

عملکرد سازمان بین‌المللی دریانوردی در باب مسئولیت مدنی ناشی از آلودگی دریاها در بستر کنوانسیون حقوق دریاها

حمیدرضا اکبرپور^۱، سیدباقر میرعباسی^{۲*}، احسان کامرانی^۳

۱- گروه حقوق، واحد قشم، دانشگاه آزاد اسلامی، قشم، ایران، پست الکترونیکی: hamidakbarpour172@gmail.com
۲- گروه حقوق عمومی، دانشکده حقوق و علوم سیاسی، دانشگاه تهران، تهران، ایران، پست الکترونیکی: mirabbassi.bagher@gmail.com
۳- گروه شیلات، دانشکده علوم و فنون دریایی، دانشگاه هرمزگان، بندرعباس، ایران، پست الکترونیکی: ehsan.kamrani1347@gmail.com

تاریخ پذیرش: ۹۷/۹/۲۱

* نویسنده مسوول

تاریخ دریافت: ۹۷/۴/۰۲

چکیده

سازمان بین‌المللی دریانوردی (ایمو) به عنوان سازمان صلاحیت‌دار در موضوعات گوناگون دریایی شناخته می‌شود. بسیاری از این زمینه‌ها، منشاء در کنوانسیون حقوق دریاها دارد. یکی از این موضوعات، مساله مسئولیت مدنی ناشی از آلودگی دریا است. اهمیت این مساله در شناسایی و عملی نمودن روند جبران خسارت وارده بر اشخاص و محیط‌زیست دریایی است. بر همین مبنا، این پژوهش به بررسی عملکرد ایمو به عنوان سازمان صلاحیت‌دار در باب مساله مسئولیت مدنی ناشی از آلودگی دریا پرداخته است. به طور کلی ایمو از بدو تاسیس با مساله محیط‌زیست دریایی و مقابله با آلودگی آن مرتبط بوده است. مساله مسئولیت مدنی ناشی از آلودگی دریا نیز به ویژه پس از حادثه نفتی توری کیون مورد توجه قرار گرفت. نتیجه این امر ابتدا در نهادسازی ایمو و ایجاد کمیته موقتی، فرعی و سپس ارتقاء این کمیته به رکن اصلی و دائمی ایمو، نمود پیدا کرد. پس از آن اسناد صادر شده از سوی مجمع و شورای ایمو بر اهمیت مسئولیت ناشی از آلودگی صحنه گذاشت و آن را به یکی از موارد مورد توجه جامعه دریایی تبدیل نمود. ماحصل این فرایند، تدوین چهار کنوانسیون بود. این کنوانسیون‌ها آلودگی ناشی از نفت، مواد مضر و خطرناک و آلودگی ناشی از سوخت کشتی را تحت پوشش قرار می‌دهند و نظام حقوقی منحصر به فرد و کاملی را در باب مسئولیت ناشی از آلودگی دریایی به وجود آورده‌اند که در صورت اجرایی شدن هر چهار کنوانسیون، عملاً قریب به اتفاق حوادث ناشی از آلودگی دریایی را تحت پوشش قرار خواهند داد.

کلمات کلیدی: سازمان بین‌المللی دریانوردی، مسئولیت مدنی ناشی از آلودگی دریاها، کنوانسیون حقوق دریاها، کنوانسیون بین‌المللی مسئولیت مدنی ناشی از آلودگی نفتی، کنوانسیون تاسیس صندوق بین‌المللی جبران خسارات ناشی از آلودگی نفتی.

۱. مقدمه

نقل و میزان ایمنی بیشتر سبب شده است بیش از یک و میلیون و پانصد هزار دریانورد در نقل و انتقال کالا در تجارتی جهانی به ارزش پنج تریلیون دلار نقش مهمی ایفا کنند (منصوری، ۱۳۹۶). علی‌رغم اینکه هدف اصلی و اولیه تشکیل سازمان بین‌المللی

مزیای راه‌های دریایی در زمینه حمل و نقل کالا از جمله ظرفیت بسیار زیاد حمل و نقل از طریق دریا، هزینه پایین حمل و

مطالعه بر رشته‌های علوم سیاسی، روابط بین‌الملل و حقوق بین‌الملل بسیار تاثیرگذار است (حقیقت، ۱۳۸۷). "رهیافت نهادی به عنوان یک نظریه، به ارائه گزاره‌هایی در مورد علل و نتایج نهادهای سیاسی می‌پردازد و به ارزش‌های سیاسی لیبرال-دموکراسی اعتقاد دارد. حامیان این رهیافت، قواعد و رویه‌های قانونی را به عنوان متغیر اساسی مستقل، و کارکرد و سرشت دموکراسی‌ها را به عنوان متغیر وابسته در نظر می‌گیرند و معتقدند این قواعد است که رفتار را تجویز می‌کند. رهیافت نهادی به عنوان یک روش نیز دارای سه ویژگی توصیفی - استقرایی، رسمی - قانونی و تاریخی - مقایسه‌ای است" (حقیقت، ۱۳۸۷). رهیافت نهادی هم‌چنین به‌عنوان ویژگی تعیین‌کننده مکتب انگلیسی سیاست شناخته می‌شود. از دید مکتب انگلیسی، این نهادهای بین‌المللی هستند که به همکاری‌های بین‌المللی در جهت تامین اهداف و منافع مشترک در جامعه دولت‌ها شکل می‌دهند (مشیرزاده، ۱۳۶۶). مهم‌ترین مفروض‌های نهادگرایی عبارتند از:

- "اهمیت نهادها: رفتار سیاسی عمیقاً تحت تاثیر بستر نهادی قرار می‌گیرد که در چارچوب آن شکل می‌گیرد و اهمیت می‌یابد.
- اهمیت تاریخ: میراث گذشته برای حال قابل توجه است.
- پیچیدگی و پیش‌بینی‌ناپذیری: نظام‌های سیاسی، پیچیده و ماهیتاً پیش‌بینی‌ناپذیر هستند.
- اهمیت منافع غیرمادی: رفتار کنشگران همیشه تابعی ابزاری از منفعت مادی نیست" (های، ۱۳۸۵).

۲. روش تحقیق

با توجه به آن چه گفته شد مواردی در خصوص نهادگرایی و سازمان بین‌المللی دریانوردی، قابل بحث است. نخست اینکه سازمان‌های بین‌المللی دریانوردی به عنوان نهادی بین‌المللی شناخته می‌شود؛ در نتیجه روش نهادگرایی که مربوط به بررسی نهادها بوده و به سیر تحول آن‌ها می‌پردازد، مورد استفاده قرار می‌گیرد. هم‌چنین با توجه به اهمیت سیر تاریخی در این روش، عملکرد این سازمان در باب تدوین نظام حقوقی مسئولیت مدنی ناشی از آلودگی دریاها در بستر تاریخی و واکنش آن به مقتضیات زمان خود، مورد بررسی و تحلیل قرار می‌گیرد. بر همین مبنای روش توصیفی-استقرایی به عنوان روش غالب این مقاله انتخاب شده است. بنابراین برای این پژوهش به توصیف تاریخی مساله

دریانوردی، وجود ساز و کاری بین‌المللی برای افزایش ایمنی در دریا بود اما قبل از لازم‌الاجرا شدن کنوانسیون در سال ۱۹۵۸ میلادی، توجه این سازمان نوپا به تهدید آلودگی محیط زیست دریایی ناشی از کشتی‌ها به ویژه آلودگی ناشی از نفت جلب شد. در نتیجه سازمان بین‌المللی دریانوردی مسئولیت اداره امور و ارتقاء آن را تقبل نمود. بنابراین بهبود ایمنی دریانوردی و جلوگیری از آلودگی دریایی، از همان ابتدا جزو مهم‌ترین اهداف این سازمان بوده است (طلایی و حیدری، ۱۳۹۴). در این میان یکی از بسترهای مهم برای ایفای نقش توسط ایمو، کنوانسیون حقوق دریاها بود. کنوانسیون حقوق دریاها، وظایفی را جهت همکاری در سطح بین‌المللی و منطقه‌ای برای دولت‌ها تعیین کرده است. این وظایف به طور مستقیم و یا از طریق سازمان‌های بین‌المللی دارای صلاحیت به انجام می‌رسند. ایمو به عنوان یکی از موسسات سازمان ملل، دارای صلاحیتی ویژه در مسائل مربوط به دریانوردی و کشتیرانی است. کنوانسیون حقوق دریاها به ندرت نام سازمانی خاص را ذکر کرده است اما نام ایمو تنها یک بار به صراحت و در ضمیمه هشتم کنوانسیون ذکر شده است. علاوه بر ایمو، سازمان‌های بین‌المللی دیگری هم وجود دارند که در برخی از مسائل دریانوردی دارای صلاحیت محسوب می‌شوند از جمله این سازمان‌ها کنفرانس سازمان ملل در مورد تجارت و توسعه و سازمان بین‌المللی کار است اما ایمو به کرات و به طور گسترده در کنوانسیون حقوق دریاها به عنوان سازمان بین‌المللی دارای صلاحیت اصلی در ارتباط با مقررات کشتیرانی و دریانوردی در باب مسائل ایمنی، آلودگی ایجاد شده ناشی از کشتی‌ها، امنیت دریانوردی و مسئولیت ناشی از آلودگی دریاها شناخته شده است (Riidiger, 1999). با توجه به همین امر و اهمیت روزافزون محیط زیست دریایی و جلوگیری از آلودگی آن، مساله مسئولیت مدنی ناشی از آلودگی دریاها مطرح شد. این پژوهش با توجه به اهمیت مساله مسئولیت مدنی ناشی از آلودگی دریایی و نقش بی‌بدیلی که ایمو به عنوان سازمان صلاحیت دار در این زمینه دارد به بررسی نقش این سازمان در تدوین، تثبیت و توسعه نظام حقوقی مسئولیت ناشی از آلودگی دریاها می‌پردازد. ضرورت پرداختن به این امر نیز در حلقه پژوهشی است که در باب این موضوع وجود دارد. برای بررسی و تحلیل این موضوع، رهیافت نهادی می‌تواند بصورت موثری راهگشا باشد. رهیافت نهادی، موضوع مطالعه خود را نهادهای سیاسی قرار می‌دهد که نهادهای مختلف بین‌المللی را هم در بر می‌گیرد. بنابراین این نوع

می‌پردازد و قسمتی از موضوع پژوهش حاضر را پوشش می‌دهد. اما تفاوت عمده پژوهش حاضر با مقالاتی که ذکر شد و به ویژه در مقابل مقاله اخیرالذکر، در جامع بودن این پژوهش است که در برگزیده تمامی اسنادی است که از سوی ایمو در زمینه مسئولیت صادر شده است که عملاً سایر تحقیقات ذکر شده دارای این ویژگی نیستند. علاوه بر این، پژوهش حاضر به نقش ویژه ایمو در بستر کنوانسیون حقوق دریاها برای صادر کردن این اسناد پرداخته شده است.

