

مهرداد سیدی



پژوهش مسئولیت مدنی و فقهی
خسارات آلودگی نفتی
در دریای آزاد





پڙو، شڪارو علوم انساني و مطالعات فرهنجی
پرتال جامع علوم انسانی

● مقدمه

اگر تصادفی بین کشتیهای نفتکش در نزدیکی سواحل ما در خلیج فارس و دریای عمان رخ بدهد، چه کسی مسئول تأمین خسارات آلودگی دریا ناشی از چنین حادثه‌ای است؟ چه اقداماتی می‌توان بطور قانونی برای جلوگیری، تقلیل و از بین بردن اثرات آلودگی ناشی از این قبیل حوادث کشتیها بعمل آورد؟

در پاسخ به سؤالات فوق بطور کلی باید گفت اگر حادثه در محدوده دریای سرزمینی^۱ رخ دهد، دولت ساحلی می‌تواند هر اقدامی را که مقتضی بداند، صرفاً با در نظر گرفتن اصل تناسب، انجام دهد؛ زیرا کشتی در چنین صورتی دیگر در حال عبور صرف نیست و نمی‌تواند از مزایای «عبور

۱. عرض دریای سرزمینی جمهوری اسلامی ایران طبق قوانین موجود ۱۲ مایل دریائی از خط مبدأ تعیین شده است. برای اطلاع بیشتر از آن رک. به دکتر مصطفی رنجبران: «دریای سرزمینی و عبوری ضرر از آن»، مجله حقوقی، شماره ۹.

بی ضرر»^۲ برخوردار گردد و بالتیجه تابع حاکمیت مطلق دولت ساحلی است. اما اگر کشتی در آن سوی دریای سرزمینی باشد، وضع فرق می‌کند. مسئله اختیارات دول ساحلی در صورت بروز حوادثی در خارج از قلمرو دریای سرزمینی، ضمن قضیه کشتی «توری کانیون»^۳ مطرح شد. کشتی مزبور گرچه در دریای آزاد قرار داشت ولی به دستور مقامات دولت انگلیس بمباران شد تا شاید با شعله ور شدن و سوختن محموله نفتی، اثرات آلودگی ناشی از آن کاهش پیدا کند. تردیدهائی که درباره مشروعیت عمل دولت انگلیس وجود داشت باعث شد که مسئله در جلسات سازمان بین‌المللی دریائی (ایمو)^۴ نیز طرح گردد.

در آن زمان حقوق بین‌الملل درباره خسارات آلودگی نفتی چندان پیشرفت و تحوّل نیافته بود و بیشتر دولتها این برداشت را داشتند که حقّ مداخله نسبت به حادثه‌ای که بیرون از آبهای دریای سرزمینی آنها رخ می‌دهد، حتی در صورتیکه سواحل آنها را مورد تهدید قرار دهد، ندارند و جبران خسارات وارده تا حدود زیادی بستگی به توانائی مدعی برای ثبوت غفلت صاحبان کشتیها دارد.^۵

۲. ماده (۴) از کنوانسیون ۱۹۵۸ ژنو درباره دریای سرزمینی مقرر می‌نماید: «عبور بی ضرر است مادام که صلح، نظم عمومی یا امنیت دولت ساحلی را به مخاطره نیندازد...». در کنوانسیون ۱۹۸۲ سازمان ملل برای حقوق دریاها که هنوز لازم‌الاجرا نشده نیز ضمن بند دوم ماده ۱۹ فهرستی از اعمال مغایر عبور بی ضرر ذکر شده است که شامل تمرین تسلیحات، جاسوسی، تبلیغات، پرواز یا فرود هواپیما و وسائل نظامی، سواریا پیاده نمودن افراد و کالا، آلودگی عمدی و جدی، ماهیگیری، تحقیقات یا فعالیت نقشه برداری، تداخل در ارتباطات ساحلی یا تأسیسات دیگر و در عین حال هرگونه تهدید یا استفاده از زور علیه حاکمیت، تمامیت ارضی یا استقلال و هرگونه اقدام دیگری که ارتباط مستقیم با عبور ندارد، می‌شود. برای اطلاع بیشتر رک. به دکتر مصطفی رنجبران، مرجع پیشین.

