

مسئولیت مدنی خسارات آلودگی نفتی در دریای آزاد

مهرداد سیدی

مقدمه

اگر تصادفی بین کشتی‌های نفتکش در نزدیکی سواحل ما در خلیج فارس و دریای عمان رخ بدهد، چه کسی مسئول تأمین خسارات آلودگی دریا ناشی از چنین حادثه‌ای است؟ چه اقداماتی می‌توان به‌طور قانونی برای جلوگیری، تقلیل و از بین بردن اثرات آلودگی ناشی از این قبیل حوادث کشتیها به‌عمل آورد؟

در پاسخ به سؤالات فوق به‌طور کلی باید گفت اگر حادثه در محدوده دریای سرزمینی¹ رخ دهد، دولت ساحلی می‌تواند هر اقدامی را که مقتضی بداند، صرفاً با در نظر گرفتن اصل تناسب، انجام دهد؛ زیرا کشتی در چنین صورتی دیگر در حال

1. عرض دریای سرزمینی جمهوری اسلامی ایران طبق قوانین موجود 12 مایل دریایی از خط مبدأ تعیین شده است. برای اطلاع بیشتر از آن ر.ک. به دکتر مصطفی رنجبران: «دریای سرزمینی و عبور بی‌ضرر از آن»، مجله حقوقی، شماره 9.

عبور صرف نیست و نمی‌تواند از مزایای «عبور بی‌ضرر»² برخوردار گردد و بالنتیجه تابع حاکمیت مطلق دولت ساحلی است. اما اگر کشتی در آن سوی دریای سرزمینی باشد، وضع فرق می‌کند. مسئله اختیارات دول ساحلی در صورت بروز حوادثی در خارج از قلمرو سرزمینی، ضمن قضیه کشتی «توری کانیون»³ مطرح شد. کشتی مزبور گرچه در دریای آزاد قرار داشت ولی به دستور مقامات دولت انگلیس بمباران شد تا شاید با شعله‌ور شدن و سوختن محموله نفتی، اثرات آلودگی ناشی

2. ماده (4) 14 از کنوانسیون 1958 ژنو درباره دریای سرزمینی مقرر می‌نماید: «عبور بی‌ضرر است مادام‌که صلح، نظم عمومی یا امنیت دولت ساحلی را به مخاطره نیندازد...». در کنوانسیون 1982 سازمان ملل برای حقوق دریاها که هنوز لازم‌الاجرا نشده نیز ضمن بند دوم ماده 19 فهرستی از اعمال مغایر عبور بی‌ضرر ذکر شده است که شامل تمرین تسلیحات، جاسوسی، تبلیغات، پرواز یا فرود هواپیما و وسائل نظامی، سوار یا پیاده نمودن افراد و کالا، آلودگی عمدی و جدی، ماهیگیری، تحقیقات یا فعالیت نقشه‌برداری، تداخل در ارتباطات ساحلی یا تأسیسات دیگر و در عین حال هرگونه تهدید یا استفاده از زور علیه حاکمیت، تمامیت ارضی یا استقلال و هرگونه اقدام دیگری که ارتباط مستقیم با عبور ندارد، می‌شود. برای اطلاع بیشتر رک. به دکتر مصطفی رنجبران، مرجع پیشین.

3. تانکر نفتکش توری کانیون (Torry Canyon) به ظرفیت 118.000 تن که در لیبریا ثبت شده بود در سال 1967 نزدیک صخره‌های استونز به گل نشست و دو نیمه شد و 60 هزار تن نفت خام خلیج فارس داخل مخازن کشتی، به دریا ریخت.

از آن کاهش پیدا کند. تردیدهایی که درباره مشروعیت عمل دولت انگلیس وجود داشت باعث شد که مسئله در جلسات سازمان بین‌المللی دریایی (ایمو)⁴ نیز طرح گردد.

