

نحوه رسیدگی قضایی و جبران خسارت ناشی از آلودگی نفتی در دریا با تأکید بر دریای آزاد

پیمان حکیمزاده خوئی*

استادیار گروه حقوق عمومی و بین‌الملل، واحد تبریز، دانشگاه آزاد اسلامی، تبریز، ایران

خدیجه اسدزاده

کارشناس ارشد گروه حقوق خصوصی، واحد تبریز، دانشگاه آزاد اسلامی، تبریز، ایران

(تاریخ دریافت: ۱۳۹۷/۹/۲۵ - تاریخ تصویب: ۱۳۹۸/۴/۲۲)

چکیده

نفت از عمده‌ترین علت‌های آلودگی دریاهاست و از جمله مهم‌ترین منابع آلودگی نفتی دریاها، می‌توان به آلودگی ناشی از کشتی‌ها و آلودگی ناشی از فعالیت در بستر دریاها اشاره کرد. مسئولیت مدنی ناشی از آلودگی نفتی در دریا، مسئله‌ای است که ابعاد پیچیده‌ای دارد که سال‌هاست مجامع بین‌المللی و به ویژه کشورهای ساحلی را به تکاپو انداخته است. با توجه به اینکه آلودگی نفتی به جهت ماهیت سیال آب دریا، خسارت بسیار سنگینی را متوجه محیط زیست دریا و اقتصاد کشورهای ساحلی می‌کند، بنابراین جبران خسارت و پیشگیری از آن به عنوان یکی از کارکردهای مهم مسئولیت مدنی مورد توجه است. در این نوشتار، به بررسی انواع خسارت‌های ناشی از آلودگی نفتی و نحوه جبران خسارت و منابع جبران‌کننده آن، از جمله بیمه‌ها و کلوپ‌های P&I و همچنین فرایند رسیدگی قضایی به آلودگی نفتی و دادگاه‌های حاکم بر آن در دریاها پرداخته شده است.

واژگان کلیدی

آلودگی نفتی، بیمه، جبران خسارت، دادگاه‌های حاکم، رسیدگی قضایی، کلوپ‌های P&I.

مقدمه

امروزه هرگاه در قلمرو حقوق، اصطلاح «مسئولیت» به کار می‌رود، منظور تکلیف واردکننده زیان نسبت به پاسخگویی به زیان‌دیده در پیشگاه دادگاه و بر عهده گرفتن آثار مدنی، کیفی و انتظامی آن است. بنابراین، مهم‌ترین هدف مسئولیت مدنی جبران خسارت زیان‌دیده است.

آلودگی دریاها از موضوعات مهم حقوق بین‌الملل محیط زیست است که از این میان، نفت و فرآورده‌های آن، عمده‌ترین منبع آلوده‌کننده دریاها هستند. هیدروکربن‌های نفتی از راه‌های مختلف به دریا راه می‌یابند. نشت نفت، اکوسیستم منطقه وسیعی از دریا را آلوده می‌کند؛ به گونه‌ای که گیاهان و جانداران آن منطقه از بین رفته و احیای منطقه آسیب‌دیده، اغلب سالیان درازی به طول می‌انجامد و مناطقی که ممکن است به دولت خاصی تعلق داشته باشد و یا بخشی از دریای آزاد و مشترکات جهانی باشد که خسارت‌های تبعی بسیاری را متوجه افراد حقیقی و حقوقی و دولت‌ها می‌کند و اقدامات پاک‌سازی و جبرانی آن، هزینه هنگفتی دارد.

نشت نفت، افزون بر آلودگی محیط زیست، زندگی و اقتصاد انسان‌ها، از جمله صنعت شیلات، گردشگری و دریانوردی را نیز تحت تأثیر قرار می‌دهد و باعث می‌شود افراد مربوط به آن مشاغل، کار خود را از دست بدهند یا امکان بهره‌برداری از آن به حداقل برسد. بنابراین، برای جبران خسارت‌های ناشی از آلودگی نفتی، نخست باید دید مسئولیت جبران با کیست؛ سپس نحوه جبران خسارت بیان گردد.

یکی از اهداف مسئولیت مدنی، تضمین حقوق زیان‌دیده و حمایت از وی و همچنین جلوگیری از خسارت در آینده و رفع تجاوز است. شرط تحقق مسئولیت مدنی در حقوق بین‌الملل عرفی وجود تقصیر است اما در حقوق بین‌الملل محیط زیست، با توجه به منابع مختلف آلوده‌کننده و دشواری تشخیص مقصر یا مقصرین و دخالت عناصر زمان و مسافت در این گونه آلودگی‌ها، گرایش به سمت مسئولیت محض، یعنی صرف احراز وقوع خسارت و انتساب آن به فعل یا ترک فعل مالک کشتی برای مسئول شناختن وی کافی است و نیازی به اثبات تقصیر یا بی‌احتیاطی نیست. از این رو، اسناد بین‌المللی مانند کنوانسیون بین‌المللی مسئولیت مدنی خسارت ناشی از آلودگی نفتی مصوب ۱۹۶۹ و پروتکل اصلاحی آن در ۱۹۹۲، مسئولیت محض را شناسایی کرده است.

امروزه التزام به جبران خسارت زیست‌محیطی بر اساس قواعد عام مسئولیت بین‌المللی، به عنوان اصل بنیادین در جهت حمایت و پاسداری از محیط زیست مورد شناسایی قرار گرفته است؛ به گونه‌ای که اصول ۱۳ و ۲۲ اعلامیه استکهلم (۱۹۷۲) و ریو (۱۹۹۲)، دولت‌ها را به همکاری برای توسعه بیشتر حقوق بین‌الملل در خصوص مسئولیت جبران خسارت برای قربانیان آلودگی و دیگر صدمات زیست‌محیطی فرا می‌خواند. با توجه به اینکه آلودگی نفتی در

دریا، خسارت‌های بسیاری را پدید می‌آورد، پس مسئولیت مدنی و چگونگی جبران خسارت ناشی از آن، مسئله‌ای است که ابعاد بسیار پیچیده‌ای دارد و سال‌هاست که دولت‌ها را برای حل آن در سطح بین‌المللی به تکاپو انداخته است.

در مقاله پیش رو، به بررسی انواع خسارت‌های زیست‌محیطی ناشی از آلودگی نفتی در دریا و نحوه جبران خسارت آن از طریق منابع تأمین‌کننده مالی، از جمله: بیمه‌های دریایی، صندوق‌های بین‌المللی، قراردادهای خصوصی و کلپ‌های P&I و همچنین نحوه رسیدگی قضایی به آلودگی ناشی از نفت در مناطق مختلف دریایی پرداخته شده است.

۱. انواع آلودگی ناشی از نفت در دریاها

عمده‌ترین منبع آلودگی دریاها، نفت و فرآورده‌های نفتی است. اصولاً آلودگی ناشی از نفت در دریا با مواد نفتی به دو قسم تقسیم می‌شود: ۱. آلودگی ناشی از کشتی‌رانی؛ ۲. آلودگی دریاها ناشی از فعالیت در بستر دریا: تأسیساتی که در بستر دریاها به منظور اکتشاف و بهره‌برداری ایجاد می‌شود، ممکن است موجب آلودگی دریاها شوند (کلاری، ۱۳۷۰: ۷۳).

۲. مفهوم جبران خسارت^۱ ناشی از آلودگی نفتی

در فرهنگ اصطلاحات حقوق بین‌الملل، جبران خسارت^۱ چنین تعریف شده است: «مکانیزم جبران و ترمیم یک خسارت عبارت‌اند از: کلیه اقداماتی که به نفع یک دولت یا سازمان بین‌المللی انجام می‌گیرد تا خسارتی که به آن رسیده جبران گردد» (فیوضی، ۱۳۸۴: ۵۳۶). براساس تعریف ارائه‌شده در دایره‌المعارف حقوق بین‌الملل: «جبران خسارت عبارت است از الزام به تکلیف برای جبران و ترمیم خسارت نقض یک تعهد» (Parry & Grant, 1988: 334). بند ۱ ماده ۲۳۵ کنوانسیون حقوق دریاها مصوب ۱۹۸۲ تصریح می‌کند که دولت‌ها مکلف به اجرای تعهدات خود در خصوص محافظت و مراقبت از محیط زیست دریایی بوده و همچنین مسئول جبران خسارت ایجادشده بر اساس حقوق بین‌الملل هستند (نوری یوشانلونی و کشفی، ۱۳۹۳: ۱۸۴). کنوانسیون مسئولیت مدنی در بند ۶ ماده ۱، خسارت آلودگی نفتی را تعریف و مقرر می‌دارد: «تلف یا زیان به بار آمده در خارج از کشتی در اثر آلودگی ناشی از خروج یا تخلیه نفت از کشتی، قطع نظر از محل وقوع این خروج یا تخلیه، مشروط بر آن که پرداخت غرامت در ازای آسیب وارده بر محیط زیست، به استثنای عدم‌النفع حاصل از آسیب مزبور، محدود به اقدامات معقولی شود که عملاً برای اصلاح وضعیت انجام پذیرفته است یا انجام می‌پذیرد و همچنین

1. Restitution
2. Reparation

هزینه اقدامات پیشگیرانه، تلف و زیان ناشی از این اقدامات است (سینی قره‌بتاق و دیگران، ۱۳۹۴: ۲۸۴). اگر تمامی شرایط و ارکان مسئولیت مدنی جمع باشد، زیان‌دیده حق دارد، جبران تمامی خسارتی را که به او رسیده است، بخواهد. عامل ورود زیان (آلوده‌کننده) نیز ملزم می‌شود تا ضرری را که به بار آورده، جبران کند (فهیمی، ۱۳۹۱: ۳۳۸). اصولاً هدف هر نظام حقوقی، نخست پیشگیری از ورود آسیب به جامعه قلمرو خود و سپس در صورت ایجاد آسیب و صدمه، حمایت قربانیان از یک‌سو، و برخورد با عاملین خسارت از سوی دیگر است، حقوق بین‌الملل محیط زیست نیز از این قاعده مستثنا نیست (تقی‌زاده انصاری، ۱۳۹۳: ۱۴۸). در حقیقت، جبران خسارت، قاعده‌ای عرفی است که در حقوق قراردادی نیز وارد شده است. در رویه دولت‌ها و همچنین روند دکترین حقوق بین‌الملل، تکلیف به جبران خسارت، یکی از اصول بنیادین روابط بین‌الملل شمرده می‌شود و روی این اصل تأکید شده است که اگر دولتی، قاعده‌ای حقوقی یا تعهدی بین‌المللی را نقض کرد، وظیفه دارد آثار ناهنجار و زیان‌های ناشی از آن را جبران کند و سازوکار مسئولیت بین‌المللی، ضامن این اصل است (اسدزاده، ۱۳۹۵: ۳۴).

