

تحدید مسئولیت مالکان کشتی نفتکش در جبران خسارت ناشی از آلودگی نفتی

در حقوق دریایی ایران و کنوانسیون مسئولیت مدنی (CLC)

دکتر منصور پورنوری^۱ / دکتر مهدی یوسفی صادقلو^۲ / شهرام بادسار^۳

* نوع مقاله: پژوهشی / تاریخ دریافت: ۱۴۰۰/۰۷/۰۴ / تاریخ پذیرش: ۱۴۰۰/۰۸/۰۱

چکیده

در خصوص این موضوع می توان گفت در حالی که مالک بهره بردار می تواند مالک حقیقی کشتی در نظر گرفته شود، بایستی با وضعیت مالک ثبت شده با احتیاط برخورد نمود. لذا هر شخصی که مسئولیت او مورد ادعاست، برای استناد به تحدید مسئولیت باید با تشکیل صندوق اعتبار منابع مالی لازم را نزد مرجع رسیدگی کننده تأمین کند. چرا که ایجاد سیستم های تعیین مسئولیت برای پرداخت خسارات و علاوه بر آن فراهم آوردن محدودیتی برای مسئولیت مالکان کشتی ها بوده است. در حقوق دریایی ایران تحدید مسئولیت مالک کشتی پذیرفته شده است و با مقررات صریحی در خصوص محدودیت مسئولیت مالک کشتی مواجه هستیم، که در حقوق دریایی ایران این اصل مسئولیت بر مبنای نظریه تقصیر پذیرفته شده است. همچنین کنوانسیون ۱۹۶۹ (سی ال سی) نیز در ابتدای امر مقرر نمود جز در موارد مقرر در بند های ۲ و ۳ مالک کشتی در زمان بروز حادثه مسئول هر گونه خسارت آلودگی ناشی از تخلیه یا نشت نفت است. همچنین کنوانسیون در بند ۴ از ماده ۳ مقرر نمود هیچ گونه دعوایی برای جبران خسارت آلودگی علیه مالک قابل طرح نیست مگر وفق این کنوانسیون. این اصل مسئولیت بر مبنای نظریه خطر قابل قبول می باشد. لذا در مقاله پیش رو به بررسی تحدید مسئولیت مالک کشتی نفتکش در بحث جبران خسارت ناشی از آلودگی نفتی در حقوق دریایی ایران و کنوانسیون مذکور خواهیم پرداخت.

واژگان کلیدی: مسئولیت مدنی، کنوانسیون سی ال سی، کشتی نفتکش، جبران خسارت.

^۱ استادیار و عضو هیأت علمی، دانشکده حقوق، دانشگاه آزاد اسلامی واحد تهران مرکزی.

pournouri@yahoo.com

^۲ استادیار و عضو هیأت علمی، دانشکده حقوق و علوم اجتماعی، دانشگاه پیام نور واحد کرج.

m_yousefi_2005@yahoo.com

^۳ کارشناس ارشد حقوق تجارت بین الملل، سردفتر اسناد رسمی و مدیر خدمات قضایی ۳۱ تهران. (نویسنده مسئول)

shahram_badsar@yahoo.com



مقدمه

در ۱۸ ماه می ۱۹۶۷ در کانال انگلیس عظیم ترین تانکر نفت زمان خود به نام توری کنتیون بر اثر اشتباه انسانی به صخره برخورد کرد و ۱۲۰ هزار تن نفت خام آن به دریا نشت کرد. این حادثه نشان داد که ضوابط بین المللی روشنی برای مقابله با چنین حوادثی وجود ندارد و ترتیباتی نیز برای جبران خسارت وارده در سطح بین المللی موجود نیست. پس از این رخداد، صنعت نفت با دو مشکل رو به رو شد، یکی جلوگیری از اتلاف نفت و ریزش آن در آب دریا، و دیگری مسأله آلودگی آب بنادر و سواحل.

لذا در جهت مسئول شناختن کسانی که دریا را آلوده می کنند، کنوانسیون بین المللی مسئولیت مدنی ناشی از خسارت آلودگی نفتی در ۲۹ نوامبر ۱۹۶۹ در بروکسل امضاء شد. ایران به این کنوانسیون ملحق نشد تا این که کنوانسیون بین المللی مسئولیت مدنی ناشی از خسارت آلودگی نفتی ۱۹۶۹ به کنوانسیون مزبور الحاقات و اصلاحات سال ۱۹۹۲ ملحق شد. این سند بین المللی در صدد است تا ترتیبی مقرر نماید که خسارات آلودگی نفتی به نحو کاملی جبران شود. خساراتی که در نتیجه تصادفات تانکرهای نفتی به یکی از کشورهای متعاقد وارد می شود. به موجب این کنوانسیون و اصلاحیه های بعدی آن، مالک کشتی مسئول جبران خسارت ناشی از آلودگی نفتی است که از نشت یا تخلیه نفت کشتی مزبور حاصل شده است.

۱- محدودیت مالکان کشتی نفتکش

ابتدا مباحث مرتبط با حقوق دریایی ایران در زمینه تحدید مسئولیت صاحبان کشتی های نفتکش مورد بحث قرار می گیرد، و در ادامه به مطالعه تطبیقی این مطالب در کنوانسیون سی ال سی خواهیم پرداخت.^۱

^۱ ماده ۱ قانون دریایی ایران مصوب ۱۳۴۳ (اصلاحی ۱۳۹۱) در خصوص شرایط تابعیت کشتی مقرر می دارد: ۱- هر کشتی دریایما (اعم از این که ساختمان آن پایان یافته و یا در دست ساختمان باشد) که ظرفیت غیر خالص ثبت شده آن حداقل ۲۵ تن و واجد شرایط ذیل باشد می تواند بر طبق مقررات این قانون به ثبت رسیده و تابعیت ایرانی و حق بر افراشتن پرچم جمهوری اسلامی ایران را داشته باشد: الف- کشتی به اشخاص تابع ایران (اعم از طبیعی و حقوقی) تعلق داشته باشد و در صورتی که کشتی متعلق به شرکت ایرانی باشد باید سهام آن با نام بوده و حداقل ۵۱ درصد سرمایه واقعی آن متعلق به اتباع ایرانی باشد. ب- کشتی باید بر طبق مقررات این فصل به ثبت برسد. ۲- کشتی های نفتکش متعلق به اشخاص (اعم از طبیعی یا حقوقی) که به امر تولید و یا تصفیه و یا حمل و نقل نفت خام و یا گاز و یا



قانون دریایی ایران در ماده ۷۵ به بعد حاوی مقررات صریحی در خصوص محدودیت مسئولیت مالک کشتی بوده، مگر آن که حادثی که موجب بروز خساراتی شده است معلول تقصیر مالک کشتی باشد. (نجفی اسفاد و دارایی نیا، ۱۳۹۰، ۵۴-۳۲) حادث مذکور در ماده ۷۵ عبارتند از: ۱- تلفات جانی یا صدمات بدنی وارد به مسافر کشتی و یا اموالی که در کشتی حمل می‌شود. ۲- تلفات جانی یا صدمات بدنی وارد به هر شخص دیگر (در خشکی یا آب) و خسارات وارد به هر گونه مال دیگر یا تضییع هر گونه حقی که در نتیجه عمل یا خطا یا غفلت اشخاصی که در کشتی یا خارج آن هستند و مالک کشتی مسئول عمل یا غفلت چنین اشخاصی است به وجود آید، مشروط بر آن که عمل یا خطا یا غفلت اشخاص اخیر مربوط به عملیات ناشی از دریانوردی و یا اداره کشتی یا بارگیری یا حمل و یا تخلیه بار و سوار کردن و حمل و پیاده کردن مسافری باشد.