در آن زمان حقوق بین‌الملل درباره خسارات آلودگی نفتی چندان پیشرفت و تحولی نیافته بود و بیشتر دولتها این برداشت را داشتند که حق مداخله نسبت به حادثه‌ای که بیرون از آبهای دریایی سرزمینی آنها رخ می‌دهد، حتی در صورتی که سواحل آنها را مورد تهدید قرار دهد، ندارند و جبران خسارات وارده تا حدود زیادی بستگی به توانایی مدعی برای ثبوت غفلت صاحبان کشتیها دارد.⁵

با توجه به مسائل فوق سازمان بین‌المللی دریایی اقدام به برگزاری کنفرانسی در سال 1969 در بروکسل نمود که نتیجه آن انعقاد کنوانسیون مسئولیت مدنی خسارات آلودگی نفتی مورخ 1969⁶

4. International Maritime Organization IMO.

5. "International Conventions of Importance in Dealing with Pollution Emergencies and Recovery of Costs Involved", Paper Presented in Experts Meeting, Manama, Bahrain 13-15 FEB, 1984 Organized Loy Ropme.

6. International Convention on Civil Liability for Oil Pollution Damage 1969.

(ورود به مرحله لازم الاجرا بودن در سال 1975) و کنوانسیون بین‌المللی مداخله در دریای آزاد در موارد بروز حوادث آلودگی نفتی مورخ 1969⁷ (ورود به مرحله لازم الاجرا بودن در سال 1975) بود. متعاقب این برنامه‌ها، در سال 1971 کنوانسیون بین‌المللی صندوق جبران خسارات آلودگی نفتی⁸ (ورود به مرحله لازم الاجرا بودن در سال 1978)⁹ نیز تهیه و تصویب شد. هر سه کنوانسیون مذکور فقط مربوط به حوادث کشتیها می‌شوند و اصولاً ناظر به آلودگی ناشی از نفتهای باداوام (Persistant Oils) از قبیل نفت خام، نفت کوره، و نفت دیزل هستند؛ اما پروتکل 1973 الحاقی به کنوانسیون مداخله در دریای آزاد دامنه قلمرو آن را شامل همه انواع

7. International Convention Relating to Intervention on the Highseas in Cases of Oil Pollution Casulties 1971.

8. International Convention on the Estblishment of an International Fund for Compensation for Oil Pollution Damage 1971.

9. تاریخیهای مربوط به لازم الاجرا شدن کنوانسیونهای فوق و نیز اسنادی که بعداً اشاره می‌شود، براساس اطلاعات منبع زیر است:

Status of Multilateral Conventions and Instruments in Respect of which the International Maritime Organization or its Secretary Generql Performs Depository or other Functions, AS AT 31 DEC. 1986, IMO, J/2735/REV. 1.

نفت و مواد آلوده‌کننده خطرناک نموده است.

کنوانسیونهای فوق‌الذکر در واقع تمهیداتی هستند که در چارچوب حقوق بین‌الملل موضوعه و مدون برای حل مسئله خسارات ناشی از آلودگیهای نفتی که معلول حوادث واقع شده در دریای آزاد هستند، پیش‌بینی و وضع شده است و حقوق و تکالیف دولتهای عضو را در این زمینه مشخص می‌سازد.

در این مقاله نگاهی اجمالی به هر کدام از کنوانسیونهای مذکور می‌اندازیم و احکام و آثار هر کدام را به‌سرعت مرور می‌نماییم؛ سپس قراردادهای یا طرحهای خصوصی را که بین شرکتهای بزرگ نفتی و صاحبان تانکرها وجود دارد و ناظر به همین مسئله - یعنی حدود، موارد و نحوه یا مکانیسم جبران خسارات ناشی از آلودگی نفتی - می‌باشد مورد مطالعه قرار می‌دهیم. قصد اصلی از طرح این موضوع، علاوه بر معرفی و بحث در اطراف مسئله فوق به‌عنوان یکی از مسائل حقوق بین‌الملل عمومی (حقوق دریاهای)، ارزیابی و اشاره به مزایای الحاق احتمالی

جمهوری اسلامی به کنوانسیونهای مربوط به نیز می‌باشد که بررسی و تصمیم‌گیری نهایی راجع به آن در صلاحیت مراجع ذی‌ربط است.

