



Journal of oceanography (Marine Law)

Comparative Analysis and Assessment of Compensation Layers for Types of Marine Pollution

Fariborz Safari^{1*}

1. Assistant professor, Department of Law, Faculty of Humanities, Hazrat-e Masoumeh University, Qom, Iran.

ARTICLE INFO

Article History:

Received: 2023/01/4
Revised: 2023/01/4
Accepted: 2024/04/21

Keywords:

Compensation Layers,
Marine Pollution,
Sanchi Accident,
Compensation Funds,
Shipowner's Liability,
Maritime Conventions

*Corresponding author:
safari.law@gmail.com

orcid: 0000-0002-2852-2754
doi: [10.52547/joc.14.56.7](https://doi.org/10.52547/joc.14.56.7)

ABSTRACT

Background and Objectives: in order to implement the principle of adequate and prompt compensation for pollution damages, according to the type of consumption, each of the compensation systems established by the relevant international conventions, are divided into different layers with special conditions. So far, these layers of compensation have not been specifically evaluated and reviewed in Iran, while each of these layers has specific terms and conditions that must be observed by the members, including the Islamic Republic of Iran and in this context, there is a need to increase the relevant knowledge among the main actors of the maritime industry in Iran.

Methodology: this research is conducted by analytical-descriptive method and while evaluating and analyzing the provisions of the IMO conventions, it analyzes the related decisions and opinions contained in the reports of the IMO Legal Committee, annual reports of the IOPC Fund Annual Reports, and the UN International law Commission reports.

Findings: this article, while dividing and comparing the types of marine pollution, mentioning the reasons for creating layers of compensation, explains that for all types of pollution, the payment of damages is done in the first layer through the contribution of the shipowner and his insurer. This article considers the Sanchi accident and concludes that the accident was truly considered under the first layer as a result of the fact that the Sanchi had full protection and indemnity insurance through the Steamship Mutual P&I club, according to its executive chairman Gary Rynsard. The second layer for all pollutions, except for bunker pollution, and the third layer, only in the case of oil pollution, been established through the creation of a compensation fund and through the contribution of importers of such materials.

Conclusion: the creation of compensation layers for marine pollution is necessary for the following reasons: first, the certainty of compensation through the requirement of compulsory insurance for shipowners' liability, especially through P&I clubs, in the first layer, second, access to competent national authorities and to financial resources for compensation within the member States against the person responsible for the accident, and thirdly, secure financial resources for pollution damages through the establishment of the funds and contribution of the receivers of oil cargoes. Unlimited liability for marine pollution has always been rejected. And due to the inadequacy of the first layer, the rest of the damages should be paid through the next layers. The membership of Iran in all three levels of compensation payment can guarantee full financial support for the victims of pollution in Iran, and regarding oil pollution, the accession of Iran to the 2003 supplementary fund will be an important step in this field



NUMBER OF TABLES

6



NUMBER OF FIGURES

6



NUMBER OF REFERENCES

40

مقایسه تطبیقی و ارزیابی لایه‌های پرداخت خسارت برای انواع آلودگی دریایی

فربرز صفری^{*1}

۱. گروه حقوق، دانشکده علوم انسانی، دانشگاه حضرت معصومه (س)، قم، ایران.

اطلاعات مقاله

تاریخ دریافت: ۱۴۰۱/۱۰/۱۴

تاریخ بازبینی: ۱۴۰۱/۱۰/۱۴

تاریخ پذیرش: ۱۴۰۳/۲/۱

چکیده

پیشینه و اهداف: پیشینه و مبانی نظری پژوهش: در زمان وقوع حادثه آلودگی دریایی، همچون سانحه سانچی در دی ۱۳۹۶، که غالباً همراه با خسارات فاجعه بار اقتصادی و زیست محیطی است، یکی از چالش‌هایی که همواره مطرح بوده است، رعایت اصل جبران کافی و سریع خسارات به زیان‌دیدگان حوادث آلودگی دریایی است. بعنوان مثال، در حادثه سانچی، سوازی که مطرح می‌شود و این مقاله آن را ارزیابی خواهد کرد اینست که آیا پرداخت خسارت تماماً توسط مالکان کشتی و بیمه‌گران آنها انجام می‌گیرد یا لایه‌های دیگری نیز در این زمینه پیش‌بینی شده است. در این خصوص، از پنجاه سال گذشته تا کنون، مقررات بین‌المللی دریایی دستخوش تحولات مثبت بسیاری قرار گرفته‌اند. اصل اساسی که موجب این تحولات بوده این است که خسارت وارده به زیان‌دهی بی‌تقصیر نباید بدون جبران باقی بماند. بر همین اساس، هر یک از سیستم‌های پرداخت خسارت که توسط کنوانسیون‌های بین‌المللی ایجاد شده، پرداخت خسارت را با توجه به نوع آلودگی و میزان خسارت، از طریق لایه‌های چندگانه انجام می‌دهند. تا کنون ارزیابی و بررسی این لایه‌های پرداخت غرامت به طور اختصاصی و جامع که در بر دارنده تمامی انواع آلودگی دریایی باشد، انجام نگرفته است. این درحالی است که مقررات، شرایط و ضوابط مربوط به لایه‌های پرداخت خسارت می‌بایست توسط اشخاص دخیل در صنعت حمل و نقل دریایی و نیز دولت‌های عضو کنوانسیونها از جمله کشور جمهوری اسلامی ایران رعایت شوند و در این زمینه آگاهی ملی در میان نقش آفرینان اصلی صنعت دریانوردی در ایران ضروری است. این مقاله ضمن بررسی دلایل لزوم وجود لایه‌های پرداخت خسارت، اصول و قواعد حاکم بر پرداخت و نیز شرایط پرداخت از طریق لایه‌های دوگانه و سه‌گانه، چالش‌هایی را که در انواع دعاوی آلودگی دریایی در ارتباط با لایه‌های پرداخت خسارت وجود دارند مورد ارزیابی و تحلیل قرار می‌دهد.

روش شناسی: این پژوهش به روش تحلیلی - توصیفی انجام شده و ضمن ارزیابی و تحلیل مفاد کنوانسیون‌های مسئولیت مدنی و مقررات کلوپ‌های بیمه پی‌اندای (P&I Clubs) که حجم وسیعی از ریسک موجود در حمل و نقل دریایی را تحت پوشش قرار می‌دهند، و همچنین تصمیمات و نظرات مرتبط و موجود در گزارش‌های کمیته حقوقی سازمان بین‌المللی دریانوردی (IMO Legal Committee)، گزارش‌های سالانه صندوق جبران خسارت آلودگی دریایی (IOPC Fund)، و گزارش‌های کمیسیون حقوق بین‌الملل سازمان ملل (ILC)، به عنوان مستندات، مورد مطالعه قرار می‌دهد.

یافته‌ها: این مقاله، ضمن تقسیم و مقایسه انواع آلودگی دریایی، با ذکر دلایل ایجاد لایه‌های غرامت، طرق مشارکت ذینفعان اصلی حمل و نقل دریایی در پرداخت خسارت را شرح می‌دهد. در این مقاله در می‌یابیم که پرداخت خسارت در لایه اول از طریق مشارکت مالک کشتی و بیمه‌گر و انجام می‌شود و بر این اساس، در مورد نفتکش سانچی که تحت پوشش بیمه نامه‌های متعددی از جمله کلوپ بیمه‌های Steamship Mutual P&I بوده است، پرداخت خسارت از طریق لایه اول انجام می‌شود. در مواردی که خسارت فراتر از پوشش لایه اول است، لایه‌های دوم و سوم تأمین خسارت خواهند کرد. لایه دوم برای تمامی آلودگی‌ها غیر از آلودگی سوخت کشتی و لایه سوم صرفاً در مورد آلودگی نفتی از طریق ایجاد صندوق غرامت و مشارکت واردکنندگان این گونه مواد انجام می‌شود. در لایه‌های دوم و سوم، در پرداخت خسارت، مالک کشتی که خسارت وارد کرده و بیمه‌گر او مشارکت ندارند و در این دو لایه، پرداخت خسارت صرفاً با مشارکت واردکنندگان نفت یا سایر مواد سمی و خطرناک انجام می‌پذیرد.

