

تحلیل مقایسه‌ای "CLC" ۱۹۶۹ و پروتکل ۱۹۹۲ در مورد مسئولیت مدنی

ناشی از آلودگی نفتی

دکتر منصور امینی *

محمد جعفری مجد **

چکیده

رژیم بین‌المللی حاکم بر مسئولیت مدنی ناشی از آلودگی نفتی، نخستین بار با تلاش‌های "IMO" در سال ۱۹۶۹ با تصویب کنوانسیون بین‌المللی مسئولیت مدنی ناشی از آلودگی نفتی ایجاد گردید. این کنوانسیون مبتنی بر اصولی بود که در آن زمان حاوی نوآوری‌هایی بود، از جمله اصل تحمیل مسئولیت بر شخص خاص، اصل محدودیت مسئولیت و غیره. همین امر موجب گردید که از این اصول در سایر کنوانسیون‌های بین‌المللی ناظر بر مسئولیت مدنی اقتباس شود. گرچه "CLC" ۱۹۶۹ موفقیت‌های فراوانی داشت، ولی ایراداتی بر آن وارد بود و از کاستی‌هایی رنج می‌برد که اغلب آن‌ها در پروتکل ۱۹۸۴ اصلاح گردید. البته از آن‌جا که شرط اجرایی شدن پروتکل، الحاق دولت آمریکا به آن بود و این کشور پروتکل را نپذیرفت لذا اجرایی نشد. النهایه این موارد توسط پروتکل ۱۹۹۲ اصلاح گردید. در این مقاله "CLC" ۱۹۶۹ و پروتکل ۱۹۹۲ به صورت تطبیقی مورد بررسی قرار گرفته و سیر تطور رژیم بین‌المللی حاکم بر مسئولیت مدنی ناشی

* استادیار دانشکده‌ی حقوق دانشگاه شهید بهشتی.

** دانش‌آموخته‌ی دکتری حقوق خصوصی.

از آلودگی نفتی با نگاه به این دو سند مورد کاوش قرار می‌گیرد.

کلید واژگان

مسئولیت مدنی، خسارت آلودگی، نفت، تحمیل مسئولیت بر فرد خاص، محدودیت مسئولیت.

مقدمه

تدوین کنوانسیون مسئولیت مدنی ناشی از خسارت آلودگی نفتی (CLC)^۱ به دنبال حادثه‌ی توری کانپون در سال ۱۹۶۷ و تحت نظر و حمایت سازمان مشورتی دریایی بین-الدولی (IMCO)^۲ آغاز گردید. این سازمان در سال ۱۹۸۲ به "IMO"^۳ تغییر نام داد. تانکر نفتی توری کانپون که در لیبریا ثبت شده بود، در سال ۱۹۶۷ با یکصد و هیجده هزار تن نفت، نزدیک صخره‌های/ستونز به گل نشست و شصت هزار تن نفت خام را به دریا ریخت^۴ و به این ترتیب سواحل انگلستان و فرانسه را آلوده کرد. این کنوانسیون نوآوری‌های جالبی را در قیاس با اصول سنتی حقوق مسئولیت مدنی دریایی مطرح نمود، از جمله مسئولیت محض مالک کشتی، اصل بیمه‌ی اجباری و اصل تحمیل مسئولیت بر مالک کشتی، به نحوی که سایر اسناد بین‌المللی ناظر بر مسئولیت مدنی را تحت تاثیر قرار داد. در واقع موفقیت رژیم کنوانسیون در معرفی اصول قابل توجه و نیز توفیق آن در اجرا سبب گردید که بسیاری از کنوانسیون‌های بین‌المللی، از اصول حاکم بر رژیم مندرج در کنوانسیون ۱۹۶۹ و پروتکل ۱۹۹۲ اقتباس نمایند. از جمله کنوانسیون مسئولیت و جبران خسارت در مورد حمل و نقل کالاهای خطرناک و مواد سمی در دریا (کنوانسیون HNS) مصوب ۱۹۹۶^۵، کنوانسیون ۲۰۰۱

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

2. Intergovernmental Maritime Consultative Organization.

3. International Maritime Organization.

سازمان بین‌المللی دریانوردی (IMO) در کنفرانس بین‌المللی ۱۹۴۸ که در ژنو برگزار شد، تاسیس گردید. کنوانسیون "IMO" در سال ۱۹۵۸ لازم الاجرا شد. نام نخستین آن "IMCO" بود که در سال ۱۹۸۲ به "IMO" تغییر پیدا کرد (www.imo.org).

۴. آقایی، بهمن، مجموعه مقالات حقوق بین‌الملل دریاها و مسائل ایران، انتشارات گنج دانش، چاپ دوم، ص. ۱۱۴.

5. 1996 Convention on Civil Liability for Oil Pollution Damage in Connection with the Carriage of Hazardous and Noxious Substances by Sea.

بونکرها در زمینه‌ی مسئولیت مدنی ناشی از آلودگی نفتی بونکر^۶، کنوانسیون حمل و نقل مسافر و اثاثیه از طریق دریا^۷ و پروتکل بازل در مورد مسئولیت و جبران خسارت ناشی از جابه‌جایی فراملی مواد زاید خطرناک و تخلیه‌ی آن^۸، هر کدام برخی از اصول مندرج در رژیم آلودگی نفتی را اقتباس نموده‌اند.^۹

کنوانسیون "CLC" در سال ۱۹۶۹ تصویب شد و در سال ۱۹۷۵ به مرحله‌ی اجرایی رسید. در طول سال‌های اجرای این کنوانسیون دعاوی متعددی بر اساس آن رسیدگی و منجر به پرداخت غرامت به زیان‌دیدگان شده است.

این کنوانسیون در هیجده ماده تدوین و حاوی مقرراتی در خصوص قلمرو اجرای کنوانسیون، دایره‌ی شمول آن و تعاریفی از کشتی و خسارت و نیز احکامی درباره‌ی اشخاص مسئول، حدود مسئولیت، مرور زمان، شناسایی و اجرای احکام و سایر موضوعات از قبیل فرایند اصلاح کنوانسیون است.

