

## مقاله علمی پژوهشی

## تحلیل تئوری تحدید مسئولیت مالکان کشتی نفتکش در قبال جبران خسارت ناشی از آلودگی نفتی در حقوق دریایی ایران و کنوانسیون مسئولیت مدنی (سی‌ال‌سی)

سمیه سادات میری لواسانی<sup>۱\*</sup>، حاتم صادقی زیبازی<sup>۲</sup>

۱. استادیار گروه حقوق، دانشکده حقوق و علوم اجتماعی، دانشگاه پیام نور، تهران، ایران

۲. استادیار گروه حقوق، دانشکده حقوق و علوم اجتماعی، دانشگاه پیام نور، تهران، ایران

(دریافت: ۱۳۹۹/۱۰/۲۵ پذیرش: ۱۴۰۲/۰۷/۲۲)

### Analysis of Mitigating Theory of Oil-Tanker Owner's Liability for Reparation of Damages Caused by Oil Pollution in Iranian Maritime Law and International Convention for Civil Liability for Oil Pollution Damage (CLC)

Somayehsadat Mirilavasani<sup>1\*</sup>, Hatam Sadeghi Ziyazi<sup>2</sup>

1. Assistant Professor of Law Department, Faculty of Law and Social Sciences, Payam Noor University, Tehran, Iran

2. Assistant Professor of Law Department, Faculty of Law and Social Sciences, Payam Noor University, Tehran, Iran

(Received: 14/Jan/2021 Accepted: 14/Oct/2023)

#### Abstract

One of the states' responsibilities for protection of the environment, regards compensation of the damages caused by oil-tankers. The International Convention on Civil Liability for Oil Pollution Damage (CLC) 1969 and Iranian Maritime law, have paid attention to the responsibility of states, vessels and tankers owners, refineries, beavh and offshore facilities proprietors for Oil damages caused by their activities. The present paper adopts a descriptive-analytical approach and by analyzing two instruments, tries to answer the question as to reparation methods for oil tankers pollution in Iranian law and CLC convention and their exceptions. The research's findings show that by proof of elements, unlimited responsibility can be placed on flag state, owners and operators and if shipowner can prove damage is wholly or partially due to injured party's own action, he can be exempt from responsibility. In the case of reparation, the Convention has envisaged methods for financing of damages. In comparison of Iranian law and convention, Iranian maritime law in articles 75 onward, has approached limitation of shipowner's liability on the basis of fault theory while except for sections 2, 3 article 4, the convention holds the shipowner responsible for any damages resulting from discharge or oil leak in the time of accident, on the basis of strict liability and it comes from section 4, article 3 that no claim is heard against the owner except according to the convention, on the basis of risk theory.

**Keywords:** CLC Convention, Liability Restriction, Reparation, Oil Pollution, Oil Tanker Owner.

#### چکیده

یکی از موارد مسئولیت دولت‌ها در جهت حفظ محیط زیست، جبران خسارت ناشی از فعالیت نفتکش‌ها است. کنوانسیون بین‌المللی مسئولیت مدنی جبران خسارت ناشی از آلودگی نفتی مصوب ۱۹۶۹ (کنوانسیون) و قانون دریایی ایران، به موضوع مسئولیت دولت‌ها، مالکان شناورها و کشتی‌ها، صاحبان پالایشگاه‌ها و تجهیزات ساحلی و دریایی برای خسارات آلودگی نفتی ناشی از اقداماتشان توجه داشته‌اند. تحقیق حاضر با روش توصیفی-تحلیلی و با بررسی دو سند، به این سؤال پاسخ می‌دهد که شیوه‌های جبران خسارت آلودگی‌های نفتکش‌ها در حقوق ایران و کنوانسیون چگونه است و چه استثنائاتی دارد. یافته‌ها حاکیست که با اثبات عناصر آن، می‌توان چنین مسئولیتی را در صورت تقصیر، به صورت نامحدود برعهده دولت صاحب پرچم و مالکان و بهره‌برداران قرار داد و اگر مالک کشتی اثبات کند بروز خسارت تماماً یا جزئاً ناشی از عمل شخص زیان‌دیده علیه مالک بوده، می‌تواند از مسئولیت مبرا باشد. در خصوص جبران خسارت کنوانسیون روش‌هایی را برای تأمین منابع مالی خسارات پیش‌بینی کرده است. در مقام مقایسه قانون ایران و کنوانسیون، حقوق دریایی ایران در مواد ۷۵ به بعد قانون دریایی، تحدید مسئولیت مالک کشتی را بر مبنای نظریه تقصیر پذیرفته؛ درحالی که کنوانسیون به جز بندهای ۲ و ۳ ماده ۴، بر مبنای مسئولیت مطلق مالک کشتی را مسئول هر گونه خسارت آلودگی ناشی از تخلیه یا نشت نفت در زمان بروز حادثه، می‌داند و از بند ۴ ماده ۳ برمی‌آید که در جهت نظریه خطر، هیچ‌گونه دعوایی جز در چارچوب کنوانسیون علیه مالک قابل طرح نیست.

**کلیدواژه‌ها:** آلودگی نفتی، تحدید مسئولیت، جبران خسارت، کنوانسیون سی‌ال‌سی، مالک کشتی نفتکش.

## مقدمه

چگونگی مواجهه با خسارات ناشی از آلودگی‌های نفتی، مستلزم وجود قواعد و قوانین بین‌المللی است؛ چرا که جغرافیای گسترده حمل و نقل دریایی و عبور از آب‌های آزاد در عمل مانع از آن است که کشورها به تنهایی بتوانند به راه‌حلی در این مهم دست یابند. نظام حقوقی بین‌المللی در زمینه مسئولیت مدنی ناشی از آلودگی نفتی دریاها اقداماتی رو به توسعه داشته است. نخستین اقدامات در این خصوص را می‌توان به ابتدای نیمه دوم قرن بیستم میلادی و تصویب «کنوانسیون بین‌المللی جلوگیری از آلودگی در دریا به وسیله نفت»، مصوب ۱۹۵۴ نسبت داد، اما مهم‌ترین رخداد حقوقی در این حوزه، به تصویب «کنوانسیون بین‌المللی مسئولیت مدنی ناشی از خسارت آلودگی نفتی» موسوم به (سی ال سی) در سال ۱۹۶۹ میلادی بازمی‌گردد که در واقع واکنشی به حادثه کشتی «توری کانیون»<sup>۱</sup> بوده است. بروز این حادثه در دریای آزاد کشورها را نسبت به امکان بروز فاجعه عظیم زیست‌محیطی و اقتصادی حساس نمود. در واکنش به این حادثه سازمان بین‌المللی دریانوردی به کمک کمیته بین‌المللی دریانوردی اقداماتی را در جهت ایجاد قواعد حقوقی مناسب آغاز کرد که به تصویب دو کنوانسیون بین‌المللی منتج گردید: ۱. «کنوانسیون بین‌المللی مسئولیت مدنی ناشی از خسارت آلودگی نفتی»، مصوب ۱۹۶۹؛ ۲. «کنوانسیون بین‌المللی تأسیس صندوق بین‌المللی جبران خسارت برای آلودگی نفتی»، مصوب ۱۹۷۱. تحقیق پیش رو در پی پاسخ به این سؤال است که حقوق بین‌الملل و حقوق دریایی ایران در زمینه جبران خسارات زیست محیطی ناشی از آلودگی نفتکش‌ها، چه مقرراتی را پیش‌بینی کرده‌اند و چه استثنائاتی را در این زمینه معمول داشته‌اند. با بررسی اسناد بین‌المللی و قوانین داخلی به روش کتابخانه‌ای و با تحلیل محتوا، مقاله حاضر ابتدا مسئولیت ناشی از آلودگی نفتی در حقوق دریایی ایران را بررسی می‌نماید. سپس عموماً مسئولیت ناشی از آلودگی نفتی در اسناد بین‌المللی مطرح می‌شود. در مرحله آخر، مقایسه

تطبیقی بین وضعیت مسئولیت مدنی ناشی از آلودگی نفتی در اسناد بین‌المللی و حقوق ایران به عمل می‌آید.

## نظریه مسئولیت ناشی از آلودگی نفتی در حقوق دریایی ایران

در نظام حقوقی ایران، مسئولیت مدنی ناشی از آلودگی نفتی مبتنی بر نظریه تقصیر است.

### ۱. مسئولیت مالکان کشتی (نفتکش و شناور) به عنوان چارچوب نظام جدید جبران خسارت آلودگی نفتی ایران

آلودگی‌های نفتی ناشی از نفتکش‌ها همواره یکی از عوارض اصلی حمل و نقل دریایی بوده که توانسته آسیب‌هایی جدی به محیط زیست دریایی وارد کند؛ چرا که نفتکش‌ها پس‌مانده‌های محموله خود را به صورت مخلوطی از آب و نفت قبل از بارگیری مجدد نفت، از مخازن تخلیه می‌نمایند و زمانی که کشتی برای بارگیری مجدد به بندری مراجعه می‌کند، به منظور ایجاد توازن باید مخازن خود را از آب پر نماید. بنابراین، معمولاً نفتکش‌ها از این طریق مقادیری نفت وارد دریا می‌کنند و به دلیل تعدد نفتکش‌ها در منطقه امکان تصادف و غرق شدن آنها هم وجود دارد.<sup>۲</sup> کشور جمهوری اسلامی ایران نیز در همین راستا به دو پروتکل<sup>۳</sup> به عنوان چارچوب نظام جدید جبران خسارت آلودگی نفتی پیوسته و آنها را تصویب نموده است. این دو پروتکل به ترتیب در سال‌های ۱۳۸۷ و ۱۳۸۸ برای ایران لازم‌الاجرا شده‌اند. از زمان ورود ایران به رژیم بین‌المللی جبران

۳. بند ه ماده ۱ قانون حفاظت از دریاها و رودخانه‌های قابل کشتیرانی در مقابل آلودگی به مواد نفتی در معنای نفتکش مقرر می‌دارد: هرگونه کشتی که از ابتدا به منظور حمل یا ذخیره‌سازی نفت طراحی و ساخته شده است و نفت در آن به صورت بدون بسته‌بندی حمل گردد و یا پس از مدتی ساختار آن برای منظور فوق تغییر و تطبیق داده شود.

۴. ماده ۲ قانون حفاظت از دریاها و رودخانه‌های قابل کشتیرانی در مقابل آلودگی به مواد نفتی: آب‌های موضوع این قانون عبارت‌اند از: ناطق دریایی موضوع قانون مناطق دریایی جمهوری اسلامی ایران در خلیج فارس و دریای عمان مصوب ۱۳۷۲/۱/۳۱ و آب‌های تحت حاکمیت دولت جمهوری اسلامی ایران در دریای خزر و رودخانه‌های قابل کشتیرانی. تبصره - مقررات این قانون در مورد خلیج فارس، دریای عمان و دریای خزر تا زمانی لازم‌الاجرا است که نحوه جلوگیری از آلودگی آب‌های مذکور توسط ماهدات چندجانبه بین‌المللی یا توافق‌های دوجانبه بین دولت جمهوری اسلامی ایران و سایر دول ساحلی این مناطق تعیین نشده و به تصویب مجلس شورای اسلامی نرسیده باشد.

5. CLC 92 & FUND 92 c/c

1. International Convention on Civil Liability for Oil Pollution Damage (CLC Convention), 1969

۲. این کشتی ثبت‌شده در لیبریا در سال ۱۹۶۷ در حالی که ۱۲۰ هزار تن نفت خام را از طریق دریای آزاد حمل می‌کرد، در برخورد با صخره‌ای به دو نیم تقسیم شد و در حدود ۶۰ هزار تن، معادل نیمی از بار خود را به دریا ریخت. در نهایت با دخالت برخی دولت‌ها به ویژه انگلستان و بمباران بقایای کشتی به قصد سوزاندن مواد نفتی و جلوگیری از ورود این مواد به ساحل بریتانیا این قاتله پایان یافت.

همچنین مالک هر کشتی، نفتکش و شناور که بیش از (۲/۰۰۰) تن نفت موضوع کنوانسیون مسئولیت به صورت فله به عنوان محموله حمل می‌کند، باید تا حدود مندرج در کنوانسیون یادشده، برای پوشش خسارات ناشی از آلودگی نفتی، تخلیه یا نشت نفت یا مواد نفتی یا آب توازن کشتی‌ها، نفتکش‌ها و شناورها در آب‌های موضوع قانون، بیمه‌نامه یا تعهدنامه مالی تهیه کند. بر اساس این مصوبه، مالک هر کشتی، نفتکش و شناور برای جبران خسارات ناشی<sup>۴</sup> از نفت سوخت کشتی، نفتکش و شناور، باید بر مبنای ظرفیت ناخالص کشتی، بیمه‌نامه یا تعهدنامه‌ای تهیه کند، همچنین در بیمه‌نامه حداقل باید مشخصات کشتی، نفتکش و شناور مطابق گواهینامه ثبت، مشخصات و اقامتگاه مالک یا مالکان و بیمه-گزارها، مبلغ بیمه، مدت بیمه، تاریخ و محل انعقاد قرارداد، مبلغ حق بیمه و خطرهای تحت پوشش بیمه‌ها درج شود و در این راستا، در تعهدنامه حداقل مشخصات و اقامتگاه ضامن و مضمون عنه، مبلغ تعهد، امضا و مهر ضامن، مدت تعهد، تاریخ و محل ایجاد تعهد، مشخصات کشتی، نفتکش و شناور مطابق گواهینامه ثبت و خطرهای تحت پوشش تعهد درج شود. گواهینامه‌هایی که در اجرای کنوانسیون‌های بین‌المللی مورد الحاق دولت جمهوری اسلامی ایران توسط کشورهای متعاقد در چارچوب کنوانسیون‌های مذکور صادر شده و به تشخیص سازمان بنادر و دریانوردی بیانگر رعایت مفاد این آیین‌نامه است، به منزله وجود بیمه‌نامه یا تعهدنامه قابل قبول است. بنابراین، بر اساس این مصوبه، دولت سازمان بنادر و دریانوردی را موظف کرده است از ورود، ترک بندر یا فعالیت کشتی، نفتکش و شناور فاقد بیمه‌نامه، تعهدنامه یا گواهینامه در آب-های مناطق دریایی جمهوری اسلامی ایران در خلیج فارس و دریای عمان و آب‌های تحت حاکمیت دولت جمهوری اسلامی ایران در دریای عمان و آب‌های تحت حاکمیت دولت جمهوری اسلامی ایران در دریای خزر و رودخانه‌های قابل کشتیرانی جلوگیری به عمل آورد، همچنین مالک و یا سایر مسئولان کشتی، نفتکش و شناور باید بیمه‌نامه یا تعهدنامه و گواهینامه را در کشتی، نفتکش و شناور نگهداری کنند و در صورت درخواست سازمان

۴. ماده ۶ قانون حفاظت از دریاها و رودخانه‌های قابل کشتیرانی در مقابل آلودگی به مواد نفتی مقرر می‌دارد: کلیه کشتی‌ها و نفتکش‌ها و شناورها موظفند هنگام ورود به آب‌های موضوع این قانون در مقابل خسارات احتمالی ناشی از آلودگی آب‌ها به مواد نفتی بیمه شده باشند. در غیر این صورت لازم است تعهدنامه‌ای مالی جهت جبران خسارات احتمالی به همراه داشته باشند.

