



ویکرد سازمان بین‌المللی دریانوردی در زمینه مسؤلیت مدنی ناشی از آلودگی نفتی دریاها*



مهدیه هداوند** - دکتر فرید آزادبخت*** - دکتر هنگامه غضنفری****

This is an open access article under the CC BY license (<http://creativecommons.org/licenses/by/4.0/>).

چکیده

سازمان بین‌المللی دریانوردی آی‌مو به عنوان سازمان صلاحیت‌دار در موضوعات گوناگون دریایی شناخته می‌شود. یکی از موضوعات، مسئله مسؤلیت مدنی ناشی از آلودگی دریاست، اهمیت این مساله در شناسایی و عملی نمودن روند جبران خسارت وارده بر اشخاص و محیط زیست دریایی می‌باشد. بر همین مبنا، این پژوهش با روش توصیفی- تحلیلی به بررسی عملکرد آی‌مو به عنوان سازمان صلاحیت‌دار در باب مسئله مسؤلیت مدنی ناشی از آلودگی نفتی دریا پرداخته است. و در صدد پاسخگویی به این سوال می‌باشد که سطح مسؤلیت کشتی‌های حامل مواد نفتی و نحوه جبران خسارت‌های وارده به چه صورت می‌باشد؟ پس از بروز یک حادثه دریایی منجر به آلودگی نفتی، سطح مسؤلیت مالک کشتی‌ها و نحوه جبران خسارت‌های وارده مطرح می‌شود با تصویب کنوانسیون بین‌المللی مسؤلیت مدنی خسارات ناشی از آلودگی‌های نفتی، مسؤلیت محض برای مالک کشتی نفت کش شناسایی کرده‌اند. آی‌مو نظام حقوقی منحصر به فرد و کاملی را در باب مسؤلیت ناشی از آلودگی نفتی دریایی به وجود آورده. بنابراین هدف اصلی این مقاله، شناسایی و نحوه اعمال کنوانسیون‌ها، قلمرو، ویژگی‌ها و تحلیل کارکردهای نظام حقوقی آنهاست. ابتدا به بررسی اصول کلی حاکم بر آنها پرداخته می‌شود و سپس با تحلیل هر یک از آنها، ویژگی‌ها و کارکرد و کاستی کنوانسیون‌های مرتبط بیان می‌شود.

کلیدواژگان: آلودگی دریا، سازمان بین‌المللی دریانوردی، کنوانسیون، مسؤلیت، نفت.

* این مقاله برگرفته از رساله دکتری حقوق بین‌الملل عمومی مهدیه هداوند با راهنمایی دکتر فرید آزادبخت است.
** نویسنده مسئول، استادیار گروه حقوق بین‌الملل، دانشکده حقوق و علوم سیاسی، واحد کرمانشاه، دانشگاه آزاد

اسلامی، کرمانشاه، ایران. f.azadbakht@iauksh.ac.ir

*** دانشجوی دکتری، گروه حقوق بین‌الملل، دانشکده حقوق و علوم سیاسی، واحد کرمانشاه، دانشگاه آزاد اسلامی، کرمانشاه، ایران.

**** استادیار گروه حقوق، دانشکده حقوق و علوم سیاسی، واحد خرم‌آباد، دانشگاه اسلامی، خرم‌آباد، ایران.

مقدمه

سازمان بین‌المللی دریانوردی به منظور دستیابی به اهداف خود طی ۱۹ سال گذشته کار تنظیم متن ۱۴ کنوانسیون و پروتکل و همچنین تصویب ۷۴۴ کد و توصیه‌نامه را در رابطه با ایمنی دریانوردی، جلوگیری از آلودگی و موضوعات مرتبط انجام داده است. کار مقدماتی کنوانسیون‌ها به طور معمول توسط یک کمیته یا کمیته فرعی انجام می‌شود. سپس سند پیش‌نویس تهیه و به یک کنفرانس دیپلماتیک تسلیم می‌گردد.

برای شرکت در این کنفرانس از کلیه کشورهایی که در سیستم سازمان ملل متحد قرار دارند از جمله کشورهایی که ممکن است عضو آیمو نباشد دعوت به عمل می‌آید. کنفرانس متن نهایی را تصویب و به دولت‌ها تسلیم می‌نماید تا مورد تصویب آن‌ها نیز قرار گیرد. از میان خسارات متعددی که از حوادث دریایی به محیط زیست دریایی متصور است، آلودگی‌های نفتی جایگاه مهمی دارد. به همین دلیل ضرورت وجود مکانیزم‌ها و رژیم حقوقی جبران خسارات ناشی از آلودگی نفتی احساس گردید. به موازات افزایش تجارت مواد نفتی و تعداد کشتی‌های حامل این مواد، درصد ریسک و تهدید محیط زیست دریایی در نتیجه حوادث دریایی نیز افزایش یافت. اولین پرسشی که پس از بروز یک حادثه دریایی منجر به آلودگی نفتی مطرح می‌شود، سطح مسئولیت مالکان کشتی‌ها و نحوه جبران خسارت‌های وارده می‌باشد.

با تصویب کنوانسیون بین‌المللی مسئولیت مدنی خسارات ناشی از آلودگی‌های نفتی،^۱ مسئولیت محض برای مالک کشتی نفت کش شناسایی کرده‌اند. یا به عبارتی، اصل تحمیل مسئولیت بر مالک کشتی مطرح می‌باشد، اصل تحمیل مسئولیت بر شخصی معین به این مفهوم است که از میان تمامی اشخاصی که ممکن است طبق اصول و قواعد قانونی مسئولیت داشته باشند، کنوانسیون شخص خاصی را در برابر زیان‌دیدگان مسئول معرفی کرده است. اصل تحمیل مسئولیت نیز مانع از طرح دعوا علیه دیگر اشخاص مسئول می‌شود. برخی از کشورها در اعتراض به مسئولیت مطلق صاحب کشتی و برخی دیگر در اعتراض به جبران ناکافی خسارت وارده، انتقاداتی را وارد کردند که نتیجه آن تصویب کنوانسیون صندوق در سال ۱۹۷۱ بود که تکمیل‌کننده کنوانسیون مسئولیت مدنی بود. به طور کلی کنوانسیون صندوق ۱۹۷۱ و بعدها کنوانسیون صندوق ۱۹۹۲ در کنار کنوانسیون مسئولیت مدنی خسارات ناشی از آلودگی نفتی در جهت جبران خسارات وارده بسیار تاثیرگذار بوده است. علاوه بر این با تصویب پروتکل ۲۰۰۳، سقف جبران خسارت چندین برابر شد و عملاً تا حدود زیادی جبران خسارات در حوادث را پوشش داد. کنوانسیون‌های مذکور صرفاً ناظر به

^۱. International Maritime Organization

^۲. International Convention on Civil Liability for Damages Caused by Oil Pollution

^۳. The Principle of Imposing Liability

حوادث کشتی‌ها و آلودگی نفتی بادوام از قبیل نفت خام، نفت کوره، نفت دیزل و نفت سوخت کشتی‌ها هستند. در این اسناد، حقوق بین‌الملل دو هدف عمده را دنبال می‌کند: نخست جلوگیری از آلودگی، دوم تسهیل رسیدگی به ادعای تأمین و جبران خسارات قربانی. بر همین مبنا، این پژوهش با روش توصیفی-تحلیلی با توجه به اهمیت مسئله مسئولیت مدنی ناشی از آلودگی دریایی و نقشی که آیمو به عنوان سازمان صلاحیت‌دار در این زمینه دارد به بررسی نقش این سازمان در تدوین کنوانسیون‌ها، تثبیت و توسعه نظام حقوقی مسئولیت ناشی از آلودگی نفتی دریاها می‌پردازد. بنابراین هدف اصلی این مقاله، شناسایی، نحوه اعمال این کنوانسیون‌ها، قلمرو، ویژگی‌ها و تحلیل کارکردهای نظام حقوقی آنهاست. ابتدا به بررسی اصول کلی حاکم بر آنها پرداخته می‌شود و سپس با تحلیل هریک از آنها، ویژگی‌ها و کارکرد و کاستی کنوانسیون‌های مرتبط بیان می‌شود.

