

فصلنامه علمی فقه و حقوق نوین

Print ISSN: 2717- 1469
Online ISSN: 2717 – 1477

ISC.SID.NOORMAGZ.MAGIRAN
GOOGLESCHOLAR.ENSANI
www.jaml.ir

سال ۱۴۰۴، سال ششم، شماره ۲۳،
صفحات ۱۶-۱

نقش سازمان بین المللی دریایی در ترمیم خسارات وارده بر محیط زیست با اتکا بر مسئولیت بین المللی دولت‌ها

دانشجوی دکتری حقوق بین الملل عمومی ، دانشگاه پیام نور واحد تهران ، ایران، مدرس
دانشگاه ، وکیل دادگستری ایمیل: kaveh.rezaii2020@gmail.com کد ارکید:
000900067084690

استادیار و عضو هیات علمی گروه حقوق دانشگاه پیام نور، تهران، ایران
sirghani_law@pnu.ac.ir

دانشجوی دکتری حقوق ، گروه حقوق ، گرایش حقوق بین الملل عمومی ، دانشگاه پیام نور
تهران ، ایران.

کاوه رضایی (نویسنده
مسئول)

محسن سیرغانی

علی نیکجو

چکیده

محیط دریایی و آلودگی آن از جمله موضوعاتی است که سازمان بین‌المللی دریایی از زمان تأسیس تاکنون به آن توجه ویژه‌ای داشته و به شیوه‌های گوناگون نسبت به آن واکنش نشان داده است. یکی از مسائل اساسی در این حوزه، مسئولیت مدنی ناشی از آلودگی دریاهاست. این سازمان به‌عنوان نهادی صلاحیت‌دار، اقدامات خود را بر اساس کنوانسیون حقوق دریاهای تعریف کرده است. ماده ۲۳۵ این کنوانسیون به موضوع مزبور پرداخته و مفاد مرتبط با "وظایف و مسئولیت‌های دولت‌ها را ارائه می‌کند. روش تحقیق در این پژوهش توصیفی-تحلیلی بوده و یافته‌ها نشان می‌دهد فعالان حوزه دریایی از گذشته به دنبال تدوین قوانینی جامع برای برخورد با مسئولیت و جبران خسارات در هنگام وقوع حوادث و سوانح دریایی بوده‌اند، قوانینی که ماهیت جهانی داشته و تمامی کشورها ملزم به رعایت آنها باشند. به نظر می‌رسد سازمان بین‌المللی دریایی در این زمینه عملکردی مؤثر و گسترده ارائه داده و تلاش دارد تا یک چارچوب حقوقی جامع در خصوص مسئولیت و جبران خسارت ایجاد کند. این سازمان نقش قابل توجهی در تصویب کنوانسیون‌های بین‌المللی و گاه اصلاح آنها برای رفع مشکلات ایفا کرده است. همچنین تلاش می‌کند کشورها را ترغیب به الحاق به این کنوانسیون‌ها نماید تا از این طریق آسیب‌دیدگان حوادث دریایی بتوانند غرامت‌های مناسب دریافت کنند.

واژگان کلیدی: سازمان بین المللی دریایی، مسئولیت، خسارات محیط زیست، کنوانسیون

طبقه‌بندی JEL: فقه - حقوق - جزا و جرم شناسی - حقوق بین الملل - حقوق خصوصی

Scientific Journal of Modern
Jurisprudence and Law

Print ISSN: 2717- 1469
Online ISSN: 2717 - 1477

Profile in ISC,SID, Noormags,
Magiran, Ensani,
GoogleScholar
www.jaml.ir

Year 2025, Sixth year , Issue 23

Pages 1-16

The role of the International Maritime Organization in repairing environmental damage based on the international responsibility of governments

Kaveh Rezaei (Author)	PhD Student in Public International Law, Payam Noor University, Tehran Branch, Iran, University Lecturer, Attorney at Law Email: kaveh.rezaei2020@gmail.com Orchid Code: 000900067084690
Mohsen Sirghani	Assistant Professor, Faculty Member, Law Department, Payam Noor University, Tehran, Iran sirghani_law@pnu.ac.ir
Ali Nikjoo	PhD student in Law, Department of Law, Public International Law, Payam Noor University, Tehran, Iran.

Abstract

The marine environment and its pollution are among the issues that the International Maritime Organization has paid special attention to since its establishment and has responded to it in various ways. One of the fundamental issues in this area is civil liability arising from marine pollution. As a competent institution, this organization has defined its actions based on the Convention on the Law of the Sea. Article 235 of this Convention addresses the issue and provides provisions related to the "duties and responsibilities" of states. The research method in this study is descriptive-analytical and the findings show that maritime activists have been seeking to develop comprehensive laws for dealing with liability and compensation in the event of maritime accidents and incidents, laws that are global in nature and that all countries are required to comply with. It seems that the International Maritime Organization has provided an effective and extensive performance in this field and is trying to create a comprehensive legal framework regarding liability and compensation. This organization has played a significant role in ratifying international conventions and sometimes amending them to resolve problems. It also tries to encourage countries to accede to these conventions so that victims of maritime accidents can receive appropriate compensation.

Keywords: International Maritime Organization, liability, environmental damage, convention

JEL Classification: Jurisprudence - Law - Criminal and Criminology - International Law - Private Law

مقدمه

از گذشته تاکنون، فعالان حوزه دریا به دنبال تعریف چارچوبی برای مسئولیت‌پذیری و جبران خسارت ناشی از حوادث دریایی بوده‌اند؛ قوانینی که همه کشورها ملزم به پذیرش و تبعیت از آن باشند. فعالیت‌های سازمان بین‌المللی دریایی در این زمینه دستاوردهای قابل توجهی داشته، به طوری که تلاش می‌کند رژیم حقوقی کارآمدی را برای مدیریت مسئولیت‌ها و جبران خسارت تدوین کند (وکیل و عسگری، ۱۳۸۶: ۸۶). جمهوری اسلامی ایران از سال ۱۹۵۸، همزمان با تأسیس سازمان بین‌المللی دریایی، به عضویت این سازمان درآمده و از اعضای فعال آن محسوب می‌شود. ایران نقش مؤثری در فرآیند تدوین مقررات فراگیر جهانی مربوط به دریانوردی ایفا کرده و تاکنون به چندین کنوانسیون مهم مرتبط با حفظ محیط زیست دریایی پیوسته است. از جمله این کنوانسیون‌ها می‌توان به کنوانسیون آمادگی و مقابله با آلودگی نفتی، کنوانسیون مسئولیت مدنی خسارت ناشی از آلودگی نفتی (۱۹۶۹ و اصلاحیه ۱۹۹۲)، کنوانسیون مربوط به تأسیس صندوق بین‌المللی جبران خسارت آلودگی نفتی (۱۹۶۹ و اصلاحیه ۱۹۹۲) و پروتکل همکاری منطقه‌ای مبارزه با آلودگی نفتی (۱۹۷۸) اشاره کرد. در سال‌های اخیر، رشد بی‌سابقه جمعیت، توسعه صنایع و پیشرفت تکنولوژی منجر به گسترش جرایم زیست‌محیطی شده است؛ جرایمی که خسارات چشمگیری به محیط زیست زمینی، آبی و هوایی وارد کرده‌اند. سازمان بین‌المللی دریایی با عملکرد خود نقشی کلیدی در کاهش این جرائم و جبران خسارات وارده داشته است. اهمیت بررسی نقش این سازمان و تحلیل عملکرد آن در کاهش خسارت‌های زیست‌محیطی ضرورت پژوهش‌هایی در این زمینه را آشکار می‌سازد.