نتیجه‌گیری: وقوع حوادث فاجعه بار دریایی و عدم توانایی پرداخت خسارت توسط مالکان کشتیها به عنوان مسئولین اصلی حوادث آلودگی، ایجاد و توسعه لایه‌های دوم و سوم پرداخت خسارت و افزایش سقف پرداخت خسارت بویژه برای آلودگی نفتی را الزامی کرده است. آنچه که ایجاد لایه‌های پرداخت خسارت آلودگی دریایی را ضروری می‌کند دلایل متعددی می‌باشد. در درجه اول، خسارت وارده به محیط زیست و زیان‌دیده نباید بدون جبران باقی بماند. پرداخت این خسارات می‌بایست با رعایت اصل جبران کافی و سریع خسارات به زیان‌دیدگان حوادث آلودگی باشد. با توجه به قطعیت غرامت در لایه اول، دو اصل بنیادین، (الف) بیمه اجباری مسئولیت و (ب) رجوع مستقیم زیان‌دیده به بیمه‌گر، فرایند جبران خسارت در لایه اول پرداخت غرامت که توسط مالک کشتی (مسئول مستقیم آلودگی) و بیمه‌گر او انجام می‌شود را تسهیل و تسریع می‌کند. یکی از موضوعات تسهیل‌کننده دیگر که به عنوان یکی از ویژگی‌های لایه‌های پرداخت خسارت محسوب می‌شود، دسترسی زیان‌دیده به مراجع ذیصلاح ملی کشورهای عضو جهت اقامه دعوی و دسترسی به منابع مالی جبران خسارت در این کشورها می‌باشد. آنچه که ایجاد لایه‌های دوم و سوم خسارت را توجیه می‌کند، وجود حجم بسیار وسیع خسارات، عدم توانایی و پوشش تمامی خسارات توسط مسبب اصلی حادثه و عدم امکان اجرای اصل پرداخت کافی خسارات است. بر همین اساس مشارکت سایر ذینفعان حمل و نقل مواد نفتی و یا مواد خطرناک و سمی در جبران خسارات فاجعه بار آلودگی ضروری است. دلیل ضرورت این مشارکت، سودی است که واردکنندگان اینگونه مواد از حمل و نقل اینگونه مواد کسب می‌کنند و همچنین ریسکی است که آنها برای محیط زیست و اشخاص ثالث ایجاد می‌کنند. این ریسک می‌بایست توسط خود آنها تحت پوشش قرار گیرد. به همین جهت، منابع مالی صندوق‌های پرداخت خسارت، تحت عنوان لایه‌های دوم و سوم پرداخت غرامت، که توسط مقررات بین‌المللی ایجاد شده‌اند، از طریق پرداخت حق مشارکت واردکنندگان مواد نفتی، سمی و خطرناک بر اساس معیارهای مشخص شده در کنوانسیونها، تأمین می‌گردد. در این ارتباط، عضویت جمهوری اسلامی ایران در لایه‌ی سوم پرداخت غرامت آلودگی‌های نفتی می‌تواند حمایت مالی بیشتری از قربانیان آلودگی نفتی در قلمرو ایران را تضمین کند و در این خصوص، الحاق جمهوری اسلامی ایران به صندوق الحاقی ۲۰۰۳ پرداخت خسارت آلودگی‌های نفتی، گام مهمی در این زمینه خواهد بود.

واژگان کلیدی:

لایه‌های پرداخت خسارت،

سانحه سانچی،

آلودگی دریایی،

صندوق پرداخت غرامت،

مسئولیت مالک کشتی،

کنوانسیون‌های دریایی

* نویسنده مسئول

safari.law@gmail.com

orcid: 0000-0002-2852-2754

doi: 10.52547/joc.14.56.7

مقدمه

Prestige (۲۰۰۲)، Polyc Commander (۱۹۷۰)، Erkowith (۱۹۷۰)، Andros Patria (۱۹۷۶)، Urquiola (۱۹۷۹)، Cason (۱۹۸۷) و Aegean Sea (۱۹۹۲).

سؤال بسیار مهمی که مطرح می‌شود و این مقاله آن را بررسی خواهد کرد این است که تا چه میزان شخص مسئول خسارت (مالک کشتی) و بیمه‌گر او، می‌بایست جبران خسارت نمایند؟ و اگر خسارت وارد از سقف مسئولیت بیمه‌گر بیشتر باشد، لایه‌های لایه‌های دیگری برای پرداخت خسارت پیش‌بینی شده‌پیش‌بینی است؟ به‌منظور اعمال اصل جبران کامل و سریع خسارت توسط شخص مسئول ورود خسارت، کنوانسیونهای مسئولیت مدنی آلودگی دریایی، در هر حادثه مالک کشتی را مسئول خسارت فرض کرده‌اند. این‌گونه خطرات عموماً تحت پوشش بیمه حمایت و غرامت (بیمه پی‌اند‌آی) هستند که توسط باشگاه‌های مالکان کشتی ایجاد گردیده، ارائه می‌شوند. هدف اصلی تأسیس این باشگاه‌ها، ارائه بیمه مناسب برای دعاوی اشخاص ثالث علیه مالکان کشتی است [6]. مطابق قواعد پی‌اند‌آی، ریسکهای متعددی تحت پوشش این بیمه قرار دارند که آلودگی نفتی دریایی و نیز سایر انواع آلودگی جزء همین ریسکها می‌باشند [7]. در خصوص میزان پرداخت خسارت در چارچوب کنوانسیونهای بین‌المللی دریایی، اگرچه مکانیسم پیش‌بینی شده برای تضمین جبران برخی خسارت آلودگی کارآمد است اما کافی نمی‌باشد [8]. به همین لحاظ و به دلیل وجود خسارت فاجعه بار دریایی ناشی از حوادث دریایی و عدم توانایی بیمه‌گران در پرداخت خسارت، ایجاد صندوقهای پرداخت غرامت توسط کنوانسیونهای دریایی، به عنوان لایه‌های بعدی خسارت، پیش‌بینی شده است. این صندوقها متعددی به پرداخت خسارت مازاد بر میزان تعیین شده توسط کنوانسیون اولیه مسئولیت مدنی، به قربانیان این‌گونه حوادث خواهند بود. علت تشکیل صندوق غرامت، حمایت از قربانیان حوادث آلودگی و جبران خسارت کامل آنها می‌باشد. پرداخت غرامت توسط صندوق، لایه دوم پرداخت خسارت محسوب می‌شود. لایه سوم پرداخت خسارت که صرفاً اختصاص به آلودگی نفتی دارد، توسط صندوق تکمیلی پرداخت خسارت انجام می‌شود. میزان تعهدات هر یک از صندوقها در هر یک از لایه‌ها محدود است و گاهی برای پرداخت خسارت فاجعه بار کافی نمی‌باشند [9]. در این خصوص، این مقاله دلایل مختلف لزوم ایجاد لایه‌های پرداخت خسارت و افزایش سقف پرداخت خسارت به‌ویژه برای آلودگی نفتی، لزوم تحدید مسئولیت و اعمال اصل بیمه اجباری در کنار اصل تحدید مسئولیت برای لایه‌های مختلف پرداخت خسارت و موانع و محدودیت‌های پرداخت غرامت از طریق صندوقهای پرداخت خسارت و نیز منابع تأمین مالی خسارت را مورد بررسی قرار می‌دهد. در این ارتباط، این مقاله چالش‌هایی که در انواع دعاوی آلودگی

حمل‌ونقل دریایی از یکسو نقش مهمی در تجارت بین‌الملل دارد و از سوی دیگر، یک تجارت پرخطر و پرهزینه به‌ویژه در صورت آلودگی است [1]. نشت حجم وسیعی از مشتقات نفتی به دریا در طی سالهای اخیر بر اثر حوادث دریایی، که بالغ بر پنج میلیون تن بوده و عموماً منتج به هزینه‌ها و زیانهای مالی بسیاری می‌شوند [2]، برای اقتصاد محل وقوع حادثه و اشخاصی که در آن ناحیه فعالیت اقتصادی دارند، از جمله فعالیت‌های مرتبط با ماهیگیری، گردشگری و سایر فعالیت‌های تجاری، آثار زیانبار مالی خواهند داشت [3]. علاوه بر آن، گاهی حوادث دریایی، همچون سانحه سانچی، همراه با تلف جانی خدمه کشتی خواهد بود. نفتکش سانچی متعلق به شرکت نفتکش جمهوری اسلامی ایران بود که در دی ماه ۱۳۹۶ در محدوده آبهای چین شرقی و ژاپن به دلیل تصادم با کشتی سی.اف. کریستال هنگ کنگ و در نتیجه انفجار غرق گردید [4]. این حادثه از چند جهت دارای اهمیت است. یکی از نظر میزان تعداد خدمه کشته شده در این حادثه که ۳۲ نفر بودند و دیگری، به لحاظ میزان نشت میعانات که یکی از بزرگترین حوادث و نهمین حادثه‌ی بزرگ از سال ۱۹۶۷ تا کنون بوده است. این حادثه، در عین حال، از نظر میزان آلودگی در مقایسه با سایر اتفاقات مشابه، حجم آلودگی آن کم بوده است [5]. نکته دیگر اینکه این حادثه در منطقه ای اتفاق افتاد که با حدوث بیش از ۳۲ درصد حوادث دریایی در این ناحیه، به‌عنوان یکی از پرریسک‌ترین و پر ترددترین مناطق دریایی جهان شناخته می‌شود. مجموع خسارت مالی و جانی ناشی از این حادثه بیش از ۱۱۰ میلیون دلار بوده است. در خصوص محموله، معامله انجام شده بر اساس اصطلاح فوب اینکوترمز بوده که بر این اساس شرکت ملی نفت ارزش محموله را از خریدار خواهد گرفت. در مورد سایر خسارت، در مورد سایر خسارت، نفتکش سانچی بنا بر اظهارات مدیر اجرایی کلوپ Steamship Mutual P&I، دارای بیمه کامل حمایت و غرامت (بیمه پی‌اند‌آی) بوده است و بر این اساس، آسیبهای ناشی از تصادم، آلودگی، صدمه و مرگ خدمه تماماً تحت پوشش این بیمه نامه بوده است. البته در خصوص فوت خدمه، قراردادی میان بیمه البرز و شرکت ملی نفتکش وجود دارد که بر این اساس، بیمه البرز می‌بایست ۲/۳ میلیارد تومان پرداخت کند که از این میزان، حدود پانصد میلیون تومان سهم اتکایی بیمه مرکزی بوده است. بنابراین، پرداخت خسارت در مورد سانحه سانچی از طریق همان لایه اول که توسط مالکان کشتی و بیمه‌گران تأمین می‌شود، انجام گردید [4].

