

امکان مطالبه و جبران غرامت و آسیب های جانی مالی نفتکش سانچی بر مبنای

حقوق بین الملل

محبوبه محمدزاده کیانی^۱

^۱ کارشناسی ارشد حقوق بین الملل، دانشگاه آزاد اسلامی، واحد میبد

چکیده

حقوق دریایی با پیشینه‌ای طولانی که ریشه در گذشته‌های دور داشته و از قدیمی‌ترین آداب و سنن مسافرت‌های دریایی برخاسته است، توجه خاصی به قوانین و مقررات حمل و نقل، بیمه و محیط‌زیست دریایی دارد. در حال حاضر بیش از ۹۳٪ جابجایی کالا از طریق دریاها و گذرگاه‌های آبی صورت می‌گیرد. صنعت حمل و نقل دریایی در مبادلات کالاها مخصوصاً مواد سوختنی مثل نفت و پیشرفت تکنولوژی و فن آوری در این صنعت بصورت فزاینده‌ای رو به گسترش چه از حیث کمی و چه از نظر کیفی می‌باشد. نگاهی به ماهیت داخلی و بین المللی این شیوه حمل و نقل از یکطرف و در معرض خطر قرار گرفتن کشتی، مسافر و کالاها به علل حوادث طبیعی، قهری و خطاهای انسانی بدون شک تنوع خسارات را به وجود آورده است که این تنوع در اشکال خسارات، نیاز به روشی خاص که قادر به حل اختلافات داخلی و بین المللی در خصوص دعاوی احتمالی ناشی از این خسارات باشد دارد. توجه به حفاظت از محیط‌زیست در زندگی بشر امری است ضروری که بر مبنای این مهم، التزام به جبران خسارت در حوادث منتهی به تخریب زیست محیطی بر اساس قواعد عام مسئولیت بین‌المللی (Responsibility) به عنوان یک قاعده جهانی و گریز ناپذیر در راستای صیانت از آن مورد شناسایی و تاکید قرار گرفته است. در یک جمع بندی کلی لازم می‌دانم این نکته را اضافه نمایم که با وجود تمام این مقررات و الزامات داخلی و بین‌المللی و اعمال قواعد عام، شیوه‌های جبرانی کارآمد نبوده که به برخی از این دلایل در لابلای تحقیق اشاره شده است. از این رو تلاش برای توسعه و تدوین نظامی کارآمدتر برای جبران خسارات مخصوصاً خسارات زیست محیطی اجتناب ناپذیر است. قبل از آن سعی در تدوین مقررات و خلق روشهایی برای جلوگیری از بروز حوادث زیست محیطی مانند سانچی واجب‌تر می‌باشد؛ چرا که برخی خسارات هرگز جبران نخواهند شد.

واژه‌های کلیدی: جبران خسارت، مسئولیت دولت ایران، نفتکش سانچی، مسئولیت بین‌المللی، آلودگی زیست محیطی

۱. مقدمه

آلودگی دریایی به طور بالقوه خطر بزرگی است و در بلندمدت می تواند صدمات جبران ناپذیری برای انسان و محیط زیست به وجود آورد از منابع عمده این آلودگی، آلودگی ناشی از کشتی هاست که در پی نشت نفت سوخت، تخلیه و خروج آب تعادل یا در اثر برخورد آنها با تپه های دریایی، تصادف کشتی ها با یکدیگر یا آتش گرفتن و انفجار محموله آنها ایجاد می شود. از نمونه های آن می توان به حادثه مهیب تصادم نفت کش در آموکوکدیز اسپانیا نام برد. در این تصادم ظرف چند ساعت بیش از ۲۳۰ هزار تن نفت خام به دریا ریخته شد و صدکیلومتر از سواحل این کشور را آلوده ساخت.

سازمان بین المللی دریایی در تکمیل قواعد عرفی بین المللی، اقدام به انعقاد کنوانسیون مسئولیت مدنی جبران خسارات آلودگی نفتی ۱۹۶۹ (که در سال های بعد توسط پروتکل ۱۹۷۶ و ۱۹۹۲ مورد اصلاح قرار گرفت) و کنوانسیون بین المللی مداخلة در دریای آزاد در موارد بروز حوادث آلودگی نفتی مورخ ۱۹۶۹ نمود و متعاقب این برنامه ها در سال ۱۹۷۱ کنوانسیون بین المللی صندوق جبران خسارت آلودگی نفتی و کنوانسیون بانکر (۲۰۰۱) تهیه و تصویب شد.

همه کنوانسیون ها مذکور صرفاً ناظر به حوادث کشتی ها و آلودگی نفتی بادوام از قبیل نفت خام، نفت کوره، نفت دیزل و نفت سوخت کشتی ها هستند. در این اسناد حقوق بین الملل دو هدف عمده را دنبال می کند: نخست جلوگیری از آلودگی؛ دوم تسهیل رسیدگی به ادعای تأمین و جبران خسارات قربانی (الن لو، ۱۳۸۳:۵۶). در دست یابی به هدف دوم، کنوانسیون مسئولیت مدنی و کنوانسیون بانکر، مکانیسم بیمه اجباری مسئولیت مدنی را پیش بینی نمود که بخش عمده ای از خسارات آلودگی نفتی ایجاد شده در محدوده دریایی سرزمینی و منطقه انحصاری اقتصادی دولت های عضو را جبران پذیر می سازد و بخشی نیز بلاجبران می ماند.

در ارتباط با مبانی مسئولیت مدنی آلودگی زیست محیطی ناشی از نفت، مواد سمی و پساب ها و... پژوهش های متعددی صورت گرفته است، در تحقیقات شان به این نتیجه رسیده اند که نظریه فراگیر تقصیر در پاسخ گویی به خسارات زیست محیطی کارآمد نیست و در این رهگذراستفاده از نظریه مسئولیت محض مناسب تر است. وینی خسارت زیست محیطی را خسارت به شخص یا جامعه افراد ندانسته است، بلکه جهان طبیعی را داراییم شترک ملت ها می داند و محیط زیست به مال و شی ای تشبیه شده که متعلق به جامعه است. کلارک، فلور و ابرت، رویکرد حقوق کشورهای اروپایی را در آلودگی دریایی بررسی نموده و بیان می دارند که قانون اتحادیه اروپا و بیشتر کشورهای اروپایی مثل آلمان، سوئد، فرانسه، فنلاند، نروژ و سوئیس، مسئولیت مدنی ناشی از آلودگی نفتی را مسئولیت مطلق می دانند.

سانچی که حامل یک میلیون بشکه نفت سبک ایران به مقصد کره جنوبی بود، از زمان برخورد با کشتی باری "سی اف کریستال" در پنجم ژانویه در آتش می سوخت. این کشتی که پس از برخورد، بر اثر وزش بادهای شدید به سوی آب های سرزمینی ژاپن نزدیک شده بود ۳۰ ملوان ایرانی و دو بنگلادشی داشت. طبق گزارش شبکه تلویزیونی CCTV چین، نفتکش سانچی حوالی ظهر روز یکشنبه به وقت محلی منفجر و در ساعت ۵ بعدازظهر به وقت محلی غرق شد. در خصوص علل مسئولیت دولت چین در قبال دولت ایران و آسیب دیدگان نفتکش ایرانی گفت: «کنوانسیون حقوق دریاها می تواند تا حدی اختلاف احتمالی بر موضوع تقصیر نفتکش ایرانی و کشتی باری چینی را حل کند اما نه ایران و نه چین عضو این کنوانسیون نیستند؛ پس در صورت بروز اختلاف با رضایت هر دو کشور مرجع داوری یا دیوان بین المللی دادگستری می توانند منازعه را حل کنند. البته معمولاً چنین موضوعاتی از طریق سیاسی حل می شود. اگر مقصر برخورد نفتکش با کشتی باری ایران باشد، دولت ایران علاوه بر جبران خسارت از کشتی چینی باید خسارات وارد شده به محیط زیست را نیز پرداخت کند و دولت ایران مسئولیت تام خواهد داشت اما اگر برخورد خارج از اراده یا همان حالت فورس ماژور باشد، هیچ کشوری مسئول نخواهد بود. تکلیف محموله نفتکش ایرانی را نیز بیمه مشخص می کند و در این خصوص نگرانی عمده ای وجود ندارد اما اگر چین مقصر باشد، باید تمام خسارات وارد شده به نفتکش ایرانی را متقبل شود.

حق انسان در داشتن محیط زیست سالم از شاخص ترین حقوق، در اسناد متعدد جهانی حقوق بشری است. یکی از عوامل تهدیدکننده فراگیر این حق، آلودگی های نفتی ناشی از محموله نفتی کشتی ها و نفت سوخت شناورهای دریایی است. در

کنوانسیون‌های مربوط به آلودگی نفتی، مالکان آنها (در معنای عام) مسئول جبران خسارت مزبور شده‌اند، اما در غالب موارد قربانی خسارت، حتی اگر محکوم‌له واقع شود با اعسار مسئول حادثه مواجه خواهد شد. بر این اساس کنوانسیون مسئولیت مدنی (۱۹۶۹) و کنوانسیون بانکر از نظام بیمه اجباری برای تضمین خسارت زیان‌دیده بهره جسته است. در این نظام مالکان کشتی مکلف به اخذ بیمه‌نامه یا تضمین مالی دیگر از بیمه‌گرهای معتبر بین‌المللی تا سقف مقرر هستند که همه خطرات و اعمال مالکان کشتی، مباشران و کارگزاران آنها را تحت پوشش قرار می‌دهد. لیکن خسارت ناشی از قوای قاهره، تقصیر عمدی ثالث، خطای تام منقطع رابطه علیت زیان‌دیده و خسارت عدم‌النفع از شمول بیمه خارج هستند. شرط دیگر تضمین بیمه‌ای ورود خسارت در محدوده سرزمینی و منطقه انحصاری اقتصادی دولت متعاقد، ظرفیت کشتی از بیش از هزار تن در آلودگی نفت سوخت و بیش از دو هزار تن در آلودگی محموله نفتی است. به‌علاوه دولت متعاقد متضرر که در محدوده سرزمینی وی آلودگی رخ داده و هر شخص حقیقی و حقوقی که متحمل خسارت مادی، بدنی و مالی شده، در برابر بیمه‌گذار و بیمه‌گر، شخص ثالث محسوب می‌شوند. در این کنوانسیون‌ها مکانیسمی برای مطالبه و جبران زیان آلودگی نفتی در دریاهای آزاد از بیمه‌گر وجود ندارد و مضافاً در محدود دریایی سرزمینی نیز آلودگی نفتی شناورهای با ظرفیت پایین‌تر را پوشش نمی‌دهد. لذا پوشش همه‌جانبه خسارت آلودگی نفتی نیازمند اصلاح کنوانسیون و وضع بیمه اجباری کامل‌تر است.