بند ۳ ماده مذکور حاکی از آن است که در موارد مصرح در بند ۱ این ماده حق تحدید مسئولیت برای مالک کشتی محفوظ است، ولو آن که مسئولیت وی ناشی از مالکیت کشتی یا تصرف یا حفاظت یا نظارت بر آن باشد؛ بدون این که اثبات خطای او یا اشخاصی که مسئولیت آنان را عهده دار است لازم باشد. با وجود آن که در حقوق دریایی ایران تحدید مسؤلیت مالک کشتی نفتکش پذیرفته شده است ولی به صراحت بند ۴ ماده ۷۵ قانون مذکور مقرر می‌دارد، مقررات ناظر بر موارد فوق، امور ذیل را در بر نمی‌گیرد: ۱- مطالبات مربوط به نجات کشتی و خسارات مشترک دریایی. ۲- مطالبات فرمانده یا کارکنان کشتی یا نمایندگان مالک کشتی، مشروط بر این که به موجب قانونی که ناظر به قرارداد استخدامی آنها با مالک کشتی است، وی مجاز نباشد مسئولیت خود را نسبت به این قبیل دعاوی محدود کند و یا به موجب قانون مذکور فقط بتواند مسئولیت خود را تا میزانی بیش از آنچه در ماده ۷۷ مقرر شده است محدود کند.

اما در کنوانسیون ۱۹۶۹ اعلام شده است که مالک کشتی می‌تواند مسئولیت خود را وفق این کنوانسیون برای هر حادثه به حداکثر ۲۰۰۰ فرانک طلا برای هر تن از تناژ کشتی محدود کند. در هر حال این مبلغ در هر مورد از ۲۱۰ میلیون فرانک تجاوز نخواهد کرد. و بند ۲ از ماده ۵ کنوانسیون نیز اعلام می‌دارد که اگر حادثه در نتیجه تقصیر واقعی یا اطلاع و رضایت ضمنی مالک ایجاد شده باشد او حق استناد به مسئولیت محدود مالک مقرر در بند ۱ این ماده را خواهد داشت.

محصولات نفتی اشتغال دارند می‌توانند بدون رعایت حد نصاب مقرر در این ماده بنا به درخواست ذینفع و موافقت سازمان بنادر و کشتیرانی به ثبت رسیده و تابعیت ایران را تحصیل کنند.



۲- تقویت اصل تحمیل مسئولیت مالک کشتی

از جمله نکاتی که در قانون دریایی ایران جلب توجه می‌کند این است که برابر بند ۷ ماده ۷۵ قانون مذکور، استناد به تحدید مسئولیت دلیل قبول اصل مسئولیت نیست. (پورنوری، ۱۳۸۴، ۲۱۴) و بالاخره با شناخته شدن محدودیت مسئولیت مالک کشتی در قانون دریایی ایران، ماده ۷۷ قانون یاد شده در خصوص میزان آن صراحت دارد بر این که:

۱- مالک کشتی می‌تواند میزان مسئولیت خود را به شرح مذکور در ماده ۷۵ به مبالغ زیر محدود کند: الف) در صورتی که سانحه فقط منجر به خسارت مالی گردد جمعاً بر حسب هر تن ظرفیت کشتی ۸۱۰۰۰ ریال. ب) در صورتی که سانحه فقط منجر به خسارت بدنی شود جمعاً بر حسب هر تن ظرفیت کشتی ۱۵۰۰۰۰ ریال. ج) در صورتی که سانحه فقط منجر به خسارت مالی و بدنی گردد جمعاً بر حسب هر تن ظرفیت کشتی ۲۵۰۰۰۰ ریال. که از این مبلغ ۱۶۳۰۰۰ ریال بر حسب هر تن ظرفیت کشتی منحصراً برای پرداخت خسارت بدنی و مبلغ ۸۱۰۰۰ ریال بقیه بر حسب هر تن ظرفیت کشتی برای پرداخت خسارت مالی تخصیص می‌یابد.

۲- در هر قسمت از حساب مخصوص تقسیم وجوه بین طلبکاران باید به نسبت طلب مسلم آنها صورت گیرد.

۳- اگر مالک کشتی قبل از تقسیم وجوه حساب مخصوص تمام یا قسمتی از بدهی‌های مذکور در بند یک ماده ۷۵ را پرداخت کرده باشد نسبت به حساب مذکور قائم مقام قانونی طلبکار خواهد بود. ولی حقوق مالک در این مورد محدود به میزانی است که طلبکار می‌توانسته بر طبق قوانین کشوری که حساب مخصوص در آن ایجاد شده از او مطالبه کند.

اگر چه در وهله اول ممکن است گفته شود که قانون دریایی ایران حاوی مقررات خاصی بوده و چون بنا به قول اصولین عام ناسخ خاص نیست، پس قانون عام مجازات اسلامی ناسخ مقررات خاص قانون دریایی نیست؛ به ویژه این که ممکن است مالک کشتی در صورت وقوع حادثه منتهی به فوت مسافر در دفاع از محدودیت مسئولیت برقرار شده، به مقررات موضوع ماده ۳۳۰ قانون مدنی نیز استناد کند. در هر صورت ضرورت ایجاب می‌کند که به ظواهر امر توجه نکرده و ژرف اندیشی و مذاقه بیشتری در قضیه مطروحه به عمل آید. توضیحاً آن که ماده ۷۲۹ قانون مجازات اسلامی مصوب ۱۳۷۵ مجلس شورای اسلامی صراحت دارد بر این که کلیه قوانین مغایر با این قانون ملغی است.



به نظر می‌رسد صرف نظر از نص صریح یاد شده، در صورت طرح قضیه حادثه منجر به فوت در جریان سفر دریایی، در مرجع قضایی، مالک کشتی بتواند به محدودیت مسئولیت مندرج در قانون دریایی ایران به شرح فوق استناد کند. زیرا محدودیت مسئولیت اصولاً امری خلاف اصل می‌باشد و بنابر این بایستی مورد تفسیر مضیق قرار گیرد و نه موسع. از سوی دیگر به موجب اصل چهارم قانون اساسی جمهوری ایران کلیه قوانین و مقررات مدنی، جزایی، مالی، اقتصادی، اداری، فرهنگی، نظامی، سیاسی و غیر این‌ها باید بر اساس موازین اسلامی باشد. نتیجه این‌که، در شرایطی که مقررات قانونی ناظر بر دیه به شرح مندرج در قانون مجازات اسلامی واجد ریشه و سابقه فقهی می‌باشد، از این دیدگاه نیز محدودیت مسئولیت مندرج در قانون دریایی ایران را به شرحی که گذشت، به نظر بایستی منسوخ تلقی کرد. در هر حال موضوع واجد جنبه نظری خاصی بوده است که تبعات ارباب فضل و توجه به اصول ۱۶۶ و ۱۶۷ قانون اساسی^۱ در خصوص مورد، از نهایت اهمیت می‌تواند برخوردار باشد. در قانون دریایی ایران، مواردی مذکور افتاده که ناظر بر محرومیت ذینفع از حق استفاده از تحدید مسئولیت می‌باشد.

کنوانسیون ۱۹۶۹ (سی ال سی) در ابتدای امر مقرر نموده بود جز در موارد مقرر در بند های ۲ و ۳ مالک کشتی در زمان بروز حادثه مسئول هر گونه خسارت آلودگی ناشی از تخلیه یا نشت نفت است. همچنین کنوانسیون در بند ۴ از ماده ۳ مقرر داشته بود هیچ گونه دعوایی برای جبران خسارت آلودگی علیه مالک قابل طرح نیست مگر وفق این کنوانسیون. هیچ دعوایی برای خسارت آلودگی طبق این کنوانسیون یا هر مبنای دیگری علیه خدمه یا نمایندگان مالک قابل طرح نیست. اما در بند ۱۴ از ماده ۳، طرح دعوا صرفاً علیه خدمه یا نمایندگان مالک کشتی منع شده است. هم چنین در بند ۴ از ماده ۳ آمده است، هیچ گونه ادعایی برای جبران خسارت ناشی از آلودگی نفتی علیه مالک، مسموع نخواهد بود مگر مطابق مقررات این کنوانسیون، مشروط به رعایت مفاد بند ۵ این ماده هیچ گونه ادعایی برای جبران خسارت ناشی از آلودگی بر مبنای این کنوانسیون یا هر مبنای دیگری علیه اشخاص زیر مسموع نخواهد بود:

^۱ اصل ۱۶۶ قانون اساسی ایران مقرر می‌دارد: احکام دادگاه‌ها باید مستدل و مستند به مواد قانون و اصولی باشد که بر اساس آن حکم صادر شده است. و اصل ۱۶۷ بیان می‌دارد: قاضی موظف است کوشش کند حکم هر دعوا را در قوانین مدونه بیابد و اگر نیابد با استناد به منابع معتبر اسلامی یا فتاوی معتبر، حکم قضیه را صادر نماید و نمی‌تواند به بهانه سکوت یا نقص یا اجمال یا تعارض قوانین مدونه از رسیدگی به دعوا و صدور حکم امتناع ورزد.