خسارت آلودگی نفتی نفتکش‌ها تا به حال شکایت یا ادعایی از طرف ایران به صندوق بین‌المللی جبران خسارت آلودگی نفتی<sup>۱</sup> ارائه نگشته و از این‌رو، به نظر می‌رسد با توجه به جدید بودن ایران در رژیم جبران خسارت آلودگی نفتی، برای آماده کردن زیرساخت‌ها و ساختارهای اجرایی مرتبط در جهت دریافت غرامت آلودگی در صورت وقوع احتمالی یک سانحه نشت نفت بزرگ از نفتکش‌ها، باید تمهیداتی اندیشیده و به کار بسته شوند (ترم، ۱۳۹۱: ۲)؛ چرا که در بحث آلودگی‌های نفتی، مالکان کشتی‌های نفتکشی عموماً یا شرکت‌های عظیم نفتی می‌باشند که اقدام به خریداری کشتی می‌کنند و یا شرکت‌های حمل و نقل دریایی که اقدام به حمل نفت برای شرکت‌های نفتی یا دولت‌ها می‌نمایند (گرشاسبی، ۱۳۸۹: ۵۸) که مطابق بند ۳ ماده ۱ کنوانسیون مسئولیت مدنی<sup>۲</sup>، مالک به معنای شخص یا اشخاصی است که نامشان به عنوان مالک کشتی<sup>۳</sup> ثبت شده یا در صورت عدم ثبت شخص یا اشخاصی که کشتی را در تملک دارند. همچنین در مورد کشتی‌ای که تحت تملک دولت قرار داشته و در عین حال یک شرکت به عنوان کارگزار ثبت شده کشتی در آن کشور به اداره آن می‌پردازد.

به نظر می‌رسد در این راستا مسئولیت مالکان کشتی (نفتکش و شناور) بر اساس آیین‌نامه اجرایی ماده (۶) قانون حفاظت از دریاها و رودخانه‌های قابل کشتیرانی در مقابل آلودگی به مواد نفتی این‌گونه بیان شده که: هر کشتی، نفتکش و شناور، برای جبران خسارات 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 به مواد نفتی، باید بیمه‌نامه یا تعهدنامه معادل ریالی یا ارزی بر مبنای حق برداشت ویژه مطابق تعریف صندوق بین‌المللی پول تهیه کند.

## 1. IOPC FUND

۲. بند ۱ ماده ۳ کنوانسیون بین‌المللی مسئولیت مدنی ناشی از خسارت آلودگی نفتی با اعمال اصلاحات پروتکل (۱۹۹۲) پیرو تصمیم جلسه مورخ ۱۳۸۹/۱/۱۵ هیأت وزیران، متون فارسی اسناد بین‌المللی زیر که به مهر «دفتر هیأت دولت» تأیید شده است، به استثنای موارد پیش‌بینی شده در بندهای (۲) و (۳) این ماده، مالک کشتی در زمان سانحه یا در موردی که سانحه مشکل از مجموعه چند واقعه است، مالک کشتی در زمان اولین واقعه، مسئول هرگونه خسارت آلودگی خواهد بود که در نتیجه سانحه توسط کشتی به بار آید.

۳. منظور از مالک شرکت مزبور خواهد بود، اما نظرات دیگری هم وجود دارد مبنی بر اینکه منظور از مالک گروهی از افراد هستند مثل مالک ثبت-شده، اجاره‌کننده، مدیر و کارگزار کشتی.

می‌شود، چنانچه در کشورهایی که از نظام مسئولیت سنتی پیروی می‌کنند، حیطه مسئولیت محض محدود به موارد احصاء شده توسط قانونگذار است، در حالی که در نقطه مقابل، در نظام مسئولیتی نوین قلمروی مسئولیت محض به فعالیت‌های خاصی محدود نمی‌شود و در صورت وقوع هر نوع خسارت زیست محیطی فرض مسئولیت آلوده‌کننده وجود دارد؛ چرا که در این نظام اصل بر مسئولیت محض آلوده‌کننده است، در حالی که مسئولیت سنتی، تقصیر ملاک عمل قرار می‌گیرد. همچنین در دو نظام فوق مفهوم خسارت نیز متفاوت است. در نظام مسئولیت سنتی مانند قانون مسئولیت مدنی ایران، قابلیت مطالبه خسارت‌های زیست‌محیطی با تردید فراوان مواجه است؛ چرا که خسارت مفهوم خاصی دارد و منصرف به اموال خصوصی و حقوق خصوصی اشخاص است. علاوه بر این مواردی مانند دشواری اثبات رابطه سببیت، کم بودن انگیزه پیگیری و دشواری برآورد میزان خسارت در نظام سنتی، اصل جبران این خسارت‌ها و همچنین نحوه جبران آنها پیچیده‌تر می‌کند (کاتوزیان، ۱۳۸۷: ج ۴/ ۲۸۶).

به نظر می‌رسد که نظام نوین مسئولیت ناشی از آلودگی زیست محیطی در اثر تحولات تاریخی به وجود آمده و خود را با نیازهای روز دنیا وفق داده است، اما یکی دیگر از تفاوت‌های اساسی در این رویکرد، کارکرد و هدف آنها است؛ به گونه‌ای که در مسئولیت سنتی هدف جبران خسارت و برگرداندن وضعیت به حالت نخستین است؛ حال آنکه در نظام نوین مسئولیتی هدف اصلی پیگیری از وقوع خسارت است؛ یعنی پیش از ورود خسارت مسئولیت زیست محیطی ایجاد می‌شود. در حقیقت مبنای چنین مسئولیتی اصل احتیاط است.<sup>۵</sup>

۵. ماده ۲ کنوانسیون مسئولیت مدنی ناشی از خسارت آلودگی سوخت کشتی، مصوب ۲۰۰۱ که در تاریخ ۱۳۸۹/۳/۳۱ کشور ایران به آن ملحق شده است خود مقرر می‌دارد که: این کنوانسیون منحصرأ در موارد زیر اعمال خواهد شد:

الف) خسارت آلودگی ایجادشده: (۱) در سرزمین، از جمله دریای سرزمینی یک دولت عضو؛ (۲) در منطقه انحصاری اقتصادی یک دولت عضو که طبق حقوق بین‌الملل تعیین شده است یا اگر دولت عضو چنین منطقه‌ای را تعیین نکرده است یک منطقه فراتر یا مجاور دریای سرزمینی آن دولت که توسط دولت مزبور طبق حقوق بین‌الملل تعیین شده و بیش از دوپست مایل دریایی از خطوط مدئی که از آنها عرض دریای سرزمینی آن اندازه‌گیری می‌شود، امتداد نمی‌یابد.

ب) اقدامات پیشگیرانه به منظور پیگیری یا تقلیل چنین خسارتی، در هر محلی که انجام شود. ۲. ماده اول کنوانسیون ۱۹۶۹ مداخله در دریای آزاد.

بنادر و دریانوردی ارائه کنند. بنابراین با توجه به مطالب فوق مالک هر کشتی نفتکش و شناور باید در برابر آلودگی ناشی از آب‌های داخلی مسئولیت داشته و به جبران خسارت حاصله از آن برآید.<sup>۱</sup>

## ۲. مبنای مسئولیت ناشی از آلودگی نفتی کشتی‌ها

### در نظام حقوقی ایران

مسئولیت ناشی از آلودگی نفتی به خصوص کشتی<sup>۲</sup> در دریا منشأ آلودگی‌های بسیاری است که چالش‌برانگیزترین آن آلودگی حاصل از نشت یا تخلیه نفت از کشتی به دریا است. مسئولیت مدنی ناشی از این آلودگی مسئله‌ای است که ابعاد پیچیده‌ای داشته و سال‌ها دولت‌ها را به منظور بررسی و حل مسائل مرتبط با آن به تکاپو واداشته است. بنابراین، منشأ و ماهیت مسئولیت مدنی، انتساب مسئولیت به دولت و یا اشخاص خصوصی<sup>۳</sup> از جمله پرسش‌هایی است که در نتیجه یک آلودگی گسترده در دریای آزاد مطرح می‌گردند.<sup>۴</sup> از این رو، باید در این مبحث این نکته را تحلیل نمود که آیا نظام مسئولیت مورد نظر ما تابع قواعد حقوق مسئولیت مدنی سنتی است و یا اینکه از نظام نوین حقوق مسئولیت پیروی می‌کند. ثمره این بحث در اهداف و راههای رسیدن به آن اهداف نمایان

۱. ماده ۱۷ قانون حفاظت از دریاها و رودخانه‌های قابل کشتیرانی در مقابل آلودگی به مواد نفتی مقرر می‌دارد: مالکان، بهره‌برداران و مسئولان ایجاد آلودگی موضوع این قانون، برای جبران کلیه خسارات ناشی از آلودگی و کلیه هزینه‌های محدود کردن آثار آلودگی و رفع آن و پایش زیست محیطی از جمله هزینه مواد و تجهیزات به کار گرفته شده و کارمزد خدمات ارائه شده توسط عوامل انسانی، مسئولیت تضامنی دارند.

۲. بند ۱ ماده ۱: کنوانسیون مسئولیت مدنی ناشی از خسارت آلودگی سوخت کشتی مصوب ۲۰۰۱ در تعریف کشتی مقرر می‌دارد که: کشتی یعنی هر نوع کشتی اقیانوس‌پیما و شناور دریایما از هر نوع که باشد.

۳. بند ۲ ماده ۱: مسئولیت مدنی ناشی از خسارت آلودگی سوخت کشتی مصوب ۲۰۰۱ در تعریف شخص مقرر می‌دارد که: شخص یعنی هر فرد یا شرکت یا هر نهاد خصوصی یا عمومی اعم از اینکه دارای شخصیت حقوقی باشد یا نباشد از جمله یک دولت یا هر کدام از بخش‌های تشکیل‌دهنده آن.

۴. قانون الحاق دولت جمهوری اسلامی ایران به کنوانسیون بین‌المللی درباره مسئولیت مدنی برای خسارت آلودگی نفت سوخت کشتی؛ کنوانسیون مسئولیت مدنی ناشی از خسارت آلودگی سوخت کشتی، مصوب ۲۰۰۱ در مقدمه متن قانون مقرر می‌دارد که: دولت‌ها باید کلیه اقدامات لازم را به منظور جلوگیری، کاهش و کنترل آلودگی محیط زیست دریایی به عمل آورند.

## ۲. انتساب آلودگی نفتی به فعل یا ترک فعل دولت در کنوانسیون مسئولیت مدنی خسارات آلودگی نفتی در برابر حمل و نقل مواد نفتی توسط کشتی‌ها (کنوانسیون CLC مصوب ۱۹۶۹)<sup>۳</sup>

در این خصوص می‌توان گفت: قلمرو جغرافیایی اجرای کنوانسیون به منطقه انحصاری اقتصادی یا منطقه‌ای معادل آن افزایش داده شده و نگرانی کشورهای ساحلی و همچنین منافع دولت‌ها تا حدود زیادی مرتفع و تأمین شیده است.

## ۲-۱. کلیات راجع به کنوانسیون مسئولیت مدنی خسارات آلودگی نفتی در برابر حمل و نقل مواد نفتی توسط کشتی‌ها

حقوق بین‌الملل در زمینه حوادث آلودگی دریایی دو هدف اصلی را دنبال می‌کند: اول جلوگیری از آلودگی و دوم تسهیل رسیدگی به ادعای تأمین و جبران خسارات قربانیان حوادث مذکور، تأثیر مثبتی در جلب توجه بیشتر صاحبان کشتی‌ها برای رعایت استانداردهای بین‌المللی از حیث جلوگیری از بروز آلودگی دریا دارد. (سیدی، ۱۳۶۸: ۲۳) کنوانسیون مسئولیت مدنی، مقرر می‌نماید که اگر نفت بادوام که ضمن حوادث دریایی از یک کشتی رها یا تخلیه شده است، موجب بروز خساراتی در قلمرو دول عضو، از جمله دریای سرزمینی آنها بشود، به جز در دو یا سه مورد، مسئولیت کامل جبران خسارات و هزینه‌های اقدامات پیشگیرانه بر عهده صاحب کشتی یا بیمه‌گر آن است (مواد ۱ و ۲ کنوانسیون مسئولیت مدنی). بنابراین، اگر کشتی برای دولت و یا شرکت‌های وابسته به دولت باشد، شرط انتساب آلودگی احراز می‌شود. با این حال، این سؤال مطرح می‌شود که در صورتی که مالک کشتی شخص خصوصی باشد آیا دولت متبوع او مسئول شناخته می‌شود؟ اصل ۲ اعلامیه ریو ۱۹۹۲ دولت‌ها را متعهد می‌سازد که تضمین نمایند که چگونه خسارتی از سرزمینشان به محیط زیست دیگر کشورها وارد نشود و در این خصوص تفاوتی بین فعل دولت و اشخاص خصوصی که تحت حاکمیت آن دولت به فعالیت مشغول‌اند، وجود ندارد. همین موضوع در رأی قضیه تریل اسملتر<sup>۴</sup> در سال ۱۹۴۱ نیز به این ترتیب بیان شده است

## مسئولیت مدنی ناشی از آلودگی‌های نفتی در اسناد بین‌المللی

در این بخش به بررسی اسناد بین‌المللی در زمینه مبنای مسئولیت ناشی از آلودگی‌های نفتی دریایی می‌پردازیم. هدف از بررسی اسناد بین‌المللی از جمله کنوانسیون‌ها، پروتکل‌ها و اعلامیه‌ها تحلیل این نکته است که آیا در اسناد فوق‌الذکر مبنای پذیرفته شده مسئولیت خطا می‌باشد یا خطر.

