

## نگرشی تحلیلی و انتقادی به اسناد بین‌المللی نظام مسئولیت و جبران خسارت در آلودگی‌های نفتی ناشی از حمل‌ونقل دریایی

حسن بادینی\*

محمود جعفری چالشتی\*\*

شناسه دیجیتال اسناد (DOI) : 10.22066/cilamag.2018.31684

تاریخ پذیرش: ۱۳۹۵/۱۱/۲۷

تاریخ دریافت: ۱۳۹۵/۶/۲۸

### چکیده

نفت، یکی از مهم‌ترین آلاینده‌های محیط‌زیست است که حمل‌ونقل آن، بیشتر از طریق دریا صورت می‌گیرد؛ لذا محیط‌زیست دریایی همیشه در معرض آلودگی است. با توجه به حوادث سال‌های اخیر، جامعه جهانی به تدریج اسناد بین‌المللی را تهیه و تصویب کرده تا موضوع «مسئولیت ناشی از آلودگی نفتی» در دریا و نحوه جبران خسارت‌های واردشده معین شود. درعین‌حال، اسنادی هم تصویب شده که با «پیش‌بینی» و «الزام به رعایت استانداردهایی»، چه در حمل‌ونقل، چه در کشتی‌ها و عوامل آن‌ها، سعی در «پیشگیری» از وقوع حادثه یا همکاری در جهت «کاهش آثار زیان‌بار» آن دارد. این مقاله، ضمن طبقه‌بندی و معرفی اسناد بین‌المللی در این حوزه، با مرور اجمالی آن‌ها، به تحلیل نقاط قوت و ضعف و مقایسه این اسناد می‌پردازد و مقررات مربوط به نظام مسئولیت و پاسخ‌گویی را بررسی می‌کند. مهم‌ترین پرسش این است که در این ارتباط، چه اسناد و مقرراتی وجود دارد و کارکرد، ویژگی و کاستی هریک از آن‌ها چیست؟ محور بحث، «کنوانسیون مسئولیت مدنی» ۱۹۶۹ است که از اهمیت ویژه‌ای برخوردار است، چرا که بسیاری دیگر از اسنادی که بعد از این تاریخ تصویب شده‌اند، ضمن حفظ اصول آن، بیشتر در جهت تکمیل نواقص کنوانسیون مذکور بوده‌اند.

### واژگان کلیدی

مسئولیت، آلودگی نفتی، اسناد بین‌المللی، حمل‌ونقل دریایی، کنوانسیون مسئولیت مدنی

\* hbadini@ut.ac.ir

mjafarilaw@gmail.com

\* دانشیار دانشکده حقوق و علوم سیاسی دانشگاه تهران

\*\* نویسنده مسئول، دانشجوی دکتری حقوق خصوصی دانشگاه تربیت مدرس

## مقدمه

در میان آلاینده‌های زیست‌محیطی، نفت و فرآورده‌های نفتی که در اثر نشت و تراوش، دریا را آلوده می‌کند، بسیار حائز اهمیت است. مواد نفتی حتی در مقادیر بسیار کم نیز خسارت‌های زیادی را بر محیط دریایی و پرندگان و انسان‌ها وارد می‌آورد. نفت یکی از کالاهای اساسی است که حدود ۳۵ درصد از مصرف انرژی جهان را در سال ۲۰۱۰ به خود اختصاص داده است. بیشتر نفت خام از طریق «نفت‌کش‌های بزرگ» حمل می‌شود که ظرفیت آن‌ها گاه بالغ بر ۳۲۰۰۰۰ تن است. در سال ۲۰۱۰ تقریباً ۱,۸ میلیارد تن نفت خام که حدود ۴۵ درصد تولید نفت خام جهان را به خود اختصاص می‌دهد، از طریق تانکرها و در مسیرهای دریایی معینی حمل شده است. مسیرهای اصلی انتقال نفت مشخص است و این اتفاقات در مسیرهای شلوغ رخ می‌دهد.<sup>۱</sup> در این میان، کشورهایی که خود صادرکننده نفت از طریق دریا هستند یا در این مسیر قرار دارند، بیشتر تحت تأثیر خطرات بالقوه آلودگی هستند.

در جهت کارایی اقتصادی عمل تجاری، هرچه مقدار نفت خام حمل‌شده بیشتر باشد، حمل‌ونقل در کشتی‌های بزرگ‌تری انجام می‌شود.<sup>۲</sup> معروف‌ترین حوادثی که منجر به آلودگی دریایی نفت شده، ناشی از تصادف بین تانکرهاست؛ از جمله حادثه /ریک<sup>۳</sup> در سال ۱۹۹۹ و حادثه پرستیژ<sup>۴</sup> در سال ۲۰۰۲. این حوادث می‌تواند از نظر اقتصادی اثرات زیادی داشته باشد؛ از جمله در زمینه ماهی‌گیری، صنعت آب‌کشت و گردشگری.<sup>۵</sup> به جهت اهمیت موضوع، اسناد متعددی به بحث آلودگی‌های نفتی پرداخته‌اند و با تصویب مقررات و ارائه راهکارهایی کوشیده‌اند تا این چالش را کنترل کنند.

در این راستا، سازمان بین‌المللی دریایی<sup>۶</sup> در تکمیل قواعد عرفی بین‌المللی، این کنوانسیون‌ها را تهیه و تصویب کرد: «کنوانسیون مسئولیت مدنی برای جبران خسارات ناشی از آلودگی نفتی»<sup>۷</sup>، «کنوانسیون تأسیس صندوق بین‌المللی برای جبران آلودگی نفتی»<sup>۸</sup>، تصویب‌شده پس از فاجعه توری کیون<sup>۹</sup> در سال ۱۹۶۷، «کنوانسیون بانکر»<sup>۱۰</sup>، «کنوانسیون راجع به مسئولیت و جبران

1. Sweeney, J., "Oil Pollution of the Oceans", *Fordham Law Review*, vol. 37, 1968, p. 156.

2. Vanheule, B., "Oil Pollution: The International Liability and Compensation Regime", *European Transport Law*, 2003, vol. 38, No. 5, p. 548.

3. Erik

4. Prestige

5. Kim, I., "Ten Years after the Enactment of the Oil Pollution Act of 1990: A Success or Failure", *Marine Policy*, 2002, vol. 26, p. 201.

6. International Maritime Organization

7. International Convention on Civil Liability for Oil Pollution Damage 1969

8. International Convention on the Establishment of an International Fund for Compensation for Oil Pollution Damage (1971 Fund Convention).

9. Torrey Canyon

خسارت ناشی از حمل مواد خطرناک و سمی».<sup>۱۱</sup> با این حال، بسیاری از کشورهای در حال توسعه ساحلی هنوز به این کنوانسیون‌ها نپیوسته‌اند تا بتوانند طرف معاهده قرار گیرند و از مزایای آن استفاده کنند. در این حالت، جبران خسارت زیان‌دیده، تابع قانون ملی است.<sup>۱۲</sup>

هرچند در جهت افزایش امنیت کشتی‌ها و انجام اقداماتی جهت جلوگیری از آلودگی دریا توسط کشتی‌ها مقرراتی وجود دارد تا بتوان میزان استاندارد امنیتی کشتی را بالا برد و از اتفاقات آلوده‌کننده جلوگیری کرد، این اتفاقات اجتناب‌ناپذیر است. به همین جهت، تأکید مقاله بر این است که چگونه می‌توان به بهترین نحو، خسارات احتمالی را جبران کرد. ضمن مطالعه سیر تحول مقررات موجود مسئولیت، جبران و پیش‌گیری، به بررسی اهم اسناد و کنوانسیون‌های موجود در این زمینه پرداخته می‌شود تا مشخص شود چه اسنادی در حیطه جبران و مسئولیت و جلوگیری از خسارت ناشی از آلودگی نفتی کشتی‌ها وجود دارد، اگرچه بعضاً مدت زیادی است که از تصویب این اسناد گذشته است. از این‌رو هدف اصلی این مقاله، شناسایی، نحوه اعمال این کنوانسیون‌ها، قلمرو، ویژگی‌ها و تحلیل کارکردهای حقوقی آن‌هاست. ابتدا به بررسی اصول کلی حاکم بر آن‌ها پرداخته می‌شود و سپس با تحلیل هر یک از آن‌ها، ویژگی‌ها و کارکرد و کاستی کنوانسیون‌های مرتبط بیان می‌شود.

### ۱. کنوانسیون‌های بین‌المللی مرتبط با آلودگی نفتی در دریا

در درجه اول باید بین کنوانسیون‌هایی که در رابطه با موضوعات صلاحیتی<sup>۱۳</sup> به‌طور کلی است و آن‌هایی که موضوع آلودگی را به‌صورت خاص مطرح می‌کنند، تفکیک قائل شد. از جمله کنوانسیون‌های دسته اول، «کنوانسیون سازمان ملل متحد در حقوق دریایی» ۱۹۸۲ (آنکلووس)<sup>۱۴</sup> است. این کنوانسیون، چارچوب‌های صلاحیتی برای اتخاذ و اجرای قواعد و استانداردهای امنیتی برای منابع آلوده‌کننده دریایی ناشی از کشتی را فراهم آورده است و در خصوص نحوه اعمال کنوانسیون‌های دارای موضوع «جلوگیری و پاسخ» است. از طرف دیگر، کنوانسیون‌هایی وجود دارد که دارای موضوع خاص آلودگی دریایی و در خصوص چگونگی اعمال صلاحیت کشورها در

10. Bunker Oil Pollution Convention (BOPC)- International Convention on Civil Liability for Bunker Oil Pollution Damage 2001.

11. International Convention on Liability and Compensation for Damage in Connection with the Carriage of Hazardous and Noxious Substances by Sea (HNS) 1996.

12. United Nations Conference on Trade and Development, "Liability and Compensation for Ship-Source Oil Pollution: An Overview of the International Legal Framework for Oil Pollution Damage from Tankers", *Studies in Transport Law and Policy*, 2012, No. 1, p. 19.