۱- مستخدمین یا نمایندگان مالک یا خدمه کشتی؛ ۲- راهنما یا هر شخص دیگری که جزو خدمه کشتی نیست و خدماتی را برای کشتی انجام می دهد؛ ۳- اجاره کننده به هر شکلی که تعریف شود، از جمله اجاره کننده در بست کشتی، مدیر یا بهره بردار کشتی؛ ۴- هر شخصی که با رضایت مالک بر اساس دستور العمل یک مقام ذی صلاح دولتی عملیات نجات انجام دهد؛ ۵- هر شخصی که اقدام پیشگیرانه انجام دهد؛ ۶- تمامی مستخدمین یا نمایندگان اشخاصی که در بند های ح، د، و، ه ذکر شده اند.

۳- میزان مسئولیت مالک کشتی

در سیستم حقوقی ایران در خصوص شیوه های تعیین خسارت^۱ خلأ بزرگی مشاهده می شود و حقوقدانان ایرانی جز در مقام دفاع در دعاوی بین المللی، خود را با این مسأله آشنا نکرده و صلاحیت مطلق و بی حد و مرز را به کارشناسان برای تعیین میزان خسارت وارده اعطا کرده اند. حتی در قوانین موجود در ایران در خصوص مفاهیم عادی خسارت مانند خسارت جبرانی، خسارت تنبیهی، خسارت اقتصادی و غیر اقتصادی، و خسارت های اسمی که کشورهای دیگر درباره آنها قلم فرسایی کرده اند مطالب قابل توجهی وجود ندارد. (داراب پور و علیخانی، ۱۳۹۳، ۵۴۶) اما در قراردادهای نفتی، میزان مسئولیت حتماً تعیین خواهد شد در غیر این صورت، پس از حادثه نفتی خسارت بر اساس نظریه کارشناسی تعیین می شود. بدین معنا که تعیین خسارت قراردادی پیرو تعیین مسئولیت است. در حوادث نفتی، اگر تقصیر مالکان کشتی های نفتکش یا شناور محرز گردد و رابطه سببیت بین حادثه نفتی و مالک مزبور روشن باشد، بر اساس قاعده تقصیر مسئولیت مالکان کشتی اثبات می شود و میزان خسارت نیز بر همین اساس تعیین می گردد. همانند دعاوی نفتکش اریکا که تقصیر شرکت توتال ثابت شد و پس از احراز رابطه سببیت، این شرکت محکوم به خسارت

^۱ ماده ۷۶ قانون دریایی ایران مصوب ۱۳۴۳ (اصلاحی ۱۳۹۱) در خصوص حساب مخصوص مقرر می دارد: ۱- تعیین مسئولیت مقرر در ماده ۷۷ این فصل شامل مجموع مطالبات مربوط به خسارات بدنی و مالی ناشی از یک حادثه بدون توجه به مطالبات ناشی از حادثه دیگر خواهد بود. اعم از این که مطالبات اخیر قبلاً بوجود آمده و یا بعداً ایجاد گردد. ۲- چنانچه مجموع خسارات ناشی از یک حادثه معین از حدود مسئولیت مقرر در ماده ۷۷ تجاوز نماید تمام وجوهی که به علت تعیین مسئولیت باید پرداخت گردد حساب مخصوصی را تشکیل خواهد داد. ۳- وجوهی که بدین ترتیب در حساب مخصوص منظور می شود فقط برای پرداخت مطالباتی است که در برابر آن مطالبات می توان به تعیین مسئولیت استناد کرد. ۴- بعد از تشکیل حساب مخصوص در صورتی که عملاً بتوان از وجوه این حساب استفاده نمود هیچ یک از طلبکارانی که از این حساب حق استفاده دارد نمی تواند نسبت به سایر دارایی های مالک کشتی برای وصول همان طلب اقدام دعوی نماید.



شد و میزان خسارت نیز بر اساس خسارت واقعی تعیین گردید. تعیین میزان خسارت بر اساس خسارت واقعی در حوادث نفتی، از نظر حقوق ایران مشروعیت دارد. چون در حقوق ما به دشواری می توان میزان مسئولیت متعهد را محدود به ارزشی کرد که برای او قابل پیش بینی است. البته نظریه مسئولیت مطلق نیز برای اثبات خسارت های نفتی در کنار نظریه تقصیر، جایگاه خود را از دست نمی دهد. خلاصه آن که در دعاوی داخلی برای تعیین میزان خسارت نفتی، دادگاه به نظر کارشناس رجوع می کند. یعنی از طریق کارشناسان نفتی خسارت تعیین می شود. در این مورد می توان به دعوای شرکت نفتی فیلیپس علیه دولت ایران اشاره کرد. در دعوای فیلیپس علیه ایران، که در سال ۱۳۶۸ هجری شمسی اقامه شد، این شرکت با توجه به سهم خود از درآمدهای نفتی ایران، محاسباتی را برای ارزیابی جریان نقدی آینده انجام داده بود و در این محاسبات نرخ تنزیل مورد نظر را نیز اعمال نمود. با این همه، این محاسبات از سوی دیوان داوری پذیرفته نشد. در واقع شرکت فیلیپس بر اساس روش محاسباتی دی سی اف، خسارت را ارزیابی کرده بود اما در نهایت دیوان داوری فقط به ۳۲ درصد میزانی که بر اساس روش مزبور به دست آمده بود حکم داد.

زمان کنفرانس ۱۹۶۹ که منجر به انعقاد دو کنوانسیون فوق الذکر گردید، نیاز به ایجاد روش تازه ای برای تقویت و تکمیل مکانیسم جبران خسارات در مواردی که کنوانسیون مسئولیت مدنی نمی تواند کاری از پیش ببرد و نیز برای کمک به صاحبان کشتی های مسئول جبران خسارات آلودگی نفتی گردید. مطابق کنوانسیون یاد شده صندوق مزبور در موارد زیر اقدام به تأمین جبران خسارات می نماید:

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

^۱ ماده ۲ این کنوانسیون منحصراً شامل موارد ذیل خواهد بود: الف) خسارت آلودگی ایجاد شده: ۱- در سرزمین، و همچنین در دریای سرزمینی یک دولت متعهد، ۲- در منطقه انحصاری اقتصادی یک دولت متعهد که بر اساس حقوق بین الملل تعیین شده است، یا اگر یک دولت متعهد چنین منطقه ای را تعیین ننموده است، در منطقه ای فراتر و مجاور با دریای سرزمینی آن دولت که بر اساس حقوق بین الملل توسط آن دولت تعیین شده است که این منطقه نباید بیش از ۲۰۰ مایل دریایی از خط مبدأیی که عرض دریای سرزمینی از آن اندازه گیری می شود امتداد یابد. ب) اقدامات پیشگیرانه جهت پیشگیری یا به حداقل رساندن خسارت مزبور، در هر محلی که انجام شوند.