## ۱. کنوانسیون مداخله در دریای آزاد در صورت بروز حوادث آلودگی نفتی کشتی‌ها (کنوانسیون لندن ۱۹۵۴)

کنوانسیون مداخله در دریای آزاد دول عضو را ذی‌حق می‌داند که: «هرگونه اقدام در دریای آزاد را برای جلوگیری، تقلیل یا از بین بردن خطرات شدید و قریب‌الوقوع که متوجه سواحل یا منابع ذی‌ربط آنها در اثر آلودگی یا تهدید آلودگی باشد، به دنبال بروز حوادث دریایی که به طور معقول انتظار برود، منجر به ایجاد عواقب خطرناک و جدی می‌شود، به عمل آورند.<sup>۱</sup> بدین ترتیب کنوانسیون مزبور به دولت‌ها اجازه می‌دهد که اقدامات ضروری را برای حفاظت محیط زیست خود، ولو خارج از آب‌های سرزمینی، به عمل آورند. کنوانسیون مورد نظر حتی نوع اقدامات دولت‌ها را برای این گونه موارد مشخص نمی‌کند و بدین ترتیب می‌توان گفت که «اقدامات لازم»<sup>۲</sup> مندرج در ماده اول کنوانسیون ۱۹۶۹ شامل هر اقدام یا عملی، از تغییر محل کشتی گرفته تا انهدام کامل آن و محموله‌اش می‌شود؛ چرا که در سال ۱۹۷۱ در الحاقی‌های که به کنوانسیون بین‌المللی ۱۹۶۹ درباره مسئولیت پاسخگویی مدنی و جزایی در قبال ضررهای آلودگی نفت در بارسلون تشکیل شد، کنوانسیون بین‌المللی را درباره تشکیل کمیته‌ای برای جبران آلودگی نفت به تصویب رساندند. همچنین برای جبران کامل ضرر و زیان حاصل از آلودگی نفت سازمان بیمه دریایی براساس کنوانسیون بروکسل ۱۹۷۰ تشکیل شد که باعث ایجاد امنیت برای مالکین کشتی‌های خصوصی در هنگام بروز حوادث و سوانح بود که در صورت ایجاد حادثه‌ای که در آنها کنوانسیون ۱۹۶۹ برای جبران خسارت عاجز می‌نمود. کنوانسیون ۱۹۷۰ به عنوان مکملی برای رفع نواقص آن بود. (جنادله، ۱۳۸۷: ۵۸-۵۵)

۳. به علت طولانی بودن نام کنوانسیون، از این پس به اختصار با نام کنوانسیون سی ال سی یاد می‌شود.

۴. این قضیه مربوط به خسارت‌های ایجادشده در ایالت واشنگتن در اثر گاز

۱. ماده اول کنوانسیون ۱۹۶۹ مداخله در دریای آزاد.

2. Necessary measures

که دولت‌ها مکلف هستند از دیگر دولت‌ها در برابر افعال زیان‌باری که توسط اشخاص خصوصی در چارچوب صلاحیت ملی‌شان صورت می‌گیرد، حمایت کند. این رأی می‌تواند به عنوان تحقق یک قاعده حقوق بین‌الملل تلقی گردد که دولت‌ها را ملزم به پیش‌بینی آلودگی‌های فرامرزی می‌کند. یک کشتی به موجب مواد ۹۰ و ۹۱ کنوانسیون حقوق دریاها باید ملیت یک کشور را داشته و پرچم آن را برافراشته نگاه دارد. به موجب ماده ۹۲ کشتی تحت صلاحیت دولت صاحب پرچم قرار می‌گیرد. حقوق بین‌الملل جزئیات و الزامات مربوطه را به کشورها جهت ثبت کشتی و یا صدور مجوز کشتیرانی تحمیل نمی‌کند.<sup>۱</sup> لذا به عنوان مثال، هنگامی که یک دولت در وضع مقررات لازم زیست‌محیطی کوتاهی می‌نماید و در نتیجه چنین خلأ قانونگذاری، آلودگی توسط شخص خصوصی به بار آید، آن فعالیت آلوده‌کننده می‌تواند به دولت منتسب شود. همچنین هر دولتی باید مقررات لازم برای ایمنی کشتی‌های خود را وضع نموده و به کشتی‌هایی که فاقد این شرایط هستند، اجازه خروج از مرزهای آبی کشور خود را ندهد؛ در صورت قصور از این تکلیف و ایجاد خسارت از سوی کشتی مذکور در آب‌های کشور دیگری می‌تواند دولتی را که از وظایف قانونگذاری خود قصور نموده، مسئول شناخت. بنابراین، پوشش بیمه‌ای باید برای تمامی فعالیت‌هایی که خطر آسیب فرامرزی را دارند در نظر گرفته شود. تمامی معاهدات مربوط به مسئولیت مدنی، تهیه پوشش بیمه‌ای را برای مالک کشتی ضروری می‌دانند. در اینجا مبلغ پوشش بیمه توسط سیستم قانونگذاری داخلی کشورها مشخص می‌شود. در موارد خاص مقامات ملی می‌توانند بسته به ارزیابی خود از خطر ناشی از فعالیت مورد بحث،

سقف مسئولیت‌ها را تغییر دهند. دولت باید قبل از اعطای مجوز اجرای فعالیت‌های خطرناک، چنین ارزیابی را انجام دهد. بر این اساس می‌توان استنباط کرد که اولاً کنوانسیون صرفاً در مورد خسارت و زیان‌های ناشی از آلودگی نفتی و همچنین هزینه‌های مربوط به اقدامات پیشگیرانه اطلاق می‌شود که بعد از وقوع حادثه انجام شوند و اقدامی قبل از وقوع حادثه، در هر شرایطی ولو اینکه خطر حتمی قریب‌الوقوع خسارت وجود داشته باشد، اقدام پیشگیرانه به شمار نمی‌آید؛ ثانیاً در این میان خسارات زیست‌محیطی به طور مشخص مورد توجه قرار نگرفته‌اند. هر یک از این موارد نشان‌دهنده کاستی‌هایی در کنوانسیون بود که در تحقق هدف اصلی تدوین‌کنندگان آن که همان جلوگیری از آلودگی نفتی است، موانعی ایجاد می‌کرد؛ برای مثال ممکن است اقدامات پیشگیرانه قبل از وقوع حادثه به اندازه موفق باشد که مانع رخداد هر گونه خسارت و ریزش یا تخلیه نفت شود و برای اتخاذ و اجرای آنها هزینه‌های فراوانی شده باشد. این در حالی است که کنوانسیون هزینه‌هایی را پوشش نمی‌داد. نکته مهم دیگر این است که هر حادثه نفتی، منجر به خسارات زیست‌محیطی عمده می‌شود که ترمیم و جبران آن، نیازمند هزینه‌های هنگفتی است که در این خصوص نیز کنوانسیون، حکمی نداشت و همین موضوع منجر به اختلاف نظر عمیق بین کشورهای عضو شده بود؛ زیرا درمورد حدود مسئولیت و شیوه محاسبه ارزیابی آن هیچ حکمی وجود نداشت.

## ۲-۲. نظریه خطر به عنوان مبنای مسئولیت مدنی در کنوانسیون سی‌ال‌سی (CLC)

کنوانسیون بین‌المللی درباره مسئولیت مدنی برای خسارات آلودگی نفت سوخت کشتی که ایران نیز در تاریخ ۱۲/۱۳۸۹ به آن ملحق شده و آن را جزو قوانین داخلی خود تلقی کرده است. این کنوانسیون ضمن تأکید بر اصل همکاری دولت‌ها در توسعه بیشتر حقوق بین‌الملل تصریح می‌نماید. اولاً دولت‌ها باید کلیه اقدامات لازم را به منظور جلوگیری، کاهش و کنترل آلودگی محیط زیست دریایی به عمل آورند. ثانیاً به حصول اطمینان از پرداخت کافی و فوری غرامت در مورد کلیه خسارات ناشی از آلودگی‌های محیط زیست دریایی می‌پردازد. کنوانسیون فوق ضمن تأکید بر رعایت اصل احتیاط به مسئولیت و پرداخت غرامت ناشی از آلودگی محیط زیست دریایی جبران کافی، سریع و موثر خسارات وارده را پیش‌بینی کرده و آن را ضروری می‌داند. جالب توجه اینکه این کنوانسیون تضمین جبران کافی،

دی اکسید سولفوری است که از سال ۱۹۲۵ تا ۱۹۳۵ از یک کارخانه ذوب آهن کانادا واقع در مسافت ده مایلی مرز آمریکا - کانادا به واشنگتن رسیده بود. در این دعوا محکمه دآوری ذی‌ربط، کانادا را برای خسارتی که از یک عملیات خصوصی مربوط به ذوب آهن، به اموال اشخاص در ایالات متحده آمریکا وارد آمده بود مسئول شناخت.

۱. بلکه به طور کلی، یک کشور باید موارد ذیل را رعایت کند: (۱) قواعد بین‌المللی برای جلوگیری و کاهش آلودگی ناشی از کشتی‌ها ایجاد نماید، این قوانین باید حداقل اثر قوانین پذیرفته‌شده در سطح بین‌المللی را داشته باشند (بندهای یک و دو ماده ۲۱۱). (۲) قوانین کلی در خصوص مسائل اجتماعی، فنی و اداری مربوط به کشتی‌ها را رعایت کند (ماده ۹۴). (۳) از اجرای استانداردها و قوانین بین‌المللی در زمینه آلودگی ناشی از کشتی‌ها اطمینان حاصل کند (ماده ۲۱۷). (۴) همچنین، اصل ۱۱ اعلامیه ریو دولت‌ها را مکلف به وضع قوانین مؤثر در زمینه محیط زیست می‌نماید.

برای جلوگیری از ریزش نفت را برای مقابله با سوانح نفتی را داشته باشند. بر اساس ضمیمه ۱ کنوانسیون حاضر تخلیه مواد حاوی نفت به دریا در مناطق ویژه دریایی در هر شرایطی ممنوع و در سایر مناطق از محدودیت‌هایی برخوردار است. از طرف دیگر، کلیه نفتکش‌های با ظرفیت ناخالص ۱۵۰ تن و بیشتر و سایر کشتی‌های غیرنفتکش با ظرفیت ۴۰۰ تن و بیشتر داشته باشند، باید طرح اضطراری آلودگی نفتی بر روی کشتی داشته باشند.

آنچه که از کنوانسیون فوق می‌توان دریافت تعهد دولت‌ها برای جلوگیری از آلودگی‌های نفتی یک امر مبرهن است. بنابراین، بر خلاف قواعد سنتی مسئولیت مدنی که تا زمان قبل از وقوع ضرر مسئولیتی متوجه عامل ضرر نیست، بر اساس کنوانسیون فوق دولت‌ها متعهد به رعایت اصل همکاری و اصل احتیاط بوده و قبل از ایجاد آلودگی متعهد به پیشگیری و ایجاد آمادگی‌های لازم برای مقابله با آلودگی‌های نفتی است. از طرف دیگر، اصول فوق که در کنوانسیون به آنها اشاره شده است، مورد تأیید اعلامیه‌های استکهلم و ریو نیز می‌باشد (موسوی، ۱۳۸۵: ۲۴ و ۲۵). هر چند اعلامیه‌های مذکور برای کشورهای امضاکننده الزامی نیست، ولی خود به عنوان عرفی بین‌المللی تلقی می‌شود که از منابع حقوق بین‌الملل بوده و دولت‌ها را ملزم به رعایت می‌کند. بنابراین، پروتکل مربوط به مبارزه با آلودگی ناشی از نفت و سایر مواد مضره در موارد اضطراری که جمهوری اسلامی ایران نیز در تاریخ ۵۸/۱/۲۹ به آن ملحق شده است. بر اساس ماده ۳ پروتکل فوق دولت‌های متعهد منفرداً و یا مشترکاً کلیه اقدامات لازم را طبق این کنوانسیون و پروتکل‌های لازم‌الاجرائی که در آن عضویت دارند، برای جلوگیری یا کاستن از آلودگی محیط زیست در منطقه دریایی و مبارزه با آلودگی اتخاذ خواهند نمود.

به نظر می‌رسد، این ماده علاوه بر اینکه بر اصل همکاری به عنوان یک الزام و تعهد مشترک بین کشورهای متعهد می‌نگرد، بر اصل احتیاطی نیز تکیه زده است و دولت‌ها را متعهد کرده است که به منظور جلوگیری و یا کاستن از آلودگی‌های نفتی مساعدت نمایند. هر چند پروتکل فوق منطقه‌ای است، ولی با توجه به شرایط حاکم بر خلیج فارس و تعداد شناورها و تأسیسات دریایی فراساحلی موجود در آن می‌توان ادعا کرد که بیشترین بخش فعالیت‌های نفتی اعم از اکتشافات، استخراج و حمل و نقل نفت در این قسمت از دنیا اتفاق می‌افتد. بنابراین، اهمیت موضوع بسیار روشن است.