۳. نانکر نفتکش توری کانیون (Torry Canyon) به ظرفیت ۱۱۸,۰۰۰ تن که در لیبریا ثبت شده بود در سال ۱۹۶۷ نزدیک صخره‌های استونز به گیل نشست و دو نیمه شد و ۶۰ هزار تن نفت خام خلیج فارس داخل مخازن کشتی، به دریا ریخت.

4. International Maritime Organization -IMO-

5. "International Conventions of Importance in Dealing with Pollution Emergencies and

با توجه به مسائل فوق سازمان بین‌المللی دریائی اقدام به برگزاری کنفرانسی در سال ۱۹۶۹ در بروکسل نمود که نتیجه آن انعقاد کنوانسیون مسئولیت مدنی خسارات آلودگی نفتی مورخ ۱۹۶۹^۶ (ورود به مرحله لازم‌الاجرا بودن در سال ۱۹۷۵) و کنوانسیون بین‌المللی مداخله در دریای آزاد در موارد بروز حوادث آلودگی نفتی مورخ ۱۹۶۹^۷ (ورود به مرحله لازم‌الاجرا بودن در سال ۱۹۷۵) بود. متعاقب این برنامه‌ها، در سال ۱۹۷۱ کنوانسیون بین‌المللی صندوق جبران خسارات آلودگی نفتی^۸ (ورود به مرحله لازم‌الاجرا بودن در سال ۱۹۷۸)^۹ نیز تهیه و تصویب شد. هر سه کنوانسیون مذکور فقط مربوط به حوادث کشتیها می‌شوند و اصولاً ناظر به آلودگی ناشی از نفتهای با دوام (Persistant Oils) از قبیل نفت خام، نفت کوره، و نفت دیزل هستند؛ اما پروتکل ۱۹۷۳ الحاقی به کنوانسیون مداخله در دریای آزاد دامنه قلمرو آن را شامل همه انواع نفت و مواد آلوده‌کننده خطرناک نموده است.

کنوانسیونهای فوق‌الذکر در واقع تمهیداتی هستند که در چهارچوب حقوق بین‌الملل موضوعه و مدون برای حل مسئله خسارات ناشی از آلودگیهای نفتی که معلول حوادث واقع شده در دریای آزاد هستند، پیش‌بینی و وضع شده است و حقوق و تکالیف دولتهای عضو را در این زمینه مشخص می‌سازد.

در این مقاله نگاهی اجمالی به هر کدام از کنوانسیونهای مذکور

→ Recovery of Costs Involved", Paper Presented in Experts Meeting, Manama, Bahrain 13-15 FEB. 1984 Organized Loy Ropme.

6. International Convention on Civil Liability for Oil Pollution Damage 1969.
7. International Convention Relating to Intervention on the Highseas in Cases of Oil Pollution Casualties 1971.
8. International Convention on the Establishment of an International Fund for Compensation for Oil Pollution Damage 1971.
۹. تاریخهای مربوط به لازم‌الاجرا شدن کنوانسیونهای فوق و نیز اسنادی که بعداً اشاره می‌شود، براساس اطلاعات منبع زیر است:

Status of Multilateral Conventions and Instruments in Respect of which the International Maritime Organization or its Secretary General Performs Depository or other Functions, AS AT 31 DEC. 1986, IMO, J/2735/REV. 1.

می‌اندازیم و احکام و آثار هر کدام را بسرعت مرور می‌نمائیم؛ سپس قراردادهای یا طرحهای خصوصی را که بین شرکتهای بزرگ نفتی و صاحبان تانکرها وجود دارد و ناظر به همین مسئله - یعنی حدود، موارد و نحوه یا مکانیسم جبران خسارات ناشی از آلودگی نفتی - می‌باشد مورد مطالعه قرار می‌دهیم. قصد اصلی از طرح این موضوع، علاوه بر معرفی و بحث در اطراف مسئله فوق به عنوان یکی از مسائل حقوق بین الملل عمومی (حقوق دریاهای)، ارزیابی و اشاره به مزایای الحاق احتمالی جمهوری اسلامی به کنوانسیونهای مربوط نیز می‌باشد که بررسی و تصمیم‌گیری نهائی راجع به آن در صلاحیت مراجع ذیربط است.