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

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

تنها مواردی که صندوق از پرداخت معاف شده است بروز حالت جنگ و آشوب و نیز مواردی است که مدعی نتواند ثابت کند خسارات وارده ناشی از حادثه مربوط به یک یا چند کشتی است. میزان خسارتی که صندوق پرداخت می نماید حداکثر تا ۶۷۵ میلیون فرانک طلا است که با تصمیم شورای صندوق با اکثریت ۷۵ درصد آراء می توان آن را به ۹۰۰ میلیون فرانک افزایش داد. طبق پروتکل الحاقی به این کنوانسیون که در سال ۱۹۷۶ تدوین گردید میزان جبران خسارات به ۳۰ میلیون حق برداشت ویژه تغییر داده شده است. کنوانسیون صندوق خسارات مقاداری از فشار مالی وارده به صاحبان کشتی را که بر اساس مقررات کنوانسیون مسئولیت مدنی مسئول شناخته باشند، تقلیل می دهد، زیرا پرداخت بخشی از مسئولیت ایشان را که مازاد بر ۱۵۰۰ فرانک طلا برای هر تن یا ۱۲۵ میلیون فرانک، هرکدام که کمتر باشد، از محل صندوق تأمین کند. البته اگر آلودگی نفتی ناشی از اشتباه عمدی صاحب کشتی و یا ناشی از عدم رعایت و کوتاهی او درباره برخی از مقررات کنوانسیون های مربوط به ایمنی دریانوردی یا آلودگی نفتی، نباشد کمکی به صاحب کشتی نخواهد شد. اعتبارات صندوق از طریق شرکت های نفتی و سازمان های بزرگ صنعتی وارد کننده نفت تأمین می شود؛ مرکز صندوق در لندن است و چون این کنوانسیون حالت و جنبه تکمیلی دارد، تمام دول عضو کنوانسیون مسئولیت مدنی می توانند عضویت آن را بپذیرند.

لذا کنوانسیون مسئولیت مدنی ۱۹۶۹ بود که به موجب آن، مسئولیت جبران خسارت بدون نیاز به تحقق تقصیر و یا بی احتیاطی مالک کشتی را پیش بینی نمود؛ به موجب کنوانسیون بین المللی مسئولیت مدنی خسارات ناشی از آلودگی های نفتی ۱۹۶۹، و پروتکل اصلاحی ۱۹۹۲ ادعای دو نوع خسارت ناشی از آلودگی نفتی مورد پذیرش مراجع رسیدگی کننده می باشد. خسارت یا نقصان اقتصادی ایجاد شده بر اثر آلودگی ناشی از نشت نفت از کشتی و هم چنین هزینه احیاء محیط آلوده شده در حد اقدامات معقول صورت گرفته. هزینه اقدامات پیشگیرانه شامل فعالیت های ناظر بر کاهش یا جلوگیری از آلودگی بیشتر نیز قابل درخواست هست. (Brownlie, 2000, 371) البته این مورد تنها شامل مواردی است که تهدید فوری و شدید ورود خسارات ناشی از آلودگی وجود داشته باشد. کنوانسیون بین المللی مسئولیت مدنی خسارات ناشی از آلودگی نفت سوخت کشتی ۲۰۰۱ نیز در بند الف و ب ماده ۹-۱ خود تعریف مشابهی در خصوص خسارات ناشی از آلودگی



نفتی ارائه می دهد. شایان ذکر است ارزیابی خسارات اقتصادی چنین حوادثی معمولاً به علت محدودیت اطلاعات با دشواری رو به رو است، به خصوص این که خسارت به منابع زیستی ممکن است سال ها پس از وقوع حادثه خود را نشان دهد.

۴- تعیین حدود مسئولیت مالک کشتی

یکی از اصول مسئولیت مدنی در حقوق ایران اصل جبران خسارت است. به موجب قانون مسئولیت مدنی هر کس به دیگری خسارتی وارد کند باید آن را جبران نماید و هیچ خسارتی نباید بدون جبران باقی بماند. جبران خسارت باید نه کمتر و نه بیشتر از آنچه که وارد شده است باشند. بر این اساس گفته شده باید خسارت زیان دیده به همان میزانی که خسارت وارد آمده است جبران گردد، نه به میزانی کمتر و نه بیش از آن. (منتظری، ۱۳۹۳، ۶۶) لذا اگر دادگاه حکم به جبران خسارت فقط از دو طریق امکان جبران وجود دارد. راه اول: از بین بردن منبع ضرر؛ و راه دوم، پرداخت معادل مال فقط از طریق پرداخت قیمت می باشد. در دعوی نفتی نمی توان عین مال را بازگرداند چون نفت به شیوه های مختلف از بین رفته است مثلاً در دریا منتشر شده و یا اینکه به دلیل عدم مراقبت ها و بازرسی های فنی، نفت و محصولات نفتی دچار آتش سوزی شده است.

این دو شیوه یعنی از بین منبع ضرر و پرداخت قیمت معمولاً همراه با یکدیگر اعمال می شوند. صاحبان کشتی های نفتی محکوم به پرداخت خسارت، ابتدا باید آلوده سازها را از محیط آلوده شده جمع آوری کند. همانطور که در هنگام نشت نفت در دریا و یا در ساحل، شرکت مسئول ابتدا باید ساحل و آب دریا را پاک سازی کند. این یک نوع اعاده وضع سابق و یا همان از بین بردن منبع ضرر است. انتشار آلوده ساز در محیط ساحلی و فراساحلی، ایجاد ضرر مستمر می کند. یعنی شرکت نفتی (مالکان کشتی) به کاری دست زده است که به طور مستمر موجب ضرر شده است. در این حالت از بین بردن منبع ضرر بهترین راه جبران ضرر است. (کاتوزیان، ۱۳۹۰، ۱۶۲) طبق معاهده منشور انرژی، مالکان کشتی های فعال در بخش انرژی پس از اثبات مسئولیت مدنی، باید خسارات را آن طور که در قراردادهای سرمایه گذاری مقرر شده است پرداخت کند. این پرداخت ها به این قیمت انجام می شود. البته شاید بتوان طبق قواعد عام مسئولیت مدنی حقوق ایران، مالکان کشتی های نفتی را محکوم به پرداخت مثل نمود. نفت و محصولات نفتی از اموال مثلی هستند و همانطور که در قراردادهای مشارکت در تولید، سرمایه و سود شرکت پیمانکار از نفت تولید شده پرداخت می شود، می توان حکم کرد که خسارت نیز به همین شیوه پرداخت گردد.



صرف نظر از تعیین و ارزیابی خسارات ناشی از آلودگی کشتی های نفتکش، شیوه های جبران چنین خساراتی نیز یکی دیگر از موانع پیش روی حقوقدانان بین المللی است. در اینجا این سوال مطرح است که آیا می توان شیوه های عام جبران خسارت در حقوق بین الملل را، قابل اعمال بر خسارات زیست محیطی نیز دانست؟ پیش نویس کمیسیون حقوق بین الملل راجع به مسئولیت بین المللی دولت ها در خصوص عمل تخطی آمیز بین المللی سال ۲۰۰۱، در ماده ۳۴ خود، شیوه های عام جبران خسارت در حقوق بین الملل را به شرح ذیل بیان می کند: «جبران خسارت کامل زیان ناشی از عمل تخطی آمیز (سادات اخوی، ۱۳۸۰، ۱۶۷-۱۶۴) بین المللی می تواند به شکل اعاده به (وضع سابق)، (گرامت)، (جلب رضایت زیان دیده)، به تنهایی یا ترکیبی از اینها با توجه به مقررات این فصل باشد. دیگر مانع پیش روی بران خسارات ناشی از آلودگی کشتی های نفتکش، برآورد و ارزیابی خسارت زیست محیطی مستقل از خسارات وارده به اشخاص و اموال می باشد در حالی که در حقوق بین الملل و در ارتباط با سایر خسارات، چنین برآوردی مبنای ارزیابی و به دنبال آن تعیین شیوه جبران خسارات است. حقوق بین الملل محیط زیست در پاسخ به این مسأله راهکاری پیشنهاد می کند که؛ مسولیت جبران خسارات ناشی از آلودگی کشتی های نفتکش به پرداخت هزینه های متعارف مصروفه در اعاده وضعیت سابق، ایجاد (ثبات در محیط) و انجام اقدامات حفاظتی محدود می شود. (نجفی اسفاد و داریی نیا، ۱۳۹۰، ۹۴-۱۰۱) برای مثال، بند (ج) ماده ۱۰ «کنوانسیون مسؤولیت مدنی برای خسارات ایجاد شده در جریان حمل و نقل کالاهای خطرناک از طریق جاده، ریل و کشتی های دریانوردی درون مرزی» ۱۹۸۹، نمونه ای از معاهدات بین المللی ارائه دهنده راهکار مزبور است. علاوه بر این، شورای امنیت در قطعنامه ۶۷۸ خود ضمن مسؤل دانستن دولت عراق به در ارتباط با خسارات وارده به اموال، اشخاص، محیط زیست و منابع طبیعی در جریان تهاجم و اشغال غیر قانونی کویت، جبران خسارت و در واقع پرداخت گرامت را به هزینه های مربوط به نظارت، ارزیابی صدمات نیز هزینه های مربوط به واکنش در برابر چنین خساراتی و اصلاح آنان محدود کرد. در این راهکار، خسارات صرفا هزینه اقدامات مربوط به اعاده وضعیت متعارف شامل می شود که در عمل قابلیت اجرایی و تعیین کمیت را نیز داشته باشد.