سریع و موثر را نیز ضروری دانسته است شاید بتوان ادعا نمود این تضمین متعاقباً به صندوق جبران خسارات زیست محیطی تبدیل شد. از طرف دیگر، دامنه شمول آن کنوانسیون به اقدامات پیشگیرانه به منظور پیشگیری و یا تقلیل چنین خساراتی توسعه داده شده و بند ب ماده ۲ مالک کشتی را در مورد خسارات آلودگی ناشی از هر نوع نفت سوخت مسئول شناخته و در صورت تعدد مالکین به صورت تضامنی به مسئولیت آنها نظر داده است بند اول ماده ۳ و موارد معافیت از مسئولیت مالکین که در بند ۳ ماده ۳ به آن اشاره شده است و شامل و منحصر به مواردی از قبیل جنگ، شورش، فعل ثالث با قصد ایجاد خسارت و غیره است که گویای پذیرش نظریه خطر به عنوان مبنای مسئولیت توسط این کنوانسیون می‌باشد. (ابراهیمی و جانانلو، ۱۳۹۳: ۹-۱۰) مبنای نظری این مسئولیت ناشی از یک قاعده برگرفته از حقوق رم است. موضوع مسئولیت ناشی از اعمال منع‌نشده در ۱۹۷۸ تحت عنوان پیشنهاد کنوانسیون مسئولیت بین‌المللی ناشی از پیامدهای فعالیت‌هایی که طبق بین‌الملل منع نشده‌اند، در دستور کار کمیسیون حقوق بین‌الملل قرار گرفت که در نهایت در سال ۱۹۹۶ برای اظهار نظر تقدیم مجمع عمومی سازمان ملل متحد شد (Barboza, J. 1992: 307). از این رو، کنوانسیون بین‌المللی آمادگی، مقابله و همکاری در برابر آلودگی نفتی که در پی حادثه کشتی اکسون والدرز در سواحل آلاسکا، توسط سازمان بین‌المللی دریانوردی در سال ۱۹۹۰ تصویب و در تاریخ ۱۹۹۵ لازم‌الاجرا شد. تأکید این کنوانسیون بر اقدام سریع و مؤثر در صورت وقوع سانحه آلودگی نفتی به منظور جلوگیری از ورود خسارات جبران‌ناپذیر به کشتی‌ها، تأسیسات دریایی، بنادر، تجهیزات تخلیه و بارگیری نفت و همچنین فراهم نمودن زمینه‌های لازم برای همکاری‌های بین‌المللی جهت مقابله با بروز حوادث ناشی از آلودگی‌های نفتی است. از جمله اهداف ذکر شده برای این کنوانسیون، همکاری منطقه‌ای و بین‌المللی کشورها در مقابله با سوانح آلودگی نفتی، الزام دولت‌ها به داشتن طرح اضطراری آلودگی‌های نفتی در کشتی‌ها و فراهم نمودن حداقل تجهیزات مورد نیاز برای مقابله با آلودگی نفتی است. با توجه به شرایط زیست‌محیطی و تردد زیاد شناورها و تأسیسات دریایی در خلیج فارس و دریای عمان جمهوری اسلامی ایران نیز در تاریخ ۲۹ تیر ماه ۱۳۷۶ کنوانسیون فوق ملحق شد. کنوانسیون فوق کلیه بهره‌برداران از دریا اعم از تولیدکنندگان و حمل‌کنندگان نفت و شرکت‌های کشتیرانی را موظف نموده است تا ضمن انجام اقدامات پیشگیرانه مورد نیاز

## تحدید مسئولیت مالکان کشتی نفتکش<sup>۱</sup> در حقوق دریایی ایران

در این مبحث ابتدا مباحث مرتبط با حقوق دریایی (ایران) در زمینه حق تحدید مسئولیت صاحبان کشتی‌های نفتکش، تقویت اصل تحمیل مسئولیت و سپس میزان و نحوه جبران خسارت از طریق پرداخت غرامت و اجباری بودن بیمه برای مالکان کشتی‌های فوق مورد بحث قرار می‌گیرد و در نهایت در مبحث بعدی به مطالعه تطبیقی این مطالب در کنوانسیون سی‌ال‌سی مورد بحث و بررسی قرار می‌گیرد.

### ۱. محدودیت مسئولیت<sup>۲</sup> مالک کشتی نفتی

قانون دریایی ایران در ماده ۲۷۵<sup>۳</sup> به بعد حاوی مقررات صریحی

در خصوص محدودیت مسئولیت (بادینی، ۱۳۸۴: ۳۲-۵۴) مالک کشتی بوده، مگر آنکه حوادثی که موجب بروز خساراتی شده است معلول تقصیر مالک کشتی باشد. حوادث مذکور در ماده ۷۵ مستند قانونی مذکور در نهایت اختصار عبارت‌اند از:

• تلفات جانی یا صدمات بدنی وارد به مسافر کشتی و یا اموالی که در کشتی حمل می‌شود.

• تلفات جانی یا صدمات بدنی وارد به هر شخص دیگر (در خشکی یا آب) و خسارات وارد به هر گونه مال دیگر یا تزیین 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،

رفتن و خسارات وارده به اموالی که در کشتی حمل می‌شود. ب) تلفات جانی یا صدمات بدنی وارده به هر شخص دیگر (خواه در خشکی خواه در آب) و همچنین فقدان یا خسارات وارده به هر گونه مال دیگر یا تزیین 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 خطا یا غفلت چنین اشخاصی است، به وجود آید مشروط بر آنکه عمل یا خطا یا غفلت اشخاص اخیر مربوط به عملیات ناشی از دریانوردی و یا اداره امور کشتی یا بارگیری یا حمل و یا تخلیه بار و سوار کردن و حمل و پیاده کردن مسافری باشد.

۲) خسارت بدنی عبارت است از خسارت ناشی از تلفات جانی و صدمات بدنی وارده به اشخاص و خسارت مالی عبارت است از هر یک از خسارات دیگری که در بند (۱) این ماده ذکر شده است.

۳) در موارد مصرح در بند ۱ این ماده حق تحدید مسئولیت برای مالک کشتی محفوظ است، ولو آنکه مسئولیت وی ناشی از مالکیت کشتی یا تصرف یا حفاظت یا نظارت بر آن باشد، بدون اینکه اثبات خطای او یا اشخاصی که مسئولیت آنان را عهده‌دار است لازم باشد.

۴) مقررات این ماده شامل موارد ذیل نیست:

الف) مطالبات مربوط به نجات کشتی و خسارات مشترک دریایی.

ب) مطالبات فرمانده یا کارکنان کشتی و یا هر یک از نمایندگان مالک کشتی که در کشتی باشند و یا مأموران مجاز مالک کشتی که وظایف آنها مربوط به کشتی است و همچنین مطالبات وراثت یا نمایندگان یا اشخاصی که تحت تکفل آنها هستند مشروط به اینکه به موجب قانونی که ناظر به قرارداد استخدامی آنها با مالک کشتی است، مالک کشتی مجاز نباشد مسئولیت خود را نسبت به این قبیل دعاوی محدود نماید یا به موجب قانون مذکور فقط بتواند مسئولیت خود را تا میزانی بیش از آنچه در ماده ۷۷ این فصل مقرر شده است محدود سازد.

۵) هر گاه مالک کشتی محق باشد علیه مدعی نسبت به همان حادثه اقامه دعوی نماید، دعاوی هر یک از طرفین به طور تهاوت حل و فصل خواهد شد و مقررات این فصل فقط نسبت به مازاد احتمالی قابل اجرا خواهد بود.

۶) قانون دادگاه مرجع رسیدگی معین خواهد کرد که چه کسی باید ثابت کند که علت حادثه موجد ادعا بر اثر فعل یا تقصیر مالک کشتی بوده یا نبوده است.

۷) استناد به تحدید مسئولیت دلیل قبول اصل مسئولیت نیست.

۱. ماده ۱ قانون دریایی ایران مصوب ۱۳۴۳ (اصلاحی ۱۳۹۱) در خصوص شرایط تابعیت کشتی مقرر می‌دارد: ۱- هر کشتی دریایی (اعم از اینکه 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 می‌تواند بر طبق مقررات این قانون به ثبت رسیده و تابعیت ایرانی و حق بر افراتن 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- کشتی‌های 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 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. - ماده ۹ نیز در خصوص درخواست ثبت کشتی مقرر می‌دارد: برای ثبت کشتی باید مالک کشتی و یا نماینده او تقاضای ثبت را به ضمیمه اظهارنامه و گواهینامه‌های فنی در دو نسخه تنظیم و به سازمان بنادر و کشتیرانی تسلیم نماید. مالک کشتی یا نماینده او باید قبل از تسلیم تقاضا نام اختیاری کشتی را به اطلاع سازمان مذکور برساند و در صورت تأیید آن را در دو سینه و پاشنه کشتی به طور ثابت و نام بندر ثبت را نیز در پاشنه کشتی بر طبق مقررات مربوطه نقش و یا نصب نماید. اداره ثبت کشتی‌های سازمان بنادر پس از اجرای مراتب مزبور با رعایت مقررات به ثبت کشتی اقدام می‌کند.

۲. ماده ۶۹ قانون مذکور در خصوص مسئولیت مالک کشتی مقرر می‌دارد: مالک کشتی شخصاً مسئول اعمال و تعهدات و قصور و خطاهای خود و نیز مسئول عملیات فرمانده و قراردادهایی است که وی ضمن انجام وظایف خود منعقد می‌کند. مالک کشتی همچنین مسئول عملیات کارکنان کشتی و مأموران مجازی که از طرف او به خدمت در کشتی گمارده شده‌اند، خواهد بود.

۳. مالک کشتی دریایی می‌تواند در مورد مطالبات ناشی از هر یک از حوادث مذکور در ذیل، مسئولیت خود را به میزان مقرر در ماده ۷۷ این قانون محدود کند، مگر آنکه حوادثی که موجب ایجاد چنین خساراتی شده بر اثر تقصیر مالک کشتی به وجود آمده باشد. الف) تلفات جانی یا صدمات بدنی به هر شخصی که برای سفر در کشتی سوار شده است و نیز از بین



## ۱-۱. اصل تحمیل مسئولیت مالک کشتی در قانون دریایی ایران

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» و بالاخره با شناخته شدن محدودیت مسئولیت مالک کشتی در قانون دریایی ایران، (پورنوری، ۱۳۸۴: ۲۱۴) ماده ۷۷ قانون یادشده در خصوص میزان آن صراحت دارد بر اینکه: مالک کشتی می‌تواند میزان مسئولیت خود را به شرح مذکور در ماده ۷۵ به مبالغی محدود کند. با توجه به اینکه ماده ۱۱۵ قانون دریایی ایران مصوب ۱۳۴۳ محدودیت مسئولیت متصدی حمل را در مورد فوت یا صدمات بدنی وارد به مسافر در هیچ مورد از ۲۰۰۰۰۰۰ ریال و یا معادل آن به ارزش خارجی بیشتر ندانسته است، طبیعتاً این پرسش به ذهن متبادر می‌شود که در وضعیت کنونی و با در نظر گرفتن مصرحات قانون مجازات اسلامی که دیه افراد را در صورت فوت ناشی از حوادث به مراتب بیشتر از مبلغ مذکور دانسته و حتی دیه بسیاری از صدمات بدنی غیرممنتهی به فوت نیز بیش از مبلغ یادشده است، تکلیف و راه حل چیست؟ اگر چه در وهله اول ممکن است گفته شود که قانون دریایی ایران حاوی مقررات خاصی بوده و چون بنا به قول اصولیین «عام ناسخ خاص نیست»، پس قانون عام مجازات اسلامی ناسخ مقررات خاص قانون دریایی نیست؛ به ویژه اینکه 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 ژرف‌اندیشی و مذاقه بیشتری در قضیه مطروحه به عمل آید. توضیحاً آنکه ماده ۷۲۹ قانون مجازات اسلامی مصوب ۱۳۷۵/۳/۲ مجلس شورای اسلامی که در تاریخ

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 مرقوم فوق حاکی از آن است که: «در موارد مصرح در بند ۱ این ماده حق تحدید مسئولیت برای مالک کشتی محفوظ است، ولو آنکه مسئولیت وی ناشی از مالکیت کشتی یا تصرف یا حفاظت یا نظارت بر آن باشد، بدون اینکه اثبات خطای او یا اشخاصی که مسئولیت آنان را عهده‌دار است لازم باشد». با وجود آنکه در حقوق دریایی ایران تحدید مسئولیت مالک کشتی پذیرفته شده است، ولی به صراحت بند ۴ ماده ۷۵ قانون مذکور، مقررات ناظر بر موارد فوق، امور ذیل را در برنمی‌گیرد:

- مطالبات مربوط به نجات کشتی و خسارات مشترک دریایی.
- مطالبات فرمانده یا کارکنان کشتی یا نمایندگان مالک کشتی، مشروط بر اینکه 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 یا به موجب قانون مذکور فقط بتواند مسئولیت خود را تا میزانی بیش از آنچه در ماده ۷۷ مقرر شده است، محدود کند.

۱. ماده ۷۷ قانون دریایی ایران مصوب ۱۳۴۳ (اصلاحی ۱۳۹۱) در خصوص میزان مسئولیت مقرر می‌دارد:

۱ - مالک کشتی می‌تواند میزان مسئولیت خود را بشرح مذکور در ماده ۷۵ به مبالغ زیر محدود نماید: - در صورتی که سانحه فقط منجر به خسارات مالی گردد جمعاً بر حسب هر تن ظرفیت کشتی ۸۱۰۰۰ ریال.

- در صورتی که سانحه فقط منجر به خسارات بدنی گردد، جمعاً بر حسب هر تن ظرفیت کشتی ۱۵۰۰۰۰ ریال.

