



Original Article

Challenges of Applying the Principle of Limitation of Liability in Marine Pollution Lawsuits

Fariborz Safari¹

ABSTRACT

Marine accidents, such as the Sanchi oil tanker accident, cause many losses, including human, financial and environmental losses. Such accidents, on one hand, raise technical issues and prevention of future incidents and on the other hand, the issue of international responsibility of shipowners and the limitation of their responsibility. Until now, various researches have examined the issue of responsibility or limiting the responsibility of a specific type of pollution. However, some main challenges in the field of liability limitation have not been investigated yet. Regardless of the origin of pollution, this Article examines the three main challenges of applying the principle of limitation of liability. First, why should maritime liability be limited? In this regard, this research evaluates the reasons for and against the limitation of civil liability using an analytical method, while evaluating and analyzing the contents of the reports of the IMO Legal Committee as well as the reports of the Marine Pollution Compensation Fund. The second challenge is the issue of the uniform limitation of responsibility of ship owners despite the existing different regulations in the national and international arena for financial responsibility for pollution damages, which generally involves several countries. The third challenge is the coverage of marine pollution claims under Article 2 of the 1976 Convention on Limitation of Liability, which has divided the claims subject to limitation into six categories. In this regard, the main question is whether the provisions of this article of the Limitation of Liability Convention, which is a general convention related to all types of maritime claims, cover marine pollution regardless of the form and type of pollution?

KeyWords: Marine Accidents, Environmental Damages, Limitation of Liability, Marine Pollution, Maritime Claims

How to Cite: Safari, Fariborz, "Challenges of Applying the Principle of Limitation of Liability in Marine Pollution Lawsuits", *Legal Research*, Vol. 27, No. 107, 2024, pp:201-218.

DOI: <https://doi.org/10.48308/jlr.2023.231115.2466>

Received: 17/03/2023-Accepted: 15/07/2023

1. Assistant Professor, Faculty of Theology & Law, Hazrat-e Masoumeh University, Qom, Iran
Corresponding Author Email: f.safari@hmu.ac.ir



Copyright: © 2024 by the authors. Submitted for possible open access publication under the terms and conditions of the Creative Commons Attribution (CC BY) license (<https://creativecommons.org/licenses/by/4.0/>).



چالش‌های اعمال اصل تحدید مسئولیت در دعاوی آلودگی دریایی

فریبرز صفری^۱

چکیده

حوادث دریایی، همچون سانحه نفتکش سانچی، خسارات بسیاری از جمله خسارات جانی، مالی و زیست محیطی به بار می‌آورند. این حوادث از یک سو مسائل فنی و پیشگیری از حوادث آتی و از سوی دیگر موضوع مسئولیت بین‌المللی مالکان کشتی‌ها و میزان یا تحدید مسئولیت آنها را مطرح می‌کند. تاکنون تحقیقات گوناگونی موضوع مسئولیت یا تحدید مسئولیت یک نوع خاص از آلودگی را بررسی کرده‌اند. اما باین حال برخی چالش‌های اصلی در حوزه تحدید مسئولیت تاکنون مورد بررسی قرار نگرفته‌اند. این مقاله صرف‌نظر از منشأ آلودگی، سه چالش اصلی اعمال اصل تحدید مسئولیت را مورد بررسی قرار می‌دهد. اول اینکه چرا باید مسئولیت دریایی تحدید گردد. در این خصوص، این پژوهش به روش تحلیلی، ضمن ارزیابی و تحلیل مفاد گزارش‌های کمیته حقوقی آی‌مو و نیز گزارش‌های صندوق جبران خسارت آلودگی دریایی، دلایل له و علیه تحدید مسئولیت مدنی را ارزیابی می‌کند. چالش دوم موضوع تحدید یکسان مسئولیت مالکان کشتی‌ها با وجود مقررات متفاوت در عرصه ملی و بین‌المللی برای مسئولیت مالی درقبال خسارات آلودگی است که عموماً چند کشور را درگیر می‌کند. چالش سوم، پوشش دعاوی آلودگی دریایی تحت ماده ۲ کنوانسیون ۱۹۷۶ تحدید مسئولیت است که دعاوی مشمول تحدید را به شش دسته تقسیم کرده است. در این خصوص، سؤال اصلی این است که آیا مفاد این ماده از کنوانسیون تحدید مسئولیت، که یک کنوانسیون عام مربوط به انواع دعاوی دریایی است، آلودگی دریایی را صرف‌نظر از شکل و نوع آلودگی، تحت پوشش قرار می‌دهد؟

کلید واژگان: حوادث دریایی، خسارات زیست محیطی، تحدید مسئولیت، آلودگی دریایی، دعاوی دریایی.

استناد به این مقاله: صفری، فریبرز، «چالش‌های اعمال اصل تحدید مسئولیت در دعاوی آلودگی دریایی»، فصلنامه تحقیقات حقوقی، دوره ۲۷، شماره ۱۰۷، آبان ۱۴۰۳، صص: ۲۱۸-۲۰۱.

DOI: <https://doi.org/10.48308/jlr.2023.231115.2466>

تاریخ دریافت: ۱۴۰۱/۱۲/۲۶ - تاریخ پذیرش: ۱۴۰۲/۰۴/۲۴

۱. استادیار، دانشکده الهیات و حقوق، دانشگاه حضرت معصومه (س)، قم، ایران
ایمیل نویسنده مسئول: f.safari@hmu.ac.ir



Copyright: © 2024 by the authors. Submitted for possible open access publication under the terms and conditions of the Creative Commons Attribution (CC BY) license (<https://creativecommons.org/licenses/by/4.0/>).

مقدمه

مطالعات نشان می‌دهد از سال ۱۹۷۰ تاکنون بیش از ۵ میلیون تن مشتقات نفتی به دریا ریخته شده است.^۱ یکی از این حوادث، سانحه نفتکش سانچی متعلق به شرکت نفتکش جمهوری اسلامی ایران در دی ماه ۱۳۹۶ در محدوده آب‌های چین شرقی و ژاپن است.^۲ این حادثه دارای ویژگی‌های متعددی بوده، از جمله اینکه به لحاظ میزان نشت میعانات، یکی از بزرگ‌ترین حوادث و نهمین حادثه بزرگ از سال ۱۹۶۷ تاکنون بوده که در عین حال، خوشبختانه از نظر آلودگی در مقایسه با سایر حوادث مشابه، میزان آلودگی آن کم بوده است.^۳ این‌گونه حوادث از یک‌سو مسئولیت مالک کشتی و از سوی دیگر حدود و تحدید مسئولیت او را مطرح می‌کند. تحدید مسئولیت یک اصل دیرینه در حقوق دریایی است. اما طبق گزارش‌های سالیانه مربوط به جبران خسارت آلودگی دریایی، اعمال این اصل در عمل در مورد حوادث دریایی همواره با چالش‌های مختلفی توأم بوده است.^۴ از نظرگاه حقوقی، آنچه عموماً تاکنون مورد توجه قرار گرفته است یا در مورد شرایط و میزان تحدید مسئولیت به‌طور کلی^۵ یا در خصوص مسئولیت در قبال یک نوع خاصی از آلودگی دریایی در چارچوب کنوانسیون‌های بین‌المللی بوده است.^۶ تحقیقات انجام‌شده متمرکز بر مفاد و مواد کنوانسیون‌های متعدد دریایی سازمان بین‌المللی دریانوردی (آی‌مو) اند. به همین شیوه، اخیراً تحقیقاتی در مورد موضوعات خاص، همچون نجات دریایی،^۷ انجام شده است.^۸ اما هیچ‌یک از این تحقیقات و مقالات به‌طور ویژه به موضوع چالش‌های اعمال اصل تحدید مسئولیت نپرداخته‌اند. با توجه به این امر، محور اصلی این مقاله شرایط و میزان تحدید مسئولیت نیست، بلکه تمرکز بر سه موضوع چالش‌برانگیز در خصوص تحدید مسئولیت در قبال آلودگی دریایی است. ما در این مقاله بر آنیم تا این سه چالش حقوقی را از طریق ارجاع به مفاد گزارش‌های کمیته حقوقی آی‌مو، صندوق جبران خسارت آلودگی دریایی و مقررات کلپ‌های پی‌اند‌آی، مورد تحلیل و ارزیابی قرار دهیم. اولین چالش مربوط است به دلایل وجودی اعمال اصل تحدید مسئولیت مدنی در حوزه آلودگی دریایی. در این خصوص، دلایل له و علیه ایجاد و اعمال تحدید مسئولیت برای انواع آلودگی، صرف‌نظر از منشأ آن را ارزیابی می‌کنیم. لازم به ذکر است، این پژوهش با ذکر و تحلیل مهم‌ترین دلایل، می‌پذیرد که اعمال این اصل در قلمرو آلودگی دریایی ضروری است. چالش دوم مربوط می‌شود به تحدید یکسان مسئولیت مالکان کشتی‌ها در برابر آلودگی‌های دریایی. بررسی این امر، از این نظر ضروری است که در برخی موارد، مقررات متفاوتی

¹. Chen, J., et al. "Oil Spills from Global Tankers: Status Review and Future Governance", *Journal of Cleaner Production*, Volume 227, 2019.