۲.۱. روش‌های جبران خسارت

یکی از اصول بنیادین مسئولیت مدنی این است که جبران خسارت باید کامل باشد؛ به گونه‌ای که زیان‌دیده را از هر جهت در وضعیت قبل از وقوع زیان قرار دهد (بادینی، ۱۳۸۴: ۳۲۸). با توجه به رویه قضایی، جبران خسارت مسئولیت مدنی ناشی از آلودگی نفتی در دریا، به دو صورت ممکن است: نخست، اعاده به وضع سابق و دیگر، پرداخت غرامت.

۱.۱. ۲. اعاده به وضع سابق^۱

اعاده به وضعیت سابق، به معنای بازگرداندن به وضعیت قبل از ورود خسارت است. در صورتی که اصلاح و جبران خسارت عملاً ممکن باشد، در حقوق داخلی، آن را جبران به مثل می‌نامند. نظر کمیسیون اروپایی بر این است که در مواردی که خسارت محیط زیستی با پول جبران می‌گردد، پول عملاً باید صرف بازگرداندن به حال نخست شود^۲ (فهیمی، ۱۳۹۱: ۳۴۲). در حقوق بین‌الملل، محتوای این تعهد توسط دیوان بین‌المللی دادگستری، در قضیه کارخانه کورزوف^۳ آمده است. در بسیاری از معاهدات بین‌المللی نیز به این روش اشاره شده است؛ برای مثال، بند ۸ ماده ۲ کنوانسیون مسئولیت مدنی خسارت‌های ناشی از فعالیت‌های خطرناک

1. Status Quo Ante

2. European Environmental Law Review, November 99, P.306

۳. رسیدگی دیوان بین‌المللی دادگستری به اختلاف معروف کارخانه کورزوف (Chorzow) در سال ۱۹۲۸، اختلاف بین آلمان و لهستان است (برای مطالعه بیشتر، ر. ک: C.P.G.I., 1928 Series A.no, 17, P.47).

برای محیط زیست ۱۹۹۳ لوگانو، در تعریف «اعاده وضعیت»، آن را شامل کلیه تدابیر متعارف و معقول با هدف بازگرداندن اجزای صدمه دیده یا تخریب شده محیط زیست بیان کرده است (تقی‌زاده انصاری، ۱۳۹۳: ۱۵۹). اصل ۵ طرح ۲۰۰۶ کمیسیون حقوق بین‌الملل در خصوص «تعیین زیان در مواقع بروز آسیب فرامرزی»، این تعهد اعاده به وضعیت سابق را در چهارچوب اقدامات جبرانی بر عهده دولت مبدأ گذارده است (77: Shelton & Kiss, 2005). اگر خسارت وارده، مادی باشد، اعاده به وضع سابق نیز حالت مادی خواهد داشت؛ برای مثال، در صورت آلودگی دریا به مواد نفتی، پاک‌سازی آن، اعاده به وضع سابق است. نوع دیگر از اعاده به وضع سابق نیز وجود دارد که به شکل حقوقی است و آن زمانی محقق می‌شود که آسیب وارده به محیط زیست در اثر وضع یک قانون باشد؛ در این صورت لغو آن قانون یا اجرا نشدن آن، به بازگشت وضع به حال سابق کمک می‌کند (تقی‌زاده انصاری، ۱۳۹۳: ۱۶۰).

۲.۱.۲. پرداخت غرامت

با اینکه شکل اصلی جبران خسارت به لحاظ نظری، به ویژه در خسارت‌های زیست‌محیطی، به صورت اعاده به وضع سابق است، ولی چنانچه اعاده به وضع سابق ممکن نباشد، عامل خسارت باید از طریق پرداخت غرامت، یعنی پرداخت مبلغی پول، خسارت وارده را جبران کند. در عمل نیز آنچه در پی حوادث زیست‌محیطی به اجرا گذارده می‌شود، پرداخت غرامت است که باید دقیقاً معادل مبلغ ارزیابی شده خسارت باشد (ژوردن، ۱۳۸۵: ۲۱۳). به موجب ماده ۳۶ پیش‌نویس کنوانسیون مسئولیت، غرامت باید شامل همه خسارت‌های قابل تقویم مالی، از جمله پرداخت عدم‌النفع^۱ به میزانی که مسلم است باشد. محدودیت استفاده از این روش، این است که همیشه امکان ارزیابی مالی عناصر حیاتی محیط زیست به پول وجود ندارد؛ برای مثال، نمی‌توان برای گونه‌ای در معرض انقراض، قیمتی متصور شد. با وجود این، استفاده از این روش به عنوان تنها راه جبران خسارت شمرده می‌شود (تقی‌زاده انصاری، ۱۳۹۳: ۱۶۱). از این رو، کنوانسیون ۱۹۸۲ حقوق دریاها مقرر می‌دارد: «به منظور اطمینان از پرداخت غرامت فوری و کافی در خصوص کلیه خسارت‌های وارده ناشی از آلودگی محیط زیست دریا، کشورها در اجرای حقوق بین‌الملل موجود و توسعه بیشتر حقوق بین‌الملل مربوط به مسئولیت برای ارزیابی و پرداخت غرامت مربوط به خسارت‌ها و حل و فصل اختلافات مربوطه و نیز در موارد مقتضی، توسعه معیارها و روش‌های پرداخت غرامت، با یکدیگر همکاری خواهند کرد»^۲.

1. Loss of Profits

۲. بند ۳ ماده ۲۳۵ کنوانسیون حقوق دریاها مصوب ۱۹۸۲.

۲.۱.۲.۱. غرامت به واسطه خسارت‌های غیر زیست‌محیطی

هدف بسیاری از معاهدات، برگرداندن محیط زیست تخریب‌شده به حال قبل نیست، بلکه هدف آنها جبران ضررهای اقتصادی انسان‌ها به دلیل آسیب به محیط زیست است. زیان‌های اقتصادی مستقیم، از جمله هزینه پاک‌سازی، هزینه مرمت، یا جانشینی اموال مانند قایق‌ها، اسکله‌ها یا تورهای ماهیگیری آلوده‌شده به وسیله نفت است. منظور از زیان‌های اقتصادی غیرمستقیم همان تلف اقتصادی ثانویه ایجادشده به وسیله خسارت‌های به اموال و ضرر اقتصادی خالص رسیده به افراد شاغل در صنعت گردشگری و ماهیگیری که گذران زندگی‌شان به محیط زیست پاک، وابسته است. قانون مسئولیت مدنی ایران، تکلیف کسانی را که در اثر تخریب محیط زیست زیان می‌بینند، تعیین کرده است؛ این اشخاص می‌توانند با احراز ضرر، فعل زیان‌بار و رابطه سببیت، با اقامه دعوی در دادگاه علیه عامل زیان اقدام کنند (فهیمی، ۱۳۹۱: ۳۴۰). در تعیین غرامت به واسطه آلودگی و از بین رفتن اموالی مانند تجهیزات ماهیگیری و مواردی از این دست، معمولاً هزینه معادل و یا عدم‌النفع آنها در مدتی که بی‌استفاده بوده‌اند، محاسبه می‌شود. در قضیه آموکو کادیز^۱، دادگاه طی رأی خود، جبران استهلاک و هزینه ساختمان‌های دولتی را ضروری دانست و به علاوه، هزینه بازسازی سواحل و بنادر توسط بخش‌داری‌ها و سایر تقسیمات شهرهای ساحلی آلوده به نفت قابل جبران تلقی شدند (Shelton & Kiss, 2005: 77-78). همچنین در حادثه آگزون والدز^۲ در تاریخ ۲۴ ژوئن ۲۰۰۸ به واسطه زیان‌های زیست‌محیطی، بسیاری از مشاغل از بین رفت و در نتیجه، در جریان دادرسی به دعاوی بی‌شمار حاصل از این حادثه تحت عنوان زیان اقتصادی، شرکت آگزون ملزم به پرداخت غرامت مالی گردید (اسدزاده، ۱۳۹۵: ۴۱).