1

کنوانسیون مداخله در دریای آزاد در صورت بروز حوادث آلودگی نفتی

کنوانسیون مداخله در دریای آزاد دول عضو را ذی‌حق می‌داند که «...هرگونه اقدام لازم در دریای آزاد را برای جلوگیری، تقلیل یا از بین بردن خطرات شدید و قریب‌الوقوع که متوجه سواحل یا منافع ذی‌ربط آنها در اثر آلودگی یا تهدید آلودگی باشد، به‌دنبال بروز حوادث دریایی... که به‌طور معقول انتظار ورود منجر به ایجاد عواقب خطرناک و جدی می‌شود، به‌عمل آورند».¹⁰

بدین ترتیب کنوانسیون مزبور به دولت‌ها اجازه می‌دهد که اقدامات ضروری را برای حفاظت محیط زیست خود، ولو خارج از آبهای سرزمینی، به‌عمل آورند. کنوانسیون مورد نظر حتی نوع اقدامات

10. ماده اول کنوانسیون 1969 مداخله در دریای آزاد.

دولتها را براي اينگونه موارد مشخص نمي‌کند و بدین ترتيب مي‌توان گفت که «اقدامات لازم» مندرج در ماده اول کنوانسيون 1969 شامل هر چيز و هر اقدام يا عملي، از تغيير محل کشتي گرفته تا انهدام کامل آن و محموله اش، مي‌گردد.

تنها شرايط يا محدوديتهايي که براي استفاده از اين حق در نظر گرفته شده به شرح زير است، ولي حتي اين محدوديتها را نيز مي‌توان در شرايط اضطراري شديد¹¹ کنار گذاشت:

- الف - اقدامات متناسب با تهديد يا خسارات باشد (مواد 1 و 5)،
- ب - اقدامات متناسب با خطر موجود باشد،
- ج - حداکثر تلاش براي احترام از آسيب‌رسانی به عمل آيد،
- د - در صورت امکان با دولت صاحب پرچم، صاحبان کشتي و بیمه‌گران مشورت شود،
- ه - هرکس که احتمال دارد مداخله نسبت به او تأثيري بگذارد، مطلع شود.

11. ماده سوم کنوانسيون مداخله در درياي آزاد به تشریح این امر اختصاص دارد.

عملاً و در غالب موارد، مشورت با صاحب کشتی و بیمه‌گران منجر به توافق درباره بهترین روش می‌گردد، ولی اگر هم توافقی حاصل نشود، دولت ذی‌ربط می‌تواند تصمیم خود را عملی نماید.¹² البته اگر بتوان ثابت کرد که دولت در این زمینه زیاده‌روی و سوءاستفاده نموده است، مسئول خواهد بود (ماده 6) که این مسئولیت در برابر دولت صاحب پرچم است. کنوانسیون مداخله و پروتکل آن فقط مربوط به اقدامات متخذه در دریای آزاد است. بدین ترتیب شاید از لحاظ ظاهری اینطور به نظر برسد که دولت ساحلی نمی‌تواند اختیارات مندرج در آن را برای منطقه انحصاری اقتصادی¹³ تسری بدهد. اما از آنجایی که کنوانسیون دیگری برای مداخله در منطقه انحصاری اقتصادی وجود ندارد، چنانچه اختیارات فوق را محدود

12. *Ibid.*, "Int. Conventions...".

13. عرض منطقه انحصاری اقتصادی براساس حقوق بین‌الملل عرفی و کنوانسیون 1982 حقوق دریاها دویست مایل دریایی است و در منطقه خلیج فارس به لحاظ تلافی محدوده مزبور بین کشورهای مجاور و مقابل، نیازمند تحدید محدود می‌باشد. برای توضیح بیشتر رک. به دکتر جمشید ممتاز: **حقوق دریاها**، انتشارات مرکز مطالعات عالی بین‌المللی، دانشگاه تهران.