². گزارش مرکز پژوهش‌های مجلس شورای اسلامی، «سانحه نفتکش سانچی و بررسی جنبه‌های فنی و مالی سانحه»، معاونت پژوهش‌های زیربنایی و امور تولیدی، دفتر مطالعات انرژی، صنعت و معدن، شماره مسلسل، ۱۵۷۷۷۲، ۱۳۹۶.

³. DelaRue, C., Anderson, C. B. and Hare, J. *Shipping and the Environment: Law and Practice*, London: Taylor and Francis, Third Edition, 2022, P 123; Chen, J., et al. "Marine Oil Spill Pollution Causes and Governance: A Case Study of Sanchi Tanker Collision and Explosion", *Journal of Cleaner Production*, Volume 273, 2020, 122978.

⁴. IOPC FUND, *Report on the Activities of the International Oil Pollution Compensation Funds*, Annual Report 2022, P 23.

⁵. جعفری، فیض‌الله و مهرناز مختاری، «شرایط اعمال تحدید مسئولیت صاحبان کشتی دریایی (بررسی کنوانسیون بین‌المللی تحدید مسئولیت برای دعاوی دریایی ۱۹۷۶)»، *مجله حقوقی بین‌المللی*، دوره ۳۳، شماره ۵۵، ۱۳۹۵، صص ۲۱۱-۲۳۲.

⁶. پورنوری، منصور، مهدی یوسفی صادقلو و شهرام بادسار، «تحدید مسئولیت مالکان کشتی نفتکش در جبران خسارت ناشی از آلودگی نفتی در حقوق دریایی ایران و کنوانسیون مسئولیت مدنی (CLC)»، *مجله حقوق و مطالعات نوین*، دوره ۲، شماره ۳، صص ۱-۲۱.

⁷. Salvage

⁸. مظلوم ترشیزی، بنفشه و غلام نبی فیضی چکاب، «شرایط و آثار تحدید مسئولیت نسبت به نجات دهنده دریایی»، *مجله پژوهش حقوق خصوصی*، دوره ۹، شماره ۳۵، ۱۴۰۰، صص ۹۴-۱۱۸.

در عرصه ملی یا بین‌المللی برای مسئولیت مالی در قبال خسارات آلودگی، که در بیشتر موارد دو یا چند کشور را درگیر می‌کند، ایجاد شده‌اند. چالش سوم، امکان‌سنجی پوشش دعاوی آلودگی دریایی ذیل ماده ۲ کنوانسیون ۱۹۷۶ تحدید مسئولیت است. ماده ۲ این کنوانسیون، که مربوط به تحدید مسئولیت دریایی برای انواع دعاوی دریایی است، دعاوی مشمول تحدید را به‌طور کلی به شش دسته تقسیم کرده است. در این خصوص، سؤال اختصاصی که در این مقاله مورد ارزیابی قرار می‌گیرد، این است که آیا دعاوی آلودگی دریایی، صرف‌نظر از شکل و نوع آلودگی، تحت پوشش دعاوی شش‌گانه ماده ۲ کنوانسیون تحدید مسئولیت قرار می‌گیرد یا خیر.

با توجه به مقدمه فوق، این مقاله به سه قسمت اصلی تقسیم می‌شود: اول، دلایل اعمال اصل تحدید مسئولیت در مقابل مسئولیت نامحدود برای آلودگی دریایی؛ دوم، چالش‌های تحدید یکسان مسئولیت؛ سوم، مسئله حل دعاوی آلودگی دریایی تحت کنوانسیون ۱۹۷۶ تحدید مسئولیت و پروتکل آن. در قسمت سوم بحث، عناوین شش‌گانه دعاوی تحت پوشش کنوانسیون مطرح می‌شود و سپس امکان شمول دعاوی آلودگی دریایی ذیل هر یک از عناوین مورد ارزیابی قرار می‌گیرد.

۱. دلایل اعمال اصل تحدید مسئولیت در مقابل مسئولیت نامحدود برای آلودگی دریایی

۱.۱. جذب سرمایه‌گذاران و ایجاد رقابت در صنعت کشتیرانی

یکی از دلایل اصلی وجود حق تحدید مسئولیت در صنعت کشتیرانی عمدتاً به ماهیت و میزان خطرات حمل و نقل دریایی مربوط می‌شود، زیرا کشتیرانی همواره تجارتي بسیار مخاطره‌انگیز است^۱ و حق تحدید مسئولیت به منظور جذب افراد برای سرمایه‌گذاری در صنعت کشتیرانی و ایجاد یک دریای تجاری رقابتی است.^۲ در مقابل این نظر، برخی با این استدلال که مالکان کشتی‌ها، که مسئولیت اصلی آلودگی دریایی بر عهده آنهاست، مستقیماً از فعالیت دریایی منتفع می‌شوند، بنابراین معتقدند که خود آنها تمام هزینه‌های ناشی از آلودگی را باید به عهده بگیرند.^۳ اما نکته‌ای که وجود دارد آن است که اشخاص متعددی از حمل و نقل دریایی منتفع می‌شوند و مالکان کشتی‌ها ذی‌نفعان انحصاری این نوع تجارت نیستند. البته باوجوداین، مقررات کنوانسیون‌های مربوط به آلودگی دریایی، مسئولیت مالک کشتی در قبال چنین خساراتی را در درجه اول مفروض داشته است و تسهیم مسئولیت فقط از طریق مشارکت در صندوق جبران خسارت صورت گرفته است. در تمام کنوانسیون‌های دریایی مصوب آیمو، مالک کشتی مسئول خسارات آلودگی خواهد بود. مبنای مسئولیت مالک کشتی بر اساس کنوانسیون‌های مذکور، مسئولیت مبتنی بر خطر^۴ است و بر همین مبنای این کنوانسیون‌ها به‌منظور اعمال اصل جبران کامل و سریع خسارات به زیان‌دیدگان حوادث آلودگی، سیستم پرداخت خسارت را با توجه به نوع آلودگی به مراحل یا لایه‌های گوناگون همراه با شرایط خاص، تقسیم کرده‌اند. طبقه یا لایه اول توسط مالک کشتی و بیمه‌گر او پرداخت می‌شود. طبقه دوم و سوم توسط صندوق پرداخت خسارت براساس مقررات مصوب صندوق انجام می‌شود که مافوق لایه اول‌اند.^۵

¹. IMO, *Status of Treaties*, Maritime Knowledge Centre, IMO Publishing, 2011; Martínez Gutiérrez, N. A. *Limitation of Liability in International Maritime Conventions: The Relationship Between Global Limitation Conventions and Particular Liability Regimes*, London: Taylor and Francis, 2010, PP 152-160; UNCTAD, *Review of Maritime Transport 2021*, New York: United Nation publication, 2021, P 4.

². Gauci, G. "Limitation of Liability in Maritime Law: An Anachronism?", *Maritime Policy*, Volume 19, Issue 1, 1995, PP 65-74.

³. IMO Legal Committee Docs: IMO LEG 74, IMO LEG 75/5/1.

⁴. Strict Liability

⁵. IMO, *Status of Treaties*, Maritime Knowledge Centre, IMO Publishing, 2011; Martínez Gutiérrez, op.cit; UNCTAD, op.cit.

همچنین، مالک کشتی می‌تواند ترتیباتی را اتخاذ کند تا این مسئولیت با سایر افراد دخیل در حمل‌ونقل تقسیم شود. به‌عنوان مثال، مالک کشتی می‌تواند قیمت اجاره کشتی را افزایش دهد تا بدین وسیله بار مسئولیت خسارت آلودگی احتمالی شدید را تقسیم کند.

۱.۲. جذب بیمه‌گران

در دسترس قرار دادن بیمه مسئولیت برای مالکان کشتی یکی دیگر از مهم‌ترین دلایل برای ایجاد حق تعیین مسئولیت است. مسئولیت گسترده مالک کشتی مستلزم ترتیبات و مقررات بیمه‌ای است؛ زیرا غیرممکن است که او تمام خسارت را بتواند جبران کند. از سوی دیگر، از دید صنعت بیمه، با توجه به حجم خسارات احتمالی و تنوع خسارات آلودگی دریایی، تقبل بیمه مسئولیت توسط بیمه‌گران دشوار است، مگر اینکه حداکثر میزان مسئولیت از پیش مشخص و ثابت باشد. در این راستا مباحث مطروحه در طی تدوین کنوانسیون‌های مسئولیت مدنی بیانگر آن است که اصل تعیین مسئولیت همواره با مباحث بیمه توأم بوده است.^۱ برای نمونه، در طی مراحل و مذاکرات مقدماتی تدوین کنوانسیون ۱۹۶۹ مسئولیت مدنی، مؤسسه حقوق دریایی آلمان خاطر نشان کرد که اصل تعیین مسئولیت باید حفظ شود؛ زیرا حجم زیاد مخاطراتی که در عملیات تجاری دریایی وجود دارد، نیازمند وجود بیمه برای این مخاطرات است و بقای اصل تعیین مسئولیت منوط به وجود بیمه است. مؤسسه حقوق دریایی انگلیس نیز اظهار کرد که در جهت حصول مقاصد کاربردی، برای آنکه بتوان خطرهای مسئولیت را بیمه کرد، باید حداکثر مسئولیت از پیش مشخص و تعیین شود.^۲ در طول مذاکرات کنوانسیون بانکرز^۳ نیز تأکید شد که آنچه مورد خواست کشورهای است تدوین مقررات شفاف در مورد تعیین مسئولیت است؛ زیرا در چنین حالتی خطرهای دقیقاً محاسبه می‌شود و می‌توان بیمه مسئولیت را تحصیل کرد.

