

عملکرد سازمان بین‌المللی دریایی در زمینه‌ی مسئولیت و جبران خسارت زیست محیطی

دکتر فریبا مشیرپور*

چکیده

محیط زیست پیرامون بشر مشتمل بر اجزای مختلف مانند دریاها، رودخانه‌ها، هوا، خاک و گیاهان همه به یکدیگر وابسته هستند و به دلیل همین وابستگی عناصر زیست محیطی، هر نوع آلودگی می‌تواند توازن بین عناصر مربوط را از بین ببرد. از این رو به منظور حفاظت و حراست از طبیعت، آرام آرام اندیشه وضع قواعد و مقررات جهانی شکل گرفت و از رهگذر کنفرانس‌ها و سازمان‌های بین‌المللی تکامل یافت.

سازمان بین‌المللی دریایی که یکی از ارگان‌های تخصصی سازمان ملل متحد می‌باشد، از ابتدای تاسیس تا کنون فعالیت‌های زیادی در زمینه تدوین کنوانسیون‌های بین‌المللی در رابطه با مسئولیت ناشی از خسارات زیست محیطی در محدوده‌ی دریا داشته است. این سازمان همواره سعی بر این داشته تا با ارایه‌ی کنوانسیون‌های مربوط و تشویق کشورها بر پیوستن به آنها، کمک بسزایی به قربانیان ناشی از خسارات زیست محیطی نماید.

واژه‌های کلیدی: خسارت، سازمان بین‌المللی دریایی، غرامت، مسئولیت

* مربی و عضو هیات علمی دانشکده حقوق دانشگاه آزاد اسلامی، واحد شهر قدس.

مقدمه

این مقاله خلاصه‌ای کوتاه از اقدامات سازمان بین‌المللی دریایی یا ای‌مو^۱ در زمینه مسئولیت و جبران خسارت زیست محیطی و مروری مختصر بر کنوانسیون‌های مربوط می‌باشد. سازمان بین‌المللی دریایی که بیش از نیم قرن از تأسیس آن می‌گذرد، یکی از ارگان‌های تخصصی سازمان ملل متحد^۲ محسوب می‌شود که در زمینه ی توسعه و ارتقای سطح ایمنی و امنیت دریانوردی، پیش‌گیری و مبارزه با آلودگی محیط زیست دریایی و افزایش به هره‌وری کشتیرانی و وضع قوانین بین‌المللی جهان شمول فعالیت می‌نماید. تصویب کنوانسیون‌ها، پروتکل‌ها و تعداد زیادی قطع‌نامه و دستورالعمل، حاصل بیش از پنجاه سال فعالیت این سازمان می‌باشد. ایران از ابتدای تأسیس سازمان بین‌المللی دریایی در سال ۱۹۵۸ به عضویت آن درآمده است. سازمان بین‌المللی دریانوردی در حال حاضر ۱۶۸ عضو دارد و بیش از ۷۰ سازمان بین‌المللی و منطقه‌ای دولتی و غیر دولتی با اعطای خدمات مشاوره با آن همکاری می‌نمایند. این سازمان از یک مجمع، یک شورا، یک دبیرخانه، پنج کمیته اصلی و ۹ کمیته فرعی تشکیل شده است که هر کدام از آنها وظایف و مسئولیت‌های خاص خود را داشته و در طول سال جلسات مختلفی را برگزار می‌نمایند. دبیرخانه و مقر اصلی سازمان دریایی بین‌المللی یا ای‌مو که تا سال ۱۹۸۲ «سازمان مشورتی دریایی بین‌الدول»^۳ خوانده می‌شد، در لندن است.^۴ اهداف ای‌مو، تسهیل همکاری و مبادله اطلاعات میان کشورهای عضو در زمینه‌ی موضوعات فنی مربوط به کشتیرانی و به وجود آوردن عالی‌ترین معیارهای ایمنی دریایی می‌باشد. ای‌مو از ابتدا توجه و هدف اصلی خود را معطوف به ایمنی کشتیرانی و

1 International Maritime Organization (IMO)

2 United Nations (UN)

3 Inter-Governmental Maritime Consultative Organization (IMCO)

۴. برای اطلاع از اعضای سازمان دریایی بین‌المللی به سایت رسمی سازمان مراجعه نمایید:

<http://www.imo.org/About/Membership/Pages/MemberStates.aspx>

عملکرد سازمان بین‌المللی دریایی در زمینه‌ی مسئولیت و جبران خسارت زیست محیطی۱۷۵

جلوگیری از آلودگی دریایی نموده و مقرراتی را نیز در رابطه با مسئولیت و جبران خسارت وضع کرده است، مانند مقررات مربوط به آلودگی ناشی از کشتی‌ها. اولین حادثه‌ی مهم دریایی، واقعه‌ی مربوط به کشتی توری کانیون^۱ بود. این نفتکش لیبریایی در ۱۸ مارس ۱۹۶۷ که حاوی نفت کویت بود نزدیک سواحل انگلستان به گل نشست و به دو نیم شد و قسمت اعظم محموله نفتی آن، که از خلیج فارس تحویل گرفته بود به دریا ریخته شد.^۲ دولت انگلیس برای جلوگیری از آلودگی بیشتر تصمیم گرفت کشتی مذکور را بمباران کند و با آتش زدن بقیه‌ی محموله نفتکش از گسترش میزان آلودگی بکاهد. بعد از این حادثه نامناسب بودن اقدامات بازدارنده و قوانین در مورد مسئولیت حمل و نقل دریایی مطرح شد و به تبع آن فعالیت ایمو آغاز گردید. نوشتار حاضر در دو بخش ارائه می‌شود. بخش اول که در عین حال کوتاه خواهد بود مروری است اجمالی بر تاریخچه فعالیت سازمان دریایی بین‌المللی موسوم به ایمو (IMO) و معرفی آن و بخش دوم که تا حدودی تفصیلی است به کنوانسیون‌های بین‌المللی تدوین و تصویب شده تحت نظارت ایمو اختصاص خواهد داشت.

مروری بر فعالیت سازمان دریایی بین‌المللی

حادثه توری کانیون در ۱۹۶۷، که منجر به تشدید کار فنی ایمو در جلوگیری از آلودگی دریایی گردید، موجب سازماندهی کار بر روی مساله مسئولیت بین‌المللی دولت‌ها و جبران خسارت نیز شد. مسئولیت بین‌المللی تکلیفی است که بنا بر حقوق بین‌الملل بر دولتی بار می‌شود که فعل یا ترک فعل مخالف تعهدات بین‌المللی اش قابل انتساب به او باشد، تا بدین ترتیب خسارات وارده به دولت دیگر یا به شخص یا اموال شهروندان آن دولت که از فعل یا ترک فعل موصوف ناشی می‌شود جبران ناشده باقی

1 Torrey Canyon

2 A.C. Simpson, The Torrey Canyon Disaster and Fisheries, Fisheries Laboratory, Burnham on Crouch ESSEX, Leaflet (New Series), Ministry of Agriculture, Fisheries and Food, February 1968.

<http://www.cefas.co.uk/publications/lableaflets/lableaflet18.pdf>.

نماند. (نجفی ابرنآبادی، «مسئولیت کیفری بین المللی»، مجله تحقیقات حقوقی، ۱۳۷۳-۱۳۷۴، ص ۱۷۲)

در قدم اول، یک کمیته‌ی حقوقی ویژه Ad hoc Legal Committee در سال ۱۹۶۷ در رابطه با موضوعات حقوقی ناشی از اولین حادثه مهم نفتکش توری کانینون ایجاد شد و خیلی زود به عنوان کمیته‌ی فرعی دائمی شورای ایمو درآمد که دوبار در سال جلسه‌ای در رابطه با موضوعات حقوقی مربوط به ایمو برگزار می‌کند. کمیته حقوقی که کلیه‌ی کشورهای عضو سازمان را در بر می‌گیرد، مسئول بررسی تمامی موضوعات حقوقی در حیطه‌ی اهداف سازمان می‌باشد.

