

بررسی دلایل و نقش بیمه اجباری برای مسئولیت انواع آلودگی دریایی

فریبرز صفری*

استادیار گروه حقوق دانشکده علوم انسانی دانشگاه حضرت معصومه (علیها السلام) قم، ایران

چکیده

اصل جبران سریع و کافی خسارات آلودگی دریایی همواره با چالش‌های متعددی در عرصه حمل‌ونقل دریایی روبه‌رو بوده است. یکی از این چالش‌ها، تضمین پرداخت خسارات احتمالی فاجعه‌بار از طریق ایجاد نظام بین‌المللی بیمه اجباری است. وضع بیمه اجباری در چهارچوب نظام بین‌المللی حقوقی مسئولیت مدنی برای آلودگی دریایی، به دلایلی هم‌چون نبود یک نظام یکسان و واحد از سوی برخی کشورها مانند امریکا مورد مخالفت قرار گرفته است. از سوی دیگر، دلایل متعددی برای پذیرش بیمه اجباری در عرصه بین‌المللی برای انواع آلودگی دریایی از جانب بسیاری از کشورها ارائه شده است. این مقاله به روش تحلیلی، ضمن تقسیم انواع آلودگی دریایی و بررسی و ارزیابی دلایل لزوم یا رد بیمه اجباری، تأکید می‌کند که بیمه اجباری برای انواع آلودگی‌های دریایی ناشی از مواد نفتی و نیز مواد خطرناک و سمی، به دلایلی هم‌چون قطعیت غرامت و پوشش خسارات زیست‌محیطی و قابلیت دسترسی به محاکم ملی و منابع مالی عامل خسارت، ضروری است.

واژگان کلیدی: بیمه اجباری، آلودگی دریایی، تضمین پرداخت خسارات، تحدید مسئولیت.

*Email: f.safari@hmu.ac.ir

مقدمه

بیمه دریایی نقش بسزایی در توسعه حمل و نقل دریایی و تجارت بین‌المللی ایفا می‌کند (UNCTAD, 2012: 132; UN General Assembly, 2007: 29). مالک کشتی در طی تجارت‌های مکرر دریایی، ممکن است کشتی خود را از دست بدهد یا به آن آسیب وارد شود یا به اشخاص ثالث خسارت وارد کند. هریک از این موارد، اهمیت بیمه دریایی را به‌خوبی نشان می‌دهد. بیمه ابراری است که مالک یا ذی‌نفع کشتی، می‌کوشند به‌وسیله آن از خود در برابر مسئولیت‌هایی که از مالکیت، نفع یا سهم و مسئولیت آن‌ها در قبال سایر اشخاص برخاسته، محافظت کنند (Hurd, 1952: 27). حمل و نقل دریایی تجارتي پرخطر و پرهزینه، به‌ویژه در صورت آلودگی نفتی است (IMO Maritime Knowledge Centre, 2011: 1)؛ United Nations General Assembly, 2007: 29). این‌گونه حوادث می‌تواند هم برای تجارت و هم برای محیط‌زیست فاجعه‌آمیز باشد. این موضوع از زمان حادثه کشتی توری کانیون^۱ در سال ۱۹۶۷ که دارای آثار مخرب زیست‌محیطی شدید و وسیعی بود، بیشتر مورد توجه جهانیان قرار گرفت. پس از این حادثه، مقررات فنی و حقوقی بسیاری توسط سازمان بین‌المللی دریانوردی به تصویب رسید (IMO, 1998: 4; IMO, 2005: 54-56). حادثه یادشده که به طرح دعوی آلودگی بسیاری انجامید، نشان داد که قوانین و مقررات مربوط به مسئولیت مدنی و تحدید مسئولیت در آن زمان ناکافی بوده است (IMO, 1998: 2; ILC, 1996: 7). این حادثه برای کشورهای درگیر با آلودگی هزینه‌های بسیاری دربرداشت^۲. از این‌رو، نظامی جدید همراه با پرداخت غرامت کافی برای جلب رضایت قربانیان آلودگی ضروری بود (Dawson & Weston, 1962: 728-729).

ترتیبات بیمه‌ای برای تدوین یک نظام نوین مسئولیت، به دلیل وجود خسارات مالی عظیم و خاص، ضروری است؛ زیرا وقوع حوادث دریایی مشخص کرده است که کارآمدی هرگونه نظام جدید مسئولیت و جبران خسارت آلودگی نفتی به بیمه‌پذیربودن آن بستگی دارد. بنابراین در اولین گام، کنوانسیون ۱۹۶۹ مسئولیت مدنی (CLC) درباره آلودگی نفتی به تصویب رسید که براساس آن، مالک کشتی به‌عنوان مسئول خسارت چنین آلودگی تعیین و تهیه بیمه نیز بر عهده او گذاشته شد. هدف الزامات بیمه اجباری یا سایر تضمین‌های مالی تحت کنوانسیون مسئولیت مدنی، تضمین پرداخت سریع غرامت کافی و مؤثر^۳ به حادثه‌دیدگان آلودگی بود. این

1. Torrey Canyon

۲. برای انگلیس، سه و یک چهارم میلیون پوند و برای فرانسه، ۴۱ میلیون فرانک هزینه و خسارت دربرداشت.

3. Prompt, adequate and effective compensation

هدف و مقررات آن، الگویی برای سایر کنوانسیون‌های مسئولیتی درباره انواع دیگر آلودگی‌های دریایی قرار گرفت (IMO, 1998: 2-4; De La Rue, 1993: 13).

اجرای نظام بیمه اجباری درباره حوادث آلودگی دریایی بسیار مهم است. تدوین یک نظام بیمه اجباری یا تضمین مالی در قالب کنوانسیون‌های بین‌المللی مسئولیت مدنی نمی‌توانست به‌طور خودکار برای آن بازار بیمه ایجاد کند. فراهم بودن بیمه پیش‌شرطی بود که تهیه‌کنندگان کنوانسیون مسئولیت مدنی می‌بایست از ابتدا آن را در نظر می‌گرفتند. باین‌حال، این امکان نیز وجود داشت که بازار بیمه به‌طور داوطلبانه این چالش جدید را بپذیرد. در این مقاله ابتدا مفهوم بیمه اجباری و اهمیت آن توضیح داده می‌شود و سپس دلایل اجباری شدن بیمه و سایر تضمین‌های مالی مورد بررسی قرار خواهند گرفت. برای درک پیامدهای مسئولیت آلودگی نفتی برای صنعت بیمه، نیاز است چهارچوب اصلی شرایط و مقررات تهیه بیمه درک و شناخته شود. بررسی انواع بیمه‌های آلودگی دریایی و شرایط پوشش آن‌ها به ما کمک می‌کند تا ساختار فعلی بیمه آلودگی دریایی را بهتر درک کنیم و همچنین زمینه را برای بحث مربوط به علت پذیرش بیمه‌های پی‌اند.آی^۱ و سقف مسئولیت آن‌ها برای هر نوع آلودگی فراهم می‌کند.