اما نکته قابل توجه در حادثه کشتی سانچی انتخاب مسیر پرخطر که به طور میانگین حدود ۴۰ درصد تصادفات در سال ۲۰۱۶ در این منطقه اتفاق افتاده و از طرفی حمل میعانات گازی با درجه اشتعال بالا توسط نفتکش می‌باشد. از این رو این جستار اختصاص به بررسی روابط حقوقی مالکین دویا چند کشتی دارد که یک یا چند تای آنها بدلیل برخورد به کشتی‌های دیگر یا بدلیل دیگر اسباب دیده است و با اجتماع شرائطی میتواند جبران خسارات وارد بر خویش را از کشتی‌های خطا کار بخواهد این موضوع از جمله مباحثی است که همانند بسیاری از مباحث دیگر حقوق دریائی ماچندان مورد توجه و بررسی قرارنگرفته است. با توجه به حادثه بوجود آمده در تاریخ ۱۶/۱۰/۹۶ برای کشتی نفتکش سانچی، این تحقیق در نظر دارد مباحث حقوقی چگونگی جبران خسارت مالی و جانی وارده را مورد بررسی قرار دهد.^۱

مبحث اول: مواضع مسئولیت بین‌المللی در قبال نفتکش سانچی

از حیث حقوق بین‌الملل و حقوق دریاهای دربارہ نحوه انتساب مسئولیت بین‌المللی دولت ایران و چین در باره سانحه سانچی می‌توان گفت که در رویاروی با عظمت و تسریع ایجاد مشاکل و خسارت زیست محیطی بین‌المللی، حقوق بین‌الملل نیازمند یک خیزش عمومی و مساعدت همگانی و حقوقی می‌باشد. در واقع مدت‌ها طول کشید تا انسان به این حقیقت پی ببرد که حفظ محیط زیست با حیات وی در ارتباط تنگاتنگی بوده و بی‌توجهی به آن سرآغاز نقض سایر حقوق بشری بویژه نسل سوم حقوق بشر قلمداد می‌شود. انسان‌ها نه تنها محیط زیست خود را نابود می‌کنند بلکه حتی با تغییر چرخه حیات، زندگی سایر حیوانات و گیاهان را مختل می‌نمایند. تأکید بر این نکته ضرورت دارد که حقوق بین‌الملل محیط زیست و نظم عمومی بین‌المللی ارتباط تنگاتنگی با یکدیگر دارند تا آنجا که ارزش‌های زیست محیطی در پارهای موارد واجد ویژگی قاعده آمره و تعهدات عام‌الشمول شناخته شده‌اند. در عین حال حقوق بین‌الملل محیط زیست قادر است با توجه به معیار نظم عمومی بین‌المللی موجبات تلیق قواعد حقوق بین‌الملل و ضرورت‌های حقوق بین‌الملل محیط زیست را فراهم آورد و از ضمانت‌اجراهای مقررات حقوق بین‌الملل در جهت تحکیم مبانی حفاظت از محیط زیست بهره جوید. همین آرمان موجب شد که آگاهی جمعی و جهانی از اولویت‌های روابط بین‌الملل، کشورها را به سوی مشارکت در آرمان‌های مصوب کنفرانس ۲۷۹۱ استکهلم و کنفرانس ریودوژانیرو ۲۷۷۱ پیمان کیوتو ۲۷۷۹ و اجلاس کپنهاک ۱۲۲۲ باموضوع محیط زیست بشری سوق داد و اکنون زمان آن فرا رسیده که برای تحقق آمریت و اجرای مقررات حفاظتی زیست محیطی به سوی تأسیس یک دیوان مستقل

^۱ پور نوری، منصور، حبیبی، محمد. (۱۳۸۶) حقوق بین‌الملل دریاهای کنوانسیون حقوق دریاهای، تهران، مهد حقوق، چاپ سوم ص

و تخصصی با عنوان دیوان بین المللی محیط زیست گام برداریم و کشورهای بی ملاحظه را به تغییر شیوه های دستیابی به توسعه و ثروت سوق دهیم.

دولت ها و سازمان های بین المللی به تنهایی نهادهای حقوقی نیستند تا عامل مسئولیت بین المللی دولت های ایران و چین در قبال آلودگی های دریایی سانچی باشند بلکه اگر افرادی که بر حسب انجام وظیفه ای که در درون کشور یا در درون یک نهاد بین المللی بدان ها محول شده است از قوانین حقوق بین الملل سرپیچی نمایند و یا ارزشی بدانها نگذارند اسباب مسئولیت آن کشور و یا آن سازمان بین المللی را فراهم می سازند. لذا می توان با بهره گیری از یک طرز تفکر ایده آل چنین عنوان کرد که مسئولیت بین المللی دولت های ایران و چین در قبال آلودگی های دریایی سانچی نتیجه افعال یا اجتناب از فعل اشخاصی است که به وجهی از وجوه در سازمانهای درون کشوری و یا در سازمان های بین المللی در صدر امور قرار دارند. نکته قابل توجه این است که انتساب مسئولیت همیشه لازم نیست همراه با با غرامت و آسیب ها باشد بلکه هرگونه سرپیچی از تعهدات بین المللی باعث احراز مسئولیت دولت ها در این زمینه می باشد.

در گستره مسئولیت بین المللی دولت های نامبرده در حوزه آلودگی های نفتی و دریایی سانچی دولت ها می تواند ناشی از قانونگذاری و کارکرده های سازمانهایی اجرایی، خروجی سازمان های داور و قضایی، رفتار اشخاص حقیقی و در نهایت افعال ارتكابی در جنگ ها و انقلاب های داخلی خواهد بود.

گفتار اول: مسئولیت کشورهای قانونگذار در زمینه حقوق دریایی

دولت های مسئول هرگونه فعل یا اجتناب از عمل (سهوی و عمدی) مجلس خود می باشند بدین شکل که مسئولیت دولت ها ممکن است هنگامی محقق شود که آنها در انجام وظیفه قانونگذاری اعمال نا صحیح و نسنجیده ای در خصوص قوانین بین المللی در پیش گرفته باشند این اعمال عبارتند از:

الف- وضع و تصویب قوانین (اعم از عادی یا اساسی) مخالف حقوق بین الملل مثلاً وضع قوانین مربوط به عدم ارسال امواج زینبار

ب- خودداری از وضع و تصویب قوانینی که طبق مقررات بین المللی لازم به نظر می رسند و یا سستی در نسخ قوانین مخالف حقوق بین الملل. از این روست که برخی از قوانین اساسی دولت ها را متعهد ساخته که حقوق داخلی خود را با مقررات بین المللی هماهنگ سازند.

از آنجایی که نهاد های اجرایی دولت ها نسبت به سایر ارکان بیشتر در ارتباط با مردم هستند هر نوع فعل خلاف یا رفتار بی احتیاطی و یا عدم مراقبت مأموران اجرایی کشوری نسبت به مقررات حقوق بین الملل موضوع مسئولیت دولت های متبوع آنها را در پی خواهد داشت.

گفتار دوم: مسئولیت کشورها ناشی از اعمال سازمانهای قضایی

قوه قضائیه نیز مانند سایر ارکان مملکتی ممکن است مسئولیت بین المللی دولت های ایران و چین در قبال آلودگی های دریایی سانچی کشوری را موجب شود و اصل کلاسیک «استقلال قوه قضائیه» خللی به این امر وارد نمی کند. بیگانگان مانند اتباع یک کشور می توانند در مراجع مختلف قضایی در سمت خواهان یا خوانده شاکی یا متهم قرار گیرند. بنابراین هرگونه تخلف از مقررات بین المللی که در اجرای وظیفه قضایی به عمل آید که نتیجه ی آن تضییع حق بیگانگان باشد در استنکاف از عهده دارند و هر نوع قصور و کوتاهی نسبت به این وظیفه «استنکاف از احقاق حق» محسوب می شود.^۱

گفتار سوم: مسئولیت کشورها ناشی از اعمال زینبار اشخاص حقیقی

اشخاص حقیقی که در زمره حاکمیت یک کشور قرار دارند بدون وابستگی به شغل و تابعیتی که دارند ممکن است چه به شکل شخصی و چه به صورت اجتماعی (مانند تظاهرات و تبلیغات علیه یک کشور خارجی) مسئولیت کشوری را در پی داشته باشند که برخلاف آنچه ظاهراً قابل تصور است. در این شکل مسئولیت مستقیم وجود دارد زیرا دولت ها مسئول حفظ نظم عمومی و

۱ - شید، بابک. (۱۳۹۱). مسئولیت مدنی متصدی حمل و نقل دریایی مواد خطرناک. علمی پژوهشی، شماره ۱۸ ص ۱۲۳

پاسدار حقوق مردم در حوزه حاکمیتی خود هستند و عمل موجر مسئولیت در واقع اخطار سهل انگاری دولت ها در انجام این وظیفه اصولی است و نه در اعمال اشخاص حقیقی و حقوقی زیرا همان طور که از پیش متذکر شدیم فرد جز در موارد استثنایی موضوع یا تابع حقوق بین الملل قرار نمی گیرد و در نتیجه عمل او نیز به تنهایی و بدون قید و شرط نمی تواند تخلف از حقوق بین الملل به شمار آید.

در مورد مسئولیت دولت ها ناشی از اعمال اشخاص حقیقی کشورها دارای دو کارویژه اساسی می باشند و اول: پیش بینی و پیشگیری و دوم وظیفه تعقیب و مجازات.

اگر رفتاری برخلاف موازین حقوق بین الملل انجام شود دولتی که عمل به او قابل انتساب است موظف و متعهد است با تمام قوا مسببین را تحت پیگرد قانونی قرارداد و دستگیر و مجازات لازم به عمل آورد و از زبان دیدگان رفع خسارت و آسیب های وارده جبران سازد.

بعد از ایجاد غرامت و آسیب ها دولت موظف است تا به هر شکل ممکن سبب و یا اسباب آن را تعقیب و مجازات کرده از قربانیان رفع غرامت و آسیب های نماید.

در زمینه پیگرد و مجازات مجرمان رفتار سازمان های قضایی هر دولتی مطابق با استانداردهای شناخته شده بین المللی باشد وجود نقص و نابسامانی عظیم در نظام دادگستری مانند تحقیقات طولانی در شرایط نامطلوب و غیرعادی، اجتناب بدون دلیل از انجام دادرسی، تعیین مهلت های طولانی غیر معمول یا تحولات غیرضروری در تشکیل دادگاه ها یا دادرسی غیرعادلانه و آرای قضایی به شکل بارز مغایر با حق و عدالت کمک به فرار مجرمین زیست محیطی یا محکوم عفوهای سذیع و عدم تناسب با جرم و گونه های آنها ممکن است باعث انتساب مسئولیت بین المللی دولت های ایران و چین در قبال آلودگی های نفتی دریایی یاد شده دولت گردند.^۱

بر پایه آنچه ذکر شد می توان گفت انجام یکی از امور ذیل موجب انتساب مسئولیت بین المللی دولت های ایران و چین در قبال آلودگی های دریایی سانچی یک دولت می گردد.

۱. خودداری از پیگرد یا سهل انگاری عمومی در کشف مجرم

۲. خودداری از رسیدگی قضایی

۳. خودداری از اجرای احکام جزایی و مدنی

۴. سهل انگاری در نگهداری از مجرم به طوری قصد فرار نداشته باشد.

۵. عفو همگانی یا عفو سریع (در حقوق بین الملل صدور حکم عفو در مورد مرتکبین جرایم سنگین حقوق بشری را ممنوع می شمارد.^۲

گفتار چهارم: جبران غرامت و آسیب های جانی و مالی زیست محیطی نفتکش سانچی

در زمینه نقل و انتقالات دریایی با منافی از قبیل (کشتی، بار و کرایه بار) در معرض خطر قرار خواهد گرفت. در صورت کلی هرگاه هریک از این منافع در اثر سوانحی این چنینی به خطر بیفتد، مالک آن به تنهایی مشمول ضرر خواهد شد. ولی در جریانات جا به جایی دریایی خطرات دیگری در کمین است که همه افراد ذی نفع در آن بویژه را بهم ربط خواهد داد. و در توابع آن نیز شریک می سازد.

^۱ یدایی امناب، محسن، (۱۳۸۹)، "رویکرد نظام مسئولیت بین المللی دولت ها در خسارت های زیست محیطی"، پایان نامه کارشناسی ارشد، دانشگاه شهید بهشتی، ص ۳۹.

^۲ - جلالی، محمود (۱۳۸۸)، «تأسیس دادگاه بین المللی محیط زیست و مشکلات آن»، فصلنامه حقوق، مجله دانشکده حقوق و علوم سیاسی، دوره ۳۹، ش ۱، صص ۸۵-۶۳.

کنوانسیون ۱۹۸۲ حقوق دریاها نیز در راستای اثبات فرضیه مورد نظر در تحقیق ما قاعده کلی حل و فصل اختلافات ناشی از تعبیر و عمل کردن به مولفه های کنوانسیون مربوطه را ارائه داده است و نیز مواردی که مستثنی هستند معین ناساخته است. موارد شاذ و قابل استثنای یاد شده تا حد بسیار زیادی ناشی از آن هستند که دولت ها تمایل ندارند اجازه بدهند رویه های بر پایه بهره از شخص ثالث در زمینه اختلافاتی که مربوط به مبانی بسیار مهم آنها می شده است به کار برود و البته، علت ضعیفتر آن نیاز به وجود کادر کارشناسی متخصص برای تبیین و تعریف بعضی از موارد مهم قابل منازعه در این زمینه است. دولتها باید موارد اختلافی خود را به گونه ای مسالمت آمیز حل و فصل کنند (ماده ۲۷۹، کنوانسیون ۱۹۸۲) و همواره می توانند و آزاد هستند که از شیوه هایی به غیر از آنچه کنوانسیون مربوطه پیش بینی نموده است (ماده ۲۸۰) بهره مند شوند. اگر دولت متنازع در این موضوع نتوانند به روش معمول مورد توافق طرفین را حل و فصل نمایند، یکی از این رویه ها این می تواند باشد که دولت های درگیر می توانند از دیگری بخواهند که به تن به سازش بر اساس قوانین و کنوانسیون های موجود تن دهند.

