

نقش بیمه اجباری در جبران خسارت‌های زیست‌محیطی ناشی از آلودگی‌های نفتی*

الهام امین‌زاده**

استاد گروه حقوق عمومی دانشکده حقوق و علوم سیاسی دانشگاه تهران

ساناز یوسفی

دکتری حقوق نفت و گاز گروه حقوق عمومی دانشکده حقوق و علوم سیاسی دانشگاه تهران

چکیده

منابع نفتی نعمتی خدادادی است که استخراج و صادرات آن برای توسعه اقتصادی کشورهای نفت‌خیز مؤثر است. اما در کنار آن، حفاظت از محیط زیست از تکالیف عمومی همه کشورهاست. در میان آلاینده‌هایی که محیط دریایی را تحت تأثیر قرار می‌دهند، نفت و فرآورده‌های نفتی دارای اهمیت است؛ چراکه مواد نفتی، حتی در مقادیر ناچیز، خسارت‌های فراوانی را بر سازوکار دریایی و ساکنان آن محیط وارد می‌آورد که جبران آن با توجه به حجم بالای آلودگی به‌سادگی امکان‌پذیر نیست. در صنایع نفتی از مرحله اکتشاف و حفاری تا توسعه میدین و پالایش و حمل و نقل نفت، خطر آلوده کردن محیط زیست وجود دارد و به این خاطر در اسناد متعدد بین‌المللی و داخلی به موضوع کنترل آلودگی‌های نفتی پرداخته شده است. در آلودگی‌های نفتی شناخت مسئول دشوار و در فرض شناسایی نیز معمولاً جبران خسارت‌های سنگین از توانایی وی خارج است. از این رو: اولاً، نظام مسئولیت مبتنی بر تقصیر مناسب این خطر فراگیر نیست و نظریه مسئولیت مطلق مناسب‌تر است؛ ثانیاً، تحصیل پوشش‌های بیمه‌ای روشی اجرایی برای تأمین هدف این نوع نظام مسئولیت است.

واژگان کلیدی: آلودگی نفتی، بیمه، مسئولیت مدنی.

* مقاله مستخرج از رساله دکتری با عنوان «راهکارهای حقوقی اجتناب، کاهش، جبران خسارات و انتقال خطر و ریسک‌های زیست‌محیطی در قراردادهای بالادستی نفتی» می‌باشد.

Email: eaminzadeh@ut.ac.ir

** نویسنده مسئول

تاریخ دریافت: ۹ اردیبهشت ۱۳۹۹، تاریخ تصویب: ۳۰ خرداد ۱۴۰۱

DOI: 10.22059/JRELS.2020.301059.364

© University of Tehran

مقدمه

همگام با توسعه صنایع نفتی و صادرات فرآورده‌های آن، حفاظت از محیط زیست بیشتر مورد توجه قرار گرفته است. در سطح جهانی نیز در این باره، تا کنون کنوانسیون‌های متعددی برای جلوگیری از آلودگی دریاها و رودخانه‌ها تصویب شده و کشورهای عضو متعهد به اجرای آن‌ها شده‌اند؛ از جمله آن‌ها کنوانسیون مسئولیت مدنی ناشی از خسارت آلودگی‌های نفتی است که در آن برای جدی‌تر شدن مبارزه با آلودگی محیط زیست، مسئولیت مطلق آلوده‌کننده جایگزین مسئولیت مبتنی بر تقصیر شده است. از سوی دیگر، با عنایت به سنگین بودن خسارت‌ها و ناتوانی مسئولان آلودگی در جبران آن‌ها؛ اولاً، چاره در تحدید مسئولیت آنان به مبالغی معین و ثانیاً، الزامی نمودن دریافت پوشش بیمه‌ای برای فعالیت‌های گوناگون نفتی از مرحله اکتشاف تا حمل و تحویل نفت به خریدار، دیده شده است. بدین ترتیب، هم فعالان این‌گونه مشاغل به سبب پُرخطر بودن شغل‌شان نسبت به آن بی‌میل نمی‌شوند و هم به سرعت برای محدود کردن دایره آلودگی‌ها و تا حد امکان جبران خسارت‌های وارده اقدام می‌شود و هدف پیشگیری از ورود خسارت‌ها نیز تأمین می‌شود. در حال حاضر در کشور ما بیمه‌های انرژی توسعه چندانی نیافته‌اند و پوشش‌های مورد نیاز معمولاً از راه‌های بین‌المللی تأمین می‌شود. یکی از مهم‌ترین علت‌های رشد نیافتگی این بیمه‌ها در کشور، نداشتن اطلاعات کافی و دقیق بیمه‌گران از اصول و شروط فنی مربوطه برای تعیین حدود تعهدات متقابل آن‌ها و بیمه‌گذاران و نقصان در کارشناسی‌های فنی است.

در این مقاله، نخست به شناسایی ریسک‌های نفتی می‌پردازیم و سپس مبنای مسئولیت مدنی را برای جبران خسارت‌های آلودگی نفتی مطرح خواهیم کرد؛ آنگاه به راهکارهایی که در کنوانسیون‌های مختلف پیش‌بینی شده است، اشاره خواهیم داشت و عواملی که بیمه اجباری را درباره فعالیت‌های اکتشافی، استخراجی و حمل و نقل نفت ضروری می‌سازد، شناسایی خواهیم کرد و سرانجام به بررسی بیمه‌های این صنعت و اصول اختصاصی حاکم بر بیمه‌های مربوط خواهیم پرداخت.

۱. الف) کنوانسیون بین‌المللی مربوط به مداخله در دریاهای آزاد در صورت بروز سوانح نفتی (۱۹۶۹؛ ب) کنوانسیون بین‌المللی آمادگی و مقابله و همکاری در برابر آلودگی‌های نفتی (۱۹۹۰؛ ج) کنوانسیون بین‌المللی مسئولیت مدنی ناشی از خسارت آلودگی‌های نفتی (۱۹۹۲؛ د) کنوانسیون مارپل (جلوگیری از آلودگی‌های ناشی از کشتی‌ها) (۱۹۷۳ و اصلاحیه ۱۹۷۸؛ ه) کنوانسیون بین‌المللی تأسیس صندوق برای جبران خسارت آلودگی‌های نفتی (۱۹۹۲).

۱. شناسایی خطر آلودگی‌های نفتی و مفهوم آن

آلاینده‌های نفتی از جمله آلاینده‌های دیرپایی هستند که بهداشت محیط زیست را با مشکلات جدی روبه‌رو می‌سازند و عموماً از راه طبیعی تجزیه‌پذیر نبوده و متلاشی نمی‌شوند (قاسمی و کومارسینها، ۱۳۸۵: ۳۹) و افزون بر خسارت‌های اقتصادی، موجب کاهش فعالیت‌های تفریحی و گردشگری و نیز تغییر کیفیت آب می‌گردند (ابنکار، ۱۳۶۳: ۳). مطابق بند چهار ماده یک کنوانسیون حقوق دریاها^۱، آلودگی دریایی این‌گونه تعریف شده است: «وارد کردن مستقیم و یا غیرمستقیم مواد و یا انرژی توسط انسان به محیط زیست دریایی، به طوری که به سلامت انسان لطمه وارد کند و برای فعالیت‌های دریایی، از جمله ماهیگیری مانع ایجاد نماید و گوارایی آب را کاهش دهد». افزون بر این، می‌توان به کنوانسیون بین‌المللی در مسئولیت مدنی برای جبران آلودگی نفت سوخت کشتی^۲ که ایران نیز در سال ۱۳۸۹ به آن پیوسته است، اشاره و از بندهای پنج و هشت و نُه ماده اول آن چنین استنباط کرد که منظور از آلودگی نفت سوخت، آلودگی‌هایی است که از ریختن هرگونه نفت هیدروکربنی کشتی که در امر راهبری یا رانش کشتی مورد استفاده قرار گرفته است، در دریای سرزمینی یک کشور ایجاد می‌شود. طبیعی است که آلودگی‌های نفتی تنها ناشی از ریختن سوخت کشتی و آن هم در دریای سرزمینی یک کشور اتفاق نمی‌افتد و بخش عمده‌ای از آلودگی‌ها ممکن است در خارج از دریای سرزمینی رخ دهد.