حفظ محیط زیست و توجه به مسائل زیست‌محیطی، یکی از اساسی‌ترین دغدغه‌های جهانی در عصر حاضر محسوب می‌شود. این موضوع، چه در میان عموم مردم و چه در میان مدافعان حقوق بشر، اهمیت ویژه‌ای دارد، چرا که بهره‌برداری پایدار از طبیعت نه تنها در حفظ کرامت انسانی موثر است، بلکه تحقق امنیت، عدالت و پیشرفت نسل‌های آینده نیز ارتباط مستقیمی با این مسأله دارد. تخریب محیط زیست به‌طور واضح زندگی سالم انسانی را تهدید کرده و پیامدهای آن در ابعاد مختلف زندگی بشر برجای می‌ماند. همانطور که امروز شاهد هستیم، وخامت مسائل زیست‌محیطی زندگی انسان‌ها را از جهات متعددی به خطر انداخته است. این تهدید به‌ویژه پس از وقوع دو جنگ جهانی و استفاده گسترده از سلاح‌های مدرن با قدرت تخریب بالا شدت گرفت؛ ابزارهایی که به شیوه‌هایی غیرانسانی، حیات طبیعی انسان‌ها را تحت تاثیر قرار داده‌اند. در دهه‌های اخیر، دولت‌ها نسبت به چالش‌های زیست‌محیطی محلی و جهانی آگاهی بیشتری یافته‌اند. نظام بین‌الملل نیز تلاش کرده مقرراتی برای حفاظت از محیط زیست تدوین و اجرایی کند. البته این قوانین در بستری تنظیم شده‌اند که در آن همگرایی دولت‌ها وابسته به رضایت و توافق جمعی است، در حالی که تضاد منافع و ارزش‌ها میان کشورهای مختلف به وضوح دیده می‌شود (تقی زاده انصاری، ۱۳۹۳: ۱۶). یکی از برجسته‌ترین نهادهای تخصصی که تحت نظر سازمان ملل فعالیت می‌کند، سازمان بین‌المللی دریایی ایمو است. این سازمان که مسئولیت توسعه ایمنی و امنیت دریانوردی، پیشگیری از آلودگی محیط زیست دریایی و افزایش کارآمدی کشتیرانی را بر عهده دارد، همواره در تلاش برای وضع قوانین بین‌المللی جهان‌شمول بوده است.

۲. ماهیت حق بر داشتن محیط زیست سالم

برخلاف نسل‌های اول و دوم حقوق بشر، نسل سوم، به‌ویژه حق بر محیط‌زیست، ماهیتی دوسویه دارد. این حق، هم جنبه‌های فردی و هم جنبه‌ای جمعی دارد. جنبه فردی شامل حقی است که به هر قربانی تخریب محیط‌زیست تعلق می‌گیرد تا مانع از فعالیت‌های مخرب زیست‌محیطی شود و خود نیز از انجام چنین فعالیت‌هایی اجتناب کند. در مقابل، جنبه جمعی این حق وظیفه‌ای را بر عهده دولت‌ها می‌گذارد تا با مشارکت در همکاری‌های بین‌المللی یا حمایت از این تلاش‌ها، مسائل زیست‌محیطی جهانی را حل کنند. این جنبه جمعی نشان‌دهنده اهمیت اولویت دادن منافع نوع بشر بر منافع شخصی دولت‌ها و سایر بازیگران بین‌المللی است (مسائلی، ۱۳۷۷: ۱۷۳). به بیان دیگر، برخلاف نسل‌های پیشین حقوق بشر، ویژگی حقوق همبستگی، از جمله حق بر محیط‌زیست، در این است که چنین حقوقی نه تنها قابل طرح و مطالبه از دولت‌ها هستند، بلکه لزوم ایفای نقش فعال دولت‌ها را نیز ایجاب می‌کنند. به عبارت دیگر، اگر فردی از یک مشکل زیست‌محیطی آسیب ببیند، می‌تواند درخواست خسارت نماید، و دولت موظف است یا مستقیماً به جبران این خسارت بپردازد یا مکانیزم‌هایی را ارائه دهد که قربانی از طریق آن‌ها بتواند خسارت لازم را از بخش خصوصی دریافت کند. علاوه بر این، دولت باید در راستای رفع مشکلات زیست‌محیطی گام‌های مؤثری بردارد و توجه به زندگی شرافتمندانه و آزاد افراد را بر منافع خود در زمینه ثروت و قدرت مقدم بداند. نهایتاً، حق بر محیط‌زیست که بهتر است آن را به معنای حق بر حفاظت و گاه ارتقاء محیط‌زیست تعبیر کنیم، علاوه بر اعطای حقوق و تکالیف به افراد، دامنه وظایف دولت‌ها و نهادهای عمومی را نیز گسترده‌تر می‌سازد

(توحیدی، ۱۳۸۰: ۷۱). بدون تجمیع تلاش‌ها و توانایی‌های دولت‌ها، افراد و نهادهای حقوقی، تحقق کامل این حقوق امکان‌پذیر نخواهد بود. در این میان، این پرسش مطرح می‌شود که آیا جامعه به‌عنوان یک کل، دارای حق است یا خیر؟ میان حقوقدانان مکاتب مختلف دیدگاه‌های متفاوتی وجود دارد. برخی معتقدند جامعه می‌تواند ذی‌حق باشد، به این معنا که دولت یا گروه‌های اجتماعی می‌توانند به نمایندگی از جامعه ادعای حق کنند. اما دیدگاه فردگرایانه پاسخی منفی یا دست‌کم دشوار به این پرسش می‌دهد و معتقد است که در صورت رد این مسئله، حقوق نسل سوم عملاً به‌گونه‌ای تقلیل پیدا می‌کند که به حقوق نسل اول یا دوم محدود شود (فیروزی، ۱۳۹۴: ۵۶-۵۷).

۳. مسئولیت دولت‌ها در خسارتهای زیست محیطی ناشی از اعمال منع نشده در حقوق بین‌الملل

نظام مسئولیت مدنی خسارات زیست‌محیطی باید تعیین کند که این مسئولیت، مطلق است یا خیر. کنوانسیون مسئولیت بین‌المللی خسارات ناشی از اشیای فضایی، رویکرد متفاوتی ارائه می‌دهد. مطابق ماده ۲ آن، دولت‌ها مسئولیت مطلق خساراتی را پذیرفته‌اند که ناشی از اشیای فضایی متعلق به آن‌ها بوده و به زمین یا هواپیمای در حال پرواز وارد شده است. اما اگر خسارات به دلیل تقصیر دولت مرتبط یا فرد مسئول رخ داده باشد، باز هم مسئولیت وجود دارد. این اصل تلاشی برای ایجاد تعادل میان خطرات ناشی از فعالیت‌های فضایی است. با اینکه در برخی موارد، اقدامات مبتنی بر برابری شامل مسئولیت مطلق نمی‌شوند، این اقدامات به دلیل ماهیت خود، در مقایسه با عملیات زمینی پرخطرتر محسوب می‌شوند. هشت پیشنهاد مطرح‌شده برای تنظیم چارچوب

می‌توانند به آن دولت منتسب شوند. جایگاه یک ارگان دولتی در ساختار حکومتی یک دولت، تغییری در میزان مسئولیت دولت بابت اعمال رخ داده ایجاد نمی‌کند (موسوی، ۱۳۸۰: ۴۶). در این میان، حقوق بین‌الملل اعمال ارگان‌هایی مانند پلیس، مقامات قانون‌گذاری و اداری را نیز به دولت مرتبط می‌داند. با این حال، حضور ارگان‌ها و نمایندگان دولتی در ایجاد آلودگی‌های مرزی، به نسبت کمتری مشاهده شده است. در عین حال، مؤسسات تجاری متعلق به دولت‌ها ظرفیت آسیب‌رسانی به محیط‌زیست را دارا هستند، حتی فراتر از مرزهای ملی. با این وجود، توجه کمتری به این پرسش شده است که آیا چنین رفتارهایی را می‌توان به دولت منتسب دانست. این امر موجب شده تحقیقاتی که بر این موضوع متمرکز باشند، نواقصی قابل توجه داشته باشند (موسوی، ۱۳۸۰: ۴۸). در خصوص اعمال اشخاص خصوصی، رویه قضایی بین‌المللی دولت‌ها را مکلف می‌کند که اصل «تلاش لازم و مقتضی» را برای پیشگیری از این دسته اعمال به کار گیرند. بدین معنا که اگر آن اعمال توسط دولت انجام می‌شدند، تصور می‌شد که ابتدایی‌ترین وظایف بین‌المللی خود را نقض کرده است. بنابراین، دولت‌ها موظف هستند متناسب با معیارهای معقول و پذیرفتنی، از وقوع آلودگی‌های فرامرزی جلوگیری کنند (موسوی، ۱۳۸۰: ۴۹).