در این مقاله هدف ما بررسی اصول و احکامی است که طی پروتکل ۱۹۹۲ در رژیم بین‌المللی کنوانسیون دچار تغییر شده‌اند.

در سال ۱۹۸۴ کنفرانسی برای اصلاح کنوانسیون ۱۹۶۹ و تطبیق آن با نیازهای روز، به‌ویژه انجام اصلاحات در خصوص حدود مسئولیت و قلمرو اجرای کنوانسیون تشکیل شد، ولی پروتکل مصوب آن هرگز اجرایی نشد چراکه شرط اجرایی شدن آن الحاق دولت آمریکا بود که این شرط هیچ وقت تحقق نیافت. برخی علت عدم الحاق دولت آمریکا را پایین بودن حدود مسئولیت و نگرانی ایالت‌های ساحلی آن کشور از نادیده

6. 2001 Convention on Civil Liability for Bunker Oil Pollution.

7. Athen Convention on Carriage of Passengers and their Luggage by Sea.

8. Basel Protocol on Liability and Compensation for Damage Resulting from Trans Boundary Movement of Hazardous Wastes and their Disposal.

9. Maes, Frank (ed.), Marine Resource Damage Assessment, Springer, 2005, p.23.

گرفته شدن قوانین ایالتی دانسته‌اند.^{۱۰} به هر رو اصلاحات منظور در پروتکل ۱۹۸۴، در پروتکل ۱۹۹۲ منعکس شده است.^{۱۱}

در سال ۱۹۸۹، حادثه‌ی /کسون والدز^{۱۲} در آلاسکا تاحدودی کاستی‌های رژیم بین-المللی کنوانسیون را نشان داد، در نتیجه با تلاش‌های "IMO" پروتکل ۱۹۹۲ به تصویب رسید و در سال ۱۹۹۶ لازم‌الاجرا گردید. به موجب این پروتکل اصلاحاتی در کنوانسیون "CLC" ۱۹۶۹ انجام شد تا هدف رژیم بین‌المللی شامل جبران سریع خسارت و تضمین جبران خسارت زیان‌دیدگان تامین شود، به نحوی که این اشخاص بدون این که لازم باشد به محاکم قضایی رجوع کنند، در اسرع وقت غرامت کافی دریافت دارند.

تغییرات و اصلاحات به عمل آمده در شش مبحث مورد بررسی قرار می‌گیرند:^{۱۳}

مبحث اول: توسعه‌ی قلمرو جغرافیایی رژیم؛

مبحث دوم: توسعه‌ی دایره‌ی شمول کنوانسیون؛

مبحث سوم: تقویت اصل تحمیل مسئولیت بر شخص یا اشخاص معین؛

مبحث چهارم: حق تحدید مسئولیت؛

مبحث پنجم: افزایش میزان غرامت؛

مبحث ششم: تغییر شیوه‌ی اصلاح کنوانسیون.

مبحث اول: توسعه‌ی قلمرو جغرافیایی رژیم

در زمان تصویب کنوانسیون، مفهوم منطقه‌ی انحصاری اقتصادی^{۱۴} در حقوق

10. Nicholas J.J., Comparative Developments in Limitation of Liability, Gaskell, p.7.

11. Maes, *op.cit.*, p.23.

12. Exxon Valdez.

13. The IOPC Funds, 25 Years of Compensationg Victims of Oil Pollution Incidents, Impact pr & Design Limited Canterbury, United Kingdom, p. 83.

14. Exclusive Economic Zone (EEZ).

بین‌الملل شکل نگرفته بود، لذا کنوانسیون صرفاً در مورد خسارات آلودگی در سرزمین، شامل دریای سرزمینی کشورهای متعاهد، اعمال می‌گردید.^{۱۵} به این ترتیب چنانچه خسارت در ماورای دریای سرزمینی وارد می‌شد، رژیم بین‌المللی در مورد آن حکمی نداشت. بعدها مفهوم منطقه‌ی انحصاری اقتصادی شکل گرفت و تطور یافت و بالطبع جایگاه و اهمیت خاصی برای کشورها پیدا کرد. از همین رو در پروتکل ۱۹۸۴ این منطقه مورد توجه دولت‌های عضو قرار گرفت. گرچه این توجه اعتراض برخی کشورها را در پی داشت ولی احساس می‌شد که پیشرفت‌های اخیر در حقوق بین‌الملل این صلاحیت را برای کشورها پدید آورده که از محیط زیست منطقه‌ی انحصاری اقتصادی خود نیز حمایت کنند.^{۱۶} بعد از پروتکل ۱۹۸۴، در پروتکل ۱۹۹۲ نیز این موضوع مورد توجه قرار گرفت و مقرره‌ی ذیل تصویب شد:

این کنوانسیون منحصرأ شامل موارد ذیل خواهد بود:

الف- خسارت آلودگی ایجاد شده:

۱- در سرزمین و هم‌چنین دریای سرزمینی یک کشور متعاهد؛

۲- در منطقه‌ی انحصاری اقتصادی یک کشور متعاهد که طبق حقوق بین‌الملل تعیین شده است یا اگر دولت متعاهد چنین منطقه‌ای را تعیین نکرده در منطقه‌ای فراتر و مجاور دریای سرزمینی آن دولت، که بر اساس حقوق بین‌الملل تعیین گردیده است. البته این منطقه نباید بیش از دویست مایل دریایی از خط مبدا که عرض دریای سرزمینی از آنجا اندازه‌گیری می‌شود امتداد یابد.