کنوانسیون بین‌المللی مسئولیت مدنی ناشی از خسارت آلودگی نفتی^۳ که پروتکل اصلاحی آن نیز در سال ۱۹۹۲ به تصویب رسید، تعریف کامل‌تری از نفت ارائه داده است؛ به طوری که آن را شامل هرگونه نفت پایدار هیدروکربن معدنی مانند نفت خام، نفت سیاه، نفت دیزل سنگین و روغن، اعم از آنکه به عنوان کالا در کشتی حمل شود یا در مخازن سوخت کشتی موجود باشد، دانسته است (بند پنجم ماده یک). با وجود این، تعریف مزبور نیز دارای محدودیت‌هایی است که موجب خروج برخی از آلودگی‌های نفتی از شمول کنوانسیون می‌شود؛ برای مثال، چنانچه تصادفی بین یک نفت‌کش و یک کشتی حامل غلات رخ دهد، کنوانسیون قابلیت اعمال ندارد. همچنین کنوانسیون فقط به آلودگی‌هایی می‌پردازد که خاستگاه آن از خود کشتی باشد و زمانی که آلودگی در اثر نشت لوله اتصال کشتی به بندر رخ دهد، عملکرد کنوانسیون دچار ضعف می‌شود و افزون بر این، شامل آلودگی‌های عملیات بالادستی نفت و گاز نیز نمی‌شود. به نظر می‌رسد تعریف قانون حفاظت از دریاها و رودخانه‌های قابل

1. United nation convention of the law of the sea-1982.

2. The International Convention on Civil Liability for Bunker Oil Pollution Damage 2001-BUNKER.

3. International convention on civil liability for oil damage -1969.

کشتی‌رانی در مقابل آلودگی به مواد نفتی مصوب ۱۳۸۹ از آلودگی نفتی، نسبتاً کامل‌تر باشد؛ زیرا آن را به نشت یا ریختن نفت و یا مواد نفتی از کشتی‌ها، نفت‌کش‌ها، سکوها و تأسیسات نفتی نیز توسعه داده است (ماده یک).

۲. خاستگاه آلودگی‌های نفتی

۲.۱. حمل و نقل دریایی

ادعا شده است که کشتی‌ها عامل اصلی آلودگی دریاها شمرده می‌شوند (Gold, 1998, Chapter 1: 48). در آمار جهانی پانزده درصد از کل آلودگی‌های نفتی مربوط به ترابری نفت‌کش‌هاست؛ در حالی که این رقم در آب‌های خلیج فارس بسیار بالاتر و نزدیک به ۵۷ درصد است (لطفی و بقایی، ۱۳۸۹: ۵).

آلودگی نفتی ناشی از حمل و نقل، موارد زیر را دربر می‌گیرد:

۱. نشت نفت از نفت‌کش‌ها و تخلیه سوخت کشتی

این آلودگی که حجم زیادی از نفت را به محیط زیست وارد می‌کند، معمولاً ناشی از معیوب و مستهلک بودن نفت‌کش‌هاست. نظام حقوقی حاکم بر مسئولیت آلودگی ناشی از نشت نفت، مبتنی بر مقررات کنوانسیون مسئولیت مدنی ۱۹۶۹ است. اما نظام حاکم بر مسئولیت ناشی از آلودگی ناشی از تخلیه نفت از مخزن کشتی براساس کنوانسیون نفت مخزن سوخت کشتی معروف به بانکر ۲۰۰۱ است (تخلیه نفت از مخزن در مقایسه با نشت نفت از نفت‌کش‌ها، وسعت آلودگی کمتری دارد اما چون تمام کشتی‌ها اعم از نفت‌کش و غیر آن و حتی کشتی‌های مسافربری دارای سوخت هستند، احتمال وقوع آن بیشتر است). در هر دو کنوانسیون، اصولی مانند بیمه اجباری و مسئولیت مطلق و محدودیت آن به چشم می‌خورد.

۲. تخلیه آب توازن^۱

آلودگی دیگری که عامدانه در اثر فعالیت نفت‌کش‌ها ایجاد می‌شود، تخلیه آب توازن آن‌هاست. کشتی‌های خالی در مسیر برگشت برای حفظ تعادل مقداری آب را وارد مخزن خود نموده و در نهایت با رسیدن به مقصد، با تخلیه آب آلوده به نفت، موجبات آلوده شدن آب دریا را فراهم می‌آورند (Abecasis, 1978: 37). بیمه‌گر مسئولیت در این موارد پاسخگوی جبران خسارت‌ها نخواهد بود.

1. Ballast water

۳.۱.۲. تصادم و غرق شدن کشتی‌ها

حوادث تانکرها تشکیل‌دهنده بخش مهمی از نشت‌های نفتی است. در مارس ۱۹۸۷ تانکر Amoco Kadiz حامل ۲۲۳۰۰۰ تن نفت خام عربستان و کویت، در ساحل بریتانی در هم‌شکسته شد و تمامی محموله خود را از دست داد. تانکر Exxon Valdez در سال ۱۹۸۹ به گل نشست که در نتیجه آن، ۳۷۰۰۰ تن نفت خام تراوش شده، به ساحل راه یافت و تقریباً هشتصد کیلومتر از خط ساحلی را آلوده کرد.

۳.۲. حریق و انفجار چاه‌های نفتی

انفجار چاه‌ها که معمولاً از طریق حملات دشمن اتفاق می‌افتد، یکی از منابع آلاینده محیط زیست دریایی است. باید یادآور شد که در سال ۱۳۶۱ در اثر حملات هوایی عراق، سکوی چاه شماره سه نوزده منفجر و باعث شکسته شدن لوله‌های نفت در عمق ۸۵ متری زیر دریا گردید و نفت به دریا نشت کرد (الف، ۱۳۶۳: ۷۴).

۳.۳. اکتشاف و بهره‌برداری نفت و تأسیسات ساحلی یا فراساحلی

اکتشاف، بهره‌برداری و توسعه میدانی نفتی اغلب آثار زیادی بر محیط زیست می‌گذارند و موجب آلودگی شدید آب و هوا می‌شوند (Borthwick, 1997: 77). یکی از بزرگترین معضلات صنعت نفت و گاز خطر فوران این چاه‌هاست که بارها در میدان‌های مختلف ایران رخ داده است. هنگام آزمایش‌های سنگین کردن چاه، ممکن است مقداری نفت همراه با گل حفاری خارج شود. همچنین مایعاتی که روی سکوها ریخته می‌شوند و یا آب نمکی که در موقع بهره‌برداری حاصل می‌گردد، از عوامل آلودگی نفتی شمرده می‌شود (الف، ۱۳۶۳: ۷۸). ایجاد تأسیسات برای سکوه‌های نفتی، سوزاندن گاز همراه نفت، نصب لوله‌های انتقال و نشت نفت از لوله‌ها در نتیجه سوراخ شدن آن‌ها، از دیگر مواردی است که ممکن است منشأ آلودگی دریا به نفت باشد؛ حتی در مواردی که میدان تخلیه می‌شود و یا با وجود نفت امکان برداشت آن نیست، باز گازهای متراکم از چاه‌های بسته نشت می‌کند و موجب آلودگی محیط زیست می‌گردد.

۱. متروکه نمودن چاه‌های نفتی امری است که در مواقعی که چاهی تجاری شناخته نمی‌شود و یا در صورت تولید، میدان آفت کرده و در نتیجه، بهره‌برداری صرفه اقتصادی ندارد، اتفاق می‌افتد. این متروکه نمودن گاهی با بستن سر چاه اتفاق می‌افتد و گازهایی که از آن متصاعد می‌گردد موجب آلودگی‌های محیطی می‌شود. بنابراین ضروری است مسئولیت پیمانکار، با وجود ترک میدان، همچنان باقی بماند.

ضرورت‌های زیست‌محیطی در قراردادهای نفتی قدیمی، به‌ویژه قراردادهای امتیازی و یا مشارکت در تولید، کمتر مورد توجه قرار می‌گرفت (Gao, 1998: 11)، اما امروز به عنوان یک بند در عقد قراردادها با غول‌های نفتی سرمایه‌گذار مورد توجه قرار می‌گیرد. امروزه هیچ پروژه صنعتی نمی‌تواند آغاز شود، مگر آنکه مجوز سازمان محیط زیست منطقه را داشته باشد و پروژه‌ای پایان نمی‌پذیرد، مگر آنکه در جریان پیشرفت، تأیید سازمان محیط زیست را کسب کند؛ حتی پس از پایان مدت قرارداد و استرداد منطقه عملیاتی نیز مسئولیت‌های زیست‌محیطی ادامه دارد؛ زیرا اصولاً زیان‌های زیست‌محیطی در بلندمدت نمایان خواهد شد. پس از پایان مرحله تولید، در چاه‌های نفت خشکی، باید سازه برجیده، مصالح برداشته و در نهایت بازیافت یا دفع شوند. ممکن است برداشت مواد نفتی و پاکسازی محیط زیست محلی، مثلاً برطرف کردن آلودگی و کاشت دوباره گیاهان نیز لازم باشد. تأسیسات دریایی، به‌ویژه از نظر برجیدن تأسیسات با پیچیدگی خاصی روبه‌رو هستند؛ اگرچه در این منطقه نیز حقوق بین‌الملل تأثیر چشمگیری در صنعت نفت و گاز دارد. در قرارداد امتیازی پاکستان قید شده است که در طول مدت نود روز بعد از پایان قرارداد، صاحب امتیاز باید تمام اقدامات ضروری و منطقی را برای جلوگیری از ورود زیان‌های زیست‌محیطی به حیات انسانی و یا اموال اشخاص ثالث انجام دهد.