۱- پیشینه تحقیق

پژوهش‌های که در این زمینه صورت گرفته بدین شرح می‌باشند:

مقاله مسئولیت مدنی برای آسیب ناشی از آلودگی نفتی، اثر مالکا گوناسکران است (Gunasekaran, 2018: 118-138). نتایج این پژوهش نشان می‌دهد، افزایش عبور و مرور دریایی با کشتی‌های حامل نفت، و به دنبال آن گسترش آلودگی نفتی دریاها در سده اخیر، نه تنها منجر به تهدید و انهدام منابع حیاتی و زیستگاه‌های دریایی شده است بلکه زمینه تنش و منازعه بین واحدها و بازیگران سیاسی را فراهم آورده و می‌تواند تهدیدی برای جامعه جهانی باشد. حقوق بین‌الملل دریاها در عرصه مبارزه با آلودگی‌ها که تاکنون در مجامع منطقه‌ای و بین‌المللی تصویب و تدوین شده، با نارسایی و ناکارآمدی همراه است. که در مقاله مذکور به بررسی آن پرداخته نشده، از مهم‌ترین دلایل این خلأها، حاکمیت محور بودن الزامات حقوقی و قواعد بین‌المللی است، که در تحقیق حاضر به آن پرداخته می‌شود.

مقاله دیگر، مسئولیت مالکان کشتی با تأکید بر دعاوی دریایی، به نویسندگی کوب منزیل (Manzil, 2019: 214-241) است. در این مقاله آمده است برای کاهش میزان مسئولیت مالکان در انبوهی از دعاوی که به طرفیت آنها طرح می‌گردد، عموماً این افراد مسئولیت خود را در رابطه با خسارات ناشی از کشتی‌هایشان محدود می‌نمایند. این بدین معناست که اگر کشتی در حادثه‌ای باعث ورود خساراتی به اشخاص، اموال یا محیط زیست گردد، یک حد نهایی یا سقفی برای مسئولیت وجود دارد که تنها به آن میزان دادگاه می‌تواند مالک کشتی را محکوم به پرداخت خسارت نماید. مقاله مورد بررسی منحصرأ به رویه عملی دادگاه‌ها و چگونگی جبران خسارت در این زمینه پرداخته، لیکن در تحقیق حاضر به بررسی مبانی نظری و کنوانسیون‌های که در زمینه مسئولیت مالکان کشتی حامل نفت می‌باشد، می‌پردازیم.

مقاله مسئولیت برخورد نفتکش‌ها نوشته رابین چرچیل (Churchill, 2017: 77-114) بیان داشته از آنجایی که در صورت بروز حوادث منجر به آلودگی نفتی، مالک کشتی مسئول است و این مسئولیت، مطلق می‌باشد و هرگونه خطا، ریسک و اشتباه را شامل می‌شود و خلاء موجود در مقاله مذکور نپرداختن به صندوق بین‌المللی برای پرداخت غرامت برای خسارت آلودگی نفتی می‌باشد که در تحقیق حاضر به آن پرداخته می‌شود. لذا مالکان کشتی‌ها می‌توانند مسئولیت خود را با ایجاد صندوق معادل مبلغ سقف مسئولیت خود تحدید نماید تا بدین وسیله زمینه پرداخت خسارت‌ها فراهم شود.

پایان‌نامه کارشناسی‌ارشد مسئولیت مدنی ناشی از آلودگی نفتی دانشگاه شهید بهشتی به نویسندگی سمیه سوری (سوری، ۱۳۹۴: ۲۱۰)؛ (Suri, 2015: 210) تنها قانونی که در زمینه آلودگی نفتی در ایران وجود دارد قانون حفاظت از دریاها و رودخانه‌های قابل کشتیرانی در برابر آلودگی نفتی مصوب ۱۳۸۹ است. در این قانون چنین آمده است: مالکان کلیه کشتی‌ها و نفتکش‌ها موظفند هنگام ورود به آب‌های موضوع این قانون در مقابل خسارات احتمالی ناشی از آلودگی نفتی بیمه شده باشند در غیر این صورت تعهدنامه‌های مالی جهت جبران خسارات احتمالی به همراه داشته باشند. تحقیق مزبور، موضوع را از لحاظ حقوق داخلی تشریح نموده در حالی که مقاله حاضر به تحلیل موضوع در حقوق بین‌الملل پرداخته است.

۲- چارچوب مفهومی و مبانی نظری

۱-۲- چارچوب مفهومی

در چارچوب مفهومی به مفاهیم اصلی تحقیق مانند، مفهوم نفت، منشاء آلودگی نفتی در دریا می‌پردازیم.

۱-۱-۲- مفهوم نفت

بر اساس کنوانسیون مارپل نفت،^۱ هرگونه مایع نفتی یا مخلوطی که دارای نفت باشد از قبیل سوخت نفتی، لجن نفتی، مواد زاید و فضولات نفتی، انواع فراورده‌های نفتی و مشتقات آن می‌باشد. به نظر می‌رسد این تعریف جامعی از نفت باشد. کنوانسیون تأسیس یک صندوق بین‌المللی برای جبران خسارت ناشی از آلودگی نفتی ۱۹۹۲ نفت را چنین تعریف می‌کند:

اول، نفت خام یعنی هر مخلوط هیدروکربن مایع که به صورت طبیعی در زمین وجود دارد اعم از این که به نحو مطلوبی جهت حمل تغییر شکل داده شده یا نشده باشد. همچنین شامل نفت‌های خام که بعضی قسمت‌های تقطیری از آن خارج شده اند (که گاهی با نام‌های مواد خام مرغوب شده

^۱. Marple Petroleum Convention

به آن‌ها اشاره می‌شود) یا بعضی قسمت‌های تقطیری به آن اضافه گردیده‌اند (که گاهی با نام مواد خام تیز شده یا دوباره‌سازی شده از آن‌ها یاد می‌شود) نیز می‌باشد» (Gunasekaran, 2018: 119). دوم، نفت سوخت یعنی مواد سنگین تقطیری یا باقی‌مانده نفت خام که به منظور استفاده سوختی برای تولید حرارت یا نیرو به کار می‌برند» (محبی، ۱۳۹۹: ۴۱)؛ (Mohebi, 2020: 41).

۲-۱-۲- منشأ آلودگی نفتی در دریا

دریاها از چند طریق به نفت آلوده می‌شوند:

کشتیرانی: آلودگی دریایی تا حدی نتیجه عملیات معمولی کشتی‌هاست. کشتی‌هایی که با موتور دیزل نفتی کار می‌کنند مقادیری نفت همراه با فاضلاب خود به آب دریا می‌ریزند. اما تاکنون بیشترین میزان آلودگی کشتی‌ها، ناشی از محموله آن‌ها بوده است. نفت به عنوان کالایی که به مقادیر زیاد در دریا حمل می‌شود اکثراً به طور عمدی همراه با آبی که برای شستشوی مخازن خالی نفت و یا به عنوان «آب توازن» استفاده می‌شود وارد آب دریا می‌شود.