کنوانسیون مداخله در دریای آزاد در صورت بروز حوادث آلودگی نفتی

کنوانسیون مداخله در دریای آزاد دول عضورا ذیحقّ می‌داند که «... هرگونه اقدام لازم در دریای آزاد را برای جلوگیری، تقلیل یا از بین بردن خطرات شدید و قریب الوقوع که متوجه سواحل یا منافع ذیربط آنها در اثر آلودگی یا تهدید آلودگی باشد، به دنبال بروز حوادث دریائی ... که بطور معقول انتظار برود منجر به ایجاد عواقب خطرناک و جدی می‌شود، بعمل آورند.»^{۱۰}

بدین ترتیب کنوانسیون مزبور به دولتها اجازه می‌دهد که اقدامات ضروری را برای حفاظت محیط زیست خود، ولو خارج از آبهای سرزمینی، بعمل آورند. کنوانسیون مورد نظر حتی نوع اقدامات دولتها را برای اینگونه موارد مشخص نمی‌کند و بدین ترتیب می‌توان گفت که «اقدامات لازم»

۱۰. مادهٔ اول کنوانسیون ۱۹۶۹ مداخله در دریای آزاد.

مندرج در مادهٔ اول کنوانسیون ۱۹۶۹ شامل هر چیز و هر اقدام یا عملی، از تغییر محل کشتی گرفته تا انهدام کامل آن و محموله اش، می‌گردد.

تنها شرایط یا محدودیت‌هایی که برای استفاده از این حق در نظر گرفته شده به شرح زیر است، ولی حتی این محدودیت‌ها را نیز می‌توان در شرایط اضطراری شدید^{۱۱} کنار گذاشت:

الف. اقدامات متناسب با تهدید یا خسارات باشد (مواد ۱ و ۵)،

ب. اقدامات متناسب با خطر موجود باشد،

ج. حداکثر تلاش برای احتراز از آسیب انسانی بعمل آید،

د. در صورت امکان با دولت صاحب پرچم، صاحبان کشتی و

بیمه‌گران مشورت شود،

ه. هر کس که احتمال دارد مداخله نسبت به او تأثیری بگذارد،

مطلع شود.

عملاً و در غالب موارد، مشورت با صاحب کشتی و بیمه‌گران منجر به توافق دربارهٔ بهترین روش می‌گردد، ولی اگر هم توافقی حاصل نشود، دولت ذیربط می‌تواند تصمیم خود را عملی نماید.^{۱۲} البته اگر بتوان ثابت کرد که دولت در این زمینه زیاده‌روی و سوء استفاده نموده است، مسئول خواهد بود (مادهٔ ۶) که این مسئولیت در برابر دولت صاحب پرچم است.

کنوانسیون مداخله و پروتکل آن فقط مربوط به اقدامات متخذه در دریای آزاد است. بدین ترتیب شاید از لحاظ ظاهری اینطور به نظر برسد که دولت ساحلی نمی‌تواند اختیارات مندرج در آن را برای منطقهٔ انحصاری اقتصادی^{۱۳} تسری بدهد. اما از آنجائی که کنوانسیون دیگری برای مداخله

۱۱. مادهٔ سوم کنوانسیون مداخله در دریای آزاد به تشریح این امر اختصاص دارد.

۱۲. Ibid., "Int. Conventions..."

۱۳. عرض منطقهٔ انحصاری اقتصادی براساس حقوق بین الملل عرفی و کنوانسیون ۱۹۸۲ حقوق دریاها دویست مایل دریائی است و در منطقهٔ خلیج فارس به لحاظ تلاقی محدودهٔ مزبور بین کشورهای مجاور و مقابل، نیازمند تحدید حدود می‌باشد. برای توضیح بیشتر رک. به دکتر جمشید ممتاز: حقوق دریاها، انتشارات مرکز مطالعات عالی بین المللی، دانشگاه تهران.