به دریای آزاد بدانیم، عملاً اختیار مداخله دولت ساحلی در دریای آزاد بیشتر از منطقه انحصاری اقتصادی می‌شود که به سواحل آن نزدیکتر است. در عین حال در زمانی که کنوانسیون مداخله و پروتکل آن تدوین شد، هنوز مفهوم منطقه انحصاری اقتصادی شکل نگرفته بود و به نظر می‌رسد که به‌طور معقول معنای «دریای آزاد» را در اسناد کنوانسیون مزبور بتوان «منطقه ماورای دریای سرزمینی» تلقی کرد.¹⁴

کنوانسیون 1982 حقوق دریاها مقررات مستقیمی درباره حقوق دولت ساحلی برای اقدام علیه حوادث آلودگی ندارد، ولی در ماده 221 مقرر نموده است که «این کنوانسیون لطمه‌ای به حقوق دولتها مطابق حقوق بین‌الملل عرفی و قراردادی» برای مداخله، به‌نحوی که گفته شد، «در ماورای دریای سرزمینی» وارد نخواهد کرد. ماده 198 کنوانسیون 1982 حقوق دریاها می‌گوید: اگر دولتی از مواردی آگاه شود که محیط زیست دریایی را در معرض خطر قرار می‌دهد، باید فوراً سایر دول ذی‌ربط و

14. R.R. Churchill and A.V. Love; The Law of the Sea, Manchester-University press, 1985, p. 231.

سازمان ذيصلاح بين‌المللي را مطلع نمايد. ماده 199 همان کنوانسيون نيز مقرر مي‌دارد که دول ذي‌نفع بايد در مبارزه با اثرات آلودگي همکاري کنند. اينکه آيا حقوق بين‌المللي عرفي، همانطوري که ماده 221 اشاره مي‌کند، اختياري به دولت ساحلي جهت مداخله در درياي آزاد مي‌دهد يا نه، تا حدودي بحث‌انگيز است. بدون شك اگر مسائلي در اين زمينه وجود نداشت نيازي به انعقاد کنوانسيون مداخله نبود. از سوي ديگر، مي‌توان استدلال کرد که اقدام دولت انگليس عليه کشتي «توري کانيون» در سال 1967 و پذيرش اين عمل توسط دولتهاي ديگر، خود موجد قاعده جديدي در حقوق بين‌الملل عرفي شده که کنوانسيون مداخله بعداً آن را تدوين و تصريح نموده است.¹⁵ براي دولتي که سواحل آن به علت تردد تانکرهاي نفتکش آسيبپذير است، اين کنوانسيون مي‌تواند مفيد واقع شود، زيرا به دولت اجازه مي‌دهد که هر اقدام لازمي را براي حفاظت از سواحل خود به هنگام بروز حادثه‌اي در خارج از آبهاي درياي

15. *Ibid.*, p. 232.

سرزمینی که خطری برای آن کشور دارد، انجام بدهد و تنها تعهد عمده آن دولت این است که اقدامات مربوط باید حالت متناسب و معقولی داشته باشد.

2

کنوانسیون مسئولیت مدنی خسارات آلودگی نفتی

حقوق بین‌الملل در زمینه حوادث آلودگی دریایی دو هدف اصلی را دنبال می‌کند: اول جلوگیری از آلودگی، و دوم تسهیل رسیدگی به ادعای تأمین و جبران خسارات قربانی اینگونه حوادث. وجود روشی برای تعیین مسئول جبران خسارات قربانیان حوادث مذکور، تأثیر مثبتی در مورد جلب توجه بیشتر صاحبان کشتیها برای رعایت استانداردهای بین‌المللی از حیث جلوگیری از بروز آلودگی دریا دارد. در غالب موارد قربانی خسارات آلودگی، حتی اگر بتواند کشتی متخلف را پیدا کند و ارتباط منطقی بین آلودگی و صدمات وارده را نشان بدهد (که البته در اکثر موارد کار ساده‌ای نیست)، امکان