۴. بررسی وضع موجود و گذشته موضوع

بخش دوازدهم کنوانسیون حقوق دریاها شامل مفادی برای حفاظت از محیط زیست دریایی است. در همین بخش به مسئولیت ناشی از آلودگی کشتی‌ها نیز اشاره شده است. ماده ۲۳۵ کنوانسیون حقوق دریاها به این مساله می‌پردازد و حاوی مفاد مرتبط با "وظیفه و مسئولیت" دولت‌ها است. این ماده به مبحث مسئولیت ناشی از آلودگی در قالب عبارات کلی پرداخته است و چهارچوب لازم را برای معاهده‌های تخصصی‌تر فراهم نموده است (Mihneva-Natove, 2005). این ماده شامل سه پاراگراف است. پاراگراف اول ماده ۲۳۵، دولت‌ها را در قبال تعهدات بین‌المللی‌شان در باب حفظ و حراست از محیط زیست دریایی مطابق با حقوق بین‌الملل مسئول می‌داند. طبق پاراگراف دوم این ماده، دولت‌ها باید اطمینان حاصل کنند که حق توسل به جبران خسارت سریع و کافی بر اساس سیستم حقوقی آن کشور برای اشخاص مختلف حقیقی و حقوقی در قلمرو تحت صلاحیت‌شان وجود دارد.

پاراگراف سوم نیز اذعان می‌دارد که دولت‌ها باید با هدف اطمینان از جبران خسارت سریع و کافی در رابطه با تمام آسیب‌های ناشی از آلودگی محیط زیست دریایی، در صدد اجرای حقوق بین‌الملل موجود و توسعه بیشتر حقوق بین‌الملل در ارتباط با وظیفه و مسئولیت‌شان برای ارزیابی و جبران خسارت، حل و فصل اختلافات مربوطه و همچنین در صورت لزوم، توسعه معیارها و روش‌های مناسب پرداخت خسارت مانند بیمه اجباری یا صندوق غرامت باشند. تاکید کنوانسیون حقوق دریاها بر مسئولیت ناشی از آلودگی محیط زیست دریایی، کم کم به تکامل مفهوم مسئولیت ناشی از آلودگی دریایی منجر شد. بر همین اساس تعیین قوانین و مقررات مربوط به ارزیابی خسارت وارد

آلودگی دریاها و اهمیت شناسایی نظام حقوقی مسئولیت در قبال آن برای جامعه بین‌الملل و سپس به کارویژه‌ها و عملکرد ایمو و نهاد درونی آن در باب این نوع مسئولیت در بستر کنوانسیون حقوق دریاها پرداخته می‌شود.

۳. پیشینه علمی موضوع

تحقیقاتی در باب زمینه‌های مختلف مسئولیت مدنی ناشی از آلودگی صورت گرفته است. اما اکثر این تحقیقات به مساله آلودگی نفتی پرداخته‌اند. در مقاله "بیمه اجباری مسئولیت مدنی صاحبان کشتی در آلودگی‌های نفتی با تأکید بر کنوانسیون مسئولیت مدنی ۱۹۶۹ با اصلاحات بعدی" اثر سیفی‌قره‌یتاق و دیگران (۱۳۹۴) به مبحث بیمه اجباری، مکانیزم و شرایط آن با توجه به کنوانسیون مسئولیت مدنی مصوب ۱۹۶۹ میلادی و اصلاحات پس از آن به ویژه پروتکل ۱۹۹۲ میلادی می‌پردازد. مقاله "تحلیل مقایسه‌ای کنوانسیون مسئولیت مدنی ۱۹۶۹ و پروتکل ۱۹۹۲ در مورد مسئولیت مدنی ناشی از آلودگی نفتی" اثر امینی و جعفری مجد (۱۳۹۰) به مقایسه این دو رژیم مسئولیت پرداخته است و سیر تطور از کنوانسیون ۱۹۶۹ تا پروتکل ۱۹۹۲ را مورد بررسی قرار داده است.

مقاله "مسئولیت مدنی خسارات آلودگی نفتی در دریای آزاد" اثر مهرداد سیدی (۱۳۶۸) نیز علی‌رغم اینکه پژوهشی با کیفیت است اما گرد کهنگی بر آن نشسته است و عملاً از اصلاحات کنوانسیون مسئولیت مدنی ۱۹۶۹ میلادی، بهره نبرده است. جدای از این مقالات، مقالاتی دیگر نظیر "حقوق و تکالیف دولت‌ها به پیشگیری و جبران آلودگی دریایی ناشی از حمل و نقل نفت در پرتو اسناد و آرای بین‌المللی" اثر یوشانلوئی و کشفی (۱۳۹۳) و "نگرشی تحلیلی و انتقادی به اسناد بین‌المللی نظام مسئولیت و جبران خسارت در آلودگی‌های نفتی ناشی از حمل و نقل دریایی" اثر بادینی و چالشتری (۱۳۹۷) به بررسی موضوع آلودگی ناشی از نفت‌کش‌ها می‌پردازند و این نوع آلودگی را در بستر رژیم مسئولیت مدنی آلودگی دریایی به ویژه کنوانسیون ۱۹۶۹ میلادی مورد بحث قرار می‌دهد. اما مهم‌ترین اثر مربوط به این موضوع، مقاله "عملکرد سازمان بین‌المللی دریایی در زمینه مسئولیت و جبران خسارت زیست‌محیطی" تالیف مشیرپور (۱۳۹۰) است. این اثر به اسناد صادره از سازمان بین‌المللی دریانوردی در باب مسئولیت مدنی دریایی ناشی از آلودگی

شده به محیط زیست دریایی و تصویب توافقی‌های مربوط به بیمه اجباری برای پوشش اینگونه خسارت‌ها که به تدریج توسط ایمو تدوین شد، از نشانه‌های روند این تکامل بود (Sekimizu, 23 (March 2018).

۵. آنالیز و تفسیر

۵-۱ اقدامات ساختاری ایمو در زمینه مسئولیت ناشی از آلودگی دریایی

همان‌طور که در مباحثی قبلی عنوان شد، در سال ۱۹۶۷ میلادی، نفتکش توری کنیون^۱ در نزدیکی کانال انگلیس دچار سانحه شد و ۱۲۰ هزار تن نفت خام در دریا فرو ریخت. این آلودگی بسیار شدید نفتی تا آن زمان بی‌سابقه بود. قضیه توری کنیون علاوه بر مباحثی که در باب ناکافی بودن مکانیزم‌های موجود برای جلوگیری از آلودگی نفتی ناشی از کشتی را یادآور شد، مباحثی نوین در باب مسئولیت ناشی از آلودگی محیط زیست دریایی و چگونگی جبران خسارت را مطرح نمود. پس از این حادثه، ایمو در این زمینه اقداماتی را شروع کرد (Karim, 2015). بر همین اساس، ضرورت ایجاد یک سیستم بین‌المللی جهت ارزیابی مسئولیت و پرداخت غرامت برای آسیب وارده از نشت نفتی آشکار شد.

ایمو برای پرداختن به این مسأله، یک کمیته حقوقی و یک کمیته فرعی و زیر مجموعه کمیته ایمنی دریایی را برای مدیریت مسائل محیط زیست دریایی تاسیس کرد (IMO, 16 March 2018). این کمیته در ابتدا به صورت موقت تحت نظر شورای ایمو تاسیس شد تا مسائل حقوقی مربوط به این حادثه را شناسایی کند. اولین نشست این کمیته در ۲۱ و ۲۲ ژوئن سال ۱۹۶۷ میلادی برگزار شد (Balkin, 1999). در همین راستا، شورای ایمو در سال ۱۹۶۸ میلادی، برنامه اقدامات سازمان در مورد پیشگیری از آلودگی دریایی را تصویب کرد. پس از آن، مجمع عمومی ایمو نشست فوق‌العاده‌ای را تشکیل داد و در تاریخ ۲۸ نوامبر ۱۹۶۸ میلادی، قطعنامه‌ای^۲ را صادر نمود که در آن اعلام شد که مسائل مربوط به مسئولیت خسارات مربوط به آلودگی نفتی و بیمه آن، باید در سطح بین‌المللی مورد توجه قرار

گیرد. همچنین مجمع ایمو، دبیر کل را مأمور تشکیل یک کنفرانس بین‌المللی با هدف تصویب کنوانسیون و یا کنوانسیون‌های مربوط به آلودگی دریایی ناشی از کشتی‌های صدمه دیده نمود. این کنفرانس بین‌المللی در نوامبر ۱۹۶۹ میلادی در بروکسل برگزار شد و نمایندگان ۵۵ دولت و ۱۰ سازمان بین‌المللی در کنفرانس شرکت کردند. ماحصل این کنفرانس، تصویب دو کنوانسیون بود (Bekiashev & Vitali, 1981). در این زمینه کمیته امور حقوقی در تصویب اسناد لازم و ضروری برای تدوین یک چهارچوب حقوقی جامع جهت پرداخت غرامت برای خسارات ناشی از آلودگی دریایی توسط کشتی‌ها، نقشی اساسی ایفا کرد (Karim, 2015). این کمیته در تدوین کنوانسیون بین‌المللی مسئولیت مدنی ناشی از آلودگی نفتی مصوب سال ۱۹۶۹ میلادی نیز نقشی تعیین‌کننده داشت (Balkin, 1999). در ادامه این روند نهادسازی در جهت تثبیت و گسترش نظام جامع پرداخت غرامت برای خسارت ناشی از آلودگی دریایی، مجمع ایمو در نهمین اجلاس خود در سال ۱۹۷۵ میلادی از طریق تصویب اصلاحیه چهارم کنوانسیون ایمو، کمیته موقتی امور حقوقی را به عنوان یکی از ارگان‌های اصلی سازمان، نهادینه کرد. پس از اجرایی شدن این اصلاحیه در سال ۱۹۸۲ میلادی، کمیته امور حقوقی تبدیل به یکی از ارگان‌های دائمی ایمو شد (Karim, 2015).