در منطقه انحصاری اقتصادی وجود ندارد، چنانچه اختیارات فوق را محدود به دریای آزاد بدانیم، عملاً اختیار مداخله دولت ساحلی در دریای آزاد بیشتر از منطقه انحصاری اقتصادی می‌شود که به سواحل آن نزدیکتر است. در عین حال در زمانی که کنوانسیون مداخله و پروتکل آن تدوین شد، هنوز مفهوم منطقه انحصاری اقتصادی شکل نگرفته بود و به نظر می‌رسد که بطور معقول معنای «دریای آزاد» را در اسناد کنوانسیون مزبور بتوان «منطقه ماورای دریای سرزمینی» تلقی کرد.^{۱۴}

کنوانسیون ۱۹۸۲ حقوق دریاها مقررات مستقیمی درباره حقوق دولت ساحلی برای اقدام علیه حوادث آلودگی ندارد، ولی در ماده ۲۲۱ مقرر نموده است که «این کنوانسیون لطمه‌ای به حقوق دولتها مطابق حقوق بین الملل عرفی و قراردادی» برای مداخله، به نحوی که گفته شد، «در ماورای دریای سرزمینی» وارد نخواهد کرد. ماده ۱۹۸ کنوانسیون ۱۹۸۲ حقوق دریاها می‌گوید: اگر دولتی از مواردی آگاه شود که محیط زیست دریائی را در معرض خطر قرار می‌دهد، باید فوراً سایر دول ذیربط و سازمان ذیصلاح بین المللی را مطلع نماید. ماده ۱۹۹ همان کنوانسیون نیز مقرر می‌دارد که دول ذینفع باید در مبارزه با اثرات آلودگی همکاری کنند.

اینکه آیا حقوق بین الملل عرفی، همانطوری که ماده ۲۲۱ اشاره می‌کند، اختیاری به دولت ساحلی جهت مداخله در دریای آزاد می‌دهد یا نه، تا حدودی بحث‌انگیز است. بدون شک اگر مسائلی در این زمینه وجود نداشت نیازی به انعقاد کنوانسیون مداخله نبود. از سوی دیگر، می‌توان استدلال کرد که اقدام دولت انگلیس علیه کشتی «توری کانیون» در سال ۱۹۶۷ و پذیرش این عمل توسط دولتهای دیگر، خود موجد قاعده جدیدی در حقوق بین الملل عرفی شده که کنوانسیون مداخله بعداً آن را تدوین و تصریح نموده است.^{۱۵}

14. R.R. Churchill and A. V. Love; The Law of the Sea, Manchester-University press, 1985, p. 231.

15. Ibid., p. 232.

برای دولتی که سواحل آن به علت تردد تانکرهای نفتکش آسیب پذیر است، این کنوانسیون می تواند مفید واقع شود، زیرا به دولت اجازه می دهد که هر اقدام لازمی را برای حفاظت از سواحل خود به هنگام بروز حادثه ای در خارج از آبهای دریای سرزمینی که خطری برای آن کشور دارد، انجام بدهد و تنها تعهد عمده آن دولت این است که اقدامات مربوط باید حالت متناسب و معقولی داشته باشد.



کنوانسیون مسئولیت مدنی خسارات آلودگی نفتی

حقوق بین الملل در زمینه حوادث آلودگی دریائی دو هدف اصلی را دنبال می کند: اول جلوگیری از آلودگی، و دوم تسهیل رسیدگی به ادعای تأمین و جبران خسارات قربانی اینگونه حوادث. وجود روشی برای تعیین مسئول جبران خسارات قربانیان حوادث مذکور، تأثیر مثبتی در مورد جلب توجه بیشتر صاحبان کشتیها برای رعایت استانداردهای بین المللی از حیث جلوگیری از بروز آلودگی دریا دارد.