به لحاظ جغرافیایی یکی از مناطقی که شاهد بیشترین حوادث دریایی ناشی از نشت نفت و مواد شیمیایی بوده منطقه گالیسیا (اسپانیا) است. در این منطقه، کشتی‌های متعددی دچار حادثه شده‌اند که در چارچوب کنوانسیونهای مرتبط با پرداخت خسارت آلودگی دریایی، حل‌وفصل شده‌اند، همچون

محاکم کشورها را حل می‌کنند؛ ج) مسئولیت گسترده مالک کشتی مستلزم ترتیبات و مقررات بیمه‌ای است و این امر از طریق بیمه اجباری انجام می‌شود و بیمه‌پذیری ریسک و حجم بالای خسارات دریایی تا حد زیادی به وجود تحدید مسئولیت مالکان کشتی در لایه‌های مختلف پرداخت خسارت بستگی دارد.

۲. حوادث دریایی و لزوم تشکیل لایه‌های لایه‌های پرداخت غرامت برای آلودگی دریایی

نشت نفت از کشتی‌های Erika در فرانسه در سال ۱۹۹۹ که موجب حدود ۲۰۰ میلیون دلار خسارت گردید و حادثه Prestige در اسپانیا در سال ۲۰۰۲ که مجموعاً بالغ بر ۵۰۰ میلیون دلار خسارت به ۳ کشور اسپانیا، پرتغال و فرانسه وارد کرد، و همچنین حوادث گوناگون دیگر دریایی، توجه همگان را به هزینه بالقوه بالای چنین رویدادهایی معطوف کرد.

در خصوص حادثه Prestige در سال ۲۰۰۲، پس از سالها رسیدگی، در سال ۲۰۱۷، دادگاه عالی اسپانیا حکم داد که کاپیتان و بیمه‌گر نفتکش پرستیژ باید بیش از ۱٫۵ میلیارد یورو (۱٫۸۵ میلیارد یورو) برای جبران بزرگترین فاجعه زیست محیطی اسپانیا و یکی از بزرگترین فاجعه‌های اروپا پرداخت کند. اگرچه هیچ تلفات جانی وجود نداشت، اما اهمیت این حادثه در میزان آلودگی سواحل اسپانیا، فرانسه و پرتغال بوده است. نشت نفت پرستیژ بدترین فاجعه زیست محیطی این منطقه تا به امروز است که باعث آسیب قابل توجهی به حیات وحش، محیط زیست و همچنین صنعت ماهیگیری محلی شده است. پیامد قانونی فوری این فاجعه توقیف کاپیتان بود، که با توجه به عدم رعایت احتیاطات لازم منجر به آسیب‌های زیست محیطی فاجعه بار شده بود و توسط دادگاه عالی اسپانیا در ژانویه ۲۰۱۶ به دو سال زندان محکوم شد [۱۵] [۱۶].

یکی از آثار حقوقی حوادثی از قبیل Prestige، این بوده است که این حوادث نشان داده‌اند که سیستمهای پرداخت غرامت بین‌المللیین المللی فاقد کفایت لازم جهت پوشش غرامت کافی بوده‌اند [۱۷]. این امر باعث شد تا مطالعات گسترده‌ای توسط گروه بین‌المللیین المللی P&I Clubs در مورد هزینه‌های نشت نفت انجام شود. عوامل فنی متعددی موجب تفاوت در میان هزینه‌های حوادث می‌شوند. یکی از مهم‌ترین عوامل، نوع مواد نفتی است که همراه با ویژگی‌های فیزیکی، بیولوژیکی و اقتصادی محل نشت می‌باشد می‌باشد. عوامل دیگری نیز مانند مقدار نفت و یا سایر مواد خطرناک و سمی ریخته شده در دریا و سرعت نشت، شرایط آب و هوایی و دریا، زمان حادثه و میزان اثربخشی عملیات پاک‌سازی می‌توانند تعیین کننده هزینه کلی یک حادثه مهم باشند. بنابراین نمی‌توان میزان خسارات ناشی از حوادث نفتی یا مواد خطرناک و سمی را با اشاره به یک پارامتر واحد، مانند مقدار کل نفت یا مواد ریخته شده در دریا، تعیین نمود. به همین لحاظ

دریایی در چارچوب لایه‌های پرداخت خسارت وجود دارند را مورد ارزیابی و تحلیل قرار خواهد داد.

۱. لزوم تحدید مسئولیت برای لایه‌های مختلف پرداخت خسارت

تعیین سقف مواجهه با ریسک حوادث دریایی یا به عبارت دیگر تحدید مسئولیت با توجه به احتمال بروز خسارات سنگین ناشی از انواع آلودگی دریایی برای بیمه‌گران در صنعت بیمه نوعی اطمینان خاطر ایجاد می‌کنند [10]. این امر می‌تواند تسویه مطالبات ناشی از خسارات و پرداخت غرامت به خسارت دیدگان و قربانیان حوادث را تسریع بخشد. زیرا پرداخت خسارت در چارچوب تحدید مسئولیت عموماً همراه با اجرای اصل مراجعه مستقیم به بیمه‌گر می‌باشد. در این راستا وجود تحدید مسئولیت، هم برای مالک کشتی و هم برای بیمه‌گر، سبب ایجاد آرامش و اطمینان در انجام عملیات تجاری توسط آنها می‌باشد. اما آنچه که اهمیت دارد آن است که وجود امتیاز تحدید مسئولیت برای مالک کشتی و بیمه‌گر او نمی‌بایست به قیمت از بین رفتن منافع قربانیان حوادث آلودگی باشد. بنابراین از یک سو، می‌بایست به مالکان کشتی اجازه داده شود تا مسئولیت خود را تا حد معینی محدود کنند و از سوی دیگر قربانیان حوادث می‌بایست تا حد امکان به‌طور کامل و به صورت فوری هر گونه تلف، خسارت یا آسیبی که به آنها وارد شده است جبران شود [11]. با امان نظر نسبت به این دو نکته، کمیته حقوقی سازمان بین‌المللی دریانوردی (آی‌مو) معتقد است ایجاد لایه و طبقات متعدد پرداخت خسارت در کنار اعمال اصل تحدید مسئولیت برای مالکان کشتی و بیمه‌گران، که بر اساس کنوانسیونهای دریایی مصوب آی‌مو ایجاد شده‌اند، برای طرفهای درگیر در حوادث دریایی شامل مسئولین حوادث و قربانیان خسارات آلودگی، سطحی از رضایت را به وجود آورده‌اند [13] [12]. در واقع اجرای اصل تحدید مسئولیت در لایه‌های مختلف پرداخت خسارت در کنار تشکیل صندوق جبران خسارت در چارچوب کنوانسیونهای دریایی می‌تواند میان منافع شاکیان و یا قربانیان حوادث آلودگی و مالک کشتی و بیمه‌گر او و نیز سایر ذینفعان اصلی حمل‌ونقل دریایی نفت، از قبیل واردکنندگان مواد نفتی، تعادل ایجاد کند [13] [14] [11].

با توجه به نکات فوق، اهم دلایل توسعه اصل تحدید مسئولیت در لایه‌های پرداخت خسارت بدین شرح بیان شده است: الف) به منظور ترغیب و تشویق سرمایه‌گذاری در صنعت کشتیرانی و ایجاد یک دریای تجاری رقابتی در برابر ماهیت پر مخاطره تجارت دریایی، نیاز است مسئولیت بازیگران اصلی این تجارت در برابر خسارات سنگین و وسیع آلودگی تحدید گردد؛ ب) یکی از نگرانی‌هایی که در مورد آلودگی دریایی، به‌ویژه در خصوص کشتی‌های خارجی، وجود دارد، «دسترسی» به مالک کشتی و اموال او جهت جبران خسارت است. اصل تحدید مسئولیت در کنار بیمه اجباری و رجوع مستقیم به بیمه‌گر مشکلات مربوط به قابلیت دسترسی به منابع مالی و همچنین

خسارت پیش‌بینی شده است که هر کدام تا سطح معینی از خسارت را پوشش می‌دهند. با این حال، میزان تعهدات صندوق ۱۹۷۱^۵ [23] و آنچه در لایه اول پرداخت می‌گردید، در مقابل حجم خسارات وارده توسط کشتی‌ها محدود و کم بود. به همین علت، گستره و میزان پوشش هر دو طبقه در سال ۱۹۹۲ توسط پروتکل‌های مسئولیت مدنی و صندوق افزایش یافت که به کنوانسیونهای ۱۹۹۲ معروف شده‌اند. در چارچوب این نظام حقوقی، به استثناء موارد پیش‌بینی‌شده در کنوانسیون^۶ مالک کشتی در زمان سانحه، به طور پیش فرض، مسئول پرداخت هرگونه خسارت آلودگی خواهد بود.^۷

آلودگی نفتی نفت کش Prestige^۸ یکی از بزرگترین حوادث نفتی دریایی بود که موجب خسارات وسیع زیست محیطی شد. این حادثه در تاریخ ۱۹ نوامبر ۲۰۰۲ در اثر برخورد کشتی نفت کش پرستیز به سواحل اسپانیا به وجود آمد و خسارات بسیار زیادی به سواحل کشورهای اسپانیا، پرتغال و فرانسه وارد کرد. پس از این حادثه میزان پوشش خسارات از طریق ایجاد صندوق پرداخت خسارت ۲۰۰۳ افزایش یافت. این امر از طریق تصویب پروتکل دیگری در همان سال به کنوانسیون‌های مسئولیت مدنی و صندوق آلودگی نفتی، انجام گرفت. میزان پوشش صندوق غرامت ۲۰۰۳ نشان می‌دهد که عضویت کشورها در هر سه سطح غرامت که توسط کنوانسیون مسئولیت مدنی ۱۹۹۲، صندوق ۱۹۹۲ و پروتکل صندوق تکمیلی ۲۰۰۳ پوشش داده می‌شود، می‌تواند حمایت مالی کامل از قربانیان آلودگی نفتی را تضمین کند و الحاق جمهوری اسلامی ایران به صندوق الحاقی ۲۰۰۳ گام مهمی در این زمینه خواهد بود.