ب- اقدامات پیش‌گیرانه برای جلوگیری یا به حداقل رساندن خسارت مزبور، در هر

15. Art. 3 of CLC 1969.

16. Abecassis, D.W., Oil Pollution from Ships, Steven & Sons Ltd., Second edition, 1985, pp. 234-235(10-33).

محلی که انجام شود.^{۱۷}

در واقع پروتکل ۱۹۹۲ با اصلاح فوق دو تغییر عمده را در کنوانسیون ایجاد کرد: نخست: قلمرو جغرافیایی اجرای کنوانسیون به منطقه‌ی انحصاری اقتصادی یا منطقه‌ای معادل آن افزایش داده شده و نگرانی کشورهای ساحلی و هم‌چنین منافع آنان تا حدود زیادی مرتفع و تامین گردیده است. دوم: در خصوص اقدامات پیش‌گیرانه، هیچ اشاره‌ای به قلمرو جغرافیایی نشده است؛ به عبارت دیگر انجام اقدامات پیش‌گیرانه در اجرای کنوانسیون، منوط به این نیست که عملیات مربوط، در دریای سرزمینی یا منطقه‌ی انحصاری اقتصادی انجام شده باشد.^{۱۸} با این همه این نکته باید مورد توجه قرار گیرد که بند "ب" ماده‌ی ۲ کنوانسیون ناظر به خسارات مذکور در زیر بند ۱ همان ماده است، لذا اگرچه در خصوص اقدامات پیش‌گیرانه محدوده‌ی جغرافیایی خاصی قید نشده، ولی این اقدامات می‌باید با هدف جلوگیری یا کاهش خسارات در دریای سرزمینی یا منطقه‌ی انحصاری اقتصادی صورت گیرد؛ ولو این که این اقدامات در دریاهای آزاد انجام شود.

مبحث دوم: توسعه‌ی دایره‌ی شمول کنوانسیون

گذشته از محدوده‌ی جغرافیایی، شمول موضوعی کنوانسیون نیز از اهمیت به‌سزایی برخوردار است؛ به موجب "CLC" کنوانسیون تنها ناظر به خسارت آلودگی نفتی است. پس روشن است که از نظر موضوعی نیز اجرای کنوانسیون محدوده‌ی خاصی دارد.

17. Art. 3 of CLC 1992.

18. Eren, John, "Overview of the Compensation and Liability Regims under the IOPC", Shipping Policy Division, Spill Science & Technology Bulletin, Vol. 6. No. 1. p.47.

کنوانسیون "خسارت آلودگی" را چنین تعریف می‌کند؛ زیان یا خسارتی است خارج از کشتی حامل نفت که در اثر آلودگی ناشی از نشت یا تخلیه‌ی نفت از کشتی در هر جایی که چنین نشت یا تخلیه‌ای رخ دهد پدید می‌آید و نیز هزینه‌ی اقدامات پیش‌گیرانه و زیان یا خسارات اضافی ناشی از این‌گونه اقدامات.^{۱۹} اقدامات پیش‌گیرانه نیز به معنای اقدامات معقولی دانسته شده که توسط هر شخصی بعد از وقوع حادثه، برای جلوگیری یا کاهش خسارات آلودگی اتخاذ می‌شود.^{۲۰}

بر این اساس می‌توان استنباط کرد که اولاً کنوانسیون صرفاً در مورد خسارات و زیان‌های ناشی از آلودگی نفتی و هم‌چنین هزینه‌های مربوط به اقدامات پیش‌گیرانه اعمال می‌شود؛ ثانیاً اقدامات پیش‌گیرانه به اقداماتی اطلاق می‌شود که بعد از وقوع حادثه انجام شوند و هر اقدامی قبل از وقوع حادثه، در هر شرایطی ولو این که خطر حتمی و قریب-الوقوع خسارت وجود داشته باشد اقدام پیش‌گیرانه به‌شمار نمی‌آید؛ ثالثاً در این میان خسارات زیست‌محیطی به طور مشخص مورد توجه قرار نگرفته‌اند. هر یک از این موارد نشان‌دهنده‌ی کاستی‌هایی در کنوانسیون بود که در تحقق هدف اصلی تدوین‌کنندگان آن که همان جلوگیری از آلودگی نفتی است موانعی ایجاد می‌کرد؛ برای مثال ممکن است اقدامات پیش‌گیرانه‌ی قبل از وقوع حادثه به اندازه‌ای موفق باشد که مانع رخداد هر گونه خسارت و ریزش یا تخلیه‌ی نفت شود و برای اتخاذ و اجرای آن‌ها هزینه‌های فراوانی شده باشد.^{۲۱} این در حالی است که کنوانسیون این هزینه‌ها را پوشش نمی‌داد. نکته‌ی مهم دیگر این است که هر حادثه‌ی نفتی، منجر به خسارات زیست‌محیطی عمده می‌شود که ترمیم و جبران آن، نیازمند هزینه‌های هنگفتی است که در این خصوص نیز کنوانسیون، حکمی

19. Art. 1 (6) CLC 1969.

20. Art. 1(7) CLC 1969.

21. Gareth, J. Davies, Civil Liability for Oil Pollution from Ships, York University, Canada, 1974, p. 38.

نداشت و همین موضوع منجر به اختلاف نظر عمیق بین کشورهای عضو شده بود، زیرا در مورد حدود مسئولیت زیست محیطی و شیوهی محاسبه و ارزیابی آن هیچ حکمی وجود نداشت. به عنوان نمونه در حادثه‌ی "Antonio Gramesi" اتحاد جماهیر شوروی سابق در سال ۱۹۷۹ دعوایی را با تعریف انتزاعی از خسارت، علیه مالک کشتی مطرح کرد. شوروی عضو صندوق بین‌المللی نبود و صندوق نمی‌توانست در این دعوا وارد شود و از این جهت این دعوا همانند دعوای مطروحه توسط دولت سوئد علیه مالک کشتی بود. مبلغ مورد ادعای شوروی بر مبنای یک فرمول ریاضی که در قانون آمده بود محاسبه شده بود. لذا مجمع عمومی ۱۹۷۱ با اجماع، قطعنامه‌ای را در سال ۱۹۸۰ تصویب کرد که مقرر می‌داشت ارزیابی غرامتی که از سوی صندوق بین‌المللی باید پرداخت شود، نباید بر مبنای قیمت‌های انتزاعی و الگوهای تئوریک محاسبه شود.^{۲۲} پروتکل ۱۹۹۲ از جهات ذیل اصلاحاتی را در کنوانسیون ۱۹۶۹ به عمل آورده و آن را تکمیل کرده است:

بند اول: تعریف کشتی

کنوانسیون کشتی‌های مشمول را چنین تعریف کرده بود: "هرگونه کشتی اقیانوس‌پیمایا هر شناور دریایی از هر نوع که عملاً و واقعاً نفت را به صورت فله به عنوان محموله حمل می‌کند".^{۲۳}

در این تعریف ایراداتی مشاهده می‌شود:

الف- تنها کشتی‌هایی که نفت را به صورت فله به عنوان محموله حمل کنند مشمول کنوانسیون می‌باشند. در نتیجه اگر سایر کشتی‌ها موجب آلودگی شوند، مشمول کنوانسیون نخواهند بود.

22. Maes, *op.cit.*, p. 61.

23. Art. 1 (1) CLC 1969.

ب- چنان‌چه آلودگی ناشی از ریزش نفت سوخت بونکر باشد مشمول کنوانسیون نخواهد بود.

این همه در حالی است که کنوانسیون می‌بایست به هر نحو ممکن انواع آلودگی‌ها را تحت پوشش قرار می‌داد.

پروتکل ۱۹۹۲ تعریف یادشده در بالا را به صورت زیر اصلاح کرد:

"کشتی [مشمول پروتکل] شامل هر کشتی اقیانوس‌پیما یا هرگونه شناور دریایی می‌باشد که به منظور حمل نفت فله به‌عنوان محموله ساخته شده یا تغییراتی بدین منظور در آن ایجاد شده باشد، مشروط بر این که قادر باشد نفت و سایر کالاها را هنگامی که عملاً در حال حمل نفت فله به‌عنوان محموله می‌باشد و هم‌چنین در طی سفر بعد از حمل این محموله به عنوان کشتی حمل نماید، مگر آن که ثابت شود هیچ گونه رسوبی از نفت حمل شده در کشتی باقی نمانده است".^{۲۴}

این تعریف از کشتی، شامل سفر توازن نیز می‌شود، زیرا عبارت "و هم‌چنین در طی سفر بعد از حمل این محموله، مشمول عنوان کشتی شناخته می‌شود" برای رفع کاستی تعریف کنوانسیون در این خصوص آمده است.

بر اساس این تعریف، حتی اگر کشتی در حال حمل نفت یا در سفر توازن از طریق نفت بونکر موجب آلودگی گردد، بازهم مشمول کنوانسیون خواهد بود.

بند دوم: تعریف حادثه

در کنوانسیون حادثه چنین تعریف شده بود:

"هرگونه اتفاق یا مجموعه‌ای از اتفاقات که ریشه‌ای واحد دارند و موجب خسارت آلودگی می‌شوند".^{۲۵} در این تعریف اساساً به وضعیتی که بتوان از بروز حادثه جلوگیری

24. Art. 1(1) CLC 1992.

25. Art. 1(8) CLC 1969.

کرد هیچ توجهی نشده است. در واقع ممکن است در شرایطی بتوان از وقوع حادثه‌ی احتمالی که متضمن تهدید قریب‌الوقوع است، با اتخاذ تدابیر و اقدامات پیش‌گیرانه جلوگیری کرد. چنین اقدامی مستلزم صرف هزینه‌های فراوانی است که مشمول کنوانسیون ۱۹۶۹ نمی‌شد. پروتکل ۱۹۹۲ برای رفع این کاستی، حادثه را این‌گونه تعریف کرده است: "حادثه شامل هر واقعه یا مجموعه‌ای از وقایع است که دارای منشا واحد می‌باشند و موجب خسارت آلودگی می‌شوند یا احتمال بروز قریب‌الوقوع چنین خسارتی را به شدت بالا می‌برند."^{۲۶}

با توجه به این که کنوانسیون دو نوع خسارت، شامل زیان یا خسارت ناشی از خروج یا تخلیه‌ی نفت و هزینه‌های اقدامات پیش‌گیرانه، را قابل جبران دانسته و از طرفی اقدامات پیش‌گیرانه هرگونه اقدام معقولی است که شخصی پس از بروز حادثه برای جلوگیری یا کاهش آلودگی به عمل می‌آورد، باید پذیرفت که تعریف پروتکل ۱۹۹۲ بسیار کامل‌تر از کنوانسیون ۱۹۶۹ است، زیرا در تعریف پروتکل، وقایعی که احتمال بروز قریب‌الوقوع آلودگی را به شدت بالا ببرند نیز حادثه‌ی مشمول کنوانسیون برشمرده شده لذا هرگونه هزینه‌ای که در این رابطه انجام شود به‌عنوان هزینه‌ی آلودگی محسوب و مشمول کنوانسیون خواهد بود.

بند سوم: تعریف خسارت آلودگی

پروتکل ۱۹۹۲، خسارت آلودگی را این‌گونه تعریف کرده است:

"الف - تلف یا زیان به بار آمده در خارج از کشتی در اثر آلودگی ناشی از خروج یا تخلیه‌ی نفت از کشتی، قطع نظر از محل خروج یا تخلیه‌ی نفت. البته پرداخت غرامت در ازای آسیب وارده بر محیط زیست، به‌استثنای عدم‌النفع حاصل از آسیب مزبور، محدود به

26. Art. 1(8) CLC 1992.

اقدامات معقولی می‌شود که عملاً برای اصلاح وضعیت پیش آمده انجام پذیرفته یا باید انجام بپذیرد.