۲) نقض تعهدات بین‌المللی

یکی از ارکان مهم در شناخت اعمال نادرست دولتی از منظر حقوق بین‌الملل است. بر اساس ماده ۲ طرح مسئولیت دولت‌ها، هرگونه فعل یا ترک فعلی که ناقض تعهدات بین‌المللی دولت باشد، موجب طرح مسئولیت بین‌المللی آن می‌شود. این تعریف انحصاراً توسط حقوق بین‌الملل ارائه و

جبران خسارت‌های زیست‌محیطی بر پایه اصل مسئولیت مطلق بنا شده است (لسانی، ۱۳۸۰: ۳۶). این پیشنهادها عمدتاً از رویه‌های الهام گرفته‌اند که در نظام حقوقی داخلی، به‌ویژه حقوق ایالات متحده، شکل گرفته است. برای مثال، قانون مرتبط با خط لوله آلاسکا در سال ۱۹۷۳، مسئولیت مطلق را برای کسانی که اجازه تأسیس و بهره‌برداری از این خط لوله را می‌دهند، و همچنین مالکین و مدیران کشتی‌هایی که نفت این خطوط را حمل می‌کنند، مقرر کرده است. آن‌ها در برابر تمام افراد آسیب‌دیده اعم از عمومی یا خصوصی، مسئولیت مطلق خسارات ناشی از فعالیت‌های مربوط به خط لوله را خواهند داشت. این استاندارد مسئولیت، هدف رژیم حقوقی مربوطه را نشان می‌دهد. اگر این هدف جنبه تنبیهی داشته باشد، اتخاذ رویکرد مبتنی بر تقصیر توجیه‌پذیر است. اما اگر هدف اصلی بازگرداندن وضعیت محیط‌زیست باشد، استفاده از اصل مسئولیت مطلق ترجیح داده می‌شود. اجرای اصل "پرداخت هزینه‌های رفع آلودگی توسط آلاینده"، بر این اساس مشروعیت یافته و به عنوان ابزاری برای ادغام هزینه‌های زیست‌محیطی در هزینه‌های اقتصادی پذیرفته شده است. در نهایت، اگر هدف اصلی اعاده وضعیت محیط‌زیست باشد، مسئله اینکه خسارات ناشی از تقصیر بوده یا خیر، اهمیت چندانی نخواهد داشت (ولفروم رودیگر، ۱۳۸۱: ۶۸).

۱) انتساب عمل به دولت

در حقوق بین‌الملل بر مبنای اصول مشخصی استوار است که توسط رویه قضایی بین‌المللی تدوین شده‌اند. این اصول تصریح می‌کنند که اعمال ارتكابی توسط ارگان‌ها یا نمایندگان دولت، در صورتی که ناقض تعهدات بین‌المللی باشند،

۵. اسناد تحت نظارت سازمان بین المللی دریایی

۱-۵. کنوانسیون مسئولیت مدنی ناشی از خسارت های ناشی از آلودگی نفتی^۱

هدف کنوانسیون مسئولیت مدنی، اطمینان از جبران خسارت کافی برای افرادی است که در نتیجه حوادث دریایی مرتبط با کشتی های حامل نفت دچار زیان شده اند. این کنوانسیون، همان طور که پیش تر بحث شد، مسئولیت مالک کشتی را در قبال خسارات ناشی از آلودگی نفتی مورد بررسی قرار می دهد. به جز موارد استثنایی، مسئولیت یادشده از نوع مطلق بوده و اثبات شرایط استثنا بر عهده مالک است. بر اساس ماده ۲ این کنوانسیون، مالک کشتی از مسئولیت بابت خسارات آلودگی معاف می شود اگر بتواند ثابت کند که خسارت: الف) ناشی از جنگ، عملیات خصمانه، شورش، جنگ داخلی یا پدیدار شدن یک رویداد طبیعی با ماهیتی استثنایی، اجتناب ناپذیر و غیرقابل مقاومت بوده است. ب) به طور کامل نتیجه اقدام یا ترک فعل شخص ثالث با نیت ایجاد زیان بوده است. ج) کاملاً در اثر قصور یا خطای دولت یا مرجع دیگری که در انجام وظیفه خود در زمینه نگهداری چراغ ها یا تجهیزات کمک ناوبری کوتاهی کرده، رخ داده است. مالک کشتی همچنین می تواند در برابر زیان دیده، مسئولیت خود را به طور کامل یا جزئی رفع کند اگر ثابت کند که خسارت به طور کامل یا نسبی نتیجه اقدام یا ترک فعل عمدی زیان دیده با قصد ایجاد صدمه یا نتیجه بی احتیاطی وی بوده است. در هر صورت، مفاد این کنوانسیون مانع حق رجوع مالک علیه

بررسی می شود و مقررات حقوق داخلی تاثیری بر این تعیین ندارد. طبق اصل پذیرفته شده ای در حقوق بین الملل، اعمال دولتی تنها از دریچه قوانین بین المللی قضاوت می شوند (مقتدر، ۱۳۷۳: ۱۴۶). ماده ۳ طرح مسئولیت نیز بر این نکته تأکید دارد که توصیف اعمال نادرست یک دولت تنها تحت حاکمیت حقوق بین الملل صورت می گیرد و به توصیفات مختلف آن اعمال در چارچوب حقوق داخلی وابسته نیست. افزون بر این، ماده ۱۲ زمان تحقق نقض را زمانی می داند که اعمال دولت با تعهد مقرر انطباق نداشته باشد. در این خصوص، عدم انطباق حتی در حد جزئی نیز برای نقض تعهد کفایت می کند. بر اساس تفاسیر کمیسیون حقوق بین الملل، منظور از تعهدات بین المللی صرفاً تعهدات حقوقی مطابق با حقوق بین الملل است و مسئولیت ناشی از نقض تعهدات اخلاقی یا مبتنی بر نزاکت شامل این حوزه نمی شود. ماده ۱۳ طرح مسئولیت تأکید می کند که نقض تعهد تنها زمانی رخ می دهد که آن تعهد در زمان وقوع عمل مغایر برای دولت معتبر بوده باشد. در حوزه محیط زیست بین المللی، موضوع مسئولیت برای آلودگی های فرامرزی به دولتی مربوط می شود که اصل *SICUTERE TUO UT ALIENUM Non* را نقض کند. این اصل برای اولین بار در پرونده مشهور تریل اسملتر سال ۱۹۳۸ وارد رویه قضایی محیط زیست بین المللی شد و به نحوی مؤید مسئولیت دولت ها در برابر تأثیرات مخرب زیست محیطی است (باتمانی، ۱۳۹۴: ۹۷).