۵-۲ اقدامات قانون‌ساز ایمو در زمینه مسئولیت ناشی از آلودگی دریایی

جدای از موارد ذکر شده در بخش پیشین، معاهداتی اختصاصی توسط ایمو و در زمینه مسئولیت ناشی از آلودگی دریایی، تدوین و مصوب شده‌اند. در کنار این معاهدات اختصاصی باید از کنوانسیون بین‌المللی نایروبی در مورد پاکسازی لاشه‌های کشتی^۳ مصوب ۲۰۰۷ میلادی نام برد که حاوی مفادی در زمینه مسئولیت و جبران خسارت ناشی از آلودگی دریایی است (IMO Legal Committee, 2014). کنوانسیون بین‌المللی نایروبی در مورد حذف لاشه کشتی‌ها توسط یک کنفرانس بین‌المللی در کنیا و در سال ۲۰۰۷ میلادی تصویب شد و در ۱۴ آوریل ۲۰۱۵ میلادی اجرایی شد. این کنوانسیون، مبنای قانونی

³ Nairobi International Convention on the Removal of Wrecks 2007

¹ Torrey Canyon

² Resolution A. 171 (ES IV) (28 November 1968)

۵-۲-۱ کنوانسیون بین‌المللی مسئولیت مدنی ناشی از آلودگی نفتی مصوب ۱۹۶۹ میلادی و پروتکل ۱۹۷۶ میلادی و پروتکل الحاقی کنوانسیون بین‌المللی مسئولیت مدنی ناشی از آلودگی نفتی مصوب ۱۹۹۲ میلادی

پس از حادثه توری کنیون و در هنگام تشکیل کنفرانس ایمو در سال ۱۹۶۹ میلادی و در باب مسائل مرتبط با آلودگی نفتی، کنوانسیون بین‌المللی مسئولیت مدنی ناشی از آلودگی نفتی تصویب شد. اهمیت این کنوانسیون با توجه به توسعه وظایف ایمو به عنوان یک آژانس سازمان ملل متحد برای تنظیم مسئولیت اشخاص حقیقی در چهارچوب حقوق دریاها و همچنین به خاطر تنوع منافعی که تحت تاثیر مساله آلودگی نفتی قرار می‌گیرد، شایان توجه است (Sekimizu, 23 March 2018). این کنوانسیون، سیستم مسئولیت سخت‌گیرانه‌ای را برای مالک کشتی تعیین کرد و او را متعهد به تامین بیمه شخص ثالث برای پوشش محدودیت‌های جبران خسارت ناشی از انتشار محموله نفت سنگین می‌کرد. همچنین کنوانسیون مزبور صرفاً برای خسارت‌های واقع شده در دریاهای سرزمینی دولت‌های عضو به کار می‌رفت (Myron & Other, 2012). بنابراین یکی از اصول اساسی این کنوانسیون، مسئولیت محض مالک کشتی است. البته این مسئولیت محض دارای استثنائاتی است که وظیفه مالک کشتی است که این موارد را به اثبات برساند.

این کنوانسیون نوآوری دیگری نیز در قیاس با اصول سنتی حقوق مسئولیت مدنی دریایی مطرح نمود و آن اصل تحمیل مسئولیت بر مالک کشتی بود (امینی و محمد جعفری، ۱۳۹۰). "اصل تحمیل مسئولیت بر شخصی معین به این مفهوم است که از میان تمامی اشخاصی که ممکن است طبق اصول و قواعد قانونی مسئولیت داشته باشند، کنوانسیون شخص خاصی را در برابر زیان‌دیدگان مسئول معرفی کرده است" (امینی و محمد جعفری، ۱۳۹۰). در مجموع کنوانسیون مزبور در سال ۱۹۷۵ میلادی اجرایی شد. همچنین در کل دارای ۳۴ عضو می‌باشد و ۲،۹۱ درصد حجم کشتیرانی تجاری بین‌المللی را در بر می‌گیرد (IMO, 21 February 2019).

اولین اصلاح بر پیکره این کنوانسیون در سال ۱۹۷۶ میلادی رخ داد. این پروتکل در سال ۱۹۸۱ میلادی اجرایی شد و بر اساس آن واحد محاسبه قابل استفاده تحت این کنوانسیون از

برای حذف یا از بین بردن کشتی‌های خراب یا غرق شده توسط دولت‌ها را فراهم نموده است که ممکن است منجر به آسیب رساندن به ایمنی جان، کالاها و اموال در دریا و یا محیط زیست دریایی شود. این امر از آن جا حائز اهمیت است که شاهد افزایش ۱۳ درصدی رها نمودن لاشه کشتی‌ها در سراسر جهان هستیم.

رها سازی لاشه کشتی‌ها بسته به موقعیت ممکن است مشکلات متنوعی را سبب‌ساز شود. این مشکلات می‌تواند خطرات نوابری و یا افزایش هزینه‌ها را به دنبال داشته باشد. البته یکی از مهم‌ترین عوارض آن بسته به ماهیت کالایی که کشتی مربوطه حمل می‌نماید، مسائل زیست محیطی و آلودگی محیط زیست دریایی است (IMO, 14 April 2018). طبق ماده ۱۰ کنوانسیون مذکور، مالک ثبت شده، مسئول هزینه‌های جانمایی، علامت‌گذاری و انتقال لاشه کشتی به ترتیب به موجب مواد ۷، ۸ و ۹ این کنوانسیون می‌باشد مگر این که مالک ثبت شده، ثابت کند که سانحه دریایی که موجب ایجاد لاشه کشتی شده است:

- ناشی از جنگ، عملیات خصمانه، جنگ داخلی، شورش یا پدیده‌ای طبیعی با ویژگی استثنائی، اجتناب‌ناپذیر و غیرقابل دفع بوده است؛

- به طور کامل ناشی از فعل یا ترک فعل شخص ثالث با قصد ایجاد خسارت بوده است؛

- به طور کامل ناشی از قصور یا دیگر اقدامات غیرقانونی هر دولت یا مقام مسئول در انجام وظیفه خود، مبنی بر تعمیر و نگهداری چراغ‌ها یا دیگر وسایل کمک نوابری باشد.

در تکمیل شناسایی این مسئولیت، ماده ۱۲ کنوانسیون به بیمه اجباری یا تضمین مالی دیگری برای جبران خسارات احتمالی ناشی از لاشه کشتی می‌پردازد. طبق این ماده، مالکان ثبت شده کشتی‌های با ظرفیت ناخالص سیصد تن و بالاتر که پرچم یک دولت عضو را بر می‌افرانند، ملزم هستند که بیمه یا تضمین مالی دیگری مانند ضمانتنامه یک بانک یا مؤسسه مشابه را برای پوشش مسؤولیت به موجب این کنوانسیون به میزانی معادل حدود مسؤولیت به موجب نظام ملی یا بین‌المللی حاکم را دارا باشند. اما فارغ از این کنوانسیون، مهم‌ترین معاهدات اختصاصی ایمو در زمینه مسئولیت ناشی از آلودگی محیط زیست به همراه تشریح هر یک به شرح ذیل است.

نیستند، گواهی صادر کنند. بنابراین، کشتی‌ها می‌توانند دو گواهی متفاوت داشته باشند حتی اگر کشتی در کشوری ثبت شده باشد که عضو پروتکل ۱۹۹۲ نیست (IMO, 20 March 2008). پروتکل ۱۹۹۲ در سال ۱۹۹۶ میلادی اجرایی شد. این پروتکل دارای ۱۳۷ عضو و ۹۷٫۷۲ درصد حجم کشتیرانی تجاری بین‌المللی را شامل می‌شود (IMO, 21 February 2019). پس از اجرایی شدن این پروتکل، کمیته امور حقوقی ایمو در هشتاد و دومین نشست خود در سال ۲۰۰۰ میلادی، تقاضای افزایش محدودیت‌های مشخص شده در پروتکل ۱۹۹۲ را نمود و بدین وسیله آخرین اصلاحات را به مقررات پروتکل ۱۹۹۲ وارد کرد. در نهایت این اصلاحات در اول نوامبر ۲۰۰۳ میلادی اجرایی شد (Mihneva-Natove, 2005). به طور کلی در طول سال‌های اجرای این کنوانسیون، دعاوی متعددی بر اساس آن رسیدگی و منجر به پرداخت غرامت به زیاندیدگان شده است. همچنین با اصلاحات متنوع، سطح و کیفیت انتساب مسئولیت افزایش یافته است. با همه این تفاسیر، کنوانسیون مذکور با اصلاحات وارده بر آن، دارای معایبی نیز می‌باشد که مهم‌ترین آن موارد اصل تحدید مسئولیت و اصل تحمیل مسئولیت می‌باشد. اصل تحدید مسئولیت باعث می‌شود که جبران خسارات زیاندیدگان را به طور کامل تامین ننماید. اصل تحمیل مسئولیت نیز مانع از طرح دعوا علیه دیگر اشخاص مسئول می‌شود (امینی و محمد جعفری، ۱۳۹۰).