مسئولیت بین‌المللی دولت‌ها نیز حکایت از نظارت دقیق سازمان‌های زیست‌محیطی بر این امر دارد. در بسیاری از کشورها، صرف‌نظر از دریافت مجوز از سازمان محیط زیست در ابتدای انعقاد قرارداد، کارشناسان متخصص این نهاد ناظر، در طول اجرای پروژه‌ها نیز به سرعت نقشه‌های مهندسی طرح‌ها و آثار زیست‌محیطی آن را بررسی می‌کنند و بنا به مورد تصمیم می‌گیرند که مانع ادامه پروژه شوند یا خیر. برای این منظور، سندی با عنوان ارزیابی آثار زیست‌محیطی^۱ تهیه می‌شود. این اسناد قبل از مرحله اجرای پروژه با سازمان محیط زیست هماهنگ می‌شود تا ابعاد زیست‌محیطی آن ارزیابی گردد. در مورد شماری از کشورهای نفتی در حال توسعه، مشخص شده است که هرچند این کشورها حسب ظاهر دارای نهادهای زیست‌محیطی هستند که در مرحله تصویب ارزیابی پیامدهای زیست‌محیطی ایفای نقش می‌کنند، اما چنین تأییداتی روشی نظام‌مند و کارآمد ندارند و فرایند نظارتی و امکان اطلاع عمومی از این فرایندها نامناسب است (Mayorga Alba, 2010: 15). بنابراین در کنار سند ارزیابی آثار زیست‌محیطی پروژه، نظارت زیست‌محیطی، مسئله مهمی است که به منظور حفاظت از

1. Environmental Impact Assessment-EIA, Environmental Safety Security Health Impact Assessment.

محیط زیست می‌تواند مؤثر باشد. بنابراین عملکرد نهایی پروژه مستلزم نظارت مناسب در طول اجرای پروژه است (موسوی و شیرمردی، ۱۳۹۸: ۲۰۸).

۴.۲. منابع و تأسیسات پالایشگاه‌ها

معمولاً پسماندهای نفتی کارخانه‌ها و پالایشگاه‌ها در هنگام عبور از برج‌های خنک‌کننده به دریاها منتقل می‌شوند (کردوانی، ۱۳۷۴: ۱۵۰). وجود تأسیسات پالایشی و پتروشیمی و نیروگاه‌های دیزلی و گازی که برای عملیات نفتی مورد استفاده قرار می‌گیرند، مخازن متعدد نگهداری نفت خام، فرآورده‌های نفتی و پتروشیمی، خطوط لوله و نیروگاه، احتمال نشت مواد آلاینده از مخازن و لوله‌ها به محیط زیست را تشدید می‌کنند (Unep, 1997: 12). درباره این نوع از آلودگی، کنوانسیون وجود ندارد؛ حتی در قانون حفاظت از دریاها و رودخانه‌های قابل کشتی‌رانی در مقابل آلودگی ناشی از کشتی‌ها نیز به آلودگی‌های ناشی از پالایشگاه‌ها اشاره‌ای نشده است.

۳. مبنای مسئولیت در آلودگی‌های نفتی

اصل پرداخت توسط آلوده‌ساز، نخستین بار توسط سازمان همکاری‌های اقتصادی و توسعه^۱ به‌منظور بازداشتن مقامات عمومی ملی از اعطای یارانه به شرکت‌های خصوصی برای تأمین هزینه‌های کنترل آلودگی ناشی از فعالیت‌شان اعلام شد. درعوض شرکت‌ها باید با قبول هزینه‌های کنترل آلودگی به میزان لازم توسط قانون، برون‌هزینه‌های ناشی از فعالیت خود را درونی کنند (De Sadeleer, 2002: 21-61). نظر به اینکه آلوده‌کننده مسئول آلودگی‌های ناشی از عملکرد خود است، آشنایی با مبنای مسئولیت آلوده‌کننده ضرورت دارد.

۳.۱. نظام مسئولیت مبتنی بر تقصیر

در نظام حقوقی کشور ما اصل بر مسئولیت مبتنی بر تقصیر است؛ درحالی‌که این نظام برای جبران خسارت‌های زیست‌محیطی از یک‌سو و پیشگیری از ورود زیان از سوی دیگر، به دلایل زیر کافی نیست:

الف) محیط زیست مال خصوصی نیست؛ بنابراین در بسیاری از موارد شاکی خصوصی ندارد (خوئینی و کرمی، ۱۳۹۳: ۶۹)؛

ب) معمولاً قربانیان خصوصی خسارت‌های زیست‌محیطی، انگیزه و اطلاعات اندکی برای پیگیری و مطالبه این‌گونه خسارت‌ها دارند (کاتوزیان و انصاری، ۱۳۸۷: ۲۹۰)؛

1. Organization for Economic cooperation and development (OECD).

ج) اثبات رابطه سببیت و تقصیر عامل زیان در این‌گونه مسائل دشوار و پرهزینه است. افزون بر اینکه، چه‌بسا با معیار رفتار انسانی متعارف، نتوان تقصیری را متوجه شخص خاصی نمود؛

د) هدف اصلی در مسئولیت مدنی، جبران خسارت و برگرداندن زیان‌دیده به حالت نخستین است (کاتوزیان، ۱۳۷۸: ۶۷۳) و نگاه آن به گذشته است؛ درحالی‌که در مسئولیت آلودگی‌های نفتی و به طور کلی آلودگی‌های زیست‌محیطی، هدف اصلی پیشگیری است و به آینده نظر دارد (Faure, 2009: 37)؛ یعنی در موردی که هنوز خسارتی واقع نشده ولی تهدید جدی در مورد وقوع آن در آینده نزدیک وجود دارد، مسئولیت مربوط به محیط زیست محقق می‌شود. در موارد محدودی که خسارت‌ها سنگین و غیرقابل جبران است، پاره‌ای از حقوق‌دانان با بهره‌گیری از اندیشه‌های نوین فلسفی، شناسایی نوع جدیدی از مسئولیت موسوم به مسئولیت پیشگیری را ضروری دانسته‌اند که با عنوان «اصل پیشگیری» در حقوق محیط زیست شناخته شده است (Flour, 2003: 78)؛

ه) محاسبه و ارزیابی خسارت‌های زیست‌محیطی نیازمند داده‌ها و اطلاعاتی است که از مرزهای مسئولیت مدنی فراتر می‌رود و تصمیم‌های سیاسی در آن دخالت می‌کند؛ زیرا تصمیم به جبران چنین خسارت‌هایی، گاه با منافع و اهداف سیاسی و عمومی کشورها تعارض می‌یابد و تصمیم‌گیری در این زمینه‌ها را برای قاضی دشوار می‌سازد. پس باید قواعد مسئولیت مدنی سنتی در این زمینه کنار گذاشته شود (Bergkamp, 2003: 205).

۳.۲. نظام مسئولیت مطلق

به علت معایب نظام مسئولیت مبتنی بر تقصیر به شرحی که گذشت، مسئولیت مطلق جایگزین گردید و حتی در کنوانسیون مسئولیت ناشی از آلودگی ۱۹۶۹ و پروتکل اصلاحی آن، مسئولیت مطلق مالک کشتی در برابر آلودگی‌های نفتی به رسمیت شناخته شد. بنابراین صرف ورود زیان و اثبات رابطه سببیت برای تحقق مسئولیت کافی است. برخی به جای مسئولیت مطلق، به مسئولیت محض گرایش دارند که از نظر حقوقی قابل پذیرش‌تر به نظر می‌رسد. در توجیه مسئولیت محض می‌توان گفت که با اهداف بازدارندگی، جبران خسارت و عدالت توزیعی بیشتر هم‌خوانی دارد (شیرمدی و موسوی، ۱۳۹۸: ۲۱۵).

صرف وضع قانون و برقراری مسئولیت گسترده‌تر، درعمل مشکلی را رفع نمی‌کند؛ زیرا از نظر اجرایی با مانعی بزرگ روبه‌روست: اولاً، با توجه به سنگینی خسارت‌های ناشی از آلودگی‌های نفتی در محیط زیست و قائل شدن مسئولیت مطلق برای آلوده‌کننده، مشاغل مربوط به صنعت نفت بسیار هزینه‌بر و از نظر مالی پرخطر می‌شوند و همین امر مانع توسعه

آن‌ها به‌شمار می‌رود. از این رو معمولاً در مقرراتی که مسئولیت مطلق پیش‌بینی می‌شود، محدودیت مسئولیت نیز در نظر گرفته می‌شود. اما این امر طبیعتاً بدان معناست که بخشی از خسارت‌ها بدون جبران باقی بماند؛ ثانیاً، همین مقدار محدود مسئولیت نیز برای همه فعالان صنعت نفت به‌راحتی قابل تحمل نیست و در عمل پرداخت‌ها را با مشکل روبه‌رو می‌سازد و زیان‌دیده را با مسئولان معسر مواجه می‌نماید؛ ثالثاً، به محض وقوع حوادث آلودگی، انجام اقدامات سریع و پرهزینه برای کنترل آن ضرورت می‌یابد؛ درحالی‌که غالباً شناسایی عامل زیان یا میزان مسئولیت آن دشوار و زمان‌بر است و چه‌بسا به تشکیل پرونده‌ای در دادگاه با طرفیت کسانی مانند پیمانکاران اصلی یا فرعی و متصدیان حمل‌روبه‌رو شود و رسیدگی و صدور حکم زمانی طولانی را اقتضا کند؛ رابعاً، به علت ورشکستگی و یا نداشتن تمکن مالی آلوده‌کننده، ممکن است خسارت‌های زیان‌دیدگان جبران نشود.