۱. مفهوم بیمه اجباری در کنوانسیون‌های دریایی

کنوانسیون‌های مسئولیت مدنی مصوب سازمان بین‌المللی دریانوردی (آیمو)^۲ دارای ماده‌ای به نام «بیمه اجباری»^۳ هستند، اما درعین‌حال، هیچ تعریفی از «بیمه اجباری» ارائه نکرده‌اند. واژه «اجباری» در فرهنگ لغت معمولاً به معنای فعل یا ترک فعلی است که باید انجام پذیرد یا چیزی که طبق قانون یا مقررات لازم است (Oxford Dictionary, 1995: 235). طبق مفاد کنوانسیون‌های بین‌المللی مسئولیت مدنی در زمینه‌های گوناگون آلودگی، مالک کشتی با تناژ ناخالص بالاتر از حد معینی باید بیمه یا سایر تضمین‌های مالی داشته باشد تا به اندازه کافی مسئولیت آلودگی احتمالی خود را در قالب مطالبات حادثه‌دیدگان برآورده کند. درواقع، مفاد «بیمه اجباری» در کنوانسیون‌های بین‌المللی دریایی، نه تنها اشخاص ذی‌ربط را ملزم به خرید بیمه‌نامه و ارائه شواهدی مبنی بر انجام آن می‌کنند، بلکه الزامات بیمه‌ای مربوط به آن را که شامل موارد زیر می‌شود نیز معین می‌کنند: ۱. مسئولیت‌ها و تعهدات مشخص؛ ۲. مبلغ معین؛ ۳. بیمه‌گر مسئولیت به‌نحوی که خسارت‌دیدگان بتوانند مستقیماً علیه او طرح دعوی کنند. این

1. Protection & Indemnity Clubs (P&I Clubs)
2. International Maritime Organization (IMO)
3. Compulsory Insurance

موارد تقریباً به‌طور یکسان در همه کنوانسیون‌های دریایی مصوب آیمو به تصویب رسیده‌اند، اما هریک تفاوت‌های مهمی نیز دارند که در ذیل به آن‌ها خواهیم پرداخت.

اهمیت پرداخت غرامت سریع و کافی به قربانیان آلودگی در کنوانسیون‌های مسئولیت مدنی مورد تأکید قرار گرفته است. برای این منظور، تهیه بیمه یا سایر تضمینات مالی پیش‌بینی شده است. با در نظر گرفتن این‌که ممکن است تهیه بیمه مسئولیت برای مالکان کشتی دارای قیود محدودکننده باشد، مالکان کشتی می‌توانند سایر تضمین‌های مالی را برای پوشش مسئولیت خود در قبال خسارت ناشی از آلودگی تحت کنوانسیون‌ها تهیه کنند (ماده ۷ کنوانسیون ۱۹۹۲ مسئولیت مدنی (CLC). درعمل، صنعت بیمه یا مؤسسات مالی می‌توانند ابزارهای مالی جدیدی را که ممکن است در اختیار داشته باشند برای مسئولیت آلودگی نفتی به‌کار گیرند. کنوانسیون‌های دریایی مقررات خاصی درباره شرایط بیمه‌گر قابل قبول و یا مرجع صالح ارائه‌دهنده تضمینات مالی وضع نکرده‌اند و این امر به قوانین ملی کشورها موکول شده است.

۲. توسعه مفهوم بیمه اجباری برای خسارات آلودگی دریایی

پیش از سال ۱۹۶۹، بیمه برای هرگونه مسئولیت یک موضوع داخلی برای مالکان کشتی بود (Rosag, 2000: 8-10). اگرچه بیمه مسئولیت در سایر شاخه‌های حقوق بیمه به‌سرعت اجباری شد، مانند بیمه وسایل نقلیه موتوری، اما بیمه مسئولیت مالکان کشتی در قبال خسارات ناشی از آلودگی نفتی تا زمان تصویب کنوانسیون مسئولیت مدنی در سال ۱۹۶۹ اجباری نشده بود. پس از حادثه توری کانیون، یکی از مسائل مهم این بود که آیا اجباری کردن بیمه مسئولیت آلودگی نفتی ضرورت دارد یا خیر؟ در صورت پذیرش و قبول چنین بیمه‌ای، پرسش دیگر این بود که آیا مزایای ایجاد این چنین نظامی نسبت به مشکلات عملی آن بیشتر خواهد بود؟

برای پاسخ به پرسش‌های فنی و حقوقی که پس از غرق شدن کشتی توری کانیون مطرح شده بود، نهادهای گوناگونی، از جمله سازمان بین‌المللی دریانوردی، مطالعات، تحقیقات و بررسی‌های بسیاری انجام دادند. بعضی با ایده بیمه اجباری مسئولیت آلودگی نفتی مخالفت کردند؛ زیرا مشکلات عملی آن ظاهراً بیشتر از مزایای آن است. برخی نظرات مخالف به شرح زیر بود:

۱. چنین تعهدی تنها در خدمت تضمین پرداخت بدهی برای دعاوی آلودگی نفتی است؛ درحالی‌که چنین امری برای سایر دعاوی نیز اهمیت دارد. الزام به تأمین برای یک دسته از دعاوی به معنای قرار دادن طبقه خاصی از خواهان‌های دعاوی در موقعیت برتر نسبت به سایر خواهان‌هاست (German Maritime Law Association, CMI, Documentation 1968: 37-38).

۲. برای مقابله با حادثه‌ای اضطراری که حدوث آن بسیار بعید است، الزام به تدوین نظام بیمه اجباری بار اضافی را بر حمل و نقل دریایی تحمیل خواهد کرد و همچنین برای دولت‌ها مشکلات مربوط به تأمین اعتبار برای ایجاد و توسعه چنین بیمه‌ای به وجود خواهد آورد (Maritime Law Association of the United States, 1968: 140). اتحادیه حقوق دریایی آلمان بر آن بود که موضوع جبران خسارت قربانیان حوادث آلودگی موضوعی اداری و اجرایی است و نه موضوعی قضایی و این امر هزینه سنگینی برای دولت عضو به وجود می‌آورد (German Maritime Law Association, 1968: 34).

۳. پوشش بیمه شامل هزینه‌های بالایی خواهد بود که ممکن است قبول کردن آن دشوار یا حتی ناممکن باشد؛ زیرا از یکسو، این بیمه ریسک‌های بزرگ و فاجعه‌آمیز را پوشش می‌دهد و عموماً نیاز به بیمه اتکایی از طریق چندین بیمه دارد و از سوی دیگر، قیمت حمل و نقل و همچنین قیمت نفت توسط بازار تعیین می‌شود و نوسان دارند. پیش‌بینی این‌که آیا بازار می‌تواند قیمت اضافی مشتمل بر طرح بیمه پیشنهادی را جذب کند، ناممکن است (German Maritime Law Association, 1968: 38).

