

مقاله علمی پژوهشی

استحقاق نجات‌دهنده به دریافت غرامت ویژه موضوع ماده ۱۴ کنوانسیون ۱۹۸۹ نجات دریایی

بنفشه مظلوم ترشیزی^{۱*}، غلام نبی فیضی چکاب^۲

۱. دکترای حقوق خصوصی، دانشگاه علامه طباطبائی، تهران، ایران

۲. دانشیار حقوق خصوصی، دانشگاه علامه طباطبائی، تهران، ایران

(دریافت: ۱۳۹۹/۰۵/۰۳ پذیرش: ۱۴۰۰/۱۲/۱۴)

The Salvor's Right to Receive on Special Compensation Subject to Article 14 of the 1989 Convention on Salvage**Banafshe Mazloom Torshizy^{1*}, Golam Nabi Fayzi Chakab²**

1. Ph.D. in Private Law, Allameh Tabatabai University, Tehran, Iran

2. Associate Professor of Private Law, Allameh Tabatabai University, Tehran, Iran

(Received: 24/Jul/2020

Accepted: 05/Mar/2022)

Abstract

With the development of maritime transport and the increasing likelihood of maritime accidents, as well as the growth of public awareness of the importance of the marine environment, the need to prevent and reduce marine environmental pollution has become increasingly important for all countries, especially coastal countries. Article 14 of the 1989 International Convention on Salvage was enacted to meet this need and to provide sufficient incentives for salvor who were entitled to compensation only if property and ships were saved. According to this article, the salvor who tries to prevent or reduce the damage to the environment will be entitled to receive special compensation equal to his expenses. Although this material was an important innovation in its time, naturally, it needs to be reformed in the current situation. It has to be corrected, especially since the main emphasis in this article is on compensating the savings' expenses and the element of profit is not included in it. The scope of the environmental damage in the 1989 Convention is mainly coastal and territorial waters. In practice, coastal state intervention may reduce the success of the rescuer and thus deprive the rescuer of all or part of the reward that might have been awarded to the rescuer under Article 13 of the Convention. Therefore, the coastal state benefits from the rescue efforts, without being responsible for assisting or paying the rescuer in Article 14.

Keywords: The 1989 Convention of Salvage, The Salvor, Special Compensation, Saving the Environment.

چکیده

همزمان با توسعه حمل و نقل دریایی و افزایش احتمال وقوع سوانح دریایی، همچنین رشد آگاهی‌های عمومی نسبت به اهمیت محیط زیست دریایی، ضرورت جلوگیری و کاهش آلودگی محیط زیست دریایی بیش از پیش مورد توجه تمامی کشورها، به ویژه کشورهای ساحلی قرار گرفت. در راستای رفع این نیاز و جهت تأمین انگیزه کافی برای نجات‌دهندگان که فقط در صورت نجات اموال و کشتی مستحق پاداش بودند، ماده ۱۴ کنوانسیون نجات دریایی ۱۹۸۹ وضع شد. به موجب این ماده نجات‌دهنده‌ای که جهت جلوگیری یا کاهش صدمه به محیط زیست تلاش می‌کند، مستحق دریافت غرامت ویژه معادل هزینه‌های خود خواهد بود. این ماده اگرچه یک نوآوری مهم در زمان خود بود، طبیعتاً در شرایط فعلی نیاز به اصلاح دارد؛ به خصوص اینکه تأکید اصلی در این ماده جبران هزینه‌های نجات‌دهنده است و عنصر سود در آن لحاظ نشده است. قلمرو صدمه به محیط زیست در کنوانسیون ۱۹۸۹ عمدتاً آب‌های ساحلی و سرزمینی است، در عمل ممکن است مداخله دولت ساحلی سبب کاهش موفقیت نجات‌دهنده و در نتیجه محرومیت نجات‌دهنده از تمام یا بخشی از پاداشی که ممکن بود تحت عنوان ماده ۱۳ کنوانسیون به نجات‌دهنده تعلق گیرد، شود. بنابراین، دولت ساحلی از اقدامات نجات‌دهنده سود می‌برد، بدون آنکه مسئولیتی در قبال کمک به نجات‌دهنده یا پرداخت به وی در ماده ۱۴ داشته باشد.

کلیدواژه‌ها: کنوانسیون ۱۹۸۹ نجات، نجات‌دهنده، غرامت ویژه، نجات محیط زیست.

مقدمه

جایگاه محیط زیست و تأثیرات زیست محیطی بر زندگی انسان‌ها امروزه امری مسلم تلقی می‌شود. اهمیت حفاظت محیط زیست به خصوص پس از جنگ جهانی دوم با گسترش حمل مقادیر زیاد نفت و فرآورده نفتی و شیمیایی و افزایش احتمال سوانح و در نتیجه آلوده کردن دریاها بیش از پیش مورد توجه قرار گرفت. هرچند با پیشرفت تکنولوژی، امنیت حمل و نقل دریایی افزایش یافته، لکن سوانح دریایی امری اجتناب‌ناپذیر هستند. (بادینی، ۱۳۹۷: ۹۱) در همین راستا و در جهت پاسخگویی به نگرانی‌های فزاینده در خصوص آلودگی‌های محیط زیست ناشی از حوادث دریایی و لزوم تأمین انگیزه کافی برای نجات‌دهندگان و در تلاش برای رفع این مشکل، در کنوانسیون بین‌المللی نجات دریایی ۱۹۸۹ علاوه بر پاداش نجات‌دهنده که از گذشته در مقررات داخلی کشورها و همچنین کنوانسیون‌های قبلی در خصوص نجات دریایی تثبیت شده بود، یک مفهوم جدید، با عنوان غرامت ویژه^۱ پیش‌بینی شد تا نجات‌دهنده‌ای که اقداماتش منجر به جلوگیری یا کاهش آلودگی محیط زیست شده، مستحق دریافت مبلغی معادل هزینه‌هایش باشد. (Bishop, 2012: 66)

این امر با توجه به آنچه تا قبل از تصویب ماده ۱۴ وجود داشت، قطعاً یک نوآوری محسوب می‌شد؛ زیرا تا قبل از آن، نجات‌دهنده فقط در صورت نجات کشتی یا محموله آن مستحق پاداش بود. هرچند در این ماده محیط زیست نه به عنوان یک موضوع مستقل، بلکه در ارتباط با کشتی‌ها و محموله‌ها مورد شناسایی قرار گرفت. (Adascalitei, 2018: 64) تأثیر این امر تا آنجا بود که حفاظت از محیط‌زیست قلب کنوانسیون ۱۹۸۹ تلقی شده است. (Zanella, 2014: 43)

در قانون دریایی ایران مصوب سال ۱۳۴۳ مشابه مفهوم ماده ۱۴ کنوانسیون ۱۹۸۹ وجود ندارد، لکن دولت ایران با تصویب مجلس شورای اسلامی به کنوانسیون مذکور ملحق شده است، هرچند که با اعمال حق شرط‌های پیش‌بینی شده در کنوانسیون اعمال آن در حقوق داخلی محدودیت‌هایی دارد. در این مقاله درصدد هستیم تا با مطالعه ماده ۱۴ کنوانسیون ۱۹۸۹ شرایط استحقاق نجات‌دهنده به دریافت غرامت ویژه و مسئول پرداخت آن و نقش دولت ساحلی را مطالعه و در

خصوص اصلاح ماده پیشنهاداتی ارائه کنیم.