بنابراین صرف تبیین و تعیین مسئول در قرارداد نفتی، ملازمه‌ای با حل معضلات ناشی از آلوده‌سازی محیط زیست نخواهد داشت و لازم است در کنار مسئولیت، روشی نظام‌مند اندیشیده شود تا از یک‌سو، هزینه‌ها به‌سرعت و آسان پرداخت و خسارت‌ها جبران شوند و از سوی دیگر، صاحبان صنعت در شرایط دشوار برای ادامه کار قرار نگیرند (Lonter Lev, 2016: 483-484)؛ این روش نظام‌مند چیزی جز بیمه نیست. برقراری بیمه در این نوع از نظام مسئولیت قابل دفاع است. در این نوع مسئولیت هرچند نیازی به اثبات تقصیر متصدی نیست، مسئولیت وی براساس تناژ کشتی به سقف خاصی محدود می‌شود. هرچند با احتمال فزونی خسارت‌های قابل جبران از سقف مسئولیت متصدی، محدودیت مسئولیت قابل انتقاد به نظر می‌رسد؛ اما باید پذیرفت که در غیر این صورت، امکان توسل به سازوکار بیمه منتفی می‌گردد. در واقع، هیچ بیمه‌گری حاضر به پذیرش خطر جبران خسارت‌های تعیین‌نشده نیست. البته این وضعیت باعث رضایت حداقلی طرفین دعواست؛ زیرا از طرفی، زیان‌دیده اطمینان دارد که خسارت وارد به او مشمول بیمه است و دعوای جبران خسارت وی به نتیجه خواهد رسید و از طرف دیگر، متصدی هم آسوده‌خاطر است که مبالغ لازم برای جبران خسارت تا حد مسئولیت وی وجود دارد و نیاز به نقد کردن اموالش ندارد (Trevor, 1969: 110). اگرچه به باور مخالفان مسئولیت محدودشده، در این شرایط به علت نبودن انگیزه برای اعمال ضوابط کنترلی، پیشگیری از بروز آلودگی محقق نمی‌شود؛ عده‌ای نیز بر این باورند که مسئولیت آلوده‌کننده محدود نیست، بلکه مسئولیت بیمه‌گر محدود به میزان مشخص‌شده در بیمه‌نامه است. بنابراین نباید معیار مشخص‌شده در کنوانسیون مسئولیت مدنی آلوده‌کنندگان را به عملیات بالادستی سرایت داد و باید تا حد ممکن آن را تفسیر مضیق کرد. چنانچه آلوده‌کننده، مسئولیت نامحدود داشته باشد، انگیزه کافی برای اجرای اقدامات احتیاطی دارد تا بیش از مبلغی که بیمه‌نامه خریده

است، پولی نپردازد. به باور طرفداران این نظریه، زمانی که حقوق و منافع اشخاص ثالث مطرح باشد، نظریه محدودیت مسئولیت نوعی بی‌انصافی در عالم علم حقوق است (Posner, 2014: 236). البته مبلغ بیمه باید تا حد امکان با میزان مسئولیت برابر باشد. این اصل که از آن با عنوان اصل برابری مسئولیت و پوشش بیمه نیز یاد شده است، اطمینان می‌دهد که میزان مسئولیت متصدی همیشه با مبلغ پولی معادل آن پوشش داده می‌شود. باید توجه داشت که نمی‌توان پوشش بیمه‌ای نامحدودی فراهم کرد (عبدلهی، ۱۳۹۰: ۴۷).

۴. پوشش‌های بیمه‌ای

به‌طور کلی شیوه مقابله با خطرها را می‌توان به چهار گروه پذیرش، پیشگیری، کاهش و انتقال خطر تقسیم کرد. تنظیم، تدوین و اجرای برنامه‌های محیط زیست، ایمنی و سلامتی در مراحل مختلف عملیات صنعت نفت و گاز و پتروشیمی، نمونه‌ای از اقدامات لازم برای کاهش و پیشگیری از خطر به‌شمار می‌آید؛ درحالی‌که در عملیات پیچیده نفت و گاز، برخی از خطرهای به‌هیچ‌وجه قابل ارزیابی و پیش‌بینی نیستند. در نتیجه پذیرش خطر گریزناپذیر خواهد بود. اما این نیز با شرایطی که توضیح دادیم، با مشکل اجرایی روبه‌روست. آخرین شیوه برخورد با خطر، انتقال آن از طریق انعقاد قرارداد بیمه با سازمان‌های متخصص است (درخشان، ۱۳۸۹: ۴۴). بیمه همواره عنصری کلیدی در جبران هزینه‌های نشت نفت و خسارت‌های وارده به صنعت ماهیگیری به‌شمار می‌آمده است (King, 2010: 44). در آلودگی‌های نفتی، عاملان زیان با توجه به گستردگی خسارت توان جبران آن را ندارند و بیمه آلودگی، اگرچه به ظاهر به نفع بیمه‌گذار و رهایی او از جبران خسارت‌های سنگین است، عملکرد اصلی آن حمایت از منافع زیان‌دیدگان است. در کنوانسیون مسئولیت مدنی در برابر آلودگی‌های نفتی به لزوم اخذ چنین بیمه‌ای اشاره شده است که در قسمت بیمه اجباری به آن خواهیم پرداخت. در کشور ما نیز مطابق با آیین‌نامه اجرایی ماده شش قانون حفاظت از دریاها و رودخانه‌های قابل کشتی‌رانی در مقابل آلودگی‌های نفتی مصوب ۱۳۸۹، هر کشتی، نفت‌کش و شناور برای جبران خسارت‌های احتمالی ناشی از آلودگی آب‌های مناطق دریایی جمهوری اسلامی ایران در خلیج فارس و دریای عمان و آب‌های تحت حاکمیت دولت جمهوری اسلامی ایران در دریای خزر و رودخانه‌های قابل کشتی‌رانی، باید بیمه‌نامه یا تعهدنامه ریالی یا ارزی بر مبنای حق برداشت ویژه مطابق تعریف صندوق بین‌المللی پول و متناسب با ظرفیت کشتی تهیه کند.

همچنین سازمان بنادر و دریانوردی موظف شده است از ورود، ترک بندر یا فعالیت کشتی، نفت‌کش و شناور فاقد بیمه‌نامه، تعهدنامه یا گواهی‌نامه در آب‌های فوق جلوگیری به عمل آورد. مالک و یا سایر مسئولان کشتی (مستأجر)، نفت‌کش و شناور نیز باید بیمه‌نامه یا

تعهدنامه و گواهی‌نامه را در کشتی، نفت‌کش و شناور نگهداری کنند و در صورت درخواست سازمان مزبور آن را ارائه کنند (ماده ۱۰ آیین‌نامه).

درباره آلودگی‌های ناشی از عملیات بالادستی هیچ قانون و آیین‌نامه‌ای، بیمه اجباری را مقرر نکرده است و با وجود اینکه در قانون حفاظت از دریاها و رودخانه‌های قابل کشتی‌رانی در تعریف آلودگی به آلودگی‌های ناشی از تأسیسات و استخراج نفت اشاره شده است؛ اما در ماده شش، تحصیل بیمه‌نامه را فقط برای کشتی‌ها و نفت‌کش‌ها الزامی ساخته و تکلیفی برای بیمه نمودن آلودگی‌های عملیات بالادستی مقرر نشده است. بنابراین درباره آلودگی‌های ناشی از عملیات اکتشاف، توسعه و حفاری خلأ قانونی وجود دارد و در این موارد یا باید به قواعد مسئولیت مبتنی بر تقصیر و عامل زیان استناد شود که این به شرح پیش گفته با هدف پیشگیری از آلودگی سازگاری کامل ندارد و یا باید از طریق درج شروط قراردادی، مسئولیت محض پیمانکار و اخذ بیمه‌نامه مناسب به طرف مقابل الزام شود. از این‌روست که کشورهای سرمایه‌پذیر در قراردادهای خود شرط می‌کنند که سرمایه‌گذار پوشش‌های بیمه‌ای مناسب را تحصیل کند. بیمه‌نامه‌ها اغلب به صورت تمام‌خطر پیمانکاران^۱ و یا بیمه‌نامه تمام‌خطر نصب^۲ یا بیمه‌های مسئولیت صادر می‌شوند و پوشش مناسب را برای آلودگی‌های نفتی و خسارت‌ها به اشخاص ثالث ارائه می‌دهند (Schwep, 2004: 225).