13. Jurisdictional

14. United Nations Convention on the Law of the Sea 1982 (UNCLOS)

جهت ارتقای مطلوبیت استانداردهای امنیتی و قواعد ضد آلودگی است.<sup>۱۵</sup> این کنوانسیون‌ها که از دید مسئولیت مدنی و جبران خسارت به موضوع نگاه می‌کنند، بر اساس معیارهای مختلفی قابل تقسیم‌بندی هستند. برای مثال، کنوانسیون‌هایی در رابطه با وسایل آلوده‌کننده، از جمله نفت و مواد شیمیایی، سمی و خطرناک وجود دارد. در این زمینه، «کنوانسیون بین‌المللی برای جلوگیری از آلودگی به وسیله کشتی‌ها»<sup>۱۶</sup> مصوب ۱۹۷۳ حاکم است که پروتکل ۱۹۷۸ (مارپول) آن را اصلاح کرد.

کنوانسیون‌های مسئولیت مدنی و تأسیس صندوق در سطح بین‌المللی پذیرفته شدند (۱۱۰ کشور کنوانسیون مسئولیت مدنی را پذیرفته و ۷۹ کشور به کنوانسیون ایجاد صندوق ملحق شدند) اما در سال ۱۹۹۲ در آن‌ها اصلاح و تغییر ایجاد شد. در واقع، هنگامی که این نظام بین‌المللی برای جبران خسارات ناشی از آلودگی نفتی در سال ۱۹۷۸ (سال لازم‌الاجرا شدن کنوانسیون تأسیس صندوق) به موقع اجرا گذاشته شد، اتفاق دیگری که تحت عنوان *آمو کادیز*<sup>۱۷</sup> شناخته می‌شود، منجر به نشت نفت شد و نشان داد که سازکارهای موجود نمی‌تواند از کارایی لازم برخوردار باشد. نتیجه اینکه کنوانسیون مسئولیت مدنی و کنوانسیون تأسیس صندوق در سال‌های ۱۹۸۴ و ۱۹۹۲ تغییر یافتند و محدودیت جبران خسارت و قلمرو آن را افزایش دادند. گرچه بسیاری از کشورهای متعاهدی که به کنوانسیون ۱۹۶۹ پیوسته بودند، کنوانسیون ۱۹۹۲ را پذیرفته و کنوانسیون سابق را مردود اعلام کردند، همه کشورهای عضو چنین نکردند و بنابراین هر دو کنوانسیون در کنار هم وجود دارند اما کنوانسیون ۱۹۷۱ در مورد صندوق جبران خسارت، در سال ۲۰۰۲ اثر افتاد و نسبت به هیچ‌یک از اتفاقاتی که بعد از این تاریخ اتفاق افتاده، قابل اعمال نیست. با توجه به اینکه نظام موجود «سازمان بین‌المللی دریایی»، آلودگی‌های ناشی از «مخزن سوخت کشتی» را پوشش نمی‌داد، کنوانسیون بانکر ۲۰۰۱ تأسیس شد.<sup>۱۸</sup> بعد از انعقاد کنوانسیون مسئولیت مدنی، مسئله جلوگیری از آلودگی دریایی مطرح شد و کنوانسیون *مارپول*، آن را دنبال کرد. در راستای هدف مذکور می‌توان به کنوانسیون‌های زیر اشاره کرد که در اینجا

۱۵. منشأ آلودگی نفتی ناشی از «حمل و نقل دریایی» به قرار زیر است: الف) نشت نفت از نفت‌کش‌ها و تخلیه سوخت کشتی؛ این آلودگی‌ها معمولاً به صورت غیرعمدی که ناشی از معیوب و مستهلک بودن نفت‌کش‌هاست، رخ می‌دهد. ب) آلودگی ناشی از تخلیه آب توازن (تبادل) (ballast water): آلودگی دیگری که عامدانه در اثر فعالیت نفت‌کش‌ها ایجاد می‌شود، تخلیه آب توازن نفت‌کش‌هاست. کشتی‌های خالی در مسیر برگشت برای حفظ تعادل خود در حین حرکت، مقداری آب را وارد مخزن خود نموده و در نهایت، با رسیدن به مقصد، بارگیری و تخلیه آب آلوده به نفت، آب دریا را آلوده می‌کنند. ج) آلودگی ناشی از تصادم و غرق شدن کشتی‌ها.

16. International Convention for the Prevention of Pollution from Ships 1973.

17. Amoco Cadiz

18. Weinstein, E., "The Impact of Regulation of Transport of Hazardous Waste on Freedom of Navigation", *International Journal of Marine and Coastal Law*, 1994, vol. 9, p. 155.

بررسی خواهند شد: «کنوانسیون بین‌المللی راجع به آموزش، گواهی، مراقبت از دریانوردی» یا «STCW»، «کنوانسیون بین‌المللی حفاظت از حیات در دریا»، «کنوانسیون بین‌المللی مرتبط با مداخله در دریاهای آزاد درمورد حوادث ناشی از آلودگی نفتی»<sup>۱۹</sup> و «کنوانسیون بین‌المللی آمادگی، پاسخ و همکاری متقابل»<sup>۲۰، ۲۱</sup>.

## ۲. قواعد کلی مسئولیت و جبران

مسئولیت دارنده کشتی معمولاً به مقدار «تناژ» آن است. برای کسب اطمینان از اینکه مسئولیت وی تحت پوشش بیمه است، دارنده کشتی باید تأییدیه‌ای از «مقام صالح» دریافت کند که میزان بیمه‌نامه (اجباری) با توجه به مقررات کنوانسیون مسئولیت مدنی یا دیگر کنوانسیون‌ها موجود باشد.<sup>۲۲</sup> در آلودگی‌های نفتی، شناخت مسئول دشوار است و حتی در فرض شناسایی مسئول، ممکن است وی از عهده جبران خسارت برنیاید. برای پاسخ به این پیچیدگی‌ها، دو اصل مسئولیت محض و انتقال مسئولیت به «دارنده کشتی» یا «متصرف مخزن سوخت» مقرر شده است. با توجه به اینکه این دو اصل، مسئولیت دارنده کشتی را افزایش می‌دهد، موضوع تعیین مسئولیت و بیمه اجباری مسئولیت وی مطرح می‌شود.

### ۲-۱. اصل مسئولیت بدون تقصیر (مسئولیت محض)

در باب مسئولیت خسارت ناشی از آلودگی نفتی این مسئله مطرح است که آیا مسئولیت مبتنی بر تقصیر<sup>۲۳</sup> بهتر است یا مسئولیت (محض)<sup>۲۴</sup> و اینکه چه کسی مسئول شناخته شود؛ مسئول [متصدی] بار (نفت) یا مسئول کشتی؟ در این رابطه دیدگاه‌های مختلفی وجود دارد: در رابطه با مسئولیت محض درمورد مسئول بار باید گفت: فعالیت‌های مربوط به حمل و نقل دریایی نفت، ذاتاً خطرناک نیست، بلکه خود کالاها دارای ریسک است. بنابراین، تحمیل مسئولیت به دارنده بار، متناسب‌تر خواهد بود. برای مثال، در صنایع هسته‌ای نیز مسئولیت بر متصدی نصب که کالاهای خطرناک را تولید می‌کند، تحمیل می‌شود.

19. International Convention Relating to the Intervention on the High Seas in Cases of Oil Pollution Casualties 1969.

20. Hui, WANG, "Civil Liability for Marine Oil Pollution Damage: A Comparative and Economic Study of the International, US and the Chinese Compensation Regime", Thesis submitted for the degree of Doctor of Philosophy, 2011, pp. 41-43.

21. International Convention on Oil Pollution Preparedness, Response and Co-operation (OPRC) 1990.

22. Shahabasian, Mahdi, "Oil Pollution Liability Insurance in Marine Transport", *Jurnal UMP Social Sciences and Technology Management*, vol. 3, Issue. 2, 2015, p. 331.

23. Fault liability

24. Strict liability

زیان‌دیدگان از این حوادث، معمولاً در صنعت حمل‌ونقل دریایی دخیل نیستند. دخالت عامل تقصیر باعث می‌شود که خسارت به اندازه کافی جبران نشود. بنابراین در راستای مسئولیت بدون تقصیر، ضروری است تا از منافع اشخاص که نمی‌توانند در مقابل ریسک‌های صنعتی از خود دفاع کنند، حمایت شود.

از طرف دیگر، شرکت‌های نفتی، به‌عنوان ذی‌نفعان اصلی در فعالیت‌های حمل‌ونقل دریایی، از نظر مالی، توانایی جبران این خسارت را دارند. شرکت‌های نفتی خود مالک ۳۰ درصد تانکرهای نفتی هستند و ۴۰ درصد دیگر ناوگان حمل‌ونقل نفتی را با قراردادهای بلندمدت اجاره کشتی کنترل می‌کنند.<sup>۲۵</sup> با این حال، «رژیم مسئولیت محض دارنده کشتی» به دلایل زیر قابل توجیه است: اولاً، ریسک آلودگی‌های نفتی فقط ناشی از ماهیت این کالاها نیست و در مواردی به‌وسیله بعضی از اشکال حمل‌ونقل روی می‌دهد. ثانیاً، اگرچه شرکت‌های نفتی، ظرفیت‌های گسترده‌ای دارند، می‌توانند با دورزدن قانون، (از جمله با ایجاد شرکت‌های فرعی) مسئولیت را از خود دور کنند. ثالثاً، نظام جبران خسارت خوب، آن است که به اندازه کافی برای جلوگیری از خسارت، انگیزه ایجاد کند. فرستنده کالا با کشتی (دارنده بار)، ممکن است هیچ کنترلی بر بار نداشته باشند، درحالی‌که حمل‌کننده، تنها کسی خواهد بود که توانایی جلوگیری از خسارت در دریای آزاد را خواهد داشت. رابعاً، مسئولیت فرستنده کالا، در مرحله اجرا با پیچیدگی‌های بسیاری مواجه است، از جمله سخت‌بودن تعیین صاحب واقعی بار با توجه به انتقال بار با بارنامه در طول مسیر. در واقع، برای زیان‌دیده دشوار است که بررسی کند در موقع حادثه، بارنامه در دست چه کسی بوده است. همچنین تحمیل مسئولیت به فرستنده کالا، از لحاظ بیمه، آثاری دارد و این امر موجب خطر «بیمه دوگانه» می‌شود؛ بدین معنا که فرستنده کالا باید بیمه مسئولیت را با توجه به کنوانسیون انجام دهد و مالک کشتی باید برای مسئولیت عادی خود و قصور مباشر حمل، بیمه را انجام دهد.