در حقوق موضوعه ی ایران به طور منسجم در خصوص مسئولیت مدنی، قانون مدنی و همچنین قانون مسئولیت مدنی حاکم است. در خصوص قانون و یا مبانی مسئولیت مدنی ناشی از غرامت و آسیب های علیه محیط زیست احتمالاً این گونه به نظر میرسد که قوانین فوق الذکر نیز میتواند حاکم باشد و همچنین در مورد مبانی مسئولیت مدنی در این باره میتوان به ماده ۱ قانون مسئولیت مدنی استناد کرد و آن را پذیرفت که اصولاً این گونه مسئولیت ها را بر مبنای تقصیر مبتنی کرده است. در ارتباط با مسئولیت ناشی از غرامت و آسیب ها و یا آلودگی های دریایی، بنیاد مسئولیت بر اساس عنصر تقصیر نیست و تئوری قابل قبول را در اکثر مسئولیت ها را نمی توان به مسئولیت محیط زیستی نسبت داد. مجازات هایی که برای شخص حقیقی در زمینه خسارات زیست محیطی وضع می گردد اما به شکل عینی در ویژه اشخاص حقوقی ضمانت اجرایی نخواهد داشت، و در زمینه امکا مطالبه ی غرامت و آسیب های های خالص دریایی مذکور نظرات شک بر انگیز فراوان است.

در شکل احراز و انتساب مسئولیت دولت های عضو، تعهد به جبران غرامت و آسیب ها بوجود می آید. پیش نویس کمیسیون حقوق بین الملل در زمینه به «مسئولیت بین المللی دولتها در زمینه عمل مخاطره آمیز بین المللی» سال ۲۰۰۱، در ماده ۳۴ خود، روش های کلی جبران غرامت و آسیب ها در عرصه حقوق بین الملل را به شرح ذیل تبیین می کند: «جبران غرامت و آسیب ها کامل زیان ناشی از عمل تخطی آمیز بین المللی می تواند به صورت برگشت حالت گذشته، خسارت، جلب رضایت زیان دیده و توقف رفتار های متخلف، به تنهایی یا ترکیبی از اینها به شمار می آید»^۱. باید گفت برگشت اوضاع به حالت پیشین محدودیت هایی چون غیر ممکن بودن آن در مواردی از لحاظ مادی و حقوقی و خارج از توان بودن اجرای آن برای دولت متخلف را به دنبال خواهد داشت. عدم امکان جبران مادی می تواند بخاطر اتلاف اموال یا تخریب غیرقابل ترمیم کالا یا چیزی باشد که باید رجوع شود.

ماده کمیسیون حقوق بین الملل ۳۵ اینگونه اشعار می دارد: «دولت مسئول برای اعمال تخطی آمیز بین المللی به اعاده وضعیت به حالت سابق متعهد است و آن عبارت از اعادة وضعیت به شکلی می باشد که پیش از اعمال و رفتار تخطی آمیز وجود داشته است، مگر اینکه رجوع:

الف) به طور کلی غیرممکن باشد؛

ب) متعهد به تعهدی بیش از تامين همه منافع ناشی از اعاده حالت وضع نباشد».

جلب رضایت زیان دیده نیز دیگر راه جبران غرامت و آسیب ها است که اکثراً در موارد ورود آسیب غیرمادی یا صدمات معنوی به شخصیت دولت، متناسب و ضروری است که هدف را دنبال نماید:

^۱ حسینی نواز سید علی، (۱۳۹۱). سیستم حل و فصل اختلافات در کنوانسیون ۱۹۸۲، پایان نامه (رساله دکتری)، دانشکده حقوق دانشگاه شهید بهشتی ص

۱- پوزش یا هرگونه تأیید عمل نادرست؛

۲- تعقیب یا آگاه سازی شخص مجرم؛

۳- اتخاذ تدابیری برای ممانعت از تکرار آن فعل زیانبار

در خصوص قابلیت اعمال چنین شیوه هایی باید بیان کرد همانند حقوق بین الملل عرفی، پیش نویس مواد کمیسیون حقوق بین الملل راجع به مسئولیت دولتها نیز، جبران کامل زیان ناشی از فعل متخلفانه بین المللی را به شکل اعاده وضع به حال سابق یعنی برقراری مجدد وضعیت پیش از ارتکاب فعل متخلفانه می داند.

ولی در مورد خسارات وارد شده ناشی از اعمال منع نشده دولتها باید بیان کرد این غرامت و آسیب های ها به راحتی قابل ارزیابی نیستند و در اکثر اوقات، برقراری دوباره یا برگشت وضعیت سابق میسر نیست. مثلاً آلودگی های دریایی نفتی می تواند تاثیرات بلندمدتی بر روی سلامتی و بهداشت اشخاص بگذارد که نشانه های آن سالها بعد معین خواهد شد. بنابراین ایجاد رابطه سببیت بین این غرامت و آسیب ها و فعالیت های زیانبار در دریاها در صورت غیرممکن نبودن، بسیار دشوار خواهد بود. با توجه به دلایل فوق در اغلب موارد پرداخت غرامت جایگزین اقدامات اعاده وضع سابق می شود. در واقع میتوان گفت جبران خسارات آنگونه که در زمینه مسئولیت اعمال منع نشده بین المللی به کار رفته مفهوم محدودی یافته است. پروفیسور باکستر این مطلب را به عنوان محملی برای اطمینان یافتن از تعادل قابل قبول منافع بین حاکمیت ها در تقابل می داند و در نتیجه در طرح کلی خود تنها مذاکره یک رژیم کنترل و پرداخت غرامت در صورت انطباق با سهم قابل انتظار طرفین را پیشبینی کرده است. همچنین هیچ تعهد مطلق برای عدم ادامه فعالیت زیان آور یا اعاده وضع به سابق یا جبران کامل غرامت و آسیب های برای آسیب وارده وجود ندارد.

«مسئولیت های مختلف دولت ها، اختلاف بنیادین با یکدیگر ندارند و معمولاً همگی آنها، با پرداخت مبلغی پول جبران و یا امکان دارند که جبران شوند»^۱.

خسارت باید به شکل دقیق، صحیح و تا حدزیادی مطابق با خسارت وارد شده باشد. لذا، اگر غرامت و آسیب های جنبه مالی داشته باشد، باید در تعیین میزان خسارت، نیز آسیب های محتمل را نیز در نظر گرفت. بنابراین، غرامت در بردارنده هرگونه زیان و آسیب هایی می باشد که از نظر مالی قابل ارزیابی می باشد.^۲

مبحث دوم: امکان مطالبه خسارات جانی مالی از منظر اسناد بین الملل

آلودگی های دریایی به شکل ذاتی خطر بزرگی تلقی می شود و در بلندمدت می تواند طیان های جبران ناپذیری برای انسان و محیط زیست به وجود آورد. از اصول بنیادین این آلودگی، آلودگی ناشی از کشتی هاست که در پی خروج نفت، هنگام تخلیه و خروج آب تعادل یا در پی برخورد آنها با تپه های دریایی، تصادف کشتی ها با یکدیگر یا حریق و انفجار بار حمل شده آنها را به دنبال داشته باشد.^۳

کلیه کنوانسیون ها مذکور صرفاً ناظر به سوانح کشتی ها و آلودگی نفتی سخت و پایدار مانند نفت خام، نفت کوره، نفت دیزل و نفت سوخت کشتی ها می باشند. در این اسناد حقوق بین الملل دو غرض مهم را دنبال می کند: ابتدا ممانعت از آلودگی؛ دوم تسهیل رسیدگی به خواسته برآورد و جبران خسارات زیان دیده. در رسیدن به هدف بعدی، کنوانسیون

^۱ دبیری، فرهاد و خلعتبری، یلدا و زارعی سحر (۱۳۹۷). دست یابی به توسعه پایدار از منظر حقوق بین الملل محیط زیست. فصلنامه انسان و محیط زیست. شماره ۴۴. ص ۱۴۲

^۲ زمانی، قاسم، (۱۳۸۱)، «توسعه مسئولیت بین المللی در پرتو حقوق بین الملل محیط زیست»، مجله پژوهش های حقوقی، سال اول، شماره ۱. ص ۴۲.

^۳ گرشاسبی، علی. (۱۳۸۹). مسئولیت مدنی ناشی از خسارات آلودگی نفتی در دریای آزاد. پایان نامه درجه کارشناسی ارشد، دانشکده حقوق و علوم سیاسی. گروه حقوق خصوصی. دانشگاه تهران. ص ۴۵.

مسئولیت مدنی و کنوانسیون بانکر، مکانیسم بیمه اجباری مسئولیت مدنی را پیش بینی کرده است که قسمت مهمی از زیانهای آلودگی نفتی به وجود آمده در گستره دریایی سرزمینی و حوزه ویژه اقتصادی دولت های عضو را قابل جبران می سازد و بخشی نیز غیر قابل جبران باقی می ماند.^۱

در ارتباط با اساس مسئولیت مدنی آلودگی محیط زیستی به وجود آمده از نفت، مواد سمی و زباله های سیال و... تحقیقات زیادی انجام گرفته است، در جستارهایشان به این نتیجه رسیده اند که نظریه جهان شمول تقصیر در پاسخ گویی به زیان های محیط زیست کارآمد نبوده و در این رهگذر استفاده از نظریه مسئولیت محض مناسب تر به نظر می رسد. غرامت و آسیب های زیست محیطی را غرامت و آسیب های به اشخاص حقیقی ندانسته است، بلکه جهان را دارای کلیه انسان ها و آحاد ملت ها می داند و محیط زیست به مال و دارایی مانند شده که به همگی افراد جامعه تعلق دارد.

محققان بر این باورند که رویه حقوقی اروپایی را در آلودگی دریایی تحلیل نموده و بیان می دارند که قانون اتحادیه اروپا و غالب کشورهای اروپایی مثل آلمان، سوئد، فرانسه، فنلاند، نروژ و سوئیس، مسئولیت مدنی به وجود آمده از آلودگی نفتی را مسئولیت مطلق به شمار می آورند.^۲

مطابق یافته های یان فنگ و همکارانش در جهان و چین، دو الگوی مهم از طرق بیمه آلودگی های نفتی را می توان تبیین و تعریف کرد، بیمه اختیاری و بیمه اجباری؛ به منظور ارزیابی کارایی طرق بیمه آلودگی های نفتی، آنها پژوهش های مقایسه ای میان بیمه داوطلبانه انجام دادند. بر اساس تجزیه و تحلیل مطالب، تفاوت های بین این دو در سازوکارهای سیاسی محلی، میزان مداخله دولت و نگرش ذینفعان، تفاوت در گسترش بازار بیمه آلودگی وجود دارد. همچنین نتایج نشان می دهد که در چین امروز، افزایش سطح بیمه آلودگی به دولت های محلی در ساخت یک نظام نسبتاً کامل و جامع بیمه آلودگی و به کاهش روند خطرات محیط زیستی دریایی مساعدت می کند.

سازوکارهای بیمه اجباری مذکور مفاخهیم حقوقی گوناگونی را در زمینه شرایط تضمین بیمه، تعهدات بیمه گر و بیمه گذار، خطرات تحت پوشش و سقف تعهدات بیمه گر، طرق طرح دعاوی و در نهایت استثنائات بیمه ای مطرح می سازد، که در این گفتار نیز سعی می شود با رویکرد تطبیقی به آن پرداخته شود.

بیمه مسئولیت مدنی از نظرگاه تراضی، اصل قراردادی است که به دلیل آن بیمه گر در برابر حق بیمه تعهد می کند در صورت بروز مسئولیت بیمه گذار، زیان وارده از سوی او یا صدمات وارده بر او را تلافی سازد. در این تعریف از زیان دیده و تعهد بیمه گر در ازای او سخن به میان نیامده است، باوجوداین نباید آن را غیر کامل حساب کرد؛ زیرا بیمه گر قصد ندارد در ازای پرداخت حق بیمه در برابر شخص ثالث متعهد شود. به عبارت دیگر دو طرف انگیزه متعهد کردن بیمه گر در برابر ثالث و بهرهمندی ثالث را جز در موارد استثنایی ندارند و بیمه گر در مقابل بیمه گذار متعهد به جبران غرامت و آسیب ها وارده از ناحیه مقصر است. از طرف دیگر به محض احقاق مسئولیت، غرامت و آسیب ها به بیمه شده وارده می شود؛ زیرا دیون منفی او زیاد می شود. اما جبران این خسارات بر اصل قرارداد بیمه از شیوه حذف دین مسئولیت و التزام بیمه گر به جبران غرامت و آسیب های زیان دیده است. خطر موضوع بیمه مسئولیت، بدهی ناشی از مسئولیت مدنی است باین همه ممکن است در قرارداد بیمه شرط شود که بیمه گر افزون بر آن مکلف است هزینه های حقوقی آن را از طرح دعوای مسئولیت را تأمین کند. به علاوه در صورتی که بیمه گر از روی سوءنیت یا مقاومت به شکل غیر قانونی یا تأخیر غیر موجه موجب صدمه بیمه گذار خود شود علاوه بر پرداخت غرامت و آسیب های زیان دیدگان و تحمل هزینه های دادرسی و وکیل مدافع، متعهد است که زیان تأخیر یا سود ازدست رفته به علت تأخیر در خسارت خویش را نیز پرداخت نماید.^۳

^۱ گرشاسبی، علی. (۱۳۸۹). مسئولیت مدنی ناشی از خسارات آلودگی نفتی در دریای آزاد. پایان نامه درجه کارشناسی ارشد، دانشکده حقوق و علوم سیاسی. گروه حقوق خصوصی. دانشگاه تهران. ص ۷۷.