به‌طور کلی، خطرهای دریایی در اکثر موارد قابل بیمه هستند. روش عملی بیمه‌گران دریایی این است که قبل از اتخاذ تصمیم برای بیمه کردن، محدوده و دامنه خطرات را مشخص می‌کنند. لذا حداکثر خسارات مالی در معرض خطر برای بیمه‌گر مسئولیت قابل پیش‌بینی است. برای مثال، برای آنکه بیمه‌گران مسئولیت بتوانند یک سفر دریایی را بیمه کنند، براساس سن کشتی، محموله، سوابق بیمه‌گزار، سوابق ریس‌کهای مالی گذشته و غیره، پیش‌بینی خود از خطرهای موجود و سقف پذیرش مسئولیت خود را در قبال هر سفر دریایی پایه‌گذاری می‌کنند.

۱.۳. حمایت از محیط زیست دریا

در برابر حامیان اصل تعیین مسئولیت، طرفداران نظریه مسئولیت نامحدود، پایه اصلی نظرهای خود را حمایت از محیط زیست قرار داده‌اند. در طی برگزاری هفتاد و چهارمین جلسه کمیته حقوقی سازمان بین‌المللی دریانوردی (آی‌مو)، برخی با بیان لزوم حمایت از محیط زیست و جبران خسارات کامل زیست محیطی، پیشنهاد مسئولیت نامحدود در قبال خسارات ناشی از آلودگی‌ها را ارائه کردند. آنها با هدف پوشش کامل چنین خساراتی پیشنهاد دادند مسئولیت مالک کشتی نامحدود باشد. باوجود جنبه زیست‌حمایتی این نظر، به‌دلیل آنکه بیمه‌گران با فرض نامحدود بودن مسئولیت، تمایلی به ارائه پوشش بیمه‌ای خود در قبال چنین خساراتی نداشتند، موجب شد که برای خسارات آلودگی دریایی نیز مسئولیت مالک

¹. DelaRue, Anderson and Hare, op.cit., P 9.

². Comité Maritime International (CMI), Documentation 1968.I., Documentation 1968. III, PP 37-38.

³. International Convention on Civil Liability and Compensation for Bunker Oil Spills, (Bunkers), 2001.

کشتی و به تبع آن مسئولیت بیمه‌گر محدود و تا سقف معینی مشخص باشد.^۱

۱.۴. امکان جبران خسارت از طریق دسترسی به منابع مالی

از جمله عللی که در خصوص تعارض بین تحدید مسئولیت و مسئولیت نامحدود مطرح شده است، قابلیت دسترسی به منابع مالی و همچنین محاکم کشورهاست. یکی از نگرانی‌هایی که در مورد آلودگی دریایی، به‌ویژه در خصوص کشتی‌های خارجی، وجود دارد، دسترسی به مالک کشتی و اموال او برای جبران خسارت است. در این زمینه باید به زیان دیده کمک کرد تا بر مشکلات مربوط به پیگیری دعوی خود علیه یک شخص حقیقی یا حقوقی در حوزه قضایی کشور متبوع خوانده یا کشور محل اقامه دعوا- کشوری غیر از محل اقامت خواهان- فائق آید، به‌ویژه اگر حکمی که صادر شده در مورد اموال، وجوه و دارایی‌های مالک کشتی است که در کشوری قرار دارد که آن حکم در مورد آن وجوه و اموال قابل اجرا نیست.^۲ این موضوع برای چند دسته از خسارت‌دیدگان اهمیت خاص دارد: اول، قربانیانی که اشخاص حقیقی یا شرکت‌های حقوقی کوچک هستند و دیگری دولت یا دولت‌های کمتر توسعه‌یافته که از ابزار و تجهیزات لازم برای مقابله با آلودگی دریایی برخوردار نیستند. در این زمینه، پذیرش اصل تحدید مسئولیت و افزودن حق دعوی مستقیم علیه بیمه‌گر تحت سیستم بیمه اجباری، مشکلات مربوط به دسترسی به منابع مالی و همچنین محاکم کشورها برطرف می‌شود. در این چارچوب، قربانیان حوادث حق دارند به‌طور مستقیم تا سقف معین به بیمه‌گر مراجعه کنند. مالک کشتی ممکن است در دسترس نباشد، اما تا زمانی که بیمه‌گر در دسترس است، جبران خسارت آسان می‌شود. بر طبق گزارش سالانه صندوق جبران خسارت،^۳ که براساس مقررات کنوانسیون ۱۹۹۲ صندوق^۴ پدید آمده، ثابت شده است که چنین سیستمی روشی کارآمد برای حل مشکل دسترسی است و بسیار ساده‌تر از تلاش برای تعقیب مالک ذی‌نفع کشتی است که باعث خسارت شده است.^۵ در این ارتباط نکته اساسی این است که روش مذکور تضمین می‌کند که واقعاً بودجه و وجوهی برای جبران خسارت قربانیان حادثه در دسترس است. این معمولاً بسیار راحت‌تر از تعقیب مالک کشتی است.

در خصوص بحث دسترسی به منابع مالی، یکی از مواردی که اغلب مورد اشاره قرار می‌گیرد مربوط به حوادثی است که توسط شرکت‌های تک‌کشتی^۶ ایجاد شده است. این‌گونه شرکت‌ها، شرکت‌هایی‌اند که فقط یک کشتی دارند؛ مثل وضعیت کشتی اسلاپس،^۷ که در چنین مواردی منابع تأمین مالی و جبران خسارت صرفاً متشکل از ارزش یک کشتی است.^۸ در این‌گونه موارد، قربانیان حادثه آلودگی دریایی معمولاً فقط می‌توانند بقایای شکسته کشتی را دریافت کنند و گاهی اصلاً هیچ چیزی دریافت نمی‌کنند.^۹ بنابراین، اعمال تحدید مسئولیت به همراه حق دعوی مستقیم علیه بیمه‌گر تحت سیستم بیمه اجباری، به‌ویژه در قالب سیستم بیمه پی‌اند‌آی، می‌تواند بر این مشکلات و چالش‌ها فائق

^۱. IMO LEG 77/4/3, IMO LEG 77/4/4, IMO, IMO LEG 76/WP.3 Agenda item 4.

^۲. Zhu, L. *Compulsory Insurance and Compensation for Bunker Oil Pollution Damage*, Hamburg: Springer, 2007, P 54.

^۳. IOPC Funds, Annual Report

^۴. FUND Convention, 1992

^۵. IOPC FUND, *Report on the Activities of the International Oil Pollution Compensation Funds, Annual Report*, 2020, PP 10-12.

^۶. single-ship company

^۷. Slops (Greece, 2000)

^۸. IOPC FUND 1992, *Incidents Involving The 1992 Fund: Slops*, April 2008, PP 1-5.

^۹. Ibid.

آید.^۱ در چنین مواردی، مسئولیت نامحدود بدون پشتیبان بیمه، تا آنجا که به منافع قربانیان مربوط می‌شود، گزینه مناسبی نخواهد بود.