در پایان این مطلب را نیز بیفزاییم که اگر بیمه برای مسئولیت باشد، مقررات مربوط به تحدید مسئولیت عامل زیان، به طور تبعی به بیمه‌گران نیز توسعه می‌یابد و از این نظر ریسک آنان نیز کاهش می‌یابد. روش دیگر در کاهش ریسک بیمه‌گران، بالابردن فرانشیز^۳ (سهم بیمه‌گذار از خسارت) است که به او در انجام اقدامات پیشگیرانه و نیز جلوگیری از گسترش خسارت انگیزه بیشتری می‌دهد و خطر اخلاقی بیمه‌گذار را کنترل می‌کند. در عملیات بالادستی، با توجه به اینکه کارفرما نگران بازپرداخت خسارت‌هایی خواهد بود که مشمول فرانشیز شده است، از پیمانکار می‌خواهد تا تضمینی برای جبران این بخش از خسارت‌ها بدهد. پیمانکاران در این موارد می‌توانند به ایجاد صندوق‌های باشگاه‌های داخلی بین خود اقدام کنند.

۱. بیمه تمام‌خطر پیمانکاران تمام خسارت‌ها را پوشش می‌دهد و به عنوان بیمه‌نامه‌ای جامع عمل می‌کند. بیمه مسئولیت نیز معمولاً بندی از این بیمه‌نامه‌ها منظور می‌شود (Contractor All-Risk).

2. Erection All Risk- EAR

3. Deductible

۵. انواع بیمه‌های آلودگی

۵.۱. بیمه‌های پروژه و حمل

مراحل گوناگون عملیات بالادستی از اکتشاف و حفاری تا توسعه و تولید با خطرهای مختلفی روبه‌روست. بیمه هم عاملی برای اعمال کنترل و نظارت‌های فنی بیشتر به‌منظور جلوگیری از وقوع و یا توسعه آلودگی ناشی از انفجار چاه‌ها شمرده می‌شود و هم با پرداخت سریع هزینه‌های پاکسازی به حفاظت از محیط زیست کمک می‌کند (پیکارجو، ۱۳۸۲: ۵۲). بیمه‌های تمام‌خطر پیمانکاران کلیه خسارات وارده، از جمله آلودگی‌ها را به استثنای مواردی که عدم شمول آن‌ها تصریح شده باشد، پوشش می‌دهد. گاهی اوقات نیز بیمه مسئولیت صرف‌نظر از بودن یا نبودن بیمه‌های تمام‌خطر برای مسئولیت‌های مختلف پیمانکاران دریافت می‌شود که از جمله برای ایجاد آلودگی است. در مرحله حمل نفت، نیز مالکان نفت‌کش‌ها مکلف به تهیه و حمل بیمه‌نامه‌های خاص برای محموله‌های نفتی هستند.

۵.۲. پوشش‌های انجمن‌های P&I

مهم‌تر از نقش شرکت‌های بیمه در ارائه بیمه‌های مسئولیت به مالکان کشتی‌ها، نقش باشگاه‌های حمایت و غرامت^۱ در ارائه خدمات مزبور به اعضاست. این باشگاه‌ها امروزه خدمات گوناگون و بسیار ارزشمندی را به اعضای خود ارائه می‌دهند که یا اصلاً شرکت‌های بیمه ارائه نمی‌کنند و یا برای پوشش مسئولیت آن‌ها کفایت نمی‌کند. این باشگاه‌ها تعاونی‌هایی^۲ به‌شمار می‌روند که مالکان کشتی ایجاد کرده‌اند تا افزون بر دریافت غرامت، از خدمات حقوقی در محل حادثه نیز بهره‌مند شوند. بدین‌ترتیب اعضای آن‌ها در عین بیمه‌گذار بودن، در بیمه‌گری نیز نقش‌آفرینی می‌کنند.

این باشگاه‌ها به‌مثابه نوعی بیمه شخص ثالث عمل می‌کنند و تعهدات مالکان کشتی را در گستره‌ای که شامل آلودگی نفتی دریا نیز می‌شود، مورد پوشش قرار می‌دهند. باشگاه پی‌اند‌آی هزینه‌های پاکسازی و هزینه‌های انجام‌شده برای جلوگیری از نشت بیشتر آلودگی را پرداخت می‌کند. از عنوان این باشگاه‌ها برمی‌آید که آن‌ها در کنترل و پیشگیری از آلودگی‌ها نیز به اعضا کمک می‌کنند و هنگام بروز حادثه، با پرداخت خسارت، زیان‌دیدگان را به‌سرعت به وضعیت قبل از خسارت بازمی‌گردانند و یا هزینه‌های پاکسازی را می‌پردازند. نکته قابل توجه اینکه، این

1. Protection and Indemnity Clubs

۲. برابر بند اول ماده ۸۵ قانون بیمه دریایی انگلستان مصوب ۱۹۰۶، زمانی که دو نفر یا بیشتر به طور متقابل موافقت می‌کنند که یکدیگر را در برابر خسارت‌های دریایی بیمه کنند، در حقیقت یک شرکت بیمه تعاونی و یا متقابل تشکیل شده است.

انجمن‌ها که در زمینه‌های مختلف، مسئولیت‌ها را پوشش می‌دهند، درباره آلودگی‌های دریایی نفتی برای تعهدات خود محدودیت قائل می‌شوند (سلطانی‌نژاد، ۱۳۸۶: ۵۴).

۶. ویژگی‌های بیمه آلودگی نفتی

۶.۱. بیمه مسئولیت با پوشش اتکایی

بیمه اتکایی^۱ روشی عام برای تقسیم ریسک در تمام پوشش‌های با مبالغ کمابیش سنگین است. این روش: اولاً، در سطح داخلی و خارجی معمول است تا ریسک‌ها در درون یک کشور باقی نمانند و بدین‌وسیله حمایت از اقتصاد عمومی کشورها به عمل آید؛ ثانیاً، تمام شرکت‌های بیمه بایستی متناسب با توان خود از نظر مالی، ریسک‌ها را تقسیم و اتکایی کنند تا بدین ترتیب منابع مالی آن‌ها یکباره صرف چند خطر نگردد. در مواردی که موضوع بیمه از نظر فنی و دانش بیمه‌ای نیز نیازمند اطلاعات و تخصص‌های ویژه است، شرکت‌های بیمه چاره‌ای جز بهره‌گیری از پوشش اتکایی ندارند تا به طور غیرمستقیم از دانش حرفه‌ای بیمه‌گران اتکایی متخصص بهره ببرند و نرخ و شرایط مناسب را از آن‌ها گرفته و به بیمه‌گذار خود بدهند.

در ایران از یک‌سوی، مطابق قانون حداکثر استفاده از توان مهندسی داخلی مصوب ۱۳۷۵، پروژه‌ها باید در داخل کشور بیمه شوند و از سوی دیگر، بنا بر ملاحظات یادشده، در حد بالایی به بیمه اتکایی خارجی نیاز است. در این نوع از بیمه، تنها بیمه‌گر مستقیم (اولی) در برابر بیمه‌گذار مسئول است و بیمه‌گر اتکایی تنها با بیمه‌گر مستقیم قرارداد می‌بندد و بیمه‌گذار در این باره بیگانه است. اما در عمل نظرات بیمه‌گر اتکایی هنگام انعقاد بیمه اولی در نرخ و شرایط اخذ و اعمال می‌شود تا پس از آن در اتکایی کردن آن مشکلی پیش نیاید (صادق‌نشاط، ۱۳۹۱: ۵۷-۵۸).

از نکات حقوقی قابل بحث، مسئله ورشکستگی یکی از بیمه‌گران و حقوق بیمه‌گذار است. اگر بیمه‌گر اتکایی ورشکسته شود، بیمه‌گر مستقیم همچنان در مقابل بیمه‌گذار مسئول پرداخت همه خسارت‌ها خواهد بود و می‌تواند پس از پرداخت، در شمار غرماي ورشکسته قرار گیرد. اما اگر بیمه‌گر مستقیم ورشکسته شود، گرچه بیمه‌گر اتکایی به میزان سهم خود از خسارت در مقابل واگذارنده مسئول است، در این صورت بدهی بیمه‌گر اتکایی جزء دارایی بیمه‌گر واگذارنده مسئول خواهد بود، ولی آیا خسارت باید مستقیماً به زیان‌دیده (بیمه‌گذار) پرداخت شود یا به مدیر تصفیه، تا به همه طلبکاران تعلق گیرد؟ در اینجا دو دیدگاه قابل طرح است؛ یکی اینکه، همچنان که امروزه در بیمه‌های مسئولیت به زیان‌دیده حق داده شده است که مستقیماً به بیمه‌گر مسئولیت مراجعه کند (ایزانلو، ۱۳۸۳: ۱۷۹)، در حالت ورشکستگی بیمه‌گر

مستقیم نیز این حق برای بیمه‌گذار وجود دارد که به میزان سهم بیمه‌گر اتکایی از خسارت، به او مراجعه کند. اما این نظریه دارای این ایراد است که: اولاً، به لحاظ علمی مبتنی بر قیاس جزئی با جزئی است که مبنای معتبری در حقوق ندارد؛ ثانیاً، در قضیه مورد بحث حقوق سایر طلبکاران نیز مطرح است؛ زیرا همه آن‌ها با اطمینان از ملائت و دارا بودن بیمه‌گر با او قرارداد بسته‌اند و یکی از اسباب ملائت، وجود قرارداد اتکایی در خطرهای سنگین بوده است و نمی‌توان به ضرر آن‌ها و به نفع یک بیمه‌گذار عمل کرد.