ب- هزینه‌های اقدامات پیش گیرانه و تلف و زیان ناشی از این اقدامات".^{۲۷}

نکته‌ی مهم در این تعریف آن است که پروتکل صریحاً خسارات زیست‌محیطی را مشمول کنوانسیون دانسته و لذا آن را جزو خسارات قابل جبران به‌شمار آورده است. البته خسارات زیست‌محیطی در حدودی جبران می‌شود که اقدامات به‌عمل آمده معقول بوده و برای بازگرداندن محیط زیست به شرایط پیش از ورود آسیب انجام شده یا باید انجام شود. این ایراد هم‌چنان وجود دارد که اگر بازگرداندن شرایط محیط زیست به وضعیت اولیه از نظر فیزیکی غیرممکن باشد و یا هیچ شخصی مایل به اتخاذ چنین اقداماتی نباشد یا هزینه‌ها نامتناسب باشد، آلوده کننده از مسئولیت فرار می‌کند.

مبحث سوم: تقویت اصل تحمیل مسئولیت بر شخص یا اشخاص معین^{۲۸}

اصل تحمیل مسئولیت بر شخصی معین (یا کانالیزه کردن مسئولیت)^{۲۹} 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. این اصل برای زیان‌دیدگان دارای اهمیت زیادی است، زیرا آنان را در تعیین شخص مسئول یاری کرده و از طرح دعاوی متعدد و پرهزینه علیه اشخاص مختلف جلوگیری می‌کند. کنوانسیون ۱۹۶۹ در این مورد مقرر کرده بود؛ جز در موارد مقرر در بندهای ۲ و ۳، مالک کشتی در زمان بروز حادثه مسئول هرگونه خسارت آلودگی ناشی از تخلیه یا نشت نفت است. در تکمیل این موضوع، کنوانسیون در بند ۴ از ماده‌ی ۳ مقرر داشته بود:

27. Art. 1(6) CLC 1992.

28. Maes, op.cit., 23.

29. Principle of Channelling the Liability.

"هیچ‌گونه دعوایی برای جبران خسارت آلودگی علیه مالک قابل طرح نیست مگر وفق این کنوانسیون. هیچ دعوایی برای خسارت آلودگی طبق این کنوانسیون یا هر مبنای دیگری علیه خدمه یا نمایندگان مالک قابل طرح نیست".^{۳۰}

از این بند چند نکته قابل استنباط است:

۱- دعوای مربوط به خسارت آلودگی صرفاً علیه مالک قابل طرح است؛

۲- دعوا تنها بر اساس مفاد کنوانسیون قابل اقامه است؛

۳- علیه نمایندگان مالک و خدمه‌ی وی نمی‌توان طرح دعوا کرد.

البته باید توجه داشت که بند فوق به اشخاص معینی اشاره دارد و لذا زیان‌دیده می‌تواند علیه مدیر، اجاره‌کننده، سازنده و سایر اشخاص، غیر از خدمه یا نمایندگان مالک، اقامه‌ی دعوا کند. دیگر این که زیان‌دیده می‌تواند در کشورهایی که عضو کنوانسیون نیستند علیه نماینده‌ی مالک یا خدمه‌ی کشتی نیز طرح دعوا کند.^{۳۱}

لازمه‌ی اصل تحمیل مسئولیت بر شخص واحد این است که اساساً یک شخص معین در این زمینه مسئولیت داشته باشد و امکان طرح دعوا علیه سایرین وجود نداشته باشد. اگرچه در کنوانسیون ۱۹۶۹، مالک مسئول خسارات آلودگی نفتی اعلام شده، ولی در بند ۴ از ماده‌ی ۳، طرح دعوا صرفاً علیه خدمه یا نمایندگان مالک منع شده است. با این وصف می‌توان از مفهوم مخالف این بند بهره جست و اشخاص دیگری غیر از خدمه و نمایندگان مالک را مسئول شناخت.^{۳۲} در نتیجه زیان‌دیدگان، هم می‌توانند علیه مالک و هم سایر اشخاصی که در بند ۴ ذکری از آنان به میان نیامده اقامه‌ی دعوا کنند. پروتکل ۱۹۹۲ با اصلاح ماده‌ی فوق اصل تحمیل مسئولیت بر شخص معین را تقویت کرده است؛

"به استثنای موارد پیش‌بینی شده در بندهای ۲ و ۳ این ماده، مالک کشتی در زمان

30. Art. 3 (1) CLC. 1969.

31. Abecassis, *op.cit.*, pp. 200-201(10-23-24).

32. Art. 3 (1) CLC 1992.

سانحه یا در موردی که سانحه، متشکل از مجموعه‌ای از وقایع است، در زمان اولین واقعه مسئول هرگونه خسارت آلودگی خواهد بود که در نتیجه‌ی سانحه توسط کشتی به بار آید.^{۳۳}

پروتکل هم‌چنین در بند ۴ از ماده‌ی ۳ آورده است:

"هیچ‌گونه ادعایی برای جبران خسارت ناشی از آلودگی نفتی علیه مالک، مسموع نخواهد بود مگر مطابق مقررات این کنوانسیون، مشروط به رعایت مفاد بند (۵) این ماده. هیچ‌گونه ادعایی برای جبران خسارت ناشی از آلودگی بر مبنای این کنوانسیون یا هر مبنای دیگری علیه اشخاص زیر مسموع نخواهد بود:

الف- مستخدمین یا نمایندگان مالک یا خدمه‌ی کشتی؛

ب- راهنما یا هر شخص دیگری که جزو خدمه‌ی کشتی نیست و خدماتی را برای کشتی انجام می‌دهد؛

ج- اجاره‌کننده (به هر شکل که تعریف شود، از جمله اجاره‌کننده‌ی در بست کشتی)، مدیر یا بهره‌بردار کشتی؛

د- هر شخصی که با رضایت مالک یا بر اساس دستورالعمل یک مقام ذیصلاح دولتی عملیات نجات انجام دهد؛

ه- هر شخصی که اقدام پیش‌گیرانه انجام می‌دهد؛

و- تمامی مستخدمین یا نمایندگان اشخاصی که در بندهای "ج"، "د" و "ه" ذکر شده‌اند."