در خصوص مسئولیت نامحدود، شاید یک راه‌حل ایجاد مسئولیت نامحدود برای مالک کشتی اما همراه با بیمه اجباری تا سقف مبلغ مشخص باشد. به عبارت دیگر، درحالی که کل مسئولیت نامحدود است، پوشش بیمه را محدود می‌کنیم. اما این پیشنهاد در جریان تصویب کنوانسیون‌های دریایی از سوی کشورها مورد پذیرش قرار نگرفته است. آنچه مورد پذیرش کشورها قرار گرفته، بیمه اجباری مسئولیت مالک کشتی تا سقف مبلغ معین است. چنین مسئولیتی براساس بیمه اجباری در برابر قربانیان احتمالی حادثه، تا آنجا که به منافع حادثه دیدگان مربوط می‌شود، گزینه بسیار مناسب‌تری برای جبران خسارات خواهد بود.^۲ با توجه به آنچه بیان شد، اگرچه همواره در خصوص آلودگی نفتی، بحث مسئولیت نامحدود به عنوان یک گزینه در طول مذاکرات تصویب کنوانسیون‌ها مطرح بوده است، اساساً مسئولیت نامحدود برای آلودگی دریایی به‌ویژه بدون ترتیبات بیمه ای، مورد پذیرش قرار نگرفته است. در این ارتباط، گستردگی خسارات وارده و سطح بالای غرامت برای قربانیان آلودگی نفتی موضوع بسیار مهم و قابل توجهی برای حقوق دانان و کمیته حقوقی سازمان بین‌المللی دریانوردی بوده است.^۳ به همین لحاظ و با توجه به لزوم پوشش بیمه برای خسارات آلودگی، نظریه مسئولیت نامحدود برای تدوین‌کنندگان کنوانسیون‌های دریایی و شرکت‌های بیمه، به‌ویژه کلپ‌های پی‌اند‌آی، هیچ‌گاه مورد توجه نبوده است. دلیل اصلی آن‌ها این بوده است که بیمه‌پذیری خطرهای دریایی تا حد زیادی به وجود تحدید مسئولیت مالکان کشتی بستگی دارد که در این باب، موضع کلپ‌های بیمه پی‌اند‌آی همواره مبتنی بر تحدید مسئولیت تا سقف معین بوده است.^۴ علاوه بر این، بنابر اظهار نظر کمیته حقوقی سازمان بین‌المللی دریانوردی، اگر مالکان کشتی نتوانند بیمه یا سایر تضمین‌های مالی را تهیه کنند، ممکن است قربانیان حادثه در هر پرونده برای دعاوی به حق خود، در دریافت غرامت دچار مشکل شوند.^۵ با توجه به خسارات احتمالی سنگین ناشی از آلودگی نفتی در دریا، تحدید مسئولیت یا به عبارت دیگر تعیین سقف مواجهه با ریسک حوادث فاجعه‌آمیز دریایی، برای صنعت بیمه نوعی اطمینان‌خاطر ایجاد می‌کند.^۶ همچنین، تحدید مسئولیت می‌تواند پرداخت غرامت و تسویه مطالبات ناشی از خسارات را تسریع بخشد؛ چراکه این امر عموماً همراه با اجرای اصل مراجعه مستقیم به بیمه‌گر بوده است. با وجود تحدید مسئولیت، هم بیمه‌گر و هم مالک کشتی در برابر مسئولیت خود آرامش و اطمینان بیشتری دارند. اما این امر نباید به قیمت از بین بردن منافع قربانیان آلودگی باشد. بنابراین از یک‌سو، باید قربانیان حوادث به‌طور شایسته و مناسب در قبال هرگونه تلف، خسارت یا آسیبی که متحمل شده‌اند، جبران خسارت شوند و از سوی دیگر به مالکان کشتی اجازه داده شود تا مسئولیت خود را تا حد معینی محدود کنند.^۷ براساس نظر

¹. Correia, M. *Shipowners' Limitation of Liability*, United States: Wolters Kluwer, 2013, PP 15-20; Basedow, J. and Magnus, U. *Pollution of the Sea - Prevention and Compensation*, Hamburg: Hamburg Studies on Maritime Affairs, 2007, P 177.

². Wetterstein, P. "P&I and Environmental Damage", *P&I Insurance*, 1993, PP 115-163; DelaRue, Anderson and Hare, op.cit., PP 1-3.

³. DelaRue, C. *Liability for Damage to the Marine Environment*, London: Lloyd's London Press, 1993, P 45.

⁴. Chen, X. *Limitation of Liability for Maritime Claims: A Study of US Law, Chinese Law and International Conventions*, The Hague: Kluwer Academic Publishers, 2001, P 98.

⁵. IMO LEG 74 و IMO LEG 75/5/1

⁶. Steel, D. "Ships are Different: The Case for Limitation of Liability", *Lloyd's Maritime and Commercial Law Quarterly*, 1995, PP 77-87.

⁷. Griggs, P. Williams, R. and Farr, J. *Limitation of Liability for Maritime Claims*, London: Lloyd's of London Press, Third Edition, 2020, P 113.

کمیته حقوقی سازمان بین‌المللی دریانوردی، این تحدید مسئولیت، که مبتنی بر کنوانسیون‌های دریایی است، سطحی از رضایت برای طرف‌های درگیر در حادثه و قربانیان خسارات آلودگی به‌وجود می‌آورد.^۱ اجرای اصل تحدید مسئولیت در کنار تشکیل صندوق جبران خسارت که در چارچوب کنوانسیون‌های دریایی تدوی ایجاد می‌شوند، می‌تواند میان منافع مالک کشتی، بیمه‌گر او و منافع شاکیان یا قربانیان حوادث آلودگی تعادل ایجاد کند.^۲

۲. چالش‌های تحدید یکسان مسئولیت

زمانی که اصل موضوع تحدید مسئولیت پذیرفته شد، موضوع سقف مسئولیت به‌عنوان یک نگرانی مهم به‌ویژه از سوی صنعت کشتیرانی مطرح شد. بدون یک نظام واحد بین‌المللی، قوانین ملی کشورها ممکن است مقررات متفاوتی برای مسئولیت مالی درقبال خسارات آلودگی تدوین کنند. نتیجه چنین عملکردی این خواهد بود که در یک سطح وسیع، مالکان کشتی‌ها در معرض قوانین مختلف ملی قرار می‌گیرند و ماحصل آن تنوع قوانین در خصوص موضوع واحد خواهد بود. این امر اصل یکنواختی و یکسانی مقررات دریایی را به خطر می‌اندازد. درحالی‌که با توجه به ماهیت بین‌المللی حمل و نقل دریایی، وجود یک سیستم یکسان در زمینه مبنا و میزان مسئولیت ضروری است.^۳ هر یک از قوانین ملی کشورها ممکن است مقررات متفاوت و مختلفی درمورد بیمه آلودگی یا سایر تضمینات مالی برای کشتی‌ها ایجاد کنند. درحالی‌که با تصویب مقررات واحد و یکسان توسط کشورها، مالکان کشتی‌ها با توجه به میزان مسئولیت خود، براساس مقررات از قبل مشخص و معین که مالکان نیز از آن مطلع‌اند، می‌توانند بیمه‌نامه کافی خریداری کنند. بر همین اساس، کنوانسیون‌های بین‌المللی آلودگی دریایی در چارچوب یک نهاد بین‌المللی، یعنی سازمان بین‌المللی دریانوردی، نظام یکسان تحدید مسئولیت را تصویب کردند و کشورها نیز به این کنوانسیون‌ها ملحق شدند. نتیجه آن، اجرای مقررات یکسان در اغلب کشورهاست. شایان ذکر است، چنین الزامات واحدی درمورد تمامی کشتی‌هایی که در بنادر کشورهای عضو کنوانسیون‌ها حضور دارند یا به ترمینال‌های فراساحلی آن کشورها وارد یا خارج می‌شوند، در صورت وجود سایر شرایط لازم اعمال می‌شود.^۴ تنها چالش اساسی در این زمینه مربوط به بخشی از انواع آلودگی نفتی، یعنی آلودگی ناشی از سوخت کشتی‌هاست. این نوع آلودگی توسط کنوانسیون ۲۰۰۱ بانکرز پوشش داده شده است.^۵ در کنوانسیون بانکرز حق مالک کشتی برای تحدید مسئولیت پذیرفته شده است، اما اجرای این حق موکول به تصویب و اجرای قوانین ملی و کنوانسیون ۱۹۷۶ تحدید مسئولیت یا پروتکل ۱۹۹۶ آن توسط کشورها است. به موجب مفاد کنوانسیون بانکرز، مالک کشتی و بیمه‌گر او حق تحدید مسئولیت دارند. مالک کشتی ملزم است که بیمه یا تضمین مالی دیگری مانند ضمانت‌نامه بانکی یا مؤسسه مالی مشابه را برای پوشش مسئولیت خود درقبال خسارت آلودگی ارائه کند و میزان تضمین‌شده غرامت از طرف بیمه‌گر در همه موارد، از مقدار محاسبه‌شده بر طبق کنوانسیون ۱۹۷۶ تحدید مسئولیت، تجاوز نخواهد کرد.^۶

^۱. IMO LEG 74; IMO LEG 75/5/1.

^۲. Wu, C. *Pollution from the Carriage of Oil by Sea: Liability and Compensation*, London: Kluwer Law International, 1996, P 4; IMO, Focus on IMO: Liability and Compensation London: IMO Publishing, June 1998, P 1.

^۳. Van Erp, J., Faure, M., Nollkaemper, A. and Philipsen, N. *Smart Mixes for Transboundary Environmental Harm*, Cambridge: Cambridge University Press, 2019, P 299.

^۴. بند ۱۱ ماده ۷ کنوانسیون ۱۹۹۲ مسئولیت مدنی

^۵. یکی از بهترین کتب در زمینه کنوانسیون بانکرز که انواع دعاوی تحت پوشش را مورد بررسی و تحلیل قرار داده است، کتاب ذیل است:

Gunasekera, M. *Civil Liability for Bunker Oil Pollution Damage*, Bern: Peter Lang, 2010.

^۶. مواد ۶ و ۷(۱).