۴. نظر دیگر آن بود که هیچ نظام یکسان بین‌المللی درباره انقضاء و شرایط بیمه برای ریسک مسئولیت وجود ندارد و همچنین هیچ نظر واحدی در مورد حداقل پوشش کافی وجود ندارد و امکان اجرای بین‌المللی طرح بیمه اجباری به دلیل عدم تصویب مقررات بین‌المللی یکسان، وجود ندارد (U.S. Maritime Law Association, 1968: 140).

۳. علل ایجاد بیمه اجباری برای مسئولیت در قبال آلودگی دریایی

در مقابل نظرات مخالف، موافقت و ترجیح برخی کشورها مثل سوئد، فرانسه، یونان و ژاپن، درباره ایجاد یک نظام حقوقی بیمه اجباری در سطح بین‌المللی قرار دارد (French Maritime Law Association, 1968: 94; Hellenic, 80; Swedish, 26; Japanese, 86). دلیل اصلی این ترجیح از سوی کشورها آن است که چنین نظام بیمه‌ای، هدف کنوانسیون‌ها - یعنی تضمین جبران مؤثر و کافی خسارت برای حادثه‌دیدگان - را محقق می‌کند. از طریق بیمه اجباری یا با ارائه انواع دیگر تضمینات مالی، شخصی که بالقوه مسئول خطر آلودگی است، موظف است همیشه نشان دهد که در صورت آسیب آلودگی، وجوه کافی در اختیار قربانیان قرار خواهد گرفت.

۱. درباره این نظر باید گفت که پس از تصویب و اجرای مقررات بین‌المللی یکسان در سطح جهان توسط بیش از نود درصد تناژ ناوگان تجاری جهان، نبود یک نظام واحد بین‌المللی دیگر معنا ندارد و این امر فقط در مورد خود آمریکا که نظام متفاوتی دارد، صادق است؛ همان‌طور که توسط اتحادیه حقوق دریایی آمریکا نیز مطرح شد (IMO Maritime Knowledge Centre, 2011: 1-12).

در زمان تصویب کنوانسیون‌های مسئولیت مدنی، انواع دیگری از تضمینات مالی نیز توصیه گردید که توسط دولت‌ها پذیرفته شد؛ زیرا سایر اشکال ضمانت، عملکردی مشابه بیمه اجباری دارند. تضمینات مالی معادل شامل ضمانت‌نامه‌های بانکی، سایر اوراق بهادار یا تعهدات شرکت‌های معتبر ملی یا بین‌المللی مالکان کشتی‌های دریایی است (French Maritime Law Association, 1968: 94; Swedish, 1968: 26). همچنان که پیش‌تر بیان شد، مطابق مقررات بین‌المللی، گواهی تأییدکننده بیمه یا تضمین مالی نیز باید به اوراق کشتی اضافه و همواره باید بر روی کشتی موجود باشند (ماده ۷ کنوانسیون مسئولیت مدنی؛ بند ۱ ماده ۷ کنوانسیون بانکرز؛ ماده ۱۲ کنوانسیون حمل مواد خطرناک و سمی). گفتنی است که سازوکار بیمه اجباری تحت کنوانسیون‌های بین‌المللی دریایی همراه با مقررات مربوط به اقدام مستقیم، به صورت یکسان و یک شکل توسط کشورهای عضو تصویب گردیده است که شرح هر یک به صورت جداگانه در ادامه ارائه می‌شود.

به‌طور مختصر، علل گوناگونی که برای ایجاد نظام بیمه اجباری در قبال آلودگی دریایی در سطح بین‌المللی بیان شده است، به شرح زیر است:

۱. قطعیت غرامت و پوشش خسارات زیست‌محیطی: علت اصلی که اغلب بیان شده، وجود این نگرانی است که خسارت‌دیدگان حوادث آلودگی دریایی پس از حوادث به دلیل ورشکستگی شخص مسئول، غرامتی را که به آن‌ها تعلق گرفته، دریافت نمی‌کنند.

همواره پس از وقوع حوادث نفتی کشتی‌ها، نیاز به ایجاد سازوکاری برای بیمه اجباری برجسته‌تر شده است. در هفتاد و چهارمین جلسه کمیته حقوقی سازمان بین‌المللی دریانوردی (آیمو) برای تدوین کنوانسیون راجع به مسئولیت آلودگی نفت سوخت کشتی‌ها این‌گونه اظهار شد که وجود یک سازوکار بیمه اجباری برای مسئولیت آلودگی نفت سوخت کشتی‌ها ضروری است. با این کار درعمل، خطر پرداخت نشدن خسارت پس از نشت نفت به دلیل نبود ترتیبات بیمه‌ای کافی به حداقل خواهد رسید. همچنین این موضوع نیز مطرح گردید که پاک‌سازی زیست‌محیطی حوادث نفتی، گاهی به دلیل عدم پوشش کافی تضمینات مالی، با مشکل روبه‌رو می‌شود. بنابراین اطمینان از وجود منابع مالی جبران خسارت کافی از سوی مالک کشتی اهمیت دارد (IMO LEG 77/4/4 and IMO LEG 77/4/3: 77). در این باره، پیشنهاد ایجاد سازوکار بیمه اجباری در هفتاد و پنجمین اجلاس کمیته حقوقی آیمو دیگر بار مورد تأکید قرار گرفت. در این اجلاس تأکید شد که «پرداخت خسارت» باید هزینه‌های پاک‌سازی نشت نفت و جبران خسارت را نیز تضمین کند (IMO LEG 75/5/1).

در مقام مقایسه، مزایای بیمه اجباری نسبت به نبود آن، بسیار است و کمترین امتیاز آن، تضمین غرامت به قربانیان آلودگی است. اگر مجموع دارایی‌های یک شرکت تک‌کشتی^۱ پس از حادثه نشت نفت برای پوشش خسارت ناشی از آلودگی ناکافی باشد، تأثیر بیمه اجباری بیشتر محسوس خواهد بود. در این‌گونه حوادث، شرکت‌هایی که فقط یک کشتی دارند و مسبب حادثه شناخته می‌شوند، مثل قضیه کشتی اسلاپس^۲، منابع تأمین مالی و جبران خسارت صرفاً متشکل از ارزش یک کشتی است و ارزش آن یک کشتی کفایت تأمین خسارت را نمی‌کند (IOPC Fund, April 2008: 1-5). این‌گونه حوادث اهمیت بیمه اجباری را بیشتر نشان می‌دهند. قربانیان حادثه آلودگی دریایی، فقط با بقایای کشتی منهدم‌شده روبه‌رو می‌شوند و به همان میزان می‌توانند غرامت دریافت کنند و گاهی اصلاً هیچ چیزی دریافت نمی‌کنند (همان). بنابراین، بیمه اجباری مسئولیت مالک کشتی تا سقف مبلغ معین، در برابر قربانیان احتمالی حادثه، تا آنجا که به منافع حادثه‌دیدگان مربوط می‌شود، گزینه بسیار مناسبی برای جبران خسارات خواهد بود (Gauci, 1997: 252-253; Wetterstein, 1993: 79).