۲-۲-۵- کنوانسیون تاسیس صندوق بین‌المللی جبران خسارات ناشی از آلودگی نفتی^۲ مصوب ۱۹۷۱ میلادی، پروتکل ۱۹۷۶ میلادی، پروتکل الحاقی ۱۹۹۲ میلادی، پروتکل ۲۰۰۰ میلادی و پروتکل ۲۰۰۳ میلادی

این کنوانسیون نیز ریشه در حادثه توری کنیون و اقدامات پس از آن دارد. کنفرانس ۱۹۶۹ میلادی در بروکسل، پیشنهاد توافقی برای ایجاد یک صندوق بین‌المللی را به عهده گرفت که از یک سو تخفیف‌هایی برای مالک کشتی در نظر بگیرد و از سوی دیگر، خسارت وارده بر قربانیان ناشی از آلودگی در مواردی که جبران خسارت تحت کنوانسیون ۱۹۶۹ میلادی در باب مسئولیت مدنی ناکافی یا غیرقابل دسترس بود را جبران نماید. در همین کنفرانس توصیه شد که ایمو چنین چارچوبی را آماده کند و بر همین

فرانک مبتنی بر طلا به سبد حق برداشت مخصوص^۱ (اس.دی.آر.) سازمان بین‌المللی پول مبتنی بر ارزهای مطرح جهانی، تغییر کرد. علاوه بر آن روش محاسبه تحدید مسئولیت تغییر کرد (IMO, 20 March 2008). این تغییرات در ماده ۲ این پروتکل و شامل اصلاح پاراگراف ۱ و ۹ ماده ۵ کنوانسیون مذکور است. این پروتکل در کل دارای ۵۳ عضو می‌باشد و ۶۲٫۱۷ درصد حجم کشتیرانی تجاری بین‌المللی را در بر می‌گیرد (IMO, 21 February 2019). دومین قدم در اصلاح کنوانسیون به سال ۱۹۹۲ میلادی برمی‌گردد. پروتکل سال ۱۹۹۲ میلادی، معاهده اصلی را کنار زد و جایگزین آن شد و هم اکنون به عنوان کنوانسیون مسئولیت مدنی ۱۹۹۲ میلادی شناخته می‌شود. این پروتکل زمینه اجرایی شدن کنوانسیون را تسهیل نمود. علاوه بر آن پروتکل مزبور به تاسی از پروتکل ۱۹۸۴ میلادی، دامنه کنوانسیون را گسترش داد تا منطقه انحصاری اقتصادی را پوشش دهد (IMO, 20 March 2008). همچنین این کنوانسیون با اصلاح تعاریف موجود در کنوانسیون، تغییرات مهمی را بنیان نهاد. این پروتکل با اصلاح مفهوم "کشتی"، گستره انواع آلودگی‌های نفتی ناشی از کشتی را گسترش داد. با بازتعریف مفهوم "حادثه"، وقایعی که احتمال بروز قریب الوقوع آلودگی را به شدت بالا می‌برند نیز مشمول تعریف حادثه شده است و در نتیجه هزینه‌ای که در این رابطه انجام شود به عنوان هزینه آلودگی محسوب می‌شود. در نهایت با اصلاح تعریف "خسارت آلودگی"، صریحا خسارات زیست محیطی را مشمول کنوانسیون دانسته و آن را جزو خسارات قابل جبران به شمار آورده است (امینی و محمد جعفری، ۱۳۹۰).

اعضای پروتکل ۱۹۹۲ از ۱۶ می ۱۹۹۸ میلادی به صورت عملی از شمول کنوانسیون ۱۹۶۹ خارج شدند و مقررات آن بر آنان اعمال نخواهد شد. اما هنوز هم دولت‌هایی وجود دارند که طرف کنوانسیون ۱۹۶۹ میلادی باشند و پروتکل ۱۹۹۲ میلادی را تصویب نکرده باشند. بر همین اساس در حال حاضر دو رژیم مسئولیت وجود دارد و وجود این دو رژیم در برخی موارد موجب اختلال در روند تجارت مابین کشورهای می‌شد که از دو رژیم متفاوت تبعیت می‌کردند. به همین علت پروتکل ۱۹۹۲ میلادی به کشورهای عضو پروتکل اجازه داده است تا برای کشتی‌هایی که تحت پرچم دولتی هستند که در پروتکل عضو

² International Convention on the Establishment of an International Fund for Compensation for Oil Pollution Damage (FUND)

¹ Special Drawing Right (SDR)

بعد از تغییر فرانک به واحد "اس.دی.آر" سازمان بین‌المللی پول، حداکثر میزان مسئولیت صندوق معادل ۶۰ میلیون "اس.دی.آر" تعیین شد. محدوده اعمال این کنوانسیون در پرداخت خسارت، محدود به سرزمین‌های دولت‌های عضو از جمله دریای سرزمینی آن‌ها است. علاوه بر آن، کنوانسیون مذکور موظف به جبران خسارت در مورد اقدامات انجام شده توسط یک دولت متعاهد خارج از قلمرو خود است. همچنین بر اساس این کنوانسیون، باید به کشورهای عضو که مورد تهدید یا تحت تاثیر آلودگی قرار گرفته‌اند و مایل به اقداماتی بر علیه آن هستند، کمک شود. این کمک ممکن است به شکل تامین پرسنل، ارسال مواد، امکانات اعتباری و یا کمک‌های دیگر صورت گیرد. از سوی دیگر بر اساس هدف دوم این کنوانسیون، صندوق موظف است که قسمتی از خسارت صاحب کشتی یا بیمه‌گر او را که منطبق بر کنوانسیون مسئولیت مدنی است، بپردازد. البته اگر خسارت ناشی از سوء رفتار و عمدی باشد یا حادثه ناشی از این باشد که کشتی مذکور فاقد برخی استانداردهای مندرج در کنوانسیون‌ها است، در این صورت خسارتی پرداخت نخواهد شد (IMO, 18 December 2018). به طور کلی در طول ۳۶ سال فعالیت صندوق در بیش از ۱۰۰ حادثه، ۳۳۱ میلیون پوند خسارت پرداخت شده است (IOPC Funds, 14 April 2018). اولین اصلاح بر پیکره این کنوانسیون در سال ۱۹۷۶ میلادی رخ داد. بر اساس این پروتکل اصلاحی، واحد "اس.دی.آر" جایگزین واحد فرانک در برآورد خسارات شد (Fogarty, 2017). این پروتکل در سال ۱۹۹۴ میلادی اجرایی شد و دارای ۳۱ عضو است و ۵۲,۸۶ درصد از حجم کشتیرانی تجاری بین‌المللی را در بر می‌گیرد (IMO, 21 February 2019). دومین اصلاحات وارده بر کنوانسیون توسط پروتکل ۱۹۹۲ میلادی و در ۲۷ نوامبر ۱۹۹۲ میلادی به تصویب رسید. این پروتکل به عنوان صندوق بین‌المللی جبران خسارات ناشی از آلودگی نفتی ۱۹۹۲ میلادی نیز شناخته شده است و علاوه بر آن به طور اختصار به صندوق ۱۹۹۲ مشهور می‌باشد. این پروتکل در واقع مکمل پروتکل مسئولیت مدنی ۱۹۹۲ میلادی است و برای عضویت دولت‌ها در این پروتکل، نیاز به عضویت در پروتکل مسئولیت مدنی ۱۹۹۲ میلادی است (Rath, 2015). این پروتکل به طور کامل جایگزین معاهده اصلی شد و محدودیت‌های جبران خسارت را افزایش داد (Mihneva-Natove, 2005). پروتکل مذکور در سال ۱۹۹۶ میلادی اجرایی شد و تا کنون ۱۱۵ عضو دارد و ۹۴,۷۶ درصد

اساس کنوانسیون تاسیس صندوق بین‌المللی جبران خسارات ناشی از آلودگی نفتی در یک کنفرانسی که در سال ۱۹۷۱ میلادی و در بروکسل برگزار شد به تصویب رسید. این کنوانسیون در واقع نقش مکمل کنوانسیون مسئولیت مدنی مصوب ۱۹۶۹ میلادی را دارد. بنابراین اگر چه کنوانسیون مسئولیت مدنی مصوب ۱۹۶۹ میلادی، یک مکانیزم مفید برای تضمین پرداخت جبران خسارات آلودگی نفت بود اما با این وجود برخی از کشورها در اعتراض به مسئولیت مطلق صاحب کشتی و برخی دیگر در اعتراض به جبران ناکافی خسارت وارده، انتقاداتی را نسبت به این کنوانسیون وارد کردند که نتیجه آن تصویب کنوانسیون صندوق در سال ۱۹۷۱ میلادی بود (IMO, 18 December 2018). این کنوانسیون در سال ۱۹۷۸ میلادی اجرایی شد و تا زمان لغو شدن، دارای ۱۴ عضو بود و ۲,۱۴ درصد از حجم کشتیرانی تجاری بین‌المللی را در بر می‌گرفت (IMO, 21 February 2019). همچنین پس از اجرایی شدن این کنوانسیون، با تشکیل اولین نشست در تاریخ ۱۳ نوامبر ۱۹۷۸ میلادی، به طور عملی صندوق بین‌المللی جبران خسارات ناشی از آلودگی نفتی^۱ تشکیل شد (IOPC Funds, 8 December 2018). به طور کلی عملکرد این کنوانسیون را باید در جهت اهداف آن ارزیابی کرد. مهم‌ترین اهداف این کنوانسیون به شرح ذیل است:

- پرداخت جبران خسارت ناشی از آلودگی در صورتی که حمایت حاصل شده در کنوانسیون مسئولیت مدنی ۱۹۶۹ میلادی، ناکافی باشد،
- به منظور کمک به مالکین کشتی در خصوص بار مالی اضافی بر روی آن‌ها توسط کنوانسیون مسئولیت مدنی ۱۹۶۹ میلادی به منظور تضمین انطباق با ایمنی دریا و سایر کنوانسیون‌ها،
- اثر بخشیدن به اهداف دیگر مرتبط با کنوانسیون (مشیرپور، ۱۳۹۰).