سوانح کشتیرانی: معمولاً تصور می‌شود که مهم‌ترین دلیل آلودگی نفتی، تصادم یک کشتی نفت کش و در نتیجه نشت نفت به دریا باشد، درحالی‌که این عامل، تنها درصد ناچیزی از آلودگی دریاها را تشکیل می‌دهد. از جمله مهم‌ترین فجایع زیست محیطی که توسط کشتی‌های نفتکش روی داده است به گل نشستن و تکه شدن نفتکش «توری کانیون» به ظرفیت ۱۱۸۰۰۰ تن در لیبریا به سال ۱۹۶۷ می‌باشد که طی آن ۱۰۰ هزار تن نفت خام به آب دریا ریخته شد» (پورهاشمی، ارغند، ۱۳۹۲: ۸۴)؛ (Pour Hashemi, Argand, 2013: 84). «یازده سال بعد از آن تانکر دیگری به نام «آموکو کادیز» که بزرگ‌تر از توری کانیون و تحت پرچم لیبریا بود با سواحل فرانسه برخورد کرد ۲۲۳ هزار تن نفت خام به دریا ریخت» (محبی، ۱۳۹۹: ۴۹)؛ (Mohebi, 2020: 41).

۲-۲- مبانی نظری

«یکی از نگرانی‌های مشترک بشریت در جهان، حفظ محیط زیست دریایی است. در واقع توسعه حقوق محیط زیست دریایی بیش از هر چیزی نتیجه ابتکارات بین‌المللی در اجرای حقوق بین‌الملل محیط‌زیست است» (پرندۀ مطلق، ۱۴۰۰: ۲۲۱)؛ (Parande Motlagh, 2021: 221). «از آنجایی که بزرگترین مصرف‌کننده نفت جهان چین است، این کشور اثرگذاری شدیدی می‌تواند بر آلودگی نفتی دریاها داشته باشد» (فرهمند، ۱۴۰۰: ۱۱۷)؛ (Farah mand, 2021: 117) و به دنبال آن گسترش آلودگی نفتی دریاها در سده اخیر، منجر به تهدید و انهدام منابع حیاتی و زیستگاه‌های دریایی شده است. که در این جا مسئله مسئولیت مدنی ناشی از آلودگی دریایی دارای اهمیت فراوانی می‌باشد. که در ذیل به مبانی مسئولیت مدنی می‌پردازیم.

نظریه تقصیر که شاید شایع‌ترین مبانی مسئولیت مدنی در حقوق دنیا باشد با توجه به این‌که امکان اثبات تقصیر در حوزه زیست محیطی و به خصوص آلودگی‌های نفتی دریایی بسیار سخت

است و همچنین تکثر اسباب آلودگی، مورد پذیرش کنوانسیون‌های بین‌المللی واقع نشده است. «از طرف دیگر، اعتقاد به این نظریه، به احتمال این که در آلودگی نفتی مقصری به مفهوم سنتی وجود ندارد، باعث شود خسارات زیست محیطی بدون جبران باقی بماند» (Hui, 2019: 237).

به اعتقاد برخی نویسندگان، «مسئولیت مدنی ناشی از آلودگی محیط زیست مبتنی بر نظریه تقصیر است، هرچند در نهایت به این نتیجه می‌رسند که مسئولیت فوق باید بر نظریه اتلاف و احترام به اموال مبتنی باشد. نظریه اتلاف از برخی جهات، ما را در تحلیل تئوری مسئولیت ناشی از آلودگی نفتی یاری می‌کند ولی باید اذعان داشت در اتلاف، مال چه به صورت کلی و یا جزئی تلف شود و تلف‌کننده به خاطر اتلاف مال مسئولیت مدنی دارد، اعم از این که مرتکب تقصیر شده باشد یا نه. درحالی که در آلودگی‌های نفتی دریایی مالی تلف نمی‌شود بلکه آب‌های دریای سرزمینی و گاهی آب‌های بین‌المللی که مالکیت آن متعلق به هیچ شخص حقیقی و یا حقوقی نیست، آلوده شده و یا حتی آلودگی نفتی هنوز اتفاق نیفتاده است، بلکه احتمال آلودگی نفتی آب‌های آزاد وجود دارد؛ درحالی که از نظر کنوانسیون‌های بین‌المللی مسئولیتی ایجاد شده که در حقوق داخلی و به خصوص با قاعده اتلاف قابل توجیه نیست. زیرا هنوز حادثه‌ای اتفاق نیفتاده، درحالی که مسئولیت بر عهده فرد بار می‌شود ولی قاعده اتلاف مسئولیت جبران خسارات ناشی از تلف مال را توجیه می‌کند» (Krishna Kiran, 2020: 108).

«برخی دیگر مسئولیت مبتنی بر خطا یا همان تقصیر را تعهدی می‌دانند که یک دولت به علت عدم اجرای تعهدات بین‌المللی خود در قبال دولت دیگر برای جبران خسارات وارده پیدا می‌کند. البته تعهدات بین‌المللی را به صورت فعل و یا ترک فعل می‌دانند و تبصره اخیر از ایرادات تعریف تا حدودی می‌کاهد» (Sweeney, 2018: 247).

نظریه خطر نظریه دیگری است، که به عنوان مبنای مسئولیت ناشی از آلودگی‌های زیست محیطی مطرح شده و عبارت است از مسئولیت دولت‌ها در قبال زیان‌هایی که ناشی از نقض اعمالی است که حقوق بین‌الملل آن‌ها را منع نکرده است. «مبنای تمایز میان مسئولیت ناشی از خطا و تقصیر و مسئولیت ناشی از خطر که مسئولیت نوع اول، ارتکاب عملی است که حقوق بین‌الملل را نقض کرده باشد و حال آن که نوع دوم، به آثار زیانبار ناشی از فعالیت‌هایی می‌پردازد که فی‌نفسه حقوق بین‌الملل را نقض نمی‌کند. «نظریه سنتی مسئولیت معتقد است، پس از وقوع حادثه و ورود خسارت بحث مسئولیت مطرح می‌شود، درحالی که نظریه جدید در صدد اعمال دست‌های از تکالیف شکلی و اجرایی بر دولت‌ها قبل از وقوع حادثه است به این ترتیب که دولت‌ها وظیفه دارند هنگام اجرای یک طرح و فعالیتی که می‌تواند آثار زیست محیطی داشته باشد، آن را ارزیابی کرده و کشورهای در معرض تهدید را مطلع کند» (Mar ban, 2020: 164). «تعهدات ارزیابی و اطلاع‌دادن به کشورهای در معرض آثار زیست محیطی در زمره وظایف و تعهداتی است که در نظریه نوین مطرح است و

به عنوان مسئولیت‌هایی تلقی می‌شوند که قبل از ایجاد خسارت و آلودگی پا به عرصه حیات حقوقی گذاشته‌اند. در حالی که در نظریه سنتی مسئولیت، یعنی تقصیر، مسئولیت حقوقی زمانی مطرح می‌شود که خسارت به بار آمده و فاعل عمل زیان‌بار معلوم و رابطه سببیت بین ورود خسارت و فعل عامل زیان‌بار موجود باشد. در سال ۲۰۰۴ مسئولیت محض به تصویب پارلمان شورای اروپا رسید» (United Nations Conference on Trade and Development, 2020: 183).