در دیگر کنوانسیون‌های بین‌المللی راجع به مسائل هسته‌ای آمده است که مسئولیت بدون تقصیر را به متصدی بار حمل می‌کنند:<sup>۲۶</sup> «کنوانسیون پاریس درمورد مسئولیت شخص ثالث در زمینه انرژی هسته‌ای»،<sup>۲۷</sup> «کنوانسیون بروکسل درمورد مسئولیت متصدی حمل کشتی حامل موارد هسته‌ای»<sup>۲۸</sup> و «کنوانسیون وین درمورد مسئولیت مدنی درمورد خسارات ناشی از فعالیت‌های هسته‌ای».<sup>۲۹</sup>

25. Hui, WANG, *op. cit.*, p. 71.

26. سیفی قره‌یتاق، داود، وحید حسنی و محمد مهدی پور؛ «بیمه اجباری مسئولیت مدنی صاحبان کشتی در آلودگی‌های نفتی با تأکید بر کنوانسیون مسئولیت مدنی ۱۹۶۹ با اصلاحات بعدی»، *پژوهشنامه بیمه*، شماره ۱، بهار ۱۳۹۴، ص ۲۷۵.

27. Paris Convention on Third Party Liability in the Field of Nuclear Energy of 29 July 1960.

28. The Brussels Convention on the Liability of Operators of Nuclear Ships of 25 May 1962.

29. Vienna Convention on Civil Liability for Nuclear Damage of 21 May 1963.

## ۲-۲. اصل انتقال مسئولیت به دارنده کشتی

«انتقال مسئولیت»<sup>۳۰</sup> به این معناست که طرفی که از نظر قانونی مسئولیت به او انتقال داده شده، منحصرأً مسئول خسارات خواهد بود و دیگر اشخاص، اصولاً از مسئولیت معاف خواهند بود مگر اینکه خسارات را عمدأً ایجاد کرده باشند یا با علم به اینکه چنین خسارتی ممکن است وارد شود، از روی بی‌احتیاطی اقدام به چنین عملی کرده باشند. این انحراف، از اصل کلی مسئولیت است. این موضوع، ابتدا در یکی از کنوانسیون‌های حقوق هسته‌ای شناخته شد و به‌خاطر اصرار کشور امریکا اضافه شد که خود بزرگ‌ترین تولیدکننده تأسیسات هسته‌ای است، چرا که در صورتی که بار مسئولیت به دوش متصدی تأسیسات قرار نگیرد، نمی‌توان فناوری‌های هسته‌ای را برای تأسیسات هسته‌ای تأمین کرد.

در کنوانسیون مسئولیت مدنی مقرر شده است که هیچ ادعایی علیه خدمه یا عوامل مالک کشتی، ناخدا، هر اجاره‌کننده یا متصدی (اجراکننده) کشتی و هر شخصی که عملیات نجات را انجام می‌دهد، مسموع نخواهد بود. بنابراین، تنها مالک کشتی ثبت‌شده مسئول خواهد بود و خدمه که ممکن است واقعاً مسئول خسارات باشند، از مسئولیت معاف فرض می‌شوند. (پاراگراف ۵ ماده ۳ کنوانسیون مسئولیت مدنی ۱۹۹۲). البته این امر مانع از آن نیست که دارنده کشتی بتواند پس از جبران خسارت زیان‌دیده بر اساس قواعد عمومی مسئولیت، علیه مسئول واقعی طرح دعوا کند. علت دیگر انتقال مسئولیت این است که اگر اجاره‌کننده کشتی با مسئولیت بالقوه‌ای روبه‌رو شود، ضرورتاً باید اقدام به بیمه مسئولیت خود کند که منجر به بیمه مضاعف می‌شود.<sup>۳۱</sup> هدایت مسئولیت می‌تواند به نفع زیان‌دیده باشد چرا که به‌راحتی صاحب کشتی قابل شناسایی است.<sup>۳۲</sup>

## ۲-۳. استثنائات مسئولیت (دفاع‌ها)

باوجود اصل مسئولیت محض دارنده کشتی و انتقال تمام مسئولیت به وی، مطابق ماده ۱ و ۲ کنوانسیون مسئولیت مدنی ۱۹۶۹ و نیز کنوانسیون بانکر، دارنده کشتی/مخزن را در موارد زیر مسئول نمی‌شناسند: قوه قاهره، جنگ داخلی، شورش یا بلایای طبیعی (غیرقابل اجتناب) یا حالتی که حادثه کاملاً به‌وسیله شخص ثالث اتفاق بیفتد. ممکن است صاحب کشتی اثبات کند که خسارت واردشده ناشی از فعل یا ترک فعل آسیب‌دیده است. فعل یا ترک فعل ممکن است ناشی از تقصیر یا عمل اشتباه کلی یا جزئی دولت یا مقامات اجرایی درمورد حفظ نور (فانوس) یا دیگر

30. Principle of Channelling of Liability

31. Tanikawa, H., "A Revolution in Maritime Law: A History of the Original Legal Framework on Oil Spill Liability and Compensation", *The IOPC Funds' 25 Years of Compensating Victims of Oil Pollution Incidents, IOPC Fund*, p. 53.

32. Brans, E., *Liability for Damage to Public Natural Resources: Standing, Damage and Damage Assessment*, Kluwer Law International, 2001, p. 8.

ابزارهایی باشد که برای دریانوردی به کار می‌رود.

اگر بین فعل دارنده کشتی و حادثه، رابطه سببیت وجود نداشته باشد یا خسارات وارد شده، با حادثه‌ای که در کشتی اتفاق افتاده، ارتباطی نداشته باشد یا آسیبی به قربانیان وارد نشده یا عامل خارجی رابطه علیت را قطع کرده باشد، می‌توان به این دفاعیات تمسک جست. ماده ۷ کنوانسیون مسئولیت مدنی، در خصوص تأثیر این عوامل، بر ازین رفتن تعهدات بیمه‌گر اعلام می‌دارد: هر ادعایی در ارتباط با جبران خسارت ناشی از آلودگی باید علیه بیمه‌گر یا شخص دیگری باشد که اقدام به جبران خسارت ناشی از مسئولیت صاحب کشتی می‌کند.<sup>۳۳</sup> بر این اساس، موارد زیر از شمول بیمه مستثناست: ۱. خسارت ناشی از تقصیر شخص ثالث ۲. آسیب‌های ناشی از قوه قاهره، با توجه به ماده ۳ کنوانسیون مسئولیت مدنی ۱۹۹۲ و ماده ۲ کنوانسیون بانکر ۳. تقصیر زیان‌دیده.

#### ۲-۴. تحدید مسئولیت

اصل کلی در مسئولیت مدنی، «جبران کامل خسارت»<sup>۳۴</sup> یا همان اعاده کامل به وضع سابق است. با این حال، در حقوق دریایی، سازگاری برای محدودیت مسئولیت وجود داشته است که به دارنده کشتی یا نماینده او اجازه می‌دهد مسئولیت خود را در حوادثی که منجر به تلف یا آسیب نسبت به اشخاص یا اشیاء می‌شود، محدود کند.<sup>۳۵</sup> مهم‌ترین کنوانسیون در این زمینه، «کنوانسیون محدودیت مسئولیت نسبت به دعاوی دریایی» (LLMC)<sup>۳۶</sup> است. تحدید مسئولیت، اساس حقوق دریایی و بسیاری از سازکارهای حقوقی مرتبط با آن، بر این مبنا استوار است. از آنجاکه دارنده کشتی، مسئولیت محض دارد، باید دامنه مسئولیت او معین شود. به همین جهت، دارنده کشتی می‌تواند به تحدید مسئولیت استناد کند و این به معنای حداکثر میزان مسئولیت با توجه به «تناژ کشتی» است زیرا برای اینکه دارنده کشتی بتواند مسئولیت خود را تحت پوشش بیمه‌ای متناسب قرار دهد، باید محدودیت مسئولیت پذیرفته شود. در ماده ۵ کنوانسیون مسئولیت مدنی ۱۹۶۹ بیان شده است که: دارنده کشتی حق دارد که مسئولیت خود را با توجه به این کنوانسیون، محدود به هر حادثه کند، مشروط بر اینکه ارزش همه آن‌ها بیشتر از ۵۹۰۷ میلیون «ترخ پرداخت ویژه» نشود. بر اساس کنوانسیون مسئولیت مدنی ۱۹۶۹ حق تحدید مسئولیت در مواردی قابل استناد نیست (سقف مسئولیت نسبت به دارنده کشتی اعمال نمی‌شود) و آن در صورتی است که شاکی

33. Mahdi Shahabasian, *op. cit.*, p. 335.

34. *Restitutio in integrum*

۳۵. ایزانلو، محسن و امین درگاهی؛ «مروری بر اسناد بین‌المللی نظام عام تحدید کلی مسئولیت در حقوق دریایی»، *فصلنامه مطالعات حقوق خصوصی*، دوره ۴۴، شماره ۴، زمستان ۱۳۹۳، ص ۴۷۸.