دارد با مشکلات زیادی جهت اقدام قانونی علیه مالکان کشتی برای دریافت جبران خسارات روبرو شود. در اکثر نظامهای حقوقی، ثبوت غفلت و کوتاهی طرف دعوی برای اثبات ادعای جبران خسارات ضروری است. به علاوه و در عین حال اگر صاحب کشتی تبعه کشور دیگری باشد، اقدام از طریق دادگاههای ملی (داخلی) کار مشکل و غالباً بی‌نتیجه‌ای خواهد بود. امکان دارد دادگاههای داخلی در اینگونه موارد احراز صلاحیت ننمایند. حتی در صورت پذیرش صلاحیت توسط دادگاه و انجام رسیدگی قضایی و سپس صدور حکم به نفع خسارت‌دیده، اجرای رأی دادگاه بسیار مشکل است. مشکل دیگری که اهمیت آن کمتر از دو مورد قبلی نیست، توانایی مالی صاحب کشتی است که ممکن است برای جبران خسارات کفایت ننماید.

کنوانسیون 1969 مسئولیت مدنی خسارات آلودگی نفتی و نیز کنوانسیون بین‌المللی تأسیس صندوق بین‌المللی جبران خسارات آلودگی نفتی مورخ 1971 برای پاسخگویی به همین مشکلات به وجود آمده‌اند. کنوانسیون مسئولیت مدنی مقرر می‌نماید

که اگر نفت بادوام که ضمن حوادث دریایی از یک کشتی رها یا تخلیه شده است موجب بروز خساراتی در قلمرو دول عضو، منجمله دریای سرزمینی آنها، بشود به جز دو سه مورد مسئولیت کامل جبران خسارات و هزینه‌های اقدامات پیشگیرانه برعهده صاحب کشتی یا بیمه‌گران اوست. بدین ترتیب، مسئول جبران خسارات آشکارا تعیین شده است. سه مورد فوق‌الذکر که در واقع تحدید مسئولیت صاحب کشتی است، عبارتند از خسارات ناشی از جنگ و حوادث طبیعی، حوادث ناشی از غفلت شخص ثالث، و خسارات ناشی از غفلت یا اشتباه مسئولان علائم دریانوردی. در اینگونه موارد صاحب کشتی هیچ مسئولیتی ندارد¹⁶ (مواد 1 و 2 کنوانسیون مسئولیت مدنی...).

برخی از مطالب مربوط به دامنه و حوزه شمول کنوانسیون مزبور نیازمند بررسی دقیق‌تری است.¹⁷ این کنوانسیون فقط ناظر بر کشتیها است. کشتی در

16. بعداً در قسمت مربوط به صندوق جبران خسارات توضیح داده خواهد شد که در این حالات سه گانه هم تا حدودی امکان جبران خسارات وجود دارد.

17. به دنبال همین ملاحظات مربوط به دامنه پوشش کنوانسیون، طرح تجدیدنظر در آنها مطرح گردیده است.

کنوانسیون یاد شده به‌عنوان يك وسیله حمل و نقل چنین تعریف شده که وسیله‌ای است که مسافرت دریایی نموده و نفت را به صورت عمده (فلّه) و به‌عنوان محموله حمل و نقل می‌نماید. بدین ترتیب تعریف مذکور شامل کشتیهای باری عمومی و آنهایی که نفت را به‌صورت عمده حمل نمی‌نمایند و نیز حتی شامل تانکرهای نفتکش در خلال مسافرت با آب موازنه¹⁸ نمی‌شود. کنوانسیون در عین حال شامل نفتهای غیربادوام نیست و مسئولیت خسارات آلودگی نفتی را صرفاً در شرایط ایجاد آلودگی دربرمی‌گیرد و به‌علاوه شامل خسارات انفجار یا آتش‌سوزی نیست.

طبق مفاد کنوانسیون یاد شده مسئولیت جبران خسارات فقط برعهده صاحب کشتی و بیمه‌گران است و کارگزاران وی مسئول نیستند. مسئولیت صاحب کشتی صرفنظر از اقامتگاه وی اعمال می‌گردد و حتی اگر صاحب کشتی تابعیت دولتی را داشته باشد که عضو کنوانسیون نیست و یا فاقد پرچم یکی از دول عضو آن باشد،

18. آبی که تانکرهای نفتکش برای حفظ توازن وارد مخازن خالی خود می‌کنند.