در حال اینک که به واسطه تحریم‌های تحمیلی به ایران، امکان اخذ بیمه اتکایی خارجی تقریباً منتفی است، جریانی با عنوان بیمه مشترک شکل گرفته است که در واقع نوعی مشارکت شرکت‌های بیمه‌گر داخلی برای تسهیم خطر است و بیمه‌گذار برخلاف حالت قبل باید به ملائت گروهی از بیمه‌گران داخلی برای دریافت خسارت‌های خود اطمینان یابد.

۲.۶. بیمه اجباری

اصولاً بیمه‌ها اختیاری هستند و شخص به اختیار آن را برای مسئولیت خود تهیه می‌کند، اما در مواردی قانون‌گذار به اقتضای مصالح جامعه و منافع عمومی، تحصیل بیمه‌ها را بر اشخاص تحمیل می‌کند که به بیمه‌های اجباری معروف‌اند. هم‌اکنون در خصوص آلودگی‌های نفتی‌ای که ناشی از حمل و نقل و عملیات کشتی‌ها باشد، کنوانسیون مسئولیت آلودگی نفتی و مقررات داخلی، اخذ بیمه‌نامه را اجباری کرده است. مطابق کنوانسیون مزبور، مالک هر کشتی که در یک کشور عضو ثبت شده باشد و بیش از دو هزار تن نفت را به صورت فله به عنوان محموله حمل کند، ملزم به داشتن بیمه یا تضمین مالی دیگر، مانند ضمانت‌نامه بانکی یا گواهی‌نامه ارائه‌شده از سوی یک صندوق غرامت بین‌المللی، به میزان ۲۱۰ میلیون فرانک جهت پوشش مسئولیت خود برای خسارت آلودگی است. در آیین‌نامه ماده شش قانون حفاظت از دریاها نیز این ماده عیناً تکرار گردیده و اخذ بیمه‌نامه آلودگی نفتی به عنوان الزامی قانونی در نظر گرفته شده است. یکی از معایب مقررات موجود، محدودیتی است که در مورد وزن محموله نفتی در نظر گرفته شده است. تنها کشتی‌هایی که بیش از دو هزار تن نفت را حمل می‌کنند، ملزم به بیمه آلودگی شده‌اند؛ در حالی که ممکن است نفت تا دو هزار تن نیز خسارت‌هایی به بار آورد که مالک کشتی امکان جبران آن را نداشته باشد. ضمناً آلودگی‌های نفتی ممکن است ناشی از تأسیسات اکتشاف و استخراج نفت باشد که وظیفه جلوگیری از آن برعهده پیمانکاران است. اما در قانون حفاظت از دریاها و رودخانه‌های قابل کشتی‌رانی در مقابل آلودگی نفتی مصوب ۱۳۸۹، هیچ اشاره‌ای به لزوم اخذ بیمه‌نامه در آلودگی‌های پیش‌گفته نشده است. یکی از شروط قراردادی در تمام قراردادهای بیع متقابل، لزوم اخذ بیمه‌نامه توسط

سرمایه‌گذار است. در قراردادهای بیع متقابل به‌طور کلی به تعهد پیمانکار به تهیه پوشش‌های بیمه‌ای مورد نیاز پروژه و پوشش‌های اجباری اشاره شده، ولی در اغلب موارد مصادیق آن به تفصیل بیان نشده است. افزون بر پیمانکاران اصلی، یکی از تعهدات پیمانکاران فرعی در انواع خدمات بای‌بک نیز تأمین پوشش بیمه‌ای مناسب با عملیات تحت خدمت است (صابر، ۱۳۸۹: ۲۲۷). در صورتی که پیمانکار از تأمین هر یک از پوشش‌های بیمه‌ای تخلف ورزد، شرکت ملی نفت ایران مجاز است به حساب پیمانکار، پوشش بیمه‌ای مزبور را به نرخ بازاری از شرکت‌های مشابه، تأمین کند (حاتمی، ۱۳۹۳: ۸۵۲).

با توجه به اهمیت مسائل زیست‌محیطی، ضروری می‌نماید در قراردادهای بیع متقابل شرط مفصلی به‌منظور تأمین پوشش بیمه‌ای برای خسارات وارده در نتیجه آلودگی‌های نفتی پیش‌بینی شود. افزون بر این، شروط قراردادی هرچند الزام‌آور هستند، هیچ‌گاه تأثیرگذاری قانون را ندارند؛ از این رو شایسته است خلأ اخذ بیمه‌نامه در قوانین و مقررات داخلی کشور نیز برطرف گردد.

۷. اصول اختصاصی حاکم بر بیمه آلودگی نفتی

افزون بر اصول عمومی حاکم بر قراردادهای بیمه، مانند اصل حسن‌نیت و افشای اطلاعات، اصل جبران خسارات و لزوم نفع بیمه‌ای و حفاظت از مورد بیمه و کاهش خسارت‌ها، به علت شرایط بسیار خاصی که صنعت نفت و گاز دارد، اصول اختصاصی حاکم بر آن با سایر بیمه‌ها متفاوت است. حجم بالای خسارت‌های ناشی از آلودگی‌های نفتی، اصولی خاص را ایجاب می‌کند که در صورت رعایت نکردن آن‌ها ممکن است مندرجات بیمه‌نامه مطابق با نیازهای واقعی بیمه‌گذار نباشد و یا اینکه خطر به صورت منطقی و ضابطه‌مند توزیع نگردد و هنگام وقوع خسارت موجب آشکار شدن اختلاف بین بیمه‌گر و بیمه‌گذار گردد و جبران هزینه‌های پاکسازی با تأخیر انجام شود. اما در صورت رعایت اصول و ضوابط خاص، احتمال تحقق خطر با الزام به رعایت معیارهای ایمنی کاهش می‌یابد و بیمه‌گذار نیز با برخورداری از آرامش خاطر ناشی از بیمه، می‌تواند در بستر مناسبی به فعالیت اقتصادی خود ادامه دهد.

۷.۱. اصل پیشگیری از آلودگی

گرچه این اصل از وظایف بیمه‌گذاران در تمام انواع بیمه‌هاست، در آلودگی‌های زیست‌محیطی ناشی از نفت و گاز، از حساسیت بیشتری برخوردار است و نه تنها بیمه‌گذار که بیمه‌گر نیز باید نسبت به آن بسیار حساس باشد؛ زیرا افزون بر آنکه میزان و گستره خسارت در صورت وقوع حادثه قابل پیش‌بینی نیست، منافع عموم نیز مطرح است. رعایت نکردن این امر، محاسبات

شرکت‌های بیمه را در ارزیابی خطر با مشکل روبه‌رو می‌سازد. بنابراین آن‌ها می‌کوشند ضمن ارائه خدمات بیمه‌ای، تا حد امکان از طریق همکاری با بیمه‌گذار و اعمال نظارت‌ها، از وقوع خطر و ورود خسارت‌ها جلوگیری کنند. به‌طور کلی در این صنعت، بیمه باید بیشتر بر اقدامات پیشگیرانه به جای پرداخت خسارت استوار باشد. بنابراین اگرچه این بیمه، بیمه مسئولیت است، برخلاف سایر بیمه‌های مسئولیت که بیمه‌گر پس از مسئول شدن بیمه‌گذار به ایفای نقش می‌پردازد، در اینجا بیمه‌گر متخصص قبل از مسئول شدن بیمه‌گذار، نقش جدی خود را ایفا می‌کند و در واقع در این نوع بیمه، به جای صرفاً انتقال خطر، تسهیم خطر میان طرفین انجام می‌شود.

بیمه‌گران متخصص این رشته معمولاً برای دستیابی به این هدف، نمایندگانی را به صورت پیوسته برای نظارت بر فعالیت‌های بیمه‌گذاران و ارائه راهکارهای رویارویی با خطر و مطابق با تجربه‌های پیشین، تعیین می‌کنند و به بیمه‌گذاران در یافتن مشاوران مناسب، ارزیاب‌ها و مقاطعه‌کارانی که بتوانند عملیات نجات و یا پاکسازی را انجام دهند، کمک می‌کنند و البته در نهایت به عنوان یک منبع مالی قابل اتکا برای کمک به مالک کشتی در جبران خسارت وارده و حتی خدمات حقوقی لازم عمل می‌کنند.