36. Convention on Limitation of Liability for Maritime Claims 1976 (LLMC).



بتواند اثبات کند اتفاق بر اساس تقصیر واقعی خود یا خدمه او (یعنی باوجود علم دارنده کشتی)<sup>۳۷</sup> بوده است. آنچه در این کنوانسیون آمده، همان است که در کنوانسیون تحدید مسئولیت در خسارات دریایی بیان شده است.<sup>۳۸</sup>

کنوانسیون مسئولیت مدنی، نظامی جدا از کنوانسیون تحدید مسئولیت برای خود ایجاد کرده است و حاوی محدودیت‌های بیشتری نسبت به «کنوانسیون تحدید مسئولیت»<sup>۳۹</sup> ۱۹۵۷ و ۱۹۷۶ است زیرا مطابق ماده ۳ «کنوانسیون بین‌المللی تحدید مسئولیت نسبت به دعاوی دریایی»، دعاوی ناشی از آلودگی نفتی، به‌صراحت از شمول آن استثنا شده است. در حال حاضر، برای کشتی‌هایی که تناژ خالص آن‌ها بیشتر از ۵۰۰۰ تن نمی‌شود، نرخ ثابت سه میلیون «نرخ پرداخت ویژه» وجود دارد. برای کشتی‌هایی که بیش از این مقدار می‌شود و تا حد ۱۴۰۰۰۰ تن می‌رسد، سه میلیون «نرخ پرداخت ویژه» به‌علاوه ۴۲۰ «نرخ پرداخت ویژه» برای هر تن اضافی مورد پوشش بیمه است. برای کشتی‌هایی که میزان تناژ آن‌ها بیش از ۱۴۰۰۰۰ تن است، نرخ ثابت پنج‌هفته‌ای سه میلیون «نرخ پرداخت ویژه» قابل پرداخت است.<sup>۴۰</sup>

## ۵-۲. بیمه اجباری مسئولیت

بیمه، عنصری کلیدی در جبران خسارت ناشی از آلودگی نفتی و ابزاری جهت حفاظت از منافع اقتصادی است. بیمه مسئولیت، باعث تکمیل نظام مسئولیت مدنی می‌شود. اهمیت و گستره آسیب‌های ناشی از آلودگی‌های نفتی و فقدان توانایی جبران آن، باعث روی آوردن به بیمه‌های اجباری می‌شود تا از ریسک ورشکستگی صاحب کشتی جلوگیری شود.<sup>۴۱</sup> با عنایت به سنگین بودن مسئولیت آلوده‌کننده و عدم توانایی وی در جبران خسارت و اصل تحدید مسئولیت، آنچه باید بیشتر مورد توجه قرار گیرد، الزامی نمودن اخذ بیمه‌نامه است.<sup>۴۲</sup>

وظیفه تعیین بیمه اجباری در کنوانسیون مسئولیت مدنی هنگامی است که بیش از ۲۰۰۰ تن نفت به‌عنوان بار حمل شود و میزان آن به مبلغ دویست‌و‌ده میلیون فرانک برسد. ضمانت اجرای

37. Actual Fault or Privity

38. United Nations Conference on Trade and Development, *op. cit.*, p. 29.

39. International Convention Relating to the Limitation of Liability of Owners of Sea-Going Ships, 1957.

40. Krishna Kiran, R. Bhanu, "Liability and Compensation for Oil Pollution Damage: An Examination of IMO Conventions", *NUS Law Review*, 2010, p. 406; and Johnston, D. (ed.), *The Environmental Law of the Sea*, International Union for Conservation of Nature and Natural Resources (IUCN), Gland, Switzerland, 1981, p. 199.

۴۱. وقتی بحث بیمه اجباری مطرح شد، طرح دعاوی مستقیم علیه بیمه‌گر پیش می‌آید یعنی زبان‌دیده می‌تواند به‌صورت مستقیم علیه بیمه‌گر، طرح دعوا کند.

۴۲. درخشان، مسعود؛ «توسعه پوشش‌های بیمه‌ای در صنایع نفت و گاز و پتروشیمی»، *مجله گستره انرژی*، سال چهارم، شماره ۴۵، ۱۳۸۹، ص ۴۷.

عدم بیمه اجباری<sup>۴۳</sup> این است که کشور معاهد نباید اجازه (تأییدیه) چنین کشتی‌ای را برای حرکت صادر کند.<sup>۴۴</sup> چنین بیمه‌هایی معمولاً به وسیله کلپ‌های (انجمن) «P&I» تأمین می‌شود. این کلپ‌ها که خود دارندگان کشتی آن را ایجاد کرده‌اند و در زمینه بیمه مسئولیت تخصص دارند، نوعی تعاونی سنتی محسوب می‌شوند. در واقع، «بیمه بدنه»، محدود به تلف یا خسارت وارده به اموال شخص بیمه‌شده است اما دارنده کشتی، مسئولیت خود را به وسیله انجمن‌های «P&I» بیمه می‌کند. این اتحادیه‌ها حدود ۹۰ درصد بیمه مسئولیت نفت حمل‌شده از طرق دریا را پوشش می‌دهند. صاحبان تانکرها می‌توانند در خصوص پوشش بیمه‌ای این انجمن‌ها تا پانصد میلیون دلار حساب کنند و درعین حال می‌توانند مقدار اضافی تا حدود دویست میلیون دلار دیگر را خریداری کنند که بیشترین مقدار پوشش بیمه‌ای است.<sup>۴۵</sup>

### ۳. اسناد بین‌المللی مربوط به مسئولیت، جبران و پاسخ‌گویی

اسناد بین‌المللی موضوع آلودگی، از بُعد موضوع به دو دسته تقسیم قابل تقسیم است: اسناد مربوط به مسئولیت و اسناد مربوط به پیشگیری و پاسخ. این اسناد از دیدگاه مرجع تصویب‌کننده، به اسنادی که دولت‌ها در قالب کنوانسیون آن را تصویب کرده و اسنادی که بدون دخالت دولت‌ها، فعالان حوزه حمل‌ونقل دریایی نفت، به صورت اختیاری به آن می‌پیوندند، قابل تقسیم است.

#### ۳-۱. کنوانسیون‌های بین‌المللی مربوط به مسئولیت مدنی و جبران

##### الف. کنوانسیون مسئولیت مدنی از ۱۹۶۹ تا ۱۹۹۲

قاعده اصلی در این کنوانسیون این است که دارنده کشتی در زمان اتفاق یا (در جایی که اتفاقات متوالی موجب حوادث است) در زمان اولین اتفاق، مسئول هرگونه خسارت ناشی از آلودگی و

۴۳. بیمه‌نامه اجباری در کنوانسیون‌ها، فقط در محدوده آب‌های سرزمینی یا منطقه ویژه اقتصادی مورد توجه قرار گرفته است درحالی‌که به نظر می‌رسد در آب‌های آزاد نیز می‌بایست این بیمه‌نامه‌ها اخذ شود.

۴۴. در ایران نیز مطابق با آیین‌نامه اجرایی ماده ۶ و ۱۰ قانون حفاظت از دریاها و رودخانه‌های قابل کشتی‌رانی در مقابل آلودگی‌های نفتی، هر کشتی، نفت‌کش و شناور، برای جبران خسارات احتمالی ناشی از آلودگی آب‌های مناطق دریایی جمهوری اسلامی ایران و رودخانه‌های قابل کشتی‌رانی به مواد نفتی، باید بیمه‌نامه یا تعهدنامه معادل ریالی یا ارزی بر مبنای «حق برداشت ویژه» مطابق تعریف صندوق بین‌المللی پول تهیه کند. این آیین‌نامه، سازمان بنادر و دریانوردی را موظف کرده است از ورود، ترک بندر یا فعالیت کشتی، نفت‌کش و شناور فاقد بیمه‌نامه در آب‌های مناطق دریایی جمهوری اسلامی ایران جلوگیری کند.

45. Garick, J., "Crisis in the Oil Industry: Certificates of Financial Responsibility and the Oil Pollution Act of 1990", *Marine Policy*, 1993, vol. 17, p. 282.

خسارت وارد شده به اشخاص ثالث<sup>۴۶</sup> است که دارنده کشتی ایجاد می‌کند. اصول کنوانسیون مسئولیت مدنی به شرح زیر است: قراردادان مسئولیت محض بر دوش دارنده کشتی ثبت شده، انتقال مسئولیت به دارنده کشتی، مشخص کردن تعداد محدودی استثنا (دفاع) در مسئولیت، تعیین سقف مالی محدود برای مسئولیت، تعیین شرایطی که دارنده کشتی به موجب آن ممکن است حق استناد به تحدید مسئولیت را از دست بدهد، الزام دارنده کشتی به بیمه مسئولیت، ایجاد حق دعوی مستقیم علیه بیمه‌گر برای شاکی، تعیین قواعدی برای صلاحیت و مرور زمان. کسانی که عضو کنوانسیون ۱۹۹۲ شوند، الزاماً از مقررات ۱۹۶۹ خارج می‌شوند، اما اگر به آن ملحق نشوند، همچنان مشمول مقررات ۱۹۶۹ می‌مانند.

### ۱) قلمرو جغرافیایی اعمال کنوانسیون

قلمرو جغرافیایی، این اختیار را به کشور ساحلی می‌دهد که در خارج از دریای سرزمینی خود در جهت جلوگیری از خسارت، اقداماتی را انجام دهد. مقررات ماهوی در دو کنوانسیون ۱۹۶۹ و ۱۹۹۲ مسئولیت مدنی، در اساس، شبیه هم هستند. باین‌حال، از نظر قلمرو جغرافیایی، کنوانسیون ۱۹۶۹ محدودتر است و فقط شامل خسارات ناشی از آلودگی‌هایی است که در دریای سرزمینی<sup>۴۷</sup> یکی از کشورهای متعاقد اتفاق بیفتد. لذا آلودگی‌های منطقه انحصاری اقتصادی<sup>۴۸</sup> قابل پوشش نیست. در مقابل، کنوانسیون ۱۹۹۲ مسئولیت مدنی نسبت به هر آلودگی در دریای سرزمینی، منطقه انحصاری اقتصادی یا سطوح معادل آن‌ها (در مواردی که منطقه انحصاری اقتصادی تأسیس نشده باشد تا حدود ۲۰۰ مایل دریایی) در کشورهای متعاقد، قابل اعمال است.

### ۲) تعریف کشتی

کنوانسیون مسئولیت مدنی، کشتی را، هر کشتی دریایی<sup>۴۹</sup> یا هر وسیله‌ای می‌داند که برای حمل فله‌ای و عمده نفت در دریا (رودخانه یا دریاچه) به صورت بار تعبیه شده باشد. درمورد اجرای کنوانسیون، هنگامی که کشتی متصل به پالایشگاه باشد یا به نقطه مهار ساحلی مرتبط باشد<sup>۵۰</sup> و از این طریق، نفت خارج شود، کنوانسیون در صورتی اعمال می‌شود که این لوله، بخشی از خود

۴۶. هر شخص حقیقی یا حقوقی که از این آسیب‌ها خسارت دیده باشد: شامل مقامات کشور که مسئول تمیزکردن یا اقدامات پیشگیرانه هستند یا اشخاص یا شرکت‌های حقوقی که خسارت مالی یا شخصی به آنان وارد شده است یا دچار تفویض منفعت شده‌اند.