در غالب موارد قربانی خسارات آلودگی، حتی اگر بتواند کشتی متخلف را پیدا کند و ارتباط منطقی بین آلودگی و صدمات وارده را نشان بدهد (که البته در اکثر موارد کار ساده ای نیست)، امکان دارد با مشکلات زیادی جهت اقدام قانونی علیه مالکان کشتی برای دریافت جبران خسارات روبرو شود. در اکثر نظامهای حقوقی، ثبوت غفلت و کوتاهی طرف دعوی برای اثبات ادعای جبران خسارات ضروری است. بعلاوه و در عین حال اگر صاحب کشتی تبعه کشور دیگری باشد، اقدام از طریق دادگاههای ملی (داخلی) کار مشکل و غالباً بی نتیجه ای خواهد بود. امکان دارد دادگاههای داخلی در اینگونه موارد احراز صلاحیت ننمایند. حتی در صورت پذیرش صلاحیت توسط دادگاه و انجام رسیدگی قضائی و

سپس صدور حکم به نفع خسارت دیده، اجرای رأی دادگاه بسیار مشکل است. مشکل دیگری که اهمیت آن کمتر از دو مورد قبلی نیست، توانائی مالی صاحب کشتی است که ممکن است برای جبران خسارات کفایت ننماید.

کنوانسیون ۱۹۶۹ مسئولیت مدنی خسارات آلودگی نفتی و نیز کنوانسیون بین المللی تأسیس صندوق بین المللی جبران خسارات آلودگی نفتی مورخ ۱۹۷۱ برای پاسخگوئی به همین مشکلات بوجود آمده‌اند. کنوانسیون مسئولیت مدنی مقرر می‌نماید که اگر نفت با دوام که ضمن حوادث دریائی از یک کشتی رها یا تخلیه شده است موجب بروز خساراتی در قلمرو دول عضو، منجمله دریای سرزمینی آنها، بشود بجز دو سه مورد مسئولیت کامل جبران خسارات و هزینه‌های اقدامات پیشگیرانه برعهده صاحب کشتی یا بیمه‌گران اوست. بدین ترتیب، مسئول جبران خسارات آشکارا تعیین شده است. سه مورد فوق‌الذکر که در واقع تحدید مسئولیت صاحب کشتی است، عبارتند از خسارات ناشی از جنگ و حوادث طبیعی، حوادث ناشی از غفلت شخص ثالث، و خسارات ناشی از غفلت یا اشتباه مسئولان علائم دریانوردی. در اینگونه موارد صاحب کشتی هیچ مسئولیتی ندارد^{۱۶} (مواد ۱ و ۲ کنوانسیون مسئولیت مدنی ...).

برخی از مطالب مربوط به دامنه و حوزه شمول کنوانسیون مزبور نیازمند بررسی دقیق‌تری است.^{۱۷} این کنوانسیون فقط ناظر بر کشتیها است. کشتی در کنوانسیون یاد شده به عنوان یک وسیله حمل و نقل چنین تعریف شده که وسیله‌ای است که مسافرت دریائی نموده و نفت را به صورت عمده (قله) و به عنوان محموله حمل و نقل می‌نماید. بدین ترتیب تعریف مذکور شامل کشتیهای باری عمومی و آنتهای که نفت را به صورت

۱۶. بعداً در قسمت مربوط به صندوق جبران خسارات توضیح داده خواهد شد که در این حالات سه گانه هم تا حدودی امکان جبران خسارات وجود دارد.

۱۷. به دنبال همین ملاحظات مربوط به دامنه پوشش کنوانسیون، طرح تجدید نظر در آنها مطرح گردیده است.

عمده حمل نمی‌نمایند و نیز حتی شامل تانکرهای نفتکش در خلال مسافرت با آب موازنه^{۱۸} نمی‌شود. کنوانسیون در عین حال شامل نفتهای غیربادوام نیست و مسئولیت خسارات آلودگی نفتی را صرفاً در شرایط ایجاد آلودگی دربرمی‌گیرد و بعلاوه شامل خسارات انفجار یا آتش‌سوزی نیست. طبق مفاد کنوانسیون یاد شده مسئولیت جبران خسارات فقط بر عهده صاحب کشتی و بیمه‌گران است و کارگزاران وی مسئول نیستند. مسئولیت صاحب کشتی صرف نظر از اقامتگاه وی اعمال می‌گردد و حتی اگر صاحب کشتی تابعیت دولتی را داشته باشد که عضو کنوانسیون نیست و یا فاقد پرچم یکی از دول عضو آن باشد، تأثیری در مسئولیت او ندارد. تنها معیار در شمول کنوانسیون، وقوع حادثه و بروز خسارات در قلمرو دولت عضو کنوانسیون و دریای سرزمینی آن است.