بنابراین بر اساس اهداف مطرح شده، کنوانسیون صندوق برای پرداخت خسارت اضافه بر پول پرداختی از جانب مالک کشتی تحت کنوانسیون مسئولیت مدنی، در جایی که پرداخت خسارت کفایت نمی‌کند، اقدام می‌نماید. همچنین صندوق باید در مواردی که مالک کشتی وجود ندارد یا پولی پرداخت نمی‌کند هم به جبران خسارت بپردازد (Mihneva-Natove, 2005). البته نکته قابل ذکر اینکه بر اساس پاراگراف ۴ ماده ۲ این کنوانسیون، حداکثر مسئولیت صندوق معادل ۴۵۰ میلیون فرانک است. البته

^۱ International Fund for Compensation for Oil Pollution Damage

سقف جبران خسارت به ۲۰۳ میلیون "اس.دی.آر" رسید (IOPC Funds, 23 April 2018). در سال ۲۰۰۳ میلادی نیز پروتکل دیگری در ارتباط با کنوانسیون مسئولیت مدنی ۱۹۹۲ میلادی (یا همان پروتکل ۱۹۹۲ میلادی) تصویب شد. این پروتکل در ماه می ۲۰۰۳ میلادی تصویب شد و به عنوان طرح مکملی برای افزایش جبران خسارت قربانیان آلودگی نفتی و کاهش دشواری‌های پیش روی آن‌ها بود در صورتی که خطر کمبود جبران خسارت طبق کنوانسیون‌های مسئولیت مدنی ۱۹۹۲ میلادی و صندوق ۱۹۹۲ میلادی وجود داشت (IMO Legal Committee, 2014). البته پیوستن به این پروتکل تنها برای دولت‌های عضو در کنوانسیون صندوق ۱۹۹۲ امکان‌پذیر است. این پروتکل بعد از تصویب از جانب اسپانیا در ۳ دسامبر ۲۰۰۴، شرایط اجرایی شدن را پیدا نمود. در نهایت پروتکل مذکور، سه ماه بعد از تصویب اسپانیا یعنی در ۳ مارس ۲۰۰۵ اجرایی شد (Mihneva-Natove, 2005). این پروتکل هم اکنون ۳۲ عضو دارد و ۱۷،۵۰ درصد از حجم کشتیرانی تجاری بین‌المللی را در بر می‌گیرد (IMO, 21 February 2019). طبق این پروتکل، جبران خسارت تا ۷۵۰ میلیون "اس.دی.آر" قابل پرداخت است. همچنین پروتکل مزبور علاوه بر دریای سرزمینی شامل منطقه انحصاری اقتصادی هم می‌شود (IMO, 18 December 2018).

۵-۲-۳ کنوانسیون بین‌المللی مسئولیت و جبران خسارت ناشی از حمل و نقل مواد خطرناک و مضر از طریق دریا^۱ مصوب ۱۹۹۶ میلادی و پروتکل مصوب ۲۰۱۰ میلادی

قدم اولیه برای تصویب این کنوانسیون به سال ۱۹۷۷ میلادی برمی‌گردد. در این سال، کمیته امور حقوقی اقدام به تهیه پیش‌نویس طرح مسئولیت و جبران یکنواخت در پاسخ به افزایش میزان حمل مواد خطرناک توسط کشتی‌ها نمود. در ادامه و در سال ۱۹۸۴ میلادی یک کنفرانس دیپلماتیک برای بررسی و تصویب یک معاهده در ارتباط با مسئولیت و جبران خسارت ناشی از حوادث مرتبط با حمل محموله‌های خطرناک برگزار شد. در این کنفرانس، پیشنهاد ایجاد یک کنوانسیون مربوط به مسئولیت و جبران خسارت ناشی از حمل و نقل مواد خطرناک و مضر ارائه شد اما باز هم بنا بر دلایلی مسکوت ماند. پس از

حجم کشتیرانی تجاری بین‌المللی را در بر می‌گیرد (IMO, 21 February 2019). در این پروتکل اصل مسئولیت مطلق برای صاحبان کشتی اعمال شده است و یک طرح بیمه اجباری مسئولیت ایجاد شده است. بر اساس این پروتکل، صاحب کشتی به طور کلی مجاز است که مسئولیت خود را به مبلغی که به تناژ کشتی مرتبط است، محدود کند. همچنین حداکثر مبلغ قابل پرداخت از صندوق به عنوان جبران خسارت برای یک حادثه، ۱۳۵ میلیون "اس.دی.آر" تعیین شد. با این حال در برخی شرایط، حداکثر مقدار جبران خسارت را می‌توان به ۲۰۰ میلیون "اس.دی.آر" افزایش داد. با این وجود، اگر وقوع خسارت در قلمرو دولتی رخ دهد که عضو پروتکل ۱۹۹۲ میلادی نیست و یا خسارت آلودگی ناشی از جنگ یا نشت از یک کشتی جنگی باشد یا اگر مدعی نتواند ثابت کند که خسارت ناشی از یک حادثه برای کشتی یا کشتی‌ها است، در این صورت شامل پرداخت خسارت نمی‌گردد (Rath, 2015). پروتکل مزبور دامنه کنوانسیون را گسترش داد تا منطقه انحصاری اقتصادی را پوشش دهد (Mihneva-Natove, 2005). سومین پروتکل این کنوانسیون در ۲۷ سپتامبر ۲۰۰۰ میلادی تصویب شد و در ۲۷ ژوئن ۲۰۰۱ میلادی اجرایی شد. اجرایی شدن این پروتکل بر اساس پذیرش ضمنی بود چرا که بر طبق پاراگراف ۲ ماده ۳ این پروتکل، در صورتی که شش ماه از زمان تصویب بگذرد، این پروتکل اجرایی می‌شود مگر اینکه قبل از آن تاریخ، اعتراض به پذیرش آن توسط حداقل یک سوم از دولت‌های متعاقد به دبیر کل اطلاع داده شود (IMO, 21 February 2019). این پروتکل با هدف پایان دادن به کنوانسیون صندوق ۱۹۷۱ میلادی تصویب شد. مقررات این پروتکل، کنوانسیون صندوق ۱۹۷۱ را ملزم نمود تا اجرای مقررات خود را متوقف نماید در صورتی که تعداد دولت‌های متعاقدش به تعداد کمتر از بیست و پنج عدد برسد. این اتفاق در تاریخ ۲۴ می ۲۰۰۲ میلادی رخ داد (Rath, 2015). البته صندوق بین‌المللی جبران خسارت ناشی از آلودگی نفتی، ۱۲ سال بعد و در سال ۲۰۱۴ منحل شد (IOPC Funds, 14 April 2018). علاوه بر این پروتکل، کمیته امور حقوقی ایمو در هشتاد و دومین نشست خود در سال ۲۰۰۰ میلادی، تقاضای افزایش محدودیت‌های جبران خسارت در پروتکل ۱۹۹۲ میلادی را نمود و بدین وسیله اصلاحاتی را به مقررات پروتکل ۱۹۹۲ میلادی وارد کرد. در نهایت این اصلاحات در اول نوامبر ۲۰۰۳ میلادی اجرایی شد (Mihneva-Natove, 2005). بر اساس این اصلاحات

¹ International Convention on Liability and Compensation for Damage in Connection with the Carriage of Hazardous and Noxious Substances by Sea (HNS) 1996

این کنوانسیون همچنین باقیمانده بار ناشی از حمل مواد به شکل فله در بندهای قبل را نیز شامل می‌شود. البته این به جز مواردی که به شکل بسته بندی حمل می‌شوند. اما همان طور که ذکر شد با وجود سپری شدن چندین سال از زمان تصویب کنوانسیون ولی اجرایی نشده است. بر همین اساس و به دلیل تعداد کم دولت‌های تصویب کننده کنوانسیون ۱۹۹۶ میلادی، دومین کنفرانس بین‌المللی در باب این کنوانسیون در سال ۲۰۱۰ میلادی تشکیل شد و پروتکل ۲۰۱۰ میلادی را تصویب نمود که در جهت رسیدگی به مسائلی بود که مانع بسیاری از دولت‌ها در تصویب کنوانسیون اصلی شده بود. با اصلاح کنوانسیون ۱۹۹۶ میلادی به وسیله پروتکل ۲۰۱۰ میلادی، این کنوانسیون با عنوان کنوانسیون بین‌المللی مسئولیت و جبران خسارت ناشی از حمل و نقل مواد خطرناک و مضر از طریق دریا مصوب ۲۰۱۰ میلادی، شناخته می‌شود (IMO, 11 April 2018). پروتکل جهت امضا شدن تا تاریخ ۳۱ اکتبر ۲۰۱۱ باز ماند. در این مدت، ۸ کشور این پروتکل را امضا کردند. همچنین تا کنون ۴ کشور به این کنوانسیون پیوسته‌اند که ۳،۴۱ درصد از حجم کشتیرانی تجاری بین‌المللی را در بر می‌گیرند. با این تفاسیر هنوز این پروتکل اجرایی نشده است (IMO, 21 February 2019). این پروتکل، ۱۸ ماه پس از تصویب حداقل ۱۲ کشور مطابق با شرایط زیر اجرایی می‌شود:

- در سال تقویمی قبل، حداقل ۴۰ میلیون تن بار مشمول حساب کلی توسط کشورهای عضو کنوانسیون، دریافت گردیده باشد.
- حداقل ۴ کشور از کشورهای عضو باید حداقل ۲ میلیون تن ظرفیت ناخالص را در اختیار داشته باشند (IOPC Funds, 24 April 2018).