مفهوم حفاظت از محیط زیست و جایگاه آن در کنوانسیون بین‌المللی ۱۹۸۹ نجات دریایی

محیط زیست در دو مفهوم به کار می‌رود. یکی مفهومی است که از علوم طبیعی ناشی می‌شود و در آن با جوامع انسانی با بینشی اکولوژیک برخورد می‌شود؛ یعنی مجموعه‌ای از پدیده‌های طبیعی و تعادل بدون نیروهای رقیب در طبیعت که زندگی یک گروه بیولوژیک را مقید می‌کند. مفهوم دوم واژه محیط زیست از علوم معماری و شهرسازی ناشی می‌شود و در رابطه با تعاملی است که بین ساختمان به مفهوم عام و محیطی که در آن ایجاد می‌شود (محیط طبیعی یا مصنوعی) وجود دارد. (تقی‌زاده انصاری، ۱۳۸۷: ۶)

در حقوق داخلی ایران و بسیاری از کشورها در خصوص تعریف محیط زیست ساکت هستند و بیشتر محیط زیست را در رابطه با عناصر طبیعت، منابع طبیعی، شهر و مناظر به کار برده‌اند و به همین جهت مفهوم محیط زیست از نظر کشورها با توجه به اهمیتی که هر کشور به یکی از عناصر زیست محیطی می‌دهد، می‌تواند متفاوت باشد. (فیروزی، ۱۳۸۴: ۱۵) در یک تعریف کلی، محیط زیست به تمام محیطی اطلاق می‌شود که انسان به طور مستقیم و غیر مستقیم به آن وابسته است و زندگی فعالیت‌های او در ارتباط با آن قرار دارد (میرعظیم، ۱۳۷۵: ۳) و مقصود از حفاظت محیط زیست نیز مدیریت صحیح بر چگونگی مصرف و بهره‌برداری اصولی از طبیعت است. (زرگر، ۱۳۹۵: ۲۵۴-۲۵۵)

به موجب بند ۴ ماده ۱ کنوانسیون حقوق دریاهای ۱۹۸۲^۲ آلودگی دریایی عبارت است از وارد کردن مستقیم یا غیر مستقیم مواد یا انرژی توسط انسان به محیط زیست دریایی که به سلامت انسان لطمه وارد کند و برای فعالیت‌های دریایی از جمله ماهیگیری مانع ایجاد کند و گوارایی آب را کاهش دهد.^۳

2. United Nations Convention on the Law of the Sea: article 1: p(4) "pollution of the marine environment" means the introduction by man, directly or indirectly, of substances or energy into the marine environment, including estuaries, which results or is likely to result in such deleterious effects as harm to living resources and marine life, hazards to human health, hindrance to marine activities, including fishing and other legitimate uses of the sea, impairment of quality for use of sea water and reduction of amenities.

۳. در حقوق ایران نیز ماده ۹ قانون حفاظت و بهسازی محیط زیست در مقام اعلام ممنوعیت آلوده کردن محیط زیست مقرر داشته: منظور از آلوده

کاهش آسیب به محیط زیست استثنایایی قائل شد. در ماده اول کنوانسیون صرف کمک ذکر شده، اما در ادامه در ماده ۱۲ شرط مفید بودن به منظور استحقاق پاداش ذکر شده و در صورتی که عملیات نجات نتیجه مفیدی نداشته باشد، هیچ‌گونه پرداختی براساس کنوانسیون واجب‌الادا نخواهد بود.^۱ در حقوق ایران نیز موفق بودن عملیات نجات به معنای کسب نتیجه مفید و نجات شناور و محموله آن است، در ماده ۱۷۴ قانون دریایی ذکر شده، اگر عملیات کمک یا نجات نتیجه مفید داشته باشد، اجرت عادلانه به آن تعلق خواهد گرفت.

در پرونده Torrey Canyon در سال ۱۹۶۷ یک نفتکش به دلیل آسیب‌دیدگی مجبور به توقف در نزدیکی جنوب غربی انگلستان شد و بیش از یک میلیون بشکه نفت از آن در حال نشت بود. یدک‌کش‌هایی که نجات نفتکش را برعهده گرفتند، ناموفق بودند. کشتی در منطقه دریای آزاد قرار داشت و به سواحل انگلستان نزدیک می‌شد، این امر سبب شد که مقدار زیادی از نفت کشتی به دریا ریخته شود. (Ryan, 2009: 3) دولت انگلستان برای جلوگیری از آلودگی بیشتر و سرایت آن به سواحل انگلستان، تصمیم گرفت کشتی مذکور را بمباران کند و با آتش زدن بقیه محموله نفتکش از گسترش میزان آلودگی بکاهد. امری که در آن زمان در خصوص مشروعیتش نظر قطعی وجود نداشت. پس از نابودی کشتی نجات‌دهندگان نیز به دلیل عدم نجات کشتی یا اموال آن، مستحق دریافت پاداش نشدند. (Ekhtor, 2016: 84) در حقیقت نجات‌دهندگان عملیات نجات را به قیمت جان یکی از پرسنل و با صرف زمان و تلاش قابل توجهی انجام دادند، اما در نهایت هیچ‌گونه اموالی سالم نماند تا نجات‌دهنده پاداش اخذ نماید. (Mudrić, 2010: 474)

بنابراین قبل از تصویب ماده ۱۴ کنوانسیون ۱۹۸۹، نجات‌دهندگان انگیزه و رغبتی برای کمک به کشتی‌ها و شناورهایی که امکان آلوده کردن محیط دریایی به خصوص نشت نفت داشتند، نشان نمی‌دادند؛ زیرا به‌رغم تلاش بسیار نجات‌دهندگان هیچ پاداشی برای این امر به آنان تعلق نمی‌گرفت. همچنین در اکثر موارد دولت ساحلی به دلیل ترس از اثرات زیست محیطی عملیات نجات کشتی‌های نفتکش، از

مقدمه کنوانسیون دریاها ۱۹۸۳ در تعریف آلودگی محیط زیست مقرر کرده: آلودگی محیط زیست یعنی ریختن مواد و انرژی توسط بشر به طور مستقیم یا غیرمستقیم در محیط زیست دریا شامل مصب که منجر یا احتمالاً منجر به صدمه و خسارت به منابع زنده و حیات دریا، زیان به سلامتی بشر، وقفه در فعالیت‌های دریایی از جمله ماهیگیری و سایر استفاده‌های مشروع از دریا، لطمه به کیفیت آب مورد استفاده و کاهش مطبوع بودن آن شود. (پورنوری، ۱۳۸۳: ۴۵)

استفاده از قید احتمالاً منجر به صدمه و خسارت شدن را می‌توان نوعی تحول در حقوق محیط زیست تلقی کرد؛ چرا که دولت‌ها را از پیش، از صدمه زدن به منابع زنده و حیات دریا برحذر دارد؛ هرچند که آسیب‌های ناشی از این اقدامات، احتمالی باشد. (قدسی، ۱۳۹۲: ۱۸۸) از دیگر ویژگی‌های این تعریف آن است که اثر مضر باید توسط انسان و با اضافه کردن مواد خطرناک به محیط طبیعی ایجاد شود و منشأ انسانی داشته باشد. (خلعتبری، ۱۳۹۵: ۲)

عوامل زمینه‌ساز در تصویب ماده ۱۴ کنوانسیون و تعیین غرامت ویژه

شرط مفید بودن عملیات نجات حتی قبل از تصویب کنوانسیون‌های بین‌المللی به عنوان یک عرف مسلم در نجات دریایی وجود داشته و از آن با عنوان قاعده No Cure – No Pay نام برده می‌شود و به عنوان یک قاعده عرفی در عملیات نجات دریایی در چند قرن اخیر پذیرفته شده و ناظر به لزوم مفید بودن عملیات نجات در خصوص استحقاق اجرت برای نجات‌دهنده است.

کنوانسیون ۱۹۸۹ که از آن به عنوان ستون فقرات حقوقی در معماری قانون نجات مدرن یاد شده است (Djadjev, 2015: 1)، اصل قدیمی و عرفی نجات را که اگر چیزی نجات ندهی، پرداختی نصیب نمی‌شود، تثبیت کرد؛ هرچند از سخت‌گیری آن کاست. اگرچه این اصل به طور کامل از میان نرفت، اما به منظور ایجاد مشوق و انگیزه برای نجات‌دهندگان در کار خود، در برخی موارد از جمله اقدامات نجات‌دهنده جهت

1. Article 12- Conditions for reward: 1. Salvage operations which have had a useful result give right to a reward. 2. Except as otherwise provided, no payment is due under this Convention if the salvage operations have had no useful result.

ساختن محیط زیست عبارت است از پخش یا آمیختن مواد خارجی به آب یا هوا یا خاک یا زمین به میزانی که کیفیت فیزیکی یا شیمیایی یا بیولوژیکی آن به طور زیان‌آور به حال انسان یا سایر موجودات زنده و یا گیاهان و یا آثار و ابنیه باشد، تغییر دهد.