۲.۱.۲.۲. غرامت به واسطه خسارت‌های زیست‌محیطی

زیان‌های زیست‌محیطی، زیان‌های ناشی از اقدامات بازیابی و پاک‌سازی و همچنین زیان زیست‌محیطی محض را شامل می‌شود؛ برای مثال، صنعت شیلات به دلیل اینکه این حیوانات قادر به فرار نیستند، در برابر آلودگی نفتی بسیار آسیب‌پذیر است. بیشترین زیان وارده از آلودگی نفتی در شیلات، متوجه صدف‌هاست؛ زیرا این صدمات تا سال‌ها پایدار می‌ماند (کلارک، ۱۳۷۹: ۱۰۰-۱۰۱). جبران خسارت ناشی از اقدامات پاک‌سازی چندان دشوار نیست و در

۱. حادثه نفتی آموکو کادیز در ۱۶ مارس ۱۹۷۸ در سواحل بریتانی در فرانسه رخ داد.

۲. فاجعه نفتی آگزون والدز در سال ۱۹۸۹ در تنگه پرنس ویلیام آلاسکا به گل نشست. در این حادثه، هزاران ماهی، پرنده، فک دریایی و دیگر جانوران دریایی جان خود را از دست دادند و نزدیک به نیم‌میلیون نفر آلوده به گاز سمی و نقص عضوایی همچون نابینایی، از کار افتادن ارگان‌های بدن و دیگر ناتوانی‌های جسمی شدند (به نقل از: لویی بی سون و دیگران، حقوق بین‌الملل دریاها: ۲۷۹).

این خصوص رویه یکسانی وجود دارد؛ بدین ترتیب که هزینه تمامی اقدامات به استثنای افراد داوطلب، هزینه سفر افراد و همچنین عدم‌النفع حاصل از به‌کارگیری لوازم و تجهیزاتی که به طور معمول صرف فعالیت‌های دیگر می‌شدند، از مواردی است که کم‌وبیش در رویه قضایی به صورت یکسان وجود دارد (گرشاسی، ۱۳۸۹: ۱۰۹)؛ در حالی که ارزیابی اقتصادی زیان‌های زیست‌محیطی محض، بسیار دشوار است و گاهی قابل‌تقویم نیست. بنابراین: اولاً، باید بررسی شود که آیا زیان زیست‌محیطی قابل‌جبران است یا نه؟ ثانیاً، چنانچه خسارت‌های زیست‌محیطی محض به صورت مالی قابل‌جبران باشند، به ویژه زمانی که این خسارت‌ها در دریای آزاد رخ داده باشد، چه کسی مستحق دریافت آن است؟ به گل نشستن نفت‌کش اکسون والدز در آلاسکا، به آلوده شدن خط ساحلی و تلف شدن هزاران نوع از پرندگان و پستانداران دریایی انجامید و همچنین باعث ممنوع شدن ماهیگیری در این مناطق شد. در نتیجه، ماهیگیری و مشاغل مرتبط با آن نیز تعطیل شدند (Cummings, 1992: 364). در حادثه آگزون والدز مانند حادثه آموکو کادیز، دادگاه به جبران‌ناپذیری زیان‌های زیست‌محیطی رأی داد (70: Sealing, 2003). در قضیه آموکو کادیز نیز دادگاه، خسارت‌های وارده به جانداران دریایی را رد کرد؛ با این استدلال که ارزیابی این نوع خسارت‌ها بسیار پیچیده است. ضمناً دادگاه به قاعده «مال بلاصاحب»^۱ اشاره کرد و افزود: در جایی که «زیان‌دیده»ای وجود ندارد، نمی‌توان به جبران خسارت اقدام کرد (گرشاسی، ۱۳۸۹: ۱۱۰). البته در خصوص خسارت‌های زیست‌محیطی محض، همه آراء صادره به این شکل نبوده‌اند؛ چنانچه می‌توان به آراء صادره در سه حادثه متفاوت (پاتموس، بورسا و اریکا) که به نوعی ساختارشکنانه بودند، اشاره کرد. در قضیه «پاتموس» که در ۱۹۸۵ رخ داد، دادگاه با توجه به ارزش اقتصادی جانداران موجود در منطقه، به تعیین غرامت اقدام کرد و این میزان را به دولت به عنوان مدعی‌العموم یا قیم عمومی اختصاص داد (Wetterstein, 1997: 113). در قضیه «بورسا» نیز دادگاه پرندگان را «کالاهای زیان‌دیده» به شمار آورد و غرامت تعیین‌شده را به نوعی غرامت محیط زیست قلمداد کرد. در قضیه اریکا، رأی نهایی دادگاه به خشنودی حقوق‌دانان، به ویژه طرفداران محیط زیست انجامید. اهمیت این رأی به دلیل شناسایی و توجه به موجودات زنده غیر تجاری و جبران خسارت ناشی از آسیب زیست‌محیطی محض است.^۲ در این قضیه، خوانده‌ها (شرکت خدمات کشتی ایتالیایی «رینا»^۳، مالک کشتی، مدیر و بیمه‌گر کشتی) به واسطه قصور و غفلت خود و

1. Res nullius

۲. برای مطالعه کامل این رأی، رک:

<http://www.lpo.fr/comm/2008/comm2008-01-16.shtml> 14, 23 February 2010

3. Rina

رود آسیب به محیط زیست مسئول شناخته و ملزم به پرداخت غرامت شدند (گرشاسی، ۱۳۸۹: ۱۱۱).

۳.۲.۱. پرداخت غرامت به «قیم عمومی یا مدعی العموم»

رویه قضایی نشان می‌دهد که گرایش برای جبران خسارت وارده به محیط زیست وجود دارد. اما پرسش این است که در شرایطی که زیان‌دیده به معنای حقیقی در مقابل محیط زیست وجود ندارد، چه کسی مستحق دریافت غرامت زیان زیست‌محیطی است؟ در واقع، زیان‌دیده واقعی عموم مردم هستند؛ چنانچه در حقوق داخلی، آسیب به محیط زیست، آسیب به منافع ملی تلقی می‌شود. بنابراین، دولت‌ها عموماً به سازمان‌های دولتی و غیردولتی اجازه اقامه دعوی می‌دهند؛ برای مثال، می‌توان به بند ۱ ماده ۶ قانون مصوب ۲۰۰۸ فرانسه در خصوص مسئولیت ناشی از برخی خسارت‌های وارده به محیط زیست اشاره کرد که به تقسیمات سرزمینی و اداری فرانسه به عنوان مدعی العموم، قیم عمومی یا حافظ منافع عمومی، اجازه دریافت غرامت به واسطه زیان وارده به محیط زیست تحت صلاحیت آن‌ها را می‌دهد (گرشاسی، ۱۳۸۹: ۱۱۳). این رویکرد، قابل مقایسه با قانون ایران است که مطابق با ماده ۲۰ قانون حفاظت از دریا و رودخانه‌های مرزی از آلودگی با مواد نفتی (مصوب ۱۳۸۹)، سازمان بنادر و دریانوردی، سازمان حفاظت محیط زیست و شیلات ایران، از حیث مطالبه ضرر و زیان ناشی از خسارت به بنادر، تأسیسات، محیط زیست دریایی و منابع آبی در محدوده اختیارات این قانون، نماینده ایران در دعاوی بین‌المللی محسوب می‌شوند. و طبق ماده ۲۱ قانون مزبور، مبالغ مربوط باید برای احیای محیط زیست دریایی و سواحل و منابع آبی به نسبت خسارت‌های وارده، هزینه شود (اسدزاده، ۱۳۹۵: ۴۵). همچنین در ایالات متحده آمریکا مطابق شق ۱ بند «ب» بخش ۱۰۰۶ طرح آلودگی نفتی (OPA 90)، در صورت آلودگی نفتی و بروز خسارت به منابع طبیعی، کنگره به رئیس جمهور یا نماینده مجاز دولت یا قبایل بومی اجازه داده است تا به عنوان «تراستی»^۱ از طرف عموم اقدام کند و برای جبران خسارت‌های رسیده بر منابع طبیعی اقامه دعوی کند (فهیمی، ۱۳۹۱: ۳۳۲). موارد بالا نشان می‌دهد که در حقوق داخلی، روندی وجود دارد که مطابق آن، خسارت‌های زیست‌محیطی محض از طریق «قیم عمومی» در حمایت از منافع عمومی قابل جبران است. حقوق بین‌الملل هنوز به آن درجه از پیشرفت نرسیده است که دولتی بتواند به نمایندگی از منافع بشریت به اقامه دعوی اقدام کند اما به نظر می‌رسد، در صورتی که اقدام به آلودگی از سوی کشورها، نقض یکی از مقررات مذکور در کنوانسیون حقوق دریاها مصوب ۱۹۸۲ یا قوانین و مقررات دیگر یا عرف بین‌المللی باشد (ابراهیم‌گل، ۱۳۹۳:

۲۸۱-۲۸۲)، هر کشوری می‌تواند با استناد به ماده ۴۸ مسئولیت بین‌المللی دولت‌ها، به طرح دعوی جبران خسارت آلودگی نفتی در دریای آزاد اقدام کند (اسدزاده، ۱۳۹۵: ۸۵). بنابراین کشورها، دیگر نمی‌توانند به استناد اصل حاکمیت کشور صاحب پرچم در دریای آزاد، محیط زیست دریایی را آلوده ساخته و خود را از قید تعهدات و الزامات حقوقی بین‌المللی برهانند (ضیایی بیگدلی، ۱۳۸۴: ۳۵۹).

۳. نهادهای تأمین‌کننده منابع مالی جبران خسارت‌های ناشی از آلودگی نفتی

بیمه‌ها، کلوپ‌های P&I، صندوق‌های جبران خسارت و قراردادهای خصوصی، نهادهای تأمین‌کننده مالی جبران خسارت ناشی از آلودگی نفتی هستند.