دانمارک، آخرین کشوری است که در ماه ژوئیه ۲۰۱۸ میلادی به این پروتکل پیوسته است. به این ترتیب دانمارک هم به جمع کشورهای متعهد این پروتکل یعنی کانادا، نروژ و ترکیه پیوست. در حال حاضر، پروتکل ۲۰۱۰ میلادی دارای یک سوم از تعداد کشورهای مورد نیاز برای اجرایی شدن است. نکته مهم این است که هر کدام از کشورهای کانادا، دانمارک، نروژ و ترکیه دارای بیش از ۲ میلیون ظرفیت ناخالص هستند. با وجود تعداد کم کشورهای تصویب کننده اما پیشرفت های قابل توجهی صورت گرفته است و امید است که تعداد کشورهای بیشتری در آینده نزدیک این پروتکل را تصویب کنند (HNS Convention, 13 April 2018). این پروتکل نیز به مانند کنوانسیون اصلی، صاحب

نشست هفتاد و یکم کمیته امور حقوقی، دبیرخانه متن پیش‌نویس کنوانسیون را در ژانویه ۱۹۹۵ میلادی تهیه کرد. این پیش‌نویس در جلسه هفتاد و دوم کمیته حقوقی و در سال ۱۹۹۵ مورد بحث قرار گرفت و تعدادی از موضوعات به صورت موقت حل شد و برخی از تغییرات جزئی نیز در متن داده شد. در این نشست، زمینه برای ارائه پیش‌نویس توسط یک کنفرانس عمومی مهیا شد. سرانجام پس از بحث های طولانی، این کنفرانس دیپلماتیک در ماه‌های آوریل تا می ۱۹۹۶ میلادی برگزار شد و کنوانسیون بین‌المللی مسئولیت و جبران خسارت ناشی از حمل و نقل مواد خطرناک و مضر از طریق دریا در تاریخ ۳ می ۱۹۹۶ میلادی به تصویب رسید (Güner-Özbek, 2007). این کنوانسیون تا کنون اجرایی نشده است و دارای ۱۴ عضو است که ۱۳،۸۳ درصد حجم کشتیرانی تجاری بین‌المللی را در بر می‌گیرد (IMO, 21 February 2019). کنوانسیون مذکور بر اساس مدل کنوانسیون‌های مسئولیت مدنی ۱۹۹۲ میلادی و صندوق ۱۹۹۲ میلادی پایه‌ریزی شده است (IMO, 11 April 2018). این کنوانسیون خسارت‌هایی به غیر از آلودگی مثل مرگ یا جراحت در اثر انفجار مواد قید شده در لیست مواد خطرناک و مضر را هم شامل می‌شود. در چنین مواردی، غرامت بدون توجه به منطقه دریایی که سانحه در آن رخ داده است، تعیین می‌گردد. البته دامنه کاربردی کنوانسیون در رابطه با خسارت ناشی از آلودگی، محدود به دریای سرزمینی و منطقه انحصاری اقتصادی است (Mihneva-Natove, 2005). بر اساس این کنوانسیون در مواردی که بیمه یک حادثه را پوشش نمی‌دهد یا در جهت اقتناع مدعی کافی نیست، جبران خسارت از طریق یک صندوق پرداخت می‌شود که از کمک‌های دولت‌های دریافت‌کننده کالاهای تحت این کنوانسیون تشکیل شده است (IMO, 11 April 2018). سقف جبران خسارت تحت این کنوانسیون تا ۲۵۰ میلیون "اس.دی.آر" می‌باشد. همچنین کنوانسیون مذکور، لیستی از مواد شامل این کنوانسیون را تدوین کرده است که این مواد در کنوانسیون‌ها و کدهای مختلف ایمو تعریف شده است و مورد اشاره قرار گرفته‌اند (Güner-Özbek, 2007). به طور کلی این مواد شامل مشتقات نفتی، مواد مایع مضر یا خطرناک، گازهای مایع، مایعات با نقطه اشتعال کمتر از ۶۰ درجه سانتیگراد، بسته‌بندی‌های مضر و خطرناک و مواد جامد فله که با خطرات شیمیایی همراه است (IMO, 2007).

تولیدی، نقش بسیاری را ایفا می‌کنند و تا آن جایی که مقدور است در سایه مقررات ایمو، حمل و نقل ایمن و استانداردی دارند. با این حال باز هم حوادث اتفاق می‌افتد و قاعدتا باید خسارت قربانیان به اندازه کافی و کارآمد جبران شود اما در حال حاضر هیچ رژیم جامع و بین‌المللی وجود ندارد که مسئولیت و جبران خسارت در ارتباط با حمل و نقل مواد خطرناک و مضر توسط دریا را شامل شود. بنابراین جامعه جهانی از یک سو و کشورها نیز از سوی دیگر باید گام‌های محکم‌تر و سریع‌تری را بردارند تا مقررات اجباری در این پهنه بدون رژیم حقوقی، تثبیت شوند (IOPC Funds, 26 April 2018). به ویژه با افزایش حمل و نقل کالاهای خطرناک و مضر که به بیش از ۲۰۰ میلیون تن در سال می‌رسد و به طور پیوسته نیز رشد می‌کند، پروتکل ۲۰۱۰ یا همان کنوانسیون بین‌المللی مسئولیت و جبران خسارت ناشی از حمل و نقل مواد خطرناک و مضر اصلاح شده در سال ۲۰۱۰ میلادی، می‌تواند به عنوان یک رژیم یکپارچه و جامع، نیاز به جبران هزینه‌ها و بازیابی محیط زیست را در صورت وقوع حوادث مربوط به محموله‌های خطرناک و مضر به خوبی جبران نماید (IMO, 4 May 2018).

۴-۲-۵ کنوانسیون بین‌المللی مسئولیت مدنی جبران خسارت ناشی از آلودگی سوخت کشتی^۱ مصوب ۲۰۰۱ میلادی

اولین اقدامات ایمو برای تدوین یک رژیم در باب مسئولیت و جبران خسارت‌های ناشی از آلودگی سوخت کشتی‌ها در سال ۱۹۹۶ میلادی شروع شد. این امر از زمانی شروع شد که نیمی از تعداد کل موارد ادعایی در ارتباط با آلودگی ناشی از حوادث به کشتی‌هایی مرتبط بود که محموله‌های نفتی حمل نمی‌کردند (Louka, 2006). در مارس ۲۰۰۱ میلادی، کنوانسیون بین‌المللی جدیدی در مورد مسئولیت مدنی ناشی از خسارت آلودگی سوخت کشتی تصویب شد که مسئولیت جبران خسارت بابت نشت نفت حمل شده به عنوان سوخت درون مخازن کشتی را مشخص می‌کرد. این کنوانسیون بر پایه کنوانسیون بین‌المللی مسئولیت مدنی ناشی از آلودگی نفتی مصوب ۱۹۹۲ میلادی مدل سازی شده بود (Mihneva-Natove, 2005). البته این کنوانسیون تفاوت‌هایی هم با کنوانسیون فوق‌الذکر دارد. مهم‌ترین این تفاوت‌ها عبارت است از:

کشتی را مسئول هر گونه آسیب ناشی از حمل و نقل مواد خطرناک و مهلك می‌داند. همچنین صاحب کشتی موظف است که تحت سیستم بیمه اجباری عمل نماید. این بیمه به طور معمول باعث حمایت و جبران غرامت بیمه‌گذار توسط بیمه‌گر می‌شود (HNS Convention, 24 April 2018). طبق مقررات پروتکل، اگر خسارت ناشی از مواد خطرناک و مضر فله‌ای حاصل شده باشد، جبران خسارت در وهله اول برعهده مالک کشتی است و حداکثر تا ۱۰۰ میلیون "اس.دی.آر" محدود می‌شود. در صورتیکه خسارت ناشی از مواد خطرناک و مضر بسته‌بندی شده یا هم به صورت فله‌ای و هم بسته‌بندی حاصل شود، حداکثر مسئولیت مالک تا ۱۱۵ میلیون "اس.دی.آر" است (IMO Legal Committee, 2014). محدوده اجرای این کنوانسیون در برگیرنده دریای سرزمینی یک دولت متعاقد می‌باشد. همچنین خسارت ناشی از آلودگی محیط زیست در منطقه انحصاری اقتصادی انحصاری یک دولت متعاقد را هم در بر می‌گیرد. علاوه بر این خسارتی به جز خسارت ناشی از آلودگی محیط زیست که در خارج از دریای سرزمینی هر دولتی ایجاد گردیده باشد را هم شامل می‌شود به شرط اینکه این خسارت بوسیله یک ماده حمل شده در یک کشتی ثبت شده در یک کشور متعاقد ایجاد شده باشد یا در مورد یک کشتی ثبت نشده که حق برافراشتن پرچم یک کشور متعاقد را دارا می‌باشد، ایجاد شده باشد. انواع آسیب‌هایی که تحت پوشش کنوانسیون اصلی و پروتکل می‌باشد به شرح ذیل است:

- مرگ یا صدمه شخصی خارج یا بر روی کشتی حمل مواد خطرناک و مضر
- از دست دادن یا آسیب رسیدن به اموال خارج از کشتی حمل کننده مواد خطرناک و مهلك
- زیان‌های اقتصادی ناشی از آلودگی از جمله در ماهیگیری، پرورش ماهی و گردشگری
- هزینه‌های اقدامات پیشگیرانه از جمله عملیات پاکسازی در دریا و ساحل
- هزینه‌های اقدامات معقول برای بازگرداندن محیط‌زیست به شرایط با ثبات (HNS Convention, 24 April 2018).