^۲ عسگری، علیرضا و حسینی، هادی. (۱۳۹۳). مسئولیت مالک کشتی و شرایط بیمه ای آن. شماره ۲۳، ص ۵۰.

^۳ (دانشنامه بیمه، ۱۳۹۳، مدخل بیمه مسئولیت مدنی)

بر اساس اصل جبران غرامت و آسیب ها، هدف این بیمه حفظ سطح دارایی صدمه دیده و پرداخت غرامت و آسیب های وارده است و موجب افزون شد دارایی بیمه گذار نخواهد شد. این اصل از طرفی موجب محدودیت تعهدات بیمه گر تا سقف میزان غرامت و آسیب های می شود. توافقات طرفین نیز می تواند تعهدات بیمه گر را محدود کند.

در متون حقوق فرانسه، این کشور تعریف مشخصی از این نوع بیمه ارائه نداده است. نگارندگان به تبعیت از گذشتگان خویش به ویژه حقوقدان مشهور در حوزه بیمه، از بیمه مسئولیت مدنی تبیینی ارائه می دهند. به این مفهوم که: «بیمه مسئولیت مدنی، قراردادی است که به سبب آن بیمه گر تعهد می نماید در صورت رجوع اشخاص ثالث از باب مسئولیت، خسارات بیمه گذار را جبران نماید. از این تعریف دو نتیجه برداشت کرده اند، نخست آنکه بیمه گر در شکل بازگشت خسارت دیده به بیمه گذار ملزم به جبران غرامت و آسیب است هرچند بیمه گذار درواقع مسئول این خسارت نباشد و مطالبه شخص زیان دیده رد می شود، بازم بیمه گر متعهد به بر پرداخت هزینه دادرسی است. دوم آنکه در وجهی که بیمه گذار مسئولیت مدنی عارض شود تا صدمه دیده علیه بیمه گذار اقامه دعوی مسئولیت نکند، تعهدی بر دوش بیمه گر قرار ندارد.^۱

گفتار اول: اجباری بودن بیمه مسئولیت مدنی صاحب کشتی سانچی

کنوانسیون تحت عنوان کنوانسیون بین المللی مسئولیت مدنی در خصوص آلودگی نفتکشها (CLC) وجود دارد. این کنوانسیون به صورت مشخص تمام این حوزهها را تعیین کرده است؛ اینکه چه مرجعی صلاحیت دارد، به چه ترتیبی و تا چه سقفی خسارات قابل پرداخت هستند و نیز مکانیسم بیمه‌ای تا چه اندازه متعهد به پرداخت هستند. اینها همه در این کنوانسیون مشخص شده و کشور ما هم عضو این کنوانسیون است و از این باب خیلی متعارف است و در این حوزه هیچ چالش خاصی وجود ندارد.

تنها چالشی که ممکن است وجود داشته باشد این است که ما باید اول ببینیم در حال حاضر مالک محموله کشتی چه کسی بوده است. در خصوص محموله به طور خاص اگر درست باشد که فروش محموله به صورت تحویل در عرشه یا FOB بوده، عملاً شرکت ایرانی فروشنده با تحویل محموله در بندر ایران، دیگر نسبت به محموله کشتی تعهدی نخواهد داشت و مسئولیت حمل بر عهده شرکت حمل کننده، مالک کشتی و خریدار محصول که احتمالاً شرکت کره‌ای است، خواهد بود. باید دید چه قراردادهایی بین چارتر کننده کشتی، مالک کشتی و خریدار در این خصوص وجود دارد و آنها چه ترتیبات و توافقاتی در این خصوص دیده‌اند و مبتنی بر آن عمل شود. ولی در هر حال این موضوع پیچیده‌ای است از این باب که رژیم حقوقی مشخصی در اینجا حاکم می‌باشد و نسبت به اثبات عملکرد احتمالی نادرست دولت ساحلی خیلی رویکرد متفاوت تری حاکم است چون در اینجا رژیم حقوقی کاملاً مشخص است.

برای ایران به عنوان ذی نفع اصلی و کشوری که عمده خدمه اصلی تابع آن بوده‌اند از جوانب مختلف حق قانونی برای مطالبه خسارات به خدمه و کشتی وجود دارد اما برای پاسخ دقیق باید ببینیم نسبت به چه موضوعی و نسبت به کدام یک از حقوق مان و در چه حوزه‌ای می‌خواهیم مطالبه کنیم.

به طور کلی این حق برای ما وجود دارد که آن را مطالبه کنیم، اما این به منزله این نیست که قصور دولت چین اثبات شده است. یعنی ما می‌توانیم این حق را داشته باشیم که حضور پیدا کرده و ساز و کار و تشریفات که انجام شده را به دقت بررسی کنیم. حتی می‌توانیم درخواست تشکیل یک کمیته حقیقت‌یاب بدهیم که مبتنی بر آن مشخص شود اقدامات چینی‌ها تا چه حدود و مشخصاتی بوده است، اما اینکه بخواهیم علیه دولت چین به واسطه قصور در ایفای تعهداتش اقامه دعوی کنیم، این مسأله به نظر کمی دشوار می‌رسد.

تعهد دولت‌ها تعهد به نتیجه نیست تعهد به وسیله است؛ بنابراین نمی‌توانیم مستقلاً بگوییم که دولت چین تعهد به این داشته که حتماً در روز اول این حادثه را کنترل کرده و منجر به اقدامات بعدی شود. نمی‌توانیم این را از آن کشور بخواهیم چون

^۱ زمانی، قاسم، (۱۳۸۱)، «توسعه مسئولیت بین المللی در پرتو حقوق بین الملل محیط زیست»، مجله پژوهش های حقوقی، سال اول، شماره ۱، ص ۴۴.

چنین تعهدی در نظام بین‌المللی دریایی وجود ندارد. تعهد بر این است که دولت‌ها تلاش لازم و بایسته را نسبت به اینکه کاهش اتفاق بیافتد و کنترل شود، انجام دهند.^۱

مسئله مهم دیگری که در رابطه با سانحه سانچی مطرح است، مسئولیت دولت‌هایی است که در این حادثه منافعشان درگیر است (ایران، چین، پاناما) کشور محل ثبت کشتی پاناما بوده و در واقع کشتی با تابعیت کشور پاناما در خدمت شرکت ملی نفتکش قرار داشته است و اگر دوباره هم آنگونه که بیان شده کشتی یاد شده در هنگام برخورد در آبهای تحت حاکمیت کشور چین قرار داشته است بنابراین مسئولیت این کشور به عنوان دولت ساحلی و دولت صاحب پرچم از نگاه حقوق بین‌الملل قابل تبیین و واکاوی است. بر پایه کنوانسیون‌های ۱۹۵۸ و ۱۹۸۲ حقوق دریاها کشتی‌های دیگر از حق آزادی کشتیرانی به جز آبهای سرزمینی که تحت حاکمیت مطلق دولت چین است برخوردارند بنابراین کشتی سانچی نیز در گستره حقوق دریایی از چنین حقی بهره‌مند بوده است. و اما مسئله مهم بحث انجام و محق دانستن صلاحیت قضایی نسبت به سانحه یاد شده است اگرچه به استثنای آبهای سرزمینی (که اصل بر صلاحیت مدنی دولت ساحلی است) در دیگر مناطق دریایی اصل بر صلاحیت مدنی دولت پاناما است، با این حال از آنجایی که برخورد رخ داده میان کشتی سانچی و یک کشتی چینی بوده است بنابراین دولت چین حق بررسی و دادرسی قضایی در این زمینه را خواهد داشت.^۲

موضوع مهم دیگر مسئولیت دولت چین در مساعدت به نفتکش سانچی بوده است به طور کلی در عرف حقوق بین‌الملل و کنوانسیون‌های مربوطه از جمله کنوانسیون بین‌المللی مقابله و همکاری در برابر آلودگی نفتی ۱۹۹۰ لندن، که ایران در ۱۳۷۶ آن را به مصوب کرده و چین نیز عضو این کنوانسیون است. چنانچه یک کشتی دچار حالت اضطراری شده باشد و این سانحه در آبهای تحت حاکمیت دولت چین بوده باشد در این صورت دولت ساحلی ملزم است تمام اقدامات لازم را به منظور امداد و نجات نسبت به کشتی آسیب دیده به عمل آورد و در صورتی که مشخص شود به هر سببی از این مهم سر باز زده است مسئولیت بین‌المللی برای آن دولت قابل انتساب خواهد بود اما به سبب تابعیت دولت صاحب پرچم کشتی سانچی عملی امکان حمایت سیاسی برای دولت ایران وجود ندارد و بایستی از رهگذر روابط سیاسی و معاهدات دو جانبه و چند جانبه نسبت به پیگیری مسئله و جبران غرامت و زیان‌های وارده اقدام شود. لذا ضوابط ترافیکی ویژه ای برای کشتی‌ها، به خصوص در آب‌های سرزمینی کشور چین وجود دارد، مسیرهای تردد معین می‌شود، تمام قواعد تردد و استانداردهایی که یک کشتی باید داشته باشد مشخص می‌شود، نقض هر کدام از این‌ها می‌تواند برای ناقضین انتساب مسوولیت کاملاً محرز می‌باشد.^۳

گفتار دوم: بیمه سانچی در خصوص کنوانسیون بین‌المللی مسئولیت مدنی ۱۹۶۹

بر پایه کنوانسیون نامبرده جبران غرامت و آسیب‌های ناشی از آلودگی نفتی، مالکان کشتی مسئول جبران غرامت و آسیب‌های تا حد معینی از غرامت و آسیب‌های آلودگی نفتی به وجود آمده از کشتی خود می‌باشند. بر پایه این نظام حقوقی کلیه مالکان کشتی‌ها که نفتکش‌های آنها بیشتر از دو هزار تن محموله نفتی را به شکل کلی حمل می‌کنند بایستی از بیمه برخوردار باشند. بیمه‌گرها معمولاً یکی از نمایندگی انجمن‌های ایمنی و حفاظت هستند و در حقیقت هر نوع جبران غرامت و آسیب‌هایی که مالک کشتی مسئول پرداخت آن است را تحمیل نماید. این نهادها، مردم نهاد

^۱ پورهاشمی، عباس و موسوی، مریم. (۱۳۹۰). مسوولیت بین‌المللی دولت‌ها در حقوق محیط‌زیست، دانشنامه حقوق، شماره ۱۵، ص ۷۶.

^۲ ر.ک. به: کنوانسیون مارپول مصوب ۱۹۷۳، کنوانسیون آمادگی و مقابله با همکاری در برابر آلودگی نفتی مصوب ۱۹۹۰، کنوانسیون بین‌المللی مسئولیت مدنی جبران ناشی از آلودگی نفتی ۱۹۶۹، کویت و بروتکل‌های آن به منظور حفاظت از محیط زیست دریایی در برابر آلودگی مصوب ۱۹۷۸، کنوانسیون تأسیس صندوق بین‌المللی جبران خسارت آلودگی‌های نفتی ۱۹۷۱؛ کنوانسیون بین‌المللی جلوگیری از آلودگی دریا توسط نفت ۱۹۵۴؛ کنوانسیون جلوگیری از آلودگی دریا به وسیله ریزش مواد زاید ۱۹۷۰؛ کنوانسیون حقوق دریاها ۱۹۸۲؛ پروتکل مدیترانه ۱۹۸۰.

^۳ سلیمی ترکمانی، حجت (۱۳۹۰): بررسی مشکل زیست‌محیطی دریاچه ارومیه از منظر حقوق بین‌الملل محیط‌زیست، فصل‌نامه راهبرد، سال بیستم، ش ۴۳، ص ۵۸.