صندوق تکمیلی^۹ جبران خسارات آلودگی بر اساس پروتکل سال ۲۰۰۳ توسط سازمان بین‌المللی دریانوردی (آی‌مو) به وجود آمد. هدف صندوق تکمیلی ۲۰۰۳، که لایه سوم تلقی می‌شود، تکمیل پرداخت غرامت برای آلودگی نفتی تعریف شده تحت کنوانسیون مسئولیت مدنی ۱۹۹۲ می‌باشد. عضویت در صندوق و پروتکل اختیاری است و شرکت برای همه کشورهای عضو کنوانسیون صندوق ۱۹۹۲ آزاد است. البته ایران به این پروتکل ملحق نشده است و عضو این صندوق نمی‌باشد. مبلغ کل غرامت قابل پرداخت برای هر حادثه به مجموع ۷۵۰ میلیون حق برداشت ویژه (SDR) (تقریباً ۱۰۲۴ میلیون دلار آمریکا) می‌باشد. در واقع سقف پرداخت غرامت توسط صندوق تکمیلی ۲۰۰۳، مبلغ مذکور می‌باشد که این مبلغ شامل غرامت پرداخت شده در لایه‌های اول و دوم توسط بیمه‌گر مالک کشتی تحت کنوانسیون مسئولیت مدنی

عوامل متعددی مورد ارزیابی قرار می‌گیرند. آنچه که مهم است این است که از پیش نمی‌توان به‌طور دقیق میزان خسارات احتمالی را جهت تعیین حق بیمه و صدور بیمه نامه، ارزیابی نمود. خسارت آلودگی شامل (الف) تلف یا زیان به بار آمده در خارج از کشتی در اثر آلودگی ناشی از خروج یا تخلیه نفت از کشتی، قطع نظر از محل وقوع این خروج یا تخلیه، مشروط بر آن که پرداخت غرامت در ازای آسیب وارده بر محیط زیست به استثنای عدم النفع حاصل از آسیب مزبور، محدود به اقدامات معقولی شود که عملاً برای اصلاح وضعیت انجام پذیرفته است یا باید انجام بپذیرد. (ب) هزینه‌های اقدامات پیشگیرانه^۱ و تلف یا زیان ناشی از این اقدامات پیشگیرانه [18] [19] [20].^۲

پرداخت غرامت برای آلودگی نفتی بر اساس کنوانسیونهای بین‌المللی مسئولیت مدنی در قالب لایه‌های پایانه‌های پرداخت خسارت انجام می‌گیرد. لایه اول توسط مالک کشتی و بیمه‌گر او پرداخت می‌شود و طبقه دوم توسط صندوق پرداخت خسارت انجام می‌شود که مافوق لایه اول است. هر دو لایه بر اساس دو کنوانسیون انجام می‌شود. لایه اول پرداخت غرامت از طریق کنوانسیون ۱۹۶۹ مسئولیت مدنی برای خسارت آلودگی نفتی (CLC) [21] انجام می‌گیرد که تحت نظارت سازمان بین‌المللی دریانوردی (IMO) در پی حادثه کشتی توری کانیون^۳ در سال ۱۹۶۷، تصویب گردید. حادثه مذکور که منجر به طرح دعاوی آلودگی بسیاری شد، نشان داد که قوانین و مقررات مربوط به مسئولیت مدنی و تحدید مسئولیت در آن زمان ناکافی بوده است. این حادثه برای کشورهای درگیر با آلودگی هزینه‌های بسیاری در برداشت [22].^۴ از این رو، یک نظام جدید همراه با پرداخت غرامت کافی برای جلب رضایت قربانیان آلودگی ضروری بود [7]. در سیستم جدید، دو لایه پیش‌بینی شد. یکی توسط کنوانسیون مسئولیت مدنی و لایه دوم، دو سال بعد توسط آی‌مو با تصویب کنوانسیون بین‌المللی ۱۹۷۱ ایجاد صندوق بین‌المللی جبران خسارت آلودگی نفتی، (Fund ۱۹۷۱) تدوین شد. هدف این کنوانسیون، ایجاد صندوق پرداخت خسارات (IOPC Fund)، بالاتر از سطح پوشش کنوانسیون CLC، می‌باشد. علت تصویب تشکیل صندوق غرامت، حمایت بیشتر از قربانیان حوادث آلودگی نفتی و جبران خسارت آنهاست [20] [14]. در این قسمت، پرداخت خسارات توسط «صندوق ۱۹۷۱» انجام می‌شود و مالک کشتی و بیمه‌گر او هیچ‌گونه مسئولیتی در این سطح ندارند. در واقع برای یک آلودگی نفتی واحد، دو طبقه پرداخت

۱ اقدامات پیشگیرانه به معنای هرگونه اقدامات معقولی است که هر شخص حقیقی یا حقوقی پس از بروز حادثه برای جلوگیری و یا به حداقل رساندن خسارت آلودگی به عمل می‌آورد.

۲ ماده (۶) کنوانسیون ۱۹۹۲

3 Torrey Canyon

۴ برای انگلیس، سه و یک چهارم میلیون پوند و برای فرانسه، ۴۱ میلیون فرانک هزینه و خسارت در برداشت.

5 IOPC Fund 1971

۶ موارد استثناء در بندهای ۲ و ۳ ماده ۳ کنوانسیون CLC ذکر شده اند.

۷ بند ۱ ماده ۳

8 Prestige oil spill
9 Supplementary Fund

جدول ۱: لایه‌های لایه‌های پرداخت خسارت آلودگی نفتی

صندوق تکمیلی: ۷۵۰ میلیون واحد Supplementary fund: 750
پروتکل ۲۰۰۰: ۲۰۳ میلیون واحد Protocol 2000: 203m
صندوق ۱۹۹۲: ۱۳۵ میلیون واحد Fund 1992: 135m
کنوانسیون مسئولیت مدنی: ۵۹,۷ میلیون واحد CLC 1992: 59.7 m
لایه‌های پرداخت خسارت آلودگی نفتی Layers of compensation for oil pollution

۳. محدودیت‌های پرداخت غرامت از طریق صندوق‌های پرداخت خسارت

دادگاه‌های هر دولت متعاهدی که خسارت آلودگی در آنجا رخ داده یا اقدامات پیشگیرانه در آنجا انجام شده است صلاحیت انحصاری رسیدگی به پرونده و اخذ غرامت از مالک کشتی، بیمه گر او و یا صندوق‌های پرداخت خسارت که معروف هستند به IOPC Fund را دارند. با این حال، در شرایط زیر این صندوق‌ها غرامت پرداخت نمی‌کنند: (الف) خسارت در کشوری رخ داده است که عضو صندوق نبوده است؛ یا (ب) خسارت آلودگی ناشی از یک عملیات جنگی یا ناشی از نشت یک کشتی جنگی است؛ و یا (ج) مدعی نمی‌تواند ثابت کند که خسارت ناشی از عملکرد یک کشتی تحت شمول کنوانسیون است. بر اساس گزارش‌های سالانه صندوق، خسارات موضوع صندوق شامل پاکسازی، اقدامات پیشگیرانه، ماهیگیری، گردشگری، کشاورزی، از دست دادن درآمد، خسارت به اموال و آسیب‌های زیست محیطی. در ارتباط با خسارات زیست محیطی، معیار «اقدام متعارف»^۱ در پیشگیری و یا جلوگیری از انتشار آلودگی، برای تعیین خسارات ملاک قرار می‌گیرد. بر اساس این معیار، اقدام مالک کشتی در جلوگیری از

CLC و مبلغ پرداخت شده توسط صندوق ۱۹۹۲ تحت کنوانسیون ۱۹۹۲ می‌باشد. صندوق تکمیلی ۲۰۰۳، که در سال ۲۰۰۵ به اجرا درآمد، جبران خسارت اضافی را برای قربانیان در کشورهایی که به پروتکل صندوق تکمیلی ملحق شده‌اند، در دسترس قرار می‌دهد. در حال حاضر ۳۲ کشور عضو این پروتکل هستند [۲۴].