ملاحظه می‌شود که این بند اغلب اشخاصی را که ممکن است در مورد خسارت آلودگی، مسئول شناخته شوند احصا نموده و با مسموع ندانستن دعاوی مسئولیت علیه آن‌ها، در واقع اصل تحمیل مسئولیت بر شخص معین را تکمیل و تقویت کرده است. با این

33. Abecassis, *op.cit.*, pp. 200-201 (10-22, 23, 24, 26).

حال، به نظر می‌رسد این بند کامل نیست، زیرا اشخاص دیگری نیز در این رابطه قابل ذکر هستند، از جمله مالک محموله، سازنده کشتی، تعمیرکار، انجمن طبقه‌بندی کشتی‌ها و غیره. به نظر چنانچه هدف تدوین‌کنندگان پروتکل، جلوگیری از اقامه‌ی دعوا علیه هر شخصی غیر از مالک بوده بهتر است به صورت کلی به این امر اشاره شود. در مقام تحلیل این اصل باید گفت گرچه واجد امتیازات فراوانی است، ولی در مواردی مانع از طرح دعوا علیه اشخاصی است که عملاً دخالت و تاثیر بیش‌تری در بروز آلودگی و ورود خسارت داشته‌اند و از این بعد محل انتقاد است، زیرا یک سپر حمایتی غیراصولی برای اپراتورها فراهم می‌کند.^{۳۴}

مبحث چهارم: حق تحدید مسئولیت

در کنوانسیون حق مالک برای تمديد مسئولیت خود به رسمیت شناخته شده است. قاعده‌ی اولیه این است که هر شخصی که مسئول ورود خسارت به غیر است مکلف به جبران خسارات وارده است، ولی کنوانسیون در مورد آلودگی نفتی مسئولیت را محدود به مبلغ خاصی کرده است که با تناژ کشتی مرتبط است. کنوانسیون ۱۹۶۹ مقرر داشته است: "مالک کشتی می‌تواند مسئولیت خود را وفق این کنوانسیون برای هر حادثه به حداکثر ۲۰۰۰ فرانک طلا برای هر تن از تناژ [کشتی] محدود کند. در هر حال این مبلغ در هر مورد از ۲۱۰ میلیون فرانک تجاوز نخواهد کرد."^{۳۵} البته بند ۲ از ماده‌ی ۵ کنوانسیون بیان نموده است:

34. Faure, Michael, and Wang, Hui, The International Regimes for the Comensation of Oil Pollution Damage: Are they Effective? p.1, available at: <http://www.ilsrn.com>, p. 251.

35. Art. 5(1) CLC 1969.

الحاقیه‌ی سال ۱۹۷۶ کنوانسیون، واحد محاسبه را از فرانک طلا به "SDR" تغییر داده است.

"اگر حادثه در نتیجه‌ی تقصیر واقعی یا اطلاع و رضایت ضمنی^{۳۶} مالک ایجاد شده باشد او حق استناد به مسئولیت محدود مالک مقرر در بند ۱ این ماده را نخواهد داشت". برخی دادگاه‌ها مفهوم تقصیر مالک را چنان موسع تفسیر کرده‌اند که در عمل محدوده‌ی مسئولیت به امری غیر معمول یا غیرقابل پیش‌بینی تبدیل گردیده است.^{۳۷}

پروتکل ۱۹۹۲ ضمن شناسایی حق تحدید مسئولیت برای مالک؛ "مالک کشتی حق دارد مسئولیت خود را به موجب این کنوانسیون برای سانحه، تا سقفی که به صورت ذیل محاسبه می‌شود، تحدید کند ..."^{۳۸} در بند ۲ از ماده‌ی ۵ چنین مقرر داشته است:

"چنان‌چه ثابت شود خسارت آلودگی ناشی از فعل یا ترک فعل مالک، با قصد ایراد خسارت و یا با بی‌مبالاتی و با علم به احتمال وقوع چنین خسارتی بوده است وی از حق استناد به مسئولیت محدود خود به موجب این کنوانسیون محروم خواهد شد".

این حکمی است که در "LLMC" ۱۹۷۶^{۳۹} آمده و پروتکل از آن اقتباس کرده است. معیار جدید در مورد سلب حق استناد به مسئولیت محدود، به میزان قابل توجهی محدودیت مسئولیت را افزایش داده به نحوی که حق محدود کردن مسئولیت را غیرقابل نقض کرده است.

در این جا بار اثبات این که شرط استناد به مسئولیت محدود مالک نقض شده است به عهده‌ی خواهان خواهد بود. دقت در مفاد بند فوق نشان می‌دهد که سلب حق استناد به مسئولیت محدود بر اساس مصوبه‌ی جدید سخت‌تر بوده و دور زدن یا نادیده گرفتن آن از

36. Actual Fault or Privity.

37. Abecassis, *op.cit.*, pp. 189. [9-37].

38. Art. 5(1) CLC 1992.

39. Convention on Limitation of Liability for Maritime Claims (1976).

این کنوانسیون در ۱۹ نوامبر ۱۹۷۶ پذیرفته شده و در اول دسامبر ۱۹۸۶ لازم‌الاجرا گردیده است.

کنوانسیون ۱۹۶۹ مشکل‌تر است.^{۴۰} لذا می‌توان گفت پروتکل ۱۹۹۲ حمایت بیش‌تری را در مقایسه با کنوانسیون ۱۹۶۹ برای مالک کشتی فراهم کرده است.