وظایف این کمیته عبارت است از:

- انجام کلیه‌ی امور حقوقی در محدوده‌ی وظایف سازمان دریایی بین‌المللی
- انجام هرگونه وظیفه‌ی ارجاعی از طرف کمیته‌های سازمان، مجمع یا شورا و یا هر امر ناشی از سایر اسناد بین‌المللی مورد قبول سازمان
- حفظ و برقراری ارتباط با سایر ارگان‌هایی که می‌توانند در اجرای امور آن مفید باشند.
- ارائه‌ی پیش نویس کنوانسیون‌های بین‌المللی و اصلاحات مربوط به کنوانسیون-هایی که توسط آن کمیته تهیه شده، به شورای سازمان^۱
- ارائه‌ی گزارش کار کمیته به شورا

دستور کار مهم کمیته در رابطه با حادثه‌ی توری کانینون این بود: چه کسی باید برای خسارات ناشی از نفت مسئول شناخته شود، مبنای تعیین مسئولیت چه می‌باشد و همچنین محدوده‌ی جبران خسارت چیست؟ پیش از آن رویه‌های مسلمی در رابطه با حل و فصل دعاوی وجود داشت. به عنوان مثال، دعاوی مربوط به تصادم دو کشتی که تنها کشتی‌ها و محموله‌ی دریایی متحمل خسارت می‌شدند. اما بررسی‌ها نشان داد که در مورد حوادثی نظیر حادثه‌ی توری کانینون و وقوع آلودگی دریایی و خسارات عظیم ناشی از آن، قضیه به گونه‌ای دیگر بوده و در این میان اشخاص ثالث نیز درگیر خواهند

1 <http://www.marineco.ir/page.php?23>

عملکرد سازمان بین المللی دریایی در زمینه‌ی مسئولیت و جبران خسارت زیست محیطی۱۷۷

شد. لذا با فقد مقررات مناسب در حقوق بین‌الملل، لازم بود سیستمی ایجاد گردد تا قادر باشد مسئولیت را تامین کرده و تضمین نماید که هر نوع خسارتی پرداخت خواهد گردید.

در سال ۱۹۶۹، در کنفرانس دیپلماتیک تشکیل شده توسط ایمو، کنوانسیون تحت عنوان «کنوانسیون مسئولیت مدنی خسارت ناشی از آلودگی نفتی»^۱ مورد تصویب و پذیرش قرار گرفت که هدف اصلی آن مسئولیت مدنی مالک کشتی در مورد خسارات ناشی از آلودگی دریایی و به ویژه تضمین این امر بود که غرامت مناسب به قربانیان آلودگی پرداخت شود، ضمن آنکه بر طبق این کنوانسیون، مالک کشتی مسئول شناخته شده است. کنوانسیون دیگری که در این راستا مورد تصویب قرار گرفت، «کنوانسیون بین‌المللی مداخله در دریای آزاد در صورت بروز حوادث آلودگی نفتی» بود.^۲

برخی از نمایندگانی که در کنفرانس ۱۹۶۹ حضور داشتند احساس می‌کردند که محدوده‌ی مسئولیت تعریف شده در این کنوانسیون‌ها بسیار پایین است و غرامت تعیین شده تنها در برخی از قضایا کاربرد داشته، لذا ناکافی است. بنابراین، متعاقب آن کنفرانس دیگری توسط ایمو در سال ۱۹۷۱ تشکیل گردید، که حاصل آن تهیه و تصویب کنوانسیون تاسیس «صندوق بین المللی جبران خسارات ناشی از آلودگی نفتی»^۳ بود. این کنوانسیون در سال ۱۹۷۸ لازم الاجرا گشت. محل صندوق در لندن می‌باشد. بر خلاف کنوانسیون مسئولیت مدنی که مسئولیت را بر عهده‌ی مالک کشتی می‌گذارد، صندوق از همکاری واردکنندگان نفت تشکیل شده است. بر این اساس، در صورتی که حادثه‌ای در دریا باعث خسارت ناشی از آلودگی گردد که میزان آن بیش از غرامت قابل دسترس بر طبق کنوانسیون مسئولیت مدنی باشد، صندوقی در دسترس خواهد بود که مبلغ اضافه را پرداخت کند، و در نتیجه بار مسئولیت غرامت بین صاحب

1 International Convention on Civil Liability for Oil Pollution Damage

2 International Convention relating to Intervention on the High Seas in Cases of Oil Pollution Casualties, Brussels, 29 November, 1969.

3 International Convention on the Establishment of an International Fund for Compensation for Oil Pollution Damage, 1971.

کشتی و صاحبان محموله پخش خواهد شد.^۱ البته، صندوق در موارد زیر اقدام به تامین جبران خسارت می‌نماید:

الف. فرضی که به دلیل شمول یکی از موارد مستثنی شده در کنوانسیون مسئولیت مدنی بر مالک کشتی، نتوان او (یا هر شخص دیگری را) مسئول جبران خسارات وارده قلمداد کرد؛^۲

ب. فرضی که اگر صاحب کشتی نتواند به دلایل ناشی از عدم کفایت مالی از عهده پرداخت خسارت برآید.

ج. فرضی که اگر میزان خسارات وارده بیش از حداکثر پیش بینی شده در کنوانسیون مسئولیت مدنی باشد. (آقایی، بهمن، ۱۳۶۸، ص ۱۲۱)

موفقیت ایمو در رابطه با جبران خسارت آلودگی توسط کشورهای عضو با ارجاع تعدادی از موضوعات حقوقی به سازمان تا حدودی تضمین شده است. در سال ۱۹۷۱، «کنوانسیون مسئولیت مدنی در زمینه‌ی حمل و نقل دریایی مواد هسته‌ای، بروکسل»^۳ به موجب کنفرانسی که توسط شورای ایمو به همراه «آژانس بین المللی انرژی اتمی»

۱. محدوده‌ی مسئولیت در دو کنوانسیون پیش گفته، متعاقب اصلاحیه‌های مصوب در کنفرانس سال ۱۹۹۲ افزایش یافته است.

۲. ماده ۲. این کنوانسیون منحصرًا شامل موارد ذیل خواهد بود:

الف. خسارت آلودگی ایجاد شده:

۱- در سرزمین، و همچنین در دریای سرزمینی یک دولت متعاقد، و

۲- در منطقه انحصاری اقتصادی یک دولت متعاقد که براساس حقوق بین الملل تعیین شده است، یا اگر یک دولت متعاقد چنین منطقه‌ای را تعیین نموده است، در منطقه‌ای فراتر و مجاور با دریای سرزمینی آن دولت که براساس حقوق بین الملل توسط آن دولت تعیین شده است که این منطقه نباید بیش از ۲۰۰ مایل دریایی از خط مبدأیی که عرض دریای سرزمینی از آن اندازه گیری می شود امتداد یابد.

ب. اقدامات پیشگیرانه جهت پیشگیری یا به حداقل رساندن خسارت مزبور، در هر محلی که انجام شوند.

3 Convention Relating to Civil Liability in the Field of Maritime Carriage of Nuclear Material, December, 17, 1971.

عملکرد سازمان بین المللی دریایی در زمینه‌ی مسئولیت و جبران خسارت زیست محیطی۱۷۹

(IAEA)^۱ و «آژانس اروپایی انرژی اتمی»^۲ و «سازمان همکاری و توسعه اقتصادی» (OECD)^۳، برگزار گردید. تاکید این کنوانسیون بر مسئولیت انحصاری گردانندگان تاسیسات هسته‌ای در فرضی است که صاحب کشتی به هیچ وجه مسئول خسارات ناشی از حمل و نقل مواد هسته‌ای نیست، مگر اینکه فعل یا ترک فعل از روی عمد برای بروز خسارات انجام شده باشد. در سال ۱۹۸۴ ایمو کنفرانسی را به منظور بررسی راهکارهای جدید مربوط به جبران خسارت ناشی از حوادث مربوط به منابع خطرناک و مضر تشکیل داد اما این مسأله به دلیل پیچیدگی کنار گذاشته شد. به دلیل کار سنگین کمیته‌ی حقوقی، تا سال ۱۹۹۶ این مسأله مورد توجه قرار نگرفت، اما در آن زمان کوشش‌ها موفقیت آمیز بود. به این ترتیب «کنوانسیون مسئولیت و جبران خسارات در رابطه با حمل و نقل مواد خطرناک و سمی به وسیله دریا»^۴، میزان مسئولیت را تا ۲۵۰ میلیون SDR^۵ (در حدود ۳۳۵ میلیون دلار آمریکا) تعیین نمود که باید به قربانیان حوادث مربوط به مواد خطرناک و سمی (مانند حوادث شیمیایی) پرداخت گردد.^۶

1 International Atomic Energy Agency (IAEA)

2 European Nuclear Energy Agency

3 Organization for Economic Cooperation and Development (OECD)

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

۵. حق برداشت ویژه (Special Drawing Right= SDR): حق برداشت مخصوص، اعتبار ارزی

بدون قید و شرطی است که صندوق بین المللی پول آن را ایجاد و در اختیار کشورهای عضو می

گذارد. در ضمن یک نوع واحد حساب است که در حال حاضر از دلار ۴۴ درصد یورو ۳۴ درصد ین

ژاپن، و لیره استرلینگ تشکیل شده است، که درصد وزن آنها در این سبد عبارت است از دلار ۴۴

درصد، یورو ۳۴ درصد، ین ژاپن ۱۱ درصد و لیره استرلینگ ۱۱ درصد. ارزش برابری یک SDR

روزانه تغییر می کند. نرخ برابری استفاده شده در این مقاله عبارت است از: 1 SDR=

US\$1.34445 برای آگاهی از نرخ روزانه SDR می توانید به وب سایت زیر رجوع کنید:

<http://www.imf.org/external/index.htm>

6. Lee Adamson- Senior External Relations Officer; Natasha Brown-

External Relations Officer, Focus on IMO, Liability and Compensation, June 1998.