با توجه به مطالب گفته شده، اهمیت این کنوانسیون و درجه بالای فوریت اجرایی شدن آن مبرهن می‌باشد. زیرا در دنیای امروز، انتقال مواد خطرناک و مضر توسط دریا یک تجارت حیاتی است. مواد شیمیایی و سایر محصولات در بسیاری از فرایندهای

¹ International Convention on Civil Liability for Bunker Oil Pollution Damage

را بر کنوانسیون حقوق دریاها استوار نموده است. ماده ۲۳۵ کنوانسیون حقوق دریاها به این مساله پرداخته است و حاوی مفاد مرتبط با "وظیفه و مسئولیت" دولت‌ها است. این ماده به مبحث مسئولیت ناشی از آلودگی در قالب عبارات کلی پرداخته است و چهارچوب لازم را برای معاهده‌های تخصصی‌تر توسط ایمو فراهم نموده است. بر همین مبنا، ایمو سکانشده عمل در حوزه مسئولیت مدنی ناشی از آلودگی می‌باشد. این موضوع به ویژه پس از حادثه نفتی توری کنیون بیش از پیش مورد توجه قرار گرفت. بر همین اساس، ضرورت ایجاد یک سیستم بین‌المللی جهت ارزیابی مسئولیت و پرداخت غرامت برای آسیب وارده از نشت نفتی آشکار شد. ایمو برای پرداختن به این مساله، یک کمیته حقوقی و یک کمیته فرعی و زیر مجموعه کمیته ایمنی دریایی را برای مدیریت مسائل محیط زیست دریایی تاسیس کرد و در ادامه این روند نهادسازی، در جهت تثبیت و گسترش نظام جامع پرداخت غرامت برای خسارت ناشی از آلودگی دریایی، کمیته موقتی امور حقوقی به عنوان یکی از ارگان‌های اصلی سازمان، ارتقاء یافت و به یکی از ارگان‌های دائمی ایمو تبدیل شد. در راستا نهادسازی ایمو در باب مسئولیت مدنی ناشی از آلودگی دریایی، اسنادی توسط ارکان ایمو صادر شد تا اهمیت این مساله را دوچندان نماید. از جمله اینکه شورای ایمو در سال ۱۹۶۸ میلادی، برنامه اقدامات سازمان در مورد پیشگیری از آلودگی دریایی را تصویب کرد و پس از آن، مجمع عمومی ایمو نشست فوق‌العاده‌ای را تشکیل داد و در تاریخ ۲۸ نوامبر ۱۹۶۸ میلادی، قطعنامه‌ای را صادر نمود که در آن اعلام شد که مسائل مربوط به مسئولیت خسارات مربوط به آلودگی نفتی و بیمه آن، باید در سطح بین‌المللی مورد توجه قرار گیرد. علاوه بر این مجمع ایمو، دبیر کل را مامور تشکیل یک کنفرانس بین‌المللی با هدف تصویب کنوانسیونی در باب آلودگی دریایی ناشی از کشتی نمود. این کنفرانس بین‌المللی در نوامبر ۱۹۶۹ میلادی در بروکسل برگزار شد و اولین کنوانسیون اختصاصی در این باب با عنوان کنوانسیون بین‌المللی مسئولیت مدنی ناشی از آلودگی نفتی تصویب شد و اولین محصول ایمو برای ایجاد نظام حقوقی جامع پرداخت غرامت اعلام موجودیت نمود. در طول سال‌های اجرای این کنوانسیون، دعای متعددی بر اساس آن رسیدگی و منجر به پرداخت غرامت به زیان‌دیدگان شده است. همچنین با اصلاحات متنوع، سطح و کیفیت انتساب مسئولیت افزایش پیدا کرد. با همه این تفاسیر، کنوانسیون مذکور با اصلاحات وارده بر آن، دارای

- تعریف دیگری از نفت دارد و طبق ماده ۱ کنوانسیون، نفت سوخت یعنی هرگونه نفت هیدروکربن معدنی از جمله روغن روان کننده‌ای که در امر راهبری یا رانش کشتی مورد استفاده قرار گرفته یا خواهد گرفت و هرگونه رسوبات چنین نفتی،
- صندوق جبران وجود ندارد،
- انحصار رجوع به مالک ثبت‌شده برداشته شده است و طبق ماده ۱ کنوانسیون، مالک کشتی اعم از مالک ثبت شده، مستأجر کشتی، مدیر و اپراتور کشتی است،
- هیچ مصونیتی در برابر مسئولیت مدنی وجود ندارد،
- هیچگونه محدودیت ذاتی در کنوانسیون وجود ندارد اما پیوندهایی دارد مانند محدودیت‌های تعیین شده توسط کنوانسیون تحدید مسوولیت برای دعاوی دریایی مصوب ۱۹۷۶ و اصلاح شده در سال ۱۹۹۶ میلادی،
- یمه اجباری برای همه کشتی‌های با ظرفیت ناخالص بالاتر از هزار تُن بدون در نظر گرفتن نوع کشتی (Bachxevanis, 2009).

این کنوانسیون در سال ۲۰۰۸ میلادی اجرایی شد. همچنین تا کنون دارای ۸۸ عضو و ۹۲،۲۴ درصد حجم کشتیرانی تجاری بین‌المللی را در بر می‌گیرد (IMO, 21 February 2019). در مقدمه کنوانسیون، هدف اصلی سند را اطمینان از جبران خسارت کافی، سریع و موثر برای افرادی که در معرض آسیب ناشی از نشت سوخت کشتی قرار دارند، عنوان کرده است. در واقع این کنوانسیون در جهت تکمیل رژیم حقوقی مسئولیت مدنی و جبران خسارت ناشی از نفت تحت همه اشکال آن شکل گرفت و در عین داشتن ویژگی‌های اختصاصی، تکمیل‌کننده رژیم کلی مسئولیت و جبران خسارت ناشی از اشکال مختلف آلودگی نفتی است. توجه به بیمه اجباری و گواهی‌نامه‌های مربوطه از یک سو و از سوی دیگر نوآوری‌هایی مانند تعریف گسترده‌تر از مالک کشتی، باعث شده است که حوزه مسئولیت و جبران خسارت را گسترده‌تر، محکم‌تر و قابل دسترس‌تر نماید.

۶. نتیجه‌گیری

محیط زیست دریایی و آلودگی آن از جمله موضوعاتی است که ایمو از بدو پیدایش تا کنون مورد توجه قرار داده است و به طرق مختلف به آن واکنش نشان داده است. یکی از مسائل محوری در باب این موضوع، مسئولیت مدنی ناشی از آلودگی دریا است. ایمو به عنوان یک سازمان صلاحیت‌دار مبنای اقداماتش

ناشی از سوخت منتهی می‌شد. بر همین اساس کنوانسیون بین‌المللی مسئولیت مدنی جبران خسارت ناشی از آلودگی سوخت کشتی توسط ایمو تدوین شد. این کنوانسیون در جهت تکمیل رژیم حقوقی مسئولیت مدنی و جبران خسارت ناشی از نفت تحت همه اشکال آن بود. این کنوانسیون در عین داشتن ویژگی‌های اختصاصی، به بهترین وجه تکمیل‌کننده رژیم کلی مسئولیت و جبران خسارت ناشی از اشکال مختلف نفت است. توجه به بیمه اجباری و گواهینامه‌های مربوطه از یک سو و از سوی دیگر نوآوری‌هایی مانند تعریف گسترده‌تر از مالک کشتی، باعث شده است که حوزه مسئولیت و جبران خسارت را گسترده‌تر، محکم‌تر و قابل دسترس‌تر نماید.

منابع

- امینی، م و جعفری مجد، م، ۱۳۹۰. تحلیل مقایسه‌ای "CLC 1969" و پروتکل ۱۹۹۲ در مورد مسئولیت مدنی ناشی از آلودگی نفتی، تحقیقات حقوقی، ویژه‌نامه شماره ۷، صفحه ۱۰۹-۱۳۲
- بادینی، ح و جعفری چالشتی، م، ۱۳۹۷. نگرشی تحلیلی و انتقادی به اسناد بین‌المللی نظام مسئولیت و جبران خسارت در آلودگی‌های نفتی ناشی از حمل‌ونقل دریایی، مجله حقوقی بین‌المللی، شماره ۵۸، صفحات ۸۹-۱۱۳
- حقیقت، ص، ۱۳۸۷. روش‌شناسی علوم سیاسی، چاپ دوم، قم، انتشارات دانشگاه مفید
- سیدی، م، ۱۳۶۸. مسئولیت مدنی خسارات آلودگی نفتی در دریای آزاد، مجله حقوقی بین‌المللی، شماره ۱۰، صفحات ۷-۲۰
- سیفی‌قره‌بیتاق، د، حسنی، و و مهدی پور، م، ۱۳۹۴. بیمه اجباری مسئولیت مدنی صاحبان کشتی در آلودگی‌های نفتی با تأکید بر کنوانسیون مسئولیت مدنی ۱۹۶۹ با اصلاحات بعدی، پژوهشنامه بیمه، شماره ۱۱۷، صفحات ۲۶۹-۳۰۳
- طلایی، ف و حیدری، الف، ۱۳۹۴. نقش سازمان‌های بین‌المللی دارای صلاحیت جهانی در مقابله با آلودگی زیست محیطی ناشی از پسماندها، فصلنامه مطالعات حقوقی، سال هفتم، شماره ۲، صفحه ۱۲۳-۱۷۱
- مشیرپور، ف، ۱۳۹۰. عملکرد سازمان بین‌المللی دریایی در زمینه‌ی مسئولیت و جبران خسارت زیست محیطی، تحقیقات حقوقی آزاد، شماره ۱۱، صفحه ۱۷۳-۱۹۸
- مشیرزاده، ح، ۱۳۶۶. تحول در نظریه‌های روابط بین‌الملل، چاپ سوم،