- در صورتی که سانحه فقط منجر به خسارات بدنی و مالی گردد، جمعاً بر حسب هر تن ظرفیت کشتی ۲۵۰۰۰۰ ریال که از این مبلغ ۱۶۹,۰۰۰ ریال بر حسب هر تن ظرفیت کشتی منحصراً برای پرداخت خسارات بدنی و مبلغ ۸۱,۰۰۰ ریال بقیه بر حسب هر تن ظرفیت کشتی برای پرداخت خسارات مالی تخصیص می‌یابد. چنانچه مواردی پیش آید که سهم اولیه تکافوی پرداخت کلیه خسارات بدنی را نمایند، کسری آن از محل قسمت دوم حساب مخصوص با مطالبات مالی پرداخت خواهد گردید.

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 نموده 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 نماید.

۴ - هنگامی که مالک کشتی ملزم بپرداخت تمام یا قسمتی از بدهی‌های مندرج در بند یک ماده ۷۵ این قانون شود، دادگاه می‌تواند دستور دهد وجوه

کافی به طور موقت کنار گذارده شود تا مالک کشتی بتواند بعداً حقوق خود را از محل حساب مخصوص به نحو مذکور در بند بالا استیفاء نماید.

۵ - به منظور تعیین حدود مسئولیت مالک کشتی طبق مقررات این ماده هر کشتی که ظرفیت آن کمتر از ۳۰۰ تن باشد، در حکم ۳۰۰ تن خواهد بود.

۶ - به منظور اجرای مقررات این فصل ظرفیت کشتی به شرح ذیل محاسبه می‌شود:

در مورد کشتی‌های بخاری یا موتوری ظرفیت خالص به اضافه مقدار حجمی که از ظرفیت غیر خالص برای تعیین ظرفیت خالص بابت ماشین یا موتورخانه کسر می‌شود.

۱۳۷۵/۳/۶ به تأیید شورای نگهبان رسیده است، صراحت دارد بر اینکه: کلیه قوانین مغایر با این قانون ملغی است.

به نظر می‌رسد صرف نظر از نص صریح یادشده، 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 است و بنابراین، باید 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 باید منسوخه 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<sup>۱</sup> 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. بر طبق ماده ۱۱۶ قانون یادشده: هرگاه ثابت شود علت خسارت فعل یا ترک فعلی باشد که متصدی حمل عամداً یا با علم بر احتمال وقوع خسارت انجام داده در این صورت از تحدید مسئولیت مقرر در ماده ۲۱۱۵

نمی‌تواند استفاده کند.

## ۱-۲. جبران خسارت ناشی از آلودگی نفتی از نفتکش‌ها در حقوق دریایی

در این مبحث ابتدا به میزان جبران خسارت و در نهایت نحوه جبران خسارت از طریق غرامت و اجباری بودن بیمه مسئولیت صاحبان کشتی مورد بررسی قرار خواهد گرفته است.

### ۱-۲-۱. میزان جبران خسارت

در سیستم حقوقی ایران در خصوص شیوه‌های تعیین خسارت<sup>۲</sup> خلأ بزرگی مشاهده می‌شود و حقوقدانان ایرانی جز در مقام دفاع در دعوی بین‌المللی، خود را با این مسئله آشنا نکرده و صلاحیت مطلق و بی حد و مرز را به کارشناسان برای تعیین میزان خسارت وارده اعطا کرده‌اند. 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 قلم‌فرسایی کرده‌اند، مطالب قابل توجهی وجود ندارد (داراب‌پور 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 می‌شود. بدین معنا که تعیین خسارت قراردادی پیرو تعیین تعیین مسئولیت است. در حوادث

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.

اصل ۱۶۷: 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.

۲. ماده ۱۱۵ قانون دریایی ایران مصوب ۱۳۴۳ (اصلاحی ۱۳۹۱) در خصوص حدود مسئولیت متصدی حمل مقرر می‌دارد:

۱- مسئولیت متصدی حمل در مورد فوت و یا صدمات بدنی وارد به مسافر در حمل و نقل داخلی به میزان مقرر در قانون مجازات اسلامی است.

۲- در صورتی که بر طبق قوانین مربوطه پرداخت خسارات به صورت درآمد مرتب و مستمر و یا به صورت اقساط صورت گیرد، مبلغ کل پرداختی نباید از میزان تعیین شده در فوق تجاوز نماید.

۳- متصدی حمل و مسافر می‌توانند بر طبق قرارداد خصوصی مسئولیت-های بیشتری را تعیین نمایند.

۴- هزینه‌های دادرسی که در دعوی خسارات به وسیله دادگاه معین می-شود، جزء مبالغ مذکور در این ماده منظور نخواهد شد.

خواسته کلیه دعوی در یک حادثه مشخص که از طرف مسافر و یا از طرف

نماینده قانونی او (و یا از طرف وراثت و یا اشخاصی که تحت تکفل وی هستند)، ممکن است اقامه شود نمی‌تواند زائد بر حداکثر مسئولیت مقرر در این ماده باشد.

۳- ماده ۷۶ قانون دریایی ایران مصوب ۱۳۴۳ (اصلاحی ۱۳۹۱) در خصوص حساب مخصوص مقرر می‌دارد:

۱- تحدید 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 اینکه مطالبات اخیر قبلاً به وجود 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 تحدید مسئولیت باید پرداخت گردد، حساب مخصوصی را تشکیل خواهد داد.

۳- وجوهی که بدین ترتیب در حساب مخصوص منظور می‌شود فقط برای پرداخت مطالباتی است که در برابر آن مطالبات می‌توان به تحدید 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، نمی‌تواند نسبت به سایر دارایی‌های مالک کشتی برای وصول همان طلب اقامه دعوی نماید.

است؛ مثلاً در دریا منتشر شده و یا اینکه به دلیل عدم مراقبت‌ها و بازرسی‌های فنی، نفت و محصولات نفتی دچار آتش‌سوزی شده است. این دو شیوه؛ یعنی از بین منبع ضرر و پرداخت قیمت معمولاً همراه با یکدیگر اعمال می‌شوند. صاحبان کشتی‌های نفتی محکوم به پرداخت خسارت، ابتدا باید آلوده‌سازها را از محیط آلوده شده جمع‌آوری کند. همان‌طور که در هنگام نشست نفت در دریا و یا در ساحل، شرکت مسئول ابتدا باید ساحل و آب دریا را پاک‌سازی کند. این یک نوع اعاده وضع سابق و یا همان از بین بردن منبع ضرر است. انتشار آلوده‌ساز در محیط ساحلی و فراساحلی، ایجاد ضرر مستمر می‌کند؛ 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 کشتی‌های فعال در بخش انرژی پس از اثبات مسئولیت مدنی، باید خسارات را آن‌طور که در قراردادهای سرمایه‌گذاری مقرر شده است، پرداخت کند. این پرداخت‌ها به این قیمت انجام می‌شود. البته شاید بتوان طبق قواعد عام مسئولیت مدنی حقوق ایران، مالکان کشتی‌های 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 تولیدشده پرداخت می‌شود، می‌توان حکم کرد که خسارت نیز به همین شیوه پرداخت گردد.

### ۱-۲-۲-۱. اعاده به وضع سابق و پرداخت غرامت

بر این اساس که اعاده وضع به حالت سابق بهترین و کامل‌ترین طریق جبران خسارت بوده بر آلودگی نفتی ناشی از کشتی‌های نفتکش است، دادگاه‌ها با توجه به ارزش مواهب طبیعی باید تا حد ممکن از بین اقسام روش‌های جبران خسارت از این روش استفاده کنند، در بسیاری از نظام‌های حقوقی نیز از جمله حقوق بین‌الملل، در صورتی که برطرف کردن آسیب امکان‌پذیر باشد و بتوان وضعیت را به حالت قبل از آسیب بازگرداند، اعاده وضع به حال سابق روش مرجح جبرانی به شمار می‌رود. چنانچه جبران خسارت از نظر فنی و عملی ممکن نیست، راه‌حل‌های 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 نحو جبران مال تلف‌شده محسوب می‌شود (فهیمی و مشهدی، ۱۳۹۰: ۶۳)، اما اگر جایگزینی منبع معادل امکان نداشته باشد، با توجه

نفتی، اگر تقصیر مالکان کشتی‌های نفتکش یا شناور محرز گردد و رابطه سببیت بین حادثه نفتی و مالک مزبور روشن باشد، بر اساس قاعده تقصیر مسئولیت مالکان کشتی اثبات می‌شود و میزان خسارت نیز بر همین اساس تعیین می‌گردد. همانند دعوای نفتکش اریکا که تقصیر شرکت توتال ثابت شد و پس از احراز رابطه سببیت، این شرکت محکوم به خسارت 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 می‌توان میزان مسئولیت متعهد را محدود به ارزشی کرد که برای او قابل پیش‌بینی است. البته نظریه مسئولیت مطلق نیز برای اثبات خسارت‌های نفتی در کنار نظریه تقصیر، جایگاه خود را از دست نمی‌دهد. خلاصه آنکه در دعوای داخلی برای تعیین میزان خسارت نفتی، دادگاه به نظر کارشناس رجوع می‌کند؛ یعنی از طریق کارشناسان نفتی خسارت تعیین می‌شود. در این مورد می‌توان 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.

### ۱-۲-۲-۲. شیوه‌های جبران خسارت در حقوق ایران

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 زیان‌دیده به همان میزانی که خسارت وارد آمده است جبران گردد، نه به میزانی کمتر و نه بیش از آن. (منتظری، ۱۳۹۳: ۶۶) بنابراین، 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 می‌باشد. در دعوای نفتی نمی‌توان عین مال را بازگرداند، چون نفت به شیوه‌های مختلف از بین رفته

نفتی ناشی از کشتی‌های نفتکش بسیار عظیم و حتی غیر قابل پیش‌بینی است. بنابراین، بیمه بهترین راهکار برای پوشش تمام خسارت‌های قراردادی و غیرقراردادی است. البته شرکت‌های بیمه نفتی، همه خسارت‌ها را بر عهده نمی‌گیرند و یا اینکه فقط در مورد شرکت‌های به خصوص و معتبر تمام خسارت‌ها و مسئولیت‌ها را بیمه می‌کنند. بیمه نفتی در ایران به سه قسم تقسیم می‌شود: بیمه‌های خصوصی، بیمه‌های دولتی و بیمه‌های اتکایی. نکته لازم به ذکر آن است که شرکت‌های بیمه نفتی در صورت قصور یا تقصیر عامل زیان خسارت را پرداخت نمی‌کنند. البته ممکن است شرکت‌های بیمه سهل‌انگاری و قصوری را بپذیرند، اما تقصیر را هرگز نخواهند پذیرفت. برای پرداخت خسارت نفتی توسط شرکت‌های 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 که شرکت بیمه جبران خسارت را بر عهده خواهد گرفت و به جای شرکت نفتی، خسارت حادثه نفتی را ترمیم می‌کند. واقعیت آن است که در ایران شرکت بیمه نفتی وجود ندارد، بلکه این شرکت‌های نفتی خارجی هستند که از طریق بیمه اتکایی و تقسیم مسئولیت جبران خسارت، به شرکت‌های نفتی ایران بیمه می‌فروشند. آمارهای ارائه شده نیز بر این ادعا گواهی می‌دهند. صنایع نفت، گاز و پتروشیمی از جمله صنایع مادر و ریسک‌های بزرگ در ایران است، اما بر اساس آمارهای بیمه مرکزی جمهوری اسلامی ایران از کل حق بیمه‌های صنعت بیمه در سال ۱۳۹۱ سهم بیمه‌های این صنایع کمتر از پنج درصد از کل حق بیمه‌های صنعت بیمه بوده است. علاوه بر این، بیمه به معنای پیش‌بینی ریسک است؛ یعنی تا ریسک در یک عملیات پیش‌بینی نشود، نمی‌توان در مورد آن، بیمه خریداری کرد. حال آنکه در بخش‌های بالادستی و پایین‌دستی نفت و گاز ایران، شرکت‌های نفتی تعداد قابل توجهی از ریسک‌ها را نمی‌توانند پایین کنند و به همین دلیل عملیات نفتی در ایران از پوشش بیمه‌ای کامل برخوردار نیستند، اما با همه این اوصاف، به نظر می‌رسد 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 رانده‌اند، بدون آنکه تعیین کنند مسئولیت تخریب‌گران تضامنی است یا نسبی. اگرچه در اسناد تجاری در قانون تجارت و در مسئولیت غاصبان، مسئولیت تضامنی پذیرفته شده است، جا دارد که تصریحی برای

به ارزش خسارات منابع طبیعی، حکم به پرداخت ضرر و زیان داده می‌شود. اعاده وضعیت سابق<sup>۱</sup> محدودیت‌هایی 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 می‌تواند به خاطر تلف شدن یا خراب شدن غیر قابل ترمیم شیئی باشد که باید بازگردانده شود. عدم امکان از لحاظ حقوقی نیز می‌تواند به دلیل موانع حقوقی داخلی یا بین‌المللی باشد.<sup>۲</sup> با توجه به موانع فوق‌الذکر، پرداخت پولی در اغلب موارد جایگزین اعاده به وضع سابق می‌شود. در ارتباط با این شیوه جبران خسارت نکاتی به شرح ذیل قابل ذکر می‌باشد:

- غرامت معمولاً برای زیان‌های بالفعل پرداخت می‌شود؛

- 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 بین‌الملل در خصوص این اصل که در روند جبران خسارات باید خسارات مستقیم<sup>۳</sup> و غیرمستقیم از یکدیگر تفکیک و تنها خسارات مستقیم و بی‌واسطه جبران شوند، توافقی همه جانبه وجود دارد.