بررسی کنوانسیون های بین المللی تصویب شده تحت نظارت ائمو

این بخش شامل سه قسمت به شرح زیر خواهد بود:

قسمت اول. کنوانسیون مسئولیت مدنی ناشی از خسارت آلودگی نفتی^۱، مصوب ۲۹ نوامبر ۱۹۶۹ (لازم الاجرا از تاریخ ۱۹ ژوئن ۱۹۷۵) و پروتکل های مربوطه.

قسمت دوم. کنوانسیون بین المللی تأسیس یک صندوق بین المللی برای جبران خسارت ناشی از آلودگی نفتی^۲، مصوب ۱۸ دسامبر ۱۹۷۱ (لازم الاجرا از تاریخ ۱۶ اکتبر ۱۹۷۸) و پروتکل های مربوطه.

قسمت سوم. کنوانسیون مربوط به مسئولیت مدنی در زمینه حمل و نقل دریایی مواد هسته ای^۳، بروکسل، مصوب ۱۷ دسامبر ۱۹۷۱ (لازم الاجرا از تاریخ ۱۵ ژوئیه ۱۹۷۵).

قسمت چهارم. کنوانسیون مسئولیت و جبران خسارت ناشی از حمل و نقل مواد خطرناک و سمی از طریق دریا^۴، مصوب ۳ مه ۱۹۹۶ و پروتکل مربوطه.

قسمت اول. کنوانسیون مسئولیت مدنی ناشی از خسارت آلودگی نفتی مصوب ۲۹ نوامبر ۱۹۶۹ (لازم الاجرا از تاریخ ۱۹ ژوئن ۱۹۷۵) و پروتکل های مربوطه

علاوه بر مقرراتی که در متن کنوانسیون در باب اصل جبران خسارت ناشی از آلودگی نفتی توسط کشتی ها تدارک دیده شده، مضافاً کنوانسیون دارای ۴ پروتکل و یک اصلاحیه است که به ترتیب به بیان هر یک پرداخته می شود.

[http://www.imo.org/KnowledgeCentre/ReferencesAndArchives/FocusOnIMO\(Archives\)/Documents/Focus%20on-%20IMO%20-LIABILITY%20AND%20COMPENSATION.pdf](http://www.imo.org/KnowledgeCentre/ReferencesAndArchives/FocusOnIMO(Archives)/Documents/Focus%20on-%20IMO%20-LIABILITY%20AND%20COMPENSATION.pdf)

1 International Convention on Civil Liability for Oil Pollution Damage, 1969

2 International Convention on the Establishment of an International Fund for Compensation for Oil Pollution Damage, 1971.

3 Convention Relating to Civil Liability in the Field of Maritime Carriage of Nuclear Material, December, 17, 1971.

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

۱. اصول و اهداف کنوانسیون

هدف کنوانسیون مسئولیت مدنی، تضمین جبران خسارات کافی به کسانی است که در نتیجه حوادث دریایی ناشی از کشتی‌های حامل نفت، متحمل خسارت شده‌اند. همان طور که پیشتر گفته شد، کنوانسیون یاد شده ناظر بر مسئولیت مالک کشتی به دلیل خسارات ناشی از آلودگی نفتی است. به استثنای موارد خاص مسئولیت مورد بحث مطلق است و این وظیفه مالک کشتی است که در هر قضیه موارد استثنا را به اثبات برساند. مطابق ماده ۲ این کنوانسیون، هیچ گونه مسئولیت خسارت آلودگی متوجه مالک نخواهد شد چنانچه اثبات نماید خسارت:

الف. از جنگ، عملیات خصمانه، جنگ داخلی، شورش یا پدیده‌ای طبیعی با ماهیتی استثنایی، اجتناب ناپذیر و غیرقابل مقاومت ناشی شده است.

ب. تماماً ناشی از فعل یا ترک فعل شخص ثالث با قصد ایجاد خسارت بوده است.

ج. تماماً از قصور یا اشتباه هر دولت یا مرجع دیگر مسئول در انجام وظیفه‌ی خود مبنی بر تعمیر و نگهداری چراغ‌ها یا دیگر وسایل کمک ناوبری ناشی شده است.

در صورتی که مالک ثابت نماید بروز خسارت آلودگی تماماً یا جزئاً ناشی از فعل یا ترک فعل شخص زیان دیده با قصد ایجاد خسارت یا مسامحه‌ی وی بوده است، می‌تواند خود را تماماً یا جزئاً در قبال چنین شخصی از مسئولیت مبرا گرداند. به هر حال هیچ یک از مفاد این کنوانسیون مانع حق رجوع مالک علیه اشخاص ثالث نخواهد بود. البته صاحب کشتی در صورتی که شخصا مرتکب تقصیر شده باشد به هیچ وجه دارای مسئولیت محدود نمی‌باشد. بنابراین به استثنای جایی که مالک مقصر واقعی نیست، محدوده‌ی مسئولیت وی در خصوص هر حادثه بالغ بر ۱۳۳ SDR (نزدیک به ۱۷۹ دلار آمریکا) برای هر تن از گنجایش کشتی با حداکثر مسئولیت تا سقف ۱۴ میلیون SDR (در حدود ۱۸,۹ میلیون دلار آمریکا) در هر حادثه می‌باشد. واحد محاسبه عبارت است از حق برداشت ویژه (Speci Drawing Right = SDR) مطابق

تعریف صندوق بین‌المللی پول. ارزش پول ملی هر دولت متعهده‌ی که عضو صندوق بین‌المللی پول می‌باشد، در مقایسه با حق برداشت ویژه، طبق روش ارزیابی مورد استفاده صندوق بین‌المللی پول که در تاریخ مورد نظر برای عملیات و معاملات آن معمول است، محاسبه خواهد گردید. ارزش پول ملی هر دولت متعهده‌ی که عضو صندوق بین‌المللی پول نیست در مقایسه با حق برداشت ویژه، مطابق روش تعیین شده توسط آن دولت محاسبه خواهد شد.

همچنین، کنوانسیون کشتی‌ها را ملزم می‌سازد که تا سقف جبران خسارت، بیمه یا سایر تضمینات مالی داشته باشند. هرچند این کنوانسیون در مورد کلیه کشتی‌های مربوط به حمل و نقل نفت اعمال می‌شود، اما تنها کشتی‌هایی که بیش از ۲۰۰۰ تن مواد نفتی حمل می‌کنند می‌بایست خود را در رابطه با خسارت آلودگی نفتی بیمه سازند. لذا مالک کشتی‌ای که در یک دولت متعهد ثبت شده و بیش از ۲۰۰۰ تن نفت را به صورت فله به عنوان محموله حمل می‌کند ملزم به داشتن بیمه یا تضمین مالی دیگری، از قبیل ضمانت نامه‌ی بانکی یا گواهی‌نامه‌ی ارایه شده از سوی یک صندوق غرامت بین‌المللی، به میزان مبالغ تعیین شده جهت پوشش مسئولیت خود برای جبران خسارت آلودگی می‌باشد. با وجود این، کنوانسیون بر کشتی‌های جنگی و کشتی‌هایی که برای اهداف غیر تجاری استفاده می‌گردند، قابل اعمال نیست. به هر حال این کنوانسیون مقررات مسئولیت خود را بر کشتی‌های کشوری اعمال می‌کند که مالک آن بوده و برای مقاصد تجاری مورد استفاده قرار می‌دهد. تنها استثنا در مورد این کشتی‌ها این است که نیازی نیست مدارک مربوط به بیمه را همراه خود داشته باشند. به جای آن، این کشتی‌ها می‌بایست مدارک لازم مبنی بر ثبت کشتی توسط مقامات صلاحیت‌دار کشور محل ثبت را به همراه داشته باشند تا مسئولیت کشتی تحت پوشش این کنوانسیون قرار گیرد.