۲. قابلیت دسترسی به محاکم و منابع مالی: دومین دلیلی که وجود بیمه اجباری را در زمینه خسارت‌های آلودگی نفتی توجیه می‌کند، نگرانی درباره «دسترسی» به مالک کشتی و اموال او برای جبران خسارت است. در این زمینه باید به زیان‌دیده کمک کرد تا بر مشکلات مربوط به پیگیری دعوی خود علیه یک شخص حقیقی یا حقوقی در حوزه قضایی کشور متبوع خوانده یا کشور محل اقامه دعوی - کشوری غیر از محل اقامت خواهان - فائق آید؛ به‌ویژه اگر حکمی که صادر شده در مورد اموال، وجوه و دارایی‌های مالک کشتی است که در کشوری قرار دارند که آن حکم درباره آن وجوه و اموال قابل اجرا نیست (Zhu, 2007: 14). این موضوع برای چند دسته از خسارت‌دیدگان اهمیت خاص دارد؛ یکی، قربانیانی که اشخاص حقیقی و یا شرکت‌های حقوقی کوچک هستند و دیگری، دولت یا دولت‌های کمتر توسعه‌یافته که از ابزار و تجهیزات لازم برای مقابله با آلودگی دریایی برخوردار نیستند. این نگرانی‌ها و مشکلات را می‌توان با افزودن حق دعوی مستقیم علیه بیمه‌گر تحت نظام بیمه اجباری برطرف کرد. در این چهارچوب، قربانیان حوادث حق دارند به‌طور مستقیم به بیمه‌گر مراجعه کنند. مالک کشتی ممکن است در دسترس نباشد، اما تا زمانی که بیمه‌گر در دسترس است، جبران خسارت آسان می‌شود. مطابق گزارش سالانه صندوق جبران خسارت^۳ که براساس مقررات کنوانسیون ۱۹۹۲

1. Single-ship company
2. Slops (Greece, 2000)
3. IOPC Fund

صندوق^۱ ایجاد گردیده، ثابت شده است که این روش، روشی کارآمد برای حل مشکل دسترسی است و بسیار ساده‌تر از تلاش برای تعقیب مالک ذی‌نفع کشتی است که باعث خسارت شده است (IOPC Funds, Annual Report, 2011; IOPC Funds, Annual Report, 2020). نکته اساسی بیمه اجباری این است که تضمین کند واقعاً بودجه و وجوهی برای جبران خسارت قربانیان حادثه در دسترس است. این امر به‌طورکلی با حق اقدام مستقیم به‌دست می‌آید. قربانی می‌تواند علیه بیمه‌گر اقامه دعوی کند و این امر معمولاً بسیار راحت‌تر از تعقیب مالک کشتی است (Kierr, 1969: 652-657; Aldous, 2000: 154).

۳. ایجاد و توسعه استانداردهای بالاتر: دلیل سوم لزوم بیمه اجباری این است که ارائه‌کنندگان بیمه یا تضمین مالی به‌طورکلی به برقراری و حفظ استانداردهای سطح بالاتر در داخل کشتی کمک می‌کنند. از یک‌سو، آن‌ها می‌کوشند با افزایش سطح ایمنی و کاهش خطر وقوع حوادث، هزینه‌های خود را پایین نگه دارند. و از سوی دیگر، بیمه اجباری باعث می‌شود که این استانداردها و سازوکارها برای همه کشتی‌ها اعمال شود و در نتیجه، کیفیت و سطح بالاتری از کشتی‌رانی در جهان به وجود خواهد آمد (Wu, 2002: 555; Zhu, 2007: 64).

۴. یکسانی قوانین دریایی: افزون بر دلایل پیش‌گفته، دلیل و نگرانی مهم دیگری از سوی صنعت کشتی‌رانی بیان شده است. از نظر فعالان این صنعت، بدون یک نظام بیمه اجباری بین‌المللی، قوانین ملی ممکن است مقررات متفاوتی برای مسئولیت مالی در قبال خسارات آلودگی ایجاد کنند و در نتیجه، در سطح وسیعی، در میان کشورها تنوع قوانین به وجود خواهد آمد و این امر یکنواختی و یکسانی مقررات دریایی را به خطر می‌اندازد (Rosag, 2000: 3). در غیاب مقررات بین‌المللی یکسان، مالک کشتی در معرض قوانین مختلف ملی قرار می‌گیرد؛ درحالی‌که با توجه به ماهیت بین‌المللی حمل‌ونقل دریایی، وجود نظام یکسان بیمه اجباری ضروری است. وجود قواعد ملی مختلف ممکن است طرح‌های مختلفی از بیمه یا تضمین‌های مالی برای کشتی‌ها ایجاد کنند. با تصویب بیمه اجباری توسط کشورها، مالکان کشتی با توجه به میزان مسئولیت خود، براساس مقررات یکسان می‌توانند بیمه‌نامه کافی خریداری کنند (Faure, 2003: 187).

1. International Convention on the Establishment of an International Fund for Compensation for Oil Pollution Damage (FUND)

۴. نظام‌های ایجادشده بیمه اجباری برای انواع آلودگی دریایی

۴.۱. بیمه اجباری برای آلودگی نفتی (CLC)

پیش از تصویب کنوانسیون مسئولیت مدنی در سال ۱۹۶۹، بیمه اجباری یا الزامات تأمین مالی برای مسئولیت خسارات آلودگی دریایی تقریباً در کنوانسیون‌های بین‌المللی بی‌سابقه بود. اما پس از سال ۱۹۶۹، بیمه اجباری افزون بر این‌که برای مالکان کشتی اجباری شد، در توسعه حقوق بین‌الملل دریانوردی، به‌ویژه نظام مسئولیت خسارات در سازمان بین‌المللی دریانوردی (IMO) اهمیت بسیاری یافت.