^۱ مصوب ۲۹ نوامبر ۱۹۶۹ (لازم الاجرا از تاریخ ۱۹ ژوئن ۱۹۷۵) و پروتکل های مربوطه

کنوانسیون مسئولیت مدنی ۱۹۶۹ از فرانک پوانکاره، مبتنی بر ارزش رسمی طلا، به عنوان واحد پولی قابل اعمال استفاده می‌کرد. اما به مرور زمان، تبدیل این فرانک طلا به ارزهای ملی، دشواری‌های فزاینده‌ای را نشان داد. از این رو، پروتکلی که در سال ۱۹۷۶ تصویب شد، واحد پولی جدیدی به نام حق برداشت ویژه RDS مورد استفاده صندوق بین‌المللی پول، را معرفی کرد. همچنین برای کشورهایی که عضو صندوق بین‌المللی پول نیستند یا قوانینشان استفاده از SDR را مجاز نمی‌داند، پروتکل همچنان واحد پولی مبتنی بر طلا را به عنوان جایگزین در نظر گرفت. با توجه به سیستم جبران خسارتی که توسط کنوانسیون ۱۹۶۹ و کنوانسیون صندوق ۱۹۷۱ ایجاد شده بود، از اوایل دهه ۱۹۸۰ مشخص شد که محدوده مسئولیت در این کنوانسیون‌ها برای جبران خسارت‌های عمده ناشی از آلودگی ناکافی است. بنابراین، پروتکل ۱۹۸۴ با هدف افزایش محدوده مسئولیت تدوین و تصویب شد. طبق مقررات این پروتکل، لازم بود که تصویب آن توسط ۱۰ کشور از جمله ۶ کشوری که ظرفیت ناخالص ناوگان نفتکش آن‌ها حداقل یک میلیون واحد باشد، تحقق یابد. با این حال، عدم تمایل ایالات متحده، به عنوان واردکننده اصلی نفت، برای پذیرش این پروتکل باعث شد هرگز لازم‌الاجرا نشود. ایالات متحده ترجیح داد از سیستم مسئولیت نامحدود قانون آلودگی نفتی ۱۹۹۰ خود استفاده کند. در نتیجه، پروتکل ۱۹۹۲ به جای پروتکل ۱۹۸۴ معرفی شد، به گونه‌ای که تصویب ایالات متحده برای اجرایی شدن آن دیگر ضرورتی نداشت (پیرعباسی، ۱۳۹۵: ۴۷). پروتکل ۱۹۹۲ که در ۲۷ نوامبر ۱۹۹۲ تصویب و از ۳۰ مه ۱۹۹۶ لازم‌الاجرا شد، شرط تعداد کشورها برای اجرای مؤثر را از شش کشور به چهار کاهش داد. بر اساس این پروتکل، اگر ۱۰

اشخاص ثالث نخواهد شد. با این حال، در صورتی که خود مالک مرتکب تقصیر شده باشد، مسئولیت او محدود نخواهد بود. محدوده مسئولیت مالک کشتی به طور کلی در هر حادثه حداکثر ۱۳۳ RDS برای هر تن ظرفیت کشتی است و سقف کل مسئولیت تا ۱۴ میلیون RDS تعیین شده است. RDS به معنای حق برداشت ویژه است که توسط صندوق بین‌المللی پول تعریف شده و ارزش آن بر اساس ارزش هر کشور محاسبه می‌شود. برای کشورهایی که عضو صندوق بین‌المللی پول نیستند، معیارهای تعیین نرخ توسط دولت‌های مذکور اعمال می‌شود. کنوانسیون همچنین کشتی‌ها را موظف می‌سازد تا سقف معین‌شده، بیمه یا سایر تضمین‌های مالی تهیه کنند. این مفاد برای همه کشتی‌های نفتکش اعمال می‌شود، اما فقط کشتی‌هایی که بیش از ۲۰۰۰ تن نفت حمل می‌کنند باید بیمه‌های مرتبط با خسارت ناشی از آلودگی نفتی را داشته باشند. در این راستا مالک کشتی ملزم به ارائه بیمه یا ضمانت‌های مالی معتبر مانند ضمانت بانکی یا گواهینامه‌ای از یک صندوق گرامت بین‌المللی برای پوشش مسئولیت خود است. با این وجود، مقررات کنوانسیون شامل کشتی‌های نظامی یا کشتی‌هایی که اهداف غیرتجاری دارند نمی‌شود. اما این کنوانسیون بر کشتی‌های تجاری دولتی اعمال می‌گردد، مشروط بر اینکه نیازی به همراه داشتن مدارک بیمه نداشته باشند و تنها ثبت رسمی توسط مقامات ذیصلاح کفایت کند. از سوی دیگر، کنوانسیون جبران خسارت ناشی از آلودگی مواد نفتی مقاوم را در قلمرو کشور آسیب‌دیده عضو کنوانسیون شامل آب‌های سرزمینی پوشش می‌دهد و برای نفتکش‌هایی که در مخازن خود نفت به صورت محموله حمل می‌کنند نیز قابل اجراست (مشیرپور، ۱۳۹۰: ۱۷۵-۱۷۶).

کشتی حتی اگر کشتی در کشوری ثبت شده باشد که عضو پروتکل نیست، قادر خواهند بود گواهینامه لازم را دریافت کنند. چنین امکانی از اهمیت بالایی برخوردار است، زیرا بدون آن تجارت کشتی‌ها در برخی موارد بسیار پیچیده خواهد شد (مشیرپور، ۱۳۹۰: ۱۸۴-۱۸۵).

اصلاحیه ۲۰۰۰، مصوب ۱۸ اکتبر ۲۰۰۰، که از تاریخ ۱ نوامبر ۲۰۰۳ لازم‌الاجرا شده است، محدوده جبران خسارت را نسبت به پروتکل ۱۹۹۲ تا ۵۰ درصد افزایش داده است. بر اساس این اصلاحیه:

- برای کشتی‌هایی با ظرفیت کمتر از ۵۰۰۰ واحد، سقف مسئولیت معادل ۴.۵۱ میلیون RDS (تقریباً ۵.۷۸ میلیون دلار آمریکا) تعیین شده است.

- برای کشتی‌هایی با ظرفیت بین ۵۰۰۰ تا ۱۴۰,۰۰۰ واحد، سقف مسئولیت معادل ۴.۵۱ میلیون RDS به‌علاوه

۶۳۱ RDS برای هر واحد ظرفیت اضافی بالاتر از ۵۰۰۰ واحد محاسبه می‌شود.

- برای کشتی‌هایی با ظرفیت بیش از ۱۴۰,۰۰۰ واحد، سقف مسئولیت معادل ۸۹.۷۷ میلیون RDS خواهد بود (مشیرپور، ۱۳۹۰: ۱۸۵).

دولت شامل حداقل چهار دولتی که ظرفیت ناوگان نفتکش آن‌ها از یک میلیون واحد تجاوز می‌کند، اسناد تصویب یا الحاق خود را ارائه دهند، پروتکل اجرایی می‌شود. این پروتکل همچنین امکان تحدید مسئولیت مالک کشتی در خصوص هر حادثه را فراهم کرد:

- سه میلیون RDS (معادل حدود ۴.۱ میلیون دلار آمریکا) برای کشتی‌هایی با ظرفیت کمتر از ۵۰۰۰ واحد؛

- حداکثر ۷/۵۹ میلیون RDS (تقریباً ۸۰ میلیون دلار آمریکا) برای کشتی‌هایی با ظرفیت بیش از ۱۴۰,۰۰۰ واحد. علاوه بر این، دامنه کنوانسیون به پوشش خسارات ناشی از آلودگی در مناطق انحصاری اقتصادی یا مناطق معادل گسترش یافت. جبران خسارات زیست‌محیطی بر اساس هزینه‌های معقول برای بازگرداندن محیط زیست آلوده به شرایط قبلی آن صورت می‌گیرد. پروتکل همچنین هزینه اقدامات پیشگیرانه برای جلوگیری از خطرات جدی و قریب‌الوقوع ناشی از آلودگی را حتی در صورتی که نشت نفت رخ ندهد تحت پوشش قرار می‌دهد. اگر ثابت شود که آلودگی پیامد مستقیم فعل یا ترک فعل عمدی مالک کشتی بوده است و وی آگاه بوده که این عمل موجب آلودگی خواهد شد، حق تحدید مسئولیت وی لغو خواهد شد. در حال حاضر دو رژیم مسئولیت موازی وجود دارد، چرا که برخی کشورها همچنان به رژیم کنوانسیون ۱۹۶۹ پایبند مانده و پروتکل ۱۹۹۲ را تصویب نکرده‌اند. این شرایط منجر شده تا کشتی‌هایی که فقط تحت کنوانسیون ۱۹۶۹ فعالیت دارند، در تجارت با کشورهای پیوسته به پروتکل ۱۹۹۲ با چالش مواجه شوند. پروتکل ۱۹۹۲ این امکان را فراهم کرده که کشورهای عضو بتوانند گواهینامه‌هایی مطابق هر دو رژیم صادر کنند؛ بنابراین مالکین