در ابتدا، کنوانسیون مسئولیت مدنی میزان مسئولیت را براساس فرانک طلا^{۱۹} تعیین کرده بود، ولی براساس پروتکل ۱۹۷۶^{۲۰} اکنون حدود مسئولیت برحسب «حق برداشت ویژه»^{۲۱} تعیین و محاسبه می‌شود.

طبق ماده ۵ کنوانسیون که توسط پروتکل ۱۹۷۶ اصلاح گردیده حدود مسئولیت معادل ۱۳۳ «حق برداشت ویژه» برای هر تن از ظرفیت کشتی است، به شرطی که حداکثر بیش از ۱۴ میلیون حق برداشت ویژه نشود. معهدا چنانچه آلودگی «ناشی از کوتاهی جدی یا مورد قبول صاحب کشتی» باشد، مسئولیت صاحب کشتی نمی‌تواند محدود به رقم فوق شود (ماده (۲) ۵ کنوانسیون).

۱۸. آبی که تانکرهای نفتکش برای حفظ توازن وارد مخازن خالی خود می‌کنند.

19. Poingare' Francs

20. Protocol to the International Convention on Civil Liability for Oil Pollution Damage 1969 (CLE Prot. 1976).

۲۱. حق برداشت ویژه یا Special Drawing Right (SDR) در اوت سال ۱۹۸۲ معادل حدود ۰/۶۳ لیره استرلینگ یا ۱/۰۹ دلار آمریکا بوده است. این واحد در واقع سبدهی از ارزهای معتبر جهان است. پیش از استفاده از «اس. دی. آر»، مسئولیت صاحب کشتی ۲۰۰۰ فرانک طلا و حداکثر تا سقف ۲۱۰ میلیون فرانک طلا بود.

بدین ترتیب با عضویت در کنوانسیون ۱۹۶۹ مسئولیت مدنی، دولت ساحلی می‌تواند مطمئن شود که در غالب موارد مربوط به حوادث دریائی، هزینه اقدامات پاکسازی و حتی پیشگیرانه خود را تا میزان ارقام فوق‌الذکر به دست می‌آورد.

مسئولتهائی که کنوانسیون مسئولیت مدنی برعهده دولتی که عضویت آن را می‌پذیرد، می‌گذارد به شرح زیر است:

الف. دولت عضو باید از کلیه کشتیهای دارای پرچم خود که مسافرت دریائی می‌کنند و نفت را به صورت عمده (قله) و به عنوان محموله خود حمل می‌نمایند، بخواهد که اوراق بیمه یا سایر تأمینهای مالی را در سطحی که کنوانسیون مقرر نموده است داشته باشند و گواهی مطابقت با مقررات فوق به کشتیها داده شود (ماده ۷). بدون تردید همه تانکرهای نفتکش برای حمایت از خودشان و پوشاندن انواع ریسکها اقدام به بیمه‌های ضروری می‌نمایند و این امر یک نیاز تجاری و بازرگانی است؛ بنابراین تکلیف فوق‌الذکر تعهد اضافی یا مطلب زیادی به این امر اضافه نمی‌کند.

ب. دولت عضو می‌پذیرد که رأی مربوط به پرداخت جبران خسارات را که از طرف دادگاه صالح دیگر دول عضو کنوانسیون صادر شده است بپذیرد و نیز می‌پذیرد که اقدام فوری برای اعطای امکان لازم به دادگاههای خود جهت اعمال صلاحیت نسبت به دعاوی و در موارد مربوط، بعمل آورد. ضمناً پیگیری قضائی جبران خسارات آلودگی نفتی و طرح دعوی در مورد آن فقط در دادگاههای دولت عضوی که خسارات در قلمرو آن رخ داده و حادث شده مقدور است (ماده ۱۱ (۹)).