و بالاخره، این کنوانسیون جبران خسارات آلودگی ناشی از مواد مقاوم نفتی را در سرزمین کشور صدمه دیده عضو کنوانسیون که شامل دریای سرزمینی آن نیز می‌باشد،

عملکرد سازمان بین المللی دریایی در زمینه‌ی مسئولیت و جبران خسارت زیست محیطی۱۸۳
پوشش می دهد. همچنین قابل اعمال بر کشتی‌های نفتکشی است که در مخزن خود
نفت به عنوان محموله حمل می کنند.

۲. پروتکل ۱۹۷۶^۱ مصوب ۹ نوامبر ۱۹۷۶، لازم الاجرا از تاریخ ۸ آوریل ۱۹۸۱

کنوانسیون مسئولیت مدنی ۱۹۶۹ از فرانک پوانکاره^۲ براساس ارزش رسمی طلا به
عنوان واحد قابل اعمال استفاده کرده است. اما تجربه نشان داد تبدیل این فرانک طلا
به ارزهای ملی به طور فزاینده‌ای دشوار است. بدین منظور این پروتکل که در سال
۱۹۷۶ تصویب شده است حق برداشت ویژه (Special Drawing Right = SDR) که
توسط صندوق بین‌المللی پول مورد استفاده قرار می گیرد، به عنوان یک واحد پولی
جدید در نظر گرفته شد. اما برای کشورهایی که عضو صندوق بین‌المللی پول نیستند و
یا قانون آنها اجازه استفاده از حق برداشت ویژه یا SDR را نمی دهد، پروتکل واحد
پولی جداگانه ای مانند قبل بر مبنای طلا تعیین نموده است.

۳. پروتکل ۱۹۸۴^۳ مصوب ۲۰ مه ۱۹۸۴

در حالی که سیستم جبران خسارت توسط کنوانسیون ۱۹۶۹ و کنوانسیون صندوق
۱۹۷۱ تاسیس گردید، از اواسط سال ۱۹۸۰ به طور کلی به این نتیجه رسیدند که
محدوده‌ی مسئولیت در آن دو بسیار کمتر از جبران خسارت کافی در صورت بروز یک
آلودگی عمده و وسیع می باشد. بنابراین، با تدوین و تصویب پروتکل ۱۹۸۴، محدوده‌ی
مسئولیت گسترش داده شد.

بر طبق مقررات پروتکل، لازم الاجرا شدن آن می بایست ۱۲ ماه پس از قبول ۱۰
کشور شامل ۶ کشور که ظرفیت ناخالص ناوگان نفتکش آنها دست کم یک میلیون
واحد است، صورت گیرد.

1 The Protocol of 1976

2 Poincare franc

3 The Protocol of 1984

اما با این حال به تدریج مشخص شد که این پروتکل به اندازه‌ای امن نیست که مورد تصویب قرار گرفته و لازم‌الاجرا گردد. عامل عمده ای که باعث شد که پروتکل ۱۹۸۴ به مرحله اجرا در نیاید، بی میلی ایالات متحده آمریکا، وارد کننده عمده‌ی نفت، به پذیرش آن بود. ایالات متحده سیستم مسئولیت نامحدود مندرج در قانون آلودگی نفتی ۱۹۹۰ آمریکا^۱ را ترجیح می‌داد. لذا پروتکل ۱۹۹۲ جایگزین آن گردید. این پروتکل به منظور لازم‌الاجرا شدن به گونه‌ای تهیه گردیده که در آن به تصویب ایالات متحده نیازی نیست.

۴. پروتکل ۱۹۹۲^۲ مصوب ۲۷ نوامبر ۱۹۹۲، لازم‌الاجرا از تاریخ ۳۰ مه ۱۹۹۶

این پروتکل شرایط لازم الاجرا شدن را از ۶ کشور به ۴ کشور تغییر داد به نحوی که ۱۲ ماه پس از تاریخی که در آن ۱۰ دولت، شامل چهار دولت که ظرفیت ناخالص ناوگان نفتکش آنها دست کم یک میلیون واحد است، اسناد تصویب، پذیرش، تأیید یا الحاق خود را نزد دبیرکل سازمان تودیع نمایند، لازم الاجرا خواهد شد.

مطابق این پروتکل، مالک کشتی حق دارد مسئولیت خود را در خصوص هر سانحه‌ی واحد تا سقفی که به صورت ذیل محاسبه می‌گردد تحدید نماید:

• سه میلیون SDR (در حدود ۴٫۱ میلیون دلار آمریکا) برای یک کشتی که ظرفیت آن از ۵۰۰۰ واحد ظرفیت تجاوز نکند.

• برای یک کشتی که ظرفیت آن بین ۵۰۰۰ تا ۱۴۰/۰۰۰ واحد ظرفیت^۳ باشد، مسئولیت محدود به ۳ میلیون SDR است به اضافه ۴۲۰ SDR (در حدود ۵۶۷ دلار آمریکا) در ازای هر واحد ظرفیت اضافه.

• برای یک کشتی که ظرفیت آن بیش از ۱۴۰/۰۰۰ واحد ظرفیت باشد، مسئولیت محدود به ۷٫۵۹ میلیون SDR (در حدود ۸۰ میلیون دلار آمریکا) می‌باشد.

1 Oil Pollution Act of 1990: <http://www.epa.gov/oem/content/lawsregs/opaover.htm>

2 The Protocol of 1992

3 Gross Tonnage

عملکرد سازمان بین المللی دریایی در زمینه‌ی مسئولیت و جبران خسارت زیست محیطی۱۸۵

همچنین پروتکل ۱۹۹۲ محدوده‌ی کنوانسیون را به آلودگی‌هایی که سبب خسارت در منطقه‌ی انحصاری اقتصادی یا منطقه‌ی معادل آن می‌شود، گسترش داده است. این پروتکل، خسارت آلودگی را مانند قبل پوشش می‌دهد اما جبران خسارات زیست محیطی محدود به هزینه‌های متحمل شده برای اقدامات معقول جهت بازگشت محیط زیست آلوده به قبل است. همچنین اجازه می‌دهد تا هزینه‌های متحمل شده برای اقدامات پیش‌گیرانه در صورت تهدید جدی و قریب الوقوع آلودگی و ایجاد خسارت حتی زمانی که نشت نفت رخ نمی‌دهد، تحت پوشش قرار گیرد. بر طبق پروتکل ۱۹۹۲، اگر ثابت شود که آلودگی در نتیجه خسارت ناشی از فعل یا ترک فعل مالک کشتی با قصد ایجاد خسارت یا با علم به اینکه چنین خسارتی محتملاً موجب آلودگی می‌گردد به وجود آمده، در این صورت مالک کشتی حق تحدید مسئولیت خود را ندارد. در حال حاضر دو رژیم مسئولیت وجود دارد. زیرا تعدادی از کشورهای عضو کنوانسیون ۱۹۶۹ هنوز رژیم مسئولیت ۱۹۹۲ را تصویب نکرده‌اند و قصد دارند در نهایت کنوانسیون ۱۹۶۹ را جایگزین آن نمایند. پروتکل ۱۹۹۲ به کشورهای عضو پروتکل اجازه می‌دهد برای کشتی‌هایی که در کشورهای غیر عضو پروتکل ثبت شده‌اند، گواهی صادر کنند. بنابراین، مالکین کشتی می‌توانند گواهی را مطابق هر دو (کنوانسیون ۱۹۶۹ و یا پروتکل ۱۹۹۲) به دست بیاورند، حتی اگر کشتی در کشوری ثبت شده باشد که عضو پروتکل ۱۹۹۲ نیست. این مساله مهمی است زیرا ممکن است برای کشتی‌ای که تنها تحت کنوانسیون ۱۹۶۹ می‌باشد تجارت با کشورهایی که پروتکل ۱۹۹۲ را تصویب کرده‌اند، مشکل باشد.