موفقیت نجات‌دهنده به جلوگیری یا کاهش خسارات زیست محیطی، هزینه عملیات به وی پرداخت می‌شد و حتی تا ۱۵ درصد هزینه‌ها مبلغ اضافی نیز دریافت می‌کردند. (Zanella, 2014: 43)

بنابراین LOF سال ۱۹۸۰ که تأثیر زیادی در تصویب ماده ۱۴ کنوانسیون ۱۹۸۹ نجات و تعیین غرامت ویژه برای عملیات نجات در خصوص کشتی که خود یا کالایش تهدیدی برای محیط زیست است، گذاشت.^۲ (Shaw, 1992: 127-129) یکی از اهداف تدوین‌کنندگان پیش‌نویس کنوانسیون ۱۹۸۹ به کارگیری مفاد قرارداد LOF سال ۱۹۸۰ در کنوانسیون جدید بود. هرچند بعد از تصویب کنوانسیون ۱۹۸۹ و ماده ۱۴ آن، در نسخه ۱۹۹۰ قرارداد LOF مقررات پاداش ویژه مندرج در فرم 1980 توسعه داده شد که شامل محموله‌های خطرناکی مانند زباله‌های هسته‌ای، گاز مایع و مواد شیمیایی هم بشود. در عین حال، به دادگاه یا کمیته داوری هم اختیار داده شده تا در شرایط استثنایی بتوانند غرامت ویژه را تا ۱۰٪ هزینه‌های متحمل‌شده افزایش دهند، موضوعی که در فرم اصلاح‌شده نیز گنجانده شده است. (محمّدیان امامی، ۱۳۷۰: ۳۸)

این امر در کنار فجایع زیست‌محیطی و فشار نجات‌دهندگان حرفه‌ای که به دنبال پاداش متناسب با خدمات ارائه‌شده خود بودند، به علاوه نگرانی‌های دولت‌های ساحلی که به دنبال جلوگیری از فجایع زیست‌محیطی بودند، منجر به واکنش کمیته حقوقی سازمان بین‌المللی دریانوردی شد که در سال ۱۹۸۹ به تصویب کنوانسیون بین‌المللی نجات ۱۹۸۹ انجامید. از یک طرف در ماده ۱۳ مهارت و تلاش نجات‌دهندگان در جلوگیری از یا به حداقل رساندن آسیب به محیط زیست می‌تواند عاملی در تعیین پاداش نجات باشد، هر چند در کنوانسیون ۱۹۸۹ اصل سنتی موسوم به 'no cure – no pay' یا نیاز به اخذ یک نتیجه مفید همچنان حفظ شده است؛ زیرا در بند سوم ماده ۱۳ کنوانسیون تأکید شده است که پاداش‌ها به غیر از هرگونه بهره و هزینه‌های قانونی قابل پرداخت مربوط به آنها از ارزش شناور و سایر اموال نجات یافته تجاوز نکند (Ryan, 2009: 4)، ماده ۱۴ کنوانسیون ۱۹۸۹ مفهوم تازه‌ای را معرفی کرد.^۳ هدف این بود که این ماده نجات‌دهنده

ارائه پناهگاه و اجازه ورود به چنین کشتی‌هایی خودداری می‌کردند.

قراردادهای موسوم به LOF نیز گام مهم دیگری در تدوین ماده ۱۴ کنوانسیون ۱۹۸۹ بود. منظور از LOF^۱ یک قرارداد استاندارد و متنی از پیش تهیه شده است که حقوق و تعهدات طرفین، موارد نقض و ضمانت اجرای آن، قانون حاکم و سایر جزئیات مهم در آن پیش‌بینی شده و با پرکردن جاهای خالی مندرج در آن فرم، متن مزبور به یک قرارداد کامل تبدیل می‌شود (شیروی، ۱۳۸۹: ۱۵۲) که از اواخر قرن نوزدهم توسط مؤسسه بین‌المللی لویدز انگلستان ارائه شد.

LOF متداول‌ترین شکل قرارداد استاندارد در صنعت نجات دریایی است که به عنوان پرکاربردترین قرارداد برای عملیات نجات، بیش از صد سال است که در حمل و نقل به کار رفته و بین نجات‌دهندگان حرفه‌ای بسیار محبوب است (Djadjev, 2015: 3) و متناسب با تغییر مقررات و معاهدات بین‌المللی اصلاح می‌شود. مطابق با رویه موجود در LOF جز در مواردی چون به گل نشستن کشتی در آب‌های کم عمق یا کم ارزش بودن مبلغ، در قرارداد پاداش درج نشده و آن را به تصمیم داور یا دادگاه واگذار می‌کنند (طالب احمدی، ۱۳۹۲: ۱۷۱) و شرایط مالی، قانون، صلاحیت و تعهدات و مسئولیت طرفین، داوری و مقررات آیین دادرسی نیز در آن تعیین تکلیف می‌شود. (Ibid: 3) تقریباً ۵۰ درصد از عملیات نجاتی که اتحادیه بین‌المللی نجات انجام داده تحت قرارداد LOF نجات انجام شده است (Chung, 2017: 744) و از مهم‌ترین مزایای این فرم‌ها آن است که در شرایط اضطراری پیش آمده برای کشتی در معرض خطر لازم نیست زمانی برای توافق بر سر مفادی که تحت آن خدمات نجات ارائه شده‌اند، صرف شود. (Ekhtor, 2000: 1)

قبل از سال ۱۹۸۰، غرامت نجات‌دهندگان تحت قوانین LOF دقیقاً براساس اصل سنتی بود که تا موفقیتی حاصل نشود، پاداشی وجود ندارد. در تلاش برای رفع این مشکل، شکل جدیدی از توافق‌نامه نجات LOF معرفی شد که در خصوص برخورد با تانکرهای سوخت بود. این نمونه یکی از مهم‌ترین تحولاتی که در توسعه تاریخی LOF اعمال شد (Ibid: 2) و به این ترتیب صنعت نجات از دهه ۱۹۸۰ با یک تحول جدید روبه‌رو شد، حتی بدون نجات اموال در صورت

2. And also see (Allen, 1991: 119)

3. Article 14 - Special compensation: 1. If the salvor has carried out salvage operations in respect of a vessel

1. The Lloyd's Open Form

قید اساسی است. شاید در نگاه اول قید اساسی به دلیل حذف خسارات ناچیز باشد. کنوانسیون تعریفی از خسارات اساسی ذکر نکرده، ممکن است نشر محموله یک کشتی آسیب‌دیده برای یک یا چند نوع گونه جانوری قابل توجه باشد، اما این حالت نمی‌تواند اساسی تفسیر شود، بلکه این آسیب باید به صورت گسترده در سلامت انسان یا حیات دریایی ضرر بزند. در حقیقت آسیب اساسی بسته به وضعیتی و شرایط و اوضاع احوال که در آن مفهوم باید برای آن اعمال شود، متفاوت تفسیر می‌شود. (Pakki, 2016: 15)

در گزارش کمیته بین‌المللی دریانور در مورد معنای آسیب فیزیکی اساسی ذکر شده که هدف آن است که مشخص شود تعریف شامل آسیب به شخص خاص یا هر چیز نصب‌شده‌ای نیست. باید خطر آسیب با ماهیت کلی در دریا وجود داشته باشد. باید خطر آسیب اساسی موجود باشد. (Ekhtor, 2016: 90)

