey, A. V., Morris, J. H. C., & Collins, L. (2022). *Dicey, Morris & Collins on the Conflict of Laws* (16th ed.). London: Sweet & Maxwell.
- Hill, C. (2017). *Maritime Law* (7th ed.). London: Informa Law from Routledge.
- International Maritime Organization. (1974). *International Convention for the Safety of Life at Sea (SOLAS), 1974*, as amended. London: International Maritime Organization.
- International Maritime Organization. (1979). *International Convention on Maritime Search and Rescue, 1979*. Hamburg: International Maritime Organization.
- International Maritime Organization. (1989). *International Convention on Salvage, 1989*. London: International Maritime Organization.
- Iranian Maritime Areas Law*. (1993). Law concerning the maritime areas of the Islamic Republic of Iran in the Persian Gulf and Oman Sea.
- Iranian Maritime Law*. (1964). As amended, particularly Articles 173–183 concerning assistance and salvage.
- Katouzian, N. (1390). *Qanun-e Madani dar Nezam-e Hoghoughi-e Iran* Tehran: Mizan.
- Lloyd's of London. (2024). *Lloyd's Standard Form of Salvage Agreement (LOF 2024)*. London: Lloyd's of London.
- Najafi Esfād, M. (1397). *Hogooq-e Daryayi bar Payeh-e Qanun-e Daryayi-e Iran va Moqarrarat-e Beynolmelali*. Tehran: SAMT.
- Redfern, A., Hunter, M., Blackaby, N., & Partasides, C. (2023). *Redfern and Hunter on International Arbitration* (7th ed.). Oxford: Oxford University Press.
- Safaei, H., & Ghasemi Hamadani, A. (1394). *Hoquq-e Daryaayi*. Tehran: SAMT.
- Schoenbaum, T. J. (2023). *Admiralty and Maritime Law* (7th ed.). St. Paul, MN: West Academic.
- Shahidi, M. (1390). *Mabani-ye Hoghough-e Gharardad-ha va Taahhodat*. Tehran: Majd.

- Taleb Ahmadi, H. (n.d.). *Vaziyat-e Hoqooqi-ye Gharardad-e Nejat dar Hoqooq-e Daryayi-e Iran*. Shiraz: Shiraz University.
- Tetley, W. (2003). *International Maritime and Admiralty Law*. Cowansville, QC: Éditions Yvon Blais.
- United Nations. (1982). *United Nations Convention on the Law of the Sea*. Montego Bay, 10 December 1982.
- Wilson, J. F. (2010). *Carriage of Goods by Sea* (7th ed.). Harlow: Pearson.