## ۲-۲-۱. الزام به پرداخت ضرر و زیان صاحبان کشتی نفتکش از طریق بیمه اجباری<sup>۴</sup> در حقوق ایران

قاعده عامی در مبحث مسئولیت مدنی وجود دارد که بر اساس آن هیچ خسارتی نباید جبران نشده باقی بماند. خسارت‌های

۱. ماده ۳۵ پیش‌نویس این‌گونه مقرر می‌دارد: «دولت مسئول برای اعمال تخطی‌آمیز بین‌المللی به اعاده وضعیت به شکل سابق متعهد است و آن عبارت از بازگرداندن موقعیت به وضعی است که قبل از ارتکاب عمل تخطی‌آمیز وجود داشته است، مگر اینکه اعاده:

الف) به طور اساسی ممکن نباشد؛

ب) مستلزم تعهدی بیش از تأمین همه منافع ناشی از اعاده نباشد.

۲. برای مثال حقوق بین‌الملل در روند جبران خسارت شرکت‌های خارجی ناشی از ملی کردن، اعاده وضعیت را براساس اصل حاکمیت دولت‌ها بر منابع طبیعی سرزمین‌شان امکان‌پذیر نمی‌داند. از این‌رو تنها راه جبران خسارت در این موارد پرداخت غرامت پولی است.

۳. در تعریف خسارات مستقیم یا خسارات اصلی باید گفت خساراتی هستند که نتیجه فوری و بدون واسطه عمل تخطی‌آمیز بین‌المللی می‌باشند. در واقع بین این‌گونه خسارات و عمل منشأ مسئولیت باید یک رابطه منطقی و روشن «علت و معلول» وجود داشته باشد. به عبارت دیگر، این خسارات نتیجه انکارناپذیر یک عمل هستند.

۴. ماده ۱۹۱ قانون دریایی ایران مقرر می‌دارد: بیمه دریایی دولت مکلف است طرح قانون بیمه دریایی را تنظیم و به مجلسین تقدیم کند.

رعایت مفاد بند ۵ این ماده هیچ‌گونه ادعای جبران خسارت ناشی از آلودگی بر مبنای این کنوانسیون یا هر مبنای دیگری علیه اشخاص زیر مسموع نخواهد بود:

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 می‌دهد؛
۳. اجاره‌کننده به هر شکلی که تعریف شود، از جمله اجاره‌کننده در بست کشتی، مدیر یا بهره‌بردار کشتی؛
۴. هر شخصی که با رضایت مالک بر اساس دستورالعمل یک مقام ذی‌صلاح دولتی عملیات نجات انجام دهد؛
۵. هر شخصی که اقدام پیشگیرانه انجام دهد؛
۶. تمامی مستخدمین یا نمایندگان اشخاصی که در بندهای ح، د، و، ه ذکر شده‌اند.

## ۲. جبران خسارت ناشی از آلودگی نفتی از نفتکش -

### ها در کنوانسیون سی‌ال‌سی

در این مبحث ابتدا به میزان جبران خسارت صاحبان کشتی نفتکش و در نهایت به نحوه شیوه‌های جبران خسارت از طریق پرداخت غرامت و اجباری نمود، بیمه مسئولیت صاحبان کشتی بر اساس متن کنوانسیون فوق‌الذکر ارائه خواهد شد.

## ۲-۱. میزان جبران خسارت در کنوانسیون سی‌ال‌سی

زمان کنفرانس ۱۹۶۹ که منجر به انعقاد دو کنوانسیون فوق‌الذکر شد: نیاز به ایجاد روش تازه‌ای برای تقویت و تکمیل مکانیسم جبران خسارات در مواردی که کنوانسیون مسئولیت مدنی نمی‌تواند کاری از پیش ببرد و نیز برای کمک به صاحبان کشتی‌های مسئول جبران خسارات آلودگی نفتی گردید. مطابق کنوانسیون یادشده صندوق مزبور در موارد زیر اقدام به تأمین جبران خسارات می‌نماید:

الف) چنانچه طبق کنوانسیون مسئولیت مدنی نتوان کسی را مسئول خسارات قلمداد کرد، به این علت که صاحب کشتی مشمول یکی از موارد مستثنی‌شده در موارد ۱ و ۲ کنوانسیون مسئولیت مدنی<sup>۱</sup> بوده است:

۱. ماده ۲ این کنوانسیون منحصرأ شامل موارد ذیل خواهد بود:  
الف) خسارت آلودگی ایجادشده:  
۱) در سرزمین و همچنین در دریای سرزمینی یک دولت متعاقد.  
۲) در منطقه انحصاری اقتصادی یک دولت متعاقد که براساس حقوق بین‌الملل تعیین شده است، یا اگر یک دولت متعاقد چنین منطقه‌ای را تعیین

مسئولیت تضامنی در چنین مواردی در نظر گرفته شود؛ زیرا تضمینات بیشتری برای جبران ضرر وارده فراهم می‌آورد. اشکال مسئول شناختن مخربان محیط زیست این است که گاهی پرداخت خسارت، آنان را از هستی ساقط می‌کند، ولی بیمه اجباری این خطر را کاهش می‌دهد. به موجب ماده ۱۰ قانون حفاظت دریا و رودخانه‌های مرزی از آلودگی نفتی «کشتی‌های 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، کشتی‌هایی که بیمه نشده باشند باید حامل تعهدنامه مالی جهت جبران خسارات باشند...».

## تحدید مسئولیت مالکان کشتی نفتکش در

### کنوانسیون سی‌ال‌سی

کنوانسیون ۱۹۶۹ اعلام نموده 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».

## ۱. اصل تحمیل مسئولیت مالک کشتی در کنوانسیون

### سی‌ال‌سی

کنوانسیون ۱۹۶۹ (سی‌ال‌سی) در ابتدای امر مقرر نموده بود جز در موارد مقرر در بندهای 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: «هیچ‌گونه 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» (Özçayir, 1998: 315-341)، اما در بند ۱۴ از ماده ۳، طرح دعوا صرفاً علیه خدمه یا نمایندگان مالک کشتی منع شده است. همچنین در بند ۴ از ماده ۳ آمده است: هیچ‌گونه ادعایی برای جبران خسارت ناشی از آلودگی نفتی علیه مالک، مسموع نخواهد بود، مگر مطابق مقررات این کنوانسیون، مشروط به

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 پیش‌بینی 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 می‌نماید حداکثر تا ۶۷۵ میلیون فرانک طلا است که با تصمیم شورای صندوق با اکثریت ۷۵ درصد آراء می‌توان آن را به ۹۰۰ میلیون فرانک افزایش داد. طبق پروتکل الحاقی به این کنوانسیون که در سال ۱۹۷۶ تدوین شد، میزان جبران خسارات به ۳۰ میلیون حق برداشت ویژه تغییر داده شده است. کنوانسیون صندوق خسارات مقداری از فشار مالی وارده به صاحبان کشتی را که بر اساس مقررات کنوانسیون مسئولیت مدنی مسئول شناخته باشند، تقلیل می‌دهد؛ زیرا پرداخت بخشی از مسئولیت ایشان را که مازاد بر ۱۵۰۰ فرانک طلا برای هر تن یا ۱۲۵ میلیون فرانک، هر کدام 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 شرکت‌های نفتی و سازمان‌های بزرگ صنعتی واردکننده نفت تأمین می‌شود. مرکز صندوق در لندن است و چون این کنوانسیون حالت و جنبه تکمیلی دارد، تمام دول عضو کنوانسیون مسئولیت مدنی می‌توانند عضویت آن را بپذیرند.

بنابراین، کنوانسیون مسئولیت مدنی ۱۹۶۹ بود که به موجب آن، مسئولیت جبران خسارت بدون نیاز به تحقق تقصیر و یا بی احتیاطی مالک کشتی را پیش‌بینی نمود. به موجب کنوانسیون بین‌المللی 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 است. خسارت یا نقصان اقتصادی ایجادشده بر اثر آلودگی ناشی از نشت نفت از کشتی و همچنین هزینه احیای محیط آلوده‌شده در حد اقدامات معقول صورت گرفته هزینه اقدامات پیشگیرانه شامل فعالیت‌های ناظر بر کاهش یا جلوگیری از آلودگی بیشتر نیز قابل درخواست هست. (Brownies, 2000: 371) البته این مورد تنها شامل مواردی است که تهدید فوری و شدید ورود خسارات ناشی از آلودگی وجود داشته باشد. کنوانسیون بین‌المللی 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 می‌دهد. شایان ذکر است ارزیابی خسارات اقتصادی چنین حوادثی معمولاً به علت محدودیت اطلاعات با دشواری روبه‌رو است؛ به خصوص اینکه که خسارت به منابع زیستی ممکن است سال‌ها پس از وقوع حادثه خود را نشان دهد.

## ۲-۲. شیوه جبران خسارت در کنوانسیون سی‌ال‌سی

صرف‌نظر از تعیین و ارزیابی خسارات ناشی از آلودگی کشتی-های نفتکش، شیوه‌های جبران چنین خساراتی نیز یکی دیگر از موانع پیش‌روی حقوقدانان بین‌المللی است. در اینجا این سؤال مطرح است که آیا می‌توان شیوه‌های عام جبران خسارت در حقوق بین‌الملل را قابل اعمال بر خسارات زیست محیطی نیز دانست؟ پیش‌نویس کمیسیون حقوق بین‌الملل راجع به مسئولیت بین‌المللی دولت‌ها در خصوص عمل تخطی‌آمیز بین‌المللی سال ۲۰۰۱، در ماده ۳۴ خود، شیوه‌های عام جبران خسارت در حقوق بین‌الملل را به شرح ذیل بیان می‌کند: «جبران خسارت کامل زیان ناشی از عمل تخطی‌آمیز (سادات اخوی، ۱۳۸۰: ۱۶۷-۱۶۴) بین‌المللی می‌تواند به شکل اعاده به (وضع سابق<sup>۱</sup>)، (گرامت<sup>۲</sup>)، (جلب رضایت زیان‌دیده<sup>۳</sup>)، به تنهایی یا ترکیبی از اینها با توجه به مقررات این فصل باشد. دیگر مانع پیش‌روی بران خسارات ناشی از آلودگی کشتی‌های نفتکش، برآورد و ارزیابی خسارت زیست‌محیطی مستقل از خسارات وارده به اشخاص و اموال است، در حالی که در حقوق بین‌الملل و در ارتباط با سایر خسارات، چنین برآوردی مبنای ارزیابی و به دنبال آن تعیین شیوه جبران خسارات است. حقوق بین‌الملل

نکرده است، در منطقه‌ای فراتر و مجاور با دریای سرزمینی آن دولت که بر اساس حقوق بین‌الملل توسط آن دولت تعیین شده است که این منزه نباید بیش از ۲۰۰ مایل دریایی از خط مبدأیی که عرض دریای سرزمینی از آن اندازه‌گیری می‌شود، امتداد یابد.

ب) اقدامات پیشگیرانه جهت پیشگیری یا به حداقل رساندن خسارت مزبور، در هر محلی که انجام شوند.

1. noitutitseR  
2. noitasnempoC  
3. noitcafsitaS

تن اضافه بر ۵۰۰۰ تن. طبق پروتکل ۱۹۹۲ این مبلغ معادل ۳/۸ میلیون دلار به اضافه SDR۴۲۰ برای هر تن بود. - برای کشتی‌های بالاتر ۱۴۰۰۰۰ تن، SDR۸۹۷۷۰۰۰۰ این مبلغ در پروتکل ۱۹۹۲ ۷۶/۵ میلیون دلار آمریکا بود. همچنین در این راستا ماده ۱۸ این کنوانسیون چنین مقرر می‌داشت:

۱. کنفرانسی به منظور تجدیدنظر یا اصلاح کنوانسیون حاضر می‌تواند توسط سازمان تشکیل شود.  
۲. سازمان به منظور تجدیدنظر و اصلاح کنوانسیون حاضر بنا به تقاضای حداقل یک سوم دولت‌های متعاقد، کنفرانسی با حضور دولت‌های متعاقد تشکیل خواهد داد.  
بر اساس ماده ۱۵ پروتکل شرایط اصلاح مقادیر به شرح زیر است:

• حداقل یک چهارم دولت‌های متعاقد، پیشنهادی را اعلام کنند؛

• پیشنهاد به کمیته حقوقی ارجاع داده می‌شود؛

همچنین بند ۶ ماده یک کنوانسیون بین‌المللی مسئولیت مدنی، خسارات آلودگی را چنین تعریف می‌کند: 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 نظر از محل وقوع این خروج یا تخلیه مشروط بر آنکه 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 بپذیرد، هزینه‌های اقدامات پیشگیرانه و تلف و زیان ناشی از این اقدامات پیشگیرانه همان‌طور که از منطوق ماده برمی‌آید، 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

محیط زیست در پاسخ به این مسئله راهکاری پیشنهاد می‌کند که مسئولیت جبران خسارات ناشی از آلودگی کشتی‌های نفتکش به پرداخت هزینه‌های متعارف مصروفه در اعاده وضعیت سابق، ایجاد (ثبات در محیط) و انجام اقدامات حفاظتی محدود می‌شود. (نجفی اسفاد و داری‌نیا، ۱۳۹۰: ۹۴-۱۰۱) برای مثال، بند (ج) ماده ۱۰ «کنوانسیون مسئولیت مدنی برای خسارات ایجادشده در جریان حمل و نقل کالاهای خطرناک از طریق جاده، ریل و کشتی‌های دریانوردی درون‌مرزی» ۱۹۸۹، نمونه‌ای از معاهدات بین‌المللی ارائه‌دهنده راهکار مزبور است. علاوه بر این، شورای امنیت در قطعنامه ۶۷۸ خود ضمن مسئول 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 غرامت را به هزینه‌های مربوط به نظارت، ارزیابی صدمات نیز هزینه‌های مربوط به واکنش در برابر چنین خساراتی و اصلاح آنان محدود کرد. در این راهکار، خسارات صرفاً هزینه اقدامات مربوط به اعاده وضعیت متعارف شامل می‌شود که در عمل قابلیت اجرایی و تعیین کمیت را نیز داشته باشد.