به عبارت دیگر، سقف غرامت مشخص شده است، اما میزان غرامت موجود برای قربانیان مشخص نیست و بستگی به قوانین ملی یا بین‌المللی حاکم و قابل اجرا در مورد تحدید مسئولیت دارد. با توجه به ارتباط مفاد کنوانسیون ۱۹۷۶ تحدید مسئولیت و کنوانسیون ۲۰۰۱ بانکرز، مالک کشتی حق دارد بر طبق شرایط مندرج در این دو کنوانسیون، مسئولیت خود را محدود کند. اما سؤال اصلی آن است که آیا دعاوی مربوط به آلودگی نفتی مندرج در کنوانسیون بانکرز، تحت پوشش دعاوی مندرج در کنوانسیون ۱۹۷۶ تحدید مسئولیت قرار دارند؟ چگونه می‌توان دعاوی نفتی را در قالب کنوانسیون ۱۹۷۶ تحدید مسئولیت تحلیل کرد؟ این سؤالاتی‌اند که در بخش بعدی به آنها خواهیم پرداخت.

۳. مسئله حل دعاوی آلودگی دریایی تحت کنوانسیون تحدید مسئولیت

آلودگی دریا توسط کشتی‌ها به دو شکل صورت می‌گیرد: یکی از طریق حادثه و دیگری در حین عملیات کشتیرانی.^۱ دعاوی مربوط به آلودگی ناشی از نفت محموله موجود در تانکر تحت پوشش کنوانسیون مسئولیت مدنی ۱۹۶۹ (CLC) و پروتکل ۱۹۹۲ آن، آلودگی ناشی از نفت موجود در مخزن کشتی تحت عنوان سوخت کشتی در چارچوب کنوانسیون ۲۰۰۱ بانکرز (Bunkers) و دعاوی مربوط به آسیب ناشی از حمل مواد خطرناک و سمی در چارچوب کنوانسیون HNS قرار می‌گیرند. در چارچوب کنوانسیون‌های فوق، کلیه دعاوی مربوط به آلودگی ناشی از نفت محموله و مواد سمی و خطرناک در داخل کنوانسیون‌های مورد اشاره به‌عنوان دعاوی مشمول تحدید قرار گرفته‌اند و صرفاً در خصوص دعاوی مربوط به آلودگی سوخت کشتی‌ها، به کنوانسیون ۱۹۷۶ تحدید مسئولیت ارجاع داده شده است.

به این نکته باید توجه شود که کنوانسیون‌های مسئولیت مدنی فوق، به‌عنوان مبنای مسئولیت، مسئولیت مالک کشتی را مسئولیت مبتنی بر خطر^۲ می‌دانند. بنابراین، مبنای مسئولیت مالک کشتی در خود کنوانسیون بانکرز مطرح شده است و کنوانسیون ۱۹۷۶ تحدید مسئولیت، مقرر می‌کند که در خصوص مبنای مسئولیت وضع نمی‌کند و صرفاً یک نظام تحدید مسئولیت ایجاد می‌کند. با توجه به این امر، در چارچوب کنوانسیون ۱۹۷۶ تحدید مسئولیت، بحث در مورد مبنای مسئولیت، اینکه آیا مسئولیت مالک مبتنی بر تقصیر، یا خطر یا مسئولیت مطلق است، خطاست و در کنوانسیون تحدید مسئولیت چنین موضوعی مطرح نشده است. ارجاع کنوانسیون بانکرز به این کنوانسیون با دو هدف انجام شده است: اول آنکه چارچوب تحدید مسئولیت مالک کشتی در قالب کنوانسیون تحدید مسئولیت قرار می‌گیرد و دیگر آنکه دعاوی مربوط به خسارت آلودگی نفتی به دعاوی مندرج در کنوانسیون تحدید مسئولیت ارجاع شده است.^۳

بر اساس بند ۱ ماده ۲ کنوانسیون ۱۹۷۶، دعاوی مشمول تحدید به شش دسته تقسیم شده‌اند: (اول) دعاوی مربوط به از دست دادن جان یا جراحت شخصی یا تلف یا خسارت به اموال (از جمله خسارت به تجهیزات لنگرگاهی، حوضچه‌ها و آبراه‌ها و وسایل کمک ناوبری)، که در کشتی یا در رابطه مستقیم با عملیات کشتی یا عملیات نجات روی دهد و خسارات

^۱. Khee-Jin Tan, A. *Vessel-source Marine Pollution: The Law and Politics of International Regulation*, Cambridge: Cambridge University Press, 2006, P 34; Hakapää, K. *Marine Pollution in International Law: Material Obligations and Jurisdiction with Special Reference to the Third United Nations Conference on the Law of the Sea*, Helsinki: Suomalainen Tiedeakatemia, 1981, P 136.

^۲. Strict Liability

^۳. DelaRue, op.cit.

به‌طور کلی در مورد کنوانسیون تحدید مسئولیت ر.ک. جعفری و مختاری، پیشین؛ فخاری، امیرحسین، «سخنی درباره رأیی که در زمینه مسئولیت متصدی حمل و نقل دریایی صادر شده است»، *فصلنامه تحقیقات حقوقی*، شماره ۱۲، دوره ۴۹، ۱۳۸۸، صص ۵۵-۸۳.

تبعی ناشی از این موارد؛ (دوم) دعاوی مربوط به خسارت ناشی از تأخیر در حمل کالا، مسافری یا بار آنها از طریق دریا؛ (سوم) دعاوی مربوط به سایر خسارت‌های ناشی از نقض حقوقی غیر از حقوق قراردادی که در ارتباط مستقیم با بهره‌برداری از کشتی یا عملیات نجات روی می‌دهد؛ (چهارم) دعاوی مربوط به بالا آوردن، انتقال، انهدام یا بی‌خطر کردن کشتی‌ای که غرق شده، تبدیل به لاشه شده، به گل نشسته یا از آن اعراض شده، از جمله هر چیزی که در چنین کشتی‌ای وجود دارد یا وجود داشته است؛ (پنجم) دعاوی مربوط به انتقال (جابه‌جایی)، انهدام یا بی‌ضرر کردن کالای کشتی؛ (ششم) دعاوی شخصی غیر از شخص مسئول درمورد اقدامات متخذه به منظور پیشگیری یا تقلیل خسارت برای چیزی که شخص مسئول می‌تواند مسئولیت خود را طبق این کنوانسیون محدود کند و ضرر و زیان بعدی ناشی از چنین اقداماتی.

چنان‌که ملاحظه می‌شود، هیچ‌یک از دعاوی شش‌گانه فوق‌الذکر به‌طور خاص اشاره به حق تحدید مسئولیت درمورد آلودگی دریایی نمی‌کنند. سؤال بسیار مهمی که به ذهن خطور می‌کند آن است که محاکم چگونه دعاوی آلودگی را براساس مقررات فوق رسیدگی می‌کنند. به عبارت دیگر، تا آنجا که به موضوع این مقاله ارتباط دارد، حق تحدید مسئولیت در ارتباط با خسارت آلودگی نفتی دریایی در حیطه کدام‌یک از موارد شش‌گانه دعاوی مندرج در کنوانسیون تحدید مسئولیت قرار می‌گیرند؟ برای پاسخ به این سؤال، هریک از انواع دعاوی را به شرح زیر به تفکیک مورد بررسی قرار می‌دهیم.

۳.۱. دعاوی مربوط به فوت یا صدمهٔ بدنی یا تلف یا خسارت به اموال، که در کشتی یا در رابطهٔ

مستقیم با عملیات کشتی یا عملیات نجات روی دهد و خسارات تبعی ناشی از این موارد

درمورد ارتباط این دسته از دعاوی با دعاوی آلودگی نفتی باید اظهار داشت، از منظر خسارت آلودگی محض، دعاوی خسارات فوت و صدمه بدنی بی‌ارتباط‌اند. همچنین دعاوی مربوط به خسارات مالی نیز باید بر روی کشتی یا در رابطهٔ مستقیم با عملیات کشتی یا عملیات نجات و خسارت تبعی ناشی از این موارد روی داده باشند. کنوانسیون ۱۹۷۶، تعریف بیشتری از عبارت بر روی کشتی یا در رابطهٔ مستقیم با عملیات کشتی یا عملیات نجات ارائه نمی‌دهد. علاوه بر این، اصطلاح عملیات معنی گسترده‌ای دارد و ممکن است به هرگونه فعالیت یا عملیات دریایی از جمله عملیاتی که صرفاً جنبهٔ تجاری دارد، نیز اطلاق شود. بنابراین، با توجه به سایر مواد کنوانسیون تحدید مسئولیت، شاید صحیح به نظر برسد که نظر گرگز^۱ و ویلیامز را در این مورد بپذیریم: «تحدید مسئولیت محدود به فعل یا ترک فعل‌های صورت گرفته‌ای است که توسط یک فرد بر روی کشتی یا در هنگام هدایت و مدیریت کشتی، یا در هنگام بارگیری، حمل یا تخلیهٔ کالای کشتی یا در هنگام سوار کردن، حمل یا پیاده کردن مسافر کشتی انجام گرفته است»^۲. علاوه بر این، این دسته از دعاوی به خسارات تبعی ناشی از آنها نیز تعمیم می‌یابد. براین اساس، اگر خسارت اقتصادی پیامد و تبع خسارت مالی باشد، دعوا از این نظر می‌تواند در این دسته دعاوی قرار گیرد. اما حسب گزارش‌های کمیتهٔ حقوقی سازمان بین‌المللی دریانوردی، خسارت اقتصادی محض مانند از دست دادن درآمدی که ماهیگیران یا صاحبان هتل‌ها پس از نشت نفت متحمل می‌شوند، ممکن است تحت پوشش این بند قرار نگیرد؛ چراکه خسارتی به اموال وارد نشده است.^۳

^۱. Griggs

^۲. Griggs, Williams and Farr, op.cit., PP 8-16.