۵. اصلاحیه ۲۰۰۰^۱ مصوب ۱۸ اکتبر ۲۰۰۰، لازم الاجرا از تاریخ ۱ نوامبر ۲۰۰۳

این اصلاحیه محدوده‌ی جبران خسارت را تا ۵۰ درصد نسبت به پروتکل ۱۹۹۲ افزایش داده است. بر این اساس:

1 The 2000 Amendments

- برای کشتی‌های کمتر از ۵۰۰۰ واحد ظرفیت، مسئولیت محدود به ۴,۵۱ میلیون SDR (در حدود ۵,۷۸ میلیون دلار آمریکا) است.
- برای کشتی‌های بین ۵۰۰۰ تا ۱۴۰/۰۰۰ واحد ظرفیت مسئولیت محدود به ۴,۵۱ میلیون SDR به علاوه ۶۳۱ SDR برای هر واحد ظرفیت اضافه بر ۵۰۰۰ می‌باشد.
- برای کشتی‌های بالای ۱۴۰/۰۰۰ واحد ظرفیت مسئولیت محدود به ۸۹,۷۷ میلیون SDR است.^۱

قسمت دوم. کنوانسیون بین‌المللی تأسیس یک صندوق بین‌المللی برای جبران خسارت ناشی از آلودگی نفتی، مصوب ۱۸ دسامبر ۱۹۷۱ (لازم الاجرا از تاریخ ۱۶ اکتبر ۱۹۷۸) و پروتکل‌های مربوطه^۲

علاوه بر مقرراتی که در متن کنوانسیون در باب تأسیس یک صندوق بین‌المللی برای جبران خسارت ناشی از آلودگی نفتی تدارک دیده شده، مضافاً کنوانسیون دارای ۳ پروتکل و دو اصلاحیه است که به ترتیب به بیان هر یک پرداخته می‌شود.

۱. اصول و اهداف کنوانسیون

اگرچه کنوانسیون مسئولیت مدنی ۱۹۶۹ مکانیسم مفیدی برای تضمین مبلغ خسارت آلودگی نفتی تهیه کرده، اما نسبت به تمام مسایل حقوقی و مالی و نیز دیگر مسایلی که در طول کنفرانس مطرح شده، رضایت بخش نبوده است. برخی کشورها به نمایندگی از حقوق دریایی سنتی که مبتنی بر مسئولیت بر مبنای تقصیر است، نسبت به تأسیس رژیم تاسیسی مسئولیت مطلق مالک کشتی در مورد خساراتی که او قادر به پیش بینی نمی‌باشد، اعتراض کردند. از سوی دیگر، برخی کشورها احساس نمودند که جبران خسارت به شکل محدودی که مورد توافق قرار گرفته در مورد خسارات آلودگی

1 [http://www.imo.org/About/Conventions/ListOfConventions/Pages/International-Convention-on-Civil-Liability-for-Oil-Pollution-Damage-\(CLC\).aspx](http://www.imo.org/About/Conventions/ListOfConventions/Pages/International-Convention-on-Civil-Liability-for-Oil-Pollution-Damage-(CLC).aspx)

2 International Convention on the Establishment of the Establishment of an International Fund for Compensation for Oil Pollution Damage, 1971.

عملکرد سازمان بین المللی دریایی در زمینه‌ی مسئولیت و جبران خسارت زیست محیطی۱۸۷

نفتی مربوط به نفتکش‌های بزرگ ناکافی است. بنابراین، آنها یک شکل نامحدود یا شکلی با محدودیت خیلی بالاتر برای جبران خسارت در نظر گرفتند.

با توجه به این ملاحظات بود که کنفرانس بروکسل ۱۹۶۹ تأسیس یک صندوق بین‌المللی را به منظور تامین اهداف مورد نظر پیشنهاد نمود. کنفرانس پیشنهاد داد که سازمان دریایی بین‌المللی یا ای‌مو باید طرحی را در این راستا تهیه کند. بدین منظور، کمیته حقوقی پیش نویس موادی را تهیه و سپس کنوانسیون در کنفرانس بروکسل مورد موافقت قرار گرفت. این کنوانسیون مکمل کنوانسیون مسئولیت مدنی ۱۹۶۹ می‌باشد. اهداف این کنوانسیون عبارتند از:

۱. پرداخت جبران خسارت ناشی از آلودگی در صورتی که حمایت حاصل شده در کنوانسیون مسئولیت مدنی ۱۹۶۹ ناکافی باشد؛

۲. به منظور کمک به مالکین کشتی در خصوص بار مالی اضافی بر روی آنها توسط کنوانسیون مسئولیت مدنی ۱۹۶۹ به منظور تضمین انطباق با ایمنی دریا و سایر کنوانسیون‌ها؛

۳. اثر بخشیدن به اهداف مرتبط با کنوانسیون.

مطابق اولین هدف، چنانچه قربانیان و افراد خسارت دیده قادر به دریافت خسارت از مالک کشتی نشوند و یا خسارتی که از ناحیه مالک کشتی پرداخت می‌شود برای پوشش خسارتی که متحمل شده‌اند کافی نباشد، صندوق متعهد به پرداخت خسارت به کشورها و افرادی خواهد بود که متحمل خسارت ناشی از آلودگی شده‌اند. بر طبق این کنوانسیون، ممکن است خسارت قربانیان حادثه آلودگی نفتی فراتر از سطح مسئولیت مالک کشتی جبران شود. با این حال، تعهدات صندوق محدود است به طوری که کل مبلغ قابل پرداخت به قربانیان توسط مالک کشتی و صندوق نباید از ۳۰ میلیون SDR (در حدود ۴۰ میلیون دلار آمریکا) برای هر حادثه‌ای تجاوز کند. در واقع حداکثر مسئولیت صندوق برای هر حادثه‌ای محدود به ۱۶ میلیون SDR است. در صورتی که مالک کشتی مسئولی وجود نداشته یا قادر به انجام مسئولیت خود نبوده، صندوق ملزم به پرداخت کل مبلغ غرامت می‌باشد. تحت شرایط خاص، ممکن است حداکثر

مسئولیت صندوق افزایش یابد که این رقم نباید از ۶۰ میلیون SDR برای هر حادثه بیشتر باشد. به استثنای چند مورد، صندوق موظف به پرداخت خسارت به آن دسته از قربانیان خسارت آلودگی نفتی است که قادر به دست آوردن غرامت مناسب یا هر غرامتی از سوی مالک کشتی یا ضامن وی بر طبق کنوانسیون ۱۹۶۹ نیستند. تعهدات صندوق در مورد پرداخت خسارت محدود به خسارت آلودگی متحمل شده در سرزمین‌های دولت‌های عضو از جمله دریای سرزمینی آنها است. همچنین صندوق موظف به پرداخت غرامت در رابطه با اقدامات انجام شده توسط یک دولت متعاقد در خارج از قلمرو آن می‌باشد. ضمناً، صندوق می‌تواند به کشورهای عضو که مورد تهدید یا تحت تاثیر آلودگی قرار گرفته اند و مایل به اقداماتی بر علیه آن هستند، کمک کند. این کمک ممکن است به شکل تامین پرسنل، ارسال مواد، امکانات اعتباری و یا کمک‌های دیگر باشد.

در ارتباط با هدف دوم، صندوق موظف به جبران خسارت مالک کشتی یا بیمه‌گر او در مورد بخشی از مسئولیت مالک بر طبق کنوانسیون مسئولیت می‌باشد. این بخش معادل ۱۰۰ SDR (در حدود ۱۳۴ دلار آمریکا) در هر تن یا ۸,۳ میلیون SDR (در حدود ۱۱,۲ میلیون دلار) هر کدام که کمتر است خواهد بود.

در صورتی که خسارت ناشی از سوء رفتار عمدی بوده یا اینکه تصادف تا حدی ناشی از این امر بوده که کشتی با برخی از کنوانسیون‌ها همخوانی نداشته، صندوق موظف به جبران خسارت مالک نخواهد بود. همکاری با صندوق باید از سوی تمام افراد دریافت کننده نفت در کشورهای عضو به عمل آید. سازمان صندوق شامل مجمع کشورها، دبیرخانه تحت مدیریت دبیرکل که توسط مجمع انتخاب شده و نیز کمیته اجرایی می‌باشد.

لازم به ذکر است که کنوانسیون حاوی مقرراتی در خصوص آیین دادرسی برای دعاوی، حقوق و تعهدات و صلاحیت دادگاه نیز می‌باشد.