۳- تاریخچه آیمو

هدف اصلی «تاسیس سازمانی تخصصی در سازمان ملل متحد^۱ که به امور دریایی بپردازد، افزایش ایمنی در دریا بود. از آنجائی که کشتیرانی، صنعتی است با ماهیت بین‌المللی، مدت‌ها بود که همگان دریافته بودند اقدام به منظور افزایش ایمنی عملیات دریایی در صورتی که در سطح بین‌المللی انجام گیرد مؤثر خواهد بود تا این که توسط کشورهای مختلف و به صورت یکجانبه و بدون هماهنگی با سایر کشورها صورت پذیرد. اگرچه متن تعدادی موافقت‌نامه بین‌المللی تصویب گردیده بود ولی کشورهای بسیاری بر این عقیده بودند که نیاز به وجود ارگانی دائمی است که بتواند سایر اقدامات را هماهنگ و بر آنها اضافه نماید. با توجه به این سابقه براساس کنفرانس بین‌المللی متشکله در ششم مارس ۱۹۴۸ در ژنو کنوانسیون سازمان دریانوردی مشورتی بین‌الدول به تصویب رسید و در سال ۱۹۵۸ لازم‌الاجرا گردید. بعدها توسط ۷ اصلاحیه در سال‌های ۱۹۶۴، ۱۹۶۵، ۱۹۷۵، ۱۹۷۷، ۱۹۷۹ و ۱۹۹۳ تغییراتی در آن انجام گرفت. مهم‌ترین این تغییرات افزایش یک رکن اصلی در رابطه با کمک‌های فنی بخصوص به کشورهای در حال توسعه و تغییر نام آن به سازمان بین‌المللی دریانوردی آیمو و در اصلاحیه ۱۹۹۳ افزایش اعضای شورای آیمو از ۳۲ به ۴۰ کشور و ایجاد کمیته تسهیل می‌باشد» (محبی، ۱۳۹۹: ۴۴)؛ (Mohebi, 2020: 44).

«در حقیقت این سازمان بین‌المللی جزء یکی از آرژانس‌های تخصصی سازمان ملل متحد می‌باشد که بدو ایجاد کنوانسیون را در سازمان ملل مورد تصویب قرار داده و سپس به کنفرانس بین‌المللی ژنو سال ۱۹۴۸ واگذار شده است. این اولین ارگان بین‌المللی بود که صرفاً اختصاص به مسائل دریایی داشت. در دوره ۱۰ ساله بین تصویب متن و لازم‌الاجرا شدن کنوانسیون در سال ۱۹۵۸ مشکلات دیگری در ارتباط با ایمنی توجه عموم را در سطح بین‌المللی به خود جلب نموده بود. یکی از مهم‌ترین آن‌ها تهدید آلودگی دریایی ناشی از کشتی‌ها بویژه آلودگی ناشی از نفت بود که توسط کشتی‌های تانکر حمل می‌شد. متن کنوانسیون بین‌المللی در این خصوص در سال ۱۹۵۴ مورد تصویب قرار گرفت و این چهار سال پیش از شکل‌گیری آیمو بود. در ژانویه سال ۱۹۵۹ آیمو

¹. United Nations

². Geneva International Convention

مسئولیت اداره امور و ارتقاء آن را تقبل نمود» (Manzil, 2019: 220).

۴- اقدامات آیمو در زمینه مسولیت مدنی ناشی از آلودگی نفتی در دریا

سازمان بین‌المللی دریانوردی به عنوان سازمان صلاحیت‌دار در موضوعات گوناگون دریایی شناخته می‌شود. یکی از این موضوعات، مساله مسولیت مدنی ناشی از آلودگی دریا است. که در ذیل به این مسئله به صورت تفصیلی می‌پردازیم.

۴-۱- کنوانسیون بین‌المللی مسولیت مدنی برای خسارات آلودگی نفتی مصوب ۱۹۶۹ میلادی و پروتکل‌های اصلاحی آن

هدف کنوانسیون مسولیت مدنی، «تامین و تضمین غرامت^۱ کافی برای اشخاصی است که از آلودگی نفتی ناشی از سوانح دریایی کشتی‌های نفت کش، متحمل خسارت شده‌اند. این کنوانسیون مسولیت چنین خسارتی را بر عهده مالک کشتی، که از آن نفت خارج یا داخل دریا شده است، می‌داند. علی‌رغم وجود برخی استثنائات، این مسولیت نوعی مسولیت مطلق است» (سوری، ۱۳۹۴: ۷۴)؛ (Suri, 2015: 210) این وظیفه مالک است که در هر مورد ثابت نماید که هر یک از این استثنائات باید به واقع اعمال گردد.

با این وجود، «به جزء جایی که مالک، مقصر خطای حقیقی خود می‌باشد، او «مالک» می‌تواند مسولیتش را در مورد هر حادثه‌ای تا حدود ۱۲۵ دلار آمریکا برای هر تن از ظرفیت ناخالص کشتی محدود کند، با حداکثر مسولیت ۱۴ میلیون دلار آمریکا برای حادثه، کنوانسیون کشتی‌های تحت پوشش خود را ملزم به بیمه شدن یا تضمینات دیگر مالی، که برابر با میزان مسولیت کامل مالک برای یک حادثه باشد، می‌نماید» (Gunasekaran, 2020: 122). این کنوانسیون نسبت به کلیه شناورهای دریا پیمایی که عملاً به حمل نفت فله به عنوان یک محموله می‌پردازند، اعمال می‌گردد. اما تنها کشتی‌هایی را که به حمل بیش از ۲ هزار تن نفت می‌پردازند، ملزم به تحمل هزینه بیمه در موارد بروز خسارت آلودگی نفتی می‌باشند. کنوانسیون موصوف در خصوص کشتی‌های جنگی یا شناورهای دیگری که تحت مالکیت یا اداره دولت بوده و برای موارد غیر تجاری مورد استفاده قرار می‌گیرند، اعمال نمی‌شوند. به نظر نگارنده، مقررات مربوط به مسولیت و صلاحیت در کنوانسیون، نسبت به کشتی‌هایی که تحت مالکیت دولت بود و برای اهداف تجاری مورد استفاده قرار می‌گیرد، اعمال می‌گردد. تنها استثناء وارد بر چنین کشتی‌ها این است که آن‌ها ملزم به بیمه بودن نیستند. در عوض، آن‌ها باید دارای گواهینامه‌ای باشند که به وسیله مقام صلاحیت‌دار دولت ثبت کننده صادر و دال بر این باشد که مسولیت کشتی به موجب کنوانسیون مشخص است.

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

². Compensation

³. Absolute responsibility

۴-۱-۱- پروتکل اصلاحی مصوب ۱۹۷۶ میلادی

طبق بند یک ماده ۵ این کنوانسیون، «مالکان کشتی‌ها می‌توانستند مسئولیت خود را در قبال حوادث دریایی منجر به آلودگی نفتی به میزان ۲۰۰۰ واحد فرانک^۱ برای هر تن تناژ کشتی و در هر حال حداکثر تا ۲۱۰ میلیون واحد فرانک محدود نمایند» (بند ۱ ماده ۵ پروتکل اصلاحی مصوب ۱۹۷۶). «طبق بند نهم ماده ۵ منظور از هر واحد فرانک عبارت بود از ۶۵ میلی‌گرم از یک نوع طلای خاص با عیار نهصد» (بند ۹ ماده ۵ پروتکل اصلاحی مصوب ۱۹۷۶). «با ظهور واحد محاسبه جدید و استفاده گسترده آن در سطح بین‌المللی، دولت‌های عضو کنوانسیون نیز در صدد تغییر سیستم موجود محاسبه تحت پوشش بیمه و میزان تحدید مسئولیت برآمدند. این تغییر به موجب اصلاحیه‌ای که در تاریخ ۱۹ ماه نوامبر ۱۹۷۶ میلادی صورت پذیرفت، در پروتکل اصلاحی بندهای اول و نهم ماده ۵ کنوانسیون اصلاح گردید و از واحد جدید تحت عنوان «حق برداشت ویژه و مخصوص» برای محاسبه میزان مسئولیت استفاده گردید. تعریف واحد جدید نیز به «صندوق بین‌المللی پول»^۲ محول شد. مقررات مربوط به نحوه به اجرا درآمدن پروتکل و اصلاح آن به ترتیب در مواد پنج و شش آن ذکر گردید» (پورهاشمی و ارغند، ۱۳۹۲: ۸۴)؛ (Pour Hashemi and Argand, 2013: 84).