^۳. IMO LEG 2/4/74

۳.۲. دعاوی مربوط به خسارت ناشی از تأخیر در حمل کالا، مسافریین یا بار آنها از طریق دریا

در اینجا موضوع، اعمال قواعد تحدید درمورد خسارت ناشی از تأخیر در حمل است. تعریف بیشتری از خسارت در این بند ارائه نشده است. در این خصوص، سؤالی که ممکن است مطرح شود این است که به‌عنوان مثال، اگر یک کشتی باری به دلیل حادثه نفتی تأخیر کرده، آیا کلیه دعاوی مربوط به این حادثه تحت شمول این بند قرار می‌گیرند؟ برای پاسخ باید اظهار داشت که اگر کشتی باری کالایی روی خود دارد، در سه حالت مشمول دعاوی قرار می‌گیرد: اول اینکه کالا توسط نفت آلوده شده و خسارت در حین انجام عملیات پاکسازی ایجاد شده؛ دوم، کالا از نوع کالاهایی بوده که پس از انجام دادن عملیات پاکسازی، صاحب کالا به دلیل نوسانات بازار متحمل خسارات مالی تبعی شده است؛ سوم، کالا از نظر ماهیت، فاسدشدنی بوده و پس از عملیات پاکسازی ارزش خود را از دست داده یا به دلیل کاهش ارزش، باید قیمت آن را کاهش داد. این سه دسته از خسارات را می‌توان در زمره خسارت ناشی از تأخیر قرار داد. اما سؤال اصلی هنوز باقی است و آن اینکه آیا این خسارت همان خسارت آلودگی مشمول کنوانسیون بانکرز است یا خیر؟ درمورد دسته اول، خسارت آلودگی که به کالا وارد شده در درون کشتی است. در این ارتباط، بند ۱ ماده ۹ کنوانسیون بانکرز صراحتاً تأکید می‌کند که خسارت به بار آمده در خارج از کشتی از طریق آلودگی می‌بایست باشد که در فرض مذکور خسارت به کالا در درون کشتی بوده است؛ پس بنابراین، این نوع خسارات مشمول آلودگی تحت کنوانسیون بانکرز قرار نمی‌گیرد. در بررسی موارد دوم و سوم، ابتدا باید دانست مطابق کنوانسیون بانکرز، خسارت اقتصادی محض در مفهوم خسارت آلودگی به معنی از بین رفتن درآمدها در نتیجه آلوده شدن محیط زیست است. درحالی که خسارت در مثال‌های مطرح‌شده ناشی از نوسانات بازار یا کاهش ارزش خود کالا بوده است. بنابراین دو مورد مذکور نیز مشمول دعاوی کنوانسیون بانکرز قرار نمی‌گیرند. باین حال، در این گونه موارد، باید میان دعاوی خسارت آلودگی و دعاوی عام دریایی تمایز قایل شد. همان‌طور که برخی از محققان اظهار داشته‌اند، اگر خسارت ناشی از تأخیر باشد، این امر خللی به حق مالک کشتی برای تحدید مسئولیت خود طبق کنوانسیون ۱۹۷۶ وارد نخواهد کرد.^۱

۳.۳. دعاوی مربوط به سایر زیان‌های ناشی از نقض حقوقی غیر از حقوق قراردادی

عبارت سایر زیان‌ها^۲ در این بند نشان‌دهنده زیان‌هایی غیر از موارد ذکر شده در دو بند اول و دوم قبلی است. از سویی معنای واقعی عبارت نقض حقوق^۳ واضح و روشن نیست. آنچه مشخص است این است که حق نقض شده شامل حقوق قراردادی نیست، اما دامنه حقوق غیرقراردادی مذکور در این بند به‌وضوح مشخص نشده است.^۴ با توجه به این امر، اجرا و اعمال این پاراگراف در عمل دشوار است. به‌عنوان مثال، هنگامی که حادثه نفتی رخ می‌دهد، وجود سواحل آلوده موجب کاهش توریسم در منطقه خواهد شد که خود منجر به کاهش درآمد برای صاحبان هتل‌ها و رستوران‌ها و غیره می‌شود. آیا این نوع ضررها تحت شمول این دسته دعاوی قرار می‌گیرند؟ پاسخ به این سؤال به تفسیر عبارت نقض حقوق، به غیر از حقوق قراردادی بستگی دارد و از آنجا که توضیح بیشتری در کنوانسیون ۱۹۷۶ تحدید مسئولیت وجود ندارد، پاسخ این سؤال بستگی به تشخیص دادگاه‌ها و موضع قوانین ملی دارد. در قانون ملی کشورمان هیچ‌گونه تفسیر یا شرحی در

1. DelaRue, op.cit., P 175.

2. Other loss

3. Infringement of rights

۴. برای شرح بیشتر در خصوص این نوع دعاوی ر.ک.

Geoffrey Brice, Q. C. *The Scope of the Limitation Action*, In: *The Limitation of Shipowners' Liability*, The New Law, London: Sweet and Maxwell, 1986, PP 18-32.

این خصوص ارائه نشده است و بهتر آن است که سازمان بنادر و دریانوردی ایران به‌عنوان نهاد مسئول در این زمینه با ارائه پیشنهادها و راهکارهای مناسب، مساعدت لازم به منظور برطرف شدن ابهامات و حل دعاوی را فراهم کند.

۳.۴. دعاوی مربوط به بالا آوردن، انتقال، انهدام یا بی‌خطر کردن کشتی‌ای که غرق شده، تبدیل به لاشه شده، به گل نشسته یا از آن اعراض شده از جمله هر چیزی که در چنین کشتی‌ای وجود دارد یا وجود داشته است

لازم به ذکر است، دعاوی شش‌گانه مندرج در کنوانسیون، در صورتی که مربوط به هرگونه اجرت^۱ براساس قرارداد با شخص مسئول خسارت باشد، مشمول تحدید مسئولیت نخواهد بود. در مورد ارتباط این دسته از دعاوی با دعاوی آلودگی نفتی باید اظهار داشت، در موارد غیرقراردادی، با وقوع حوادث نفتی، هزینه‌های پاکسازی و مخارج انتقال کشتی، در صورتی که کشتی غرق شده تبدیل به لاشه شده، به گل نشسته یا از آن اعراض شده باشد، تحت پوشش این دسته دعاوی قرار خواهند گرفت. در صورتی که چنین شرایطی وجود نداشته باشد، قاعده تحدید مسئولیت نیز قابل اجرا نخواهد بود. براساس گزارش کمیته حقوقی آی‌مو، در مورد تصادمی که منجر به نشت نفت شود، اما موجب لاشه شدن کشتی نشود، قاعده تحدید اعمال نمی‌شود.^۲

۳.۵. دعاوی مربوط به انتقال (جابه‌جایی)، انهدام یا بی‌ضرر کردن کالای کشتی

به نظر می‌رسد میان این دسته از دعاوی و دعاوی دسته چهارم تعارض وجود دارد. زیرا کالای کشتی در بند پنجم ممکن است مشمول دسته چهارم تحت عنوان «هر چیزی که بر روی چنین کشتی هست یا بوده است» قرار بگیرد. در خصوص این بند، نکته دیگری که لازم است اشاره شود، این است که مطابق مقررات کنوانسیون تحدید مسئولیت،^۳ دولت‌ها می‌توانند از حق رزرو استفاده کنند و از اعمال برخی بندهای این ماده صرف‌نظر کنند. گاهی کشوری مثل ایران، درباره دو دسته دعاوی چهارم و پنجم رزرو انجام داده و توسط این دولت اعمال نمی‌شوند (مرکز پژوهش‌های مجلس شورای اسلامی) و گاهی ممکن است برخی دولت‌ها فقط در مورد یکی از این دو دسته رزرو را انجام داده باشند. چنان‌که انگلیس درباره دسته چهارم حق شرط اعمال کرده، اما در مورد دسته پنجم هیچ رزروی انجام نداده است. نتیجه این‌گونه رزرو این است که دعاوی مربوط به جابه‌جایی کالا مشمول تحدید قرار می‌گیرند، قبل از اینکه کشتی غرق یا متلاشی یا به گل بنشیند یا رها شود.^۴

۳.۶. دعاوی مربوط به هزینه‌های اقدامات انجام‌شده برای پیشگیری و کاهش خسارت

در مورد ارتباط این دسته از دعاوی با دعاوی آلودگی نفتی باید اظهار داشت، در جریان یک حادثه نفتی، اقدامات پیشگیرانه برای جلوگیری یا کاهش خسارت آلودگی ممکن است به‌طور مکرر انجام گیرد. دعاوی مرتبط با چنین اقداماتی باید توسط فردی به غیر از شخص مسئول حادثه اقامه شود. اما باید توجه شود که در چنین حوادثی، مالک کشتی، به‌عنوان

^۱. Remuneration

^۲. Selvig, E. *An Introduction to the 1976 Convention*, In: *The Limitation of Shipowners' Liability: The New Law*, London: Sweet and Maxwell, 1986, PP 3-17.