۷.۲. تعامل بیمه‌گر و بیمه‌گذار

در صنعت نفت تجهیزات فراوان و سرمایه‌های کلان به‌کار انداخته می‌شود. در صنعت بیمه نیز سرمایه‌های متناسب با خطرهای مربوط به‌کار گرفته می‌شود. با توجه به گستردگی ابعاد هر دو بخش، تعامل این دو صنعت حول پوشش‌های بیمه‌ای به‌مثابه تعامل دو سامانه در زمینه مدیریت ریسک و کنترل پیامدهای حوادث زیان‌بار آلودگی‌های زیست‌محیطی از منظر حقوق عمومی و حمایت از امنیت اقتصادی فعالان در صنایع نفت و گاز است.

رکود در صنعت نفت، بیمه را نیز با رکود روبه‌رو می‌سازد. از سوی دیگر، به‌کارگیری هزاران میلیارد دلار دارایی در صنعت نفت و مسئولیت‌های سنگینی که در برخورد با خطرهای متوجه این صنعت می‌شود، وابستگی آن را به بیمه‌گرینا پذیر می‌سازد. با توجه به این وابستگی بالا میان بیمه‌گر و بیمه‌گذار، لازم است تعاملی حرفه‌ای و دوستانه بین این دو وجود داشته باشد تا در تعارض منافع با یکدیگر قرار نگیرند (ابراهیمی، ۱۳۸۸: ۴). در آلودگی‌های نفتی خطر اخلاقی^۱ بسیار بالاست. همچنین به علت حجم بالای خسارت‌ها و نداشتن شناخت کافی از خطرهای در این زمینه، ممکن است بیمه‌گران، حق بیمه‌های بالایی درخواست کنند که این

۱. خطر اخلاقی (Moral hazard) وضعیتی است که یک طرف موافقت‌نامه انگیزه دارد به شیوه‌ای عمل کند تا به هزینه طرف دیگر، منفعت بیشتری برای خود ایجاد کند (صوفی، ۱۳۹۱: ۷۴).

خود به کاهش استقبال افراد کم‌خطرتر و تمایل بیشتر افراد پرخطر برای پوشش دادن مسئولیت آن‌ها می‌انجامد که به آن انتخاب نامناسب^۱ می‌گویند. این وضعیت هم به زیان شرکت بیمه و هم به ضرر پیمانکاری است که به علت بالابودن حق بیمه، به تحصیل پوشش بیمه‌ای اقدام نمی‌کند و با بروز خسارت، متحمل هزینه‌های بسیار زیاد و چه بسا خروج از چرخه فعالیت‌های نفتی می‌شود. از این رو لازم است بیمه‌گذار، بیمه‌گر را به عنوان مشاور و همکار خود برای مدیریت خطر تلقی کند. ضمن آنکه بیمه‌گر نیز با بهره‌گیری از خدمات کارشناسان و مشاوران متخصص در این رشته، شرایط بیمه را هموار سازد تا تمایل و قدرت خرید بیمه‌نامه برای بیمه‌گذاران ایجاد شود (جوادی‌پور، ۱۳۹۲: ۶۶).

نتیجه و پیشنهاد

پروژه‌های نفتی، چه در بخش بالادستی و چه پایین‌دستی، با خطرهای مختلفی روبه‌روست. یکی از خطرهایی که افزون بر پیمانکاران، کشورهای میزبان سرمایه‌گذاری‌های بین‌المللی را نیز نگران کرده است، خطر آلودگی‌های نفتی است. گرچه برای کنترل ملاحظات زیست‌محیطی تدابیری مانند HSE اندیشیده می‌شود و یا سند ESSHIA تنظیم می‌گردد، اما با وجود تمام تدابیر، احتمال وقوع آلودگی و خسارت وجود دارد و خطر به صفر نمی‌رسد. از این رو ضروری است تا پیمانکاران در عملیات بالادستی یا مالکان کشتی‌ها در عملیات پایین‌دستی خطرهای خود را تحت پوشش بیمه قرار دهند. بیمه آلودگی‌های زیست‌محیطی نفت ضمن آنکه منافع بیمه‌گذاران را تأمین می‌کند، بر حفظ منافع زیان‌دیدگان تأکید دارد. بنابراین لازم است همچون بیمه شخص ثالث خودرو الزامی باشد.

در آلودگی‌های نفتی با عنایت به اینکه اثبات ارکان مسئولیت مدنی دشوار است، در کنوانسیون‌ها و قوانین داخلی مسئولیت مطلق آلوده‌کننده جایگزین مسئولیت بر تقصیر گردیده است. این اصل باعث شد پیمانکاران پروژه‌های بالادستی و متصدیان و مالکان کشتی‌ها در حمل نفت و فرآورده‌های آن، به تحصیل پوشش بیمه‌ای اقدام کنند.

اصول حاکم بر بیمه‌های انرژی، به‌ویژه نفت و گاز، با توجه به شرایط خاص این صنایع تا اندازه‌ای متفاوت با سایر بیمه‌هاست؛ به طوری که مفهوم تقسیم و تسهیم خطر، جایگزین انتقال آن شده و لازم است بیمه‌گذار و بیمه‌گر در تعاملی سازنده، خطرهای پروژه را مدیریت کنند.

۲. بیمه‌گران با بیمه‌گذارانی روبه‌رو هستند که احتمال خطر متفاوتی دارند. در صورتی که احتمال خطر افراد ناشناخته باشد، هر فرد بیمه‌نامه خاص خود را می‌خرد، اما در غیر این صورت نرخ بیمه برای همه یکسان خواهد بود و این قیمت بیش از قیمت مورد نظر بیمه‌گذار محتاط است. بنابراین تنها بیمه‌گذار پرخطر است که بیمه‌نامه می‌خرد (مطلبی، ۱۳۸۲: ۷۵) (Adverse selection).

در این زمینه، حضور بیمه‌گر و نظارت وی بر مراحل اجرایی پروژه و همکاری متقابل آن دو موجب کنترل و اعمال بهتر مدیریت خطر می‌شود؛ وگرنه با توجه به خسارت‌های کلان زیست‌محیطی، بیمه‌گران تمایل چندانی به بیمه کردن چنین عملیاتی نخواهند داشت. تا کنون بیمه انرژی در کشور ما رشد چشمگیری نداشته و نقش شرکت‌های بیمه به واسطه‌هایی برای واگذاری بیمه پروژه‌ها به خارج از کشور تبدیل شده است؛ درحالی‌که افزون بر مانع تحریم، شایسته است در کشور ما که دارای ذخایر غنی نفت و گاز است، بیمه‌گران حرفه‌ای و متخصص در این رشته وجود داشته باشند. برای دستیابی به اهداف مورد نظر پیشنهاد می‌شود:

الف) خلأ قانونی در بیمه کردن آلودگی‌های نفتی در عملیات بالادستی و اجباری کردن آن برطرف گردد و یا دست‌کم با وضع مقرراتی در سطح هیأت وزیران به نیاز مزبور پاسخ داده شود؛

ب) بسترهای لازم برای تقویت تعامل شرکت‌های بیمه داخلی در ارائه پوشش‌های بیمه‌ای متناسب با پروژه‌های نفت و گاز ایجاد گردد و بین صنعت بیمه و صنایع نفت و گاز به‌منظور رشد و توسعه بیمه‌های تخصصی نفت و گاز در تمام مراحل بالادستی و پایین‌دستی، همکاری سازمان‌یافته و نزدیک به وجود آید.

بیانیه نبود تعارض منافع

نویسندگان اعلام می‌کنند که تعارض منافع وجود ندارد و تمام مسائل اخلاق در پژوهش را شامل پرهیز از دزدی ادبی، انتشار و یا ارسال بیش از یک بار مقاله، تکرار پژوهش دیگران، داده‌سازی یا جعل داده‌ها، منبع‌سازی و جعل منابع، رضایت ناآگاهانه سوژه یا پژوهش‌شونده، سوءرفتار و غیره، به‌طور کامل رعایت کرده‌اند.

منابع

الف) فارسی

۱. ابتکار، تقی (۱۳۶۳). *فرازهایی از روند اولین کنفرانس بین‌المللی بررسی علمی اثرات نشت نفت در خلیج فارس*. تهران، انتشارات دانشگاه تهران.
۲. ابراهیمی، سید نصرالله (۱۳۸۸). «ضرورت تعامل متقابل بین بیمه‌گر و بیمه‌گذار در اجرای پروژه‌های بالادستی نفت و گاز». *دومین همایش بیمه و مدیریت خطر در صنعت نفت و گاز و پتروشیمی*، تهران، ص ۱۵۰-۱۲۷.
۳. الفت، منوچهر (۱۳۶۳). *آلودگی خلیج فارس به نفت*. واحد پژوهش آلودگی محیط زیست وزارت نفت
۴. ایزانلو، محسن (۱۳۸۳). «نظام جبران خسارت در بیمه مسئولیت». *رساله دکتری*، دانشگاه تهران.
۵. پیکارجو، کامبیز (۱۳۸۲). «بررسی بیمه‌های نفت و گاز فلات قاره در مرحله اکتشاف نفت». *مجله تازه‌های جهان بیمه*، شماره ۵۲، ص ۷۲-۳۴. در: <http://ensani.ir/fa/article/60587> (۲ مرداد ۱۳۹۹).
۶. جوادپور، نغمه (۱۳۹۲). «راه‌های پیشگیرانه و حل‌وفصل غیرقضایی اختلافات در پروژه‌های نفت و گاز». *پایان‌نامه کارشناسی ارشد*. دانشگاه تهران