۳.۱. بیمه دریایی

به طور کلی، بیمه دریایی دربردارنده بیمه کشتی (بیمه بدنه)، بیمه کالا و کرایه حمل است. همچنین این شاخه از حقوق بیمه، مسئولیت‌های ناشی از بهره‌برداری از کشتی در قبال اشخاص ثالث را پوشش می‌دهد؛ به گل نشستن، آتش‌سوزی و غرق شدن کشتی‌ها، حوادثی هستند که همانند گذشته رخ می‌دهند و موجب خسارت‌های فراوان به مالکان کشتی‌ها و محموله‌های آنها می‌شوند (صادقی نشاط، ۱۳۷۰: ۸). صنعت بیمه دریایی، خطراتی را که محموله، کشتی و خدمه آن را در طول سفر دریایی تهدید می‌کند، توسط بیمه بدنه و ماشین‌آلات (H&M)^۱ و بیمه حمایت و غرامت (P&I)^۲ پوشش می‌دهد. در بخش P&I به دلیل گستردگی خطرات و پرهزینه بودن ریسک‌ها، کلوپ‌های P&I تشکیل شدند (رضوی صیاد و شاه‌رضایی، ۱۳۹۳: ۴).

۳.۲. بیمه مسئولیت^۳

یکی از انواع موضوعات بیمه دریایی، بیمه مسئولیت است. مسئولیت مالک کشتی فقط مربوط به محموله کشتی وی نیست، بلکه هر گونه خسارتی که به جهت قصور یا تقصیر وی یا اشخاص در استخدام وی، به کشتی‌های دیگر، محموله‌های آنها، جان افراد و تأسیسات بندری وارد آید و حتی آلوده کردن محیط زیست، موجب مسئولیت نامبرده خواهد شد (صادقی‌نشاط، ۱۳۷۰: ۱۲۹). بیمه کشتی، افزون بر بیمه اموال و تلف کشتی، مسئولیت مدنی ناشی از تصادم آنها را نیز در برمی‌گیرد (ابوعطا، ۱۳۹۳: ۲۶۹). حسب معمول بازارهای لندن مسئولیت ناشی از تصادم

1. H&M(Hull and machinery)
2. P&I (Protection and Indemnity Club)
3. Liability

کشتی‌ها را به موجب ماده‌ای به عنوان کلوزها^۱ تحت پوشش قرار می‌دهند^۲ و خسارت‌های مربوط به کشتی را تا سه چهارم مبلغ خسارت پوشش می‌دهد^۳ (Mcphail, 2004: 114).

۳.۳. بیمه اجباری

تأمین مالی جبران خسارت ناشی از آلودگی نفتی به جهت هزینه سنگین، اغلب با اعسار مسئول حادثه روبه‌رو می‌شد؛ بنابراین کنوانسیون مسئولیت مدنی ۱۹۶۹ و کنوانسیون بانکر، از نظام بیمه اجباری برای تضمین خسارت زیان‌دیده بهره‌جسته‌اند. به این ترتیب که مالکان کشتی مکلف به اخذ بیمه‌نامه یا تضمین مالی دیگر تا سقف مقرر هستند که همه خطرات و اعمال مالکان کشتی، مباشران و کارگزاران آنها را تحت پوشش قرار می‌دهند (سفی قره‌یتاق و دیگران، ۱۳۹۴: ۲۶۹). این موضوع در قانون حفاظت دریا در ایران نیز ذکر شده است؛ به این ترتیب که کلیه کشتی‌ها و نفت‌کش‌ها و شناورها موظف هستند، هنگام ورود به آب‌های موضوع این قانون در مقابل خسارت‌های احتمالی ناشی از آلودگی آب‌ها به مواد نفتی، بیمه شده باشند، وگرنه لازم است تعهدنامه‌ای مالی برای جبران خسارت‌های احتمالی به همراه داشته باشند^۴ (اسدزاده، ۱۳۹۵: ۶۰).

۳.۴. کلوپ‌های P&I^۵

انجمن‌های حمایت و غرامت، مجامع غیرانتفاعی هستند که با هدف حمایت متقابل صاحبان کشتی‌ها از یکدیگر تشکیل شده‌اند که به کلوپ‌ها (P & I club) مشهورند. این انجمن‌ها، برخلاف شرکت‌های بیمه به معنای واقعی، عملیات بیمه‌ای انجام نمی‌دهند. اعضای این کلوپ‌ها را مالکین کشتی‌ها تشکیل می‌دهند و مالکان کشتی‌های عضو این انجمن‌ها در مقابل ملزم می‌شوند که خسارت‌های وارده به هر یک از اعضا را با شرایطی جبران کنند (ابوعطا، ۱۳۹۳: ۲۵۷) و در واقع، نسبت به یکدیگر هم بیمه‌گر هستند و هم بیمه‌گذار؛ یعنی مالکان در برابر مبلغی که با توجه به ظرفیت کشتی یا کشتی‌ها به انجمن می‌پردازند، «گواهی‌نامه» ورود کشتی به انجمن را که نوعی بیمه‌نامه محسوب می‌شود، دریافت می‌کنند (ابوعطا، ۱۳۹۳: ۲۷۹). یکی از

1. Running , down clause

2. Running down/Collision Clause

منظور از کلوزها، شرایطی هستند که به صورت ضمن عقد در قرارداد بیمه دریایی ذکر می‌شوند. این شرایط که توسط انجمن بیمه‌گران لندن (The Institute of London Underwriters) تهیه شده و به همین نام (Institute Clauses) نیز مشهور است، حدود حقوق و تعهدات بیمه‌گر و بیمه‌گذار را معین می‌کند.

۳. کلوزهای مزبور در آمریکا تمام مسئولیت را به طور کامل پوشش می‌دهند.

۴. ماده ۶ قانون حفاظت دریا و رودخانه‌های مرزی از آلودگی با مواد نفتی (۱۳۸۹/۱/۴).

5. Protection and Indemnity Club

بندهای تحت پوشش انجمن‌ها، خسارت‌های ناشی از آلودگی نفتی و غیرنفتی دریا، همچنین هزینه‌های پیشگیری یا کاهش آثار سنگین آلودگی است (رضوی صیاد و شاه‌رضایی، ۱۳۹۳: ۱۵).

۵.۳. قراردادهای خصوصی جبران خسارت آلودگی نفتی

الف) قرارداد توالوپ^۱: در پی فاجعه توری کانپون، برخی از صاحبان تانکرها در ژانویه ۱۹۶۹ قرارداد داوطلبانه مربوط به مسئولیت صاحبان کشتی‌های نفت‌کش و تانکرها برای آلودگی نفتی را امضا کردند که به قرارداد توالوپ مشهور شد. در سال ۱۹۷۳ قرارداد توالوپ، ۹۹ درصد ظرفیت نفت‌کش‌های جهان را پوشش می‌داد (Wang, 2011: 51). این قرارداد به عنوان تشویق به اقدام فوری برای پاک‌سازی و یا کاهش آثار نشت واقعی یا تهدید به نشت، پیشرفتی سازنده در رژیم حقوقی قابل اجرا برای جبران خسارت آلودگی نفتی است (Wang, 2011: 52).

ب) قرارداد کریستال^۲: قرارداد کریستال به عنوان یک صندوق، شرکت‌های نفتی و مالکان نفت‌کش‌ها را حمایت می‌کند. در اصل این طرح به عنوان مکمل طرح توالوپ در سال ۱۹۷۱ امضا شد. قرارداد کریستال توافقی میان صاحبان منافع نفت است (Wang, 2011: 53). قرارداد کریستال تلاش عادلانه‌ای برای پاسخگویی به نگرانی‌های کنوانسیون مسئولیت مدنی ۱۹۶۹ بود که نمی‌توانست غرامت کافی را ارائه دهد؛ از این رو، اساس کنوانسیون صندوق ۱۹۷۱ براساس قرارداد کریستال است (Wang, 2011: 54). نکته قابل توجه قراردادهای خصوصی پیش‌گفته، این است که در مواردی از کنوانسیون مسئولیت مدنی که قابل رجوع به صندوق نباشد، قرارداد کریستال به خوبی می‌تواند همراه با کنوانسیون مسئولیت مدنی مورد استفاده قرار گیرد (آقای، ۱۳۸۴: ۲۳).

۶.۳. صندوق جبران خسارت‌های آلودگی‌های نفتی

کنوانسیون بین‌المللی ایجاد صندوق جبران خسارت‌های آلودگی نفتی^۳، سندی است که بعد از تدوین کنوانسیون مسئولیت مدنی آلودگی نفتی (۱۹۶۹) به صورت مکمل توسط سازمان‌های بین‌المللی دریایی تدوین شد. هدف از آن، پوشش خسارت‌های قربانیان آلودگی نفتی است. چنانچه قربانیان نفتی نتوانند خسارت خود را به صورت کامل و مناسب تحت شرایط کنوانسیون ۱۹۶۹ مسئولیت مدنی بگیرند، می‌توانند آن را از صندوق دریافت کنند^۴ (نقی‌زاده

1. Tanker Owners Voluntary Concerning Liability for Oil Pollution (TOVCLOP)
2. Contract Regarding an Interim Supplement to Tanker Liability for Oil Pollution (CRISTAL)
3. International Convention on the Establishment of an International Fund for Compensation for Oil Pollution Damage, Imo, Brussels. December 18, 1971.

۴. بند ۱ ماده ۴ کنوانسیون صندوق جبران خسارت آلودگی نفتی ۱۹۷۱.