هستند و کاملاً به شکل مستقل عمل می کنند و انواع گونه گونی دارند ولی کلیه آنان در یک نقطه ثقل مرکز ایمنی و حفاظت عضو می باشند و هر وقت که یک سانحه عظیم رخ می دهد این شرکت ها از طرف مالکان کشتی وارد رویه قضایی به غرامت و آسیب های می شوند. ماده هفت کنوانسیون در این خصوص اشعار می دارد: «مالک کشتی که در یک دولت متعاقد ثبت شده و بیش از ۲۰۰۰ تن نفت را به شکل کلی به عنوان محموله حمل می کند متعهد به داشتن بیمه نامه یا تضمین مالی دیگری از قبیل ضمانت نامه بانکی یا گواهینامه ارائه شده، از سوی یک صندوق جبران بین المللی به میزان مبالغ تعیین شده است». در بند دوم ماده نیز آمده است: «گواهینامه بر پایه بر اینکه بیمه یا تضمین مالی دیگر مطابق مفاد این کنوانسیون مطروحه می باشد پس از آنکه مقام صلاحیت دار دولت متعاقد محرز نمود که الزامات بند یک رعایت گردیده است، برای هر کشتی صادر خواهد شد که در یک کشور متعاقد به ثبت رسیده است.» گواهینامه یادبره توسط مقام صلاحیت دار دولت محل ثبت کشتی تصدیق خواهد شد. در رابطه با یک نفتکش که در یکی از دولت های متعهد به ثبت نرسیده است گواهینامه یادبره می تواند توسط مقامات در گیر در سانحه توسط هر یک از دولت های متعهد به معاهده را تشریح و تبیین می نماید.^۱

گفتار سوم: حل تعارض خاص خسارات زیست محیطی سانچی

هر نوع زیان وارده به محیط زیست دریایی باعث پدید آمدن و احراز مسئولیت نمی باشد. بنابراین ضرر نامبرده باید «شایان توجه» باشد. تبیین بسیار روشنی از زیان شایان توجه وجود ندارد؛ اما درآلودگی برون مرزی این مفهوم بسیار ذهنی بوده و حتی به روابط بین دولت ها و صبر و تحمل آن ها وابسته است. اما ارزش گذاری مقدار زیان وارده به دریای آزاد و رسیدن به مرحله بسیار مشکل است. چراکه اساساً به نوع محل زیان دیده نیز بستگی دارد. به عنوان نمونه، در محلی که به لحاظ زیست محیطی بسیار منطقه ای مهم و قابل توجهی تلقی می گردد و یا محیط زیست دریایی، گونه های حساس دریایی است، قطعاً نشت چندین تن نفت می تواند زیانآفرین باشد. در طرف دیگر، در محل هایی که با وزش بادهای موسمی توأم است و یا شرایط آب و هوایی به شیوه ای است که احتمال تبخیر یا صدور نفت نشت شده از نفتکش وجود دارد، مفهوم نامبرده متمایز خواهد بود. می توان گفت که به عنوان نمونه، در ۱۹ دسامبر ۱۹۸۹، نفتکش ایرانی «خارک ۵» که از جزیره خارک راهی بندر رتردام بود، در ۴۰۰ مایلی جزایر قناری دچار طوفان سهمگینی شده و ۷۰۰۰۰ تن نفت خام ایرانی را در دریا جریان ساخت. در صورتی که هیچ کدام از دولت ها حاضر به پهلو دادن به کشتی سانحه دیده نشد، بعد از چند روز و با مساعدت بین المللی دولت های در آستانه خطر سانحه بر طرف شد و از این جهت، این زیان هرگز باعث احراز مسئولیت هیچ شخص حقیقی و حقوقی نخواهد شد. این نکته را نیز باید اضافه کرد که نوع مواد نفتی پخش شده نیز تأثیر داشته است. از طرفی نیز بعضی از مواد نفتی غیرپایدار پس از پخش به دریا بخار شده و سایرین از قوت و مانایی بیشتری برخوردار باشند.

از آنجایی که حل تعارض ویژه خسارات زیست محیطی سانچی امروزه تنوع فوق العاده ای یافته و به رشته ای تبدیل شده که در داخل خود شعب گوناگونی دارد، بنابراین نمی توان حاکمیت قانون محل وقوع اعمال خسارت آمیز را برای همه این گروه های خرد متناسب دانست.^۲

بر این اساس، در زمینه نحوه تعیین قانون حاکم بر جبران خسارات محیط زیستی در حقوق دریایی ایران، سه رویه وجود دارد: الف) رویه نخست بر رویکردی جزمی و قاعده محوری صرف مبتنی است. بر اساس این رویکرد در حقوق محتوایی محیط زیست، نظریه تقصیر به عنوان اساس بنیادین مسئولیت مدنی در حقوق ایران، جای خود را به نظریه خطر داده است. اسناد بین المللی گوناگونی که ایران تاکنون به آن ملحق شده است و جزئی از حقوق دریایی به شمار می آید، به خوبی مؤید این

^۱ ابراهیمی، سیدنصرالله و کشاورزی، غزال و کشاورز بهادری، نرگس و شریفی، شهریار. (۱۳۹۶). نقش باشگاه های حمایت و غرامت در جبران خسارات ناشی از آلودگی های نفتی، مطالعات حقوق انرژی، دوره ۳، شماره ۲، ص ۶۵.

^۲ جلالی، محمود (۱۳۸۸)، «تأسیس دادگاه بین المللی محیط زیست و مشکلات آن»، فصلنامه حقوق، مجله دانشکده حقوق و علوم سیاسی، دوره ۳۹، ش ۱، صص ۸۵-۶۳.

جایگزینی است. بنابراین در حقوق بین الملل خصوصی نیز به عنوان نمونه شفاف و روشن حقوق داخلی می بایست آثار این تغییر اصل را انعکاس داده و در تشخیص عامل ارتباط بازتحلیل شود. در این مواقع که انحراف از مبنا و اصول کلی حل تعارض مفهوم پذیر می شود و مکان وقوع رفتار خسارت بار (محل وقوع تقصیر) جای خود را به مکان وقوع آسیب (محل وقوع خطر) می دهد و در زیان وارده بر محیط زیست دریایی، قانون حاکم در مکان وقوع ضرر به عنوان قانون ذیصلاح قلمداد می شود. در این تحلیل نتایج بدست آمده از اعمال این قانون کمترین اهمیتی ندارد و تناسب آن با اغراض و سازوکار های حقوقی یا اقتصادی مورد نظر در حقوق ماهوی شرط اعمال این قانون نیست و برآمد مهم در آن رنگ باخته و نگاه اصل محور و سنتی در زمینه تعارض قوانین غلبه می یابد. این کاوش به لحاظ روشی با رویه قانون گذار ایرانی در دیگر دسته های ارتباط کاملاً متقارن است و حل آسان منازعات از مزایای آن به حساب می رود. ب - رویه دوم از اصول مذکور در مقررات روم دو وام گرفته شده است که به طور تفصیلی در تشریح ماده ۷ این قوانین بیان شد و بر پایه آن می توان به دادگاه اجازه داد که از بین قوانین محل وقوع فعل خسارت بار یا محل وقوع ضرر، قانونی را انتخاب نمایند که به نحو شایانی در خدمت منافع آسیب دیده و منافع عمومی آحاد جامعه می باشد.^۱

به بیان دیگر «حفاظت از محیط زیست»، «پیشگیری از سوانح خسارت بار زیست محیطی» و «جبران کامل خسارات زیست محیطی و مؤاخذه مرتکب به شدیدترین صورت» از جمله سیاست های مفهومی و قابل قبولی است که در حقوق ما نیز به خصوص با توجه به الحاق ایران به کنوانسیون های متعدد مربوط به حمایت از محیط زیست قابل دفاع است و به همین دلیل نیز می بایست به دادگاه ها اجازه داد مثلاً در ضرر ناشی از گسترش گردوغبار بیابان های کشورهای همسایه در کشور ایران، از میان قوانین داخلی ایران (محل وقوع خسارت) یا عراق (محل وقوع عامل خسارت بار)، مناسب ترین رویه، اما این بار به نفع زیان دیده و به ضرر عاملان زیان را گزینش کنند. مزیت این رویه آن است که برای دادگاه آزادی عمل معقول و محدودی را تعریف می کند و قانونی را از قبل به او تحمیل نمی سازد، بلکه طیفی از قوانین قابل اعمال را را پیش روی دادگاه قرار می دهد تا با توجه به اصول یادشده بهترین آن را برگزید.^۲

ج - رویه سوم از تحولات نیم قرن اخیر در حقوق امریکا ناشی شده است. در این رویه قواعد حل تعارض به یک باره آزاد می شود و قانون اصولی در هر دو صورت صرف و هدفمند آن از بین می رود و نتیجه گرایمی محض نیز حکم فرما خواهد شد. و در توجیه آن از «رسیدن به عدالت ماهیت محور به جای عدالت تعارض محور» به گونه اصلی تمام این تحولات یاد خواهد شد.^۳

ماده ۱ و ۲ کنوانسیون مسئولیت مدنی غرامت و آسیب های آلودگی نفتی ۱۹۶۹ و کنوانسیون بانکر، مالک کشتی را در سه مورد مسئول نمی داند: چنانچه غرامت و آسیب های ناشی از فورس ماژور باشد؛ غرامت و زیان های کلا منشا شده از فعل یا ترک فعل شخص ثالث باشد؛ غرامت و صدمه های ناشی از غفلت یا اشتباه دولت یا مقام مسئول نگه داری چراغ ها و نشانه های کمکی دریانوردی تلقی شود.^۴

گفتار چهارم: انتساب فعل به ایران در زمینه سانچی با توجه به کنوانسیون ۱۹۸۲ حقوق دریاها

پس از فاجعه نفتکش سانچی مسأله اصلی و قابل توجه اذهان عمومی، مسئله پرچم کشتی بوده است. آنگونه که در برخی رسانه ها اعلام شده کشتی با پرچم کشور پاناما در حال انجام ماموریت بوده است. برای روشن شدن موضوع شرایط ثبت کشتی

^۱ Symeonides, Symeon C. (2008), Rome II and Tort Conflicts: A Missed Opportunity. American Journal of Comparative Law 56, 1-46.

^۲ غمائی، مجید (۱۳۸۳)، قابلیت پیش بینی ضرر در مسئولیت مدنی، تهران: شرکت سهامی انتشار، چاپ اول، ص ۷۸.

- (Starch, et al., 1999; Rochex and Courtive, 2000; Corpus Juris secundum, 1975)

^۴ شید، بابک. (۱۳۹۱). مسئولیت مدنی متصدی حمل و نقل دریایی مواد خطرناک. علمی پژوهشی، شماره ۱۸ ص ۱۲۳

و آثار حقوقی آن بر اساس قواعد Imo (سازمان بین المللی دریانوردی) و کنوانسیون های بین المللی حقوق دریاها هر چند اجمالا مورد بررسی قرار می گیرد.^۱

به شکل ویژه سه شکل اعمال قابل انتساب به دولت می باشد؛ ابتدا اعمالی که بالمبشاره به واسطه دولت یا نمایندگان آن صورت می پذیرد که اعمال اتمی یا فضایی شامل این نوع افعال می گردند. در این شکل فعالیت ها دولت خود «کارگزار» نامبردار خواهد شد. اکنون، حتی اگر ارگان ذیصلاح یا مقامات با «دستور» رسمی دولت این افعال را انجام داده باشند یا در خارج از حدود وظایف خود، دولت مسئول تلافی زیان خواهد بود. متغیر تعیین کننده در اینجا کنترل نهایی دولت بر اعمال است.

نوع دوم افعالی است که توسط نهاد های غیردولتی یا اشخاص حقوقی شکل می پذیرند اما تحت «اجازه و نظارت مستقیم» دولت انجام می شوند. نمونه مشخص و قابل مثال این نوع مسئولیت را می توان در ماده ۲۶۳ کنوانسیون ۱۹۸۲ سازمان ملل در زمینه حقوق دریاها ملاحظه کرد. در این بخش زیان وارده توسط اشخاص حقیقی نیز به توسط «اجازه» دولت به دولت مربوطه می تواند قابلیت انتساب داشته باشد.

نوع سوم افعالی را شامل می شود که به طور کلی توسط اشخاص حقیقی صورت می پذیرند مانند صنایع مختلف که صنعت کشتیرانی نیز یکی از آن ها است. در این نوع اعمال همواره خطر پدید آمدن ضرر برون مرزی وجود دارد. در اینجا آنچه می تواند باعث پدید آمدن مسئولیت دولت شود، پیوند صلاحیتی می تواند باشد؛ در وجهه نبود پیوند سرزمینی، مثل دریای آزاد، عنصر پرچم کشتی مشخص کننده خواهد بود. البته از آنجایی که حقوق بین الملل دریایی هنوز به آن درجه از تعالی نرسیده است که دولت را بواسطه زیان پدید آمدن شده از این نوع اعمال مسئول دانست، دولت ها اکثر به کوشش جهت یکنواخت کردن حقوق ملی ناظر بر مسئولیت مدنی خصوصی می پردازند. به همین جهت در این خصوص هنوز نمی توان از انتساب مسئولیت به دولت سخن راند. اما دولت ها متعهدند از سرزمین و اعمال تحت صلاحیت خویش برای به خطر انداختن منافع سایر دولت ها غیر ذینفع و پرچم نیز نمایانگر صلاحیت دولت بر نفتکش است.