تأثیری در مسئولیت او ندارد. تنها معیار در شمول کنوانسیون، وقوع حادثه و بروز خسارات در قلمرو دولت عضو کنوانسیون و دریای سرزمینی آن است. در ابتدا، کنوانسیون مسئولیت مدنی میزان مسئولیت را براساس فرانک طلا¹⁹ تعیین کرده بود، ولی براساس پروتکل 1976²⁰ اکنون حدود مسئولیت برحسب «حق برداشت ویژه»²¹ تعیین و محاسبه می‌شود. طبق ماده 5 کنوانسیون که توسط پروتکل 1976 اصلاح گردیده حدود مسئولیت معادل 133 «حق برداشت ویژه» برای هر تن از ظرفیت کشتی است، به شرطی که حداکثر بیش از 14 میلیون حق برداشت ویژه نشود. مع هذا چنانچه آلودگی «ناشی از کوتاهی جدی یا مورد قبول صاحب کشتی» باشد، مسئولیت صاحب کشتی نمی‌تواند محدود به رقم فوق شود (ماده (2) 5 کنوانسیون).

19. Poingare, Francs.

20. Protocol to the International Convention on Civil Liability for Oil Pollution Damage 1969 (CLE Prot. 1976).

21. حق برداشت ویژه یا Special Drawing Right (SDR) در اوت سال 1982 معادل حدود 0/63 لیره استرلینگ یا 1/09 دلار امریکا بوده است. این واحد در واقع سبدي از ارزهاي معتبر جهان است. پیش از استفاده از «اس.دي.آر»، مسئولیت صاحب کشتی 2000 فرانک طلا و حداکثر تا سقف 210 میلیون فرانک طلا بود.

19 ❖ مسئولیت مدنی خسارات...

بدین ترتیب با عضویت در کنوانسیون 1969 مسئولیت مدنی، دولت ساحلی می‌تواند مطمئن شود که در غالب موارد مربوط به حوادث دریایی، هزینه اقدامات پاکسازی و حتی پیشگیرانه خود را تا میزان ارقام فوق‌الذکر به دست می‌آورد.

مسئولیت‌هایی که کنوانسیون مسئولیت مدنی برعهده دولتی که عضویت آن را می‌پذیرد، می‌گذارد به شرح زیر است:

الف - دولت عضو باید از کلیه کشتی‌های دارای پرچم خود که مسافرت دریایی می‌کنند و نفت را به صورت عمده (فلّه) و به عنوان محموله خود حمل می‌نمایند، بخواهد که اوراق بیمه یا سایر تأمین‌های مالی را در سطحی که کنوانسیون مقرر نموده است داشته باشند و گواهی مطابقت با مقررات فوق به کشتیها داده شود (ماده 7). بدون تردید همه تانکرهای نفتکش برای حمایت از خودشان و پوشاندن انواع ریسکها اقدام به بیمه‌های ضروری می‌نمایند و این امر یک نیاز تجاری و بازرگانی است؛ بنابراین تکلیف فوق‌الذکر تعهد اضافی یا مطلب زیادی به این امر اضافه نمی‌کند.

ب - دولت عضو می‌پذیرد که رأی مربوط به پرداخت جبران خسارات را که از طرف دادگاه صالح دیگر دول عضو کنوانسیون صادر شده است بپذیرد و نیز می‌پذیرد که اقدام فوری برای اعطای امکان لازم به دادگاه‌های خود جهت اعمال صلاحیت نسبت به دعاوی و در موارد مربوط، به عمل آورد. ضمناً پیگیری قضایی جبران خسارت آلودگی نفتی و طرح دعوی در مورد آن فقط در دادگاه‌های دولت عضوی که خسارات در قلمرو آن رخ داده و حادث شده مقدور است (ماده (1) 9).