در پرونده *the cases of the ABT Summer and the Castor* که در سال ۲۰۰۱ در دادگاه انگلستان مطرح شد، کشتی آسیب‌دیده حاوی محموله عظیم سوخت بود و توسط نجات‌دهندگان به منطقه امن منتقل شد. داور ضمن پذیرش اینکه وضعیت کشتی تهدیدی برای محیط زیست بوده، لکن خسارت ریزش و نشت موادی که در عمل انجام شده بود را اساسی ندانست. در قسمتی از رأی چنین اظهار نظر شد که: باید در نظر گرفت که آیا آسیب به پرندگان و ماهی‌ها که ممکن است رخ داده باشد، می‌تواند به عنوان آسیب قابل توجهی به زندگی دریایی در معنای کنوانسیون توصیف شود. دامنه آسیب به پرندگان، پلانکتون‌ها و همچنین ماهی‌ها، در زمستان، به‌رغم حجم نشت مواد آن، به نظر می‌رسد که بسیار محدود بوده است. در حالی که ممکن است در بین پرندگان و ماهی‌ها و در بعضی از قسمت‌های گوشت ماهی تلفات وجود داشته باشد، هیچ مدرکی وجود ندارد که نشان دهد جمعیت پرندگان با خسارت محدودی که ممکن است رخ دهد به میزان قابل توجهی کاهش می‌یابد. بنابراین، به نظرم دشوار است نتیجه‌گیری کنم که خطر خسارت قابل توجهی به زندگی دریایی وجود دارد. (Bishop, 2012: 4-5)

همچنین با توجه به تعریف ماده اول کنوانسیون، خسارت باید ماهیت فیزیکی و مادی نیز داشته باشد؛ در نتیجه ادعای جلوگیری یا کاهش زیان اقتصادی و ضرر نامحسوس ناشی از فقدان و از دست رفتن رفاه و امکانات، نمی‌تواند جهتی برای مطالبه غرامت ویژه باشد. (Pakki, 2016: 15) بنابراین

را به کمک به هر کشتی که تهدیدی برای محیط زیست دریایی محسوب می‌شود، تشویق و تضمین کند که سرمایه خود را از دست نخواهند داد. (Djadaev, 2015: 2)

شرایط استحقاق نجات دهنده به دریافت غرامت ویژه ماده ۱۴ کنوانسیون

جهت استحقاق غرامت ویژه نیازی به نجات اموال یا موفقیت‌آمیز بودن عملیات نجات در خصوص جلوگیری یا به حداقل رساندن صدمه به محیط زیست دریایی نیست. آنچه مهم است وجود تهدید برای محیط زیست ناشی از شناور یا کالاهای آن و تلاش نجات‌دهنده جهت جلوگیری یا به حداقل رساندن صدمه به محیط زیست است.

تهدید محیط زیست

از نقاط ضعف ماده ۱۴، ذکر عبارت تهدید بودن برای محیط زیست در بند اول ماده ۱۴ کنوانسیون بین‌المللی نجات ۱۹۸۹ است. این عبارت مبهم است و اینکه آیا خطر واقعی یا ترس از خطر کافی است یا نه، جای بحث دارد. منظور از تهدید چیست؟ در حقوق انگلستان، رویه قضایی و داوری بر این نظر است که یک تهدید منطقی، برخلاف تهدید واقعی، برای صدق تهدید کافی است. (Bishop, 2012: 68) برای مثال اگر شرایطی به اشتباه خطرناک شناخته شد و بعدها مشخص شود که هیچ خطری وجود نداشته است، باید معقول بودن یا نبودن این خطا در زمان مربوطه و با توجه به اوضاع و احوالی که در آن از نجات‌دهنده درخواست کمک شده یا نجات‌دهنده خود اقدام به نجات کرده، بررسی گردد. (Ekhtor, 2016: 90)

صدمه مادی اساسی به محیط زیست

تعریف ماده اول کنوانسیون نجات از آسیب به محیط زیست با ذکر ویژگی‌های مطرح‌شده برای کلمه آسیب؛ یعنی اساسی و مادی بودن، محدود شده است. یکی از موارد قابل توجه ذکر

which by itself or its cargo threatened damage to the environment and has failed to earn a reward under article 13 at least equivalent to the special compensation assessable in accordance with this article, he shall be entitled to special compensation from the owner of that vessel equivalent to his expenses as herein defined.

تأکید بر عنصر هزینه‌های نجات‌دهنده

اگرچه وضع این قاعده به منظور حمایت از حقوق نجات‌دهنده‌ای است که در حفظ محیط زیست تلاش می‌کند و ایجاد انگیزه برای انجام چنین اقداماتی بوده است، اما محاسبه ضررهای واردشده بدون توجه به سود و پاداش، در عمل نمی‌تواند تأثیر چشمگیری در تحقق این هدف داشته باشد.^۱ سؤال این است که آیا جایز است نرخ بازار و یا نرخ‌های که در آن سود باشد در نظر گرفته شود یا اینکه تنها نرخ پرداختی در حدی باشد تا نجات‌دهنده بتواند هزینه‌های وارده آمده به خود را جبران کند.

طی مراحل فراهم آوردن پیش‌نویس کنوانسیون ۱۹۸۹، دو دیدگاه در مقابل نظام قانونی جدید نجات دریایی شکل گرفت. یکی از این دیدگاه‌ها آن بود که نجات‌دهنده از بابت تلاش در جهت جلوگیری از آلودگی محیط‌زیست و صدمه دیدن طبیعت می‌تواند پاداش بگیرد (Redgwell, 1990: 147) و این نظر بسیار به مفهوم نجات تام و تمام محیط زیست مربوط بود که برحسب آن پاداشی مجزا به واسطه تلاش نجات‌دهنده برای حفظ محیط‌زیست دریایی به واسطه دفع آسیب‌های ناشی از آلودگی، در نظر گرفته می‌شد. (Storgårds, 2012: 11)

دیدگاه دوم بحث مسئولیت‌های نجات‌دریایی را رد کرده و در عوض به منظور محاسبه پاداش نجات‌دهنده، ملاحظات محیط‌زیستی را مد نظر قرار می‌دهد. یک نجات‌دهنده به واسطه دفع آسیب‌های محیط‌زیست پاداشی مجزا دریافت نمی‌کند، بلکه از یک شبکه امن برخوردار می‌شود که هزینه‌های عملیات نجات دریایی را حتی در زمانی که عملیات در زمینه نجات ناموفق بوده، اما توانسته خطرات را از محیط‌زیست دفع کند یا به حداقل رساند، جبران می‌کند. بنابراین حفظ محیط‌زیست باید یکی از جنبه‌های نجات دریایی باشد و برای محاسبه پاداش مد نظر قرار گیرد، اما قرار نیست که پاداشی مجزا بابت حفظ محیط‌زیست به نجات‌دهنده تعلق گیرد. در پرونده *The Nagasaki Spirit* نجات‌دهندگان نرخ عادلانه را شامل عنصر سود نیز می‌دانستند، در حالی که

ظاهراً مواردی مانند از بین رفتن کیفیت بصری یا باقی ماندن بقایای ناخوشایند در منطقه‌ای زیبا، شامل تعریف مذکور در ماده نخواهد شد.

جلوگیری یا به حداقل رساندن صدمه به محیط زیست

برای تعلق غرامت ویژه به نجات‌دهنده وفق بند اول ماده ۱۴ همین که نجات‌دهنده در مورد شناوری عملیات نجات انجام داده باشد که خود یا کالای آن تهدیدی برای محیط زیست بوده باشند و براساس ماده ۱۳ موفق به دریافت پاداشی حداقل معادل غرامت قابل ارزیابی طبق مفاد این ماده نشده باشد، کفایت می‌نماید، اما به موجب بند دوم ماده ۱۴ در صورتی که در شرایط مندرج در بند یک نجات‌دهنده با عملیات نجات خود باعث جلوگیری یا به حداقل رسیدن صدمه به محیط زیست باشد، غرامت ویژه قابل پرداخت توسط مالک شناور به نجات‌دهنده طبق بند یک می‌تواند تا حداکثر ۳۰ درصد هزینه‌هایی که نجات‌دهنده متحمل شده افزایش یابد، با وجود این، محکمه می‌تواند اگر این کار را درست و عادلانه بداند، با در نظر داشتن ضابطه مندرج در ماه ۱۳ پاراگراف یک، چنین غرامت ویژه‌ای را باز هم افزایش دهد، لیکن در هیچ حالتی نباید مجموع افزایش از صددرصد هزینه‌هایی که نجات‌دهنده متحمل شده است، بیشتر شود.