## ۲-۲-۱. اعاده به وضع سابق و پرداخت غرامت

بر اساس کنوانسیون ۱۹۶۹ مالک کشتی می‌تواند مسئولیت خود را برای هر حادثه تا حداکثر ۲۰۰۰ فرانک طلا برای هر تن از تناژ کشتی محدود سازد و این مبلغ در حال حال 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 کنوانسیون در این خصوص اصلاح شود. به هر رو اصلاح پروتکل در این باره هم ناظر به مبلغ بود و هم نظر به ارتباط مسئولیت با تناژ کشتی. در ۱۸ اکتبر سال ۲۰۰۰ دوباره در این خصوص بازنگری اعمال شد که عبارت‌اند از:

- برای کشتی‌هایی که گنجایش آنها از ۵۰۰۰ تن تجاوز نکند، ۴۵۱۰۰۰۰ این مبلغ در پروتکل ۱۹۹۲ ۳/۸ میلیون دلار بود.

- برای کشتی‌هایی که گنجایش آنها بین ۵۰۰۰ تن تا ۱۴۰۰۰۰ تن است، مبلغ فوق به اضافه SDR<sup>۲</sup> ۶۳۱ برای هر

برداشت مخصوص، اعتبار ارزی بدون قید و شرطی است که صندوق بین‌المللی پول آن را ایجاد و در اختیار کشورهای عضو می‌گذارد در ضمن یک نوع واحد حساب است که در حال حاضر از دلار ۴۴ درصد یورو ۳۴ درصد این ژاین و لیره استرلینگ تشکیل شده است که درصد وزن آنها در این سبد عبارت است از دلار ۴۴ درصد، یورو ۳۴ درصد، این ژاین ۱۱ درصد و لیره استرلینگ ۱۱ درصد. ارزش برابری یک SDR روزانه تغییر می‌کند.

1. tnemetatsnieR

۲. حق برداشت ویژه: (Special Drawing Right= SDR) حق

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.

## ۲-۲-۲. الزام به پرداخت ضرر و زیان صاحبان کشتی نفتکش از طریق بیمه اجباری در کنوانسیون سی‌ال‌سی

یکی دیگر از شیوه‌های جبران خسارت ناشی از آلودگی نفتی شناسایی رژیم مسئولیت برای صاحبان کشتی نفتکش از طریق الزام به تهیه بیمه‌نامه و یا ضمانت‌نامه‌های مالی است که در برخی از اسناد بین‌المللی مشاهده می‌شود؛ چراکه در نظام حقوق بین‌الملل ضرورت حفظ محیط زیست در برابر آلودگی-های نفتی، گازی و هسته‌ای در اسناد متعدد بین‌المللی مورد تأکید قرار گرفته است و دولت‌ها، مالکان شناورها و کشتی‌ها، صاحبان پالایشگاه‌ها و تجهیزات ساحلی و دریایی و ... نسبت به خسارات ناشی از آلودگی نفتی ناشی از اقداماتشان، مسئول شناخته شده‌اند. از این‌رو، مطابق کنوانسیون بین‌المللی مسئولیت مدنی جبران خسارت ناشی از آلودگی نفتی مصوب ۱۹۶۹، مالکان کشتی مسئول جبران خسارت تا حد مشخصی از خسارت آلودگی نفتی ایجادشده از کشتی خود می‌باشند. بر اساس این رژیم حقوقی تمامی دارندگان کشتی‌ها که نفت-کش‌های آنها بیشتر از دو هزار تن نفت را به صورت فله حمل کنند باید بیمه داشته باشند. بیمه‌گرها معمولاً یکی از نمایندگی کلون‌های ایمنی و حفاظت هستند و در واقع هر نوع جبران خسارتی که صاحب کشتی مسئول پرداخت آن است تقبل و تأمین می‌نمایند. این مؤسسات، خصوصی هستند و کاملاً مستقل عمل می‌کنند و انواع متعددی دارند، ولی همگی آنان در یک مرکز ایمنی و حفاظت عضو می‌باشند و زمانی که یک سانحه رخ می‌دهد، این شرکت‌ها از طرف صاحبان کشتی وارد دعوی رسیدگی به خسارت می‌شوند. (Erik, 2000: 3) ماده ۷ کنوانسیون در این خصوص مقرر می‌دارد: مالک کشتی که در یک دولت متعهد ثبت شده و بیش از ۲۰۰۰ تن نفت را به صورت فله به عنوان محموله حمل می‌کند ملزم به داشتن بیمه‌نامه یا تضمین مالی دیگری از قبیل ضمانت‌نامه بانکی یا گواهی‌نامه ارائه شده، از سوی یک صندوق گرامت بین‌المللی به میزان مبالغ تعیین شده... است. در بند ۲ ماده نیز آمده است: گواهی‌نامه مبنی بر اینکه بیمه یا تضمین مالی دیگر مطابق مفاد این کنوانسیون موجود می‌باشد، پس از آنکه مقام ذی‌صلاح دولت متعهد احراز نمود که الزامات بند یک رعایت گردیده

ماده ۲ نیز کنوانسیون را منحصراً 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 منطقه‌ای دانسته است. بنابراین، اگر دولت متعهد در اثر آلودگی از دستیابی به محل یا منفعت از دست‌رفته یک منفعت در آینده نظیر منفعت عوارض گمرکی کشتی‌های وارد به رفته بابت کاهش صادرات محروم شود، برخلاف قواعد عام مسئولیت مدنی، عدم نفع مزبور بر عهده مالکان کشتی و بالتبع بیمه‌گر نیست. همچنین خسارات بدنی و معنوی که بر اشخاص ثالث متبوع دولت عضو یا غیر متبوع در محدوده سرزمینی وارد می‌شود جزو تعهدات مالکان کشتی و بیمه‌گر به حساب نمی‌آیند، اما ممکن است از طریق صندوق بین‌المللی تأمین خسارت قابل جبران باشند. مسئولیت‌هایی که کنوانسیون مسئولیت مدنی بر عهده دولتی که عضویت آن را می‌پذیرد، می‌گذارد به شرح زیر است:

- دولت عضو باید از کلیه کشتی‌های دارای پرچم خود که مسافرت دریایی می‌کنند و نفت را به صورت عمده و به عنوان محموله خود حمل می‌نماید، بخواهد که اوراق بیمه یا سایر تأمین‌های مالی را در سطحی که کنوانسیون مقرر کرده است داشته باشند و گواهی مطابقت با مقررات فوق به کشتی‌ها داده شود. بدون تردید همهٔ تانکرهای نفتکش برای حمایت از خودشان و پوشاندن انواع ریسک‌ها اقدام به بیمه‌های ضروری می‌نمایند و این امر یک نیاز تجاری و بازرگانی است. بنابراین، تکلیف فوق‌الذکر تعهد اضافی یا مطلب زیادی به این امر اضافه نمی‌کند.
- دولت عضو می‌پذیرد که رأی مربوط به پرداخت جبران خسارات را که از طرف دادگاه صالح دیگر دول عضو کنوانسیون صادر شده است، بپذیرد و نیز می‌پذیرد که اقدام فوری برای اعطای امکان لازم به دادگاه‌های 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 دادگاه‌های دولت عضو که خسارات در قلمرو آن رخ داده و حادث شده مقدر است.
- طرح دعوی حداکثر ظرف سه سال از تاریخ وقوع حادثه‌ای 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 ذی‌صلاح دولتی که ادعای مربوط نزد آن طرح شده است، بسپارد. سپرده مزبور بر اساس ادعاهای موجود و مطروحه و به نسبت میزان



به نظر می‌رسد اصل جبران خسارت کامل که علاوه بر میزان خسارت شامل نوع خسارت هم می‌شود، اصلی پذیرفته شده است. با وجود این بسیاری از بیمه‌گران در شروط بیمه، خود را از جبران زیان‌های معنوی و خسارت عدم‌النفع معاف می‌دارند توجه بیمه اجباری مسئولیت مدنی صاحبان کشتی در آلودگی نفتی نیز به خسارت مالی است و زیان‌های معنوی و عدم‌النفع دولت‌های متعاقد از قلمرو آن بیرون است شاید به دلیل اینکه زیان‌های استثنائاً اهمیت کمتری دارد، ولی آنچه مسلم است اینکه اندازه این زیان‌ها برای بیمه‌گر غیرقابل پیش‌بینی است. بنابراین، طبیعی است که مایل باشد خود را از خطر جبران آنها مصون دارد. (Veaux, 1996: 67-73)

در موارد حوادث دریایی، کنوانسیون بین‌المللی مسئولیت مدنی ۱۹۶۹ و کنوانسیون بانکر، خسارت قابل جبران را شامل خسارات مالی وارده و هزینه‌های پیشگیری از ایجاد آلودگی یا هزینه‌های مربوط به رفع آلودگی‌های نفتی دانسته است. به صراحت خسارت عدم‌النفع از قلمرو مسئولیت صاحبان کشتی و بالطبع از تعهد بیمه‌گر خارج شده است.

### مقایسه نحوه استقرار و میزان مسئولیت در حقوق دریایی ایران و کنوانسیون سی‌ال‌سی و تناقضات احتمالی آنها

گرچه در حقوق دریایی ایران تحدید مسئولیت مالک کشتی پذیرفته شده و ماده ۷۵ به بعد قانون دریایی حاوی مقررات صریحی در خصوص محدودیت مسئولیت مالک کشتی بوده که اصل مسئولیت بر مبنای تقصیر را مقرر داشته است و در کنوانسیون سی‌ال‌سی نیز جز در موارد مقرر در بندهای ۳ و ۲ مالک کشتی در زمان بروز حادثه مسئول هرگونه خسارت آلودگی ناشی از تخلیه یا نشت نفت بر مبنای نظریه خطر است و مبنای مسئولیت در دو سند با هم تفاوت دارد؛ به نظر می‌رسد که هر دو سند کمبودهایی دارند:

۱) کنوانسیون و قانون دریایی هیچ یک نظام بیمه اجباری برای مسئولیت مدنی ناشی از آلودگی‌های نفتی را پیش‌بینی نکرده‌اند. وجود بیمه‌های اجباری می‌تواند پوشش خوبی برای جبران خسارت باشد و کمک خوبی به زیان‌دیدگان و نیز طرف مقصر در احقاق حق و جبران خسارت است. ۲) در بند «۱» ماده ۷ کنوانسیون سی‌ال‌سی، حد مسئولیت مالک کشتی در خصوص تلفات جانی به میزان ۶۶۶/۴۶ واحد SDR ضرب در تعداد مسافری مجاز بر طبق گواهینامه کشتی می‌باشد. شایان ذکر است که در حال حاضر هر SDR معادل حدود

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 دولت‌های متعاقد به ثبت نرسیده است، گواهینامه مزبور می‌تواند توسط مقام ذی‌صلاح 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 آب‌های تحت حاکمیت‌های متعاقد است، در واقع کشتی‌های که محموله بالای دو هزار تن نفت حمل می‌نمایند، در صورتی که نزد شرکت‌های بیمه معتبر بین‌المللی، خود را بیمه مسئولیت ننمایند یا تضمین مالی دیگر اخذ نکنند، از اشتغال به حمل‌ونقل بازداشته خواهند شد. با وجود این، ذکر چند نکته در خطر عمدی مباشران لازم است:

- اگر صاحبان کشتی به عنوان بیمه‌گذار با مباشران خود تباری کرده باشد یا به کار عمدی مباشر رضایت داده باشد، بیمه‌گر مسئولیتی در قبال جبران خسارت ندارد؛ زیرا تقصیر عمدی به بیمه‌گذار نسبت داده می‌شود.

- در فرض تقصیر عمدی مباشر، بیمه‌گر بعد از آنکه 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 زیان‌دیده رجوع کند؛ زیرا در فرض حاضر مسئول نهایی مباشر است نه بیمه‌گر. (Lambert Faivere, 2003: 511)

- در صورتی که شخص حقوقی مالک کشتی باشد و خطر عمدی در نتیجه تقصیر عمدی مدیران آن محقق شود، بیمه‌گر تعهدی به جبران زیان ندارد؛ زیرا خطای مدیران که بیان‌کننده اراده شخص حقوقی هستند، تقصیر شرکت هم محسوب می‌شود. لیکن در فرض تقصیر عمدی اشخاص غیر مدیر، بیمه‌گر مکلف به جبران خسارت است.

بنابراین بیمه‌گر ملزم به جبران تمامی خسارتی است که بیمه‌گذار، مسئولیت جبران آنها را برعهده دارد، مگر آنکه قرارداد، برخی خسارات را استثنا کرده یا مقررات بین‌المللی، نوع خسارات قابل جبران را محدود کرده باشد، مهم نیست که مسئولیت بیمه‌گذار قراردادی باشد یا غیرقراردادی، ناشی از فعل خود بیمه‌گذار مالکان کشتی باشد یا فعل مباشران، اجاره-کنندگان نمایندگان و کارکنان او نوع خسارت نیز محدودیتی ندارد خسارت مادی، معنوی، عدم‌النفع و... همگی بر عهده بیمه‌گر است. (صادقی، ۱۳۷۳: ۱۳۸ و ۲۰۱)

### بحث و نتیجه‌گیری

کنوانسیون سی‌ال‌سی و حقوق دریایی ایران هر دو، استقرار مسئولیت مدنی بر عهده مالکان کشتی‌های نفتی را مسلم دانسته‌اند، منتها رویکرد اولی بر مبنای نظریه خطر و دومی براساس نظریه تقصیر بوده است. همین رویکرد در تعیین میزان مسئولیت هم نقش داشته است، به گونه‌ای که می‌توان گفت در اولی میزان تقصیر براساس میزان SDR ثابت است، در حالی که در دومی، تعیین میزان مجازات در موارد فوت یا نقص عضو، به نظام کیفری ایران و تشخیص دادگاه واگذار می‌شود که مورد به مورد متفاوت است. موضوع مسئولیت در این نوع از خسارات با استثنائاتی مواجه می‌شود که مقررات تحدید حدود مسئولیت در هر دو سند به این موضوع می‌پردازد. مسئولیتی که در لوای این نهاد محدود می‌شود از نوع مسئولیت مدنی، اعم از قراردادی یا خارج از قرارداد است، اما آنچه که در مقررات مربوط مورد نظر است، از نوع مسئولیت‌های خاص هستند که در آنها حدود مسئولیت اشخاص در قبال خسارات وارده به جان، مال و محیط زیست محدود شده است. اشخاصی نظیر اجاره-کنندگان، مدیرعامل و تجهیزکننده کشتی، فرمانده و کارکنان کشتی، نجات‌دهندگان و بیمه‌گران 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 اعتباری، منابع مالی لازم را نزد مرجع رسیدگی‌کننده تأمین کند؛ چرا که ایجاد سیستم‌های تعیین مسئولیت، به منظور پرداخت خسارات و علاوه بر آن، فراهم آوردن محدودیتی برای مسئولیت مالکان کشتی‌ها بوده است.