طبق کنوانسیون ۱۹۶۹ مسئولیت مدنی (CLC) و پروتکل ۱۹۹۲ آن که با عنوان کنوانسیون‌های مسئولیت مدنی شناخته می‌شوند، مالک کشتی ثبت‌شده در یک دولت متعاقد که بیش از ۲۰۰۰ تن نفت را به صورت فله حمل می‌کند، به داشتن بیمه یا سایر تضمین‌های مالی مانند ضمانت‌نامه بانکی یا گواهی‌نامه‌ای که توسط صندوق بین‌المللی غرامت براساس کنوانسیون بین‌المللی صندوق (FUND) صادر شده، ملزم است. این گواهی‌نامه براساس مقررات کنوانسیون صندوق، برای پوشش مسئولیت مالک کشتی به مبلغی ثابت که با اعمال تحدید مسئولیت مقرر در بند ۱ ماده ۵ کنوانسیون صندوق، در قبال خسارت ناشی از آلودگی که در کنوانسیون مسئولیت مدنی تعریف شده است، صادر می‌شود. به سخن دیگر، پوشش بیمه‌ای مسئولیت مالک کشتی دارای دو لایه است که براساس دو کنوانسیون خواهر انجام می‌شود. هر دو کنوانسیون برای یک منظور توسط سازمان بین‌المللی دریانوردی تصویب شده‌اند. همان‌طور که در قسمت‌های بعد به‌طور مفصل‌تر توضیح داده خواهد شد، ابتدا مسئولیت مالک کشتی برای آلودگی دریایی ناشی از نفت فله براساس کنوانسیون مسئولیت مدنی تا سقف محدودی تعیین می‌شود و سپس تا میزان بالاتر از آن در قالب کنوانسیون صندوق، گواهی‌نامه‌ای برای پوشش مسئولیتی که براساس کنوانسیون مسئولیت مدنی ایجاد شده است (بند ۱ ماده ۷)، صادر خواهد شد. این گواهی‌نامه‌ها پس از تشخیص مقامات ذی‌ربط یک دولت متعاقد مبنی بر رعایت الزامات ذکرشده در کنوانسیون‌ها، از سوی آن دولت برای هر کشتی صادر خواهد شد. این گواهی‌نامه‌ها تصدیق می‌کنند که بیمه یا سایر تضمین‌های مالی مطابق با مفاد کنوانسیون‌ها، برای کشتی مذکور دارای اعتبار بوده و لازم‌الاجراست. درباره کشتی ثبت‌شده در یک دولت متعاقد، چنین گواهی باید توسط مقام صلاحیت‌دار کشور ثبت کشتی صادر یا تأیید شود و در مورد کشتی‌ای که در هیچ‌یک از دولت‌های متعاقد ثبت نشده است، این امکان وجود دارد که گواهی توسط مقام صلاحیت‌دار یک دولت متعاقد صادر یا تأیید شود (بند ۲ ماده ۷ کنوانسیون ۱۹۹۲ مسئولیت مدنی).

با توجه به مفاد کنوانسیون ۱۹۹۲ مسئولیت مدنی، هر دولت متعهد باید براساس قوانین ملی خود اطمینان یابد که بیمه یا سایر تضمین‌ها تا حدی که در کنوانسیون مشخص شده است، در مورد هر کشتی، هر کجا که ثبت شده باشد، وارد آن کشور و یا از آن کشور خارج می‌شود، لازم‌الاجرا بوده و به اجرا درمی‌آید (سیفی و همکاران، ۱۳۹۴: ۲۷۳). این الزامات درباره کشتی‌هایی که در بنادر کشور متعهد حضور دارند و یا به پایانه‌های فراساحلی آن کشور وارد یا خارج می‌شوند، نیز اعمال می‌شود (بند ۱۱ ماده ۷ کنوانسیون ۱۹۹۲ مسئولیت مدنی). بنابراین، به همراه داشتن این گواهی‌نامه‌ها در زمان ورود یا خروج از بنادر یا تأسیسات پایانه‌ای یک کشور عضو کنوانسیون مسئولیت مدنی ۱۹۹۲، ضروری است. چنین گواهی‌ای برای کشتی‌هایی که با پرچم کشوری که عضو کنوانسیون مسئولیت مدنی ۱۹۹۲ نیستند، نیز در زمان ورود و خروج به آب‌های کشور متعهد، الزامی است (ر.ک: پورنوری و دیگران، ۱۴۰۰: ۱۲).

۲.۴. بیمه اجباری برای آلودگی سوخت کشتی (Bunkers)

نظام ایجادشده توسط کنوانسیون بانکرز^۱ که ابزاری مستقل برای پوشش آسیب‌های ناشی از آلودگی نفت سوخت کشتی فراهم می‌کند، از کنوانسیون‌های مسئولیت مدنی (CLC) و کنوانسیون مسئولیت مدنی برای آلودگی ناشی از مواد خطرناک و سمی (HNS)^۲ الگوبرداری شده است. یکی از الزامات اصلی این کنوانسیون‌ها، نیاز مالک ثبت‌شده کشتی، به داشتن پوشش بیمه اجباری است.

بر طبق کنوانسیون بانکرز، مالک ثبت‌شده کشتی‌های بیش از هزارتن باید بیمه یا سایر تضمینات مالی را به همراه داشته باشند. میزان تضمین‌شده گرامت از طرف بیمه‌گر در همه موارد، از مقدار محاسبه شده بر طبق کنوانسیون ۱۹۷۶ تحدید مسئولیت (LLMC)^۳ تجاوز نخواهد کرد (مواد ۶ و ۷ (۱) کنوانسیون بانکرز). از آنجاکه براساس کنوانسیون بانکرز، در مورد آلودگی سوخت کشتی، بخشی از تعهدات به کنوانسیون تحدید مسئولیت ارجاع داده شده است، بنابراین در این باره توجه به چند نکته ضروری است:

اول) براساس این دو کنوانسیون، سقف گرامت مشخص است، اما میزان گرامت موجود برای قربانیان مشخص نیست و بستگی به قوانین ملی یا بین‌المللی حاکم و قابل اجرا درباره تحدید مسئولیت دارد (ماده ۶ کنوانسیون تحدید مسئولیت)؛

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

2. International Convention on Liability and Compensation for Damage in Connection with the Carriage of Hazardous and Noxious Substances by Sea, 1996, and the Protocol of 2010 to the Convention).

3. Convention on Limitation of Liability for Maritime Claims

دوم) درحالی که طبق ماده ۳ کنوانسیون بانکرز، گروهی از افراد به عنوان «مالک کشتی» تعریف شده‌اند و به طور کامل در قبال خسارت آلودگی مسئول هستند، اما صرفاً مالک ثبت شده کشتی موظف به داشتن بیمه یا سایر اشکال قابل قبول تضمین مالی است؛

سوم) درباره حوادث آلودگی نفتی، برحسب نوع آلودگی، یکی از دو نوع صندوق ایجاد می‌شود و براساس میزان مسئولیت مالک کشتی، غرامت به حادثه‌دیدگان پرداخت خواهد شد. این دو نوع صندوق، یکی برای خسارات آلودگی ناشی از حمل نفت توسط کشتی‌های تانکر و دیگری برای خسارات آلودگی ناشی از نفت سوخت کشتی خواهند بود. این دو صندوق مطابق با دو نظام متفاوت تشکیل می‌شوند: یکی، کنوانسیون‌های مسئولیت مدنی (CLC و FUND) و دیگری، کنوانسیون ۱۹۷۶ تحدید مسئولیت یا پروتکل ۱۹۹۶ آن (LLMC). هر دو نظام توسط ایران تصویب و اجرا می‌شوند (مرکز پژوهش‌های مجلس شورای اسلامی). یکی از طریق تصویب پروتکل ۱۹۹۲ کنوانسیون مسئولیت مدنی و دیگری از طریق تصویب کنوانسیون ۱۹۷۶ تحدید مسئولیت. با در نظر گرفتن سقف مسئولیت مالک کشتی و بیمه‌گر او براساس کنوانسیون ۱۹۷۶ تحدید مسئولیت یا پروتکل ۱۹۹۶ آن، در صورتی که کشتی در یکی از کشورهای عضو کنوانسیون بانکرز به ثبت رسیده باشد، گواهی بیمه باید از مقام مربوطه کشور ثبت کشتی اخذ شود. کشتی ثبت شده در کشوری که عضو این کنوانسیون نیست، باید گواهی‌نامه‌ای را از کشور عضو کنوانسیون دریافت کند. این ترتیب در کنوانسیون مسئولیت مدنی ۱۹۹۲ نیز اعمال می‌شود و در صورت لازم‌الاجرا شدن، درباره کنوانسیون ۱۹۹۶ مواد خطرناک و پروتکل ۲۰۰۲ کنوانسیون آتن^۱ نیز اعمال خواهد شد؛