بنابراین برای افزایش مبلغ غرامت ویژه لزوماً باید اثبات شود که نجات‌دهنده از آسیب به محیط جلوگیری کرده یا آسیب را به حداقل رسانده و بر خلاف بند اول کافی نیست که ثابت کند این یک تهدید منطقی بوده است. در یک پرونده در کشور انگلستان که نجات‌دهنده با مالک قرارداد LOF امضا کرده بودند، حدود ۳۰ تن گازوئیل نشت پیدا کرد و ۴۵ تن بنزین با موفقیت نجات یافت، اگرچه کشتی از بین رفت. داور رأی داد که طبق بند اول ماده ۱۴ نجات‌دهنده استحقاق غرامت ویژه دارد؛ زیرا یک تهدید منطقی درک شده از آسیب به محیط زیست وجود داشته است. با این حال درخواست اعطای مبلغ وفق بند دوم ماده ۱۴ رد شد؛ با این استدلال که اگر ۴۵ تن از بنزین نشت شده به بیرون درز کرده باشد، این امر باعث ایجاد خسارت واقعی به محیط زیست می‌شود. حوادث ثابت کرده است که ۳۰ تن بنزین اولیه که هنگام اولین شناوری کشت نشستی کرده بود، هیچ‌گونه خسارتی به محیط زیست وارد نکرده است که نجات‌دهنده از آسیب جلوگیری کرده باشد.

(Bishop, 2012: 70-71)

۱. خاطر نشان می‌شود که به موجب بند چهارم ماده ۱۴ کل غرامت ویژه تحت این ماده فقط در صورتی و تا میزانی پرداخت خواهد شد که میزان چنین غرامتی بالاتر از هر گونه پاداش قابل دریافت توسط نجات‌دهنده طبق ماده ۱۳ باشد و کل غرامت ویژه نباید از ارزش شناور و سایر اموال موضوع عملیات نجات بیشتر شود.

مسئول پرداخت غرامت ویژه

به طور طبیعی تمام افرادی که از خدمات نجات بهره‌مند می‌شوند، باید در پرداخت هزینه آن نقش داشته باشند؛ امری که در خصوص پرداخت پاداش نجات اتفاق می‌افتد. لکن در ماده ۱۴ کنوانسیون فقط مالک کشتی مسئول پرداخت غرامت ویژه تعیین شده است.

در طی تهیه پیش‌نویس کنوانسیون ۱۹۸۹، یکی از پیشنهادات، ایجاد یک صندوق ویژه بود با هدف جبران خسارت نجات‌دهندگانی که بدون در نظر گرفتن نجات هرگونه اموال، از آلودگی جلوگیری می‌کنند یا آن را به حداقل می‌رسانند و برای پاداش دادن به کسانی که از ورود آلودگی کشتی‌ها به محیط زیست جلوگیری می‌کنند یا آن را به حداقل می‌رسانند، استفاده شود. این مفهوم چندان مورد استقبال قرار نگرفت، به خصوص گروه‌های نماینده مالکان و کشتی‌داران و صاحبان محموله‌ها ادعا کردند که با توجه به اینکه هیچ نفعی نخواهند داشت، نمی‌توانند از عهده مشارکت در پرداخت این پاداش برآیند. موضوع مهم دیگر این بود که مسئولیت پرداخت غرامت محیط زیست را چه کسی به عهده می‌گیرد و در نهایت به‌رغم اینکه کشورهای ساحلی نیز به نوعی از جلوگیری یا به حداقل رساندن آلودگی سود می‌برند^۱، در نهایت توافق شد که کنوانسیون باید ماهیت حقوق خصوصی خود را حفظ کند و مقررات گسترده‌ای از حقوق یا وظایف دولت‌های ساحلی در آنجا نامطلوب خواهد بود. در عوض، این موضوعات باید توسط ابزار حقوق عمومی جداگانه بررسی شود (Malashkina, 2010: 42) و در کنوانسیون پرداخت غرامت ویژه بر عهده مالک کشتی قرار گرفت و صرفاً بر حق وی نسبت به رجوع به اشخاص ثالث تأکید شد.^۲

لزوم تعدیل ماده ۱۴ کنوانسیون ۱۹۸۹

تردیدی نیست که وضع ماده ۱۴ در زمان خود که نوآوری بسیار مهم بود و صنعت نجات دریایی را متحول کرد، اما با گذشت زمان مشخص شد که عدم پیش‌بینی سود برای نجات‌دهنده، سبب عدم استقبال نجات‌دهندگان از اجرای این ماده شده و

مالکان کشتی نجات‌یافته استدلال می‌کردند که ماده ۱۴ صرفاً دربردارنده جبران هزینه‌های عملیات بدون هیچ‌گونه عنصر سودی است. در نهایت مجلس اعیان بریتانیا بر اساس بند سوم ماده ۱۴ این‌طور تصویب کرد که نرخ منصفانه نرخ است که نجات‌دهنده برای جبران هزینه‌های متحمل شده دریافت می‌کند و شامل نرخ سود نمی‌شود. (Lansakara, 2012: 11)

همین دیدگاه در ماده ۱۴ کنوانسیون حاکم است. در این خصوص اظهارنظر شده که این مصالحه نه منصفانه بود و نه منطقی، بلکه بهترین راه دستیابی به جلب منافع مختلف در این خصوص بوده است. (Gold, 1989: 499)

قلمرو جغرافیایی مشمول ماده ۱۴ کنوانسیون

با توجه به آنکه مطابق با قواعد تفسیر یک سند بین‌المللی مطابق با معاهده تفسیر وین، الفاظ به کار رفته در کنوانسیون ۱۹۸۹ باید حمل بر معنی عرفی آن شود. نظر به اینکه الفاظ به کار رفته راجع به مناطق دریایی است، باید براساس عهدنامه و عرف موجود در حقوق بین‌الملل عمومی تفسیر شود. براساس این مطالب و تقسیم‌بندی گفته‌شده راجع به مناطق دریایی در حقوق بین‌الملل عمومی، منظور از آب‌های درون سرزمینی، آب‌های داخلی و منظور از آب‌های ساحلی، دریای سرزمینی یا آب‌های ساحلی است و در این زمینه ابهامی وجود ندارد، اما منظور از مناطق مجاور آنها، منطقه مجاور یا نظارت، منطقه انحصاری اقتصادی و فلات قاره می‌باشد.

بنابراین با توجه به این ماده، کنوانسیون شامل آب‌های آزاد در خصوص نجات محیط زیست دریایی نمی‌شود و می‌توان نتیجه گرفت مادامی که این محدودیت در ماده یک باقی است، عامل بازدارنده برای نجات‌دهندگان خواهد بود. مگر آنکه با استفاده از اصل آزادی قراردادهای براساس بند یک ماده ششم کنوانسیون با درج شرطی در قرارداد نجات دریایی مقرر دارند که قرارداد مزبور درخصوص جلوگیری یا کاهش صدمه به محیط زیست در آب‌های آزاد نیز قابل اعمال است. هر چند عده‌ای از حقوقدانان انگلیسی با این توجیه که با اثبات این مطلب که بر اثر بادهای متداول و غالب و جریان‌های دریایی به مرور زمان باعث ایراد صدمه اصلی به آب‌های داخلی، دریای سرزمینی، فلات قاره و منطقه انحصاری اقتصادی می‌شود، لکن پذیرفتن این نظر با توجه به کنوانسیون مزبور دشوار است. (Mandararak Sheppard, 2007: 709)

۱. در انتهای این مقاله نقش و جایگاه دولت ساحلی درارتباط با ماده ۱۴ کنوانسیون مورد بررسی قرار خواهد گرفت.

2. Article 14 : ... 6. Nothing in this article shall affect any right of recourse on the part of the owner of the vessel.