کمیسیون حقوق بین الملل در گزارش خویش به مجمع عمومی در سال ۱۹۶۹ در خصوص مسئولیت دولتها، پس از تحلیل و بررسی گزارش نخست آقای روبرتو آگو، نخستین گزارشگر ویژه، نتایج خود را اعلام نمود. یکی از اساسی ترین دست آورد های که کمیسیون در کنار مسائل مختلف مربوط به مسئولیت دولت ها به آن رسیده بود، اهمیت رسیدگی به مسئولیت ناشی از فعالیت های بود که در حقوق بین الملل منع نشده اند، مانند حوادث منجر به آلودگی نفتی و خسارات ناشی از آن؛ این نگرانی بویژه از آنجا حاصل شده می شد که این گونه حوادث با هیچ تخلف محرزی از سوی دولت همراه نبوده و بنابراین از شمول پیش نویس کمیسیون در خصوص مسئولیت دولت ها (مبنتی بر خطا) خارج خواهند شد.

یکی از موضوعات مهم در مورد کشتی بحث ثبت آن است. در واقع تا زمانی که یک کشتی به ثبت نرسیده باشد واجد هیچ گونه شخصیت حقوقی نبوده و شی بی جانی بیش نخواهد بود. در رابطه با ثبت کشتی در کنوانسیون های بین المللی نیز مقرراتی پیش بینی شده است. اساساً کشتی تابعیت کشوری را دارد که در آنجا به ثبت رسیده است. باید میان کشتی و کشوری که در آن به ثبت می رسد ارتباط و به عبارتی علاقه وجود داشته باشد. پس از طی مراحل ثبت، کشتی اجازه دارد تا پرچم کشور محل ثبت را به روی خود داشته باشد. از این به بعد کشتی واجد شخصیت حقوقی است که در اصطلاح به آن rem یعنی شخص حقوقی اطلاق می شود و در حقوق بین الملل امکان حمایت سیاسی از کشتی را برای دولت ثبت کننده فراهم می کند. اگر آنگونه که در برخی از رسانه ها اعلام شده است کشتی سانچی با پرچم کشور پاناما در حال تردد بوده باشد در این صورت باید پذیرفت که کشور محل ثبت کشتی پاناما بوده است و در واقع نفتکش مذکور با تابعیت کشور پاناما در خدمت ایران بوده است و اگر باز هم بدین شکل که اعلام شده کشتی سانچی در هنگام برخورد در دریای سرزمینی کشور چین

^۱ حسینی نواز سید علی، (۱۳۹۱). سیستم حل و فصل اختلافات در کنوانسیون ۱۹۸۲، پایان نامه (رساله دکتری)، دانشکده حقوق دانشگاه شهید بهشتی ص

قرار داشته است بنابراین مسئولیت کشور چین به عنوان دولت ساحلی و دولت صاحب پرچم از منظر حقوق بین الملل قابل ارزیابی است. بر پایه کنوانسیون های حقوق دریاها کشتی های ثالث از حق تردد بدون ضرر در دریای سرزمینی برخوردارند بنابراین نفتکش سانچی نیز بر اساس کنوانسیون های دریایی در این زمینه محق و دارای اعتبار قانونی است. بر خلاف آبهای داخلی که در حاکمیت مطلق دولت ساحلی قرار دارد دریای سرزمینی آنگونه که اشاره شد بدلیل وجود حق عبور بی ضرر تحت حاکمیت مطلق دولت ساحلی نبوده بلکه محدودتر شده است. و اما مسئله مهم بحث اعمال صلاحیت قضایی نسبت به حادثه مذکور است اگرچه در دریای سرزمینی اصل بر صلاحیت مدنی دولت صاحب پرچم است (ماده ۲۸ کنوانسیون ژنو) با این حال از آنجایی که برخورد رخ داده میان کشتی سانچی و یک کشتی چینی بوده است بنابراین دولت چین به عنوان دولت ساحلی حق بررسی و انجام روند صلاحیت قضایی را خواهد داشت. موضوع مهم دیگر در این زمینه مسئولیت دولت صاحب کشتی کریستال در امداد رسانی به کشتی سانچی بوده است اساساً در حقوق بین الملل عرفی و کنوانسیون های مرتبط با موضوع، چنانچه یک کشتی دچار وضعیت اضطراری (فورس ماژور) شده باشد و این اتفاق در آبهای تحت حاکمیت دولت ساحلی بوده باشد در این صورت دولت ساحلی مکلف است تمام اقدامات لازم را به منظور امداد و نجات نسبت به کشتی زیان دیده به عمل آورد و در وجهیکه مشخص شود به هر سببی از این وظیفه تخلف کرده است مسئولیت بین المللی برای آن دولت قابل انتساب بود شوربختانه به سبب تابعیت پانامایی کشتی ایرانی عملاً امکان مساعدت و چتر حمایتی سیاسی برای دولت ایران امکان پذیر نبوده و می بایست از رهگذر روابط سیاسی و دیپلماسی دو جانبه و چند جانبه نسبت به پیگیری قضیه و جبران غرامت و آسیب های اقدام شود.^۱

نتیجه گیری

در زمینه مرزبندی مسئولیت و انتساب اعمال زیانبار به دولت ایران می توان گفت که بواسطه تعدادی از کنوانسیون های که در عرصه حقوق بین الملل مصوب شده اند، اداره می شود. مسئولیت بین المللی، نهاد حقوقی است که به سبب آن کشوری که فعل و رفتار زیانبار در گستره حقوق بین الملل به او منتسب است باید خسارات وارده به کشور زیان دیده از آن رفتار متخلفانه و زیانبار را طبق حقوق بین الملل جبران سازد. مسئولیت بین المللی زمانی اتفاق می دهد که یک دولت تعهدی را در برابر دولت دیگر نقض می سازد. به بیان دیگر هر فعل غیر قانونی بین المللی توسط یک دولت، در بردارنده مسئولیت بین المللی آن دولت است مسئولیت دولت یکی از موضوعات پر ابهام حقوق بین الملل به حساب می آید. سبب عمده این ابهام به مشکلاتی که در بحث استناد به مسئولیت دولت در عمل وجود دارد، برخورد گشت. این مساله زمانی شدید می شود که ما قصد داشته باشیم موضوع مسئولیت دولت را در زمینه مسائل خسارت دریایی مورد تحلیل و واکاوی قرار بدهیم. براساس شواهد موجود کشتی سانچی در هنگام برخورد در دریای سرزمینی کشور چین قرار داشته است، بنابراین مسئولیت کشور چین به عنوان دولت ساحلی از یک سو و دولت پاناما به عنوان دولت صاحب پرچم و کشور ایران به دلیل این که جانباختگان حادثه ایرانی بوده اند قابل بررسی است. صرف نظر از مسئولیت دولت ها در عرصه حقوق دریاها از منظر حقوق دریایی نیز دعاوی مربوط به جبران خسارات باید به طرفیت فرمانده (در صورت غفلت و یا خطا) یا مالکین کشتی اقامه شود. در راستای تبیین این فرضیه می توان گفت که دریاها از جهات مختلف دارای اهمیت هستند لذا احتمال بروز اختلاف در زمینه هرگونه استفاده از دریاها وجود دارد و با عمل به این مطلب کنوانسیون ۱۹۸۲ حقوق دریاها آیین های حل و فصل اختلافات ناشی از حقوق بین الملل دریاها را پیش بینی کرده است. روش سازش شیوه اول و مرجح است اما «اگر اختلافی بروز کند که بوسیله سازش حل و فصل نشود به درخواست هر یک از طرفین اختلاف، قضیه قابل ارجاع به مراجع پیش بینی شده در کنوانسیون ۱۹۸۲ حقوق دریاها است» گاهی هر دو طرف اختلاف مرجع واحدی را بر می گزینند و گاهی خیر در حالت دوم به نظر می رسد

^۱ گرشاسی، علی. (۱۳۸۹). مسئولیت مدنی ناشی از خسارات آلودگی نفتی در دریای آزاد. پایان نامه درجه کارشناسی ارشد، دانشکده حقوق و علوم سیاسی. گروه حقوق خصوصی. دانشگاه تهران. ص ۴۵.

منطقی ترین راه حل مشکل ارجاع آن به داوری طبق ضمیمه ۱۷ اساسنامه است چرا که ابتکار عمل دولتها در انتخاب داوران وجود دارد. به هر حال آزادی گزینش یکی از روش ها وجود دارد اما آزادی در پذیرش رأی مرجع منتخب وجود ندارد یعنی تصمیمات آن الزام آور است.

مسئولیت مدنی دولت در عرصه بین المللی از اعمال تخلف بار و یا نقض تعهدات و مسئولیت بین المللی به وجود آمده از اشتباه و تقصیر و بدون اینکه فقط نقض تعهدی از طرف دولت انجام گرفته باشد. در طی سالیان گذشته تکوین یافته و به تدریج به عرصه حقوق محیط زیست داخل شدند. اما آلودگی های محیط زیستی بیانگر این مهم است که این دو سیستم مسئولیتی نمی توانند جوابگوی مسائلی باشند که اعمال تخلف باری از دولت حاصل شده و یا تقصیر آن قابل اثبات نباشد. مسئولیت مدنی دولت در عرصه بین المللی، نوع گسترش یافته ای از مسئولیت حاصل شده از خطر یا مسئولیت عینی است که در صورت فزونی می تواند جوابگوی مسائل حاصل شده از خسارات زیست محیطی در دنیای امروز باشد.

اما در این زمینه دیگر زبان های موجود در عرصه حقوقی نیز با مشکل نارسایی روبه رو هستند و حتی در بین باشندگان کمیسیون نیز این مهم مورد تشریح قرار گرفت. کمیسیون این مساله را تحت عنوان «نبود زبان حقوقی کارآمد» قلمداد کرد. این مساله به خصوص در زبان فرانسه قابل رویت می باشد. در زبان فرانسه، در مورد هر دو دسته از اعمال شامل مجاز و غیرمجاز واژه به کار بسته می شود. با این تمایز که پسوند در زبان فرانسه گونه دوم مسئولیت یعنی همان مسئولیت مدنی را از گونه نخست آن متفاوت می کند. در زبان فارسی نیز، مانند زبان فرانسه، به خاطر رهایی از این تشابه از اصطلاح «مسئولیت مدنی» کاربست می شود. در آغاز باید دید در روش و رویکرد عملی مسئولیت مدنی در حوزه بین الملل چه جایگاهی داشته است و در رژیم قراردادی نمونه های آن کدام هستند.

مسئولیت مدنی دولت در عرصه بین الملل در حقوق بین الملل ناظر بر آلودگی برون مرزی هنوز به آن درجه از ترقی نرسیده است که بتوان در زمینه عمل به آن استناد کرد. اما، در گذشته کشور ها نیز در قبال نقض تعهد و اعمالی که مرتکب نشده اند اقدام به قبول مسئولیت و تلافی گرامت کرده اند.

به عنوان نمونه در ده ۵۰ قرن بیستم، یک شرکت ساخت اسلحه «آرکیسیت» در کشور ایتالیا، که در نزدیکی مرز سوئیس واقع شده، منفجر شد و گرامات و زیان هایی را به بخشی از کشور سوئیس وارد ساخت. دولت سوئیس به خاطر گرامت به وجود آمده خواهان پرداخت و تلافی گرامت شد؛ این دولت به اصل «حسن همجواری» اشاره کرده و بیان داشت دولت ایتالیا تنها به خاطر وجود شرکت ساخت اسلحه در حوزه ی خود و با تمامی خطرات محتمل آن مسئول بوده است.