معایی نیز می‌باشد که مهم‌ترین آن موارد اصل تحدید مسئولیت و اصل تحمیل مسئولیت می‌باشد. اصل تحدید مسئولیت باعث می‌شود که جبران خسارات زیان‌دیدگان را به طور کامل تامین ننماید. اصل تحمیل مسئولیت نیز مانع از طرح دعوا علیه دیگر اشخاص مسئول می‌شود. بنابراین برخی از کشورها در اعتراض به مسئولیت مطلق صاحب کشتی و برخی دیگر در اعتراض به جبران ناکافی خسارت وارده، انتقاداتی را نسبت به این کنوانسیون وارد کردند که نتیجه آن تصویب کنوانسیون صندوق در سال ۱۹۷۱ میلادی بود که تکمیل‌کننده کنوانسیون مسئولیت مدنی بود. به طور کلی کنوانسیون صندوق ۱۹۷۱ میلادی و بعدها کنوانسیون صندوق ۱۹۹۲ میلادی در کنار کنوانسیون مسئولیت مدنی خسارات ناشی از آلودگی نفتی در جهت جبران خسارات وارده بسیار تاثیرگذار بوده است. کما اینکه فعالیت ۳۶ ساله صندوق ۱۹۷۱ میلادی شامل حضور در بیش از ۱۰۰ حادثه و پرداخت ۳۳۱ میلیون پوند بوده است. علاوه بر این با تصویب پروتکل ۲۰۰۳ میلادی، سقف جبران خسارت چندین برابر شد و عملاً تا حدود زیادی جبران خسارات در حوادث را پوشش داد. اما با گذر زمان، آلودگی‌های دیگر به جز آلودگی نفتی نیز مورد توجه قرار گرفت. بر همین اساس کنوانسیون بین‌المللی مسئولیت و جبران خسارت ناشی از حمل و نقل مواد خطرناک و مضر از طریق دریا مصوب شد. اما تا کنون این کنوانسیون و پروتکل وارده بر آن هنوز اجرایی نشده است. بنابراین در حال حاضر هیچ رژیم جامع و بین‌المللی وجود ندارد که مسئولیت و جبران خسارت در ارتباط با حمل و نقل مواد خطرناک و مضر توسط دریا را شامل شود. با توجه به همین مساله، این کنوانسیون دارای اهمیت اساسی و از درجه بالای فوریت اجرایی شدن برخوردار است. بنابراین جامعه جهانی از یک سو و کشورها نیز از سوی دیگر باید گام‌های محکم‌تر و سریع‌تری را بردارند تا مقررات اجباری در این پهنه بدون رژیم حقوقی، تثبیت شوند. در همین راستا پروتکل اصلاحی این کنوانسیون می‌تواند به عنوان یک رژیم یکپارچه و جامع، نیاز به جبران هزینه‌ها و بازیابی محیط زیست را در صورت وقوع حوادث مربوط به محموله‌های خطرناک و مضر به خوبی جبران نماید. یکی از زمینه‌هایی دیگر نقش آفرینی ایمو در باب آلودگی ناشی از سوخت کشتی است. به ویژه این که نیمی از تعداد کل موارد ادعایی در ارتباط با آلودگی ناشی از حوادث به کشتی‌هایی مرتبط بود که محموله‌های نفتی حمل نمی‌کردند و بسیاری از آن موارد به مساله آلودگی

- تهران، انتشارات سمت
منصوری، الف، ۱۴ شهریور ۱۳۹۷. دریانوردان در جابجایی پنج تریلیون دلار کالا در جهان نقش دارند، وب سایت خبرگزاری ایرنا، قابل دسترس در: www.irna.ir/fa/News/82587804
- نوری یوشانلوئی، ج و آقا سید جعفر کشفی، م، ۱۳۹۳. حقوق و تکالیف دولت‌ها به پیشگیری و جبران آلودگی دریایی ناشی از حمل و نقل نفت در پرتو اسناد و آرای بین‌المللی، پژوهش حقوق عمومی، شماره ۴۴، صفحات ۱۷۵ - ۱۹۸.
- های، ک، ۱۳۸۵. درآمدی انتقادی بر تحلیل سیاسی، ترجمه احمد گل محمدی، تهران، نشر نی.
- Balkin, R, 1999. Current maritime issues and the International Maritime Organization: The establishment of and work of the IMO Legal Committee, Hague, Martinus Nijhoff Publishers.
- Bachxevanis, K, 2009. The Bunker Pollution Convention, Pittsburgh, REED SMITH LLP.
- Bekiashev, K. A and Serebriakov, V. V. E, 1981. International Marine Organizations, Hague, Martinus Nijhoff Publishers.
<https://doi.org/10.1007/978-94-009-8261-1>
- Fogarty, A. R. M, 2017. Merchant Shipping Legislation, New York, Taylor & Francis.
<https://doi.org/10.4324/9781315232218>
- Güner-Özbek, M. D, 2008. The Carriage of Dangerous Goods by Sea, Berlin & Heidelberg, Springer-Verlag.
<https://doi.org/10.1007/978-3-540-75837-2>
- HNS Convention, 13 April 2018. Status of the HNS Convention and 2010 Protocol, HNS Convention Website, Available at: <http://www.hnsconvention.org/status>
- HNS Convention, 24 April 2018. The HNS Convention and the 2010 Protocol, HNS Convention Website, Available at: www.hnsconvention.org/the-convention
- IMO, 2007. OPRC – HNS PROTOCOL, International Maritime Organization Website, Available at address: www.ukpandi.com/fileadmin/uploads/uk-
- pi/legal/12605OPRC-HNS.pdf
- IMO, 21 February 2019. Status of Treaties, International Maritime Organization Website, Available at address: www.imo.org/en/About/Conventions/StatusOfConventions/Documents/StatusOfTreaties.pdf
- IMO, 16 March 2018. Convention on the International Maritime Organization, International Maritime Organization Website, Available at address: www.imo.org/en/about/conventions/listofconventions/pages/convention-on-the-international-maritime-organization.aspx
- IMO, 20 March 2018. International Convention on Civil Liability for Oil Pollution Damage (CLC), International Maritime Organization Website, Available at address: [www.imo.org/en/About/Conventions/ListOfConventions/Pages/International-Convention-on-Civil-Liability-for-Oil-Pollution-Damage-\(CLC\).aspx](http://www.imo.org/en/About/Conventions/ListOfConventions/Pages/International-Convention-on-Civil-Liability-for-Oil-Pollution-Damage-(CLC).aspx)
- IMO, 11 April 2018. HNS Convention implementation, International Maritime Organization Website, Available at address: www.imo.org/en/OurWork/Legal/HNS/Pages/HNSConvention.aspx
- IMO, 14 April 2018. Nairobi International Convention on the Removal of Wrecks, International Maritime Organization Website, Available at address: www.imo.org/en/About/Conventions/ListOfConventions/Pages/Nairobi-International-Convention-on-the-Removal-of-Wrecks.aspx
- IMO, 4 May 2018. States urged to ratify compensation regime for Hazardous and Noxious Cargoes, International Maritime Organization Website, Available at: www.imo.org/en/MediaCentre/PressBriefings/Pages/05-HNS2010.aspx
- IMO, 18 December 2018. International Convention on the Establishment of an International Fund for Compensation for Oil Pollution Damage (FUND),

- Pollution Compensation Funds Website, available at:
<https://www.iopcfunds.org/about-us/history/>
- Karim, Md. S, 2015. Prevention of Pollution of the Marine Environment from Vessels, Heidelberg, Springer International Publishing.
<https://doi.org/10.1007/978-3-319-10608-3>
- Louka, E, 2006. International Environmental Law: Fairness, Effectiveness, and World Order, Cambridge University Press, Cambridge.
<https://doi.org/10.1017/CBO9780511618109>
- Mihneva-Natove, A, 2005. The relationship between United Nations Convention on the Law of the Sea and the IMO Conventions, Research Thesis, The United Nations and The Nippon Foundation of Japan Fellow.
- Nordquist, M. H. and Nandan, S. N. and Kraska, J, 2012. UNCLOS 1982 Commentary: Supplementary Documents, Leiden, Martinus Nijhoff Publishers.
<https://doi.org/10.1163/9789004215627>
- Rath, S, 2015. Convention on the Establishment of an International Fund for Compensation of Oil Pollution Damage: A Critical Analysis, IOSR Journal Of Humanities And Social Science (IOSR-JHSS), Volume 20, Issue 2, Ver. II
- Sekimizu, K, 23 March 2018. The United Nations Convention on the Law of the Sea (UNCLOS) and the International Maritime Organization, International Maritime Organization Website, Available at address:
www.imo.org/en/MediaCentre/SecretaryGeneral/SpeechesByTheSecretaryGeneral/Pages/itlos.aspx.
- Wolfum, R, 1999. Current maritime issues and the International Maritime Organization: IMO interface with the Law of the Sea Convention, Hague, Martinus Nijhoff Publishers.
- International Maritime Organization Website, Available at address:
[www.imo.org/en/About/Conventions/ListOfConventions/Pages/International-Convention-on-the-Establishment-of-an-International-Fund-for-Compensation-for-Oil-Pollution-Damage-\(FUND\).aspx](http://www.imo.org/en/About/Conventions/ListOfConventions/Pages/International-Convention-on-the-Establishment-of-an-International-Fund-for-Compensation-for-Oil-Pollution-Damage-(FUND).aspx)
- IMO Legal Committee, 2014. Implications of the United Nations Convention on the Law of the Sea for the International Maritime Organization, London, IMO Publishing
- IOPC Funds, 14 April 2018. The International Oil Pollution Compensation Fund, 1971, International Oil Pollution Compensation Funds Website, available at:
www.iopcfunds.org/fileadmin/IOPC_Upload/Downloads/English/1971_Commemorative_Brochure_e.pdf
- IOPC Funds, 18 April 2018. Dissolution, International Oil Pollution Compensation Funds Website, available at:
www.iopcfunds.org/about-us/history/the-original-iopcfund-1971/dissolution/
- IOPC Funds, 23 April 2018. 1992 Fund Convention and Supplementary Fund Protocol, International Oil Pollution Compensation Funds Website, available at:
www.iopcfunds.org/about-us/legal-framework/1992-fund-convention-and-supplementary-fund-protocol/
- IOPC Funds, 24 April 2018. The 2010 HNS Convention, International Oil Pollution Compensation Funds Website, available at:
https://www.iopcfunds.org/uploads/tx_iopcpublishations/HNS_Brochure_2014.pdf
- IOPC Funds, 26 April 2018. The 2010 HNS Convention, International Oil Pollution Compensation Funds Website, available at:
<https://www.iopcfunds.org/about-us/what-we-do/hns/>
- IOPC Funds, 8 December 2018. History, International Oil