طرح دعوی حداکثر ظرف سه سال از تاریخ وقوع حادثه‌ای که منجر به بروز خسارات شده است، باید انجام گیرد (ماده 8). اگر رسیدگی قضایی شروع شود، صاحب کشتی باید مبلغی معادل تمامی مسئولیت خود نزد دادگاه یا مقام ذی‌صلاح دولتی که ادعای مربوط نزد آن طرح شده است، بسپارد (ماده (3) 5). سپرده مزبور براساس ادعاهای موجود و مطروحه و به نسبت میزان ادعاهایی که پذیرفته شوند توسط دادگاه تخصیص داده می‌شود (مواد (4) 5 و (3) 9). رأی دادگاه توسط همه

دول عضو کنوانسیون مسئولیت مدنی پذیرفته شده و قابل اجرا در آنها خواهد بود (ماده 10).

3

کنوانسیون صندوق بین‌المللی جبران خسارات آلودگی نفتی

از زمان کنفرانس 1969 که منجر به انعقاد دو کنوانسیون فوق‌الذکر (کنوانسیون مسئولیت مدنی خسارات آلودگی نفتی، و کنوانسیون مداخله در دریای آزاد در موارد بروز حوادث آلودگی نفتی) گردید، نیاز به ایجاد روش تازه‌ای برای تقویت و تکمیل مکانیسم جبران خسارات در مواردی که کنوانسیون مسئولیت مدنی نمی‌تواند کاری از پیش ببرد و نیز برای کمک به صاحبان کشتی‌های مسئول جبران خسارات، احساس می‌شد. این امر در سال 1971 منجر به انعقاد کنوانسیون تأسیس صندوق بین‌المللی جبران خسارات آلودگی

نفتي گرديد. مطابق کنوانسيون ياد شده، صندوق مزبور را موارد زير اقدام به تأمين جبران خسارات مي‌نمايد:

الف - چنانچه طبق کنوانسيون مسئوليت مدني نتوان کسی را مسئول خسارات قلمداد کرد به اين علت که صاحب کشتي مشمول يکي از موارد مستثني شده در مواد 1 و 2 کنوانسيون مسئوليت مدني بوده است؛

ب - اگر صاحب کشتي نتواند به دلایل ناشي از عدم کفايت مالي از عهده پرداخت جبران خسارات برآيد؛

ج - اگر ميزان خسارات وارده بيش از حداکثر پيش‌بيني شده در کنوانسيون مسئوليت مدني باشد.

تنها مواردی که صندوق از تعهد پرداخت معاف شده است بروز حالت جنگ و آشوب و نیز مواردی است که مدعي نتواند ثابت کند خسارات وارده ناشي از حادثه، مربوط به يك يا چند کشتي است.

ميزان خسارتي که صندوق پرداخت مي‌نمايد حداکثر تا 675 ميليون فرانک طلا است که با تصميم شوراي صندوق (با اکثريت 75 درصد آرا) مي‌توان آن را به

900 میلیون فرانک افزایش داد. طبق پروتکل الحاقی به این کنوانسیون²² که در سال 1976 تدوین گردید ولی هنوز لازم الاجرا نشده،²³ میزان جبران خسارات به 30 میلیون «حق برداشت ویژه» تغییر داده شده است.

کنوانسیون صندوق خسارات مقصداری از فشار مالی وارده به صاحبان کشتی را که براساس مقررات کنوانسیون مسئولیت مدنی مسئول شناخته باشند، تقلیل می‌دهد، زیرا پرداخت بخشی از مسئولیت ایشان را که مازاد بر 1500 فرانک طلا برای هر تن یا 125 میلیون فرانک، هر کدام که کمتر باشد، از محل صندوق تأمین می‌کند. (پروتکل 1976 این مبلغ را به ترتیب 100 و 8/3 میلیون اس.دی.آر. تعیین کرده است). البته اگر آلودگی نفتی ناشی از اشتباه عمدی صاحب کشتی و یا ناشی از عدم رعایت و کوتاهی او درباره برخی از مقررات کنوانسیونهای مربوط به ایمنی دریانوردی یا آلودگی نفتی باشد، کمکی به صاحب کشتی نخواهد شد (ماده 5).