این مقررات تفاوتی با مقررات اجرایی مربوط به خود کنوانسیون ندارند. پروتکل مصوب ۱۹۷۶ میلادی از ده ماده تشکیل گردید و در سال ۱۹۸۱ میلادی برای دولت‌هایی که به عضویت در آن درآمدند، با لحاظ شرایط مقرر در ماده ۵ به اجرا درآمد. با توجه به این که خود کنوانسیون به موجب پروتکل سال ۱۹۹۲ میلادی بازنگری شد و موجودیت خود را برای دولت‌های عضو این پروتکل از دست داد، عملاً پروتکل مصوب ۱۹۷۶ نیز اعتبارش به تبع کنوانسیون از دست رفت» (Churchill, 2017: 87).

۴-۱-۲- پروتکل مصوب ۱۹۹۲ میلادی با هدف جای‌گزینی کنوانسیون مصوب ۱۹۶۹

نارسایی‌ها و مشکلات اجرایی کنوانسیون مذکور در طول هفده سال اجراء، نمایان شد و «دولت‌های عضو را به چاره‌اندیشی وا داشت. بهترین راه برای رفع این نارسایی‌ها و مشکلات اجرایی، اصلاح اساسی و جامعه کنوانسیون تشخیص داده شد. تلاش جامعه جهانی در این خصوص در سال ۱۹۹۲ میلادی نتیجه داد و منجر به تصویب پروتکلی با عنوان «پروتکل مربوط به کنوانسیون بین‌المللی راجع به مسئولیت مدنی برای خسارت آلودگی نفتی» گردید. هدف غایی تصویب پروتکل جای‌گزینی کنوانسیون مادر بود. برای این منظور نه تنها دولت‌هایی که عضو کنوانسیون نیستند، می‌توانند عضو پروتکل شوند، بلکه در پروتکل مکانیزمی پیش‌بینی شد که به موجب آن دولت‌های عضو کنوانسیون در صورتی که بخواهند به عضویت پروتکل درآیند، اجباراً می‌بایست

^۱. Frank

^۲. International Monetary Fund

از عضویت در آن اعراض نمایندند و خروج از آن رسماً به اطلاع دبیر کل آیمو به عنوان امین اسناد رسانند» (Manzil, 2019: 216).

پروتکل مصوب ۱۹۹۲ میلادی اگرچه مفاد کنوانسیون را در خود هضم کرد، اما بسیاری از مواد کنوانسیون را حفظ و به آن‌ها اشاره و ارجاع نمود. ماده یازدهم پروتکل در این رابطه می‌گوید: «کنوانسیون مسئولیت سال ۱۹۶۹ میلادی و این پروتکل در میان اعضای پروتکل، با هم دیگر به عنوان یک سند واحد خوانده و تفسیر خواهد شد. ب- مواد یک الی دوازدهم، از جمله مدل گواهی‌نامه کنوانسیون مسئولیت سال ۱۹۶۹، آن‌گونه که توسط این پروتکل اصلاح گردید، به عنوان کنوانسیون بین‌المللی راجع به مسئولیت مدنی برای خسارت آلودگی نفتی، مصوب ۱۹۹۲ شناخته خواهد شد» (ماده ۱۱ پروتکل مصوب ۱۹۹۲). با توجه به ماده فوق‌الذکر پروتکل به کنوانسیون مصوب ۱۹۹۲ میلادی نیز معروف گردید. بند چهارم ماده شانزدهم پروتکل در رابطه با انصراف از عضویت در کنوانسیون ۱۹۶۹ عبارت مهمی دارد از این ماده و ماده یازدهم پروتکل می‌توان دریافت که پروتکل سال ۱۹۹۲ میلادی یک پروتکل مستقل محسوب می‌شود، به این معنا که اگر چه ناظر به کنوانسیون مادر می‌باشد، اما به تنهایی می‌تواند ادامه حیات دهد. بند فوق‌الذکر می‌گوید: در میان اعضای این پروتکل، اعلام انصراف توسط هر یک از آن‌ها از کنوانسیون مسئولیت ۱۹۶۹ میلادی طبق ماده شانزدهم آن، به هیچ وجه به عنوان انصراف و اعراض کنوانسیون مسئولیت سال ۱۹۶۹ میلادی، آن‌گونه که توسط این پروتکل اصلاح گردید، تعبیر و برداشت نخواهد شد. با تصویب پروتکل سال ۱۹۹۲ میلادی، تحول اساسی و بنیادی در مفاد کنوانسیون مصوب ۱۹۶۹ ایجاد گردید.

۴-۲- کنوانسیون بین‌المللی راجع به تاسیس یک صندوق بین‌المللی برای پرداخت غرامت^۱ برای خسارت آلودگی نفتی مصوب ۱۹۷۱ و پروتکل‌های اصلاحی

گرچه کنوانسیون مسئولیت مدنی، مکانیزم مفیدی برای تامین جبران خسارت ناشی از آلودگی نفتی فراهم نموده است، لیکن باید گفت که کنوانسیون مزبور آن‌چنان‌که باید و شاید به همه مسائل حقوقی و مالی و موضوعات دیگری که در جریان کنفرانس مطرح گردید، نپرداخته است. برخی دولت‌ها به رژیم حقوقی کنوانسیون مسئولیت مدنی، اعتراض نمودند. چرا که مبتنی بوده است بر مسئولیت مطلق مالک کشتی بابت خساراتی که او نمی‌توانست پیش‌بینی نماید، که این خود بیانگر یک انحراف جدی از حقوق دریایی سنتی است که بر مسئولیت مبتنی بر تقصیر استوار بوده است. از طرف دیگر برخی دولت‌ها احساس می‌کردند که محدودیت‌های اتخاذ شده در موارد بروز خسارت آلودگی نفتی از تانکرهای بزرگ به نظر ناکافی است. از این رو آن‌ها خواستار یک سطح و میزان نامحدود غرامت یا محدودیت بسیار بالاتری بودند. در پرتو دیدگاه‌های مزبور، کنفرانس ۱۹۶۹ بروکسل به منظور رسیدن به اهداف دوگانه، از یک طرف تخفیف، بار مسئولیت ناشی از

^۱. International Compensation Fund

الزامات کنوانسیون جدید برای مالک کشتی و از طرف دیگر، تدارک غرامت اضافی برای آسیب دیدگان خسارات ناشی از آلودگی، در مواردی که میزان غرامت به موجب کنوانسیون مسئولیت مدنی ۱۹۶۹ ناکافی یا غیرقابل تحصیل باشد، پیشنهاد قابل توجهی را به منظور ایجاد یک صندوق بین‌المللی از سهم منافع محموله دریایی، مورد ملاحظه قرار داد.