47. Territorial Sea

48. Exclusive Economic Zone

49. Sea-Going Vessel

50. Single Mooring Buoy ('SMB')

کشتی باشد (نه مثلاً بخشی از پالایشگاه). این کنوانسیون، کشتی‌های غیرتجاری دولت‌ها را دربر نمی‌گیرد.<sup>۵۱</sup>

### ۳) تعریف نفت و آلودگی ناشی از آن

در اصلاحات ۱۹۹۲ آمده است که نفت شامل هرگونه ترکیبات هیدروکربنی معدنی و نفت پایدار می‌شود<sup>۵۲</sup> (نفت خام، نفت سیاه، نفت دیزل سنگین و روغن)، خواه توسط کشتی به‌عنوان بار حمل شود، خواه در مخزن سوخت یک کشتی باشد. برخلاف مقررات ۱۹۶۹، در حال حاضر، مقررات این معاهده، نشت نفت از مخزن سوخت کشتی را دربر نمی‌گیرد. هر دو کنوانسیون، آلودگی‌های ناشی از نفت پایدار<sup>۵۳</sup> (ازجمله نفت خام و نفت کوره) را شامل می‌شود. کنوانسیون ۱۹۹۲ مسئولیت مدنی، نفت سفید<sup>۵۴</sup> را حذف کرد. (بند ۵ ماده ۱ کنوانسیون)

طبق تعریف برخی متخصصان سازمان ملل متحد، آلودگی دریایی عبارت است از تخلیه مستقیم و غیرمستقیم مواد، موجودات زنده و انرژی‌ها توسط بشر به محیط‌زیست دریایی که منتهی به اثرهای نامطلوب ذیل شود: لطمه به منابع جاندار و فعالیت‌های دریایی و آب، آسیب به سلامت و شرایط زیستی انسان، کاهش فعالیت‌های تفریحی و گردشگری.<sup>۵۵</sup>

بند ۴ ماده ۱ کنوانسیون حقوق دریاها ۱۹۸۲ آلودگی دریایی را این‌گونه تعریف کرده است: واردکردن مستقیم یا غیرمستقیم مواد یا انرژی توسط انسان به محیط‌زیست دریایی که به سلامت انسان لطمه وارد آورد و برای فعالیت‌های دریایی از جمله ماهی‌گیری مانع ایجاد کند و گوارایی آب را کاهش دهد. علاوه بر تعاریف فوق می‌توان به کنوانسیون بین‌المللی درباره مسئولیت مدنی برای جبران آلودگی نفت سوخت کشتی (بانکر) اشاره کرد که ایران نیز از سال ۸۹ به آن پیوسته است. از بندهای ۵، ۸ و ۹ ماده اول کنوانسیون فوق می‌توان چنین استنباط کرد که منظور از آلودگی نفت سوخت، آلودگی‌هایی است که از ریختن و نشت هرگونه نفت هیدروکربنی سوختی کشتی که در امر راهبری یا رانش کشتی مورد استفاده قرار گرفته، در دریای سرزمینی یک کشور ایجاد می‌شود.

51. Mankabady, Samir, and International Maritime Organization, *International Shipping Law: IMO Rules*, vol. 1, London: Euromoney, 1991, p. 18.

52. تشخیص نفت پایدار یا غیرپایدار، کمی با مشکل مواجه است. با این حال، گفته می‌شود که نفت غیرپایدار، خطر کمتری دارد.

53. Persistent Oil

54. Whale Oil

55. ابتکار، تقی؛ «فرازهایی از روند اولین کنفرانس بین‌المللی بررسی علمی اثرات نشت نفت در خلیج فارس»، دانشگاه تهران،

#### ۴) تعریف خسارات ناشی از آلودگی نفتی

در ماده ۱ کنوانسیون مسئولیت مدنی، خسارات ناشی از آلودگی، به خسارت و آسیب‌هایی که ناشی از آلودگی‌های کشتی است و نیز اقدامات معقولی که در جهت جبران این آسیب‌ها انجام شود، تعریف شده است. این کنوانسیون، جبران خسارات را فقط برای آلودگی‌هایی پیش‌بینی کرده است که از قرار زیر باشند:

الف) تلف یا خسارتی که خارج از کشتی و ناشی از آلودگی و به علت نشت نفت از کشتی باشد، به هر نحو که این نشت اتفاق افتاده باشد. ب) هزینه‌هایی که برای اقدامات پیشگیرانه انجام می‌شود. بنابراین در مواردی که بیم خطر قریب‌الوقوع وجود دارد و برای جلوگیری از آن، هزینه‌هایی شود، این امر قابل جبران نیست.<sup>۵۶</sup>

باین‌حال، در پروتکل ۱۹۹۲ سعی شد که این موارد، پوشش داده شود؛ به این صورت که عبارت «موقعیت تهدیدآمیز»، خطر قریب‌الوقوع را پوشش می‌دهد. واژه «تصادف» هم به نحو دیگری تعریف شد. منظور، هر اتفاق یا سلسله‌ای از اتفاقات با منشأ واحد است که باعث آلودگی شود یا خطر یا تهدید قریب‌الوقوع برای چنین خسارتی به شمار آید.<sup>۵۷</sup> ج) ضرر اقتصادی خالص.<sup>۵۸</sup> تعریف این خسارات، در بردارنده غراماتی می‌شود که بر اساس محاسبه‌های فرضی، شامل خسارت وارد شده به محیط‌زیست باشد. در آن راستا تنها هزینه‌های اقدامات معقول قابل بهره‌برداری است. در مواردی که آلودگی، خط ساحلی را تحت تأثیر قرار می‌دهد، هتل‌داران، ماهی‌گیران، مغازه‌داران و سایر افرادی که درآمد خود را از گردشگری به دست می‌آورند، می‌توانند به علت از دست دادن منبع درآمد خود، درخواست خسارت کنند. باین‌همه، جبران خسارت به خود محیط‌زیست، به‌سختی قابل ارزیابی با پول است.<sup>۵۹</sup> بر اساس کنوانسیون‌های بین‌المللی، جبران خسارات محیط‌زیستی، محدود به هزینه‌های اقدامات پیشگیرانه می‌شود.<sup>۶۰</sup>

#### ب. کنوانسیون تأسیس صندوق بین‌المللی جبران خسارت ۱۹۷۱

کنوانسیون تأسیس صندوق در سال ۱۹۷۶ و ۱۹۸۴ و ۱۹۹۲ بازبینی شد و با توجه به الغای کنوانسیون ۱۹۷۱ این کنوانسیون تا سال ۲۰۰۲ جاری بود و بعد از آن تاریخ از اثر افتاده است.

56. Krishna Kiran, R. Bhanu, *op. cit.*, p. 404.

57. بر اساس متن اصلی کنوانسیون‌های ۱۹۶۹ و ۱۹۷۱ مشخص نبود که این خسارات وارده به منابع طبیعی محیط‌زیست دریایی، و نیز هزینه‌های ترمیم قابل جبران است یا خیر. بر اساس کنوانسیون، این امر به دادگاه‌های ملی سپرده شده بود اما تعریفی که در پروتکل ۱۹۹۲ صورت گرفت، این امر را شفاف کرد.

58. pure economic loss.

59. دبیری، فرهاد، سیدعباس پورهاشمی و مریم‌السادات موسوی؛ «بررسی جبران خسارات وارده به محیط‌زیست ناشی از آلودگی‌های فرامرزی و تخریب بین‌المللی محیط‌زیست»، *فصلنامه انسان و محیط‌زیست*، دوره ۸، شماره ۱، ۱۳۸۹، ص ۵.

60. Hui, WANG, *opt cit.*, p. 3.

فقط کشورهایی که به کنوانسیون مسئولیت مدنی ۱۹۹۲ پیوسته‌اند می‌توانند به کنوانسیون صندوق (۱۹۹۲) بپیوندند. کنوانسیون صندوق، مکمل کنوانسیون مسئولیت مدنی است و در مواردی که حمایت‌های موجود در کنوانسیون مسئولیت مدنی ۱۹۹۲ ناکافی یا غیرقابل دسترس باشد، امکان جبران خسارت را فراهم می‌کند. قلمرو اجرایی کنوانسیون، صندوق و ویژگی‌های ماهوی آن، شبیه کنوانسیون مسئولیت مدنی، همراه اصلاحات آن است.<sup>۶۱</sup> در همین راستا، این کنوانسیون، نوعی صندوق جبران خسارت تشکیل داده است: صندوق بین‌المللی جبران آلودگی نفتی «IOPC ۱۹۹۲» سازمان بین‌المللی است که دربردارنده دعاوی خسارت و هزینه‌های پاک‌سازی در ساحل و دریا و انجام اقدامات پیشگیرانه و زیان‌های اقتصادی است. مسئولیت در این کنوانسیون در حال حاضر، محدود به جمع مبلغ دویست و سه میلیون «حق برداشت ویژه» در هر حادثه می‌شود.<sup>۶۲</sup>

بر اساس مقررات صندوق جبران خسارت، غرامت به قربانیانی داده می‌شود که با توجه به مقررات کنوانسیون مسئولیت مدنی، خسارت وارده به آن‌ها به‌طور کامل جبران نشده باشد. صندوق در سه موقعیت زیر از آسیب‌دیدگان حمایت می‌کند:

الف) درجایی که هیچ مسئولیتی تحت کنوانسیون مسئولیت مدنی وجود نداشته باشد؛ از جمله اینکه دارنده کشتی از مسئولیت معاف باشد. ب) جایی که دارنده کشتی یا بیمه‌گر او نتواند تعهدی را که در کنوانسیون مسئولیت مدنی است، ایفا و تدارک کند. ج) جایی که میزان خسارت واردشده، بیش از سقف محدودیت مسئولیت دارنده کشتی در کنوانسیون مسئولیت مدنی باشد.

### ج. پروتکل تکمیلی صندوق جبران خسارت ۲۰۰۳

حادثه پرستیژ ۲۰۰۲ باعث شد درموردی که میزان خسارت، بیشتر از حداکثر میزان قابل جبران در دو کنوانسیون ۱۹۹۲ باشد، سازکارهایی در خصوص جبران خسارات صورت گیرد. بر این اساس، «پروتکل تکمیلی صندوق جبران خسارت» (لازم‌الاجرا در سال ۲۰۰۵) اتخاذ شد تا راه‌حل سومی در جهت جبران خسارت برای کشورهای متعهد ایجاد کند. تنها کشورهایی که به دو کنوانسیون مذکور پیوسته‌اند می‌توانند به این پروتکل ملحق شوند. این پروتکل فقط نسبت به مواردی قابل اعمال است که تحت کنوانسیون صندوق جبران خسارت شناسایی می‌شود، اما میزان آن‌ها از محدوده جبران خسارت تحت آن کنوانسیون بالاتر می‌رود. این پروتکل، یک

۶۱. سیدی، مهرداد؛ «مسئولیت مدنی خسارات آلودگی نفتی در دریای آزاد»، *مجله حقوقی*، نشریه دفتر خدمات حقوقی بین‌المللی، شماره ۱۰، بهار-تابستان ۱۳۶۸، ص ۱۶.