۴-۱- اخذ تضمین یا تأمین

بر این اساس که اعاده وضع به حالت سابق بهترین و کامل ترین طریق جبران خسارت وارده بر آلودگی نفتی ناشی از کشتی های نفتکش است، دادگاه ها با توجه به ارزش مواهب طبیعی باید تا حد ممکن از بین اقسام روش های جبران خسارت از این روش استفاده کنند. در بسیاری از نظام



های حقوقی نیز از جمله حقوق بین الملل، در صورتی که بر طرف کردن آسیب امکان پذیر باشد و بتوان وضعیت را به حالت قبل از آسیب بازگرداند، اعاده وضع به حال سابق روش مرجع جبرانی به شمار می رود. چنانچه جبران خسارت از نظر فنی و عملی ممکن نیست، راه حل های متفاوتی وجود دارد؛ از جمله جانشین کردن منابع مخروب و آلوده با منبع معادل، مانند جبران کردن تلف یک مال با مثل آن، که بهترین نحوه جبران مال تلف شده محسوب می شود. (فهیمی و مشهدی، ۱۳۹۰، ۶۳) اما اگر جایگزینی منبع معادل امکان نداشته باشد، با توجه به ارزش خسارات منابع طبیعی، حکم به پرداخت ضرر و زیان داده می شود. اعاده وضعیت سابق^۱ محدودیت هایی همچون ناممکن بودن آن در مواردی از لحاظ مادی و حقوقی و خارج از توان بودن اجرای آن برای دولت متخلف را به دنبال دارد. عدم امکان جبران مادی می تواند به خاطر تلف شدن یا خراب شدن غیر قابل ترمیم شیء باشد که باید بازگردانده شود. عدم امکان از لحاظ حقوقی نیز می تواند به دلیل موانع حقوقی داخلی یا بین المللی باشد. برای مثال حقوق بین الملل در روند جبران خسارت شرکت های خارجی ناشی از ملی کردن، اعاده وضعیت را بر اساس اصل حاکمیت دولت ها بر منابع طبیعی سرزمین ایشان امکان پذیر نمی داند. از این رو تنها راه جبران خسارت در این موارد پرداخت غرامت پولی می باشد. با توجه به موانع فوق الذکر، پرداخت پولی در اغلب موارد جایگزین اعاده به وضع سابق می شود. در ارتباط با این شیوه جبران خسارت نکاتی به شرح ذیل قابل ذکر می باشد:

۱- غرامت معمولاً برای زیان های بالفعل پرداخت می شود؛ ۲- در این شیوه باید میان عمل موجد خسارات و عواقب آن، ارتباط علی و معلولی مستقیم و پیوسته وجود داشته باشد تا بتوان از بابت آن مطالبه پرداخت غرامت کرد. به عبارت دیگر، در حقوق بین الملل در خصوص این اصل که در روند جبران خسارات باید خسارات مستقیم و غیر مستقیم از یکدیگر تفکیک و تنها خسارات مستقیم و بی واسطه جبران شوند، توافقی همه جانبه وجود دارد. در تعریف خسارات مستقیم یا خسارات اصلی باید گفت خساراتی هستند که نتیجه فوری و بدون واسطه عمل تخطی آمیز بین المللی می باشند. در واقع بین این گونه خسارات و عمل منشأ مسئولیت باید یک رابطه منطقی و روشن علت و معلولی وجود داشته باشد. به عبارت دیگر این خسارات نتیجه انکار ناپذیر یک عمل می باشند.

^۱ ماده ۳۵ پیش نویس این گونه مقرر می دارد: « دولت مسئول برای اعمال تخطی آمیز بین المللی به اعاده وضعیت به شکل سابق متعهد است، و آن عبارت از بازگرداندن موقعیت به وضعی است که قبل از ارتکاب عمل تخطی آمیز وجود داشته است، مگر این که، اعاده: ۱- به طور اساسی ممکن نباشد؛ ۲- مستلزم تعهدی بیش از تأمین همه منافع ناشی از اعاده نباشد.



بر اساس کنوانسیون ۱۹۶۹ مالک کشتی می تواند مسئولیت خود را برای هر حادثه تا حد اکثر ۲۰۰۰ فرانک طلا برای هر تن از تناژ کشتی محدود سازد و این مبلغ در حال حاضر از ۲۱۰ میلیون فرانک تجاوز نخواهد کرد. اما بر اساس پایین بودن این مبلغ در برابر حوادث نفتی؛ برای اصلاح کنوانسیون مزبور مجدداً پیشنهاد شد که کنوانسیون در این خصوص اصلاح شود. به هر رو اصلاح پروتکل در این باره هم ناظر به مبلغ بود و هم ناظر به ارتباط مسئولیت با تناژ کشتی. که در ۱۸ اکتبر سال ۲۰۰۰ دوباره در این خصوص بازنگری اعمال شد که عبارتند از:

۱- برای کشتی هایی که گنجایش آن ها از ۵۰۰۰ تن تجاوز نکند، ۴۵۱۰۰۰۰. این مبلغ در پروتکل ۱۹۹۲، ۳/۸ میلیون دلار بود.

۲- برای کشتی هایی که گنجایش آن ها بین ۵۰۰۰ تن تا ۱۴۰۰۰۰ تن است، مبلغ فوق به اضافه ۶۳۱ SDR برای هر تن اضافه بر ۵۰۰۰ تن. طبق پروتکل ۱۹۹۲ این مبلغ معادل ۳/۸ میلیون دلار به اضافه ۴۲۰ SDR برای هر تن بود.^۱

۳- برای کشتی های بالاتر ۱۴۰۰۰۰ تن، ۸۹۷۷۰۰۰۰ SDR، این مبلغ در پروتکل ۱۹۹۲، ۷۶/۵ میلیون دلار آمریکا بود.

همچنین در این راستا ماده ۱۸ این کنوانسیون چنین مقرر می داشت: ۱- کنفرانسی به منظور تجدید نظر یا اصلاح کنوانسیون حاضر می تواند توسط سازمان تشکیل شود. ۲- سازمان به منظور تجدید نظر و اصلاح کنوانسیون حاضر بنا به تقاضای حداقل یک سوم دولت های متعاقد، کنفرانسی با حضور دولت های متعاقد تشکیل خواهد داد. بر اساس ماده ۱۵ پروتکل شرایط اصلاح مقادیر به این صورت است: ۱- حداقل یک چهارم دولت های متعاقد، پیشنهادی را اعلام کنند؛ ۲- پیشنهاد به کمیته حقوقی ارجاع داده شود. بند ۶ ماده یک کنوانسیون بین المللی مسئولیت مدنی نیز، خسارات آلودگی را چنین تعریف می کند: خسارت آلودگی عبارت است از تلف یا زیان به بار آمده در خارج از کشتی، در اثر آلودگی ناشی از خروج نفت از کشتی، قطع یا تخلیه از محل وقوع

^۱ حق برداشت ویژه: (Special Drawing Right= SDR) یا حق برداشت مخصوص، اعتبار ارزی بدون قید و شرطی است که صندوق بین المللی پول آن را ایجاد و در اختیار کشورهای عضو می گذارد. در ضمن یک نوع واحد حساب است که در حال حاضر از دلار ۴۴ درصد یورو ۳۴ درصد ین ژاپن، و لیبره استرلینگ تشکیل شده است، که درصد وزن آنها در این سبد عبارت است از دلار ۴۴ درصد، یورو ۳۴ درصد، ین ژاپن ۱۱ درصد و لیبره استرلینگ ۱۱ درصد. ارزش برابری یک SDR روزانه تغییر می کند.