صندوق‌های صندوق‌های بین‌المللی جبران آلودگی نفت (صندوق‌های صندوق‌های IOPC) دو نهاد بین دولتی (صندوق ۱۹۹۲ و صندوق تکمیلی) هستند که جبران خسارت آلودگی نفتی ناشی از نشت نفت از کشتی‌های تانکر را فراهم می‌کنند. صندوق‌های صندوق‌های IOPC بیش از ۴۰ سال است که در پرداخت خسارت بیش از ۱۵۰ حادثه شرکت داشته‌اند و بیش از ۷۴۷ میلیون پوند (۹۰۰ میلیون دلار) در جبران خسارت پرداخت کرده‌اند. از زمان لازم‌الاجرا شدن کنوانسیون صندوق ۱۹۷۱ و ایجاد صندوق اصلی IOPC در سال ۱۹۷۸، عضویت در کنوانسیون صندوق ۱۹۹۲ که جایگزین صندوق ۱۹۷۱ شد، از ۱۴ کشور عضو به ۱۲۱ کشور عضو در ۱ ژوئن ۲۰۲۲ افزایش یافته است. علاوه بر این، ۳۲ کشور عضو پروتکل صندوق تکمیلی هستند که در سال ۲۰۰۳ به تصویب رسید و جبران خسارت اضافی را تحت صندوق ۱۹۹۲ ارائه می‌دهد.

صندوق‌های IOPC در حال حاضر همچنان به ارائه جبران خسارت به قربانیان آسیب آلودگی نفتی در نتیجه حمل‌ونقل نفت از طریق دریا ادامه می‌دهد و در حال حاضر ۱۲ پرونده در حال رسیدگی است [۲۵]. عمده حوادثی که دارای خسارت شدید بوده و از سوی صندوق جبران خسارت شده‌اند، شامل حادثه Agia Zoni II در تاریخ ۲۰۱۷/۹/۱۰ خلیج سارونیک یونان، Nathan E. Stewart به تاریخ ۲۰۱۶/۱۰/۱۳ در آب‌های کانادا، Hebei Spirit به تاریخ ۲۰۰۷/۱۲/۷ در آب‌های جمهوری کره، Volgoneft به تاریخ ۲۰۰۷/۱۱/۱۱ در آب‌های میان اکرین و روسیه، Solar1، به تاریخ ۲۰۰۶/۸/۱۱ در آب‌های فیلیپین، Kwang Min VⁿN در تاریخ ۲۰۰۵/۱۱/۲۴ در پوسان می‌باشد. علاوه بر این موارد، می‌توان به حوادث سهمگینی همچون Erika و Prestige که در فوق ذکر گردید، اشاره نمود [۲۶].

به طور خلاصه شکل زیر میزان و رابطه هر یک از ۳ لایه پرداخت خسارت برای آلودگی نفتی را نشان می‌دهد.

پرداخت کنندگان خسارات در لایه‌های سه گانه غرامت
Compensators in three layers of compensation

۵. مقایسه لایه‌های پرداخت خسارت برای آلودگی مواد خطرناک و سمی

مشابه آلودگی نفتی، در خصوص آلودگی مواد خطرناک و سمی نیز لایه دوم پرداخت خسارت وجود دارد که از طریق تشکیل صندوق جبران خسارت بر اساس کنوانسیون تشکیل صندوق، به شرح مذکور در زیر، انجام می‌گیرد. همانند کنوانسیون مسئولیت مدنی برای آلودگی نفتی، لایه اول پرداخت غرامت بر اساس کنوانسیون ۱۹۹۶ مواد خطرناک و سمی، تا سقف معین پرداخت انجام می‌شود و لایه دوم در قالب صندوق پرداخت خسارت که معروف به HNS FUND^۲ است، انجام می‌گیرد. مبنای مسئولیت مالک کشتی بر اساس این کنوانسیون، مسئولیت مبتنی بر خطر است و سیستم بیمه اجباری و گواهینامه بیمه در آن گنجانده شده است و واحد پرداخت مورد استفاده در این کنوانسیون حق برداشت ویژه یا SDR می‌باشد.

لایه اول تحت پوشش بیمه اجباری قرار می‌گیرد که توسط مالکان کشتی انجام می‌شود و مسئولیت آنها را محدود می‌کند. در مواردی که بیمه موجود در لایه اول که توسط مالکان کشتی تهیه شده است، برای برآورده کردن خسارات کافی نیست، لایه دوم غرامت از صندوقی که از مشارکت دریافت کنندگان یا واردکنندگان مواد خطرناک و سمی تشکیل شده است، پرداخت می‌شود. میزان مشارکت آنها در صندوق با توجه به مقدار مواد دریافتی در هر سال محاسبه خواهد شد.

در لایه اول، مالک کشتی و بیمه گر او خسارات را پرداخت خواهند کرد. مشابه مسئولیت مدنی آلودگی نفتی،^۴ در مورد حمل مواد خطرناک و سمی نیز مالک کشتی‌ای که در یک کشور عضو، ثبت شده و در حال حمل چنین موادی است ملزم است تا بیمه یا سایر تضمینات مالی، مانند ضمانت نامه بانکی یا مؤسسات مالی مشابه، به مبلغی معین برابر با آنچه که در کنوانسیون مشخص شده، را تهیه و بر روی عرشه کشتی به همراه داشته باشد.^۵ مسئولیت بیمه‌گر زمانی مطرح می‌شود که مطابق شرایط بیمه نامه، بیمه‌گذار در قبال دیگران دارای مسئولیت قانونی باشد. کلپه‌های پی اند آی مالکان کشتی، بیمه‌گر اصلی مسئولیت آلودگی نفتی هستند. اما در حال حاضر، پوشش این کلپه‌ها به موارد دیگر آلودگی از جمله مواد خطرناک و سمی نیز تسری یافته است [۲۹]. پوشش آنها شامل «هر گونه مسئولیت، تلفات، خسارات، هزینه‌ها و مخارجی است که ناشی از تخلیه یا نشت نفت و یا سایر مواد خطرناک و سمی و یا خطر چنین تخلیه یا نشتی از کشتی

ورود خسارت زیست محیطی در برابر اقدام متعارفی که هر مالک کشتی در چنین مواقعی اتخاذ می‌کند، مورد ارزیابی قرار می‌گیرد.

۴. منابع تأمین مالی خسارات

منابع تأمین مالی لایه اول غرامت، بر اساس کنوانسیون مسئولیت مدنی، مالکان کشتی - تانکرها - و بیمه‌گران آنها که غالباً کلپه‌های پی اند آی هستند، می‌باشند. در لایه‌های دوم و سوم پرداخت خسارت، منابع تأمین مالی صندوق‌های IOPC ۱۹۹۲ و تکمیلی ۲۰۰۳، سهمی است که هر نهاد یا شخص دریافت کننده و یا وارد کننده نفت می‌بایست مستقیماً به صندوق بپردازد، می‌باشد. بر اساس مقررات صندوق، وجوه صندوق ۱۹۹۲ از طریق سهم پرداختی توسط هر شخصی که در هر سال بیش از ۱۵۰۰۰۰ تن نفت خام^۱ یا نفت کوره سنگین^۲ در بنادر یا تأسیسات پایانه‌ای در کشوری که عضو صندوق است دریافت کرده، تأمین می‌شود. در مورد صندوق تکمیلی ۲۰۰۳ به منظور مشارکت، حداقل ۱ میلیون تن نفت در هر سال می‌بایست دریافت شده باشد. گزارش میزان نفت دریافت شده را کشور عضو به صندوق ارائه خواهد کرد [۲۷].

شکل زیر بیانگر مشارکت و نقش بخش‌های مختلف در پرداخت خسارت آلودگی نفتی است. لازم به ذکر است مشابه همین جدول در خصوص آلودگی ناشی از مواد سمی و خطرناک می‌باشد، با این تفاوت که در مورد مواد سمی و خطرناک فقط لایه‌های اول و دوم وجود دارند.

جدول ۲: پرداخت کنندگان خسارات در لایه‌های سه گانه

لایه اول	بیمه‌گران	کنوانسیون ۱۹۹۲ مسئولیت مدنی	مالکان کشتیها
First layer	Insurers	1992 CLC	Shipowners
لایه دوم	دریافت کنندگان نفت	کنوانسیون ۱۹۹۲ صندوق	صندوق ۱۹۹۲
Second layer	Oil receivers	1992 Fund convention	1992 Fund
لایه سوم	دریافت کنندگان نفت	پروتکل ۲۰۰۳ صندوق	صندوق ۲۰۰۳
Third layer	Oil receivers	2003 Fund protocol	2003 Fund

۴ ماده ۷ کنوانسیون CLC

۵ بند ۱ ماده ۱۲ کنوانسیون مواد خطرناک و سمی

1 crude oil
2 heavy fuel oil
3 International Hazardous and Noxious Substances Fund

صورت می‌گیرد: یکی از طریق حادثه و دیگری در حین عملیات کشتیرانی از طریق نشت نفت سوخت کشتی [۳۳] [۳۴] [۳۵]. مبانی مسئولیت و شکل کلی سیستم ایجاد شده توسط کنوانسیون بانکرز از کنوانسیون‌های مسئولیت مدنی آلودگی نفتی (CLC) و کنوانسیون مربوط به آلودگی ناشی از مواد خطرناک و سمی (HNS) الگوبرداری شده است. اما یکی از تفاوت‌های اساسی میان این سیستمها در این است که در نظام حقوقی ایجاد شده توسط کنوانسیون بانکرز فقط یک لایه پرداخت غرامت وجود دارد و لایه دومی تحت عنوان صندوق پرداخت خسارت، آن چنانکه در آلودگی نفتی و یا مواد خطرناک پیش‌بینی شده، وجود ندارد.