در حقیقت، در عرصه عمل دولت ها همواره و همیشه مسئولیت بین المللی را از رهگذر پذیرش معاهده تشریح کرده اند. به عنوان مثال، در ماده ۲۲ کنوانسیون ۱۹۵۸ ژنو در خصوص دریای آزاد به کشتی های نظامی این اجازه را می دهد در جایی که اسباب عاقلانه برای تردید به جاسوسی یا دیگر فعالیت ها نسبت به کشتی های تجاری وجود دارد، بدان وارد شد و به واکاوی و بررسی آن بپردازند. اما بند ۳ همین ماده مقرر می دارد در شکلی که اسباب گمان بی اساس بودند، و در مواردی که کشتی مورد بازرسی قرار گرفته هیچ فعلی که توجیه گر این تردید باشد را انجام نداده است، دولت نامبرده جهت تلافی هر گونه زیانو ضرری که بر کشتی بازرسی شده تحمیل گشته، اقدام نماید. اینگونه تعهد هم در متن ماده ۱۰۶ کنوانسیون ۱۹۸۲ باز تکرار شده است. و این همان معنای مسئولیت مدنی از آن مراد می شود؛ به بیان دیگر مسئولیت دولت از فعل و عملی حاصل می گردد که در گستره حقوق دریایی مجاز بوده و این مسئولیت با پدید آمدن زیان و گرامت حاصل می گردد. روی هم رفته، ماده ۲۳۲ کنوانسیون نامبرده نیز کشور هایی را توسط خساراتی که به آنان منتسب است مسئول قلمداد می کنند. در این نمونه ها، دولت زیان و گرامت دیده نیازی به ثبات «غیرقانونی» بودن اعمال و رفتار دولت مسئول نخواهد داشت. عدم قید تخلف و نقض به عنوان یکی از ارکان مسئولیت به معنای پذیرش اساس «مسئولیت بدون خطا» و یا بعبارت کامل تر «مسئولیت حاصل شده از زیان و گرامت» است.

از این رو رویکرد قراردادی بیان می دارد که افعال مسئولیت بدون اشتباه در زمینه اعمال خطرناک در حقوق بین الملل تعریف و تبیین شده است. این رژیم مسئولیتی به تنهایی به تلافی زیان های وارده و کاهش رنج خسارات و گرامت دیدگان و

قربانیان را مدنظر قرار دارد. بر عکس رژیم مسئولیت حاصل شده از تخلف و خطا که بهانه‌هایی را به مسئولین اعمال متخلفانه می‌دهد تا از مسئولیت رها شوند، از آن تحت عنوان مسئولیت قهری نام برده می‌شود و به سبب ورود زیان، آسیب و غرامت دیده می‌تواند برای طلب و تلافی اقدام کنند، صرفاً باید رابطه «سببیت» میان زیان وارده و فعل زیانبار و غرامت بار را اثبات نماید.

علاوه بر مطالب یاد شده می‌توان به ماده ۲۱ اعلامیه ۱۹۷۲ استکهلم اشاره داشت که کشورها را به مساعدت در جهت رسیدگی به جبران خسارات زیست محیطی فرا می‌خواند؛ افزون بر آن، اصل ۱۳ اعلامیه ۱۹۹۲ ریو ضمن تأکید بر اصل ضرورت وجود سیستم مسئولیت مدنی در حقوق داخلی، بر اصل تعاون دولت‌ها برای افزایش قوانین بین‌المللی در این زمینه اصرار ورزیده است. بیانیه استکهلم بیشتر به جنبه‌های بین‌المللی مسئولیت مدنی اشاره داشته و اشاره‌ای به مسئولیت مدنی در حقوق داخلی ندارد. اما اصل ۱۳ اعلامیه ریو به حقوق داخلی را نیز مد نظر قرار داده است.

بر این مبنا و با توجه به رویه قضایی و طرح کمیسیون حقوق بین‌الملل تحت عنوان «مسئولیت مدنی بین‌المللی حاصل شده از عواقب خسارات و غرامت بار افعالی که در متون حقوق بین‌الملل منع نشده اند» می‌توان این‌گونه استنتاج کرد که مسئولیت بین‌الملل ماحصل رویکرد شکل‌گیری مسئولیت و حاصل‌گذار از سیستم سنتی مسئولیت حاصل شده از تخلف به مسئولیت عینی یا مسئولیت حاصل شده از خطر است. اکنون، باید مد نظر قرار داد که حداقل به از نظر تئوری، عوامل مسئولیت بین‌المللی دولت کدام هستند و در چه مواقعی و تحت چه شرایطی دولت مسئول تلافی خسارت قلمداد خواهد شد. محرز شدن مسئولیت بین‌المللی دولت یا به عبارت دیگر انتساب مسئولیت بدون تخلف و تقصیر به دولت حاصل شده از افعال زیانبار که در عرصه حقوق بین‌الملل منع نشده اند نیازمند چه ارکانی است؟ این عناصر کانسره، با ارکان مسئولیت دولت حاصل شده از افعال متخلفانه متمایز است که در ذیل به آن اشاره می‌شود.

مسئولیت بین‌المللی دولت اساساً هنگامی طرح می‌گردد که اعمال منتسب به آن در تطابق با حقوق بین‌الملل از مشروعیت برخوردار است. بنابراین، همانگونه، نفتکش بدون مجوز باعث پدید آمدن زیان به محیط زیست یا اشخاص و یا تلف اموال شود، و همانگونه پایش تاثیر گذار دولت بر اعمال و افعال آن احراز نشود، در این زمینه نمی‌توان مسئولیت دولت را برای متصور بود. در شکلی که فعلی بر عکس حقوق بین‌الملل باشد، پدید آمدن مسئولیت حاصل شده از تخلف دولت می‌شود. حمل و نقل نفت در دریا از اعمالی که در شکل سانحه و پدید آمدن زیان می‌تواند مسئولیت مدنی دولت را متصور شد.

آگاه بودن دولت از تراکم افعال خطرناکی که تحت عنوان صلاحیت آن انجام می‌شوند، شرط محرز بودن مسئولیت دولت تلقی می‌شود. دیوان بین‌المللی دادگستری در رأی ۹ آوریل ۱۹۴۸ در پرونده کانال کورفو، با وجود اینکه مین گذاری به واسطه دولت آلبانی به اثبات نرسید، «آگاهی از وجود مین» را برای انتساب مسئولیت آلبانی مکفی نیست و این پدیده را بعد از تبیین و تحقیق توسط خبرگان و اثبات اینکه «وجود پست‌های دیدبانی بیانگر این مهم است که این دولت می‌توانسته کوشش مقتضی در این زمینه انجام دهد»، مورد تأیید قرار داد.

در زمینه عبور و مرور دریایی، آنچه «عنصر آگاهی» از رفت و آمد کشتی در دریا تلقی می‌شود، صدور مجوز است. هر نوع اعمالی که به شکل بالقوه برای محیط زیست و یا منافع سایر دولت‌ها با خطر همراه است، باید با اجازه قانونی دولت همراه باشد و این تعهدی است که برای اکثر دولت‌ها وجود دارد. در پرونده «تریل اسملتر» دادگاه داوری بیان داشت دولت کانادا «تعهد داشته است که ناظر بر چنین اقدامی (ذوب روی و سرب در کارخانه تریل) با تعهدات این دولت در تطابق با حقوق بین‌الملل مطابقت دارد یا خیر. . . این دولت باید شرکت «تریل اسملتر» را ملزم می‌داند که تا از پدید آمدن زیان به ایالات واشنگتن از رهگذر دود برآمده اجتناب نماید». این تعهد که در اکثر اسناد و کنوانسیون‌های بازدارنده نیز آمده است باعث می‌شود نظارت دولت بر عبور و مرور دریایی بسیار تدثر گذار باشد. طرح ۲۰۰۱ کمیسیون حقوق بین‌الملل در زمینه «اجتناب از آسیب برون مرزی حاصل شده از افعالی که در حقوق بین‌الملل منع نشده اند» در ماده ۶ این تعهد را ضروری دانسته است. بنابراین اگر دولتی در سرپیچی از تعهدات بین‌الملل خویش در اعطای مجوز سستی نموده اند می‌تواند باعث به وجود آمدن مسئولیت حاصل شده از خطای آن دولت شود و آن را از دایره فراگیر مسئولیت مدنی برون کند. نباید از نظر دور داشت

که در ارتباط مسئولیت مدنی بعد از پیدایی «زیان» خاص می شود؛ از این سان، بعد از ورود ضرر در شکلی که نفتکش سانحه ساز از مجوز دولت متبوع خویش برخوردار باشد، «آگاهی» آن دولت یکی از ارکان انتساب مسئولیت مدنی آن به شمار می آید. در باب کشتی سانچی می توان چنین بیان داشت که قسمت اول طرح کمیسیون حقوق بین الملل تحت عنوان «اجتناب گیری از زیان برون مرزی حاصل شده از اعمال خطر آفرین» در سال ۲۰۰۱ به سرانجام رسید که شامل یک مقدمه و ۱۹ ماده است. کلاً با آغاز کار بر مسئولیت دولت ها حاصل شده از افعال که در حقوق بین الملل منع نشده اند، بیشتر باشندگان کمیسیون به سبب اهمیت اصل جلوگیری، تصمیم گرفتند آغاز مبانی را که دولت ها می بایست در اجتناب از پدید آمدن ضرر و زیان در اعمال تحت پایش آنها رعایت نمایند، جمع آوری نمایند. در دیباچه این پرح پیش نویس به اعلامیه ریو در حوزه محیط زیست و شیوع و افزایش مورخ ۱۳ ژوئن ۱۹۹۲ اشاره شده است. این پیش نویس فعالیت هایی را تحت پوشش قرار می دهد که احتمال پدید آمدن زیان و ضرر مالی، جانی یا خسارات و غرامت به محیط زیست را به همراه دارند. صلاحیت دولت ها نیز بر اساس سه رکن در نظر گرفته شده است. در آغاز، صلاحیت سرزمینی دولت ها یعنی صلاحیت دولت بر اعمال که در سرزمین تحت صلاحیت وی انجام می گیرد. دوم، صلاحیت بر پایه پیوندی مثل کشور محل ثبت صلاحیت دولت پرچم و نیز در پایان امر صلاحیت حاصل شده از پایش دولت بر اعمال. افزون بر اینکه، این کمیسیون از واژه های «دولت مبدأ»، «دولت زیان دیده» و «آسیب برون مرزی» و نیز «آسیب دیده» برای اشاره به نهادهای درگیر در اجتناب از بروز آسیب اشاره می کند. ارزیابی خطر، اخطار و اطلاع رسانی، مشورت در خصوص فعالیت ها پیش گیرانه، رعایت و برآورد منافع دولت ها، رد و بدل کردن اطلاعات، اطلاع رسانی به مردم، آمادگی و اخطار در مواقع اضطراری از مبانی هستند که کمیسیون آن را مورد تحلیل قرار می دهد. در این بین، اساسی ترین مبنای که با استنباط از طرح یادشده در رابزه با آلودگی نفتی سانچی منطقه ساحلی چین می توان طرح نمود، به شرح ذیل می باشد.

کم کم با فزونی صلاحیت دولت ها پایه «برابری» در کاربست از منابع زیست محیطی و احترام به حاکمیت دولت های دیگر باعث شده است بهره برداری عادلانه از منابع طبیعی و مشترکات بین المللی به بخش انکارناپذیری از حقوق بین الملل بدل خواهد شد که حق عبور بی ضرر از دریای آزاد نیز به همین منوال پدید آمدن شده است. در این پرونده در این زمینه نقطه عطفی به حساب می آید که براساس آن هر دولتی می بایست از سرزمین و اموال تحت صلاحیت خویش خود به گونه ای استفاده نماید که به منافع دولت های دیگر ضرری وارد نسازد. بنابراین با اعمال و فزونی رفته رفته رویکرد قضایی در زمینه اعمال زیست محیطی و مسائلی در ارتباط با مسئولیت، در پایان امر اصل اساسی حقوق بین الملل دریایی در زمینه آلودگی های برون مرزی صورت گرفت که کنفرانس استکهلم در ژوئن ۱۹۷۲ با توجه به مفاد اصل ۲۱ اعلامیه خویش آن را به خوبی تبیین می نماید: «بر طبق منشور سازمان ملل و مبانی حقوق بین الملل، کشورها از حق حاکمیتی بهرمنند هستند تا از منابع طبیعی خود بر اساس سیاست زیست محیطی خویش به کار ببندند، و آن ها نیز متعهد می شوند که به شکلی بتوانند آن را انجام دهند که اعمال انجام شده در راستای صلاحیت آن ها یا تحت پایش آن ها به محیط زیست قرار گرفته در (محدوده) دولت های دیگر یا در اماکنی که زیر نظر هیچ صلاحیت ملی نبوده، زیانی وارد نسازد»

از این دقیقه با محوریت «تلاش لازم» یاد می شود برپایه این رکن، دولت ها نه تنها نسبت به اعمال خویش مسئول هستند، بلکه می بایست کلیه کوشش خویش را به خدمت بگیرند تا زیان و ضرری به منافع دیگر دولت ها وارد نشود. این کوشش نسبت به همگی اعمالی که با محوریت «پایش» آن ها انجام می پذیرد اعمال می شود، چه افعال اشخاص حقیقی و حقوقی. افزون بر، مفهوم «محل هایی که تحت پوشش هیچ صلاحیت ملی قرار ندارند» در رکن نامبرده بیانگر آن است که دولت ها مسئول هستند به پایش اعمال کشتی های تحت صلاحیت عنوان پرچم خود در دریای آزاد بپردازند و این پایش از راه تصویب قوانین داخلی و نظارت دقیق و صدور مجوز و بیمه نیز حاصل می گردد.