62. United Nations Conference on Trade and Development, *op. cit.*, p. 32.

63. The 2003 Supplementary Fund Protocol

### نگرشی تحلیلی و انتقادی به اسناد بین‌المللی نظام مسئولیت و جبران خسارت در ... ❖ ۱۰۳

صندوق بین‌المللی جبران خسارت ناشی از آلودگی ایجاد کرد که نوعی جبران مضاعف را تا هفت صدوپنجاه میلیون «حق برداشت ویژه» در هر حادثه فراهم کرد.<sup>۶۴</sup>  
در جدول زیر، کنوانسیون‌های مختلف با هم مقایسه می‌شوند:

Tanker size (gt)	1969 CLC as amended	1992 CLC (post 2003)	1992 Fund Conv. (post 2003) ***	2003 Supp. Fund Protocol****
5,000	0, 665	4,510	203	750
10,000	1.33	7,665	203	750
50,000	6,65	32,905	203	750
100,000	13,3	64,455	203	750
140,000	14	89,695	203	750
150,000	14	89,770	203	750
200,000	14	89,770	203	750

#### د. کنوانسیون بانکر ۲۰۰۱

اسناد بین‌المللی قبلی، محدود به نشت نفت از نفت‌کش‌هایی است که آن را به‌عنوان بار حمل می‌کنند و غیر مورد حمل بار از محدوده آن خارج است (از جمله اینکه اگر کشتی مسافربری باشد یا حتی اگر نفت زیادی را به‌عنوان سوخت حمل کند) و نیز شامل انواع دیگر نفت از جمله نفت غیرپایدار و نیز انواع دیگر مواد از جمله مواد شیمیایی از جمله گاز مایع و مواد شیمیایی مایع نمی‌شود. این موارد در قلمرو شمول دو کنوانسیون بین‌المللی دیگر قرار می‌گیرند: «کنوانسیون بین‌المللی مسئولیت مدنی خسارات ناشی از آلودگی مخزن سوخت نفتی» (بانکر) و کنوانسیون مربوط به مواد شیمیایی و خطرناک.

کنوانسیون بانکر، شبیه کنوانسیون مسئولیت مدنی است و بسیاری از قواعد ماهوی آن را دارد؛ اما تفاوت‌های اندکی در رابطه با بعضی از قواعد آن وجود دارد: از جمله در تعریف مالک کشتی (که آن را متصرف مخزن تعریف می‌کند) و اینکه برخلاف کنوانسیون مسئولیت مدنی ۱۹۹۲، محدودیت مسئولیت دارنده کشتی مشخص نشده است و به‌جای آن بیان می‌دارد که این امر باعث خدشه به حق دارنده کشتی یا بیمه‌گر وی نخواهد شد که مسئولیت خود را با توجه به

64. Krishna Kiran, R. Bhanu, *op. cit.*, p. 410.

قواعد حقوقی ملی یا بین‌المللی محدود کند(ماده ۶). این امر به علت ایجاد رویه‌های متفاوت در تحدید مسئولیت، یکی از نقاط ضعف کنوانسیون محسوب می‌شود.

### هـ. کنوانسیون مربوط به مواد خطرناک و مضر<sup>۶۵</sup> ۱۹۹۶ و پروتکل الحاقی ۲۰۱۰

در این کنوانسیون، نظام حقوقی شبیه کنوانسیون‌های قبلی اتخاذ شد اما از بعضی جهات، توسعه پیدا کرد، به نحوی که نه تنها خسارات ناشی از آلودگی را پوشش می‌دهد، بلکه خطرات انفجار و آتش را دربرمی‌گیرد؛ از جمله تلفات جانی، آسیب به اشخاص و خسارات مالی. این کنوانسیون، بسیاری از موادی را که تحت پوشش کنوانسیون‌های قبلی قرار نمی‌گیرد، پوشش می‌دهد؛ از جمله جامدات و مایعات مشتق از نفت و گاز. خسارت قابل پوشش، شامل خسارت بر جان یا مال در خارج یا روی کشتی حامل این مواد می‌شود. وانگهی، خسارات اقتصادی ناشی از آلودگی، از جمله ماهی‌گیری و هزینه‌های اقدامات پیشگیرانه، از جمله عملیات پاک‌سازی دریا و ساحل را هم در برمی‌گیرد. این کنوانسیون را ۱۴ کشور تأیید کردند اما هنوز به مرحله اجرا نرسیده است. یکی از عمده دلایل آن این است که طیف گسترده‌ای از مواد سمی و خطرناک را دربرمی‌گیرد.<sup>۶۵</sup>

### ۲-۳. قراردادهای اختیاری مربوط به مسئولیت و جبران

در این بخش، قراردادها در حوزه مسئولیت و جبران خسارت بررسی می‌شود و به موجب آن، فعالان این حوزه (دارندگان کشتی یا متصرفین مخزن‌های سوختی)، داوطلبانه به آن می‌پیوندند.

#### الف. قرارداد توپیا و استوپیا

با توجه به عدم توازن در کنوانسیون مکمل تأسیس صندوق، اتحادیه‌های بین‌المللی «P&I»، داوطلبانه، دو نوع قرارداد خصوصی معرفی کرده‌اند: «قرارداد تضمین خسارت ناشی از آلودگی تانکرهای کوچک (استوپیا)»<sup>۶۶</sup> و «قرارداد تضمین خسارت ناشی از آلودگی تانکر (توپیا)»<sup>۶۷</sup> که از همان تاریخ به اجرا درآمده است.

با توجه به قرارداد استوپیا، محدودیت موجود برای دارنده کشتی تحت کنوانسیون مسئولیت مدنی ۱۹۹۲ برای هر تانکر تا وزن کل ۲۹۰۵۴۸ تن، داوطلبانه تا بیست میلیون «حق برداشت ویژه» در هر حادثه افزایش می‌یابد. بنابراین، این صندوق، تفاوت محدودیت مسئولیت کشتی تحت کنوانسیون اخیر را با میزان آن تا بیست میلیون «حق برداشت ویژه» تضمین می‌کند. قرارداد توپیا مواردی را که تحت پوشش پروتکل تکمیلی صندوق ۲۰۰۳ قابل اعمال است

65. Hui, WANG, *op. cit.*, p. 50.

66. Small Tanker Oil Pollution Indemnification Agreement (STOPIA) 2006.

67. Tanker Oil Pollution Indemnification Agreement (TOPIA) 2006.



دربرمی‌گیرد و در صورتی که کنوانسیون مذکور نتواند مبلغ هفت صد و پنجاه میلیون «حق برداشت ویژه» را پوشش دهد، این قرارداد آن را پوشش می‌دهد.

### ج. قرارداد توالوپ

توالوپ<sup>۶۸</sup> یا «قرارداد اختیاری دارندگان تانکر در رابطه با خسارت ناشی از آلودگی نفتی» بعد از حادثه توری کنیون در جهت اتخاذ چارچوب داوطلبانه ایجاد شد. با توجه به اینکه نظام سنتی حقوق دریایی گاهی نمی‌تواند خسارت را به‌طور کامل جبران کند، در جهت هزینه‌های پاک‌سازی که به دولت‌های ملی و دارندگان تانکرها تحمیل می‌شود، بعضی از دارندگان تانکرها که حدود ۵۰ درصد تناژ تانکرهای جهان را در دست داشتند، در سال ۱۹۶۹ این قرارداد را امضا کردند. بعد از مدتی اندک، اعضای آن به ۹۹ درصد تناژ دارندگان تانکرهای جهان رسید.<sup>۶۹</sup> اصل اساسی در توالوپ این است که هنگامی که یک تانکر عضو آن قرارداد نشت می‌کند یا احتمال نشت نفت پایدار وجود دارد (چه به‌عنوان بار، چه به‌عنوان نفت سوختی)، دارنده تانکر یا دولت یا دیگر کسانی که هزینه معقولی انجام داده‌اند تا اقدامات متناسبی برای حادثه یا حادثه‌دیدگان انجام دهند، هزینه‌های مذکور جبران شود. در این سند، خسارت ناشی از آلودگی به خسارت فیزیکی اطلاق می‌شود که مستقیماً ناشی از نشت یا خالی‌شدن نفت از جمله انفجار و آتش‌سوزی باشد. خسارت به منابع طبیعی غیرتجاری قابل پوشش نیست. توالوپ را «فدراسیون بین‌المللی آلودگی تانکرها»<sup>۷۰</sup> اداره می‌کند.

### ۳-۳. مقایسه نظام کنوانسیون مسئولیت مدنی و قرارداد توالوپ

قرارداد توالوپ و کنوانسیون مسئولیت مدنی بر دارندگان تانکر لازم می‌دارند که تا حد معینی خسارت زیان‌دیدگان از آلودگی نفتی را جبران و هزینه بیمه آن را تضمین کنند اما این دو، تفاوت‌هایی هم با یکدیگر دارند:

- توالوپ بر اساس مسئولیت مبتنی بر تقصیر با امکان اثبات خلاف آن استوار است (دارنده کشتی باید فقدان تقصیر را برای رهایی از مسئولیت اثبات کند) در حالی که کنوانسیون مسئولیت مدنی بر اساس مسئولیت محض است.<sup>۷۱</sup>
- توالوپ، جبران خسارت را فقط برای دولت‌های ملی در جهت هزینه‌های حذف آلودگی

68. TOVALOP

69. Becker, G., "A Short Cruise on the Good Ships TOVALOP and CRISTAL", *Journal of Maritime Law and Commerce*, 1974, vol. 5, p. 610.

70. International Tanker Owners Pollution Federation Limited.

71. Hui, WANG, *op. cit.*, p. 128.

انجام می‌دهد، درحالی‌که کنوانسیون مسئولیت مدنی، خسارات ناشی از آلودگی را برای هر شخصی انجام می‌دهد.