^۳. بند ۱ ماده ۱۸.

^۴. Zhu, op.cit., PP 8-15, 54.

شخص مسئول، غالباً در پیشگیری یا کاهش خسارات آلودگی دخالت دارد و در واقع او همیشه در خط مقدم انجام چنین اقداماتی است. در عین حال، زبانی که او ممکن است در فرایند چنین اقداماتی متحمل شود، تحت شمول این ماده قرار نخواهد گرفت.

نتیجه‌گیری

این مقاله به سه چالش حقوقی مهم در حوزهٔ تحدید مسئولیت می‌پردازد. در خصوص دلایل اعمال تحدید مسئولیت در مقابل مسئولیت نامحدود برای آلودگی دریایی، این مقاله ضمن پذیرش اعمال اصل تحدید مسئولیت در حوزهٔ آلودگی دریایی، دلایل اصلی اعمال اصل تحدید را بدین شرح بیان می‌کند: اول، از آنجایی که همواره ماهیت عملیات دریانوردی همراه با مخاطره بوده، حق تحدید مسئولیت برای جذب افراد برای سرمایه‌گذاری در صنعت کشتیرانی و ایجاد یک دریای تجاری رقابتی نیازمند آن است که مسئولیت آنها در این زمینه تحدید شود. در مقابل، برخی با این استدلال که کسانی که مستقیماً از فعالیت دریایی منتفع می‌شوند باید تمام هزینه‌های ناشی از آلودگی را نیز به عهده گیرند، بنابراین مسئولیت آنها نباید محدود باشد. اما باید اظهار داشت که اشخاص متعددی از حمل و نقل دریایی منتفع می‌شوند و مالکان کشتی‌ها تنها ذی‌نفعان این نوع تجارت نیستند و از سویی دیگر، در هر حادثهٔ آلودگی، تضاد منافع میان قربانیان حادثه، مالک کشتی و بیمه‌گر او وجود دارد و مقررات دریایی از طریق تحدید مسئولیت و الزامات بیمه‌ای درصدد ایجاد تعادل بین آنهاست. بنابراین، طی دهه‌های اخیر، این امر توسط جامعهٔ بین‌المللی پذیرفته شده است که نظام مسئولیت باید دارای سطح معقولی از محدودیت باشد؛ به نحوی که ضمن ایجاد تعادل میان منافع اشخاص درگیر در هر حادثه، به‌طور مناسب پاسخگوی تمامی دعاوی باشد. دلیل دوم تحدید مسئولیت، حجم خسارات احتمالی و تنوع خسارات آلودگی دریایی است؛ به نحوی که تقبل بیمهٔ مسئولیت توسط بیمه‌گران را دشوار می‌گرداند، مگر اینکه حداکثر میزان مسئولیت از پیش مشخص و ثابت شده باشد. در عملیات تجاری دریایی حجم مخاطرات و خسارات احتمالی بسیار زیاد است و این امر به معنای ضرورت وجود بیمه در این زمینه است و با هدف بیمه کردن این خطر، بقای اصل تحدید مسئولیت ضروری است. به همین دلیل، در جریان تدوین کنوانسیون‌های مسئولیت مدنی همواره اصل تحدید مسئولیت توأم با مباحث بیمه بوده است. در این مقاله نظرهای مثبت و تأییدکننده کشورهای مختلف در این زمینه ارائه شد. در مقابل، طرفداران نظریهٔ مسئولیت نامحدود با بیان لزوم حمایت از محیط زیست و بر طرف کردن خسارات کامل زیست محیطی، پیشنهاد مسئولیت نامحدود در قبال خسارات ناشی از آلودگی‌های مذکور را ارائه کردند. اما با وجود جنبهٔ زیست‌محیطی این نظر، به دلیل آنکه بیمه‌گران با فرض نامحدود بودن مسئولیت آلودگی زیست محیطی، تمایلی به ارائهٔ پوشش بیمه‌ای خود در قبال چنین خساراتی نخواهند داشت، موجب شد که برای این‌گونه خسارات نیز مسئولیت مالک کشتی و به تبع آن مسئولیت بیمه‌گر محدود و تا سقف معینی مشخص باشد. علت دیگری که در خصوص تعارض بین تحدید مسئولیت و مسئولیت نامحدود مطرح است، نگرانی‌ها و مشکلات مربوط به قابلیت دسترسی به منابع مالی و همچنین محاکم کشورها در جبران خسارت است. در این خصوص، با تحلیلی که ارائه شد با پذیرش اصل تحدید مسئولیت و افزودن حق دعاوی مستقیم علیه بیمه‌گر تحت سیستم بیمهٔ اجباری، این‌گونه نگرانی‌ها و مشکلات را به‌ویژه در مورد شرکت‌های تک‌کشتی می‌توان برطرف کرد.

در خصوص چالش‌های تحدید یکسان مسئولیت و سؤال مربوط به امکان شمول دعاوی آلودگی دریایی تحت کنوانسیون تحدید مسئولیت، توجه به نکات ذیل ضروری است:

یکی از چالش‌های اصلی، اعمال اصل یکنواختی و یکسانی مقررات دریایی در عرصه بین‌المللی است. با توجه به ماهیت بین‌المللی حمل و نقل دریایی، وجود یک سیستم یکسان ضروری است که راه‌حل آن، تصویب کنوانسیون‌های بین‌المللی آلودگی دریایی در چارچوب یک نهاد بین‌المللی، یعنی سازمان بین‌المللی دریانوردی و الحاق کشورها به کنوانسیون‌های مذکور است که این امر طی سال‌های ۱۹۶۹ تاکنون با تصویب کنوانسیون‌های متعدد محقق شده است. تنها چالش باقی‌مانده اساسی در این زمینه مربوط به بخشی از انواع آلودگی نفتی، یعنی آلودگی ناشی از سوخت کشتی‌هاست. این نوع آلودگی توسط کنوانسیون ۲۰۰۱ بانکرز پوشش داده شده است. در کنوانسیون بانکرز، حق مالک کشتی برای تحدید مسئولیت پذیرفته شده است، اما اجرای این حق موکول به تصویب و اجرای قوانین ملی و کنوانسیون ۱۹۷۶ تحدید مسئولیت است. در این خصوص در این مقاله با بررسی دعاوی شش‌گانه مندرج در کنوانسیون ۱۹۷۶، مشخص شد که باینکه کنوانسیون بانکرز دعاوی مربوط به خسارت آلودگی ناشی از نشت نفت را تحت شمول کنوانسیون ۱۹۷۶ تحدید مسئولیت قرار داده، اما هیچ‌یک از موارد شش‌گانه دعاوی فوق‌الذکر به‌طور خاص به حق تحدید مسئولیت درمورد آلودگی دریایی اشاره نمی‌کنند. باین‌حال، هریک از دعاوی مذکور دارای شرایطی هستند که با بررسی آن شرایط این امکان وجود دارد که برخی از دعاوی مرتبط با آلودگی نفتی تحت پوشش کنوانسیون تحدید مسئولیت قرار گیرند. از این‌رو در هر مورد باید برای حل دعاوی آلودگی براساس کنوانسیون تحدید مسئولیت، به شرایط مشروح در این مقاله توجه شود.

منابع

مقاله

۱. پورنوری، منصور، مهدی یوسفی صادقلو و شهرام بارسار، «تحدید مسئولیت مالکان کشتی نفتکش در جبران خسارت ناشی از آلودگی نفتی در حقوق دریایی ایران و کنوانسیون مسئولیت مدنی (CLC)»، *مجله حقوق و مطالعات نوین*، دوره ۲، شماره ۳، صص ۱-۲۱.
۲. جعفری، فیض‌الله و مهرناز مختاری، «شرایط اعمال تحدید مسئولیت صاحبان کشتی دریاییما (بررسی کنوانسیون بین‌المللی تحدید مسئولیت برای دعاوی دریایی ۱۹۷۶)»، *مجله حقوقی بین‌المللی*، دوره ۳۳، شماره ۵۵، ۱۳۹۵، صص ۲۱۱-۲۳۲.
۳. فخاری، امیرحسین، «سخنی درباره رأیی که در زمینه مسئولیت متصدی حمل و نقل دریایی صادر شده است»، *فصلنامه تحقیقات حقوقی*، دوره ۱۲، شماره ۴۹، ۱۳۸۸، صص ۵۵-۸۳.
۴. گزارش مرکز پژوهش‌های مجلس شورای اسلامی، «ساخته نفتکش سانچی و بررسی جنبه‌های فنی و مالی سانحه»، *معاونت پژوهش‌های زیربنایی و امور تولیدی*، دفتر مطالعات انرژی، صنعت و معدن، شماره مسلسل، ۱۳۹۶، ۱۵۷۷۷۲.
۵. مظلوم ترشیزی، بنفشه و غلام نبی فیضی چکاب، «شرایط و آثار تحدید مسئولیت نسبت به نجات دهنده دریایی»، *مجله پژوهش حقوق خصوصی*، دوره ۹، شماره ۳۵، ۱۴۰۰، صص ۹۴-۱۱۸.