عملکرد سازمان بین المللی دریایی در زمینه‌ی مسئولیت و جبران خسارت زیست محیطی۱۸۹

۲. پروتکل ۱۹۷۶^۱ مصوب ۱۹ نوامبر ۱۹۷۶^۲

کنوانسیون ۱۹۷۱ همان واحد پولی کنوانسیون ۱۹۶۹ یعنی فرانک پوانکاره را اعمال کرده است. ولی پروتکل مورد بحث واحد پولی را بر مبنای حق برداشت ویژه یا SDR که مورد استفاده‌ی صندوق بین‌المللی پول می باشد، تعیین کرده است. در مورد وضعیت این پروتکل لازم به ذکر است که تا کنون ۲۲ سند تصویب به نمایندگی از ۸۰ درصد از کل نفت مورد نیاز مشمول حق عضویت، دریافت شده است.

۳. پروتکل ۱۹۸۴^۳ مصوب ۲۵ مه ۱۹۸۴^۴

این پروتکل در درجه‌ی اول به منظور افزایش محدودیت مسئولیت مندرج در کنوانسیون در نظر گرفته شده بود که در نتیجه آن خسارت بیشتری به قربانیان حوادث آلودگی نفتی پرداخت شود. اما به سرعت مشخص شد که این پروتکل به اندازه‌ای امن نیست که مورد تصویب قرار گرفته و لازم‌الاجرا گردد، لذا پروتکل ۱۹۹۲ جایگزین آن گردید.

۴. پروتکل ۱۹۹۲^۵ مصوب ۲۷ نوامبر ۱۹۹۲، لازم‌الاجرا از تاریخ ۳ مه ۱۹۹۶

هدف اصلی پروتکل ۱۹۹۲ تغییر شرایط لازم‌الاجرا شدن و افزایش مبلغ غرامت است. دامنه پوشش خسارت به وسیله‌ی پروتکل ۱۹۹۲ افزایش یافته است. پروتکل ۱۹۹۲ به طور جداگانه صندوق بین‌المللی را برای جبران خسارت آلودگی نفتی ۱۹۹۲ تأسیس نمود که به صندوق ۱۹۹۲ مشهور است و با صندوق ۱۹۷۱ توسط دبیرخانه‌ای

1 The Protocol of 1976

۲. تاریخ لازم‌الاجرا شدن پروتکل ۱۹۷۶: ۹۰ روز پس از قبول ۸ کشور که طی سال تقویمی قبل مجموعاً مقدار حداقل ۷۵۰ میلیون تن نفت مشمول حق عضویت دریافت نموده اند.

3 The Protocol of 1984

۴. تاریخ لازم‌الاجرا شدن: ۱۲ ماه پس از قبول ۸ کشور که طی سال تقویمی قبل مجموعاً مقدار حداقل ۶۰۰ میلیون تن نفت مشمول حق عضویت دریافت نموده اند.

5 Protocol of 1992

در لندن اداره می‌شود. بدین ترتیب، در حال حاضر دو صندوق وجود دارد: (صندوق ۱۹۷۱ و صندوق ۱۹۹۲) زیرا تعدادی از کشورهای عضو کنوانسیون ۱۹۷۱ هنوز به پروتکل ۱۹۹۲ ملحق نشده و قصد دارند در نهایت کنوانسیون ۱۹۷۱ را جایگزین آن کنند. اکنون در عمل مدیر صندوق ۱۹۷۱ مدیر صندوق ۱۹۹۲ نیز می‌باشد.

بر طبق پروتکل ۱۹۹۲، حداکثر مبلغ قابل پرداخت توسط صندوق برای هر حادثه ۱۳۵ میلیون SDR (در حدود ۱۸۲ میلیون دلار آمریکا) است. با این حال اگر سه دولت متعاقد که مجموع میزان نفت مضمول حق عضویت دریافت شده توسط اشخاص واقع در سرزمین آنها در طول سال تقویمی قبل، معادل یا بیش از ۶۰۰ میلیون تن باشد، مبلغ قابل پرداخت به ۲۰۰ میلیون SDR (معادل ۲۶۷ میلیون دلار آمریکا) افزایش خواهد یافت.

شایان ذکر است که سازمان بین المللی دریانوردی و دبیرخانه صندوق^۱ IOPC به طور جدی به تشویق کشورهایی می‌پردازند که هنوز به پروتکل ۱۹۹۲ ملحق نشده و رژیم‌های حقوقی ۱۹۶۹ و ۱۹۷۱ را محکوم می‌کنند. دلیل تشویق این است که کشورهای عضوی که هنوز عضو صندوق ۱۹۷۱ باقی مانده‌اند با ضرر مالی مواجه خواهند شد.

از سوی دیگر، برای هر دو صندوق ۱۹۷۱ و ۱۹۹۲، سهم سالانه بر اساس پیش‌بینی پرداخت غرامت و برآورد هزینه های اداری در طول سال آینده وضع شده است.^۲

۵. اصلاحیه ۲۰۰۰^۳ مصوب ۱۸ اکتبر ۲۰۰۰، لازم‌الاجرا از تاریخ ۱ نوامبر ۲۰۰۳

این اصلاحیه حداکثر مبلغ غرامت قابل پرداخت برای هر حادثه مستقل را به مبلغ ۲۰۳ میلیون SDR افزایش داد. با این حال اگر سه کشور کمک کننده به صندوق بیش

1 The International Oil Pollution Compensation Funds (IOPC Funds)

<http://www.iopcfund.org/>

2 [http://www.imo.org/About/Conventions/ListOfConventions/Pages/International-Convention-on-the-Establishment-of-an-International-Fund-for-Compensation-for-Oil-Pollution-Damage-\(FUND\).aspx](http://www.imo.org/About/Conventions/ListOfConventions/Pages/International-Convention-on-the-Establishment-of-an-International-Fund-for-Compensation-for-Oil-Pollution-Damage-(FUND).aspx)

3 The 2000 Amendments

عملکرد سازمان بین المللی دریایی در زمینه‌ی مسئولیت و جبران خسارت زیست محیطی۱۹۱

از ۶۰۰ میلیون تن نفت در هر سال دریافت کنند، حداکثر مبلغ تا ۳۰۰/۷۴۰/۰۰۰ SDR افزایش پیدا خواهد کرد.

۶. اصلاحیه ۲۰۰۳^۱ مصوب ۱۶ مه ۲۰۰۳، لازم‌الاجرا از تاریخ ۳ مارس ۲۰۰۵

پروتکل ۲۰۰۳ یک صندوق مکمل جبران خسارت آلودگی را تاسیس نمود که در کنفرانس دیپلماتیک ایمو در لندن مورد تصویب قرار گرفت. هدف از تاسیس این صندوق مکمل، جبران خسارت اضافه بر طبق کنوانسیون مسئولیت مدنی ۱۹۹۲ و کنوانسیون بین‌المللی تاسیس یک صندوق المللی برای جبران خسارت ناشی از آلودگی نفتی می‌باشد. این پروتکل اختیاری بوده و برای الحاق تمام اعضای کنوانسیون ۱۹۹۲ باز است. مقدار مبلغ قابل پرداخت برای هر حادثه مطابق اصلاحیه مورد بحث، محدود به ۷۵۰ میلیون SDR است که شامل مبلغ غرامت پرداخت شده بر طبق کنوانسیون مسئولیت مدنی و کنوانسیون تاسیس صندوق بین‌المللی برای جبران خسارت ناشی از آلودگی نفتی می‌باشد. تضمین های مقید در این صندوق قابل اعمال بر هر نوع خسارتی است که در سرزمین کشورهای عضو از جمله در دریای سرزمینی و منطقه انحصاری اقتصادی اتفاق بیفتد.^۲

قسمت سوم. کنوانسیون مربوط به مسئولیت مدنی در زمینه‌ی حمل و نقل دریایی مواد هسته‌ای، بروکسل، مصوب ۱۷ دسامبر ۱۹۷۱^۳ (لازم‌الاجرا از تاریخ ۱۵ ژوئیه ۱۹۷۵)^۴
در سال ۱۹۷۱ ایمو با همکاری آژانس بین‌المللی انرژی اتمی و آژانس اروپایی انرژی

1 The 2003 Protocol (supplementary fund)

2 [http://www.imo.org/About/Conventions/ListOfConventions/Pages/International-Conventional-the-Establishment-of-an-International-Fund-for-Compensation-for-Oil-Pollution-Damage-\(FUND\).aspx](http://www.imo.org/About/Conventions/ListOfConventions/Pages/International-Conventional-the-Establishment-of-an-International-Fund-for-Compensation-for-Oil-Pollution-Damage-(FUND).aspx).