- *توالوپ*، هم شامل تانکرهای سنگین‌بار می‌شود و هم تانکرهایی که در حال تعادل هستند، درحالی‌که کنوانسیون مسئولیت مدنی فقط شامل تانکرهای سنگین می‌شود.
- *توالوپ*، هزینه‌های معقول را که ناشی از حذف تهدیدات آلودگی است جبران می‌کند، حتی اگر هیچ‌گونه نشتی وجود نداشته باشد، درحالی‌که کنوانسیون مسئولیت مدنی فقط خسارات واقعی را جبران می‌کند.
- *توالوپ* در تعریف نفت، گستردگی و جامعیت بیشتری دارد.
- روند حل‌وفصل دعوا در *توالوپ*، سریع‌تر و کم‌هزینه‌تر است.<sup>۷۲</sup>

#### ۴. اسناد بین‌المللی مربوط به جلوگیری و پاسخ

در این بخش به بررسی اسناد بین‌المللی پرداخته می‌شود که در رابطه با موضوع جلوگیری از وقوع حوادث آلوده‌کننده نفتی یا در صورت وقوع، چگونگی پاسخ و جلوگیری از گسترش خسارت است.

#### ۴-۱. کنوانسیون بین‌المللی جلوگیری از آلودگی دریا ناشی از کشتی‌ها (مارپول) ۱۹۷۸

سازمان بین‌المللی دریایی، این کنوانسیون را جهت جلوگیری از آلودگی دریاها و رودخانه‌ها وضع کرده است و کشورهای عضو که ایران نیز یکی از آن‌هاست، متعهد به اجرای مقررات آن هستند. سازکارهای موجود در این کنوانسیون، از آلودگی دریایی محیط‌زیست به‌وسیله کشتی‌ها جلوگیری می‌کند. مواد این کنوانسیون، بیشتر مربوط به صلاحیت، قدرت اجرایی و نظارت بر اجرای قواعد است. کنوانسیون *مارپول*، مسائل آلودگی را از طریق ایجاد استانداردهای سخت‌گیرانه ساخت برای کشتی‌ها تنظیم می‌کند. همچنین این کنوانسیون، کنترل‌های سختی بر عملیات تخلیه بار کشتی‌ها دارد تا از میزان حوادث آلوده‌کننده بکاهد.<sup>۷۳</sup>

72. Wilkinson, D., "Moving the Boundaries of Compensable Environmental Damage Caused by Marine Oil Spill: The Effect of Two New International Protocols", *Journal of Environmental Law*, vol. 5, 1993, pp. 72-73.

73. مواد آلوده‌کننده به ترتیب زیر در الحاقات مختلف آمده است: نفت (پیوست ۱)، مواد مایع سمی به‌صورت فله (پیوست ۲)، مواد مضر که در دریا به‌صورت بسته‌ای حمل می‌شود (پیوست ۳)، فاضلاب (پیوست ۵)، زباله (پیوست ۶)، آلودگی هوایی ناشی از فعالیت‌های کشتی (پیوست ۷).

#### ۲-۴. کنوانسیون بین‌المللی حفاظت از حیات در دریا یا SOLAS ۱۹۷۴

کنوانسیون بین‌المللی حفاظت از حیات در دریا (سولاس)<sup>۷۴</sup> در رابطه با ایمنی کشتی‌های تجاری است که دارای سازکار بین‌المللی در جهت ایمنی از طریق ایجاد استانداردهایی است. فلسفه عمده این کنوانسیون این است که هرچه کشتی ایمن‌تر باشد، احتمال وقوع خسارت کمتر است. یکی از اصلاحات این کنوانسیون که در سال ۱۹۹۸ اجرایی شد و در راستای مطابقت با «اصول مدیریت امنیت بین‌المللی»<sup>۷۵</sup> و برای تمام کشتی‌ها حامل نفت و مواد شیمیایی الزامی است، این است که کشتی در صورتی می‌تواند پرچم کشوری را برافرازد که شرکت اجرایی (مالک یا مدیر) سیاست‌های محیط‌زیستی و امنیتی را مطابق «استانداردهای اصول مدیریت امنیت بین‌المللی» انجام داده باشد.

#### ۳-۴. کنوانسیون بین‌المللی راجع به آموزش، گواهی، مراقبت از دریانوردی یا STCW

این کنوانسیون<sup>۷۶</sup> در سال ۱۹۸۴ اجرایی شد. در این کنوانسیون، حداقل‌هایی برای آموزش و تصدیق و نگهداری کشتی بیان شده است. یکی از ویژگی‌های این کنوانسیون، قابلیت اعمال قواعد آن بر کشتی‌های کشورهای غیرعضو است، در صورتی که بخواهند به سواحل کشورهای عضو وارد شوند. این کنوانسیون دربردارنده قواعدی در رابطه با صلاحیت کشور ساحلی است تا بتواند در مواردی که بیم خطر به اشخاص یا اموال یا محیط‌زیست وجود دارد، دخالت کند؛ از جمله در صورتی که کشتی قبلاً تصادف کرده باشد، یا در صورتی که به‌طور غیرقانونی از آن موادی خارج شود.

#### ۴-۴. کنوانسیون بین‌المللی درمورد آمادگی برای آلودگی نفتی، پاسخ‌گویی و همکاری متقابل یا OPRC ۱۹۹۰

در پی حادثه زاکسون والدیز در سال ۱۹۸۹ که منجر به ریزش ۲۶۰ هزار بشکه نفت در دریا شد، لزوم همکاری بین‌المللی در امر آلودگی در مقابل آلودگی نفتی به‌وضوح احساس شد. بر اساس ملاحظاتی که در کنوانسیون مداخله در دریای آزاد وجود دارد، کنوانسیون بین‌المللی آمادگی، پاسخ و همکاری متقابل تصویب شد تا با حوادث آلوده‌کننده مقابله شود و کشورها بتوانند برای همکاری با این اتفاقات، ظرفیت کافی داشته باشند. اعضای این کنوانسیون، متعهدند که اقدامات لازم برای حوادث آلوده‌کننده در سطح ملی و بین‌المللی انجام دهند. در این راستا

74. International Convention for the Safety of Life at Sea (SOLAS) 1974.

75. International Safety Management Code (ISM Code).

76. The International Convention on Standards of Training, Certification and Watchkeeping for Seafarers 1978 (STCW Convention).

کشتی‌ها باید برنامه ضروری آلودگی نفتی<sup>۷۷</sup> را به همراه داشته باشند.<sup>۷۸</sup> ایران نیز در سال ۱۳۷۶ به این کنوانسیون ملحق شد.

این کنوانسیون، فرماندهان کشتی‌ها یا سایر افراد مسئول کشتی‌های تحت پرچم و افراد مسئول واحدهای دریایی تحت صلاحیت خود را ملزم می‌کند که هرگونه اتفاق در کشتی یا واحدهای دریایی خود را که ریزش نفتی داشته یا احتمال ریزش نفتی دارند گزارش کنند. هرگاه عضوی چنین گزارشی دریافت کند، باید حادثه را به منظور تعیین اینکه آیا سانحه آلودگی نفتی است یا نه، بررسی کرده و ماهیت، وسعت و عواقب احتمالی سانحه را ارزیابی کند و تمامی کشورهایی را که منافع آنها تحت تأثیر یا احتمالاً تحت تأثیر قرار می‌گیرد مطلع سازد. کشورهای عضو با توجه به توانایی‌ها و وجود منابع خود، بنا به تقاضای کشور متأثر، با آن کشور همکاری می‌کنند.

#### ۴-۵. کنوانسیون مداخله در دریای آزاد در صورت بروز حوادث آلودگی نفتی ۱۹۶۹ (لازم‌الاجرا در ۱۹۷۵)

«کنوانسیون بین‌المللی مرتبط با مداخله در دریای آزاد» به کشورهای ساحلی اختیار فوق‌العاده‌ای می‌دهد تا اقدامات فوری و لازم را در جهت رفع آلودگی‌های نفتی که ناشی از حوادث آلوده‌کننده کشتی‌هاست، انجام دهند. با توجه به این کنوانسیون، کشورهای ساحلی می‌توانند اقدامات پیشگیرانه در جهت دوری از آلودگی انجام دهند. این کنوانسیون، مربوط به حوادث کشتی‌هاست و اصولاً ناظر به نفت خام، نفت کوره و نفت دیزل است اما پروتکل الحاقی آن شامل همه انواع نفت و مواد آلوده‌کننده خطرناک می‌شود. مطابق این کنوانسیون، دول عضو حق دارند که «به دنبال بروز حوادث دریایی که به‌طور معقول انتظار می‌رود منجر به ایجاد عواقب خطرناک شود، هرگونه اقدام لازم را در دریا برای جلوگیری، کاهش یا از بین بردن خطرات شدید و قریب‌الوقوع که متوجه سواحل یا منافع ذی‌ربط آنها در اثر آلودگی یا تهدید آلودگی باشد، به عمل آورند». (ماده ۱) بنابراین دولت‌ها می‌توانند برای حفاظت از محیط‌زیست خود، حتی اگر خارج از آب‌های سرزمینی باشد، اقدامات لازم را انجام دهند. ایران در سال ۱۳۷۵ به این پروتکل ملحق شد.

#### نتیجه

در پی حوادث ناگواری که منجر به آلودگی‌های زیست‌محیطی دریایی و خسارات هنگفت شد، اسنادی بین‌المللی با موضوع آلودگی نفتی و چگونگی جبران خسارات و پیشگیری از حوادث

77. Oil Pollution Emergency Plan

78. Hui, WANG, *op. cit.*, p. 49.

منجر به آلودگی به تصویب رسید اما تغییرات و اصلاحات پی‌درپی انجام شده از طریق تصویب اسناد جدید یا الحاق پروتکل‌هایی، نشان‌دهنده کاستی‌های این اسناد و تلاش جامعه جهانی و اشخاص درگیر برای رفع آن است. بیشتر اسناد تصویب شده، یا به‌وسیله سازمان بین‌المللی دریایی یا با همکاری آن سازمان بوده است.