همچنین در خصوص پرداخت خسارت، سیستمی کاملاً متفاوت برای آن پیش‌بینی شده است. همچنین مقررات کنوانسیون بانکرز مستقیماً حق تحدید مسئولیت را به مالک کشتی یا بیمه‌گر او واگذار نمی‌کند. بلکه این امر را موکول به قوانین ملی و الحاق کشورها به کنوانسیون ۱۹۷۶ تحدید مسئولیت (LLMC)؛^۴ می‌کند و در این امر کشورهای عضو کنوانسیون بانکرز اجباری در الحاق و یا تصویب کنوانسیونهای تحدید مسئولیت ندارند. کشور ایران کنوانسیون بانکرز را در تاریخ 1389/2/28 و کنوانسیون ۱۹۷۶ تحدید مسئولیت را در تاریخ 1393/3/5 در مجلس به تصویب رساند. بر طبق کنوانسیون بانکرز، میزان تضمین شده غرامت از طرف بیمه‌گر در همه موارد، از مقدار محاسبه شده بر طبق کنوانسیون ۱۹۷۶ تحدید مسئولیت (LLMC)، تجاوز نخواهد کرد.^۵ به عبارت دیگر، سقف غرامت مشخص شده است اما میزان غرامت موجود برای قربانیان مشخص نیست و بستگی به قوانین ملی یا بین‌المللی حاکم و قابل اجرا در مورد تحدید مسئولیت دارد.^۶ با توجه به ارتباط مفاد کنوانسیون ۱۹۷۶ تحدید مسئولیت و کنوانسیون ۲۰۰۱ بانکرز، مالک کشتی حق دارد بر طبق شرایط مندرج در این دو کنوانسیون، مسئولیت خود را محدود کند. اما سؤال اصلی آن است که آیا دعاوی مربوط به آلودگی نفتی مندرج در کنوانسیون بانکرز، تحت پوشش دعاوی مندرج در کنوانسیون ۱۹۷۶ تحدید مسئولیت قرار دارند؟ در پاسخ می‌بایست اظهار داشت که هیچ‌یک از دعاوی تحت پوشش کنوانسیون تحدید مسئولیت به طور خاص در مورد آلودگی دریایی اشاره نمی‌کنند. با این حال، هر یک از این دعاوی دارای شرایطی هستند که با اعمال آن شرایط این امکان وجود دارد که دعاوی مرتبط با آلودگی نفتی را تحت پوشش کنوانسیون تحدید مسئولیت قرار داد. از این‌رو در هر مورد می‌بایست برای حل دعاوی آلودگی ناشی از سوخت کشتی‌ها بر اساس کنوانسیون تحدید مسئولیت، به شرایط مندرج به کنوانسیون مذکور مراجعه نمود. به عنوان مثال، یکی از دعاوی تحت پوشش کنوانسیون تحدید مسئولیت، دعاوی مربوط به هزینه‌های اقدامات انجام شده برای پیشگیری و کاهش خسارت است. در مورد ارتباط این دسته از دعاوی با دعاوی آلودگی نفتی باید اظهار داشت، در جریان یک حادثه نفتی، اقدامات پیشگیرانه برای جلوگیری یا

می‌باشد.» [۳۰]. کنوانسیون خسارت را شامل این موارد می‌داند: از دست دادن جان یا آسیب بدنی؛ از دست دادن یا آسیب به اموال خارج از کشتی؛ از دست دادن یا آسیب ناشی از آلودگی محیط زیست؛ هزینه‌های اقدامات پیشگیرانه و تلفات یا آسیب‌های بیشتر ناشی از آنها.^۱ مواد خطرناک و مضر هم شامل محموله‌های فله و هم کالاهای بسته بندی شده است. محموله‌های فله می‌توانند جامد، مایع از جمله روغن یا گازهای مایع باشند. مواد مشمول این کنوانسیون بسیار زیاد است. کد بین‌المللی کالاهای خطرناک دریایی^۲ [۳۱]، صدها ماده را فهرست می‌کند که در صورت ارسال به شکل بسته بندی شده می‌توانند خطرناک تلقی شوند. برخی از جامدات فله ای مانند زغال سنگ و سنگ آهن به دلیل خطرات کمی که در حین حمل دارند شامل نخواهند شد.

برای پرداخت غرامت، با توجه به ماده ۹ کنوانسیون، مالک کشتی حق دارد مسئولیت خود را تحدید نماید. لازم به ذکر است، مسئولیت بیمه‌گران از جمله باشگاه‌های پی‌اند‌آی نیز همانند مالکان کشتی مشمول تحدید مسئولیت قرار می‌گیرد. اصل تحدید مسئولیت باشگاه‌ها در برابر خسارات آلودگی از اولین بندهای مسئولیت آلودگی بود که در مقررات کلوپها ذکر گردیده است. در حال حاضر، با توجه به تصویب پروتکل ۲۰۱۰ کنوانسیون ۱۹۹۶ آلودگی ناشی از مواد خطرناک و سمی، میزان پرداخت خسارت ناشی از این مواد، در صورت حمل به شکل فله، حداکثر ۱۰۰ میلیون SDR^۳ و در صورتیکه خسارت ناشی از مواد خطرناک و سمی بسته بندی شده باشد، حداکثر ۱۱۵ میلیون SDR می‌باشد.^۴

مرحله اول توسط مالک کشتی و بیمه‌گر او و مرحله دوم پرداخت خسارت بر اساس پروتکل ۲۰۱۰ کنوانسیون از طریق صندوق پرداخت خسارت کالاهای خطرناک و سمی (HNS FUND) انجام می‌گیرد.^۵ تصمیمات صندوق توسط مجمع صندوق که شامل کشورهای عضو کنوانسیون و پروتکل می‌گردد، اتخاذ و اجرا می‌شود. لازم به ذکر است کنوانسیون ۱۹۹۶ مواد خطرناک و سمی و پروتکل ۲۰۱۰ آن، تاکنون لازم‌الاجرا نشده‌اند [۳۲] و ایران نیز عضو کنوانسیون و پروتکل الحاقی نمی‌باشد [۳۳].

۶. چالش‌های پرداخت خسارت برای آلودگی ناشی از نفت سوخت کشتیها

یکی از انواع آلودگی‌های دریایی، آلودگی ناشی از نفت سوخت کشتی‌ها در حین عملیات کشتی است که حجم وسیعی از آلودگی‌های دریایی را در بر می‌گیرد. این نوع از آلودگی در چارچوب مقررات کنوانسیون بانکرز (Bunkers) قرار گرفته است. آلودگی دریا توسط کشتی‌ها به دو شکل

۵ بند ۵ ماده ۱۴ پروتکل
6 Convention on Limitation of Liability for Maritime Claims
۷ مواد ۶ و ۷ (۱) کنوانسیون بانکرز
۸ ماده ۶ کنوانسیون تحدید مسئولیت

۱ بند ۶ ماده ۱ کنوانسیون
2 International Maritime Dangerous Goods (IMDG) Code
۳ بند الف ماده ۹ (۱) پروتکل
۴ بند ب (۱) ماده ۹ (۱) پروتکل