اهداف این کنوانسیون عبارتند از:

(۱) جبران خسارت ناشی از آلودگی در مواردی که حمایت تحت کنوانسیون مسئولیت مدنی ۱۹۶۹ ناکافی باشد؛

(۲) کمک به مالکان کشتی برای پوشش هزینه‌ها و بار مالی اضافی تحمیل شده توسط کنوانسیون مسئولیت مدنی ۱۹۶۹؛

(۳) تحقق اهداف مرتبط با ایمنی دریایی و الزامات سایر کنوانسیون‌ها

مطابق اولین هدف در صورتی که قربانیان آلودگی نتوانند خسارت کافی یا هرگونه گرامتی از مالک کشتی دریافت کنند، صندوق متعهد به پرداخت خسارت می‌شود. همچنین، در مواقعی که پرداخت گرامت مالک کشتی کافی نیست یا وی حاضر به پرداخت نمی‌باشد، صندوق موظف به جبران خسارت خواهد بود. این تعهد شامل مواقعی نیز می‌شود که مالک کشتی مشخص یا قادر به عمل به تعهدات خود نباشد.

محدودیت تعهدات صندوق تعهدات صندوق غالباً محدود است؛ به این ترتیب که مجموع پرداختی مالک کشتی و صندوق نباید از ۳۰ میلیون واحد RDS (معادل تقریبی ۴۰ میلیون دلار) برای هر حادثه تجاوز کند. حداکثر مسئولیت صندوق برای هر حادثه نیز به ۱۶ میلیون RDS محدود شده است. اما در شرایط خاص ممکن است این سقف به ۶۰ میلیون RDS افزایش یابد. تعهدات جبران خسارت در موارد خاص: کنوانسیون تصریح می‌کند که صندوق ملزم به پرداخت خسارت قربانیانی است که در سرزمین کشورهای عضو (از

۵-۱-۲. کنوانسیون تاسیس صندوق بین‌المللی برای جبران خسارت‌های ناشی از آلودگی نفتی^۱

علاوه بر مقررات پیش‌بینی شده در متن کنوانسیون برای تأسیس یک صندوق بین‌المللی به منظور جبران خسارت ناشی از آلودگی نفتی، این کنوانسیون شامل سه پروتکل و دو اصلاحیه است که شرح هر مورد به تفصیل بیان خواهد شد. با اینکه کنوانسیون مسئولیت مدنی ۱۹۶۹ سازوکاری مؤثر برای تضمین پرداخت خسارت ناشی از آلودگی نفتی ارائه کرده بود، اما نسبت به تمامی موضوعات حقوقی و مالی و مسائل مطرح شده در کنفرانس، رضایت‌بخش نبود. برخی کشورها، به نمایندگی از حقوق دریایی سنتی مبتنی بر مسئولیت ناشی از تقصیر، با ایجاد رژیم مبتنی بر مسئولیت مطلق مالک کشتی برای خسارت غیرقابل پیش‌بینی مخالفت کردند. از سوی دیگر، برخی کشورها این‌گونه پرداخت خسارت را برای مقابله با آلودگی نفتی ناشی از نفتکش‌های بزرگ ناکافی دانستند و خواستار محدودیت کمتر یا سازوکاری نامحدود شدند. با توجه به این ملاحظات، در کنفرانس بروکسل ۱۹۶۹ پیشنهاد شد که یک صندوق بین‌المللی تأسیس شود. این صندوق تحت نظارت سازمان بین‌المللی دریانوردی طراحی و توسط کمیته حقوقی پیش‌نویس شد. سرانجام، مواد پیشنهادی در کنفرانس بروکسل به تصویب رسید و این کنوانسیون به‌عنوان مکمل کنوانسیون مسئولیت مدنی ۱۹۶۹ شناخته شد. سرانجام در ۱۳ نوامبر ۱۹۷۸ صندوق بین‌المللی جبران خسارت ناشی از آلودگی نفتی به‌طور عملی تشکیل شد.

^۱ مصوب ۱۸ دسامبر ۱۹۷۱ (لازم‌الاجرا از تاریخ ۱۶ اکتبر ۱۹۷۸) و پروتکل‌های

۲۰۰۰ و ۲۰۰۳ میلادی

خسارات بیشتری به قربانیان حوادث آلودگی نفتی پرداخت شود. با این حال، این پروتکل شرایط لازم را برای تصویب عمومی کسب نکرد و ناکارآمد تلقی شد؛ لذا پروتکل ۱۹۹۲ جایگزین آن گردید. پروتکل ۱۹۹۲ تغییراتی در شرایط لازم‌الاجرا شدن مقررات و افزایش میزان غرامت ارائه داد. در نتیجه، دامنه پوشش خسارت از طریق این پروتکل گسترش یافت و صندوق بین‌المللی جبران خسارت آلودگی نفتی ۱۹۹۲ تشکیل شد که به عنوان صندوق ۱۹۹۲ شناخته می‌شود. مدیریت این صندوق در لندن انجام می‌شود و به طور موازی با صندوق ۱۹۷۱ اداره می‌گردد، زیرا هنوز تعدادی از کشورها به پروتکل ۱۹۹۲ نپیوسته‌اند و قصد دارند کنوانسیون ۱۹۷۱ را جایگزین کنند. بدین ترتیب، مدیر فعلی صندوق ۱۹۷۱ مسئولیت مدیریت صندوق ۱۹۹۲ را نیز بر عهده دارد. طبق پروتکل ۱۹۹۲، حداکثر مبلغ قابل پرداخت توسط صندوق برای هر حادثه ۱۳۵ میلیون RDS معادل تقریباً ۱۸۲ میلیون دلار آمریکا است. با این حال، اگر سه کشور متعاهد که مجموع نفت مشمول حق عضویت وارداتی آنها بیش از ۶۰۰ میلیون تن در یک سال باشد درگیر باشند، این مبلغ به ۲۰۰ میلیون RDS (حدود ۲۶۷ میلیون دلار آمریکا) افزایش می‌یابد. سازمان بین‌المللی دریانوردی و دبیرخانه صندوق CPOI نیز کشورهایی را که هنوز به پروتکل ۱۹۹۲ نپیوسته‌اند تشویق می‌کنند تا به رژیم حقوقی آن بپیوندند، زیرا ادامه عضویت در صندوق ۱۹۷۱ ممکن است موجب زیان مالی کشورهای عضو شود. برای هر دو صندوق ۱۹۷۱ و ۱۹۹۲، سهم سالانه بر اساس پیش‌بینی هزینه‌های غرامت و امور اداری سال آینده تعیین می‌شود (مشیرپور، ۱۳۹۰: ۱۸۹-۱۹۰). یک اصلاحیه حداکثر مبلغ غرامت مستقل برای هر حادثه را به ۲۰۳ میلیون RDS افزایش داد. اگر سه کشور