«هدف اولیه کنوانسیون این است که صندوق متعهد به پرداخت غرامت به اشخاص و دولت‌هایی است که از آلودگی نفتی متضرر شده‌اند، چنانچه اشخاص و دولت‌های مذکور قادر به اخذ غرامت از مالک کشتی که از آن نفت خارج شده است، نباشد و یا چنانچه غرامت پرداختی از سوی مالک تکافوی خسارت وارده را ننماید. به موجب کنوانسیون صندوق، به آسیب‌دیدگان آلودگی نفتی، می‌توان فراتر از میزان مسئولیت مالک کشتی غرامت پرداخت نمود» (Anne, 2019: 186).

اما تعهدات صندوق محدود به این است که کل مبلغ قابل پرداخت به وسیله مالک کشتی و صندوق بیش از ۳۰ میلیون دلار آمریکا برای هر حادثه نباشد. در واقع، حداکثر مسئولیت و تعهد صندوق برای تامین خسارات ناشی از هر حادثه آلودگی نفتی محدود است به ۱۶ میلیون دلار آمریکا. با این وجود چنانچه مالک کشتی مسئول نباشد یا مالک مسئول قادر به ایفای مسئولیت خود نباشد، صندوق ملزم به پرداخت کل مبلغ خسارت خواهد بود، ممکن است تحت برخی شرایط، حداکثر مسئولیت صندوق به میزانی که بیشتر از ۶۰ میلیون دلار آمریکا نباشد، برای هر حادثه، افزایش یابد. به استثنای برخی موارد، صندوق ملزم به پرداخت غرامت، به آن گروه از قربانیان خسارت آلودگی نفتی خواهد بود که قادر به دریافت غرامت با هر میزان غرامت از مالک کشتی با ضمانت به موجب کنوانسیون مسئولیت مدنی ۱۹۶۹ نباشد. تعهدات صندوق به پرداخت غرامت و جبران خسارت محدود به خسارات ناشی از آلودگی در سرزمین‌هایی است که شامل دریای سرزمین دول متعاقد می‌باشد صندوق ملزم به پرداخت غرامت در مورد اقداماتی است که توسط دولت متعاقد در خارج از سرزمینش انجام یافته است. صندوق می‌تواند به دول متعاقدی که در معرض آلودگی بوده یا از آن تاثیر پذیرفته‌اند و می‌خواهند اقداماتی علیه آن انجام دهند، مساعدت کند که می‌تواند به شکل کمک‌های پرسنلی، مادی، ارائه تسهیلات اعتباری و کمک‌های دیگر باشد. «دومین کارکرد عمده صندوق این است که صندوق ملزم به پرداخت غرامت مالک کشتی یا بیمه، برای بخشی از مسئولیت مالک کشتی، به موجب کنوانسیون مسئولیت می‌باشد. این بخش معادل ۱۰۰ دلار آمریکا در هر تن یا ۸/۳ میلیون دلار آمریکا هر کدام که کمتر باشد، خواهد بود» (Chao, 2018: 324).

صندوق چنانچه خسارت ناشی از خطای تعدی مالک کشتی باشد با اینکه چنانچه «حادثه هر چند جزئاً به دلیل عدم رعایت مقررات برخی کنوانسیون‌ها رخ داده باشد، ملزم به پرداخت غرامت مالک نخواهد بود. کنوانسیون صندوق، حاوی مقرراتی در خصوص تشریفات طرح دعوی، حقوق

و تعهدات و صلاحیت می‌باشد. سهام و عایدات صندوق، به وسیله همه اشخاصی که در کشورهای متعاقد از دریا، نفت دریافت می‌دارند، تامین می‌گردد» (رجایی، ۱۳۹۹: ۳۱۰)؛ (Rajai, 2020: 310).

۴-۲-۱ پروتکل مصوب ۱۹۹۲ با هدف جایگزینی کنوانسیون

پروتکل‌های اصلاحی کنوانسیون صندوق پرداخت خسارت آلودگی نفتی و کنوانسیون ۱۹۶۹ که در سال ۱۹۸۴ به تصویب رسیدند، به دلیل عدم استقبال دولت‌ها هرگز به مرحله اجرا درنیامد و به شکست انجامید. بعدها حوادث دریایی بزرگی به مانند حادثه کشتی تانکری «اگزان والدیز» رخ داد (این کشتی در ۲۴ مارس ۱۹۸۴ در حالی که حامل مقادیر زیادی نفت خام بود با صخره‌هایی در منطقه‌ای از آلاسکا^۱ برخورد کرد. در نتیجه این برخورد حدود ۱۰/۹ میلیون گالن از ۵۰ میلیون گالن مواد خام نفت به دریا سرازیر شد، که در نتیجه آن ۱۱۰۰ مایل از سواحل آلاسکا به شدت آلوده گردید. این حادثه به لحاظ گستردگی آلودگی و خسارت، مهم‌ترین و بزرگ‌ترین حادثه دریایی مربوط به کشتی‌ها در آب‌های ایالات متحده آمریکا محسوب می‌شود. که با توجه به حجم بالای آلودگی نفتی و خسارات وارده، عدم کفایت مبالغ قابل پرداخت تحت دو کنوانسیون مورد نظر را اثبات کرد» (MAS, 2015: 214).

به این دلیل و با شناسایی سایر نواقص و کمبودها، در سال ۱۹۹۰ مجمع صندوق پرداخت خسارت آلودگی نفتی اقدام به تشکیل یک گروه کاری بین‌الاجلاس برای بررسی رژیم بین‌المللی موجود نمود. متعاقباً با دریافت گزارش این گروه کاری، مجمع صندوق متن دو پروتکل جدید ارائه شده از سوی گروه کاری را مورد تایید قرار داد و آن را جهت ملاحظه و اقدام لازم به آیمو تقدیم داشت. با دریافت این گزارش و متن اصلاحی پیشنهادی، آیمو با استناد به مواد ذی‌ربط این دو کنوانسیون اقدام به تشکیل یک کنوانسیون دیپلماتیکی برای اصلاح اساسی کنوانسیون‌های مورد نظر نمود. این دو اصلاحیه که در قالب پروتکل به طور هم‌زمان به تصویب رسیدند، جایگزین پروتکل‌های مصوب ۱۹۸۴ شدند. پروتکل اصلاحی کنوانسیون مذکور در روز آخر نشست کنفرانسی که از تاریخ ۲۳ الی ۲۷ نوامبر ۱۹۹۲ و با تولید آیمو برگزار شد، به تصویب رسید. عنوان پروتکل عبارت است از «پروتکل سال ۱۹۹۲ برای اصلاح کنوانسیون بین‌المللی راجع به تاسیس یک صندوق بین‌المللی برای پرداخت غرامت برای خسارت آلودگی نفتی» مقررات مربوط به نحوه اصلاح میزان غرامت‌های قابل پرداخت از سوی صندوق از تفصیل بیش‌تری نسبت به اصلاح مقررات خود کنوانسیون صندوق پرداخت خسارت آلودگی نفتی برخوردار است.

طبق ماده ۳۳ برای اصلاح «حدود میزان مبالغ پرداخت غرامت» لازم است، حداقل یک چهارم دولت‌های عضو چنین درخواستی را به دبیر کل آیمو تسلیم نمایند. یکی از ویژگی‌های منحصر به

¹. Egzan Valdez

². Alaska

فرد اصلاحیه موضوع ماده ۳۳ این است که در صورت پذیرفته تلقی شدن آن همه دولت‌های عضو کنوانسیون حتی آن‌هایی که مخالف خود را در مدت هجده ماه قبل از اجرایی شدن اعلام داشته‌اند، مکلف به تمکین و اجرای آن می‌باشند. بند نه این ماده در این خصوص می‌گوید: «همه‌ی دولت‌های طرف قرارداد توسط اصلاحیه متعهد خواهند شد، مگر این که این حداقل شش ماه قبل از این که اصلاحیه به اجرا درآید، مطابق با ماده ۳۴، پاراگراف یک و دو، این پروتکل را ملغی و رد نمایند. چنین ردی هنگامی که اصلاحیه به اجرا درآید، دارای اثر خواهد بود» (بند ۹ ماده ۳۳ پروتکل مصوب ۱۹۹۲).