چهارم) براساس کنوانسیون بانکرز، هیچ الزامی برای داشتن بیمه درباره کشتی‌های کمتر از هزارتن وجود ندارد و همه کشتی‌ها نباید برای آلودگی ناشی از سوخت کشتی گواهی بیمه داشته باشند. فقط مالک کشتی با ظرفیت ناخالص بالاتر از هزارتن ملزم است که بیمه یا تضمین مالی دیگر را تهیه کند. آستانه کمابیش بالای هزارتن به این معناست که کشتی‌هایی که تردد ساحلی دارند و عموماً کوچک هستند، از خرید بیمه اجباری برای آلودگی بانکرز معاف‌اند. باین حال، مالک این‌گونه کشتی‌ها همچنان در قبال خسارات ناشی از آلودگی سوخت کشتی مسئولیت مبتنی بر خطر^۲ دارند و مسئول حادثه قلمداد می‌شوند. برای کشتی‌های بالای هزارتن، کشور عضو نباید به کشتی تحت پرچم خود که این کنوانسیون در مورد آن اعمال می‌شود اجازه فعالیت دهد، مگر این‌که گواهی بیمه براساس مفاد کنوانسیون صادر شده باشد. کنوانسیون بانکرز مقررات خاصی برای اعمال مجازات مواردی که گواهی

1. Athens Convention relating to the Carriage of Passengers and their Luggage by Sea

2. Strict liability

بیمه اخذ نشده، وضع نکرده است. و هر کشور عضو متعهد است که جرم و مجازات را براساس الزامات، سیاست‌ها و قوانین ملی خود تعیین کند. اساساً به دلیل آنکه این گواهی از سوی دولت صادر می‌شود، جریمه‌هایی هم که برای نبود و یا عدم انطباق گواهی با مفاد کنوانسیون وضع می‌شود، به عهده دولت است (77: IMO LEG 77/4/4 and IMO LEG 77/4/3). پنجم) یکی از مقررات کلیدی، الزام کشورها به تنظیم مقررات و تضمین حق حادثه‌دیده برای اقدام مستقیم علیه بیمه‌گر به منظور دریافت غرامت خسارت ناشی از آلودگی است (ماده ۷ (۱۰) کنوانسیون بانکرز). براساس این ماده، هرگونه دعوی جبران خسارت ناشی از آلودگی می‌تواند مستقیماً علیه بیمه‌گر یا شخص دیگری که تضمین مالی برای مسئولیت مالک در قبال خسارت آلودگی ارائه می‌کند، مطرح شود.

۳.۴. بیمه اجباری برای آلودگی ناشی از مواد خطرناک و سمی (HNS)

رژیم ایجادشده توسط کنوانسیون ۱۹۹۶ مواد خطرناک و سمی و پروتکل ۲۰۱۰، عمدتاً از رژیم موجود برای آلودگی نفتی ناشی از تانکرها الگو برداری شده است. کشور جمهوری اسلامی ایران به کنوانسیون مواد خطرناک و سمی ملحق نشده است، بلکه در ۲۵ فروردین ۱۳۸۹ پروتکل آمادگی، مقابله و همکاری در برابر سوانح آلودگی ناشی از مواد خطرناک و سمی^۱ را در مجلس به تصویب رسانده است.

در باره بیمه اجباری، کنوانسیون مواد خطرناک و سمی، مشابه کنوانسیون ۱۹۹۲ مسئولیت مدنی (ماده ۷)، مقرر می‌دارد که مالک کشتی‌ای که در یک کشور عضو ثبت شده و در حال حمل مواد خطرناک و سمی است، به داشتن بیمه یا سایر تضمینات مالی، مانند ضمانت‌نامه بانکی یا مؤسسات مالی مشابه، به مبلغی معین برابر با آنچه در کنوانسیون مشخص شده، ملزم است (بند ۱ ماده ۱۲ کنوانسیون مواد خطرناک و سمی). این کنوانسیون، مالک کشتی را ملزم می‌کند که مدارک مشتمل بر پوشش بیمه را هنگام ورود کشتی به بنادر هر کشور طرف کنوانسیون ارائه کند؛ صرف نظر از این‌که کشور محل ثبت کشتی طرف کنوانسیون است یا خیر. مقامات ذیصلاح کشور محل ثبت کشتی در گواهی بیمه می‌بایست تأیید کنند که شرایط مندرج در کنوانسیون رعایت شده است و منابع مالی برای جبران خسارت به‌طور حقیقی و واقعی وجود دارد و هم‌چنین امکان رجوع مستقیم خسارت‌دیدگان به بیمه‌گر نیز فراهم است (ماده ۱۲ (۸)). قربانی می‌تواند مستقیماً علیه بیمه‌گر اقامه دعوی کند. رجوع مستقیم معمولاً بسیار راحت‌تر از تعقیب مالک کشتی است.

1. Protocol on Preparedness, Response and Co-operation to pollution Incidents by Hazardous and Noxious Substances, 2000 (OPRC-HNS Protocol).

یک نکته بسیار مهم درباره این نوع آلودگی این است که پرداخت خسارت دارای دو لایه است. در این باره توضیحات بیشتر در قسمت‌های بعد ارائه خواهد شد. شبیه به کنوانسیون مسئولیت مدنی برای آلودگی نفتی، لایه دوم پرداخت خسارت وجود دارد. لایه اول در قالب بیمه اجباری تا سقف معین براساس کنوانسیون مربوطه و لایه دوم در قالب صندوق پرداخت خسارت که معروف است به HNS FUND. در لایه اول، مالک کشتی و بیمه‌گر او تا سقف معینی، خسارات را پرداخت خواهند کرد؛ سپس نسبت به مازاد خسارات، صندوق مذکور اقدام خواهد کرد. میزان پرداخت خسارات در قسمت تحدید مسئولیت بیمه‌گران و مالکان کشتی در ذیل بیان خواهد شد. گفتنی است که کنوانسیون ۱۹۹۶ مواد خطرناک و سمی و پروتکل ۲۰۱۰ آن، تاکنون لازم‌الاجرا نشده‌اند (1: Maritime Knowledge Centre, IMO Publishing, 2011).