مبحث پنجم: افزایش میزان غرامت

همان‌گونه که آمد، در مورد خسارت ناشی از آلودگی نفتی اولاً اشخاص معینی مسئولیت دارند و ثانیاً این مسئولیت محدود به مبلغ معینی است که بر مبنای تناژ کشتی محاسبه می‌شود. وفق کنوانسیون ۱۹۶۹ مالک کشتی می‌تواند مسئولیت خود را برای هر حادثه تا حداکثر ۲۰۰۰ فرانک طلا برای هر تن از تناژ کشتی محدود سازد و این مبلغ در هر حال از ۲۱۰ میلیون فرانک تجاوز نخواهد کرد.

روشن است که این مبلغ بسیار اندک بوده و به هیچ وجه خسارات ناشی از حوادث عظیم را جبران نخواهد کرد. از طرفی مرتبط ساختن خسارت آلودگی با حجم کشتی هم مورد بحث بوده زیرا ممکن است یک کشتی کوچک، آلودگی عمده‌ای ایجاد نماید.^{۴۱} حوادث نفتی عظیم از جمله حادثه‌ی آموکوکادیز اثبات کرد که مبالغ مقرر در کنوانسیون ۱۹۶۹ برای جبران خسارت زیان‌دیدگان ناکافی است. لذا پیشنهاد شد کنوانسیون در این خصوص اصلاح شود.^{۴۲} به هر رو اصلاح پروتکل در این باره هم ناظر به مبلغ بود و هم ناظر به ارتباط مسئولیت با تناژ کشتی. به عبارتی در پروتکل ۱۹۹۲ علاوه بر افزایش سقف مسئولیت، میزان آن بر اساس تناژ کشتی‌ها به چند دسته به شرح زیر تقسیم شد:

40. Faure, Micheal, and Wang, Hui, Financial Caps for Oil Pollution Damage, available at: <http://www.elsevier.com/locate/marpol>.

41. Abecassis, *op.cit.*, 186(9-32).

42. Faure, Micheal, and Wang Hui, Economic Analysis of Compensation for oil Pollution Damage, p.1, available at: <http://www.unimaas.NL/default.asp?template>.

- ۱- مالک کشتی حق دارد مسئولیت خود را به موجب این کنوانسیون در هر سانحه تا سقفی که به صورت زیر محاسبه می‌شود تحدید نماید:
- الف- سه میلیون واحد محاسبه برای کشتی‌ای که گنجایش آن از ۵۰۰۰ واحد ظرفیت تجاوز نکند.
- ب- برای کشتی‌های با بیش از گنجایش فوق، در ازای هر واحد تناژ اضافه ۴۲۰ واحد محاسبه علاوه بر مقدار مذکور در بند "الف"، مشروط بر آن که کل میزان این سقف در هیچ حالتی از ۵۹/۷ میلیون واحد محاسبه تجاوز نکند.
- در این بند اولاً میزان غرامت پرداختی افزایش یافته و ثانیاً کشتی‌ها بر اساس تناژ تقسیم‌بندی شده و برای کشتی‌های کوچک، حداقل مبلغ خسارت تعیین شده است؛ که از این جهت نیز یک نوع افزایش مبلغ غرامت رخ داده است، زیرا اگر مبنای مسئولیت صرفاً تناژ کشتی باشد ممکن است میزان مسئولیت، کمتر از سه میلیون "SDR" گردد.
- در ۱۸ اکتبر سال ۲۰۰۰ این مبالغ دیگر بار اصلاح شد. اصلاحات به عمل آمده از اول نوامبر سال ۲۰۰۳ اجرایی شده است؛^{۴۳}
- الف: برای کشتی‌هایی که گنجایش آن‌ها از ۵۰۰۰ تن تجاوز نکند، ۴۵۱۰۰۰۰ "SDR" (۵/۷۸ میلیون دلار آمریکا). این مبلغ در پروتکل ۱۹۹۲ ۳/۸ میلیون دلار بود.
- ب: برای کشتی‌هایی که گنجایش آن‌ها بین ۵۰۰۰ تن تا ۱۴۰۰۰۰ تن است، مبلغ فوق به اضافه‌ی ۶۳۱ "SDR" (۹۶۰ دلار آمریکا) برای هر تن اضافه بر ۵۰۰۰ تن. طبق پروتکل ۱۹۹۲ این مبلغ معادل ۳/۸ میلیون دلار به اضافه‌ی ۴۲۰ "SDR" برای هر تن بود.
- ج: برای کشتی‌های بالاتر از ۱۴۰۰۰۰ تن، ۸۹۷۷۰۰۰۰ "SDR" (۱۱۵ میلیون دلار آمریکا). این مبلغ در پروتکل ۱۹۹۲ ۷۶/۵ میلیون دلار آمریکا بود.

43. The International Regime for Compensation for Oil Pollution Damage, January 2009 (available at: <http://www.imo.org>).

گرچه در اصلاحات اخیر سقف مسئولیت افزایش یافته، ولی هم‌چنان اصل مسئولیت محدود مورد انتقاد است، زیرا این اصل خلاف قاعده‌ی کلی جبران کامل خسارات زیان-دیده است و مانع جبران خسارت کامل زیان‌دیدگان می‌شود.^{۴۴}

مبحث ششم: تغییر شیوه‌ی اصلاح کنوانسیون

کنوانسیون ۱۹۶۹ در مورد اصلاح مقادیر مربوط به سقف مسئولیت حکم خاصی نداشت و به طور مطلق هرگونه اصلاح در کنوانسیون را منوط به رعایت شرایط و تشریفات پیچیده‌ای کرده بود. ماده‌ی ۱۸ این کنوانسیون چنین مقرر می‌داشت:

۱- کنفرانسی به منظور تجدیدنظر یا اصلاح کنوانسیون حاضر می‌تواند توسط سازمان تشکیل شود.

۲- سازمان به منظور تجدیدنظر و اصلاح کنوانسیون حاضر بنا به تقاضای حداقل یک سوم دولت‌های متعاقد، کنفرانسی با حضور دولت‌های متعاقد تشکیل خواهد داد.