مالکان کشتی‌ها باید خسارات وارده به واسطه کشتی‌شان را بپردازند، بدون اینکه 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 خسارت‌دیده این امکان را می‌دهد که بدون نیاز به درگیر شدن در روند طولانی رسیدگی‌های قضایی و اثبات خطا یا بی احتیاطی مالک کشتی، طرح دعوی نمایند. براساس کنوانسیون، استقرار مسئولیت در خسارات آلودگی نفتی، بدون در نظر گرفتن تقصیر و بر مبنای نوعی خطر و می‌توان گفت گونه‌ای از مسئولیت محض است.

شرط استفاده از حق تحدید مسئولیت برای مالک، افتتاح صندوقی معادل مبلغ سقف مسئولیت نزد دادگاه یا دیگر مقام

۵/۱ دلار است و با امعان نظر در مقررات ماده ۶ کنوانسیون مشخص می‌گردد که به هر حال مطابق این کنوانسیون در خسارات منتهی به فوت و سایر خسارات جانی، قرار است مبلغی غیر از دیه شرعی که در قانون مجازات اسلامی و مقررات فقهی در نظر گرفته شده و با محاسبات در نظر گرفته شده طبق نرخ دلار به زیان‌دیده یا اولیای دم وی پرداخت گردد؛ روشن است که چنین مقرره‌ای با قوانین داخلی جمهوری اسلامی ایران منافات دارد و مورد خدشه شورای محترم نگهبان واقع خواهد شد؛ زیرا چنانچه مبلغ قابل پرداخت کمتر از میزان دیه شرعی باشد ایراد آن واضح است و چنانچه این مبلغ بیش از دیه شرعی درآید نیز مطابق قانون مجازات اسلامی و قواعد فقهی در خسارات جانی به زیان‌دیده یا اولیای دم او صرفاً معادل دیه شرعی قابل پرداخت بوده و جانی بیش از این مبلغ هیچ‌گونه مسئولیتی ندارد. حال آنکه چنانچه جمهوری اسلامی ایران به کنوانسیون مورد بحث ملحق گردد، در صورت فوت یا صدمه جسمانی مسافران و خدمه کشتی‌های ایرانی، با محاسبه SDR و تبدیل به دلار، مبالغی کمتر یا بیشتر از دیه شرعی به خسارت‌دیدگان یا ورثه آنان تعلق خواهد گرفت و این دوگانگی در مقررات درخصوص مسئولیت ناشی از فوت و صدمه بدنی، نظام قضایی ما را دچار مشکل خواهد کرد.

کنوانسیون تحدید مسئولیت در دعاوی دریایی به‌رغم قدیمی بودن و تردید در پاسخگویی به اقتضائات مدرن صنعت حمل‌ونقل دریایی واجد نکات مثبت و مفیدی است که از آن جمله پیش‌بینی محدودیت برای مسئولیت اشخاص فعال در امر کشتیرانی و نیز تأسیس صندوق مخصوصی برای پرداخت خسارات می‌باشد، اما درخصوص خسارات بدنی و تلفات جانی با مقررات فقهی راجع به دیه که در قوانین داخلی کشور ما انعکاس یافته است تعارض دارد. وانگهی پیش‌بینی می‌شود از این نظر با ایراد شورای محترم نگهبان مواجه شود. این مسئله زمانی دشوارتر می‌گردد که توجه شود که در خصوص مقررات مربوط به این مسئله اجازه حق شرط نیز به اعضای کنوانسیون داده نشده است. بنابراین یا باید کنوانسیون مذکور را با همین ایراد پذیرفت و یا به طور کلی الحاق به آن را رد نمود. افزون بر این، شکل‌گیری دوگانگی در نظام حقوقی پرداخت خسارت ناشی از فوت و صدمه بدنی در صورت الحاق به این کنوانسیون در خصوص خسارات بدنی ناشی از کشتیرانی و خسارات بدنی ناشی از غیر آن از دیگر مشکلات بر سر راه الحاق این کنوانسیون به نظر می‌رسد. لذا عدم تصویب آن مورد پیشنهاد است.

هر منشأ و شناورها با هر ظرفیتی را تحت شمول بیمه اجباری قرار داده و صلاحیت دادگاهها را هم در این باره مشخص کند، هم چنانکه در سطح بین‌المللی، کنوانسیون سی‌ال‌سی گونه‌ای از تکلیف به بیمه اجباری را بر عهده مالک کشتی قرار داده است.

۳. میزان خساراتی که در صورت جراحت به خود فرد یا در صورت فوت به بازماندگان تعلق می‌گیرد، بر مبنای SDR تعیین شده که چون ممکن است از مبلغ دیه بالاتر باشد و براساس قوانین داخلی ایران نهایتاً تا حد دیه به فرد تعلق می‌گیرد، قانونگذار ایران درخصوص این تعارض باید به رفع مشکل با کنوانسیون مربوطه اقدام نماید.

### منابع

ابراهیمی، نصرالله؛ جواندل جانانلو، فرخ (۱۳۹۳). *مبانی مسئولیت از ناشی آلودگی نفتی دریایی در اسناد حقوقی بین‌المللی*. کنفرانس ملی مدیریت بحران و HSE در شریان‌های حیاتی، صنایع و مدیریت.

بادینی، حسن (۱۳۸۴). *فلسفه مسئولیت مدنی*. تهران: سهامی انتشار.

پورنوری، منصور (۱۳۸۴). *حقوق حمل و نقل دریایی کالا*. تهران: انتشارات مه‌د.

ترم، علی (۱۳۹۱). *راهکارهای دریافت غرامت بابت آلودگی نفتی از نفتکش‌ها در آب‌های ایران*. پایان‌نامه کارشناسی ارشد دانشگاه دریانوردی و علوم دریایی چابهار.

جنادله، امید (۱۳۸۷). «مشکلات حقوقی بین‌المللی آلودگی محیط دریا ناشی از حمل و نقل نفت». *ماهنامه وکالت*، شماره ۳۷ و ۳۸.

داراب‌پور، محراب؛ علیخانی، محمد (زمستان ۱۳۹۳). *ارزیابی شیوه‌های تعیین خسارت در چارچوب قواعد حقوقی؛ نگاهی بر دعاوی بین‌المللی نفت و گاز*. *فصلنامه مطالعات حقوقی خصوصی*، دوره ۴۴، شماره ۴.

سادات اخوی، سیدمحسن؛ کاشانی، سید محمود (پاییز ۱۳۸۰). «تکلیف زیان‌دیده به کاستن از خسارت با تأکید بر حقوق انگلیس و آمریکا». *مجله علوم انسانی و اجتماعی دانشگاه شیراز*، (شماره پیاپی ۳۳)، شماره ۱.

سیدی، مهرداد (بی‌تا). «مسئولیت مدنی ناشی از آلودگی نفتی در دریای آزاد». *مجله حقوقی*، شماره ۱۰.

صادقی نشاط، امیر (۱۳۹۱). *حقوق بیمه دریایی*. تهران: نشر

ذی‌صلاح هر یک از دولت‌های متعاقد کنوانسیون است که دعوا در آن اقامه شده یا صلاحیت رسیدگی به دعوا را دارد و افتتاح صندوق از طریق تودیع وجه یا ارائه ضمانت‌نامه 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 دارایی‌های مالک کشتی ممنوع می‌نماید. بنابراین نامحدود بودن مسئولیت مالک در فرض مزبور تأثیری در حداکثر سقف تضمین ندارد. همین‌طور کنوانسیون سی‌ال‌سی به منظور توسعه حمایت از زیان‌دیده، نظام بیمه اجباری را پیش‌بینی کرده است که در این نظام، مالکان کشتی که محموله نفتی عمده با بیش از ۲۰۰۰ تن حمل می‌کنند، موظف به اخذ بیمه‌نامه از شرکت‌های معتبر بین‌المللی بیمه یا تضمین مالی دیگر نظیر ضمانت‌نامه بانکی از محل صندوق غرامت بین‌المللی هستند. ضمانت اجرای نقض این تعهد، منع اشتغال به تجارت و تردد آنها در محدوده سرزمینی دولت‌های متعاقد است. این وظیفه صرفاً بر عهده مالک کشتی است و افراد دیگر مسئول، از اخذ تضمین معاف هستند.

موارد فوق‌الذکر، امتیازاتی هستند که کنوانسیون واجد آنها است و این کاستی‌ها در نظام حقوقی ما به چشم می‌خورد که بر این اساس، پیشنهادهای ذیل ارائه می‌گردد.

### پیشنهادها

پیشنهاد می‌شود که موارد زیر جهت بهبود و تقویت نظام حقوقی ایران درخصوص مسئولیت مدنی نسبت به آلودگی ناشی از نفتکش‌ها در دستور کار قرارگیرد تا در صورت الحاق ایران به این کنوانسیون، تعارضات احتمالی با کنوانسیون کاهش یافته و امکان اعمال نظام واحدی نسبت به تعیین و میزان مسئولیت در این نوع از آلودگی‌ها فراهم شود:

۱. از زمان ورود ایران به نظام بین‌المللی جبران خسارت آلودگی نفتی نفتکش‌ها تا به حال شکایت یا ادعایی از طرف ایران به صندوق بین‌المللی جبران خسارت آلودگی نفتی ارائه نگشته، از این رو به نظر می‌رسد با توجه به جدید بودن ایران در این نظام، برای آماده کردن زیرساخت‌ها و ساختارهای اجرایی مرتبط در جهت دریافت غرامت آلودگی در صورت وقوع احتمالی یک سانحه نشت نفت بزرگ از نفتکش‌ها، باید تمهیداتی اندیشیده و به کار بسته شوند.

۲. قانونگذار ما به وضع قانون جامع بیمه اجباری مسئولیت مدنی آلودگی نفتی اقدام نماید؛ بدین صورت که آلودگی نفتی با

- Barboza, J.(1992). *collected courses of the hague academy of international law*.
- Erik (2000). *Compulsory maritime insurance*. Scandinavian Institutes of Marti Tine Law Yearbook. p.3. available at: <http://fork.uio.no/erikro> [Accessed 24 june 2012].
- International Convention on Civil liability for Oil Pollution Damage (CLC) (1969). replaced by 1992 protocol, available at: [https://www.imo.org/en/About/Convention/Pages/International-Convention-on-Civil-Liability-for-Oil-Pollution-Damage-\(CLC\).aspx](https://www.imo.org/en/About/Convention/Pages/International-Convention-on-Civil-Liability-for-Oil-Pollution-Damage-(CLC).aspx)
- Mason, Michael (2003). "Civil Liability for Oil Pollution Damage: Examining the Evolving Scope for Environmental Compensation in the International Regime". *Marine Policy*.
- Özçayir, Z. O. (1998). *Liability for oil pollution and collisions*. LLP, London.
- Lambert Faivere, Y. (2003). *Droit des assurance*. 11th ed. Dalazz.
- Veaux, F. (1996). *Assurance de demmage, regles particuliculières, a lasurance*. Conditions de la Grant (Risgues Couvertss). Fasc 11-3.
- میزان.  
نجفی اسفاد، مرتضی؛ دارایی‌نیا، مرتضی (۱۳۹۰). «بررسی روند آلودگی نفتی با وجود کنوانسیون‌های بین‌المللی مبنی بر جلوگیری و رفع آنها طی سال‌های ۱۹۹۲-۲۰۰۹». *مجله دانشگاه علوم پزشکی مازندران*، دوره بیست و یکم، ویژه-نامه یک.
- فهیمی، عزیزالله؛ مشهدی، علی (بهار ۱۳۹۰). «فقه شیعه و تحول در مبانی مسئولیت مدنی زیست‌محیطی». *فصلنامه حقوق دانشکده حقوق و علوم سیاسی*، دوره ۴۱، شماره ۱. کاتوزیان، ناصر (۱۳۸۷). *حقوق مدنی: قواعد عمومی قراردادها*. ج ۴. تهران: سهامی انتشار.
- \_\_\_\_\_ (۱۳۹۰). *وقایع حقوقی: مسئولیت مدنی*. تهران: سهامی انتشار.
- گرشاسبی، علی (۱۳۸۹). *مسئولیت مدنی ناشی از خسارات آلودگی نفتی کشتی در دریای آزاد*. پایان‌نامه کارشناسی ارشد، دانشگاه تهران.
- منتظری، محمد مهدی (۱۳۹۳). *نگاهی گذرا به حقوق بیمه*. قائم مقامی بیمه‌گر در حقوق ایران و فرانسه. تهران: مجد.
- موسوی، فضل‌الله (۱۳۸۰). *حقوق بین‌الملل محیط‌زیست*. تهران: نشر میزان.

## COPYRIGHTS



© 2022 by the Authors. Licenses PNU, Tehran, Iran. This article is an open access article distributed under the terms and conditions of the Creative Commons Attribution 4.0 International (CC BY4.0) (<http://creativecommons.org/licenses/by/4.0>)