این خروج یا تخلیه، مشروط بر آن که پرداخت غرامت در ازای آسیب وارده بر محیط زیست به استثنای عدم النفع حاصل از آسیب مزبور، محدود به اقدامات معقولی شود که عملاً برای اصلاح وضعیت انجام پذیرفته است یا باید انجام پذیرد. هزینه های اقدامات پیشگیرانه و تلف و زیان ناشی از این اقدامات پیشگیرانه همان طور که از منطوق ماده بر می آید، خسارت قابل جبران محدود به خسارات و زیان وارده به اموال یا منافع تحت مالکیت دولت یا تحت تصرف اشخاص ثالث است که در محدوده سرزمینی یا در منطقه اقتصادی انحصاری در اثر آلودگی یا اقدامات پیشگیرانه برای به حداقل رساندن خسارت موجود یا جلوگیری از گسترش زیان وارد شده است. ماده ۲ کنوانسیون نیز منحصرأ شامل خسارات آلودگی در محدوده سرزمینی یا منطقه انحصاری اقتصادی تا ۲۰۰ مایل از خط مبدأ، هزینه اقدامات پیشگیرانه جهت جلوگیری یا به حداقل رساندن خسارت مزبور در هر محل و منطقه ای دانسته شده است. بنابراین اگر دولت متعاقد در اثر آلودگی، از دستیابی به محل یا منفعت از دست رفته، یک منفعت در آینده نظیر منفعت عوارض گمرکی کشتی های وارد، بابت کاهش صادرات محروم شود، بر خلاف قواعد عام مسئولیت مدنی، عدم نفع مزبور بر عهده مالکان کشتی و بالتبع بیمه گر نیست. همچنین خسارات بدنی و معنوی که بر اشخاص ثالث متبوع دولت عضو یا غیر متبوع در محدوده سرزمینی وارد می شود جزء تعهدات مالکان کشتی و بیمه گر به حساب نمی آید؛ اما ممکن است از طریق صندوق بین المللی تأمین خسارت قابل جبران باشند. مسئولیت هایی که کنوانسیون مسئولیت مدنی بر عهده دولتی که عضویت آن را می پذیرد، می گذارد بدین شرح است: ۱- دولت عضو باید از کلیه کشتی های دارای پرچم خود که مسافرت دریایی می کنند و نفت را به صورت عمده و به عنوان محموله خود حمل می نماید، بخواهد که اوراق بیمه یا سایر تأمین های مالی را در سطحی که کنوانسیون مقرر نموده است داشته باشند و گواهی مطابقت با مقررات فوق به کشتی ها داده شود. بدون تردید همه تانکرهای نفتکش برای حمایت از خودشان و پوشاندن انواع ریسک ها اقدام به بیمه های ضروری می نمایند و این امر یک نیاز تجاری و بازرگانی است؛ بنابراین تکلیف فوق الذکر تعهد اضافی یا مطلب زیادی به این امر اضافه نمی کند. ۲- دولت عضو می پذیرد که رأی مربوط به پرداخت جبران خسارات را که از طرف دادگاه صالح دیگر دول عضو کنوانسیون صادر شده است بپذیرد و نیز می پذیرد که اقدام فوری برای اعطای امکان لازم به دادگاه های خود جهت اعمال صلاحیت نسبت به دعاوی و در مورد مربوط، به عمل آورد؛ ضمناً پیگیری قضایی جبران خسارت آلودگی نفتی و طرح دعوی در مورد آن فقط در دادگاه های دولت عضو که خسارات در قلمرو آن رخ داده و حادث شده مقدر است. ۳- طرح دعوی حداکثر ظرف سه سال از تاریخ وقوع حادثه ای که منجر به بروز خسارات شده است، باید انجام گیرد. اگر رسیدگی قضایی شروع شود، صاحب کشتی باید مبلغی معادل تمامی مسئولیت



خود نزد دادگاه یا مقام ذی صلاح دولتی که ادعای مربوط نزد آن طرح شده است، بسپارد. سپرده مزبور بر اساس ادعاهای موجود و مطروحه و به نسبت میزان ادعاهایی که پذیرفته شوند توسط دادگاه تخصیص داده می شود. رأی دادگاه توسط همه دول عضو کنوانسیون مسئولیت مدنی پذیرفته شده و قابل اجرا در آنها خواهد بود.

۴-۲- الزام به پرداخت ضرر و زیان صاحبان کشتی نفتکش

قاعده عامی در مبحث مسئولیت مدنی وجود دارد که بر اساس آن هیچ خسارتی نباید جبران نشده باقی بماند. خسارت های نفتی ناشی از کشتی های نفتکش بسیار عظیم و حتی غیر قابل پیش بینی است. لذا بیمه بهترین راهکار برای پوشش تمام خسارت های قراردادی و غیر قراردادی است. البته شرکت های بیمه نفتی، همه خسارت ها را بر عهده نمی گیرند و یا این که فقط در مورد شرکت های به خصوص و معتبر تمام خسارت ها و مسئولیت ها را بیمه می کنند. بیمه نفتی در ایران به سه قسم تقسیم می شود: بیمه های خصوصی، بیمه های دولتی، و بیمه های اتکایی.

نکته لازم به ذکر آن است که شرکت های بیمه نفتی در صورت قصور یا تقصیر عامل زیان خسارت را پرداخت نمی کنند. البته ممکن است شرکت های بیمه سهل انگاری و قصوری را بپذیرند اما تقصیر را هرگز نخواهند پذیرفت. برای پرداخت خسارت نفتی توسط شرکت های بیمه باید در مرحله اول، در قرارداد نفتی به الزام و تعهد شرکت نفتی به جبران خسارت تصریح شده باشد، سپس مسئولیت شرکت نفتی محرز گردد و پس از بر عهده گرفتن این مسئولیت خسارت واقع گردد، در این صورت است که شرکت بیمه جبران خسارت را بر عهده خواهد گرفت و به جای شرکت نفتی، خسارت حادثه نفتی را ترمیم می کند. واقعیت آن است که در ایران شرکت بیمه نفتی وجود ندارد بلکه این شرکت های نفتی خارجی هستند که از طریق بیمه اتکایی و تقسیم مسئولیت جبران خسارت، به شرکت های نفتی ایران بیمه می فروشند. آمارهای ارائه شده نیز بر این ادعا گواهی می دهند. صنایع نفت، گاز و پتروشیمی از جمله صنایع مادر و ریسک های بزرگ در ایران است اما بر اساس آمارهای بیمه مرکزی جمهوری اسلامی ایران از کل حق بیمه های صنعت بیمه در سال ۱۳۹۱ سهم بیمه های این صنایع کمتر از پنج درصد از کل حق بیمه های صنعت بیمه بوده است. علاوه بر این، بیمه به معنای پیش بینی ریسک است. یعنی تا ریسک در یک عملیات پیش بینی نشود نمی توان در مورد آن، بیمه خریداری کرد. حال آن که در بخش های بالا دستی و پایین دستی نفت و گاز ایران، شرکت های نفتی تعداد قابل توجهی از ریسک ها را



نمی توانند پایین آورند و به همین دلیل عملیات های نفتی در ایران از پوشش بیمه ای کامل برخوردار نیستند.