با وقوع حادثه آلوده‌کننده یا احتمال وقوع آن، دو بحث پیش می‌آید: نخست اینکه چگونه از این حوادث جلوگیری شود و دوم اینکه در صورت وقوع، چگونه از شدت آثار زیان‌بار آن کاسته و شخص مسئول، تعیین و بر اساس قواعدی مشخص، خسارت به وی تحمیل شود. با توجه به پیچیده‌بودن موضوع، کنوانسیون‌های مختلفی در جهت پیش‌بینی راه‌حلی برای این موضوعات به تصویب رسیده است. در خصوص چگونگی اعمال صلاحیت یک کشور در مورد موضوع آلودگی، از جمله اینکه چگونه بررسی کند که کشتی استانداردهای بین‌المللی در جهت ایمنی را رعایت کرده است یا در حالتی که اتفاق آلوده‌کننده رخ داده باشد، چگونه از آثار آن جلوگیری کند، کنوانسیون آنکوس سازمان ملل، احکامی در این زمینه مقرر کرده است. در این کنوانسیون، بسیاری از کنوانسیون‌هایی که در بخش کنوانسیون‌های مربوط به پاسخ و جلوگیری آورده شده، به‌عنوان اصولی تشریح شده که کشتی‌ها باید آن را رعایت کنند و کشورهای عضو بر آن‌ها نظارت داشته باشند. با توجه به نواقص حقوق بین‌الملل در مورد نحوه اعمال صلاحیت یک کشور در رابطه با این موضوع، کشور صاحب پرچم باید قواعد و مقرراتی را برای جلوگیری، کاهش و کنترل آلودگی دریایی ناشی از کشتی صاحب پرچم انجام دهد.

با توجه به اجتناب‌ناپذیر بودن وقوع حادثه، در کنوانسیون مسئولیت مدنی و کنوانسیون‌های تابع آن، به تفصیل به موضوع جبران خسارت، دادگاه صالح، بیمه اجباری و غیره پرداخته شده است. نظر به سازکار محدودیت مسئولیت که در این کنوانسیون پذیرفته شده است، در جهت جبران خسارت، لازم می‌نماید که فعالان این حوزه، به آخرین مقررات موجود بپیوندند تا به بهترین وجه، جبران خسارت صورت گیرد. اما این کنوانسیون‌ها و اسناد بین‌المللی نواقصی دارند. برای مثال، اکثر آن‌ها در مورد آلودگی نفتی در دریای آزاد ساکت‌اند یا اینکه هر یک تعریف خاصی از آلودگی یا نفت ارائه می‌دهند و با توجه به اینکه یک کشور به کدام کنوانسیون و به کدام پروتکل آن پیوسته باشد، باعث اتخاذ رویه‌های متفاوت می‌شود. همچنین سیستم محدودیت مسئولیت که در کنوانسیون مسئولیت مدنی وجود دارد، اگرچه در راستای یک اصل پذیرفته شده حقوق دریایی است، با توجه به ماهیت خاص آلودگی نفتی، کاستی‌هایی دارد و لازم است به نظام محدودیت مسئولیت به نحو دیگری نگریسته شود. همچنین بسیاری از کنوانسیون‌های بین‌المللی، در مواردی که خطر قریب‌الوقوع حادثه آلوده‌کننده نفتی وجود داشته باشد، قابل اعمال نیستند و به همین جهت، کسی انگیزه پیشگیری پیدا نمی‌کند، چرا که امکان

جبران هزینه‌های آن وجود ندارد و در جهت همین نقص است که در *توالوپ*، اقدامات برای حذف یا کاهش تهدید، قابل جبران شناخته شده است. از طرف دیگر، نظام تحدید مسئولیت، باوجود مزایای خود، باعث می‌شود که بسیاری از خسارات، جبران نشده بمانند و به همین جهت، مالکان کشتی باید هم تحت پوشش کنوانسیون‌ها باشند و هم به توافقات خصوصی بپیوندند تا بتوانند خسارات وارد شده را به‌صورت کامل جبران کنند.



## منابع:

### الف. فارسی

- ایزانلو، محسن و امین درگاهی؛ «مروری بر اسناد بین‌المللی نظام عام تحدید کلی مسئولیت در حقوق دریایی»، فصلنامه مطالعات حقوق خصوصی، دوره ۴۴، شماره ۴، زمستان ۱۳۹۳.
- درخشان، مسعود؛ «توسعه پوشش‌های بیمه‌ای در صنایع نفت و گاز و پتروشیمی»، مجله گستره/نرژری، سال ۴، شماره ۴۵، ۱۳۸۹.
- سیفی قره‌یتاق، داود، وحید حسنی و محمد مهدی‌پور؛ «بیمه اجباری مسئولیت مدنی صاحبان کشتی در آلودگی‌های نفتی با تأکید بر کنوانسیون مسئولیت مدنی ۱۹۶۹ با اصلاحات بعدی»، پژوهشنامه بیمه، شماره ۱، بهار ۱۳۹۴.
- ابتکار، تقی؛ «فرازهایی از روند اولین کنفرانس بین‌المللی بررسی علمی اثرات نشت نفت در خلیج فارس»، ۱۳۶۳، دانشگاه تهران.
- دبیری، فرهاد و سید عباس پورهاشمی و مریم‌السادات موسوی؛ «بررسی جبران خسارات وارده به محیط‌زیست ناشی از آلودگی‌های فرامرزی و تخریب بین‌المللی محیط‌زیست»، فصلنامه انسان و محیط‌زیست، دوره ۸، شماره ۱، ۱۳۸۹.
- سیدی، مهرداد؛ «مسئولیت مدنی خسارات آلودگی نفتی در دریای آزاد»، مجله حقوقی، نشریه دفتر خدمات حقوقی بین‌المللی، شماره ۱۰، ۱۳۶۸.

### ب. انگلیسی

#### - Books and Articles

- Becker, G., "A Short Cruise on the Good Ships TOVALOP and CRISTAL", *Journal of Maritime Law and Commerce*, vol. 5, 1974.
- Birnie, P. and Boyle, A., *International Law and the Environment*, London, Oxford University Press, 2002.
- Brans, E., *Liability for Damage to Public Natural Resources: Standing, Damage and Damage Assessment*, Kluwer Law International, 2001.
- Garick, J., "Crisis in the Oil Industry: Certificates of Financial Responsibility and the Oil Pollution Act of 1990", *Marine Policy*, vol. 17, 1993.
- Hui, WANG, "Civil Liability for Marine Oil Pollution Damage: A Comparative and Economic Study of the International, US and the Chinese Compensation Regime", Thesis submitted for the degree of Doctor of Philosophy, 2011.

- Johnston, D. (ed.), *The Environmental Law of the Sea, International Union for Conservation of Nature and Natural Resources (IUCN)*, Gland, Switzerland, 1981.
- Kim, I., “Ten Years after the Enactment of the Oil Pollution Act of 1990: A Success or Failure”, *Marine Policy*, vol. 26, 2002.
- Krishna Kiran, R. Bhanu, “Liability and Compensation for Oil Pollution Damage: An Examination of IMO Conventions”, *NUJS Law Review*, 2010.
- Shahabasian, Mahdi, “Oil Pollution Liability Insurance in Marine Transport”, *Jurnal UMP Social Sciences and Technology Management*, vol. 3, Issue. 2, 2015.
- Mankabady, Samir, and International Maritime Organization, *International Shipping Law: IMO Rules*, vol. 1, London: Euromoney, 1991.
- Molenaar, E. J., *Coastal State Jurisdiction over Vessel-Source Pollution*, The Hague, Kluwer Law International, 1998.
- Özçayir, Z.O., “Flags of Convenience and the Need for International Co-operation: A View from the Bosphorus”, *International Maritime Law*, vol. 7, 2003.
- Sweeney, J., “Oil Pollution of the Oceans”, *Fordham Law Review*, vol. 37, 1968.
- Tanikawa, H., “A Revolution in Maritime Law: A History of the Original Legal Framework on Oil Spill Liability and Compensation”, *The IOPC Funds’ 25 Years of Compensating Victims of Oil Pollution Incidents*, IOPC Fund. 2011.
- United Nations Conference on Trade and Development, “Liability and Compensation for Ship-Source Oil Pollution: An Overview of the International Legal Framework for Oil Pollution Damage from Tankers”, *Studies in Transport Law and Policy*, 2012.
- Vanheule, B., “Oil Pollution: The International Liability and Compensation Regime”, *European Transport Law*, vol. 38, No. 5, 2003.
- Weinstein, E., “The Impact of Regulation of Transport of Hazardous Waste on Freedom of Navigation”, *International Journal of Marine and Coastal Law*, vol. 9, 1994.
- Wilkinson, D., “Moving the Boundaries of Compensable Environmental Damage Caused by Marine Oil Spill: The Effect of Two New International Protocols”, *Journal of Environmental Law*, vol. 5, 1993.

#### - International Documents

- Convention on Limitation of Liability for Maritime Claims 1976 (LLMC).



- Convention on the International Regulations for Preventing Collisions at Sea 1972 -COLREGs.
- International Convention for the Prevention of Pollution from Ships 1973.
- International Convention for the Safety of Life at Sea (SOLAS) 1974.
- International Convention on Civil Liability for Bunker Oil Pollution Damage 2001.
- International Convention on Civil Liability for Oil Pollution Damage 1969.
- International Convention on Liability and Compensation for Damage in Connection with the Carriage of Hazardous and Noxious Substances by Sea (HNS) 1996.
- International Convention on Load Lines 1966.
- International Convention on Maritime Search and Rescue (SAR).
- International Convention on Oil Pollution Preparedness, Response and Co-operation 1990 (OPRC).
- International Convention on the Establishment of an International Fund for Compensation for Oil Pollution Damage (1971 Fund Convention).
- International Convention on Tonnage Measurement of Ships 1969 (Tonnage Convention).
- International Convention Relating to the Intervention on the High Seas in Cases of Oil Pollution Casualties 1969.
- International Convention Relating to the Limitation of Liability of Owners of Sea-Going Ships, 1957.
- Paris Convention on Third Party Liability in the Field of Nuclear Energy of 29 July 1960.
- Small Tanker Oil Pollution Indemnification Agreement (STOPIA) 2006.
- The International Convention on Standards of Training, Certification and Watch keeping for Seafarers 1978.
- Tanker Oil Pollution Indemnification Agreement (TOPIA) 2006.
- Tanker Owners Voluntary Agreement Concerning Liability for Oil Pollution (TOVALOP).
- The Brussels Convention on the Liability of Operators of Nuclear Ships of 25 May 1962.
- United Nations Convention on the Law of the Sea 1982 (UNCLOS).
- Vienna Convention on Civil Liability for Nuclear Damage of 21 May 1963.