انصاری، ۱۳۹۳: ۱۶۶). این صندوق، حمایت خود را در زمینه هزینه‌های رفع آلودگی، اقدامات پیشگیرانه از آلودگی، خسارت به اموال و از دست دادن توان اقتصادی ماهیگیران، هتل‌داران و دیگر افرادی که به طور مستقیم برای گذران زندگی خود به فعالیت‌های مربوط به دریا وابسته‌اند، توسعه داده است (سیفی قره‌بناق و دیگران، ۱۳۹۴: ۲۷۲). از مهم‌ترین اهداف صندوق می‌توان به پرداخت سریع جبران خسارت آلودگی‌های نفتی در اثر تخلیه نفت به دریا، پرداخت خسارت به قربانیان این آلودگی به صورت مستقل است (Pavliha & Grbec, 2008: 317) کنوانسیون صندوق ۱۹۷۱ نیز مفاد مشابهی دارد (نقی‌زاده انصاری، ۱۳۹۳: ۱۶۸). صندوق تکمیلی ۲۰۰۳، بار مالی جبران خسارت‌های آلودگی نفتی را کاملاً بر صنعت نفت تحمیل می‌کرد (Pavliha & Grbec, 2008: 320). به منظور رفع این عدم تعادل، انجمن بین‌المللی مؤسسات P&I به طراحی یک بسته اختیاری جبران خسارت شامل دو موافقت‌نامه اقدام کردند. موافقت‌نامه ۲۰۰۶ غرامت آلودگی نفتی تانکرهای کوچک با عنوان «استوپیا»^۱ و دیگری موافقت‌نامه ۲۰۰۶ غرامت آلودگی نفتی تانکرها موسوم به «توپیا»^۲ است. این موافقت‌نامه‌ها اختیاری و به لحاظ حقوقی الزام‌آور هستند.^۳ از آنجایی که این دو طرح، موافقت‌نامه‌های الزام‌آوری بین آن دسته از مالکان کشتی هستند که تحت پوشش بیمه‌های P&I قرار دارند، تقریباً تمام کشتی‌هایی که مشمول این طرح‌ها شده و عضو بیمه مذکورند، از ترتیبات آن بهره‌مند هستند. همچنین توپیا و استوپیا هیچ تأثیری بر کنوانسیون‌های مسئولیت مدنی ۱۹۶۹ و پروتکل تکمیلی ۲۰۰۳ ندارند. بنابراین، قربانیان آلودگی نفتی همچنان می‌توانند از ترتیبات پوششی اسناد مذکور نیز استفاده کنند. به همین دلیل، مطابق با این دو طرح، متعهد هستند غرامت مورد نظر را بدون آن که آن را به قربانیان آلودگی بپردازند، مستقیماً به صندوق ۲۰۰۳ پرداخت کنند. از این رو، به نظر می‌رسد این طرح می‌تواند پاسخگوی زیان‌های ناشی از آلودگی نفتی در دریا باشد (Pavliha & Grbec, 2008: 328).

۴. رسیدگی قضایی به دعاوی ناشی از آلودگی نفتی

در اختلافات زیست‌محیطی، افزون بر دادگاه‌های داخلی، چندین مرجع بین‌المللی دارای صلاحیت رسیدگی، مانند بنیاد بین‌المللی دیوان محیط زیست، دیوان دائمی داوری، دیوان بین‌المللی داوری و سازش محیط زیست و همچنین دیوان بین‌المللی حقوق دریاها هستند (نقی‌زاده انصاری، ۱۳۹۳: ۱۸۵). کنوانسیون حقوق دریاها مصوب ۱۹۸۲، طُرُق الزام‌آوری نیز پیش‌بینی کرده است که به موجب آن، دولت‌ها هنگام امضا یا تصویب و یا در موارد دیگر، یک یا چند

1. Small Tanker Oil Pollution Indemnification Agreement 2006(STOPIA2006).

2. Tanker Oil Pollution Indemnification Agreement 2006(TOPIA 2006).

3. SMALL TANKER OIL POLLUTION INDEMNIFICATION AGREEMENT (STOPIA) 2006 www.iopcfunds.org /fileadmin/IOPC_Upload/.../STOPIA-TOPIA.pdf

مرجع مندرج در این کنوانسیون را برای حل اختلافات بپذیرند. این مراجع عبارت‌اند از: دیوان بین‌المللی حقوق دریاهای، دیوان بین‌المللی دادگستری، داوری بین‌المللی و دیوان داوری ویژه (اسدزاده، ۱۳۹۵: ۸۶-۹۴).

۴.۱. محدوده حقوق و تکالیف دولت ساحلی در برابر آلودگی نفتی

اکنون این پرسش مطرح می‌شود که محدوده اعمال حق دولت ساحلی در پیگیری مسئولیت یک کشتی در آلودگی نفتی تا کجاست؟ آیا این حق محدود به دریای سرزمینی است یا فراتر از آن، دریای آزاد را نیز دربرمی‌گیرد؟ در پاسخ به این پرسش باید گفت هرگونه آلودگی نفتی که در محدوده دریای سرزمینی ایجاد شود، رسیدگی به آن، حق مسلم دولت ساحلی است؛ اما در خصوص دریای آزاد، با توجه به اینکه دریای آزاد از مناطق مختلف دریایی، مثل منطقه انحصاری اقتصادی و همچنین فلات قاره تا دویست مایل از خط مبدأ و همچنین خارج از آن نیز جزء دریای آزاد است، موضوع کمی متفاوت است (اسدزاده، ۱۳۹۵: ۷۷). مسئله اختیارات دولت ساحلی در صورت بروز حوادثی در خارج از قلمرو سرزمینی، ضمن قضیه کشتی توری‌کانیون مطرح شد. کشتی مزبور گرچه در دریای آزاد قرار داشت ولی به دستور مقامات دولت انگلیس بمباران شد تا شاید با شعله‌ور شدن و سوختن محموله نفتی، آثار آلودگی ناشی از آن کاهش یابد (سیدی، ۱۳۶۸: ۶). در مورد منطقه انحصاری اقتصادی، دولت ساحلی صلاحیت محافظت از محیط زیست دریایی را دارد و می‌تواند قوانین مربوط به آلودگی را بر اساس معیارها و قواعد جهانی وضع کند (نوری یوشانلوئی و کشفی، ۱۳۹۳: ۱۹۱). در این خصوص قانون ایران مقرر کرده است که حفاظت و حمایت از محیط زیست در ناحیه فلات قاره و منطقه انحصاری اقتصادی به صورت انحصاری تحت حاکمیت دولت جمهوری اسلامی ایران است^۱ (اسدزاده، ۱۳۹۵: ۷۷).

در زمینه آلودگی خارج از قلمرو سرزمینی، کشورها بر این باورند که محیط زیست مجموعه واحد به هم پیوسته است؛ موضوعی که در اسناد متنوعی راجع به حفاظت از محیط زیست، مانند کنفرانس استکهلم، منشور جهانی طبیعت، اعلامیه ریسو و همچنین دعای بین‌المللی اعلام شده است (نوری یوشانلوئی و کشفی، ۱۳۹۳: ۱۹۲). کنوانسیون حقوق دریاهای نیز در قسمت دوازدهم خود بیان می‌کند دولت ساحلی که یک کشتی با پرچم خارجی در بندر آن است، می‌تواند اقدامات اجرایی را علیه آن کشتی اعمال کند؛ حتی زمانی که آن کشتی متهم به ایجاد آلودگی در آب‌های آزاد و یا آب‌های دریای سرزمینی کشور دیگری است (اسدزاده، ۱۳۹۵: ۷۸)؛ بدین ترتیب، کشتی‌های متهم به ایجاد آلودگی، با این بهانه که بی‌درنگ مورد دعوی

۱. آیین‌نامه احداث و استفاده از تأسیسات در فلات قاره و منطقه انحصاری اقتصادی ایران در خلیج فارس و دریای عمان (مصوب ۱۳۷۵/۹/۲۸ هیأت وزیران).

کشور ساحلی قرار نگرفته‌اند، قادر به فرار از پیگیری قانونی نخواهند بود. رسیدگی‌ها ممکن است در سایر بنادر که مقصد بعدی کشتی‌ها هستند، آغاز شده و سپس به کشوری که آلودگی در قلمرو دریایی آن رخ داده است و یا به دولت صاحب پرچم منتقل شود (1997:733-734 Charney).