۵. بیمه اجباری و مسئولیت بیمه‌های پی.اند.آی برای آلودگی دریایی

بیمه اجباری برای انواع آلودگی دریایی اساساً توسط انجمن‌های پی.اند.آی^۱ انجام می‌شود. آنچه در کنوانسیون‌های مسئولیت مدنی الزامی است، بیمه مسئولیت آلودگی است. اصطلاح «مسئولیت» به معنای هرگونه مسئولیت قانونی است. به‌طور کلی، مسئولیت بیمه‌گر زمانی مطرح می‌شود که مطابق شرایط بیمه‌نامه، بیمه‌گذار در قبال دیگران دارای مسئولیت قانونی باشد (Brown, 1995: 5). بیمه حمایت و غرامت (بیمه پی.اند.آی) که توسط انجمن‌های پی.اند.آی مالکان کشتی ایجاد شد، ابزاری است که به‌موجب آن، مالکان کشتی در برابر دعاوی اشخاص ثالث مورد حمایت قرار می‌گیرند و هدف اصلی تأسیس این انجمن‌ها، ارائه بیمه مناسب برای ادعاهای شخص ثالث علیه مالکان کشتی است (ابراهیمی و دیگران، ۱۳۹۶: ۱۷۲). ریسک‌های متعددی تحت پوشش این بیمه قرار دارد که آلودگی نفتی دریایی و سایر انواع آلودگی جزء همین ریسک‌ها هستند (P&I Rules, Standard Club, 2021/2022). پوشش بیمه‌ای آلودگی نفتی از نظر زمانی به‌عنوان یکی از آخرین خطراتی بود که تحت پوشش پی.اند.آی قرار گرفت.

انجمن‌های پی.اند.آی مالکان کشتی، بیمه‌گر اصلی مسئولیت آلودگی نفتی هستند. هم‌اکنون، پوشش این انجمن‌ها به موارد دیگر آلودگی نیز تسری یافته است (P&I Club's Rule Book List, 2022). پوشش آن‌ها شامل «هرگونه مسئولیت، تلفات، خسارات، هزینه‌ها و مخارجی است که ناشی از تخلیه یا نشت نفت و یا سایر مواد خطرناک و سمی و یا خطر چنین تخلیه یا نشتی از کشتی است» (Hill, Robertson & Hazelwood, 1996: 71). برای توضیح بیشتر می‌توان برای نمونه و به‌طور خاص به مقررات پی.اند.آی انگلیس اشاره کرد. مطابق این مقررات، پوشش آلودگی شامل این موارد می‌شود: (الف) خسارت یا غرامت پرداخت‌شده؛

(ب) هزینه‌های پیشگیری و پاک‌سازی محیط‌زیست، از جمله تلفات یا خسارات ناشی از هرگونه اقدام اتخاذشده؛ (ج) توافقات و قراردادهای؛ (د) هزینه‌های مربوط به مسئولیت‌های حقوقی در نتیجه پیروی از دستورات و دستورالعمل‌های دولت یا مراجع ذی‌ربط با هدف جلوگیری یا کاهش آلودگی یا خطر آلودگی؛ (ه) هزینه‌های نجات‌دهندگان یا غرامت ویژه؛ (و) جریمه‌هایی که گاهی اوقات تحت پوشش آلودگی ذکر شده‌اند (UK P&I Rules 2003/2004).

افزون بر این موارد، در چهارچوب «موافقت‌نامه مسئولیت مالکان کشتی‌ها در قبال آلودگی نفتی» مصوب ۱۹۶۹ با عنوان تولوپ^۱، امکان پرداخت خسارت آلودگی به‌طور اختیاری و داوطلبانه توسط انجمن‌ها براساس مقررات موافقت‌نامه نیز وجود داشت که از سال ۱۹۹۷ با خاتمه یافتن توافق‌نامه، و جایگزین شدن آن با کنوانسیون‌های مسئولیت مدنی آلودگی نفتی (CLC)، آن پرداخت‌ها نیز خاتمه یافت. عبارت «داوطلبانه» در این موافقت‌نامه دلالت بر اجباری نبودن نظام بیمه برای پرداخت خسارت داشت که با تصویب، اجرا و گسترش کنوانسیون‌های جدید مسئولیت مدنی در سطح بین‌المللی، نظام موافقت‌نامه تولوپ جای خود را به نظام بیمه اجباری برای پرداخت خسارت با شرایط مندرج در کنوانسیون مسئولیت مدنی (CLC) داد. هدف کنوانسیون‌های مسئولیت مدنی از تدوین مقررات بیمه اجباری، تضمین جبران سریع و خسارات کافی به کسانی است که در نتیجه حوادث آلودگی دریایی، متحمل خسارت می‌شوند.

نکته قابل توجه آن است که نظام بیمه اجباری و آنچه بیمه‌گران مالکان کشتی‌ها متعهد به پرداخت هستند، معادل میزان تعهد مالک کشتی است که در چهارچوب کنوانسیون مسئولیت مدنی ذکر شده است. بیمه‌گر صرفاً معادل تعهد مالک کشتی تعهد به پرداخت دارد؛ یعنی همان مفاد بندهای «الف» تا «ج» ماده ۵ کنوانسیون مسئولیت مدنی که در بالا اشاره شد. آنچه در چهارچوب کنوانسیون صندوق قرار می‌گیرد، تعهدی است که صندوق جبران خسارت متعهد به پرداخت است و این مبلغ فراتر از بندهای پیش‌گفته است و در لایه‌ای بالاتر جای می‌گیرد که بیمه اجباری و آنچه را بیمه‌گر متعهد به پرداخت است، دربر نمی‌گیرد.

نتیجه

کنوانسیون‌های بین‌المللی دریایی مصوب آی‌مو، به‌منظور اعمال اصل جبران سریع، کافی و مؤثر خسارات به قربانیان حوادث آلودگی، ماده‌ای را در هر کنوانسیون با عنوان «بیمه اجباری» تدوین کرده‌اند. دلایل الزام بیمه اجباری عبارت‌اند از:

1. TOVALOP: Tanker Owners' Voluntary Agreement Concerning Liability for Oil Pollution

اول)، قطعیت غرامت و پوشش خسارات زیست‌محیطی. عموماً پس از حوادث دریایی فاجعه‌آمیز به دلیل ورشکستگی طرف مسئول، خسارت‌دیدگان غرامت کافی دریافت نمی‌کنند و خسارات زیست‌محیطی نیز پرداخت نمی‌شود. «پرداخت خسارت» از طریق بیمه اجباری باید شامل پرداخت غرامت به زیان‌دیده و هزینه‌های پاک‌سازی زیست‌محیطی نیز گردد؛

دوم) قابلیت دسترسی به مراجع ذی‌صلاح علیه شخص مسئول حادثه و دسترسی به منابع مالی جبران خسارت. تصویب و اجرای بیمه اجباری به همراه اصل رجوع مستقیم مساعدت لازم را در این زمینه به عمل خواهند آورد؛

سوم) تسهیل و مساعدت در ایجاد و توسعه استانداردهای دریانوردی. با اعمال بیمه اجباری، از طریق نظارت و کنترل سطح ایمنی کشتی‌ها، سطح ایمنی آن‌ها افزایش یافته و خطر وقوع حوادث و هزینه‌های بیمه نیز کاهش می‌یابد. افزون بر این، مقررات بین‌المللی بیمه اجباری باعث می‌شود که این استانداردها و سازوکارها نسبت به همه کشتی‌ها در سطح جهان اعمال شود و در نتیجه، کیفیت و سطح بالاتری از کشتی‌رانی در جهان به وجود آید؛

چهارم) یکسانی قوانین دریایی. با رعایت الزامات بیمه اجباری در سطح بین‌الملل توسط کشورها، مقررات یکسانی نسبت به تمامی کشتی‌ها اعمال می‌گردد و مالکان کشتی با توجه به میزان مسئولیت خود می‌توانند بیمه‌نامه کافی خریداری کنند.