اما، وقتی چند عامل موجب تخریب محیط زیست شوند، مسئولیت هر یک را چگونه باید محاسبه کرد؟ در قوانین ایران در این مورد مطلبی وجود ندارد و فقط سخن از مسئولیت رانده اند؛ بدون آن که تعیین کنند مسئولیت تخریب گران تضامنی است یا نسبی. اگر چه در اسناد تجاری در قانون تجارت و در مسئولیت غاصبان، مسئولیت تضامنی پذیرفته شده است، جا دارد که تصریحی برای مسئولیت تضامنی در چنین مواردی در نظر گرفته شود، زیرا تضمینات بیشتری برای جبران ضرر وارده فراهم می آورد. اشکال مسئول شناختن مخریان محیط زیست این است که گاهی پرداخت خسارت، آنان را از هستی ساقط می کند؛ ولی بیمه اجباری این خطر را کاهش می دهد. به موجب ماده ۱۰ قانون حفاظت دریا و رودخانه های مرزی از آلودگی نفتی، کشتی های مشمول این قانون ملزم خواهند بود که در حین ورود به دریای ساحلی ایران در مقابل خسارات احتمالی ناشی از آلوده کردن دریا بیمه شده باشند. کشتی هایی که بیمه نشده باشند باید حامل تعهد نامه مالی جهت جبران خسارات باشند.

یکی دیگر از شیوه های جبران خسارت ناشی از آلودگی نفتی شناسایی رژیم مسئولیت برای صاحبان کشتی نفتکش از طریق الزام به تهیه بیمه نامه و یا ضمانت نامه های مالی است که در برخی از اسناد بین المللی مشاهده می شود. چرا که؛ در نظام حقوق بین الملل ضرورت حفظ محیط زیست در برابر آلودگی های نفتی، گازی و هسته ای در اسناد متعدد بین المللی مورد تأکید قرار گرفته است و دولت ها، مالکان شناورها و کشتی ها، صاحبان پالایشگاه ها و تجهیزات ساحلی و دریایی و ... نسبت به خسارات ناشی از آلودگی نفتی ناشی از اقداماتشان، مسئول شناخته شده اند. از این رو، مطابق کنوانسیون بین المللی مسئولیت مدنی جبران خسارت ناشی از آلودگی نفتی مصوب ۱۹۶۹، مالکان کشتی مسئول جبران خسارت تا حد مشخصی از خسارت آلودگی نفتی ایجاد شده از کشتی خود می باشند. بر اساس این رژیم حقوقی تمامی دارندگان کشتی ها که نفتکش های آنها بیشتر از دو هزار تن نفت را به صورت فله حمل کنند بایستی بیمه داشته باشند. بیمه گرها معمولاً نمایندگی کلپ های حمایت و غرامت^۱ هستند و در واقع هر نوع جبران خسارتی که صاحب کشتی مسئول پرداخت آن است تقبل و تأمین می نمایند. این مؤسسات، خصوصی هستند و کاملاً مستقل عمل می کنند و انواع متعددی دارند ولی همگی آنان در یک مرکز ایمنی و

¹ P&I Clubs.



حفاظت عضو می باشند و زمانی که یک سانحه رخ می دهد این شرکت ها از طرف صاحبان کشتی وارد دعوای رسیدگی به خسارت می شوند. (Erik, 2000, 3) ماده ۷ کنوانسیون در این خصوص مقرر می دارد که مالک کشتی که در یک دولت متعاقد ثبت شده و بیش از ۲۰۰۰ تن نفت را به صورت فله به عنوان محموله حمل می کند ملزم به داشتن بیمه نامه یا تضمین مالی دیگری از قبیل ضمانت نامه بانکی یا گواهینامه ارائه شده، از سوی یک صندوق غرامت بین المللی به میزان مبالغ تعیین شده است. در بند ۲ ماده نیز آمده است که گواهی نامه مبنی بر این که بیمه یا تضمین مالی دیگر مطابق مفاد این کنوانسیون موجود می باشد؛ پس از آن که مقام ذی صلاح دولت متعاقد احراز نمود که الزامات بند یک رعایت گردیده است، برای هر کشتی صادر خواهد شد که در یک کشور متعاقد به ثبت رسیده است. گواهینامه مزبور توسط مقام ذی صلاح دولت محل ثبت کشتی صادر یا تصدیق خواهد شد. در رابطه با یک کشتی که در یکی از دولت های متعهد به ثبت نرسیده است گواهی نامه مزبور می تواند توسط مقام ذی صلاح هر یک از دولت متعاقد صادر یا تصدیق گردد. ضمانت اجرای بیمه نکردن و عدم اخذ گواهی موضوع ماده ۷، منع اشتغال به تجارت توسط دولت صاحب پرچم و جلوگیری از تردد آنها در آب های تحت حاکمیت های متعاقد است. در واقع کشتی هایی که محموله بالای دو هزار تن نفت حمل می نماید، در صورتی که نزد شرکت های بیمه معتبر بین المللی، خود را بیمه مسئولیت ننمایند یا تضمین مالی دیگر اخذ نکنند از اشتغال به حمل و نقل بازداشته خواهند شد. با وجود این ذکر چند نکته در خطر عمدی مباشران لازم است: ۱- اگر صاحبان کشتی به عنوان بیمه گذار با مباشران خود تباری کرده باشند یا به کار عمدی مباشر رضایت داده باشند، بیمه گر مسئولیتی در قبال جبران خسارت ندارد زیرا تقصیر عمدی به بیمه گذار نسبت داده می شود. ۲- در فرض تقصیر عمدی مباشر، بیمه گر بعد از آن که خسارت وارده بر دولت متعاقد عضو را پرداخت نمود، حق دارد برای جبران زیان خویش به مباشر که مسئول اصلی است به قائم مقامی از زیان دیده رجوع کند زیرا در فرض حاضر مسئول نهایی مباشر است نه بیمه گر. (Lambert Faivere, 2003, 511) ۳- در صورتی که شخص حقوقی مالک کشتی باشد و خطر عمدی در نتیجه تقصیر عمدی مدیران آن محقق شود، بیمه گر تعهدی به جبران زیان ندارد؛ زیرا خطای مدیران که بیان کننده اراده شخص حقوقی هستند، تقصیر شرکت هم محسوب می شود. لیکن در فرض تقصیر عمدی اشخاص غیر مدیر، بیمه گر مکلف به جبران خسارت است.

بنابراین بیمه گر ملزم به جبران تمامی خسارتی است که بیمه گذار، مسئولیت جبران آنها را بر عهده دارد؛ مگر آن که قرارداد، برخی خسارات را استثناء کرده یا مقررات بین المللی، نوع خسارات



قابل جبران را محدود کرده باشد. مهم نیست که مسئولیت بیمه گذار قراردادی باشد یا غیر قراردادی، ناشی از فعل خود بیمه گذار و مالکان کشتی باشد یا فعل مباشران، اجاره کنندگان نمایندگان و کارکنان او. نوع خسارت نیز محدودیتی ندارد خسارت مادی، معنوی، عدم النفع و ... همگی بر عهده بیمه گر است. (صادقی، ۱۳۷۳، ۱۳۸ و ۲۰۱)

به نظر می رسد؛ اصل جبران خسارت کامل که علاوه بر میزان خسارت شامل نوع خسارت هم می شود اصلی پذیرفته شده است. با وجود این بسیاری از بیمه گران در شروط بیمه، خود را از جبران زیان های معنوی و خسارت عدم النفع معاف می دارند. توجه بیمه اجباری مسئولیت مدنی صاحبان کشتی در آلودگی نفتی نیز به خسارت مالی است و زیان های معنوی و عدم النفع دولت های متعاقد از قلمرو آن بیرون است. شاید به دلیل این که زیان های استثناء شده اهمیت کمتری دارد؛ ولی آنچه مسلم است این که اندازه این زیان ها برای بیمه گر غیر قابل پیش بینی است. لذا طبیعی است که مایل باشد خود را از خطر جبران آنها مصون دارد. در موارد حوادث دریایی، کنوانسیون بین المللی مسئولیت مدنی ۱۹۶۹ و کنوانسیون بانکر، خسارت قابل جبران را شامل خسارات مالی وارده و هزینه های پیشگیری از ایجاد آلودگی یا هزینه های مربوط به رفع آلودگی های نفتی دانسته است و به صراحت خسارت عدم النفع از قلمرو مسئولیت صاحبان کشتی و از تعهد بیمه گر خارج گردیده است. (برای مطالعه بیشتر ر.ک: منتظری، ۱۳۹۳)