۷. حاتمی، علی؛ اسماعیل کریمیان (۱۳۹۳). سرمایه‌گذاری خارجی در پرتو قانون و قراردادهای سرمایه‌گذاری. چاپ دوم، تهران، انتشارات تپسا.
۸. خوئینی، غفور؛ سعید کرمی (۱۳۹۳). «مسئولیت مدنی ناشی از آلودگی‌های زیست‌محیطی در انفال». فصلنامه دانش حقوق مدنی، سال سوم، شماره اول، ص ۸۷-۷۳. در: <http://ensani.ir/fa/article/77980/> (۱۵ تیر ۱۳۹۹).
۹. درخشان، مسعود (۱۳۸۹). «توسعه پوشش‌های بیمه‌ای در صنایع نفت و گاز و پتروشیمی». مجله گستره انرژی، سال چهارم، شماره ۴۵، ص ۲۵-۱۲. در: <http://ensani.ir/file/download/article/20120327183823-3067-171.pdf> (۱۴ خرداد ۱۳۹۹).
۱۰. سلطانی‌نژاد، هدایت (۱۳۸۶). «مسئولیت مالک کشتی و پوشش بیمه‌ای آن». فصلنامه صنعت بیمه، سال بیست‌ودوم، شماره ۴، ص ۳۵-۱۴. در: <http://ensani.ir/fa/article/77980/> (۱۳ تیر ۱۳۹۹).
۱۱. موسوی، سید فضل‌الله؛ سید محمدرضا شیرمردی (۱۳۹۴). «تحلیل رویکرد زیست‌محیطی در قراردادهای نفتی». مجله حقوق انرژی، دوره اول، شماره اول، ص ۲۷-۱۰. در: <https://dx.doi.org/10.22059/jrels.2015.54554> (۱۳ تیر ۱۳۹۹).
۱۲. صابر، محمدرضا (۱۳۸۹). بیع متقابل در بخش بالادستی نفت و گاز. تهران، انتشارات دادگستر.
۱۳. قاسمی، ناصر؛ منوچ کومار سینها (۱۳۸۵). «مبانی تحقق جرایم زیست‌محیطی». فصلنامه دیدگاه‌های حقوق قضایی، شماره ۳۸، ص ۳۲-۱۱. در: <http://ensani.ir/fa/article/226677/> (۵ خرداد ۱۳۹۹).
۱۴. صادقی نشاط، امیر (۱۳۹۱). حقوق بیمه دریایی. چاپ دوم، تهران، نشر میزان.
۱۵. صوفی، مسلم (۱۳۹۱). «انواع مخاطرات اخلاقی و پیامدهای آن در بازار بیمه». فصلنامه بیمارستان، سال یازدهم، شماره ۳، ص ۸۰-۷۳. در: <http://jhosp.tums.ac.ir/article-1-24-fa.html> (۳ اردیبهشت ۱۳۹۹).
۱۶. عبدالهی، محسن (۱۳۹۰). «رویکردهای نظام مسئولیت بین‌المللی در جبران خسارت ناشی از اعمال منع‌نشده در حقوق بین‌الملل». مجله تحقیقات حقوقی، شماره ۵۶، ص ۳۲-۹. در: <https://www.sid.ir/fa/Journal/ViewPaper.aspx?ID=163126> (۱۵ تیر ۱۳۹۹).
۱۷. کاتوزیان، امیرناصر (۱۳۷۸). الزامات خارج از قرارداد و مسئولیت مدنی. تهران، شرکت سهامی انتشار.
۱۸. کاتوزیان، امیرناصر؛ مهدی انصاری (۱۳۸۷). «مسئولیت ناشی از خسارت زیست‌محیطی». مجله دانشکده حقوق و علوم سیاسی، دوره ۳۸، شماره ۲، ص ۳۱۳-۲۸۵. در: <https://www.sid.ir/fa/Journal/ViewPaper.aspx?ID=78599> (۱۰ خرداد ۱۳۹۹).
۱۹. کردوانی، پرویز (۱۳۷۴). اکوسیستم آبی ایران، خلیج فارس و دریای عمان. تهران، نشر قومس.
۲۰. مطلبی، سید محمد موسی (۱۳۸۲). «انتخاب نامساعد و کارایی در بازار بیمه». فصلنامه صنعت بیمه، دوره هجدهم، شماره ۷۱، ص ۴۸-۲۲. در: <http://ensani.ir/fa/article/77876/> (۲۴ خرداد ۱۳۹۹).
۲۱. لطفی، حیدر؛ حمید بقایی؛ سید رضا موسوی (۱۳۸۹). «محیط زیست خلیج فارس و محافظت از آن». فصلنامه علمی و پژوهشی جغرافیای انسانی، سال سوم، شماره اول، ص ۱۰-۱. در: <https://www.sid.ir/fa/journal/ViewPaper.aspx?ID=202327> (۱۳ تیر ۱۳۹۹).

ب) خارجی

22. Abecasis, David (1978). *the law and practice relating to the oil pollution from ships butter worth*. London.
23. Andreas Schwep Cke (2004). *Reinsurance Principle and state of the art*. edition 2 .versiche Rungs wirtschaft.
24. Bergkamp, Lucas (2003). *Liability and Environment Private and Public Law Aspects of Civil Liability for Environmental Harm in an International Context, the Hague - The Kluwer International Law*. at: <http://jel.oxford Journals.org/cgi/reprint/15/3/427>.
25. Borthwick et al (1997). *Environmentl Management in Oil & Gas Exploration & Production*, Words & Publications.
26. Faure, Michael (2009). *Environmental Liability, in Tort law and Economics* 247.

27. Flour, Luc aubert (2003). *Les Obligation, le Fait Juridique*, Armand Collin.
28. Gao. Zhiguo (1998). *Environmental Regulation of the Oil and Gas Industries /Kluwer Law International /London*.
29. Gold, Edgar (1998). *Gard Handbook on Marine Pollution .2nd /Arendal :Assurance for Enengen Gard*.
30. J.P.H Trevor (1969). "Principles of Civil Liability for Nuclear Damage". in: *Nuclear Law for a Developing World, Legal Series, No.5, IAEA, Vienna*.
at:<https://www.iaea.org/topics/nuclear-liability-conventions/vienna-convention-on-civil-liability-for-nuclear-damage> Accessed 5 Feb 2020.
31. King .R.o, *Deepwater Horizon (2010). Oil Spill Disaster Risk and Recovery and Insurance Implication*.
32. Lonter Lev, Tamara (2016). "Liability for Environment Damages from the OffshorePetroleum Industry: Strict Liability Jurisdictions and the Judgment- Proof Problem". *Ecology Law Quarterly*, Vol. 43. at: <https://www.ecologylawquarterly.org/wp-content/uploads/2020/03/> Accessed 12 March 2020.
33. Mayorga Alba, Eleodoro (2010). *Environmental Governance in Oil-Producing Developing Countries, Findings from a Survey of 32 Countries*.
34. Nicolasde, Sadeleer (2002). *Eenvironmental principles, from political slogans to legal rules*, oxford, *University press*, New York.
35. Posner ,Richard (2014). *Economic Analysis of Law 177-79 (6th ed. 2003)*; Steven Shavell, *Foundations of Economic Analysis of Law*.
36. Unep (1997). *Enviromental Management in Oil and Gas Exploration and Production, E and P Forum*.





Research Paper

The Function of Compulsory Insurance in Environmental Compensation of Oil Pollution

Elham Aminzadeh* 

Professor, Department of Public and International Law, Faculty of Law and Political Sciences, University of Tehran, Tehran, Iran

Sanaz Youssefi 

PhD in (Oil and gas Law), Department of Public and International Law, Faculty of Law and Political Science, University of Tehran, Tehran, Iran

Abstract

Oil resources are God-given riches whose extraction and exports, especially in the Middle East is important for economic development but alongside that, protection of environment as the third generation of human rights is a public duty for all countries. among pollutants that affect marine environment, oil is among the most important. Oil causes damage and loss even in small quantities on marine life and compensation is not easy because of vast volume of pollution. In petroleum industries risk of pollution exists in different steps of activity such as discovery and excavation and development and transit so in international and national arenas different legislative documents have been ratified. In oil pollution incidents, recognition of the responsible is difficult and enforcing payment is also fraught with trouble, so firstly the system of responsibility based on guilt is not efficient and the system of responsibility based on absolute responsibility is appropriate and purchasing insurance coverages is a mechanism through which this system can function efficiently.

Keywords: Civil liability · Insurance · Oil pollution.

Declaration of conflicting interests

The authors declared no potential conflicts of interest with respect to the research, authorship, and/or publication of this article.

Funding

The authors received no financial support for the research, authorship, and/or publication of this article.



This article is an open-access article distributed under the terms and conditions of the Creative Commons Attribution (CC-BY) license.