۷. نتیجه گیری

یکی از مسائلی که همواره در هر حادثه دریایی مطرح می‌شود، امکان تحقق اصل جبران کامل و سریع خسارات از جمله خسارات آلودگی است. یکی از مهم‌ترین حوادث دریایی در سالهای اخیر، سانحه سانچی بوده است. خوشبختانه در این خصوص، کشتی سانچی دارای چند بیمه نامه‌ی داخلی و بین‌المللی بوده است. صرف‌نظر از بیمه بدنه که بحث آن جداست، این نفت‌کش دارای بیمه کامل پی‌اند‌آی بوده است و بر این اساس، آسیبهای ناشی از تصادم، آلودگی، صدمه و مرگ خدمه تماماً تحت پوشش این بیمه نامه بوده است. البته در خصوص فوت خدمه، قراردادی میان بیمه البرز و شرکت ملی نفتکش وجود دارد که بر این اساس، بیمه البرز می‌بایست ۲/۳ میلیارد تومان پرداخت کند که از این میزان، حدود پانصد میلیون تومان سهم اتکایی بیمه مرکزی بوده است. بنابراین، پرداخت خسارت در مورد سانحه سانچی از طریق همان لایه اول که توسط مالکان کشتی و بیمه‌گران تأمین می‌شود، انجام گردید. اما همیشه میزان خسارت در این حد نیست. آنچه که از منظر حقوقی و در ارتباط با کشور ایران قابل توجه است این است که در راستای تحقق اصل جبران کامل و سریع خسارات، کشور جمهوری اسلامی ایران در راستای تحقق این اصل، به کنوانسیونهای مصوب سازمان بین‌المللی دریانوردی، از جمله کنوانسیون کنوانسیون مسئولیت مدنی ۱۹۹۲، صندوق ۱۹۹۲ جبران خسارت و نیز کنوانسیون ۲۰۰۱ بانکرز و همچنین در زمینهٔ تحدید مسئولیت دعوی دریایی به کنوانسیون ۱۹۷۶ تحدید مسئولیت ملحق شده است. اما بررسی لایه‌های مختلف پرداخت خسارت نشان داد که در برخی موارد که میزان خسارات بیشتر از حد پوشش بیمه‌ای است، ضرورت دارد که به لایه‌های دوم و سوم متوسل شد. بر این اساس، عضویت جمهوری اسلامی ایران در هر سه سطح غرامت که توسط کنوانسیون مسئولیت مدنی ۱۹۹۲، صندوق ۱۹۹۲ و پروتکل صندوق تکمیلی ۲۰۰۳ پوشش داده شده است می‌تواند حمایت مالی کاملتری از قربانیان آلودگی نفتی در قلمرو ایران را تضمین کند و الحاق جمهوری اسلامی ایران به صندوق الحاقی ۲۰۰۳ گام مهمی در این زمینه خواهد بود. لایه‌های پرداخت خسارت در قالب حقوق مسئولیت مدنی قرار گرفته‌اند و مسئولیت کیفری اشخاص مسئول حوادث آلودگی دریایی تحت پوشش قرار نگرفته و می‌بایست از طریق قوانین ملی کشورها مورد رسیدگی قرار گیرد. در تمام کنوانسیونهای دریایی مصوب آی‌مو، مالک کشتی مسئول آلودگی دریایی خواهد بود. مبنای مسئولیت مالک کشتی بر اساس کنوانسیونها در قبال آلودگی دریایی، مسئولیت مبتنی بر خطر^۲ است. کنوانسیونهای بین‌المللی مرتبط با آلودگی دریایی، به‌منظور اعمال اصل جبران کامل و سریع خسارات به زیان‌دیدگان حوادث آلودگی، سیستم پرداخت خسارت را با توجه به نوع آلودگی به مراحل یا لایه‌های گوناگون

کاهش خسارت آلودگی ممکن است بطور مکرر انجام گیرد. برای آنکه این دعوی تحت پوشش قرار گیرند، چنین اقداماتی باید توسط فردی به غیر از شخص مسئول حادثه انجام شود و دعوی مرتبط با آن توسط وی اقامه شود. اما باید توجه شود که در چنین حوادثی، مالک کشتی، به عنوان شخص مسئول، غالباً در پیشگیری یا کاهش خسارات آلودگی دخالت دارد و در واقع او همیشه پیشرو در انجام چنین اقداماتی است. در عین حال، زبانی که او ممکن است در فرآیند چنین اقداماتی متحمل شود، تحت شمول این ماده قرار نخواهد گرفت.

از آنجایی که بر اساس کنوانسیون بانکرز، در مورد آلودگی سوخت کشتی، بخشی از تعهدات به کنوانسیون تحدید مسئولیت ارجاع داده شده است، در این ارتباط توجه به چند نکته ضروری است. اول آنکه با در نظر گرفتن سقف مسئولیت مالک کشتی و بیمه‌گر او بر اساس کنوانسیون ۱۹۷۶ تحدید مسئولیت یا پروتکل ۱۹۹۶ آن، در صورتی که کشتی در یکی از کشورهای عضو کنوانسیون بانکرز به ثبت رسیده باشد، گواهی بیمه باید از مقام مربوطه کشور ثبت کشتی اخذ شود. کشتی ثبت شده در کشوری که عضو این کنوانسیون نیست، باید گواهینامه‌ای را از کشور عضو کنوانسیون دریافت کند. این ترتیب در کنوانسیون مسئولیت مدنی نفتی ۱۹۹۲ و کنوانسیون ۱۹۹۶ مواد خطرناک نیز اعمال شده است.^۱ دوم، اساساً به دلیل آنکه این گواهی از سوی دولت صادر می‌شود، جریمه‌هایی هم که برای عدم وجود و یا عدم انطباق گواهی با مفاد کنوانسیون وضع می‌شود به عهده دولت است [11] [10] [37]. سوم، یکی دیگر از مقررات کلیدی، الزام کشورها به تنظیم مقررات و تضمین حق حادثه دیده برای اقدام مستقیم علیه بیمه‌گر جهت دریافت غرامت خسارت ناشی از آلودگی است.^۲ بر اساس این ماده هرگونه دعوی جبران خسارت ناشی از آلودگی می‌تواند مستقیماً علیه بیمه‌گر یا شخص دیگری که تضمین مالی برای مسئولیت مالک در قبال خسارت آلودگی ارائه می‌کند مطرح شود. بر طبق گزارش سالانه صندوق جبران خسارت، [22] که بر اساس مقررات کنوانسیون ۱۹۹۲ صندوق [۳۸] ایجاد گردیده، ثابت شده است که سیستم بیمه اجباری و روش مراجعه مستقیم، سیستم و روشی کارآمد برای حل مشکل دسترسی است و بسیار ساده‌تر از تلاش برای تعقیب مالک ذینفع کشتی است که باعث خسارت شده است [22]. نکته اساسی این است که این امر تضمین می‌کند که واقعاً وجوهی برای جبران خسارت قربانیان حادثه در دسترس است. این امر به طور کلی با حق اقدام مستقیم به دست می‌آید که بر اساس آن، قربانی می‌تواند علیه بیمه‌گر مستقیماً اقامه دعوی کند [۳۹] [40]. این امر معمولاً بسیار راحت‌تر از تعقیب مالک کشتی است.

۲ ماده ۷ (۱۰) کنوانسیون بانکرز

۱ ماده ۷ کنوانسیون مسئولیت مدنی؛ بند ۱ ماده ۷ کنوانسیون بانکرز، ماده 12 کنوانسیون حمل مواد خطرناک و سمی

کنوانسیون مسئولیت مدنی آلودگی نفتی (CLC) و صندوق (Fund) و کنوانسیون و پروتکل مسئولیت مدنی آلودگی مواد خطرناک و سمی (HNS) به وجود آمده است. صندوقی که بر اساس کنوانسیونها ایجاد شده، نسبت به مازاد خسارات، متعهد به پرداخت خسارت به قربانیان این گونه حوادث تا سقف مشخصی خواهد بود. پرداخت غرامت توسط صندوق، لایه دوم پرداخت خسارت محسوب می‌شود. در خصوص آلودگی نفت سوخت کشتیها، کنوانسیون بانکرز ایجاد صندوق را ضروری ندانسته و لذا لایه دوم پرداخت خسارت برای چنین آلودگی وجود ندارد. در این زمینه چالش اصلی آن است که آیا دعاوی مربوط به آلودگی نفتی مندرج در کنوانسیون بانکرز، تحت پوشش دعاوی مندرج در کنوانسیون ۱۹۷۶ تحدید مسئولیت قرار می‌گیرند؟ در پاسخ می‌بایست اظهار داشت که هیچ‌یک از دعاوی تحت پوشش کنوانسیون تحدید مسئولیت به طور خاص به آلودگی دریایی اشاره نمی‌کنند. با این حال، هر یک از این دعاوی دارای شرایطی هستند که با اعمال آن شرایط این امکان وجود دارد که دعاوی مرتبط با آلودگی نفتی را تحت پوشش کنوانسیون تحدید مسئولیت قرار داد.

۸. مشارکت نویسندگان

فریبرز صفری تمامی مراحل پژوهش را به انجام رسانده و ضمن تأیید نسخه نهایی، مسئولیت پاسخگویی در قبال پژوهش را پذیرفته است.

۹. تشکر و قدردانی

ابراز نشده است.

۱۰. تعارض منافع

هیچ گونه تعارض منافع توسط نویسنده بیان نشده است.

References

- [1]. United Nations Conference on Trade and Development (UNCTAD). (2021). *Review of Maritime Transport 2021*, p.132.
- [2]. Chen, J., et al., (2019). "Oil Spills from Global Tankers: Status Review and Future Governance", *Journal of Cleaner Production*, Vol. 227, pp. 20-32.
- [3]. UN General Assembly. (2007). *Oceans and the Law of the Sea*, UN Doc. A/62/66.
- [4]. Report of Islamic Council Research Center. (2016). *Sanchi Oil Tanker Accident and Investigation of The Technical and Financial Aspects of the Accident*, Vice President of Infrastructure

همراه با شرایط خاص، تقسیم نموده‌اند. لایه اول پرداخت خسارت دارای ویژگی‌های خاصی است که مهمترین آنها این است که این لایه تحت پوشش بیمه اجباری قرار می‌گیرد که توسط مالکان کشتی انجام می‌شود و مسئولیت مالکین کشتی‌ها و بیمه‌گران آنها تا سقف مشخص و معینی محدود شده است. تعهدات بیمه‌گران در حوادث آلودگی محدود به همین لایه اول است. با اجرای نظام بیمه اجباری آلودگی دریایی، خسارت زبان دیده ناشی از انواع آلودگی دریایی تا سقف معینی که در کنوانسیونها ذکر شده، به‌طور فوری پرداخت می‌گردد اما کافی نیست. بحث مسئولیت نامحدود برای آلودگی دریایی به عنوان یک گزینه همواره مطرح بوده است. در این خصوص، دلایل گوناگونی برای تحدید مسئولیت مدنی جبران خسارت آلودگی دریایی مطرح شده است که مهمترین آنها عبارتند از: الف) ترغیب و تشویق سرمایه‌گذاری در صنعت کشتیرانی و ایجاد یک دریای تجاری رقابتی، ب) امکان دسترسی به مالک کشتی و اموال او جهت جبران خسارت که همراه با اعمال اصل تحدید مسئولیت در کنار بیمه اجباری و رجوع مستقیم به بیمه‌گر می‌باشد، ج) تسهیل دسترسی به مراجع ذیصلاح ملی و محاکم کشورهای عضو. با توجه به دلایل مذکور، ایده «مسئولیت نامحدود» از سوی تدوین‌کنندگان کنوانسیونهای دریایی و بیمه‌گران و بازیگران اصلی صنعت حمل‌ونقل دریایی مورد توجه قرار نگرفته است. در این زمینه، موضع کلوپهای پی‌اند‌آی همواره مبتنی بر تحدید مسئولیت تا سقف معین بوده است.