در قبال هر نوع آلودگی نفتی، دولتی که پرچم خود را بر بالای کشتی مقصر مشاهده می نماید، ملتزم به کاربست تدابیر و تصمیماتی بازدارنده و فعالیت ها پسآلودگی می باشد. شایان ذکر است که این یک تعهد به نتیجه ندارد و تنها یک تعهد

مبتنی بر فعل است؛ زیرا که رفت و آمد دریایی به نوبه خویش خطر آفرین است و اجتناب از خلق یک حادثه به شکل کامل میسر نخواهد بود.

بنابراین، تلاشی که در خور اقتضاء باشد در راستای آلودگی نفتی سانچی نیز شاهد بر دو گروه فعالیت های است. اول، فعالیت های دولت ها به قصد دوری از بروز سوانح منجر به زیان و آلودگی دریایی نامبرده که این امر می تواند پیوستن به معاهدات شاهد بر دوری و اجرای آن ها و قانونگذاری در سطح ملی را شامل شود. جرگه دوم نیز فعالیت هایی است که در برخی اوقات بحران بار به قصد دوری از شیوع آلودگی نفتی نفتکش سانچی و تقلیل جنبه های آن حاصل می شود. البته شایان ذکر است فعالیت ها نامبرده بسته به توانایی اقتصادی و فناوریانه دولت ها متمایز است و با توجه به شرایط و زمینه های فوق به این نتیجه رسید که دولتی تعهد خود را بر پایه توجه کوشش بایسته به انجام رسانیده است یا خیر.

اصل رکین دیگری که مثل اصل تلاش بایسته در رأس مبانی قرار می گیرد که با محوریت اصل اجرای حقوق بین الملل محیط زیست در رویه قضایی و رویه دولت ها هویدا می باشد، اصل مساعدت است. در پرونده سانچس امید است که دو دولت ایران و چین با «مساعدت» به کم شدن روند آلودگی بپردازند. اصل ۲۴ اعلامیه استکهلم و نیز رکن و ماده ۷ اعلامیه ریو مساعدت را رکن مهم هر نوع ایده ای برای نگهداری از محیط زیست می دانند. این مسئله بویژه زمانی که با دریای آزاد روبرو هستیم، بسیار مهم و اساسی جلوه می نماید؛ زیرا در اینجا دیگر منافع دیگر کشور قابل طرح است. در این مسائل، نهاد های بین المللی پشتیبان و حافظ محیط زیست دریایی می توانند مساعدت فراوانی به انجام مساعدت روزن افزون بین دولت ها نمایند. البته در مواقعی هم که آلودگی نفتی در گوشه ای و یا منطقه ای از دریای آزاد رخ می دهد که منافع دولت های ساحلی چون چین را با خطر مواجهه سازد، دولت های ذینفع تأثیر بسیار حائر اهمیتی در پدید آمدن مکانیسم های مساعدت خواهند داشت.

نقش و مهم بودن اصل اطلاع رسانی در مواضع ضرورت از نقش و درجه اعتبار اصل مساعدت کمتر نیست. در قضیه سانچی، دیوان بین المللی دادگستری بیان دارد وجود یک منطقه در آب های ساحلی در موقع وارد شدن نفتکش ایرانی، چین می بایست به ایران اطلاع داده و آن را از ورود بدون پرچک در آب های ساحلی بر حذر بدارد. دیوان در این زمینه اشاره داشت که این تعهد از سایر مبانی کلی و زیاد تبیین شده و از همه ملاحظات پایه ای در دنیای امروز نشأت می گیرید. بر پایه ملاحظات مقایسه ای می توان این تعهد را استنتاج نمود که دولت ها باید به دیگر دولت های در صورت حالت خطرناک اطلاع دهند که خطر آلودگی نفتی در در این منطقه ساحلی و یا اتلاف اموال آنها را یا متعلقات آن وجود دارد.

برخی معاهدات در رابطه با حقوق دریاها و نیز قراردادهای زیست محیطی این مقوله را منظور نظر قرار داده اند که بدون شک عمده ترین آن ها کنوانسیون ۱۹۸۲ در ویژه حقوق دریاها می باشد. درحقیقت در رابطه با سانچی زمانی که دولت ایران از مواردی مطلع می سازند که در آن منطقه دریایی در موقعیت ضرر فوری و ورود خسارت می باشد، بواسطه آلودگی نفتی از پیش زیان دیده است، بی درنگ چین این مهم را به دیگر دولت هایی که این مهم را احتمال خواهند داد که در رابطه با زیان قرار گیرند و نیز نهاد های بین المللی ذینفع را اطلاع رسانی خواهد کرد.

بدون شک، می توان این مهم را در زمینه آلودگی نفتی سانچی نیز پیاده نمود که در تطابق با آن در شکلی که کشتی نامبرده در آبهای آزاد دچار سانحه ای شده نفت فراوانی به منطقه ساحلی چینی وارد نمود، اما کشور صاحب پرچم که در آن جریان کشور پاناما متعهد بوده که کشور چین را از ورود به منطقه ساحلی را اطلاع رسانی نماید.

شایان ذکر است که مقوله مهم اطلاع رسانی در دنیای امروز جلوه جدیدی را به همراه خود دارد و آن اطلاع رسانی به «همگان» و سایر دولت ها می باشد. این تعهد بیانگر روش های نو در عرصه حقوق بین الملل دریایی و به خصوص حقوق محیط زیست است که در رابطه و همانگی با آن تلاش می شود اشخاصی که ار حیث مالی و جانی در خطر باشند در اتخاذ تصمیم گیری دخیل باشند، این زمینه را داشته باشند که نظرات خود را تبیین نمایند و با مقامات مسئول در رابطه باشند.

این مهم شاهد بر اوضاع و شرایط بعد از پدید آمدن آلودگی نفتی در دریا توسط سانچی است. دولت عامل زیان و آلودگی که در اینجا ایران و دولتی که اشخاص تحت تابعیت عامل زیان هستند. در واقع نباید در شرایط جبران زیان تبعیضی قائل شد.

منابع و مراجع

۱. جلالی، محمود (۱۳۸۸)، «تأسیس دادگاه بین المللی محیط زیست و مشکلات آن»، فصلنامه حقوق، مجله دانشکده حقوق و علوم سیاسی، دوره ۳۹، ش ۱، صص ۸۵-۶۳.
۲. شید، بابک. (۱۳۹۱). مسئولیت مدنی متصدی حمل و نقل دریایی مواد خطرناک. علمی پژوهشی، شماره ۱۸ ص ۱۲۳
۳. (دانشنامه بیمه، ۱۳۹۳، مدخل بیمه مسئولیت مدنی)
۴. ابراهیمی، سیدنصرالله و کشاورزی، غزال و کشاورز بهادری، نرگس و شریفی، شهریار. (۱۳۹۶). نقش باشگاه‌های حمایت و غرامت در جبران خسارات ناشی از آلودگی‌های نفتی، مطالعات حقوق انرژی، دوره ۳، شماره ۲، صص ۶۵.
۵. پور نوری، منصور، حبیبی، محمد. (۱۳۸۶) حقوق بین الملل دریاها کنوانسیون حقوق دریاها، تهران، مهد حقوق، چاپ سوم ص ۶۷.
۶. پورهاشمی، عباس و موسوی، مریم. (۱۳۹۰). مسئولیت بین المللی دولت‌ها در حقوق محیط زیست، دانشنامه حقوق، شماره ۱۵، ص ۷۶.
۷. جلالی، محمود (۱۳۸۸)، «تأسیس دادگاه بین المللی محیط زیست و مشکلات آن»، فصلنامه حقوق، مجله دانشکده حقوق و علوم سیاسی، دوره ۳۹، ش ۱، صص ۸۵-۶۳.
۸. حسینی نواز سید علی، (۱۳۹۱). سیستم حل و فصل اختلافات در کنوسسیون ۱۹۸۲، پایان نامه (رساله دکتری)، دانشکده حقوق دانشگاه شهید بهشتی ص ۷۱.
۹. حسینی نواز سید علی، (۱۳۹۱). سیستم حل و فصل اختلافات در کنوسسیون ۱۹۸۲، پایان نامه (رساله دکتری)، دانشکده حقوق دانشگاه شهید بهشتی ص ۷۶.
۱۰. دبیری، فرهاد و خلعتبری، یلدا و زارعی سحر (۱۳۹۷). دست‌یابی به توسعه پایدار از منظر حقوق بین الملل محیط زیست. فصلنامه انسان و محیط زیست. شماره ۴۴، ص ۱۴۲
۱۱. رک‌به: کنوانسیون مارپول مصوب ۱۹۷۳، کنوانسیون آمادگی و مقابله با همکاری در برابر آلودگی نفتی مصوب ۱۹۹۰، کنوانسیون بین الملل مسئولیت مندی جبران ناشی از آلودگی نفتی ۱۹۶۹، کویت و پروتکل های آن به منظور حفاظت از محیط زیست دریایی در برابر آلودگی مصوب ۱۹۷۸، کنوانسیون تأسیس صندوق بین المللی جبران خسارت آلودگیهای نفتی ۱۹۷۱؛ کنوانسیون بین المللی جلوگیری از آلودگی دریا توسط نفت ۱۹۵۴؛ کنوانسیون جلوگیری از آلودگی دریا به وسیله ریزش مواد زاید ۱۹۷۰؛ کنوانسیون حقوق دریاها ۱۹۸۲؛ پروتکل مدیترانه ۱۹۸۰.

۱۲. زمانی، قاسم، (۱۳۸۱)، «توسعه مسئولیت بین المللی در پرتو حقوق بین الملل محیط زیست»، مجله پژوهش های حقوقی، سال اول، شماره ۱، ص ۴۲.
۱۳. زمانی، قاسم، (۱۳۸۱)، «توسعه مسئولیت بین المللی در پرتو حقوق بین الملل محیط زیست»، مجله پژوهش های حقوقی، سال اول، شماره ۱، ص ۴۴.
۱۴. سلیمی ترکمانی، حجت (۱۳۹۰): بررسی مشکل زیست محیطی دریاچه ارومیه از منظر حقوق بین الملل محیط زیست، فصل نامه راهبرد، سال بیستم، ش ۵۸، ص ۴۳.
۱۵. شید، بابک. (۱۳۹۱). مسئولیت مدنی متصدی حمل و نقل دریایی مواد خطرناک. علمی پژوهشی، شماره ۱۸، ص ۱۲۳.
۱۶. عسگری، علیرضا و حسینی، هادی. (۱۳۹۳). مسئولیت مالک کشتی و شرایط بیمه ای آن. شماره ۲۳، ص ۵۰.
۱۷. غمامی، مجید (۱۳۸۳)، قابلیت پیش بینی ضرر در مسئولیت مدنی، تهران: شرکت سهامی انتشار، چاپ اول، ص ۷۸.
۱۸. گرشاسبی، علی. (۱۳۸۹). مسئولیت مدنی ناشی از خسارات آلودگی نفتی در دریای آزاد. پایان نامه درجه کارشناسی ارشد، دانشکده حقوق و علوم سیاسی. گروه حقوق خصوصی. دانشگاه تهران. ص ۴۵.
۱۹. گرشاسبی، علی. (۱۳۸۹). مسئولیت مدنی ناشی از خسارات آلودگی نفتی در دریای آزاد. پایان نامه درجه کارشناسی ارشد، دانشکده حقوق و علوم سیاسی. گروه حقوق خصوصی. دانشگاه تهران. ص ۷۷.
۲۰. گرشاسبی، علی. (۱۳۸۹). مسئولیت مدنی ناشی از خسارات آلودگی نفتی در دریای آزاد. پایان نامه درجه کارشناسی ارشد، دانشکده حقوق و علوم سیاسی. گروه حقوق خصوصی. دانشگاه تهران. ص ۴۵.
۲۱. یدایی امناب، محسن، (۱۳۸۹)، "رویکرد نظام مسئولیت بین المللی دولت ها در خسارت های زیست محیطی"، پایان نامه کارشناسی ارشد، دانشگاه شهید بهشتی. ص ۳۹.

پژوهشگاه علوم انسانی و مطالعات فرهنگی
پرتال جامع علوم انسانی

منابع لاتین

Symeonides, Symeon C. (2008), Rome II and Tort Conflicts: A Missed Opportunity. American Journal of Comparative Law 56, 1-46.