طبق ماده‌ی فوق، هرگونه اصلاح در کنوانسیون منوط به تشکیل کنفرانسی متشکل از دولت‌های عضو بود. تشکیل چنین کنفرانسی و حصول نتیجه در آن بسیار مشکل به نظر می‌رسید. در پروتکل ۱۹۹۲ مفاد ماده‌ی ۱۸ ذیل عنوان بازنگری و اصلاح در ماده‌ی ۱۴ آورده شده است. به‌علاوه ماده‌ی دیگری به موضوع اصلاح مقادیر سقف مسئولیت، اختصاص داده شده که حاوی مقررات مفصلی است و فرایند ساده‌تری را در این زمینه پیش‌بینی کرده که به فرایند "قبول ضمنی"^{۴۵} معروف است. بر اساس ماده‌ی ۱۵ پروتکل شرایط اصلاح مقادیر به شرح زیر است:

44. Faure, Hui, *op. cit.*, pp. 14-2.

عبداللہی، محسن، و همکاران، حقوق کیفری محیط زیست، ملاحظات و راهکارها، انتشارات روزنامه رسمی، چاپ اول، ۱۳۸۸، صص. ۲۸-۲۹.

45. Tacit Acceptance.

الف- حداقل یک چهارم دولت‌های متعاقد، پیشنهادی را اعلام کنند؛

ب- پیشنهاد به کمیته‌ی حقوقی ارجاع داده می‌شود؛

ج- اصلاحات با رای موافق دوسوم دولت‌های متعاقد حاضر رای دهنده در کارگروه حقوقی، به تصویب می‌رسد؛

د- هرگونه اصلاح باید به دولت‌های متعاقد ابلاغ و اصلاحات به عمل آمده، هیجده ماه پس از تاریخ ابلاغ پذیرفته شده تلقی می‌شود، مگر این که ظرف این مدت دست کم یک چهارم دولت‌هایی که در زمان تصویب اصلاحات توسط کارگروه حقوقی، جزو دولت‌های متعاقد محسوب می‌شده‌اند، به سازمان اعلام نمایند که اصلاحات را نمی‌پذیرند؛ در این صورت اصلاحیه مردود شمرده شده و بلااثر خواهد بود.

نتیجه‌گیری

گرچه رژیم بین‌المللی آلودگی نفتی با توجه به ضوابط و تسهیلات موجود و اصول حاکم بر آن به موفقیت‌های فراوانی نائل شده و به گفته‌ی اغلب نویسندگان یک انقلاب در سیستم بین‌المللی مسئولیت مدنی محسوب می‌شود، مع‌الوصف دارای ایراداتی است که به نظر می‌رسد این رژیم باید در جهت رفع آن‌ها گام بردارد. از جمله‌ی این ایرادات می‌توان به دو مورد اشاره کرد:

- ۱- اصل تحدید مسئولیت که با قاعده‌ی جبران کامل خسارات زیان‌دیدگان مغایرت داشته و موجب می‌شود در مورد حوادث نفتی عظیم این رژیم ناکارآمد جلوه کند.
 - ۲- اصل تحمیل مسئولیت بر شخص واحد که مانع طرح دعوا علیه دیگر اشخاص مسئول که عملاً دخالت بیش‌تری در وقوع حوادث داشته‌اند می‌شود.
- گرچه اصلاحات پروتکل ۱۹۹۲ بسیار مفید و موثر بوده، ولی ایرادات فوق را رفع نکرده است بلکه بر تحکیم و اجرای کامل‌تر آن‌ها پای فشرده است که انتظار می‌رود در آینده نسبت به رفع ایرادات فوق اقدام شود.

منابع

۱. آقای، بهمن، مجموعه مقالات حقوق بین‌المللی دریاها و مسائل ایران، انتشارات گنج دانش، چاپ دوم.
۲. عبداللهی، محسن، و همکاران، حقوق کیفری محیط زیست، ملاحظات و راهکارها، انتشارات روزنامه رسمی، چاپ اول، ۱۳۸۸.
3. 1969 Convention on Civil Liability for Oil Pollution Damage.
4. 1996 Convention on Civil Liability for Oil Pollution Damage in Connection with the Carriage of Hazardous and Noxious Substances by Sea.
5. 2001 Convention on Civil Liability for Bunker Oil Pollution.
6. Abecassis, D.W., Oil Pollution from Ships, Steven & Sons Ltd., Second edition, London, 1985.
7. Athen Convention on Carriage of Passengers and their Luggage by Sea.
8. Basel Protocol on Liability and Compensation for Damage Resulting from Trans Boundary Movement of Hazardous Wastes and their Disposal.
9. Convention on Limitation of Liability For Maritime Claims 1976.
10. Eren, John, "Overview of the Compensation and Liability Regimes under the IOPC", Shipping Policy Division, Spill Science & Technology Bulletin ,Vol. 6, No.1.
11. Faure, Michael, and Wang, Hui, Economic Analysis of Compensation for Oil Pollution Damage, available at: <http://www.unimaas.nl/default.asp?template>.
12. Faure, Michael, and Wang, Hui, Financial Caps for Oil Pollution Damage available at: <http://www.elsevier.com/locate/marpol>.

13. Faure, Michael, and Wang, Hui, The International Regimes for the Compensation of Oil Pollution Damage: Are they Effective?, available at: <http://www.ilsrn.com>.
14. Gareth, J. Davies, Civil Liability for Oil Pollution from Ships ,York University, Canada, 1974.
15. Maes, Frank (ed.), Marine Resource Damage Assessment, Springer, 2005.
16. Nicholas, J. J., Comparative Developments in Limitation of Liability, Gaskell.
17. The International Regime for Compensation for Oil Pollution Damage, January 2009 (available at: <http://www.imo.org>).
18. The IOPC Funds, 25 Years of Compensating Victims of Oil Pollution Incidents, Impact pr & Design, Limited Canterbury, United Kingdom.