3 Convention Relating to Civil Liability in the Field of Maritime Carriage of Nuclear Material, December, 17, 1971.

4 [http://www.imo.org/About/Conventions/ListOfConventions/Pages/Convention-relating-to-Civil-Liability-in-the-Field-of-Martime-Carriage-of-Nuclear-Material-\(NUCLEAR\).aspx](http://www.imo.org/About/Conventions/ListOfConventions/Pages/Convention-relating-to-Civil-Liability-in-the-Field-of-Martime-Carriage-of-Nuclear-Material-(NUCLEAR).aspx)

اتمی سازمان همکاری و توسعه اقتصادی (OECD) کنفرانسی به منظور تصویب کنوانسیون برای تنظیم مسئولیت ناشی از خسارت ایجاد شده از طریق حمل و نقل دریایی مواد هسته‌ای تشکیل داد. هدف این کنوانسیون حل مشکلات ناشی از برنامه هم زمان جبران خسارت هسته‌ای در برخی کنوانسیون‌های دریایی مربوط به مسئولیت صاحبان کشتی و نیز کنوانسیون‌های دیگر مربوط به مسئولیت ناشی از حوادث هسته‌ای در تاسیسات متصدیان هسته‌ای که مواد از آنجا یا به آنجا حمل شده، می‌باشد.

مطابق این کنوانسیون، هر شخص که بر اساس یک کنوانسیون المللی در زمینه حمل و نقل دریایی به واسطه‌ی خسارات حاصل از حادثه، مسئول تلقی شود، به شرطی که متصدی تاسیسات هسته‌ای مطابق کنوانسیون پاریس^۱ ناظر بر مسئولیت شخص ثالث در زمینه انرژی هسته‌ای^۲ ۱۹۶۰ یا کنوانسیون وین ۱۹۶۳ ناظر بر مسئولیت مدنی در قبال آسیب‌های هسته‌ای^۳ مسئول قلمداد شود، از مسئولیت مربوط به جبران خسارت تبرئه خواهد گردید.^۴ به عبارت دیگر، مطابق کنوانسیون بروکسل مورخ ۱۹۷۱ شخص مسئول کسی است که بر طبق کنوانسیون پاریس یا وین مسئول شناخته شود. این کنوانسیون همچنین بر مسئولیت انحصاری گردانندگان تاسیسات هسته‌ای تأکید و تصریح می‌کند که صاحب کشتی به هیچ وجه مسئول خسارات ناشی از حمل و نقل مواد هسته‌ای نیست، مگر آنکه فعل یا ترک فعلی را که موجب بروز خسارات شود، عمدا انجام داده باشد. (چرچیل، رابین، لو، آلن، حقوق بین‌الملل دریاها، ترجمه دکتر بهمن آقایی، ۱۳۷۷، ص ۴۱۶)

۴. اعضای کنوانسیون پاریس عبارتند از: بلژیک، دانمارک، فنلاند، فرانسه، آلمان، یونان، ایتالیا، هلند، نروژ پرتغال، اسلونی، اسپانیا، سوئد، ترکیه و انگلستان. برای اطلاعات بیشتر رجوع کنید به:

<http://www.nea.fr/html/general/press/press-kits/nuclear-law.html>

<http://www.nea.fr/html/law/paris-convention-ratification.html>

2 Paris Conventions on Third Party Liability in the Field of Nuclear Energy, July 29, 1960.

3 Vienna Convention of Civil Liability for Nuclear Damage, May, 21, 1963, and entered into force on November 12, 1977.

4 <http://www.nea.fr/html/brief/brief-04.html>.

عملکرد سازمان بین المللی دریایی در زمینه‌ی مسئولیت و جبران خسارت زیست محیطی۱۹۳

قسمت چهارم. کنوانسیون مسئولیت و جبران خسارت ناشی از حمل و نقل مواد خطرناک و سمی از طریق دریا^۱ مصوب ۳ مه ۱۹۹۶^۲ و پروتکل مربوطه علاوه بر مقرراتی که در متن کنوانسیون در باب مسئولیت و جبران خسارت ناشی از حمل و نقل مواد خطرناک و سمی از طریق دریا تدارک دیده شده، مضافاً کنوانسیون دارای یک پروتکل است که به ترتیب به بیان هر یک پرداخته می‌شود.

۱. اصول و اهداف کنوانسیون

کنوانسیون ۱۹۹۶ این امکان را فراهم می‌سازد که تا مبلغ ۲۵۰ میلیون SDR (در حدود ۳۳۶ میلیون دلار آمریکا) به عنوان غرامت به قربانیان حوادث مربوط به مواد خطرناک و سمی پرداخت شود. در واقع، کنوانسیون مزبور بر پایه‌ی دو سیستم کنوانسیون‌های ۱۹۶۹ و ۱۹۷۱ که در بالا به آن اشاره شد، استوار بوده و نه تنها خسارت آلودگی را پوشش می‌دهد، بلکه خطرات ناشی از آتش‌سوزی و انفجار که باعث از دست دادن زندگی یا صدمه شخصی شود و همچنین خسارت به اموال را نیز در بر می‌گیرد. این کنوانسیون بر مبنای لیست مرجع از موادی است که در کنوانسیون‌های مختلف و قوانین ایمو آمده که شامل نفت، سایر موادی که به عنوان خطرناک یا سمی تعیین شده، گازهای مایع و غیره می‌باشد. کنوانسیون خسارت را شامل از دست دادن زندگی یا صدمه شخصی، ضرر و زیان به اموال خارج از کشتی، آسیب ناشی از آلودگی محیط زیست و هزینه‌ی اقدامات پیش‌گیرانه و سایر موارد ضرر و زیان تعریف کرده است. این کنوانسیون مسئولیت مطلق برای مالک کشتی، سیستم بیمه اجباری و گواهینامه بیمه را تعیین نموده و واحد پرداخت مورد استفاده در این کنوانسیون SDR یا حق برداشت ویژه می‌باشد. برای کشتی‌هایی حداکثر با ۲۰۰۰ واحد ظرفیت، محدوده

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

۴. این کنوانسیون تاکنون لازم‌الاجرا نشده است.

مسئولیت ۱۰ میلیون SDR (در حدود ۱۳,۴ میلیون دلار آمریکا) در نظر گرفته شده و برای کشتی‌هایی با ظرفیت بیشتر که بین ۲۰۰۱ تا ۵۰۰۰۰ در هر واحد تن باشد، مبلغ ۱۵۰۰ SDR و کشتی‌هایی که بیشتر از ۵۰۰۰۰ واحد تن باشد، مبلغ ۳۶۰ SDR اضافه شده است. همچنین، کل مبلغ ممکن که مالک کشتی مسئول آن می‌باشد، به ۱۰۰ میلیون SDR (در حدود ۱۳۴ میلیون دلار آمریکا) محدود شده است. البته، کشورهای عضو کنوانسیون می‌توانند تصمیم بگیرند که آن را در مورد کشتی‌های با ۲۰۰ واحد ظرفیت یا پایین‌تر از آن که به حمل و نقل مواد خطرناک و سمی بین بنادر همان کشور می‌پردازند، اعمال نکنند. کشورهای همسایه می‌توانند در مورد اعمال شرایط مشابه برای کشتی‌های عامل بین بنادر دو کشور نیز به توافق برسند. برای اینکه اطمینان حاصل شود مالکین کشتی‌های درگیر در حمل و نقل مواد خطرناک و سمی قادر به انجام مسئولیت خود هستند، کنوانسیون سیستم بیمه اجباری را برای آنها تعیین کرده است. گواهی بیمه باید توسط آنها نگهداری شده و یک کپی از آن به مقام صلاحیت‌دار مسئول حفظ سابقه ثبت کشتی داده شود.^۱

۲. پروتکل ۲۰۱۰^۲ مصوب ۳۰ آوریل ۲۰۱۰^۳

پروتکل ۲۰۱۰ مربوط به کنوانسیون مسئولیت و جبران خسارت ناشی از حمل و نقل مواد خطرناک و سمی از طریق دریا مصوب ۱۹۹۶، به وسیله‌ی اجماع در کنفرانس دیپلماتیک سازمان دریایی بین‌المللی یا ایمو در آوریل ۲۰۱۰ مورد پذیرش قرار گرفت. این پروتکل کنوانسیون ۱۹۹۶ را اصلاح نموده و به عنوان کنوانسیون مسئولیت و جبران خسارت ناشی از

1. [http://www.imo.org/KnowledgeCentre/ReferncesAndArchives /FocusOnIMO \(Archives\)/Documents/Focus%20on%20IMO%20-%20LIABILITY%20AND%20COMPENSATION.pdf](http://www.imo.org/KnowledgeCentre/ReferncesAndArchives /FocusOnIMO (Archives)/Documents/Focus%20on%20IMO%20-%20LIABILITY%20AND%20COMPENSATION.pdf)

۱. این پروتکل هنوز به مرحله اجرا درنیامده است.