۲.۴. طرح دعوی علیه تخریب‌کنندگان مشترکات عمومی

اصول ۱۴ تا ۲۴ منشور جهانی طبیعت به موضوع حق بر محیط زیست و حفاظت از آن می‌پردازد. مواد ۱ تا ۱۰ اعلامیه ریو نیز مواضع منشور را تأیید می‌کنند. به نظر می‌رسد امکان طرح دعوی علیه تخریب‌کنندگان مشترکات عمومی برای تمامی دولت‌های عضو کمیسیون حقوق بین‌الملل بر اساس بند ۳ ماده ۴۰ طرح پیش‌نویس کمیسیون حقوق بین‌الملل پیش‌بینی شده است (فهیمی، ۱۳۹۱: ۲۳۵). براساس کنوانسیون مسئولیت مدنی ۱۹۶۹، خواهان حداکثر ظرف سه سال از تاریخ وقوع حادثه‌ای که به بروز خسارت انجامیده است، باید طرح دعوی کند؛ چنانچه رسیدگی قضایی آغاز شود، صاحب کشتی باید مبلغی معادل تمامی مسئولیت خود نزد دادگاه یا مقام ذی‌صلاح دولتی که ادعای مربوطه در آن مطرح شده است، بسپارد.^۱ رأی دادگاه توسط تمامی دولت‌های عضو کنوانسیون مسئولیت مدنی پذیرفته شده و در آنها قابل اجرا خواهد بود^۲ (آقایی، ۱۳۸۴: ۱۲۱). با توجه به مسائل پیش‌آمده، سازمان‌های بین‌المللی به انعقاد کنوانسیون بین‌المللی مداخله در دریای آزاد در موارد بروز حوادث نفتی مورخ ۱۹۶۹^۳ اقدام کردند که قلمرو آن شامل همه انواع نفت و مواد آلوده‌کننده خطرناک است. این کنوانسیون در واقع تمهیداتی در چهارچوب حقوق بین‌الملل موضوعه و مدرن، برای حل مسئله خسارت‌های آلودگی‌های نفتی که ناشی از حوادث پیش‌آمده در دریای آزاد هستند، پیش‌بینی و وضع کرده است (سیدی، ۱۳۶۸: ۷). ماده ۴۸ طرح مسئولیت بین‌المللی دولت، کمیسیون حقوق بین‌الملل در خصوص استناد به مسئولیت توسط دولتی به جز دولت زیان‌دیده است. این ماده بر این اندیشه استوار است که در موارد نقض تعهدات خاصی که از منافع جمعی گروهی از دولت‌ها یا منافع جامعه بین‌المللی در کل حمایت می‌کند، دولت‌ها می‌توانند به مسئولیت استناد کنند که خود در مفهوم ماده ۴۲ زیان ندیده‌اند و در واقع، در مورد تعهداتی است که در مقابل جامعه بین‌الملل در کل وجود دارد (ابراهیم‌گل، ۱۳۹۳: ۲۷۹). بنابراین، با توجه به واژه «هر دولتی»، می‌توان گفت همه

۱. ماده ۸ کنوانسیون مسئولیت مدنی ۱۹۶۹.

۲. بند ۳ ماده ۵ کنوانسیون مسئولیت مدنی ۱۹۶۹.

۳. ماده ۱۰ کنوانسیون مسئولیت مدنی ۱۹۶۹.

4. International Convention Relating to Intervention on the High seas in Cases of Oil Pollution Casualties 1969.

دولت‌ها مُحق خواهند بود و نیازی به همکاری و توافق قبلی نیست. در حقوق بین‌الملل برخی از تعهدات در مقابل جامعه بین‌الملل در کل هستند؛ این نوع تعهدات با توجه به اهمیت آن و اینکه همه دولت‌ها در حمایت از آن منفعتی حقوقی خواهند داشت و به نظر دیوان بین‌المللی دادگستری، تعهدات عام‌الشمول هستند، پس هر دولتی به عنوان یکی از اعضای جامعه بین‌المللی در کل، حق دارد به دلیل نقض چنان تعهداتی به مسئولیت دولت دیگر استناد کند (ابراهیم‌گل، ۱۳۹۳: ۲۸۱)؛ برای مثال، می‌توان به تعهدات بسیاری که در کنوانسیون‌های مختلف، مثل حقوق دریاها یا مسئولیت مدنی ۱۹۶۹ در خصوص حفاظت از محیط زیست، به ویژه محیط زیست دریایی، اشاره کرد. البته هر نوع آلودگی محیط زیست را نمی‌توان نقض تعهد دانست؛ زیرا بیشتر موارد آلودگی دریا، به ویژه آلودگی‌های نفتی، در اثر نقض عهد به وجود نمی‌آید و مسئولیتی هم که در این خصوص بیشتر به مالک کشتی منتسب می‌شود، از باب مسئولیت اعمال منع‌نشده در حقوق بین‌الملل است، ولی از آنجایی که در برخی کنوانسیون‌ها، قوانینی برای حفاظت از دریا وضع شده است، اگر آلودگی عمدی نباشد، از این جهت نقض عهد پیش نیامده است اما اگر مالک کشتی اقدامات پیشگیری و پاک‌سازی را که به موجب قوانین بین‌المللی وضع شده، اجرا نکند، در این صورت نقض عهدی رخ داده است و در نتیجه، هر کشوری با استناد به ماده ۴۸ طرح مسئولیت بین‌المللی می‌تواند علیه کشتی خاطی به طرح دعوی و ادعای جبران خسارت اقدام کند. از این رو، ممکن است هیچ دولتی شخصاً از آن نقض عهد زیانی ندیده باشد؛ برای مثال، آلودگی عمدی کشتی نفت‌کش در دریای آزاد (اسدزاده، ۱۳۹۵: ۸۵). در خصوص آب‌های آزاد که تحت حاکمیت هیچ دولتی نیست، بایستی براساس کنوانسیون‌های بین‌المللی مطالبه خسارت کرد. با استناد به موازین بین‌المللی، چنانچه هم کشور واردکننده زیان و هم کشور زیان‌دیده از آلودگی، عضو کنوانسیون بین‌المللی مسئولیت مدنی باشند، دادگاه‌های آنها صلاحیت رسیدگی به سانحه را دارند.^۱ ولی بهتر است به لحاظ وجود سه دلیل، دادرسی در کشور واردکننده زیان انجام شود. این دلایل عبارت‌اند از: ۱. اصل پرچم که به موجب کنوانسیون حقوق دریاها، کشور صاحب پرچم صلاحیت رسیدگی به مسئولیت مدنی و کیفری کشتی را در دریاهای آزاد دارد؛ ۲. براساس اصول کلی در حقوق بین‌الملل و با توجه به تمامی کنوانسیون‌ها، به ویژه کنوانسیون بین‌المللی مربوط به مقررات هم‌شکل در تصادم کشتی‌ها مبنی بر این که کشور زیان‌زننده یا مقصر صلاحیت رسیدگی دارد؛ ۳. سهولت اجرای حکم در کشوری که واردکننده زیان است. چنانچه یکی از دو کشور یا هر دو، عضو کنوانسیون نباشند، مطالبه خسارت بر اساس قانون داخلی مسئولیت مدنی کشوری خواهد بود که واردکننده زیان، تابعیت آن را دارد (فرشچی و همکاران، ۱۳۸۶: ۸۱ - ۸۲).

۱. ماده ۹ کنوانسیون مسئولیت مدنی ۱۹۶۹.

۳.۴. طرح دعوی در آلودگی ناشی از نفت در دریاها

طبق اصول حقوق بین‌الملل، هیچ دولتی ملزم نیست به محکمه‌ای بین‌المللی رجوع کند، مگر این که از قبل صلاحیت محکمه را پذیرفته باشد یا با موافقت‌نامه ویژه‌ای توافق کنند که اختلاف خاصی را به مرجع خاصی ارجاع دهند (بی‌سون و دیگران، ۱۳۹۰: ۳۵۰). طرفین اختلاف، یعنی اشخاصی که می‌توانند طرف حق و تکلیف در چهارچوب روابط بین‌الملل و حقوق بین‌الملل عمومی قرار گیرند، باید دو عنصر یا دو شخص یا دو تابع بین‌المللی باشند. بنابراین، اختلافات میان دو دولت و یا یک دولت با سازمان بین‌المللی و یا دو سازمان بین‌المللی، اختلاف بین‌المللی شمرده می‌شود اما اختلاف اگر میان یک دولت و فرد و یا شرکت خارجی (غیردولتی) باشد، به نظر اکثریت عالمان حقوق و رویه قضایی، اختلاف بین‌المللی عمومی تلقی نمی‌شود. اما اگر دولت متبوع چنین فرد یا شرکتی با استفاده از اصل حمایت دیپلماتیک، خواهان حمایت از وی باشد، در این صورت اختلاف جنبه بین‌المللی خواهد یافت (میرعباسی، ۱۳۹۴: ۲۲). گاهی طرح دعوی در آلودگی محیط زیست توسط خواهان براساس محل وقوع زیان و محل وقوع خسارت، متفاوت است. بر اساس حقوق بین‌الملل، دولتی که محیط زیست آن خسارت دیده است، طرفی از دعوی تلقی می‌شود که از حق اقامه دعوی و تحصیل غرامت برخوردار است؛ با این حال، پرسش این است که در صورت ایراد خسارت به محیط زیست مناطق دریای آزاد که فراسوی صلاحیت ملی است، چه کسی می‌تواند به عنوان خواهان اقدام کند؟ با توجه به اینکه دریای آزاد تحت حاکمیت هیچ‌کس نیست و یکی از اصول مسلم آیین دادرسی هم این است که هیچ‌کس نمی‌تواند به نام دیگری اقامه دعوی کند، پس یکی از نهادهای حقوقی که بیشتر در زمینه زیست‌محیطی پذیرفته شده و قوانین برخی از کشورها مثل ایالات متحده آمریکا و حقوق کامن‌لا نیز بر پایه آن است، طرح دعوای جمعی در این خصوص است. بنابراین، دعوای جمعی استثنایی بر اصل پیش‌گفته در زمینه اقامه دعوای جمعی یک نهاد حقوقی آمریکایی است و در حقوق کامن‌لا، به ویژه در زمینه مسئولیت زیست‌محیطی پذیرفته شده است (فهیمی، ۱۳۹۱: ۳۳۶). نظر دیگر این است که دولت‌های عضو یک نظام مربوط به مسئولیت مدنی خسارت‌های زیست‌محیطی، می‌توانند سازمانی ایجاد کنند و اختیارات «تراستی»^۱ را به آن اعطا کنند. راه حل دیگر این است که جامعه دولت‌های عضو این نظام، «تراستی» تلقی شوند که به نظر می‌رسد، مؤثرترین راه حل است (فهیمی، ۱۳۹۱: ۳۳۳). از آنجایی که محیط زیست، به ویژه محیط زیست دریایی و بالأخص آلودگی نفتی دریای آزاد، متعلق به فرد خاصی نیست و از آن همه است، ممکن است تشخیص «خواهان مناسب»، کمی دشوار باشد (فهیمی، ۱۳۹۱: ۳۳۲).