جمله در دریای سرزمینی آن‌ها) متحمل زیان شده‌اند. همچنین، در صورت نیاز به اقدامات پیشگیرانه برای مقابله با آلودگی نفتی، صندوق می‌تواند کمک‌هایی مانند تأمین پرسنل، ارسال مواد، تسهیلات اعتباری یا سایر حمایت‌ها ارائه دهد (کشاوری، ۱۳۸۸، ۳۷). مطابق هدف دوم: صندوق موظف است بخشی از مسئولیت مالی مالک کشتی یا بیمه‌گر وی را بر اساس کنوانسیون مسئولیت مدنی جبران کند. این مبلغ برابر با ۱۰۰ RDS (حدود ۱۳۴ دلار آمریکا) برای هر تن یا ۸/۳ میلیون (RDS حدود ۱۱/۲ میلیون دلار آمریکا)، هرکدام کمتر بود، تعیین شده است. در صورتی که خسارت ناشی از سوءرفتار عمدی باشد یا تصادف به دلایلی رخ دهد که کشتی با مقررات برخی از کنوانسیون‌ها مغایرت داشته باشد، صندوق تعهدی برای جبران خسارت به مالک نخواهد داشت. تمام دریافت‌کنندگان نفت در کشورهای عضو ملزم به همکاری با صندوق هستند. ساختار سازمان صندوق شامل مجمع کشورهای عضو، دبیرخانه تحت هدایت دبیر کلی که توسط مجمع انتخاب می‌شود، و کمیته اجرایی است. همچنین، این کنوانسیون حاوی مقرراتی درباره آیین دادرسی دعوی، حقوق و تعهدات، و صلاحیت دادگاه‌ها نیز می‌باشد (مشیرپور، ۱۳۹۰: ۱۸۸). کنوانسیون ۱۹۷۱ از واحد پولی فرانک پوانکاره که در کنوانسیون ۱۹۶۹ نیز استفاده شده بود پیروی کرده است، اما پروتکل جدید واحد پولی را بر اساس حق برداشت ویژه (RDS) که توسط صندوق بین‌المللی پول به کار می‌رود تعیین کرده است. تاکنون ۲۲ سند تصویب این پروتکل توسط کشورهایی که ۸۰ درصد نفت مشمول حق عضویت را تأمین می‌کنند، دریافت شده است. پروتکل ۱۹۸۴ که در ۲۵ مه همان سال تصویب شد، هدف اصلی‌اش افزایش محدودیت مسئولیت مالی مندرج در کنوانسیون بود تا بر اساس آن،

رژیم‌های مختلف جبران خسارت هسته‌ای در کنوانسیون‌های مربوط به مسئولیت صاحبان کشتی و دیگر توافقات مرتبط با حوادث هسته‌ای در تأسیسات تولید یا مقصد این مواد بوده است. بر اساس این کنوانسیون، هر فردی که مطابق یک کنوانسیون بین‌المللی در زمینه حمل‌ونقل دریایی به دلیل خسارات ناشی از یک حادثه، مسئول شناخته شود، در صورتی که متصدی تأسیسات هسته‌ای طبق کنوانسیون پاریس (۱۹۶۰) درباره مسئولیت شخص ثالث در حوزه انرژی هسته‌ای یا کنوانسیون وین (۱۹۶۳) درباره مسئولیت مدنی در قبال خسارات هسته‌ای مسئول تلقی شود، از جبران خسارت مربوطه معاف خواهد بود. به عبارت دیگر، بر اساس کنوانسیون بروکسل مصوب ۱۹۷۱، فرد مسئول کسی است که بر مبنای کنوانسیون پاریس یا وین مسئول شناخته شود. این سند همچنین بر مسئولیت انحصاری متصدیان تأسیسات هسته‌ای تأکید دارد و عنوان می‌کند که صاحب کشتی در قبال خسارات حاصل از حمل‌ونقل مواد هسته‌ای مسئولیتی نخواهد داشت، مگر آنکه عمداً با انجام یا ترک فعلی موجب بروز خسارت شده باشد (چرچیل، ۱۳۷۷: ۴۱۶).

۴-۱-۵. کنوانسیون مسئولیت و جبران خسارت ناشی از حمل و نقل مواد خطرناک و سمی از طریق دریا^۲

کنوانسیون ۱۹۹۶ زمینه‌ای را فراهم کرده که تا سقف ۲۵۰ میلیون RDS (تقریباً معادل ۳۳۶ میلیون دلار آمریکا) به عنوان غرامت به قربانیان حوادث مرتبط با مواد خطرناک و سمی پرداخت شود. این کنوانسیون مبتنی بر دو سیستم

همکار در تأمین مالی صندوق بیش از ۶۰۰ میلیون تن نفت دریافت کنند، این مبلغ به ۴۷۰/۳ میلیون RDS خواهد رسید. پروتکل ۲۰۰۳ یک صندوق مکمل جبران خسارت آلودگی تشکیل داد که در کنفرانس دیپلماتیک IMO در لندن به تصویب رسید. هدف از این صندوق مکمل، پرداخت غرامات اضافی بر اساس کنوانسیون مسئولیت مدنی ۱۹۹۲ و کنوانسیون تأسیس یک صندوق بین‌المللی برای جبران خسارت ناشی از آلودگی نفتی است. این پروتکل اختیاری بوده و همچنان برای الحاق تمامی اعضای کنوانسیون ۱۹۹۲ باز است. حداکثر مبلغ قابل پرداخت برای هر حادثه مطابق این اصلاحیه به ۷۵۰ میلیون RDS محدود شده است که شامل مبالغی است که بر اساس کنوانسیون مسئولیت مدنی و تأسیس صندوق بین‌المللی پرداخت می‌شود. ضمانت‌های مندرج در این صندوق شامل تمام خسارات ممکن در سرزمین کشورهای عضو، از جمله دریای سرزمینی و مناطق انحصاری اقتصادی آنها است (پیر عباسی، ۱۳۹۵: ۴۰).

۵-۱-۳. کنوانسیون مسئولیت مدنی برای حمل و نقل دریایی مواد هسته‌ای^۱

در سال ۱۹۷۱، سازمان بین‌المللی دریایی (ایمو) با همکاری آژانس بین‌المللی انرژی اتمی و آژانس اروپایی انرژی اتمی، وابسته به سازمان همکاری و توسعه اقتصادی، کنفرانسی را جهت تصویب کنوانسیونی برای تنظیم مسئولیت ناشی از خسارات مرتبط با حمل‌ونقل دریایی مواد هسته‌ای برگزار کرد. هدف از این کنوانسیون، حل مشکلات ناشی از تعارضات بین

^۲ مصوب ۳ مه ۱۹۹۶ و پروتکل مربوطه

^۱ بروکسل، مصوب ۱۷ دسامبر ۱۹۷۱ (لازم الاجرا از تاریخ ۱۵ ژوئیه ۱۹۷۵)

بین بنادر دو کشور اعمال شود. به منظور اطمینان از اینکه مالکین کشتی‌های حمل‌کننده مواد خطرناک قادر به انجام مسئولیت‌های خود هستند، سیستم بیمه اجباری تعیین شده است. گواهینامه بیمه باید توسط مالک کشتی نگهداری شده و نسخه‌ای از آن در اختیار مقام صلاحیت‌دار ثبت کشتی قرار گیرد (مشیرپور، ۱۳۹۰: ۱۹۴). پروتکل ۲۰۱۰ مرتبط با کنوانسیون مسئولیت و جبران خسارت ناشی از حمل‌ونقل مواد خطرناک و سمی از طریق دریا (نسخه ۱۹۹۶) در آوریل ۲۰۱۰ توسط کنفرانس دیپلماتیک سازمان دریایی بین‌المللی اصلاح شد و به عنوان کنوانسیون ۲۰۱۰ شناخته می‌شود. مطابق پروتکل مذکور، در مواردی که خسارت ناشی از مواد خطرناک و سمی فله باشد، مسئولیت مالک کشتی تا سقف ۱۰۰ میلیون RDS محدود می‌شود. برای خسارت ناشی از مواد خطرناک و سمی بسته‌بندی‌شده، سقف مسئولیت به ۱۱۵ میلیون RDS افزایش یافته است. در صورتی که مبلغ خسارت از این حدود بیشتر شود، تا سقف ۲۵۰ میلیون RDS توسط صندوق تأمین مالی مرتبط با مواد خطرناک و سمی جبران خواهد شد. این صندوق شامل یک مجمع متشکل از تمامی اعضای کنوانسیون و پروتکل بوده و دارای دبیرخانه‌ای مستقل است که معمولاً سالانه یک‌بار تشکیل جلسه می‌دهند (مشیرپور، ۱۳۹۰: ۱۹۶).