(Malashkina, 2010: 58)

شروط معروف به اسکوپیک که از آن به عنوان جایگزین قراردادی کنوانسیون ۱۹۸۹ نام برده شده (Simon, 2015: 1)، به عنوان راه حلی برای پر کردن خلاها و کاستی‌های ماده ۱۴ در قراردادهای استاندارد گنجانده شده و توافقی است بین نجات‌دهنده و ذی‌نفع عملیات نجات، برای ارزیابی غرامت بر اساس نرخ‌های از پیش تعیین‌شده، در هر زمانی می‌توان به آن استناد کرد و طرفین نیز می‌توانند از طریق درج در توافق‌نامه، از شمول کنوانسیون نیز خارج شوند. (Ekhtor, 2016: 92) این بند کاملاً داوطلبانه است و به نوعی راه حل برای مشکلات ماده ۱۴ کنوانسیون معرفی شده است. (Bishop, 2012: 9)

از این فرض نجات‌دهندگان با راه‌حلی با ماهیت کاملاً قراردادی با عنوان اسکوپیک مواجه شدند که هم اکنون در توافق نجات بسیار رایج است. این نهاد به طور کامل مفهوم بحث‌برانگیز و سنتی موفقیت را رها کرده و محاسبه جبران غرامت بر مبنای توافق طرفین برقرار می‌کند. بنابراین، اظهار نظر شده که در حال حاضر بیشتر از ماده ۱۴ کنوانسیون ۱۹۸۹ استفاده می‌شود. (Mandaraka Sheppard, 2007: 58)

اسکوپیک ماده ۱۴ را تغییر نمی‌دهد، بلکه روش‌های ارزیابی خسارت ویژه را جایگزین می‌کند. مجموعه شرایط اسکوپیک با هدف درج شدن در قرارداد فرم آزاد لوید طراحی شده است که این هدف به سادگی و با علامت زدن انجام می‌شود. بنابراین، اسکوپیک یک بند درج شده با عملکرد خودکار یا اجباری نیست و تا زمانی که طرفین تصمیم به استفاده از آن گرفته و مطابق آن را درج کنند، لازم‌الاجرا نمی‌شود. اگر طرفین در قرارداد نجات عمدتاً به صورت LOF، این شروط را بپذیرند، نجات‌دهنده نمی‌تواند نسبت به هرگونه غرامت ماده ۱۴ ادعایی داشته باشد. هزینه‌های اسکوپیک تنها توسط مالکان کشتی قابل پرداخت است و شامل سه جزء است: نرخ تعرفه روزانه تعیین‌شده برای پرسنل، یدک‌کش‌ها و تجهیزات نجات قابل‌حمل، هزینه‌ها و پاداش استاندارد (Djadjev, 2015: 5)

نقش دولت ساحلی در پرداخت غرامت ویژه

بدیهی است نجات‌دهنده و دولت ساحلی با توجه به منافع خود که به طور عمده در قالب نگرانی‌های زیست‌محیطی و حفظ کشتی و محموله‌های آن خلاصه می‌شود، در خصوص نحوه

همچنین مشکلاتی نیز در اجرای ماده به وجود آمده که منجر به ظهور داورها یا رسیدگی‌های قضایی طولانی و پرهزینه می‌شود، از جمله دشواری ارزیابی میزان نرخ منصفانه و تعریف تهدید محیط زیست، محدودیت جغرافیایی ماده ۱۴ که مانع اعطای جبران خسارت ویژه در خارج از آب‌های زمینی و ساحلی می‌شود. (Djadjev, 2015: 4) شاید اقتصادی نبودن ماده ۱۴ برای نجات‌دهنده که صرفاً محدود به هزینه‌ها می‌شود، منجر به عدم استقبال نجات‌دهندگان به خصوص نجات‌دهندگان حرفه‌ای از این ماده و تمایل بر انعقاد قرارداد با درج شروط خاص در آن شده است.

ذکر این نکته نیز مفید به نظر می‌رسد که تحمیل تمام مسئولیت به مالک در نهایت موجب افزایش هزینه برای مصرف‌کننده نهایی می‌شود؛ زیرا مالک به منظور فرار از مسئولیت احتمالی ناشی از آلودگی، کشتی را انتخاب خواهد کرد که نسبت به انجام احتیاطات بهینه اقدام نماید. بالتبع، انجام احتیاطات بهینه مستلزم صرف هزینه‌های ثابت و متغیری است که سبب افزایش کرایه حمل می‌شود. همچنین حتی در صورت انجام احتیاطات بهینه، ریسک بروز حادثه زیان‌بار دریایی کماکان وجود دارد که شخص مسئول باید از طریق اخذ پوشش بیمه مسئولیت نسبت به مدیریت آن اقدام نماید که این هزینه در نهایت قابل انتقال به مصرف‌کننده نهایی است. (ساردویی نسب، ۱۳۹۶: ۱۹۹)

توافق در خصوص غرامت ویژه

به موجب ماده ۶ کنوانسیون نجات‌دهنده و ذی‌نفع عملیات نجات می‌توانند از طریق توافق فی‌مابین شروط و تعهداتی متفاوت با کنوانسیون در روابط خود حاکم نمایند؛ از جمله در خصوص اقدامات زیست‌محیطی، عملیات نجات ممکن است از طریق انعقاد قرارداد باشد و در این خصوص قراردادهای استاندارد از جمله قراردادهای موسوم به LOF کاربرد فراوانی دارد و نجات‌دهندگان با یک نوآوری تدوین‌کنندگان این قراردادها مواجه هستند با عنوان شروط اسکوپیک^۱ که هم اکنون در توافق نجات بسیار رایج است. این روش به جای مفهوم سنتی موفقیت، محاسبه جبران غرامت بر مبنای توافق طرفین برقرار می‌کند. بنابراین، اظهار نظر شده که در حال حاضر بیشتر از ماده ۱۴ کنوانسیون مورد استفاده قرار می‌گیرد.

1. The SCOPIC clause (Special Compensation P&I Club Clause).

امکان تحدید مسئولیت دارد و عملاً از بیمه استفاده می‌کند،^۴ اما در چنین مواردی کشور ساحلی به عنوان یک ذی‌نفع مطالبه خسارات از کشتی حادثه‌دیده هم تلقی می‌شود. با این حال با توجه به صراحت کنوانسیون ۱۹۸۹ در این خصوص به نظر می‌رسد نجات‌دهنده نمی‌تواند در خصوص غرامت ویژه ادعایی نسبت به دولت ساحلی داشته باشد، لکن مالک کشتی ذی‌نفع متقابلاً می‌تواند با استفاده از حق رجوع خود به اشخاص ثالث، در این خصوص اقدام نماید. به طور قطع در چنین دعویایی دولت ساحلی با استناد به ماده ۹ کنوانسیون ۱۹۸۹ و سایر قوانین مربوطه، به حق خود برای حفظ محیط زیستش از آلودگی و خطر استناد می‌کند و بنابراین، بار اثبات تقصیر، تعدی و تجاوز دولت ساحلی از آنچه محق به انجام آن بوده، بر عهده نجات‌دهنده خواهد بود.

البته لازم به ذکر است رویدادهایی نیز بوده که همکاری با نجات‌دهنده منتج به آسیب برای کشور ساحلی شده است. مانند پرونده *The Kowloon Bridge* در سال ۱۹۸۶، کشور ساحلی در این پرونده به کشتی آسیب‌دیده حامل نفت اجازه دسترسی به آب‌های داخلی و توقف در بندر خود را داد که این اقدام سبب آسیب به محیط زیست کشور ساحلی شد. (Storgårds, 2012: 35) این نمونه گواهی بر این حقیقت است که این مطلب می‌تواند ریسک محیطی بزرگی برای کشور ساحلی باشد که به کشتی آسیب‌دیده پناه بدهد. فقط اعطای پناهگاه می‌تواند بیش از پذیرش ورود به بندر باشد. دسترسی به آب‌های تحت حفاظت در دریای سرزمینی اغلب آن چیزی است که از طرف نجات‌دهنده درخواست می‌شود. در هر صورت، ماده ۱۱ فقط الزام همکاری در خصوص پذیرش ورود به بندر را وضع می‌کند. این مورد هیچ تعهدی را برای پذیرش ورود واقعی برای کشتی ایجاد نمی‌کند. کنوانسیون ۱۹۸۲ سازمان ملل متحد در ارتباط با حقوق دریایی هرچند به

اقدام به یک اندازه هم نظر نیستند. هدف نجات‌دهنده نجات اموال و شناور برای کسب پاداش است، در حالی که نگرانی نسبت به شرایط محیط‌زیست برای کشورهای ساحلی اولویت دارد. نمونه‌هایی از تعارض منافع را می‌توان به صورت مداخله کشور ساحلی^۱ در مدیریت عملیات نجات، عدم اجازه ورود کشتی آسیب‌دیده به مرزهای آبی داخلی و به طور کلی اخلال در فرایند نجات نام برد.