طرح دعوی حداکثر ظرف سه سال از تاریخ وقوع حادثه‌ای که منجر به بروز خسارات شده است، باید انجام گیرد (ماده ۸). اگر رسیدگی قضائی شروع شود، صاحب کشتی باید مبلغی معادل تمامی مسئولیت خود نزد دادگاه یا مقام ذیصلاح دولتی که ادعای مربوط نزد آن مطرح شده است، بسپارد (ماده ۳ (۵)). سپرده مزبور براساس ادعاهای موجود و مطرحه و به نسبت میزان ادعاهائی که پذیرفته شوند توسط دادگاه تخصیص

داده می‌شود (مواد (۴) ۵ و (۳) ۹). رأی دادگاه توسط همهٔ دول عضو کنوانسیون مسئولیت مدنی پذیرفته شده و قابل اجرا در آنها خواهد بود (مادهٔ ۱۰).



کنوانسیون صندوق بین المللی جبران خسارات آلودگی نفتی

از زمان کنفرانس ۱۹۶۹ که منجر به انعقاد دو کنوانسیون فوق الذکر (کنوانسیون مسئولیت مدنی خسارات آلودگی نفتی، و کنوانسیون مداخله در دریای آزاد در موارد بروز حوادث آلودگی نفتی) گردید، نیاز به ایجاد روش تازه‌ای برای تقویت و تکمیل مکانیسم جبران خسارات در مواردی که کنوانسیون مسئولیت مدنی نمی‌تواند کاری از پیش ببرد و نیز برای کمک به صاحبان کشتیهای مسئول جبران خسارات، احساس می‌شد. این امر در سال ۱۹۷۱ منجر به انعقاد کنوانسیون تأسیس صندوق بین المللی جبران خسارات آلودگی نفتی گردید. مطابق کنوانسیون یاد شده، صندوق مزبور در موارد زیر اقدام به تأمین جبران خسارات می‌نماید:

الف. چنانچه طبق کنوانسیون مسئولیت مدنی نتوان کسی را مسئول خسارات قلمداد کرد به این علت که صاحب کشتی مشمول یکی از موارد مستثنی شده در مواد ۱ و ۲ کنوانسیون مسئولیت مدنی بوده است؛

ب. اگر صاحب کشتی نتواند به دلایل ناشی از عدم کفایت مالی از عهدهٔ پرداخت جبران خسارات برآید؛

ج. اگر میزان خسارات وارده بیش از حداکثر پیش بینی شده در کنوانسیون مسئولیت مدنی باشد.

تنها مواردی که صندوق از تعهد پرداخت معاف شده است بروز حالت جنگ و آشوب و نیز مواردی است که مدعی نتواند ثابت کند خسارات وارده ناشی از حادثه، مربوط به یک یا چند کشتی است.

میزان خسارتی که صندوق پرداخت می‌نماید حداکثر تا ۶۷۵ میلیون فرانک طلا است که با تصمیم شورای صندوق (با اکثریت ۷۵ درصد آراء) می‌توان آن را به ۹۰۰ میلیون فرانک افزایش داد. طبق پروتکل الحاقی به این کنوانسیون^{۲۲} که در سال ۱۹۷۶ تدوین گردید ولی هنوز لازم‌الاجرا نشده^{۲۳}، میزان جبران خسارات به ۳۰ میلیون «حق برداشت ویژه» تغییر داده شده است.

کنوانسیون صندوق خسارات مقداری از فشار مالی وارده به صاحبان کشتی را که براساس مقررات کنوانسیون مسئولیت مدنی مسئول شناخته شده باشند، تقلیل می‌دهد، زیرا پرداخت بخشی از مسئولیت ایشان را که مازاد بر ۱۵۰۰ فرانک طلا برای هر تن یا ۱۲۵ میلیون فرانک، هر کدام که کمتر باشد، از محل صندوق تأمین می‌کند. (پروتکل ۱۹۷۶ این مبلغ را به ترتیب ۱۰۰ و ۸/۳ میلیون اس.دی. آر. تعیین کرده است.) البته اگر آلودگی نفتی ناشی از اشتباه عمدی صاحب کشتی و یا ناشی از عدم رعایت و کوتاهی او درباره برخی از مقررات کنوانسیونهای مربوط به ایمنی دریانوردی یا آلودگی نفتی باشد، کمکی به صاحب کشتی نخواهد شد (ماده ۵).