۴.۴. تعارض قوانین در دعاوی ناشی از آلودگی نفتی در دریا

قوانین کشورهای در رسیدگی به دعاوی آلودگی نفتی در دریا متفاوت است و عمدتاً اگر یک عامل خارجی در دعوی دخیل باشد، مسئله تعارض صلاحیت دادگاه‌ها مطرح می‌شود. حل تعارض دادگاه مقدم بر تعارض قانون قابل اعمال در آن دعواست؛ زیرا دادگاه رسیدگی‌کننده، پیش از رسیدگی به دعوی باید صلاحیت خود در رسیدگی به آن را احراز کند. کنوانسیون بین‌المللی حقوق دریاهای (۱۹۸۲)، به تدوین صلاحیت وضع قوانین در خصوص آلودگی دریا، به سه گروه از کشورها (دولت صاحب پرچم، دولت صاحب بندر و دولت ساحلی) می‌پردازد (نقی‌زاده انصاری، ۱۳۹۳: ۱۱۴). ماده ۲۱۱ کنوانسیون مزبور، دولت‌ها را ملزم می‌کند با اقدام از طریق سازمان‌های بین‌المللی (IMO) یا کنفرانس‌های دیپلماتیک (مانند کنفرانس بروکسل)، قواعد و معیارهای بین‌المللی حاکم بر کشتی‌ها را وضع کنند (بی‌سون و دیگران، ۱۳۹۰: ۲۷۵). اگر آلودگی در دریای سرزمینی رخ دهد، دادگاه کشور ساحلی حاکم است و صلاحیت رسیدگی دارد؛ زیرا هم محل وقوع زیان و هم محل وقوع خسارت در آب‌های سرزمینی دولت ساحلی است. چنانچه محل وقوع زیان در منطقه انحصاری اقتصادی باشد، از آنجا که محل وقوع زیان (منطقه انحصاری اقتصادی) و محل وقوع خسارت هم ممکن است همین منطقه یا سواحل آن باشد، به نظر می‌رسد رسیدگی به این موضوعات در صلاحیت دولت ساحلی باشد؛ چراکه دولت ساحلی صلاحیت انحصاری در رسیدگی به آلودگی‌های ایجادشده در این منطقه و پیامدهای ناشی از آن را دارد و چنانچه آلودگی در دریای آزاد خارج از منطقه انحصاری اقتصادی رخ دهد، با توجه به اینکه خاستگاه آلودگی نفتی در دریای آزاد، بیشتر کشتی‌های نفت‌کش است، از این رو به نظر می‌رسد در وهله اول به جهت اینکه طبق کنوانسیون حقوق دریاهای، دولت صاحب پرچم در دریای آزاد نسبت به کشتی‌های خود حق حاکمیتی دارد، دادگاه کشور صاحب پرچم صلاحیت رسیدگی به آلودگی نفتی در دریای آزاد را داشته باشد و در صورت عدم رسیدگی دادگاه کشور صاحب پرچم، دادگاه دولت صاحب بندر، یعنی نخستین بندری که کشتی بعد از ایجاد آلودگی وارد آن شود، صلاحیت رسیدگی خواهد داشت (اسدزاده، ۱۳۹۵: ۱۰۳). البته صالح به رسیدگی بودن دادگاه به معنای اعمال قانون همان کشور نیست، مگر آنکه مسئله با نظم عمومی آن کشور در ارتباط باشد که در این صورت قانون کشور همان محل دادگاه، صلاحیت رسیدگی خواهد داشت (فهمی، ۱۳۹۱: ۳۴۹).

۴.۵. قانون حاکم بر دعاوی آلودگی ناشی از نفت در دریا

در دعاوی مسئولیت مدنی ناشی از تخریب محیط زیست، نظریه‌های مختلفی در خصوص قانون حاکم وجود دارد، از جمله: ۱. حاکمیت قانون مقرر دادگاه؛ ۲. حاکمیت قانون محل وقوع

فعل زیان‌بار؛ ۳. حاکمیت قانون مناسب مسئولیت مدنی یا قانون کشوری که مسئولیت مدنی با آن نزدیک‌ترین ارتباط را دارد (اسدزاده، ۱۳۹۵: ۱۰۴-۱۰۶). با احراز صلاحیت توسط دادگاه، قاضی نخست در جست‌وجوی قانون مناسب خواهد بود. رویه قضایی موجود در این زمینه، حاکی از آن است که اگر غلقه‌ای بین زیان‌دیده و یکی از دولت‌ها وجود داشته باشد، قانون آن کشور به اجرا گذاشته می‌شود؛ برای مثال، چنانچه حادثه‌ای در دریای آزاد روی داده است و آلودگی به سواحل یک کشور خاص برسد، اقامه دعوی در هر دادگاهی انجام شود، منطقی است که قانون کشور ساحلی که آلودگی به آن خسارت وارد کرده، مورد توجه قرار گیرد. در واقع، در چنین مواردی قانون محل وقوع خسارت اجرا می‌شود (اسدزاده، ۱۳۹۵: ۱۰۳). در قضیه آموکو کادیز، به دلیل اینکه خواننده‌ها، یعنی شرکت آموکو و شرکت استاندارد اوایل، هر دو آمریکایی بوده و ایالات متحده نیز کنوانسیون ۱۹۶۹ را امضا نکرده بود، قاضی از اجرای قانون فرانسه (کشور ساحلی خسارت‌دیده) خودداری کرده و قانون آمریکا را صالح دانست، اما در عین حال اظهار داشت ترتیبات مرتبط با جبران خسارت وارده در دعاوی حاضر مطابق با قانون فرانسه و ایالات متحده آمریکا یکسان است و هیچ تفاوتی نمی‌کند کدام قانون اعمال شود. بنابراین، در این دعوی خواهان‌های فرانسوی، قانون ایالات متحده را قابل اعمال دانسته و معیار انتخاب قانون صالح را منوط به تعیین قانون کشوری می‌دانستند که دارای عمده‌ترین ارتباط با حادثه است. به نظر آنان، رفتار قابل مجازات شرکت استاندارد اوایل و شرکت نفتی آمریکایی منحصراً و به تمامی در ایالات متحده، به ویژه در شیکاگو متمرکز است و در نتیجه، قانون ایالات متحده اعمال می‌شود. از این رو، محل حادثه تنها یک مکان «کاملاً اتفاقی» است و اعمال قاعده محل وقوع خسارت جایگاهی ندارد (رای تجدیدنظر ۲۴ ژانویه ۱۹۹۲).

اکنون پرسش این است که اگر غلقه‌ای در میان نباشد، در این صورت چه قانونی حاکم است؟ یعنی چنانچه حادثه به طور کامل در دریای آزاد رخ داده باشد، چه قانونی باید اعمال شود؟ در این صورت قانون محل فعل زیان‌بار و قانون محل خسارت کارایی خود را از دست می‌دهند و ناگزیر قانون مقر دادگاه به عنوان قانون محلی اعمال می‌گردد. رویه موجود در قضیه‌های توری کانیون، آموکو کادیز، اریکا، اگزون والدز، همگی ناظر بر اعمال قانون مقر دادگاه است (گرشاسبی، ۱۳۸۹: ۱۴۰).

نتیجه

جبران خسارت آلودگی نفتی در سواحل و دریای سرزمینی، براساس کنوانسیون مسئولیت مدنی و سقف محدودیتی برای هر حادثه نفتی توسط بیمه‌های مسئولیت تا سه چهارم تحت پوشش قرار می‌گیرد و یک‌چهارم باقی‌مانده بر عهده کلوپ‌های P&I است و چنانچه مالک

کشتی عضو کنوانسیون مسئولیت مدنی ۱۹۶۹ و پروتکل اصلاحی آن و کنوانسیون صندوق ۱۹۷۱ و پروتکل اصلاحی آن (۱۹۹۲ و ۲۰۰۳) باشد، تا میزان سقف تعیین شده، می‌تواند از مزایای پوشش جبران خسارت این کنوانسیون‌ها نیز بهره‌مند شود. در دریای آزاد هم، کنوانسیون‌های مزبور تا منطقه انحصاری اقتصادی را پوشش می‌دهند ولی خارج از این منطقه در دریای آزاد مشمول پوشش صندوق جبران خسارت و کنوانسیون مسئولیت مدنی نمی‌شود، اما چنین محدودیتی برای بیمه مسئولیت، کلپ‌های P&I و قراردادهای خصوصی کریستال و توالوپ وجود ندارد.

رویه قضایی نشان می‌دهد که گرایش به جبران خسارت وارده به محیط زیست دریای آزاد وجود دارد. هر قطره نفتی که وارد آب‌ها می‌شود، به منافع عمومی آسیب می‌رساند و در واقع زیان‌دیده اصلی عموم مردم هستند؛ همچنان که در حقوق داخلی نیز آسیب به محیط زیست، آسیب به منافع ملی تلقی می‌شود. بنابراین، دولت‌ها عموماً به سازمان‌های دولتی و غیردولتی اجازه اقامه دعوی می‌دهند؛ برای مثال، تقسیمات سرزمینی و اداری فرانسه به عنوان مدعی‌العموم، قیم عمومی یا حافظ منافع عمومی یا طبق قانون ایران، سازمان بنادر و دریانوردی، سازمان حفاظت محیط زیست و شیلات ایران، از حیث مطالبه ضرر و زیان ناشی از خسارت، نماینده ایران در دعاوی بین‌المللی شمرده می‌شوند. همچنین در ایالات متحده آمریکا، کنگره به رئیس‌جمهور یا نماینده مجاز دولت یا قبایل بومی اجازه داده است تا به عنوان «تراستی» از طرف عموم اقدام و برای جبران خسارت‌های وارده بر منابع طبیعی اقامه دعوی کند.