پرونده مشهور توری کانپون که به آن اشاره شد و واکنشی که دولت انگلستان نسبت به آن نشان داد، هرچند پس از آن توسط کشور دیگری تکرار نشد، لکن تأثیری چشمگیر در مباحث مربوط به نقش دولت ساحلی در عملیات نجات دریایی از خود به جای گذاشت. ماده ۹ کنوانسیون ۱۹۸۹ با عنوان حقوق کشورهای ساحلی مداخله آنها در امر نجات را مشروع دانسته و ماده ۱۱ کنوانسیون ۱۹۸۹ به مسئله همکاری اشاره دارد. با این حال، در واقع کشورها را به چیزی بیش از در نظر گرفتن لزوم چنین همکاری ملزم نمی‌کند.^۲ مداخله دولت ساحلی^۳ در فرایند نجات از جمله اجازه ندادن برای ورود به آب‌های سرزمینی و داخلی دولت ساحلی می‌تواند کاهش یا از بین رفتن پاداش موضوع ماده ۱۳ کنوانسیون ۱۹۸۹ یا افزایش هزینه‌های نجات‌دهنده و آسیب به محیط زیست و گسترش آلودگی در آب‌ها می‌شود.

کشور ساحلی هرچند از عملیات نجات دریایی در حفظ محیط زیست دریایی خود سود می‌برد، اما مسئول پرداخت پاداش یا غرامت ویژه محسوب نمی‌شوند که یکی از اصلی‌ترین خلأهای کنوانسیون ۱۹۸۹ محسوب می‌شود. مطابق با مقررات بین‌المللی مانند کنوانسیون مسئولیت مدنی ۱۹۶۹ و پروتکل - های مؤخرالتصویب آن، مالک کشتی که مسئول آلودگی؛ به ویژه آلودگی نفتی مسئول جبران خسارات وارده است، هرچند

۱. مداخله دولت ساحلی به موجب ماده اول کنوانسیون مداخله در دریاهای آزاد در صورت بروز آلودگی نفتی عبارت است از: انجام اقداماتی در آب‌های آزاد که ممکن است برای جلوگیری، کاهش یا حذف خطر حتمی و سنگین به خط ساحلی یا منافع مرتبط نسبت به آلودگی دریا با نفت لازم باشد، دنبال کردن تلفات دریایی یا اقداماتی مرتبط با این تلفات که ممکن است به شکلی معقول انتظار رود منتج به پیامدهای مضر عمده است.

۲. برای مطالعه بیشتر نقش و جایگاه دولت ساحلی در عملیات نجات نسبت به کاهش آلودگی محیط زیست، کنوانسیون ۱۹۷۲ برای پیشگیری از تصادم کشتی‌ها در دریا و کنوانسیون ۱۹۷۴ ایمنی جان افراد در دریا نیز باید مدنظر قرار گیرد.

۳. مداخله دولت ساحلی در عملیات نجات شرایط و محدوده‌ای دارد که عمدتاً به موجب کنوانسیون مداخله تعیین می‌شود.

۴. کنوانسیون مسئولیت مدنی به منظور توسعه حمایت از زیان‌دیده، نظام بیمه اجباری را پیش‌بینی کرده است که در این نظام، مالکان کشتی که محموله نفتی عمده با بیش از ۲۰۰۰ تن حمل می‌کنند، موظف به اخذ بیمه‌نامه هستند. ضمانت اجرای نقص این تعهد منع اشتغال به تجارت و تردد آنها در محدوده سرزمینی دولت‌های متعاقد است. این وظیفه صرفاً بر عهده مالک کشتی است. برای مطالعه بیشتر مراجعه کنید به سیفی قره یثاق، داود؛ حسنی، وحید؛ مهدی‌پور، محمد (۱۳۹۴). «بیمه اجباری مسئولیت مدنی صاحبان کشتی در آلودگی‌های نفتی با تأکید بر کنوانسیون مسئولیت مدنی ۱۹۶۹ با اصلاحات بعدی»، پژوهشنامه بیمه، شماره اول، ص ۲۹۷.

سرزمینی آنها نیز در معرض این آلودگی قرار داشتند، از این اقدام نجات‌دهنده سود می‌برند. در این خصوص دو نکته مهم وجود دارد: اول آنکه در ماده ۱۴ کنوانسیون دولت ساحلی مسئولیتی در مقابل پرداخت غرامت نجات‌دهنده ندارد، دوم آنکه بعضاً اقدامات دولت ساحلی مغایر با اهداف نجات‌دهنده است. می‌توان چنین نتیجه گرفت که کلیه اقدامات دولت ساحلی در راستای اعمال حق خود برای جلوگیری از آلودگی محیط زیستش باید در چارچوب کلیه مقررات و کنوانسیون‌های مربوطه باشد و در صورت تخطی از آن امکان تحقق مسئولیت دولت ساحلی در مقابل نجات‌دهنده یا مالک کشتی در معرض خطر وجود دارد.

پیشنهادهای و راهکارها

در پایان پیشنهاد می‌شود تا ضمن ارائه پیشنهادات اصلاحی در خصوص ماده ۱۴ و در نظر گرفتن سود نجات‌دهنده به جای تکیه صرف بر هزینه‌ها، حقوق و تکالیف دولت ساحلی، به ویژه در فرضی که دولت ساحلی عضو کنوانسیون ۱۹۸۹ نیز هست، تدوین شود. با توجه به این حقیقت که فراوانی مواردی که در آن تهدید جدی برای محیط زیست وجود دارد، اما میزان پاداش به دست‌آمده یا غرامت ویژه در مقایسه با هزینه و فعالیت صرف شده توسط نجات‌دهندگان کم است، سبب کاهش انگیزه نجات‌دهندگان می‌شود. پیشنهاد می‌شود با تغییر ماده ۱۴ با ماده‌ای جدید به جای تعیین غرامت ویژه معادل هزینه‌های نجات‌دهنده، پاداش محیط‌زیستی برقرار شود. این پاداش جدید پاداشی اضافی خواهد بود، صرف نظر از پاداشی که تحت ماده ۱۳ است و به صورت بالقوه در تمام مواردی که در آن کشتی یا محموله‌اش، تهدیدی برای محیط‌زیست هستند، تسری یابد. همچنین مسئولیت پرداخت بین تمام ذی‌نفعان از جمله مالک کشتی، مالک اموال و کشور ساحلی تقسیم شود.

منابع

بادینی، حسن؛ جعفری چالستری، محمود (۱۳۹۷). «نگرشی تحلیلی و انتقادی به اسناد بین‌المللی نظام مسئولیت و جبران خسارت در آلودگیهای نفتی ناشی از حمل و نقل دریایی»، مجله حقوقی بین‌المللی، شماره ۵۸.
پورنوری، منصور (۱۳۸۳). *حقوق بین‌الملل دریاهای و کنوانسیون حقوق دریاهای*. تهران: انتشارات مهد حقوق.
تقی‌زاده انصاری، مصطفی (۱۳۸۷). *حقوق محیط زیست در ایران*. تهران: انتشارات سمت.

صورت ارشادی، وظیفه دولت ساحلی در امر نجات را مورد تأکید قرار داده است.^۱ بنابراین اگر دولت ساحلی با نجات‌دهنده همکاری کرد و در نتیجه نجات‌دهنده موفق به اخذ پاداش نجات شد و در مقابل دولت ساحلی درگیر آلودگی زیست محیطی شد، نقش دولت ساحلی در موفقیت عملیات نجات نیز نباید نادیده گرفته شود. این امر خود می‌تواند سببی برای طرح دعوا توسط دولت ساحلی به طرفیت نجات‌دهنده شود.