نتیجه گیری

نهاد تحدید مسئولیت با در نظر داشتن نفع همه اشخاصی که در حمل و نقل دریایی دخالت دارند، تداوم حیات این صنعت را تضمین می کند. مسئولیتی که در لوای این نهاد محدود می شود از نوع مسئولیت مدنی، اعم از قراردادی یا خارج از قرارداد است. اما آنچه که در مقررات مربوط مورد نظر است از نوع مسئولیت های خاص هستند که در آنها حدود مسئولیت اشخاص در قبال خسارات وارده به جان، مال و محیط زیست محدود شده است. در حقوق دریایی اشخاصی نظیر اجاره کنندگان، مدیر عامل و تجهیز کننده کشتی، فرمانده و کارکنان کشتی، نجات دهندگان و بیمه گران تحت شرایط مربوط، حق دارند مسئولیت خود را در قبال انواع خسارات وارده به جان و مال اشخاص و محیط زیست بر اساس تناژ کشتی و واحد محاسبه پولی محدود کنند. هر شخصی که مسئولیت او مورد ادعاست برای استناد به تحدید مسئولیت باید با تشکیل صندوق اعتبار منابع مالی لازم را نزد مرجع رسیدگی کننده تأمین کند. چرا که ایجاد سیستم های تعیین مسئولیت برای پرداخت خسارات و علاوه بر آن فراهم آوردن محدودیتی برای مسئولیت مالکان کشتی ها بوده است. این تلاش ها نشان دهنده آن است که میان حمایت از مالکان کشتی ها و تأمین خسارات و هزینه های افرادی که متحمل ضرر ها و صدمات دریایی شده اند، نا هماهنگی و عدم تعادل وجود دارد. بسیاری از این کنوانسیون ها نظام مسئولیت مطلق را بر مالک کشتی نسبت به افراد صدمه دیده تحمیل می نمایند. مالکان کشتی ها باید خسارات وارده به واسطه کشتی شان را بپردازند، بدون این که مدعی ثابت نماید خسارت ناشی از بی احتیاطی، غفلت و یا فعل ناشی از عمل مالک کشتی به قصد بروز خسارت بوده است. این پیشرفت به افراد خسارت دیده این امکان را می دهد که بدون نیاز به درگیر شدن در روند طولانی رسیدگی های قضایی و اثبات خطا یا بی احتیاطی مالک کشتی، طرح دعوی نمایند. همچنین این کنوانسیون ها به مالکان کشتی ها این امکان را می دهد که مسئولیت هایشان را به واسطه بیمه پوشش داده و از طریق اعمال سیستم اقدام مستقیم، مطالبه کنندگان خسارت، مستقیماً علیه بیمه گر مالک کشتی طرح دعوی نمایند. در خسارت آلودگی نفتی مبنای مسئولیت مالکان کشتی بدون تقصیر و مسئولیت محض است. مسئولیتی که بر مبنای نظریه خطر نیست، بلکه به نظر می رسد بر اساس نظریه تضمین گروهی است که امروز در گرایش به بیمه مسئولیت تبلور یافته است. کنوانسیون مسئولیت مدنی به منظور توسعه حمایت از زیان دیده، نظام بیمه اجباری را پیش بینی نموده است که این وظیفه صرفاً بر عهده مالک کشتی است و افراد دیگر مسئول از اخذ تضمین معاف هستند. شرط استفاده از حق تحدید مسئولیت برای مالک، افتتاح صندوقی معادل مبلغ سقف مسئولیت نزد دادگاه یا دیگر مقام ذی



صلاح هر یک از دولت های متعاقد است که دعوا در آن اقامه شده یا صلاحیت رسیدگی به دعوا را دارد؛ و افتتاح صندوق از طریق تودیع وجه یا ارائه ضمانت نامه بانکی یا دیگر اقسام ضمانت قابل قبول دول متعاقد محل افتتاح خواهد بود. مزیت دیگر این صندوق این است که ذینفع را از توقیف و برداشت سایر دارایی مالک کشتی ممنوع می نماید. بنابراین نا محدود بودن مسئولیت مالک در فرض مزبور تأثیری در حداکثر سقف تضمین بیمه گران ندارند.



منابع

- ۱- پورنوری، منصور، (۱۳۸۴)، حقوق حمل و نقل دریایی کالا، تهران، انتشارات مهد.
- ۲- داراب پور، محراب، علیخانی، محمد، (۱۳۹۳)، ارزیابی شیوه های تعیین خسارت در چارچوب قواعد حقوقی؛ نگاهی بر دعوی بین المللی نفت و گاز، فصلنامه علمی مطالعات حقوق خصوصی، دوره چهل و چهارم، شماره ۴.
- ۳- صادقی، امیر، (۱۳۷۳)، حقوق بیمه دریایی، تهران، نشر کشتیرانی.
- ۴- فهیمی، عزیزالله، مشهدی، علی، (۱۳۹۰)، فقه شیعه و تحول در مبانی مسئولیت مدنی زیست محیطی، فصلنامه علمی حقوق دانشکده حقوق و علوم سیاسی، دوره چهل و یکم، شماره ۱.
- ۵- منتظری، محمد مهدی، (۱۳۹۳)، نگاهی گذرا به حقوق بیمه، قائم مقامی بیمه گر در حقوق ایران و فرانسه، تهران، انتشارات مجد.
- ۶- نجفی اسفاد، مرتضی، دارایی نیا، مرتضی، (۱۳۹۰)، بررسی روند آلودگی نفتی با وجود کنوانسیون های بین المللی مبنی بر جلوگیری و رفع آنها طی سال های ۲۰۰۹-۱۹۹۲، مجله علمی دانشگاه علوم پزشکی مازندران، دوره بیست و یکم، ویژه نامه ۱.
- 7- Brownlie, (2000), I.Environment. In: Principles of public Intenational Law. 5 ed. Oxford: Clearadon.
- 8- Erik, (2000), Compulsory maritime insurance, Scandinavian Institutes of Marti Tine Law Yearbook, p.3, <http://fork.uio, no/erikro> [Accessed 24 joht 2012].
- 9- Lambert Faivere, Y, (2003), Droit des assurance, 11th ed, Dalazz.



Limiting the liability of tanker owners in compensating for oil pollution

In Iranian Maritime Law and the Civil Liability Convention (CLC)

D.r Mansour Pournouri¹ / D.r Mahdi Yousefi Sadeghlou² / Shahram Badsar³

Abstract

In this regard, it can be said that while the owner of the operator can be considered the real owner of the ship, the situation of the registered owner should be treated with caution. Therefore, any person whose liability is claimed, in order to invoke the limitation of liability, must provide the necessary financial resources to the reviewing authority by forming a credit fund. Because the creation of liability systems to pay damages and in addition to providing a limit to the liability of shipowners has been. The Iranian law of maritime law has accepted the limitation of the ship owner's liability and we are faced with explicit provisions regarding the limitation of the ship owner's liability, which in Iranian maritime law has accepted this principle of liability based on the theory of fault. The 1969 Convention (CLC) also stated at the outset that, except as provided in paragraphs 2 and 3, the shipowner shall be liable for any damage caused by the discharge or oil spill at the time of the accident. The Convention also provides in paragraph 4 of Article 3 that no claim for damages against the owner may be brought except in accordance with this Convention. This principle of liability is based on acceptable theory of risk. Therefore, in the following article, we will examine the limitation of liability of the owner of an oil tanker in the discussion of compensation for oil pollution in Iranian maritime law and the said convention.

keywords: Civil Liability, CLC Convention, Oil Tanker, Compensation.

¹Assistant Professor and Faculty Member, Faculty of Law, Islamic Azad University, Central Tehran Branch.

pournouri@yahoo.com

²Assistant Professor and Faculty Member, Faculty of Law and Social Sciences, Payame Noor University, Karaj Branch.

m_yousefi_2005@yahoo.com

³Master of International Trade Law, Notary Public and Director of Judicial Services 31 Tehran. (Corresponding Author)

shahram_badsar@yahoo.com