22. Protocol to the International Convention on the Establishment of an Int. Fund for Compensation for Oil Pollution Damage, 1971 (Fund Prot. 1976).

23. *Ibid.*, "Status of Multilateral Conventions...", p. 211.

اعتبارات صندوق از طریق شرکتهای نفتی و سازمانهای بزرگ صنعتی واردکننده نفت تأمین میشود. مرکز صندوق در لندن است و چون این کنوانسیون حالت و جنبه تکمیلی دارد، تنها دول عضو کنوانسیون مسئولیت مدنی میتوانند عضویت آن را بپذیرند.

4

طرحهای خصوصی تأمین خسارات ناشی از آلودگی نفتی

شرکتهای بزرگ نفتی و صاحبان تانکرها دو طرح خصوصی نیز به موازات کنوانسیونهای 1969 و 1971 برای جبران خسارات آلودگی نفتی دارند. اولی قرارداد داوطلبانه صاحبان تانکرها برای مسئولیت خسارات نفتی (مشهور به تاوالوپ)²⁴ است که از اکتبر 1969 به

24. Tanker Owners' Voluntary Agreement Concerning Liability for Oil Pollution (Tavalop).

25 ❖ مسئولیت مدنی خسارات...

اجرا درآمده است، و دومی قرارداد مکمل
ضمنی مسئولیت تانکرها برای آلودگی نفتی
(معروف به کریستال)²⁵ است که سقف جبران
خسارت را تا 36 میلیون دلار تعیین کرده
و از آوریل سال 1971 اجرا می‌گردد. گرچه
طرحهای مزبور پیش از تدوین و تصویب
کنوانسیونهای 1969 و 1971 از اهمیت
بیشتری برخوردار بودند، مع ذلك هنوز هم
قربانیان حوادث آلودگی نفتی می‌توانند
منافع زیادی از آن ببرند؛ زیرا قرارداد
تاوالمپ شامل بیش از 90 درصد از
تانکهای نفتی جهان است. خاصیت دیگر
ترتیبات خصوصی فوق این است که در
مواردی که کنوانسیون به صندوق خسارات
قابل رجوع نباشد، قرارداد کریستال
به خوبی می‌تواند همراه با کنوانسیون
مسئولیت مدنی مورد استفاده قرار گیرد؛
مانند مواردی که تانکر حامل آب موازنه
است و یا حوادث ریزش نفت یا اقدامات
پیشگیرانه مربوط به حوادثی است که عملاً
نفت به آب ریخته شده است.

ضمن کنفرانس سازمان بین‌المللی
دریایی در مه 1984 پروتکل‌هایی برای

25. Contract Regarding an Interim Supplement to Tanker Liability for Oil Pollution (Cristal).

اصلاح کنوانسیونهای 1969 مسئولیت مدنی و صندوق جبران خسارات تهیه و اتخاذ گردیده است که حداکثر مسئولیت مدنی را به 3 میلیون حق برداشت ویژه برای کشتیهای زیر 5 هزار تن و برای کشتیهای بزرگتر، هر تن اضافی تا 420 حق برداشت ویژه و حداکثر تا 59 میلیون حق برداشت ویژه، افزایش داده است. پروتکل‌های مزبور دامنه و قلمرو جغرافیایی کنوانسیون را به منطقه انحصاری اقتصادی و دامنه شمول موضوع آن را نیز به اقدامات پیشگیرانه (ماده 4) گسترش می‌دهند. پروتکل صندوق هم حداکثر میزان جبران خسارت را تا 135 میلیون حق برداشت ویژه بالا برده است. لازم الاجرا شدن این اصلاحات مدت نسبتاً زیادی به طول خواهد انجامید. در متن پروتکل اصلاحی صندوق نیز منبع تأمین بودجه صندوق را دریافت‌کنندگان نفت تعیین نموده اند.²⁶

26. Protocol of 1984 to Amend the International Convention on the Establishment of an International Fund for Compensation for Oil Pollution Damage 1971, Done at London on 25 May 1984.