ایجاد طبقات و لایه‌های پرداخت خسارت آلودگی دریایی با توجه به اصول بیمه اجباری و رجوع مستقیم زبان‌دیده به بیمه‌گر، به دلایل زیر الزامی است: اول قطعیت غرامت از طریق الزام به پوشش بیمه‌ای مسئولیت مالکان کشتی توسط بیمه‌گران بخصوص کلوپهای پی‌اند‌آی، دوم دسترسی به مراجع ذیصلاح ملی علیه شخص مسئول حادثه و دسترسی به منابع مالی جبران خسارت در داخل کشورهای عضو و سوم تأمین منابع مالی خسارت از سوی واردکنندگان محموله‌های نفتی از طریق مشارکت در تأمین وجوه صندوق غرامت. منبع تأمین مالی پرداخت خسارت در لایه اول از طریق مشارکت مالک کشتی و بیمه‌گر او انجام می‌شود. در لایه دوم و سوم واردکنندگان نفت و یا سایر مواد خطرناک و سمی مسئول تأمین منابع مالی می‌باشند و از طریق مشارکت آنها این خسارات پرداخت می‌شوند. در مواردی که بیمه موجود - عموماً بیمه پی‌اند‌آی - در لایه اول که توسط مالکان کشتی تهیه شده است، برای برآورده کردن خسارات کافی نیست، لایه دوم غرامت از صندوقی که از مشارکت دریافت‌کنندگان یا واردکنندگان نفت یا مواد خطرناک و سمی تشکیل شده است، پرداخت می‌شود. میزان مشارکت آنها در صندوق با توجه به مقدار مواد دریافتی در هر سال محاسبه خواهد شد. لایه سوم پرداخت خسارت که توسط صندوق تکمیلی جبران خسارات آلودگی انجام می‌شود فقط در خصوص آلودگی نفتی - نفت به عنوان کالا - وجود دارد. پرداخت خسارت از طریق صندوق غرامت، در چارچوب

- [20]. IOPC FUND, (20۲۰). *Report on the Activities of the International Oil Pollution Compensation Funds, Annual Report*, pp.8-15.
- [21]. International Convention on Civil Liability for Oil Pollution Damage (CLC 1969).
- [22]. ILC, *Draft Articles on State Responsibility with Commentaries thereto (First Reading)*, (1996), GAOR, 51st Session, p.7.
- [23]. International Oil Pollution Compensation Funds, ۱۹۷۱, Reports on Incidents involving the 1971 Fund.
- [24]. IOPC Funds, Report To Un Doalos, (2020). *Report by the International Oil Pollution Compensation Funds to the Division for Ocean Affairs and the Law of the Sea*, (IOPC Funds, London).
- [25]. IOPC Funds, Report To Un Doalos, (2022). *Report by the International Oil Pollution Compensation Funds to the Division for Ocean Affairs and the Law of the Sea*, (IOPC Funds, London).
- [26]. IOPC Funds, (2023). *Summary of incidents*, (IOPC Funds, London).
- [27]. IOPC Funds, (2008). *Report on the Activities of the International Oil Pollution Compensation Funds, Annual Report 2008* (IOPC Funds, London).
- [28]. Protocol to the International Convention on Liability and Compensation for Damage in Connection with the Carriage of Hazardous and Noxious Substances by Sea (HNS) (2010 HNS Protocol).
- [29]. P&I Club's Rule Book and Correspondents List for Policy Year 2022, Japan P&I Club, <https://www.piclub.or.jp/en/news/34503> (5/4/2022).
- [30]. Hill, C., Robertson, B., Hazelwood, S.J., (1996). *Introduction to P&I*, (2nd ed.). London, Lloyd's of London Press.
- [31]. International Maritime Dangerous Goods (IMDG) Code, <https://www.imo.org/en/OurWork/Safety/Pages/DangerousGoods>
- [32]. IMO. (2011). *Status of Treaties*, London, Maritime Knowledge Centre, IMO Publishing.
- [33]. Ports & Maritime Organization, <https://www.pmo.ir/>
- [34]. Gunasekera, M., (2010). *Civil Liability for Bunker Oil Pollution Damage*, Bern: Peter Lang
- [35]. Khee-Jin Tan, A. (2006). *Vessel-source Marine Pollution: The Law and Politics of International Regulation*, Cambridge: Cambridge University Press.
- Research and Production Affairs, Office of Energy, Industry and Mining Studies, serial number, 157772. (Persian)
- [5]. Chen, J., et al., (2020). "Marine Oil Spill Pollution Causes and Governance: A Case Study of Sanchi Tanker Collision and Explosion", *Journal of Cleaner Production*, Vol. 273, 122978.
- [6]. Hazelwood, (2000). *P&I Clubs Law and Practice*, (3rd ed). p.39.
- [7]. P&I Club's Rule Book and Correspondents List for Policy Year 2022, Japan P&I Club, <https://www.piclub.or.jp/en/news/34503> (5/4/2022).
- [8]. DelaRue, C., Anderson, C.B., & Hare, J., (2022). *Shipping and the Environment: Law and Practice*, 3ed ed., London: Taylor & Francis, p.123.
- [9]. Attard, D., Fitzmaurice, M., and Martínez Gutiérrez, N.A., (2014). *The IMLI Manual on International Maritime Law*, Volume 1, London, Oxford University Press.
- [10]. ITOPE, (2021). *Liability and Compensation for ship-source Oil Pollution in the Marine Environment*, p.14.
- [11]. Griggs, P., Williams, R. & Farr, J., (2020). *Limitation of Liability for Maritime Claims*, 3rd ed., p.113.
- [12]. International Maritime Organization. IMO Legal Committee, IMO LEG 74.
- [13]. International Maritime Organization. IMO Legal Committee, IMO LEG 75/5/1.
- [14]. Correia, M., (2013). *Shipowners' Limitation of Liability*, pp. 15-20.
- [15]. IOPC FUND, (20۲۲). *Report on the Activities of the International Oil Pollution Compensation Funds, Annual Report*, p. 23.
- [16]. Safety for Sea, (2018). *Court upholds \$1.8 billion compensation from Prestige oil spill*, available at <https://safety4sea.com/>
- [17]. Van Erp, J., Faure, M., Nollkaemper, A. & Philipsen, N., (2019). *Smart Mixes for Transboundary Environmental Harm*, Cambridge: Cambridge University Press, p.299.
- [18]. International Maritime Organization. (February 2005). *Focus on IMO: A Summary of IMO Conventions*, London, IMO Publishing.
- [19]. Zhu, L. (2007). *Compulsory Insurance and Compensation for Bunker Oil Pollution Damage*, Hamburg, Springer.

- [39] . Protocol to amend the International Convention on the Establishment of an International Fund for Compensation for Oil Pollution Damage of 18 December 1971 (Fund 1992).
- [40] . Aldous, G. (2000). «Claims by Personal Injury and Fatal Accident Claimants on Property Funds and Limitation Proceedings», *Lloyd's Maritime and Commercial Law Quarterly* 150.
- [36] . De La Rue, C., and Anderson C.B. (2009). *Shipping and the Environment: Law and Practice* (2nd ed.), London: Lloyd's of London Press.
- [37] . Convention on Limitation of Liability for Maritime Claims, 1976 (LLMC).
- [38] . International Maritime Organization. IMO Legal Committee, IMO LEG 77/4/3, IMO LEG 77/4/4.

THOR(S) BIOSKETCHES

Safari, F., Assistant professor, Department of Law, Faculty of Humanities, Hazrat-e Masoumeh University, Qom, Iran.

✉ safari.law@gmail.com

 [0000-0002-2852-2754](https://orcid.org/0000-0002-2852-2754)

این قسمت توسط نشریه تکمیل می‌گردد:



HOW TO CITE THIS ARTICLE

Citation (Vancouver)

 <http://doi.org/10.52547/joc.14.56.7>

 <http://joc.inio.ac.ir/article-1-1746-fa.html>

 <https://orcid.org/0000-0002-2852-2754>



COPYRIGHTS

©2021 The author(s). This is an open access article distributed under the terms of the Creative Commons Attribution (CC BY 4.0), which permits unrestricted use, distribution, and reproduction in any medium, as long as the original authors and source are cited. No permission is required from the authors or the publishers.