قوانین، مقررات و اسناد

۶. قانون اصلاح قانون دریایی ایران، مصوب ۱۳۹۱/۰۸/۱۶ مجلس شورای اسلامی ایران.

۷. قانون الحاق دولت جمهوری اسلامی ایران به کنوانسیون بین‌المللی تأسیس یک صندوق بین‌المللی برای جبران خسارت ناشی از آلودگی نفتی با اعمال اصلاحات پروتکل (۱۹۹۲)، مصوب ۱۳۸۹/۰۱/۱۵ مجلس شورای اسلامی ایران.
۸. قانون الحاق دولت جمهوری اسلامی ایران به کنوانسیون بین‌المللی درباره مسؤلیت مدنی برای خسارت آلودگی نفت سوخت کشتی، مصوب ۱۳۸۹/۰۲/۲۸ مجلس شورای اسلامی ایران.
۹. قانون الحاق دولت جمهوری اسلامی ایران به کنوانسیون بین‌المللی مسؤلیت مدنی ناشی از خسارت آلودگی نفتی با اعمال اصلاحات پروتکل (۱۹۹۲)، مصوب ۱۳۸۹/۰۱/۱۵ مجلس شورای اسلامی ایران.
۱۰. قانون الحاق دولت جمهوری اسلامی ایران به کنوانسیون تعیین مسؤلیت برای دعاوی دریایی، مصوب ۱۳۹۳/۰۳/۰۵ مجلس شورای اسلامی ایران.
۱۱. قانون دریایی ایران، مصوب ۱۳۴۳/۰۶/۲۹ کمیسیون مشترک مجلسین.

References

Books

- Attard, D., Fitzmaurice, M. and Martínez Gutiérrez, N. A. *The IMLI Manual on International Maritime Law*, Volume 1, London: Oxford University Press, 2014.
- Basedow, J. and Magnus, U. *Pollution of the Sea - Prevention and Compensation*, Hamburg: Hamburg Studies on Maritime Affairs, 2007.
- Chen, X. *Limitation of Liability for Maritime Claims: A Study of US Law, Chinese Law and International Conventions*, The Hague: Kluwer Academic Publishers, 2001.
- Correia, M. *Shipowners' Limitation of Liability*, United States: Wolters Kluwer, 2013.
- DelaRue, C. *Liability for Damage to the Marine Environment*, London: Lloyd's London Press, 1993.
- DelaRue, C., Anderson, C. B. and Hare, J. *Shipping and the Environment: Law and Practice*, London: Taylor and Francis, Third Edition, 2022.
- Geoffrey Brice, Q. C. *The Scope of the Limitation Action*, In: *The Limitation of Shipowners' Liability*, The New Law, London: Sweet and Maxwell, 1986.
- Griggs, P. Williams, R. and Farr, J. *Limitation of Liability for Maritime Claims*, London: Lloyd's of London Press, Third Edition, 2020.
- Gunasekera, M. *Civil Liability for Bunker Oil Pollution Damage*, Bern: Peter Lang, 2010.
- Hakapää, K. *Marine Pollution in International Law: Material Obligations and Jurisdiction with Special Reference to the Third United Nations Conference on the Law of the Sea*, Helsinki: Suomalainen Tiedeakatemia, 1981.
- Khee-Jin Tan, A. *Vessel-source Marine Pollution: The Law and Politics of International Regulation*, Cambridge: Cambridge University Press, 2006.
- Martínez Gutiérrez, N. A., *Limitation of Liability in International Maritime Conventions: The Relationship Between Global Limitation Conventions and Particular Liability Regimes*, London: Taylor and Francis, 2010.
- Selvig, E. *An Introduction to the 1976 Convention*, In: *The Limitation of Shipowners' Liability: The New Law*, London: Sweet and Maxwell, 1986.
- Van Erp, J., Faure, M., Nollkaemper, A. and Philipsen, N. *Smart Mixes for Transboundary Environmental Harm*, Cambridge: Cambridge University Press, 2019.
- Wu, C. *Pollution from the Carriage of Oil by Sea: Liability and Compensation*, London: Kluwer Law International, 1996.

Zhu, L. *Compulsory Insurance and Compensation for Bunker Oil Pollution Damage*, Hamburg: Springer, 2007.

Articles

16. Chen, J., et al. "Marine Oil Spill Pollution Causes and Governance: A Case Study of Sanchi Tanker Collision and Explosion", *Journal of Cleaner Production*, Volume 273, 2020.
17. Chen, J., et al. "Oil Spills from Global Tankers: Status Review and Future Governance", *Journal of Cleaner Production*, Volume 227, 2019.
18. Fakhari, Amirhossein, "A Speech About the Judgment Issued in The Field of Responsibility of The Maritime Transport Operator", *Legal Research Quarterly*, Volume 12, Issue 49, 2009. (in Persian)
19. Gauci, G. "Limitation of Liability in Maritime Law: An Anachronism?", *Maritime Policy*, Volume 19, Issue 1, 1995.
20. Ja'fari, Feyzollah and Mehrnaz Mokhtari, "The Conditions for the Limitation of Liability of Owner of Sea-going Ships (The Survey of International Convention on Limitation of Liability for Maritime Claims 1976)", *International Law review and Academic Quarterly Journal*, Volume 33, Issue 55, 2017. (in Persian)
21. Mazloun Torshizi, Banafsheh and Gholam Nabi Feyzi Chakab, "Conditions and effects of limitation of liability to the Salvor", *Private Law Research*, Volume 9, Issue 35, 2021. (in Persian)
22. Pournouri, Mansou., Mehdi Yousefi Sadegh-lou and Shahram Badsar, "Limiting the liability of tanker owners in compensating for oil pollution In Iranian Maritime Law and the Civil Liability Convention (CLC)", *Law and Modern Studies*, Volume 2, Issue 3, 2021. (in Persian)
23. Report of Islamic Council Research Center, *Sanchi Oil Tanker Accident and Investigation f The Technical and Financial Aspects of The Accident*, Vice President of Infrastructure Research and Production Affairs, Office of Energy, Industry and Mining Studies, Serial number: 157772, 2017. (in Persian)
24. Steel, D. "Ships are Different: The Case for Limitation of Liability", *Lloyd's Maritime and Commercial Law Quarterly*, 1995.
25. Wetterstein, P. "P&I and Environmental Damage", *P&I Insurance*, 1993.

Laws, Regulations and Documents

26. Comité Maritime International (CMI), Documentation 1968.I., Documentation 1968. III.
27. Convention on Limitation of Liability for Maritime Claims, 1976 (LLMC).
28. IMO, Focus on IMO: Liability and Compensation London: IMO Publishing, June 1998.
29. IMO, *Status of Treaties*, London: Maritime Knowledge Centre, IMO Publishing, 2011.
30. International Convention on Civil Liability and Compensation for Bunker Oil Spills, (Bunkers), 2001.
31. International Convention on Civil Liability for Oil Pollution Damage (CLC 1969).
32. International Convention on Liability and Compensation for Damage in connection with the Carriage of Hazardous and Noxious Substances by Sea (HNS), 1996.
33. International Convention on the Establishment of an International Fund for Compensation for Oil Pollution Damage (FUND), 1992.
34. IOPC FUND, *Incidents Involving The 1992 Fund: Stops*, Doc. 92FUND/EXC.26/6, London: IOPC Fund, April 2008.
35. IOPC FUND, *Report on the Activities of the International Oil Pollution Compensation Funds*, Annual Report 2022.
36. ITOPF, *A Summary of Oil Spills Response Arrangements & Resources Worldwide*, London: ITOPF, 2001.

37. Protocol to amend the Convention on Limitation of Liability for Maritime Claims, 1976 (LLMC Prot. 1996).
38. The Iranian Maritime Law, approved on 1964/09/20, by Joint Commission of the Houses of Representatives. (in Persian)
39. The law of accession of the Islamic Republic of Iran to International Convention on Civil Liability for Oil Pollution Damage (CLC 1992), approved on 2010/04/04, by the Islamic Council of Iran. (in Persian)
40. The Law of Accession of the Islamic Republic of Iran to Protocol to the International Convention on the Establishment of an International Fund for Compensation for Oil Pollution Damage (FUND 1992), approved on 2010/04/04, by the Islamic Council of Iran. (in Persian)
41. The Law of Amendment of the Iranian Maritime Law, approved on 2012/11/06, by the Islamic Council of Iran. (in Persian)
42. The law of the accession of the Islamic Republic of Iran to International Convention on Civil Liability for Bunker Oil Pollution Damage (BUNKER), approved on 2010/05/18, by the Islamic Council of Iran. (in Persian)
43. The law of the accession of the Islamic Republic of Iran to the Convention on Limitation of Liability for Maritime Claims (LLMC), approved on 2014/05/26, by the Islamic Council of Iran. (in Persian)
44. UNCTAD, *Review of Maritime Transport 2021*, New York: United Nation publication, 2021.

*This page is intentionally
left blank.*