اعتبارات صندوق از طریق شرکتهای نفتی و سازمانهای بزرگ صنعتی وارد کننده نفت تأمین می‌شود. مرکز صندوق در لندن است و چون این کنوانسیون حالت و جنبه تکمیلی دارد، تنها دول عضو کنوانسیون مسئولیت مدنی می‌توانند عضویت آن را بپذیرند.

22. Protocol to the International Convention on the Establishment of an Int. Fund for Compensation for Oil Pollution Damage, 1971 (Fund Prot. 1976).

23. Ibid., "Status of Multilateral Conventions..." p. 211



طرحهای خصوصی تأمین خسارات ناشی از آلودگی نفتی

شرکتهای بزرگ نفتی و صاحبان تانکرها دو طرح خصوصی نیز به موازات کنوانسیونهای ۱۹۶۹ و ۱۹۷۱ برای جبران خسارات آلودگی نفتی دارند. اولی قرارداد داوطلبانه صاحبان تانکرها برای مسئولیت خسارات نفتی (مشهور به تاوالوپ)^{۲۴} است که از اکتبر ۱۹۶۹ به اجرا در آمده است، و دومی قرارداد مکمل ضمنی مسئولیت تانکرها برای آلودگی نفتی (معروف به کریستال)^{۲۵} است که سقف جبران خسارت را تا ۳۶ میلیون دلار تعیین کرده و از آوریل سال ۱۹۷۱ اجرا می‌گردد. گرچه طرحهای مزبور پیش از تدوین و تصویب کنوانسیونهای ۱۹۶۹ و ۱۹۷۱ از اهمیت بیشتری برخوردار بودند، معذک هنوز هم قربانیان حوادث آلودگی نفتی می‌توانند منافع زیادی از آن ببرند؛ زیرا قرارداد تاوالوپ شامل بیش از ۹۰ درصد از تانکرهای نفتی جهان است. خاصیت دیگر ترتیبات خصوصی فوق این است که در مواردی که کنوانسیون به صندوق خسارات قابل رجوع نباشد، قرارداد کریستال بخوبی می‌تواند همراه با کنوانسیون مسئولیت مدنی مورد استفاده قرار گیرد؛ مانند مواردی که تانکر حامل آب موازنه است و یا حوادث ریزش نفت یا اقدامات پیشگیرانه مربوط به حوادثی است که عملاً نفت به آب ریخته شده است.

ضمن کنفرانس سازمان بین‌المللی دریائی در مه ۱۹۸۴ پروتکل‌هایی برای اصلاح کنوانسیونهای ۱۹۶۹ مسئولیت مدنی و صندوق جبران خسارات تهیه و اتخاذ گردیده است که حداکثر مسئولیت مدنی را به

24. Tanker Owners' Voluntary Agreement Concerning Liability for Oil Pollution (Tavalop).

25. Contract Regarding an Interim Supplement to Tanker Liability for Oil Pollution (Cristal).

۳ میلیون حق برداشت ویژه برای کشتیهای زیر ۵ هزار تن و برای کشتیهای بزرگتر، هر تن اضافی تا ۴۲۰ حق برداشت ویژه و حداکثر تا ۵۹ میلیون حق برداشت ویژه، افزایش داده است. پروتکل‌های مزبور دامنه و قلمرو جغرافیائی کنوانسیون را به منطقه انحصاری اقتصادی و دامنه شمول موضوع آن را نیز به اقدامات پیشگیرانه (ماده ۴) گسترش می‌دهند. پروتکل صندوق هم حداکثر میزان جبران خسارت را تا ۱۳۵ میلیون حق برداشت ویژه بالا برده است. لازم الاجرا شدن این اصلاحات مدت نسبتاً زیادی بطول خواهد انجامید. در متن پروتکل اصلاحی صندوق نیز منبع تأمین بودجه صندوق را دریافت کنندگان نفت تعیین نموده‌اند.^{۲۶}



26. Protocol of 1984 to Amend the International Convention on the Establishment of an International Fund for Compensation for Oil Pollution Damage 1971, Done at London on 25 May 1984.