۴-۲-۲- پروتکل مصوب ۲۰۰۳ مربوط به کنوانسیون بین‌المللی راجع به تشکیل یک صندوق بین‌المللی برای پرداخت غرامت برای خسارت آلودگی نفتی مصوب ۱۹۹۲
«وجود کنوانسیون صندوق پرداخت خسارت آلودگی نفتی و پروتکل‌های اصلاحی آن و افزایش قابل توجه سقف غرامت‌های قابل پرداخت تحت این کنوانسیون اگر چه تا حدود زیادی توانست خواسته‌های دولت‌های عضو را برآورده کند، اما برای بعضی از آن‌ها ناکافی جلوه می‌نمود. به این دلیل ضرورت تشکیل یک صندوق متمم و تکمیلی برای پرداخت غرامت‌های بجا مانده از قلمرو کنوانسیون‌های اخیرالذکر احساس گردید» (Annual, 2018: 251).

پروتکل راجع به تاسیس یک صندوق تکمیلی با تولید آیمو و همکاری صندوق اوپک^۱ طی یک کنفرانس دیپلماتیک که در تاریخ دوازدهم می ۲۰۰۳ به مدت پنج روز در شهر لندن برگزار شد، به تصویب رسید. عنوان این پروتکل که در آخر اجلاس کنفرانس تصویب شد، عبارت است از «پروتکل مصوب ۲۰۰۳ نسبت به کنوانسیون بین‌المللی راجع به تاسیس صندوق بین‌المللی برای پرداخت غرامت برای خسارت آلودگی نفتی، سال ۱۹۹۲» پروتکل فوق‌الذکر را باید جزء آن دسته از پروتکل‌هایی دانست که به دنبال اصلاح مفاد کنوانسیون نمی‌باشند، بلکه مقررات جدیدی را به آن اضافه و الحاق می‌نماید ویژگی پروتکل ۲۰۰۳ موجودیت مستقل آن است. به این معنا که عدم عضویت در آن خدشه‌ی به مفاد کنوانسیون وارد نمی‌کند. البته عضویت در آن منوط به عضویت در کنوانسیون مادر می‌باشد.

با توجه به اهداف و ماهیت پروتکل ۲۰۰۳، مواد و چیدمان آن بسیار شبیه معاهده مادر یعنی کنوانسیون صندوق پرداخت خسارت آلودگی نفتی در نظر گرفته شد و در تنظیم آن از مواد کنوانسیون اقتباس گردید. پروتکل مورد نظر مشتمل بر سی و یک ماده می‌باشد و فاقد هرگونه ضمیمه و پیوست است. «مهم‌ترین عناوین مفاد پروتکل عبارتند از: مقررات عمومی و کلی، پرداخت غرامت تکمیلی و متمم، نحوه محاسبه و پرداخت سهم‌الشرکه‌ها، سازمان‌دهی و اداره صندوق، مقررات انتقالی، شرایط و مقررات نهایی شامل اطلاعات مربوط به نفت مشمول مشارکت، در

¹. International Oil Pollution Compensation

آخرین گام نحوه اجرایی شدن پروتکل و اجلاس‌ها و صندوق به موجب پروتکل ۲۰۰۳ یک صندوق بین‌المللی با عنوان «صندوق بین‌المللی تکمیلی پرداخت غرامت آلودگی نفتی» با عنوان اختصاری «صندوق تکمیلی»^۱ تاسیس گردید. این صندوق از ساختاری مشابه صندوق اصلی برخوردار است» (Manzil, 2019: 119).

نتیجه‌گیری

آی‌مو به عنوان یک سازمان صلاحیت‌دار مبنای اقداماتش را بر کنوانسیون حقوق دریاها استوار نموده است. ماده ۲۳۵ کنوانسیون حقوق دریاها به این مساله پرداخته است و حاوی مفاد مرتبط با «وظیفه و مسئولیت» دولت‌ها است. این ماده به مبحث مسئولیت ناشی از آلودگی در قالب عبارات کلی پرداخته است و چهارچوب الزم را برای معاهده‌های تخصصی‌تر توسط آی‌مو فراهم نموده است. بر همین مبنای آی‌مو سکان‌دار عمل در حوزه مسئولیت مدنی ناشی از آلودگی می‌باشد. این موضوع به ویژه پس از حادثه نفتی توری کنیون بیش از پیش مورد توجه قرار گرفت. بر همین اساس، ضرورت ایجاد یک سیستم بین‌المللی جهت ارزیابی مسئولیت و پرداخت غرامت برای آسیب وارده از نشت نفتی آشکار شد. آی‌مو برای پرداختن به این مساله، یک کمیته حقوقی و یک کمیته فرعی و زیر مجموعه کمیته ایمنی دریایی را برای مدیریت مسائل محیط زیست دریایی تاسیس کرد و در ادامه این روند نهادسازی، در جهت تثبیت و گسترش نظام جامع پرداخت غرامت برای خسارت ناشی از آلودگی دریایی، کمیته موقتی امور حقوقی به عنوان یکی از ارگان‌های اصلی سازمان، ارتقاء یافت و به یکی از ارگان‌های دائمی آی‌مو تبدیل شد. در راستای نهادسازی آی‌مو در باب مسئولیت مدنی ناشی از آلودگی دریایی، اسنادی توسط ارکان آی‌مو صادر شد تا اهمیت این مساله را دو چندان نماید. از جمله اینکه شورای آی‌مو در سال ۱۹۶۸، برنامه اقدامات سازمان در مورد پیشگیری از آلودگی دریایی را تصویب کرد و پس از آن، مجمع عمومی آی‌مو نشست فوق‌العاده‌ای را تشکیل داد و در تاریخ ۲۸ نوامبر ۱۹۶۸، قطعنامه‌ای را صادر نمود که در آن اعلام شد که مسائل مربوط به مسئولیت خسارات مربوط به آلودگی نفتی و بیمه آن، باید در سطح بین‌المللی مورد توجه قرار گیرد.

علاوه بر این مجمع، آی‌مو دبیر کل را مامور تشکیل یک کنفرانس بین‌المللی با هدف تصویب کنوانسیون در باب آلودگی دریایی ناشی از کشتی نمود. این کنفرانس بین‌المللی در نوامبر ۱۹۶۹ در بروکسل برگزار شد و اولین کنوانسیون اختصاصی در این باب با عنوان کنوانسیون بین‌المللی مسئولیت مدنی ناشی از آلودگی نفتی تصویب شد و اولین محصول آی‌مو برای ایجاد نظام حقوقی

^۱. Supplementary Fund

جامع پرداخت غرامت اعلام موجودیت نمود. در طول سال‌های اجرای این کنوانسیون، دعوی متعددی براساس آن رسیدگی و منجر به پرداخت غرامت به زیان‌دیدگان شده است. همچنین با اصلاحات متنوع، سطح و کیفیت انتساب مسئولیت افزایش پیدا کرد. با همه این تفاسیر، کنوانسیون مذکور با اصلاحات وارده بر آن، دارای معایبی نیز می‌باشد که مهم‌ترین آن موارد اصل تحدید مسئولیت و اصل تحمیل مسئولیت می‌باشد. اصل تحمیل مسئولیت نیز مانع از طرح دعوا علیه دیگر اشخاص مسئول می‌شود. بنابراین برخی از کشورها در اعتراض به مسئولیت مطلق صاحب کشتی و برخی دیگر در اعتراض به جبران ناکافی خسارت وارده، انتقاداتی را نسبت به این کنوانسیون وارد کردند که نتیجه آن تصویب کنوانسیون صندوق در سال ۱۹۷۱ بود که تکمیل‌کننده کنوانسیون مسئولیت مدنی بود. به طور کلی کنوانسیون صندوق ۱۹۷۱ و بعدها کنوانسیون صندوق ۱۹۹۲ در کنار کنوانسیون مسئولیت مدنی خسارات ناشی از آلودگی نفتی در جهت جبران خسارات وارده بسیار تاثیرگذار بوده است. و مسئولیت محض برای مالک کشتی نفت کش شناسایی کرده‌اند. یعنی، احراز وقوع خسارت و انتساب آن به فعل یا ترک فعل مالک کشتی برای مسئول شناختن وی کافی است و نیازی به اثبات تقصیر و یا بی احتیاطی وی نمی‌شود.