3 <http://www.imo.org/about/conventions/listofconvention/pages/international-convention-on-liability-and-compensation-for-damage-in-connection-with-the-carriage-of-hazardous-and-noxious-.aspx>.

عملکرد سازمان بین المللی دریایی در زمینه‌ی مسئولیت و جبران خسارت زیست محیطی۱۹۵

حمل و نقل مواد خطرناک و سمی از طریق دریا ۲۰۱۰ نامیده شده است. براساس پروتکل ۲۰۱۰، در صورتی که خسارت ناشی از «مواد خطرناک و سمی فله» باشد مالک کشتی تا حداکثر ۱۰۰ میلیون SDR مسئول جبران خسارت است. هنگامی که خسارت ناشی از «مواد خطرناک و سمی بسته بندی شده» باشد، حداکثر مسئولیت صاحب کشتی ۱۱۵ میلیون SDR می‌باشد. در صورتی که خسارت بیش از این مبلغ و حداکثر تا مبلغ ۲۵۰ میلیون SDR که شامل جبران خسارت اولیه نیز می‌باشد، توسط صندوق مربوط به مواد خطرناک و سمی پرداخت خواهد شد. صندوق دارای مجمعی شامل کلیه اعضای کنوانسیون و پروتکل بوده و دارای دبیرخانه است. مجمع معمولاً سالی یک بار تشکیل جلسه می‌دهد.

نتیجه

از دیر باز فعالان عرصه‌ی دریا به دنبال وضع قوانینی برای مساله‌ی مسئولیت و جبران خسارت در زمان وقوع حادثه و سوانح دریایی بوده اند، قوانینی که جهان شمول بوده و همه کشورها ملزم به رعایت و پیروی از آنها باشند. به نظر می‌رسد فعالیت سازمان دریایی بین‌المللی در این زمینه‌ی مطلوب و وسیع بوده و سعی بر آن دارد تا رژیم حقوقی مطلوبی در زمینه‌ی مسئولیت و جبران خسارت ایجاد نماید. این سازمان فعالیت بسیاری در تصویب کنوانسیون‌های بین‌المللی و بعضاً اصلاح آنها در جهت رفع اشکال نموده و سعی بر تشویق کشورها به پیوستن به کنوانسیون‌های مربوطه دارد تا در این راستا متضررین از وقوع خسارات ناشی از حوادث بتوانند غرامت مناسبی دریافت نمایند.

جمهوری اسلامی ایران که از ابتدای تأسیس سازمان بین‌المللی دریانوردی در سال ۱۹۵۸ به عضویت آن درآمده است، به عنوان یکی از اعضای فعال سازمان بین‌المللی دریانوردی حضور مؤثری در روند تصمیم‌گیری‌ها و تصویب مقررات جهان شمول در بخش دریانوردی و کشتیرانی دارد. لازم به ذکر است که ایران به کنوانسیون بین‌المللی آمادگی، مقابله و همکاری در برابر آلودگی نفتی، کنوانسیون بین‌المللی مسئولیت مدنی

ناشی از خسارت آلودگی نفتی مورخ ۱۹۶۹ و اصلاحیه مورخ ۱۹۹۲، کنوانسیون تاسیس یک صندوق بین المللی برای جبران خسارت ناشی از آلودگی نفتی مورخ ۱۹۶۹ و اصلاحیه مورخ ۱۹۹۲، و همچنین پروتکل همکاری منطقه‌ای برای مبارزه با آلودگی ناشی از نفت و سایر مواد مضره در موارد اضطراری مورخ ۱۹۷۸ و برخی کنوانسیون های دیگر که از طریق ایمو تهیه شده، پیوسته است.

امید است این کنوانسیون ها و اصلاحیه‌هایی که بعضا بر آنها اعمال شده کشورهای بیشتری را تشویق به پذیرش کنوانسیون نماید زیرا تا کنون تنها مورد پذیرش تعداد محدودی از کشور قرار گرفته است.

فهرست منابع

منابع فارسی

- ۱- آقای، بهمن، مسئولیت مدنی خسارات آلودگی نفتی در دریای آزاد و مسایل خلیج فارس، مجله حقوقی، دفتر خدمات حقوقی بین‌المللی، شماره دهم، بهار - تابستان ۱۳۶۸.
- ۲- چرچیل، رابین، لو، آلن، حقوق بین‌الملل دریاها، ترجمه دکتر بهمن آقای، کتابخانه گنج دانش، چاپ اول، ۱۳۷۷.
- ۳- نجفی ابرند آبادی، علی حسین، مسئولیت کیفری بین‌المللی، مجله تحقیقات حقوقی، دانشکده حقوق شهید بهشتی، شماره ۱۵، از پاییز ۱۳۷۳ تا تابستان ۱۳۷۴.

منابع انگلیسی

- 4- A.C. Simpson ,The Torrey Canyon Disaster and Fisheries Fisheries Laboratory, Burnham on Crouch ESSEX Laboratory Leaflet (New Series), Ministry of Agriculture, Fisheries and Food, February 1968 .
- 5- <http://www.cefas.co.uk/publications/lableaflets/lableaflet18.pdf>
- 6- Lee Adamson – Senior External Relations Officer; Natasha Brown – External Relations Officer, Focus on IMO, Liability and Compensation, June 1998.
[http://www.imo.org/KnowledgeCentre/ReferencesAndArchives/FocusOnIMO\(Archives\)/Documents/Focus%20on%20IMO%20-%20LIABILITY%20AND%20COMPENSATION.pdf](http://www.imo.org/KnowledgeCentre/ReferencesAndArchives/FocusOnIMO(Archives)/Documents/Focus%20on%20IMO%20-%20LIABILITY%20AND%20COMPENSATION.pdf)
- 7- <http://www.epa.gov/oem/content/lawsregs/opaover.htm>
- 8- [http://www.imo.org/About/Conventions/ListOfConventions/Pages/Convention-relating-to-Civil-Liability-in-the-Field-of-Maritime-Carriage-of-Nuclear-Material-\(NUCLEAR\).aspx](http://www.imo.org/About/Conventions/ListOfConventions/Pages/Convention-relating-to-Civil-Liability-in-the-Field-of-Maritime-Carriage-of-Nuclear-Material-(NUCLEAR).aspx)

- 9- [http://www.imo.org/About/Conventions/ListOfConventions/Pages/International-Convention-on-Civil-Liability-for-Oil-Pollution-Damage-\(CLC\).aspx](http://www.imo.org/About/Conventions/ListOfConventions/Pages/International-Convention-on-Civil-Liability-for-Oil-Pollution-Damage-(CLC).aspx)
- 10- [http://www.imo.org/About/Conventions/ListOfConventions/Pages/International-Convention-on-the-Establishment-of-an-International-Fund-for-Compensation-for-Oil-Pollution-Damage-\(FUND\).aspx](http://www.imo.org/About/Conventions/ListOfConventions/Pages/International-Convention-on-the-Establishment-of-an-International-Fund-for-Compensation-for-Oil-Pollution-Damage-(FUND).aspx)
- 11- <http://www.imo.org/about/conventions/listofconventions/pages/international-convention-on-liability-and-compensation-for-damage-in-connection-with-the-carriage-of-hazardous-and-noxious-.aspx>
- 12- <http://www.imo.org/About/Membership/Pages/MemberStates.aspx>
- 13- <http://www.imf.org/external/index.htm>
- 14- <http://www.iopcfund.org/>
- 15- <http://www.marineco.ir/page.php?23>
- 16- <http://www.nea.fr/html/general/press/press-kits/nuclear-law.html>
- 17- <http://www.nea.fr/html/law/paris-convention-ratification.html>
- 18- <http://www.nea.fr/html/brief/brief-04.html>