موارد پیش‌گفته نشان می‌دهد که در حقوق داخلی، روندی وجود دارد که مطابق آن خسارت‌های زیست‌محیطی محض از طریق «قیم عمومی» در حمایت از منافع عمومی قابل جبران است.

اما در خصوص خسارت‌های وارده به دریای آزاد، به نظر برخی نویسندگان، این نوع خسارت‌ها زمانی قابل جبران است که مطابق با موارد فوق به دریای ساحلی یا منطقه انحصاری اقتصادی دولت‌ها خسارتی وارد آید و چنانچه خسارت منحصرأ در دریای آزاد روی داده باشد، زیان‌دیده واقعی «بشریت» است. حقوق بین‌الملل هنوز به آن درجه از پیشرفت نرسیده است که دولتی بتواند به نمایندگی از منافع بشریت اقدام به اقامه دعوی نماید. ولی به نظر می‌رسد، چنانچه اقدام به آلودگی از سوی کشورها، نقض یکی از مقررات مذکور در کنوانسیون حقوق دریاها (۱۹۸۲) یا قوانین و مقررات دیگر یا عرف بین‌المللی باشد، هر کشوری می‌تواند با استناد به ماده ۴۸ مسئولیت بین‌المللی دولت‌ها، به طرح دعوی جبران خسارت آلودگی نفتی در دریای آزاد اقدام کند.

منابع الف) فارسی

۱. ابراهیم گل، علیرضا (۱۳۹۳). *مسئولیت بین‌المللی دولت؛ متن و شرح مواد کمیسیون حقوق بین‌الملل*. چاپ ششم، تهران: مؤسسه مطالعات و پژوهش‌های حقوقی شهر دانش.
۲. ابوعطا، محمد (۱۳۹۳). *مسئولیت مدنی ناشی از تصادم کشتی‌ها*. چاپ اول، تهران: انتشارات مجد.
۳. اسدزاده، خدیجه (۱۳۹۵). «نحوه جبران خسارت ناشی از آلودگی نفتی در دریای آزاد». *پایان‌نامه کارشناسی ارشد. حقوق خصوصی، دانشکده حقوق و علوم سیاسی دانشگاه آزاد اسلامی واحد علوم و تحقیقات تبریز*.
۴. آقایی، بهمن (۱۳۸۴). *مجموعه مقالات حقوق بین‌الملل دریاها و مسائل ایران*. چاپ دوم، تهران، گنج دانش.
۵. تقی‌زاده انصاری، مصطفی (۱۳۹۳). *حقوق بین‌الملل محیط زیست*. چاپ اول، تهران: انتشارات خرسندی.
۶. رضوی صباد، رضا؛ شاه‌رضایی، مرضیه (۱۳۹۳). «اکاوی آخرین تحولات صنعت بیمه دریایی». *ویژه‌نامه معاونت فنی بازرگانی، دفتر برنامه‌ریزی راهبردی و امور بین‌الملل شرکت کشتی‌رانی جمهوری اسلامی ایران*، ص ۸-۲۶.
۷. ژوردن، پاتریس (۱۳۸۵). *اصول مسئولیت مدنی همراه با آراء دیوان عالی کشور فرانسه*. ترجمه و تحقیق مجید ادیب، چاپ دوم، تهران: نشر میزان.
۸. سیدی، مهرداد (۱۳۶۸). «مسئولیت مدنی خسارات آلودگی نفتی در دریای آزاد». *مجله حقوق بین‌المللی، بهار و تابستان، شماره ۱۰، ص ۵-۲۰*.
۹. سیفی قره‌یتاق، داود؛ حسنی، وحید؛ مهدی‌پور، محمد (۱۳۹۴). «بیمه اجباری مسئولیت مدنی صاحبان کشتی در آلودگی‌های نفتی با تأکید بر کنوانسیون مسئولیت مدنی با اصلاحات بعدی». *فصلنامه پژوهش‌نامه بیمه، شماره ۱۱۷، ص ۲۶۹-۳۰۳*.
۱۰. صادقی نشاط، امیر (۱۳۷۰). *حقوق بیمه دریایی*. چاپ اول، بی‌جا، مؤسسه آموزش کشتی‌رانی جمهوری اسلامی ایران.
۱۱. ضیایی بیگلری، محمدرضا (۱۳۸۴). *حقوق بین‌الملل عمومی، چاپ بیست و دوم، تهران: انتشارات گنج دانش*.
۱۲. فرشچی، پروین، دبیری، فرهاد؛ شجاعی، سارا (۱۳۸۶). *بررسی ابعاد آلودگی‌های نفتی در منطقه خلیج فارس و دریای عمان، علوم تکنولوژی محیط‌زیست، دوره نهم، شماره ۴، ص ۷۵-۸۶*.
۱۳. فهیمی، عزیزالله (۱۳۹۱). *مسئولیت مدنی ناشی از تخریب محیط زیست در فقه و حقوق ایران (مطالعه تطبیقی در حقوق فرانسه و اسناد بین‌المللی)*. چاپ اول، قم: پژوهشگاه علوم و فرهنگ اسلامی.
۱۴. فیوضی، رضا (۱۳۷۹). *حقوق بین‌الملل مسئولیت بین‌المللی و نظریه حمایت سیاسی از اتباع*. جلد دوم، چاپ اول، تهران: انتشارات دانشگاه تهران.
۱۵. کلارک، آر بی (۱۳۷۹). *آلودگی دریا*. ترجمه محمدعلی زاهد و زینب محمدی دشتکی، چاپ اول، تهران: نشر نسق.
۱۶. گرشاسبی، علی (۱۳۸۹). «مسئولیت مدنی ناشی از تصادم کشتی در دریای آزاد». *پایان‌نامه کارشناسی ارشد. حقوق بین‌الملل، دانشکده حقوق و علوم سیاسی دانشگاه تهران*.
۱۷. لویی بی. سون؛ کریستن گوستافسون یوراس؛ جان ای. نویز؛ اریک فرانکس (۱۳۹۰). *حقوق بین‌الملل دریاها*. ترجمه محمد حبیبی مجنده، چاپ اول، تهران: انتشارات جنگل جاودانه.
۱۸. ممتاز، جمشید (۱۳۷۷). *حقوق بشر در پرتو تحولات بین‌المللی*. ترجمه حسین شریفی طرازکوهی، چاپ اول، تهران: نشر دادگستر.
۱۹. میرعباسی، سید باقر (۱۳۹۴). *حقوق بین‌الملل عمومی*. جلد دوم، چاپ ششم، تهران: نشر میزان.
۲۰. نوری یوشانلوئی، جعفر؛ آقاسید جعفر کشفی، مونا (۱۳۹۳). «حقوق و تکالیف دولت‌ها به پیشگیری و جبران آلودگی دریایی ناشی از حمل‌ونقل نفت در پرتو اسناد و آرای بین‌المللی». *فصلنامه پژوهش حقوق عمومی، سال شانزدهم، پاییز، شماره ۴۴، ص ۱۷۵-۱۹۸*.

ب) خارجی

21. Shelton .Dinah & Kiss.Alexandre, (2005), Judicial hand book on Environmental Law, United Nations Environment Programme, 2005 ISBN: 92-807-2555-6 www.earthprint.com
22. Pavliha,Marko & Mitja Grbec, LL. M , (2008),The 2003 Supplementary Fund Protocol: an Important Improvement to the International Compensations system for Oil pollution Damage, Zbornik PFZ, 58
23. Wang, Hui, (2011), civil liability for Marine Oil Pollution Damage & Prime; Erasmus University, Rotterdam
24. Charney, Jonathan, (1994),"The Marine Environment and the 1982 United Nation Convention on the Law of the sea", *Intl Env'tl. L. Rev* Vol. 28.
25. Cummings, Ann D, (1992),"The Exxon Valdez Oil Spill and the Confidentiality of Natural Resource Damage Assessment Data", Vol.19 Ecology L.Q.Available at: <http://scholarship.law.berkeley.edu/elq/vol19/iss2/>
26. Sealing, Keith E, n (2003),"Civil Procedur in Substantive Context: The Exxon Valdez Cases", University Law Journal.Vol.47.No.63.p70
27. In the Matter of: Oil Spill by the Amoco Cadiz off the Coast of France on March 16, 1978. United States Court of Appeal for the Seventh Circuit 954 F.2d 1279; 1992 U.S. App. LEXIS 833; 1992 AMC 913; 22 ELR 20835 June 12, 1991, Argued January 24, 1992, Decided.
28. European Environmental Law Review, November 99, P.306.
29. International Convention on the Establishment of an International Fund for Compensation for Oil Pollution Damage, Imo, Brussels. December 18, 1971.
30. SMALL TANKER OIL POLLUTION INDEMNIFICATION AGREEMENT (STOPIA) 2006 www.iopcfunds.org /fileadmin/IOPC_Upload/.../STOPIA-TOPIA.pdf
31. International Convention Relating to Intervention on the High seas in Cases of Oil Pollution Casualties 1969.