بحث و نتیجه‌گیری

بسیاری از مشکلات زیست محیطی، بین‌المللی هستند و مقابله با آنها نیازمند تلاش بین‌المللی است. در دهه‌های اخیر آگاهی از این مشکلات و نگرانی در مورد آنها به شدت افزایش یافت و با توجه به اهمیت حفظ محیط زیست و توجه بیشتر جامعه جهانی به این موضوع نسبت به گذشته، این موضوع تقویت شد که باید کشورها خود را به رعایت یک سری قواعد و قوانین بین‌المللی ملزم کنند تا بتوانند در پیشگیری از آلودگی‌ها و حفظ محیط پیرامون توانایی بیشتری به دست آورند. بنابراین، در این زمینه پیمان‌ها، کنوانسیون‌ها و قوانین بین‌المللی تصویب شد. از جمله این موارد تصویب ماده ۱۴ کنوانسیون بین‌المللی نجات ۱۹۸۹ است که با تغییر عرف موجود که نجات‌دهنده تا مالی را نجات ندهد، پاداشی دریافت نمی‌کند، این امکان را فراهم آورد تا نجات‌دهنده‌ای که در راستای کاهش آلودگی محیط زیست اقدام کرده، صرف‌نظر از عدم استحقاق پاداش، امکان دریافت خسارات خود را تحت عنوان غرامت ویژه داشته باشد. این ماده اگرچه یک نوآوری مهم در زمان خود در راستای تأمین انگیزه کافی برای نجات‌دهنده و حفظ محیط زیست بود، طبعاً در شرایط فعلی نیاز به اصلاح دارد؛ به خصوص اینکه تأکید اصلی در این ماده جبران هزینه‌های نجات‌دهنده است و عنصر سود در آن لحاظ نشده است. همچنین در ماده ۱۴ کنوانسیون، مالک کشتی که سبب این آلودگی بوده مسئول پرداخت این غرامت شده است. دولت‌های ساحلی که محیط زیست ساحل و آب‌های داخلی و

1. the United Nations Convention on the Law of the Sea: Duty to render assistance: 2. Every coastal State shall promote the establishment, operation and maintenance of an adequate and effective search and rescue service regarding safety on and over the sea and, where circumstances so require, by way of mutual regional arrangements cooperate with neighbouring States for this purpose.

اصلاحات بعدی». پژوهشنامه بیمه، شماره اول. شیروی، عبدالحسین (۱۳۸۹). «حقوق تجارت بین‌الملل». تهران: انتشارات سمت.

طالب احمدی، حبیب (۱۳۹۲). «حقوق نجات‌دهنده در معاهدات بین‌المللی نجات دریایی و قانون دریایی ایران». مجله مطالعات حقوقی، دوره پنجم، شماره سوم.

فیروزی، مهدی (۱۳۸۴). حق بر محیط زیست. تهران: انتشارات جهاد دانشگاهی.

قدسی، ابراهیم؛ گلدوزیان، حسین (۱۳۹۲). «تبیین جرم آلودگی محیط زیست با تأملی بر ماده ۶۸۸ قانون مجازات اسلامی». نشریه راه وکالت، شماره نهم.

محمدیان امامی، محمدجواد (۱۳۷۰). «نجات در دریا». پژوهشنامه بیمه، شماره ۲۳.

محمدیان، امامی، محمدجواد (۱۳۷۰). «راهنمای استفاده از LOF سال ۱۹۹۰». پژوهشنامه بیمه، شماره ۲۲.

میرعظیم، قوام (۱۳۷۵). حمایت کیفری از محیط زیست. تهران: انتشارات سازمان حفاظت محیط زیست.

خسروی ببادی، محسن (۱۳۸۴). «سوانح دریایی آلودگی محیط زیست و عملیات نجات». مجموعه مقالات هفتمین همایش صنایع دریایی ایران.

خلعتبری، یلدا؛ هرمیداس باوند، داوود؛ زارع، علی؛ پورهاشمی، عباس (۱۳۹۵). «تحلیل مفاهیم آلودگی و خسارت در حقوق بین‌الملل محیط زیست». فصلنامه علوم و تکنولوژی محیط زیست.

زرگر، علی‌اصغر؛ نوروزی کلرمی، زینب (۱۳۹۵). «مسئولیت و نقش دولت‌های حوزه خلیج‌فارس در حفاظت از محیط زیست». فصلنامه مطالعات روابط بین‌الملل، شماره ۳۳.

ساردوئی نسب، محمد؛ اخگر، محمدحسن (۱۳۹۶). «تحلیل اقتصادی نظام مسئولیت و جبران خسارت ناشی از آلودگی نفتی کشتی‌های نفتکش». فصلنامه مطالعات اقتصاد انرژی، شماره ۵۵.

سیفی قره یثاق، داود؛ حسنی، وحید؛ مهدی‌پور، محمد (۱۳۹۴). «بیمه اجباری مسئولیت مدنی صاحبان کشتی در آلودگی - های نفتی با تأکید بر کنوانسیون مسئولیت مدنی ۱۹۶۹ با

- Adascalitei, Oana (2018). "The 1989 Salvage Convention and the protection of the environment should the actual compromise continue". *Juridical Tribune Bucharest Academy of Economic Studies*, vol 8, pp 64-73.
- Allen, Michael (1991). "The International Convention on Salvage & LOF 1990". *Journal of Maritime Law & Commerce*, vol. 22, No. 1, pp. 119-129.
- Bishop, Archie (2012). "The Development of Environmental Salvage and Review of the Salvage Convention 1989". *delivered at Tulane University*, pp. 65-101.
- Chung, Sheng Chiu; Chung, Ping Liu; Ki, Yin Chang; Wen, Jui Tseng and Yung, ei Chen (2017). "Cost of salvage a comparative from apprpach". *Journal of Marine Science and Technology*, Vol. 25, No. 6, pp. 742-751.
- Djadjev, Ilian (2015). "The Scopic clause as a major development in salvage law". publisher - university of Groningen, Netherlands, Available at SSRN: <https://ssrn.com/abstract=2627798> or <http://dx.doi.org/10.2139/ssrn.2627798>.
- Ekhator, Eghosa (2016). "Protection of the Environment and the International Salvage Convention 1989". *mizan law review*, Vol. 10, No.1, pp 73-99.
- Gold, Edgar (1989). "Marine Salvage Towards a New Regime". *Journal of maritime law and commerce*, vol 20, No 4, pp 487-503.
- Jingjing, Xu (2000). "Assessment of salvage award under Lloyd's Open Form LOF". *world maritime university sweden*, Master thesis.
- Lansakara, F. (2012). "Maritime Law of Salvage and Adequacy of Laws Protecting the Salvors' Interest". *International Journal on Marine Navigation and Safety of Sea Transportation*, Vol 6, No.3, pp. 431-435.
- Malashkina, Natalia (2010). *Law Reform in the International Regime of Salvage*, Lund University Libraries, Sweden, Master thesis.

- Mandaraka Sheppard, Alexandra (2007). *modern maritime law Managing Risks and Liabilities*. (Routledge-avendish, second edition).
- Mudrić, Miso (2010). "Liability Salvage-Environmental Award, New Name for an Old Concept". *Poredbeno pomorsko pravo*, Vol. 49, No. 164, pp. 471-492.
- Pakki, Emma (2016). *Calculation of environmental salvage The way of reaching an efficient protection of the environment, Master Thesis, umwa university, Sweden*.
- Redgwell, Catherine (1990). "The greening of salvage law". *Marine Policy*, vol. 14, pp. 142-150.
- Ryan, Justice Donnell (2009). "Protection of the Environment a new Focus in the Convention on Salvage 1989". *Australian and New Zealand Maritime Law Journal*, vol. 23, pp. 1-11.
- Shaw, Richard (1992). "The 1989 Salvage Convention & Lloyd's Open Form 1990, Marine Policy". Vol 16, Issue 2, pp. 127-129.
- Simon, Allison (2015). *Salvage companies and protection of the marine environment, the university of western, Australia, Master thesis*.
- Storgårds, Susanne (2012). *Coastal State Intervention in Salvage Operations Obligations and Liability Toward the Salvor*. Publisher Universiteteti Troms. Norway: Master thesis.
- Zanella, Tiago (2014). "Marine Salvage and the Protection of the Marine Environment". *Advanced Shipping and Ocean Engineering*, Vol. 3, pp. 41-49.