منابع فارسی

۱. پرنده مطلق، ا. پورهاشمی، ع. شیرازیان، ش. زارع، ع. (۱۴۰۰). اجرای حقوق بین‌الملل محیط‌زیست در نظام حقوقی ایران: فرصت‌ها و چالش‌ها. فصلنامه مطالعات بین‌المللی، ۱۱۸(۱)، ۱۲۱-۱۳۸.
۲. پورهاشمی، ع. ارغند، سعید. (۱۳۹۲). حقوق بین‌الملل محیط‌زیست. تهران: انتشارات گنج دانش.
۳. رجائی، ح. (۱۳۹۶). بررسی و اظهار نظر در خصوص کنوانسیون بین‌المللی تشکیل صندوق جبران خسارت ناشی از آلودگی نفتی. تهران: کتابخانه سازمان بنادر و کشتیرانی.
۴. سوری، س. (۱۳۹۹). مسئولیت مدنی آلودگی نفتی. پایان‌نامه کارشناسی ارشد حقوق بین‌الملل، دانشگاه شهید بهشتی تهران.
۵. فرهنگد، م. متقی، ا. میر کوشش، ا. (۱۴۰۰). رقابت هژمونیک آمریکا و چین و تاثیر آن بر جریان انرژی و نفت در جهان. فصلنامه مطالعات بین‌المللی، ۱۱۸(۱)، ۱۰۳-۱۲۰.
۶. مرزبان، ع. (۱۳۹۶). صندوق بین‌المللی جبران خسارت آلودگی نفتی و رژیم بین‌المللی پرداخت غرامت. تهران: کتابخانه سازمان بنادر و کشتیرانی.
۷. محبی، ع. (۱۳۹۹). تأسیس صندوق جبران آلودگی نفتی. تهران: کتابخانه سازمان بنادر و کشتیرانی.

English References

1. Anne, D. (2012). *Civil Liability Regimes as A Complement to: Multilateral Environmental Agreements*. Sound International Policy or False Comfort.
2. Annual, R. (2010). *International Oil Pollution Compensation Fund 1992*. London: Sterling House.

3. Chao, W. (2018). *Pollution from the Carriage of Oil by Sea: Liability and Compensation*. Kluwer Law International Ltd. London: Sterling House.
4. Churchill, R. (2011). International Law of the Seas. *Ports Organization*. Fourth Edition. 8(101). 77-114.
5. Gunasekaran, M. (2010). Civil Liability for Bunker Oil Pollution Damage. *Hamburg Univ. Diss.* 5(72). 118-138.
6. Hui, W. (2011). Civil Liability for Marine Oil Pollution Damage: *A Comparative and Economic Study of the International*. 11(112). 214-242.
7. International Law of the Sea. (2019). Convention on the Law of the Sea.
8. Manzil, C. (2015). International Oil Pollution Compensation Fund and International Compensation Regime. *Bandar-e-Darya Magazine*. 1(15). 214-241.
9. Mas, F. (2015). *Marin Resource Damage Assessment Liability and Compensation for Environmental Damage*. Paris: The Neater lands.
10. Sweeney, F. (2015). *Oil Pollution of the Oceans*. Fordham Law Review.
11. The Regulation of vessel-source Marin pollution: Reconciling the Maritime and coastal State Interests. (2019). *Singapore Journal of International & Comparative law*.
12. United Nations Conference on Trade and Development, "Liability and Compensation for Ship-Source Oil Pollution: An Overview of the International Legal Framework for Oil Pollution Damage from Tankers. (2012). *Studies in Transport Law and Policy*.

Translated References to English

1. Anne, D. (2012). *Civil Liability Regimes as a complement to: Multilateral Environmental Agreements*. sound international Policy or False comfort.
2. Annual, R. (2010). *International Oil Pollution Compensation Fund 1992*. London: Sterling House.
3. Chao, W. (2018). *Pollution from the Carriage of Oil by Sea: Liability and Compensation*. Kluwer law International Ltd. London: Sterling House.
4. Churchill, R. (2011). International Law of the Seas. *Ports Organization*. Fourth Edition. 8(101). 77-114.
5. Farah mand, M., Motta qi, E. Mir koshas, A. (2021). US-China Hegemonic Competition

- and Its Impact on World Energy and Oil Flow. *International Studies Journal*, 1(69), 103-120. **(In Persian)**
6. Gunasekaran, M. (2010). Civil Liability for Bunker Oil Pollution Damage. *Hamburg Univ. Diss.* 5(72). 118-138.
7. Hui, W. (2011). Civil Liability for Marine Oil Pollution Damage: *A Comparative and Economic Study of the International*. 11(112). 214-242.
8. International Law of the Sea. (2019). Convention on the Law of the Sea.
9. Manzil, C. (2015). International Oil Pollution Compensation Fund and International Compensation Regime. *Bandar-e-Darya Magazine*. September. 1(15). 214-241.
10. Mar ban, A. (2015). *International Oil Pollution Compensation Fund and International Compensation Regime*. Tehran: Port and shipping. Publications. **(In Persian)**
11. Mas, F. (2015). *Marin Resource Damage Assessment Liability and Compensation for Environmental Damage*. Paris: The Neater lands.
12. Mohebi, A. (2020). *Establishment of Oil Pollution Compensation Fund*. Tehran: Library of the Ports and Shipping Organization. **(In Persian)**
13. Parade Morlach, A., Pour Hashemi, A. Shirazi an, Sh. Zari, A. (2021). Implementation of International Environmental Law in the Iranian Legal System: Opportunities and Challenges. *International Studies Journal*, 1(69), 121-138. **(In Persian)**
14. Pour Hashemi, A. Argand, S. (2013). *International Environmental Law*, Tehran: Dashner Publications. **(In Persian)**
15. Rajai, H. (2015). *Review and comment on the International Convention on the Establishment of Compensation Fund for Oil Pollution*. Tehran: Library of the Ports and Shipping Organization. **(In Persian)**
16. Suri, S. (2019). *Civil Liability Oil Pollution Master Thesis International Law*. Shahid Beheshti University of Tehran. **(In Persian)**
17. Sweeney, F. (2015). *Oil Pollution of the Oceans*. Fordham Law Review.
18. The Regulation of vessel-source Marin pollution: Reconciling the Maritime and coastal State interests. (2019). *Singapore Journal of International 1 & Comparative law*.
19. United Nations Conference on Trade and Development, Liability and Compensation for Ship-Source Oil Pollution: An Overview of the International Legal Framework for Oil Pollution Damage from Tankers. (2012). *Studies in Transport Law and Policy*.