سازمان بین‌المللی دریایی، با سابقه‌ای بیش از نیم قرن از زمان تأسیس، یکی از نهادهای تخصصی سازمان ملل متحد به شمار می‌رود. این سازمان در حوزه‌هایی همچون توسعه و بهبود ایمنی و امنیت دریانوردی، پیشگیری و مقابله با آلودگی‌های زیست‌محیطی دریایی، افزایش بهره‌وری در کشتیرانی و تدوین قوانین جهانی فعالیت می‌کند. نتیجه تلاش‌های مستمر این سازمان طی بیش از پنجاه سال، تصویب کنوانسیون‌ها،

کنوانسیون‌های ۱۹۶۹ و ۱۹۷۱ است و نه تنها خسارات مربوط به آلودگی را پوشش می‌دهد، بلکه خطرات ناشی از آتش‌سوزی و انفجار که ممکن است منجر به مرگ یا آسیب شخصی شود و همچنین خسارات وارده به اموال را نیز در بر می‌گیرد. این کنوانسیون براساس فهرست مرجعی از مواد خطرناک و سمی، که در کنوانسیون‌ها و قوانین سازمان بین‌المللی دریایی تعریف شده‌اند، تنظیم گشته و شامل نفت، گازهای مایع و سایر مواد تعیین شده به عنوان خطرناک می‌باشد. بر اساس این کنوانسیون، خسارات شامل از دست دادن جان یا صدمات شخصی، آسیب به اموال خارج از کشتی، آلودگی زیست‌محیطی، هزینه‌های اقدامات پیشگیرانه و سایر زیان‌ها تعریف شده است. این مقررات مسئولیت مطلق مالک کشتی را تعیین کرده و سیستم بیمه اجباری و صدور گواهینامه بیمه برای کشتی‌ها را الزام‌آور کرده است. واحد پرداخت درج‌شده در این کنوانسیون RDS یا حق برداشت ویژه است. برای کشتی‌هایی با حداکثر ظرفیت ۲۰۰۰ تن، سقف ۱۰ میلیون RDS (تقریباً ۱۳/۴ میلیون دلار آمریکا) در نظر گرفته شده است. به ازای کشتی‌ها با ظرفیت بالاتر (بین ۲۰۰۱ تا ۵۰۰۰۰ تن)، مبلغ ۱۵۰۰ RDS به ازای هر واحد ظرفیت اضافه می‌شود و برای کشتی‌های بالای ۵۰۰۰۰ تن، این افزایش به ۳۶۰ RDS تغییر می‌کند. در عین حال، سقف کلی مسئولیت مالک کشتی به ۱۰۰ میلیون RDS (در حدود ۱۳۴ میلیون دلار آمریکا) محدود شده است (چرچیل، ۱۳۷۷: ۴۱۷). کشورهای عضو کنوانسیون تحت شرایط خاص می‌توانند از اعمال این مقررات بر کشتی‌های با ظرفیت ۲۰۰ تن یا کمتر که صرفاً بین بنادر داخلی همان کشور فعالیت می‌کنند، خودداری کنند. همچنین، کشورهای همسایه می‌توانند توافق کنند که شرایط مشابهی روی کشتی‌های فعال

طبق ماده ۱ کنوانسیون، "نفت سوخت" به هر نوع نفت هیدروکربنی معدنی، از جمله روغن‌های روان‌کننده که در عملیات راهبری یا رانش کشتی استفاده می‌شوند یا هرگونه رسوبات چنین نفتی اشاره دارد.

برخلاف برخی رژیم‌های دیگر، صندوق جبران خسارت پیش‌بینی نشده است. محدودیت ارجاع صرفاً به مالک ثبت‌شده حذف و تعریف گسترده‌تری از مالک کشتی ارائه شده است و بر این اساس، مالک کشتی شامل مالک ثبت‌شده، مستأجر، مدیر و اپراتور کشتی می‌شود. هیچ مصونیتی در مقابل مسئولیت مدنی وجود ندارد. محدودیت ذاتی در کنوانسیون لحاظ نشده، اما با محدودیت‌های موجود در کنوانسیون تحدید مسئولیت برای دعاوی دریایی مصوب ۱۹۷۶ اصلاح‌شده در ۱۹۹۶ مرتبط است. بیمه اجباری برای تمامی کشتی‌های بالای ۱۰۰۰ تن ظرفیت ناخالص، بدون توجه به نوع کشتی، الزامی است (Bachxevanis, 2009). اجرای این کنوانسیون از سال ۲۰۰۸ آغاز شد و تا سال ۲۰۱۹، ۸۸ کشور عضو آن شده‌اند که معادل پوشش حدود ۹۲.۲۴ درصد از حجم کشتیرانی تجاری بین‌المللی است (Imo, 2012). در مقدمه کنوانسیون، هدف اصلی آن تضمین جبران خسارت کافی، سریع و مؤثر برای افرادی مطرح شده است که دچار آسیب ناشی از نشت سوخت کشتی‌ها می‌شوند. این کنوانسیون به‌منظور تکمیل رژیم حقوقی مسئولیت مدنی و جبران خسارات ناشی از آلودگی نفتی ایجاد شد. در حالی که ویژگی‌های خاص خود را دارد، به‌عنوان مکمل رژیم کلی

پروتکل‌ها، و شمار زیادی قطعنامه‌ها و دستورالعمل‌ها بوده است. ایران نیز از آغاز تشکیل این سازمان در سال ۱۹۵۸ به عضویت آن درآمده است. در زمینه خسارات زیست‌محیطی، این سازمان اقدامات متعددی از جمله تصویب کنوانسیون‌های مربوط به حفاظت از محیط زیست و جبران خسارات وارده انجام داده که نقش قابل توجهی در این عرصه ایفا کرده است. ۵-۱-۵ کنوانسیون بین‌المللی مسئولیت مدنی جبران خسارت ناشی از آلودگی سوخت کشتی^۱

اولین تلاش‌های سازمان بین‌المللی دریانوردی (IMO) برای تدوین یک رژیم حقوقی در زمینه مسئولیت و جبران خسارت ناشی از آلودگی سوخت کشتی‌ها در سال ۱۹۹۶ میلادی آغاز شد. این روند از زمانی کلید خورد که حدود نیمی از موارد ادعایی مربوط به آلودگی ناشی از حوادث به کشتی‌هایی مرتبط بود که محموله‌های نفتی حمل نمی‌کردند. در مارس ۲۰۰۱، کنوانسیون بین‌المللی جدیدی تصویب شد که به موضوع مسئولیت مدنی ناشی از خسارت آلودگی سوخت کشتی‌ها پرداخت. این کنوانسیون، مسئولیت جبران خسارت ناشی از نشت نفتی که به‌عنوان سوخت در مخازن کشتی‌ها نگهداری می‌شود را مشخص کرد. این سند حقوقی با الهام از کنوانسیون بین‌المللی مسئولیت مدنی آلودگی نفتی مصوب ۱۹۹۲ طراحی شده بود، اما تفاوت‌هایی نیز با آن داشت. برخی تفاوت‌های اصلی این کنوانسیون شامل موارد زیر است:

¹ International Convention on Civil Liability for Bunker Oil Pollution Damage

که فعال ترین نهاد در زمینه تدوین و توسعه قوانین دریایی و نظارت بر اجرای آنهاست، نقش پررنگی ایفا کرده است. عدم استقبال گسترده دولت‌ها در دهه اول تصویب کنوانسیون و تأخیر ده ساله در اجرایی شدن آن نیز ناشی از همین نگرانی‌ها بود. از سوی دیگر، تأثیرات جنگ‌های جهانی اول و دوم بر فعالیت‌های کشتیرانی و ظهور محدودیت‌ها و تبعیض‌ها در تجارت دریایی سبب شد یکی از اهداف اصلی این سازمان رفع چنین موانعی باشد که از نظر اهمیت هم‌سطح با مسائل ایمنی کشتیرانی قرار داشت. اهداف اولیه سازمان که در ماده کنوانسیون ۱۹۴۸ تبیین شده‌اند، عبارتند از: ایجاد سازوکار همکاری میان دولت‌ها برای تدوین مقررات فنی مرتبط با کشتی‌رانی بین‌المللی، تشویق دولت‌ها به اعمال استانداردهای پیشرفته در ایمنی کشتیرانی، ترغیب دولت‌ها به پذیرش استانداردهای کارآمد در بهره‌وری کشتیرانی، حذف اقدامات تبعیض‌آمیز و محدودیت‌های غیرضروری برای تسهیل تجارت دریایی بین‌المللی، رسیدگی به مسائل مربوط به کشتی‌رانی که از سوی سازمان ملل یا دیگر نهادهای تخصصی به سازمان ارجاع داده می‌شود و تسهیل تبادل اطلاعات میان کشورهای عضو درباره موضوعات تحت بررسی سازمان. طبق ماده یازده کنوانسیون، ایمو دارای ساختاری متشکل از مجمع عمومی، شورا، پنج کمیته اصلی و دبیرخانه است. همچنین امکان تأسیس ارگان‌های فرعی برای پاسخگویی به نیازهای جدید پیش‌بینی شده است. از گذشته تاکنون، فعالان حوزه کشتیرانی به دنبال وضع قوانین جامع در زمینه مسئولیت و جبران خسارات ناشی از سوانح دریایی بوده‌اند. قوانینی که جهان شمول باشند و همه کشورها ملزم به رعایت آنها شوند. فعالیت‌های سازمان بین‌المللی دریایی ایمو در این زمینه قابل توجه بوده است. این سازمان تلاش دارد تا رژیم حقوقی

مسئولیت و جبران خسارت در برابر انواع آلودگی‌های نفتی عمل می‌کند. همچنین تأکید بر بیمه اجباری و صدور گواهینامه‌های مربوطه از یک سو و نوآوری‌هایی نظیر تعریف گسترده‌تر مالک کشتی سبب شده که دامنه مسئولیت و امکان جبران خسارت، گسترده‌تر، قوی‌تر و در دسترس‌تر باشد.

۶. نتیجه‌گیری و پیشنهادات

با وجود پیشرفت قابل توجه حقوق بین‌الملل در زمینه حمایت و حفاظت محیط زیست، به‌ویژه در دهه‌های اخیر، همچنان جبران خسارات زیست‌محیطی با چالش‌های متعددی روبه‌رو است. اگرچه امروزه اسناد متعددی در سطح منطقه‌ای و بین‌المللی در این زمینه تصویب شده‌اند، اما بیشتر این اسناد از یک سو تنها بر برخی موضوعات خاص تمرکز داشته و از سوی دیگر، مفاهیم بنیادی و موثر در روند جبران خسارات زیست‌محیطی مانند سطح خسارت، ماهیت آن، محدوده خسارت و مسئولیت زیست‌محیطی بین‌المللی را به‌صورت مبهم مطرح کرده‌اند. همچنین، ویژگی‌های خاص خسارات زیست‌محیطی منجر به بروز مشکلاتی در ارزیابی این خسارات و تعیین روش‌های جبرانی همچون بازسازی به وضعیت پیشین، پرداخت غرامت و سایر راهکارها شده است. از این رو، با توجه به افزایش آگاهی عمومی در زمینه حفاظت از محیط‌زیست و ضعف‌های موجود در سیستم فعلی جبران خسارات زیست‌محیطی، تدوین یک نظام حقوقی جامع و اختصاصی برای این حوزه ضروری به نظر می‌رسد. این نظام حقوقی باید همسو با اصول کلی بین‌المللی باشد اما متناسب با ویژگی‌های منحصر به فرد محیط‌زیست و خسارات مربوط به آن طراحی شود. بنابراین، قوانین موجود نیازمند اصلاحات بنیادی هستند. در این راستا، سازمان بین‌المللی دریایی ایمو

پیرعباسی، زینب (۱۳۹۵)، سازمان بین‌المللی دریانوردی و چالش‌های زیست محیطی در خلیج فارس، پایان‌نامه کارشناسی ارشد، دانشگاه علامه طباطبائی.

توحیدی، احمدرضا (۱۳۸۰)، «حق صلح و حق محیط زیست در پرتو حقوق همبستگی و حقوق بین‌المللی»، در مجموعه مقالات همایش بین‌المللی حقوق بشر گفتگوی تمدن‌ها، قم، دانشگاه مفید

تقی زاده انصاری، مصطفی (۱۳۹۳)، حقوق کیفری محیط زیست، نشر قومس، تهران.

چرچیل، رابین (۱۳۷۷)، حقوق بین‌المللی دریاها، ترجمه دکتر بهمن آقائی، دفتر مطالعات سیاسی و بین‌المللی، تهران.

فیروزی، مهدی (۱۳۹۴)، حق بر محیط زیست، انتشارات جهاد دانشگاهی، تهران.

لسانی، سید حسام‌الدین (۱۳۸۰)، مسئولیت بین‌المللی دولت‌ها در قبال آلودگی هسته‌ای، پایان‌نامه کارشناسی ارشد، دانشگاه تهران.

موسوی، سید فضل‌الله (۱۳۸۰)، تحقیقی از دانشگاه هاروارد؛ حقوق بین‌الملل محیط زیست، نشر میزان، تهران.

مقتدر هوشنگ (۱۳۷۳)، حقوق بین‌الملل عمومی، موسسه چاپ و انتشارات وزارت امور خارجه، تهران.

مسائلی، محمود (۱۳۷۷)، «نسل جدید حقوق بشر»، مجله سیاست خارجی، سال ششم، شماره ۱.

مشیرپور، فریبا (۱۳۹۰)، «عملکرد سازمان بین‌المللی دریایی در زمینه مسئولیت و جبران خسارت زیست محیطی»، مجله تحقیقات حقوقی آزاد، شماره ۲۱.

وکیل، امیرساعت و عسگری، پوریا (۱۳۸۴)، نسل سوم حقوق بشر، انتشارات مجد، تهران.

ولفروم رودیگر (۱۳۸۱)، «مسئولیت بین‌المللی مدنی در قبال خسارت زیست محیطی؛ وسیله‌ای برای اجرای قواعد حقوق بین‌المللی»، ترجمه و تحقیق، ساعد، نادر، فصلنامه محیط‌زیست، شماره ۳۷.

Bachxevanis, K, 2002. The Bunker Pollution Convention, Pittsburgh, Reed Smith LLP.

IMO, 21 February 2012. Status of Treaties, International Maritime Organization Website, Available at address:

www.imo.org/en/About/Conventions/StatusOfConventions/Documents/StatusOfTreaties.pdf.

منسجمی برای مسئولیت و جبران خسارات ایجاد کند. بنابراین پیشنهادات پژوهش شامل:

لازم است ترتیبی اتخاذ شود که عضویت کشورها در این سازمان الزامی گردد، به گونه‌ای که در صورت عدم عضویت، مجازات‌ها و تدابیری مانند تحریم‌های اقتصادی علیه آن کشور اعمال شود.

استفاده مؤثر از سازمان‌های غیردولتی (NGO) برای همکاری با فعالیت‌های سازمان بین‌المللی دریایی در کشورهای عضو، با هدف بهبود عملکرد این سازمان.

طراحی و اجرای یک نظام حقوقی منسجم‌تر در جامعه بین‌الملل برای جبران خسارات وارده، همراه با نظارت سازمان بین‌المللی دریایی در این زمینه.

سپاسگزاری

از معاونت محترم پژوهشی به خاطر حمایت حمایت معنوی در اجرای پژوهش حاضر سپاسگزاری می‌شود.
از آقای دکتر عبدالله عزیززاده به خاطر بازبینی متن مقاله و ارائه نظرهای ساختاری تشکر و قدردانی می‌شود.
از داوران محترم به خاطر ارائه نظرهای ساختاری و علمی سپاسگزاری می‌شود.
نگارندگان بر خود لازم می‌دانند از آقای دکتر محمد رسول آهنگران به خاطر مطالعه متن مقاله حاضر و ارائه نظرهای ارزشمند سپاسگزاری نمایند.

منابع

باتمانی، یعقوب (۱۳۹۴)، زباله‌های هسته‌ای و تعهدات دولت‌ها از منظر حقوق بین‌الملل، پایان‌نامه کارشناسی ارشد، دانشگاه تهران.