گفتنی است که نظام‌های ایجادشده بیمه اجباری برای انواع آلودگی دریایی به سه دسته اصلی تقسیم می‌شوند: بیمه اجباری در چهارچوب کنوانسیون مسئولیت مدنی (CLC)، بیمه اجباری برای آلودگی نفت سوخت کشتی (Bunkers) و بیمه اجباری درباره آلودگی مواد خطرناک و سمی (HNS).

چنانکه شرح داده شد، شرایط صدور گواهی‌نامه بیمه اجباری درباره هر نوع آلودگی دریایی متفاوت است. با اجرای نظام بیمه اجباری آلودگی دریایی، خسارت زیان‌دیده ناشی از انواع آلودگی دریایی تا سقف معینی که در کنوانسیون‌ها ذکر شده، به‌طور فوری پرداخت می‌گردد اما کافی نیست. این بخش از پرداخت خسارت که تحت پوشش بیمه اجباری است، با عنوان لایه اول پرداخت خسارت قلمداد می‌شود. تعهدات بیمه‌گران محدود به همین لایه اول است. درباره آلودگی نفتی و آلودگی مواد خطرناک و سمی، لایه دوم پرداخت خسارت وجود دارد که از طریق تشکیل صندوق جبران خسارت براساس کنوانسیون تشکیل صندوق انجام می‌گیرد.

بیانیه نبود تعارض منافع

نویسندگان اعلام می‌کنند که تعارض منافع وجود ندارد و تمام مسائل اخلاق در پژوهش را شامل پرهیز از دزدی ادبی، انتشار و یا ارسال بیش از یک بار مقاله، تکرار پژوهش دیگران، داده‌سازی یا جعل داده‌ها، منبع‌سازی و جعل منابع، رضایت ناآگاهانه سوژه یا پژوهش‌شونده، سوءرفتار و غیره، به‌طور کامل رعایت کرده‌اند.

منابع

الف) فارسی

۱. ابراهیمی، نصرالله؛ غزال کشاورزی؛ نرگس کشاورز بهادری؛ شهریار شریفی (۱۳۹۶). «نقش باشگاه‌های حمایت و غرامت در جبران خسارات ناشی از آلودگی‌های نفتی». *مطالعات حقوق انرژی*، شماره ۳(۲)، ص ۱۹۲-۱۶۹. در: http://www.jhvmn.ir/article_248291.html (۱۷ فروردین ۱۴۰۱)
۲. پورنوری، منصور؛ مهدی یوسفی صادق‌قلو؛ شهرام بادسار (۱۴۰۰). «تحدید مسئولیت مالکان کشتی نفت‌کش در جبران خسارت ناشی از آلودگی نفتی در حقوق دریایی ایران و کنوانسیون مسئولیت مدنی (CLC)». *حقوق و مطالعات نوین*، دوره دوم، شماره ۳، ص ۲۱-۱. در: http://www.jhvmn.ir/article_248291.html (۱۸ اردیبهشت ۱۴۰۱)
۳. سیفی قره‌یتاق، داود؛ وحید حسینی؛ محمد مهدی‌پور (۱۳۹۴). «بیمه اجباری مسئولیت مدنی صاحبان کشتی در آلودگی‌های نفتی با تأکید بر کنوانسیون مسئولیت مدنی ۱۹۶۹ با اصلاحات بعدی». *پژوهشنامه بیمه*، شماره ۳۰(۱)، ص ۳۰۳-۲۶۹. در: https://jir.irc.ac.ir/article_10130.html (۲۳ اردیبهشت ۱۴۰۱)
۴. *قانون الحاق دولت جمهوری اسلامی ایران به کنوانسیون بین‌المللی تأسیس یک صندوق بین‌المللی برای جبران خسارت ناشی از آلودگی نفتی با اعمال اصلاحات پروتکل (۱۹۹۲)*. مصوب ۱۳۸۹/۰۱/۱۵ مجلس شورای اسلامی ایران.
۵. *قانون الحاق دولت جمهوری اسلامی ایران به کنوانسیون بین‌المللی مسئولیت مدنی ناشی از خسارت آلودگی نفتی با اعمال اصلاحات پروتکل (۱۹۹۲)*. مصوب ۱۳۸۹/۰۱/۱۵ مجلس شورای اسلامی ایران.
۶. *قانون الحاق دولت جمهوری اسلامی ایران به کنوانسیون بین‌المللی درباره مسئولیت مدنی برای خسارت آلودگی نفت سوخت کشتی*. مصوب ۱۳۸۹/۰۲/۲۸ مجلس شورای اسلامی ایران.
۷. *قانون الحاق دولت جمهوری اسلامی ایران به کنوانسیون تحدید مسئولیت برای دعاوی دریایی*. مصوب ۱۳۹۳/۰۳/۰۵ مجلس شورای اسلامی ایران.

ب) خارجی

8. Aldous, G (2000). "Claims by Personal Injury and Fatal Accident Claimants on Property Funds and Limitation Proceedings". *Lloyd's Maritime and Commercial Law Quarterly* 150, in : "Comparison Of Shipowners' Limitation Of Liability Schemes". Matison, K.S. (2004). https://www.lanepowell.com/portaresource/lookup/poid/Z1tOI9NPluKPtDNIqLMRV56Pa b6TfzcRXncKbDtRr9tObDdErKJcN0!/file.name=/matisonk_002.pdf (Accessed 20/4/2022).
9. Athens Convention relating to the Carriage of Passengers and their Luggage by Sea (PAL), UNCTC. NO. 1463-I-24817.
10. Beddard, R (1986). "The Implementation of the Convention". in: *The Limitation of Shipowner's Liability: the New Law*, London, Sweet & Maxwell, 152-160.
11. Brown, R.H (1995). *Introduction to Marine Insurance: Training Notes for Brokers*, 2nd ed., London, Witherbys Publishing.
12. Comité Maritime International (CMI), Documentation 1968.I., Documentation 1968. III.
13. Convention on Limitation of Liability for Maritime Claims, 1976 (LLMC).
14. Dawson, F.G., and Burns Weston (1962). "Prompt, Adequate and Effective: A Universal Standard of Compensation?". *30/4 Fordham Law Review* 727-758. <https://ir.lawnet.fordham.edu/cgi/viewcontent.cgi?article=1730&context=flr> (Accessed 27/4/2022)
15. De la Rue, C. (ed.) (1993). *Liability for Damage to the Marine Environment*, London, Lloyd's London Press.

16. Faure, M. (ed.) (2003). *Deterrence, Insurability, and Compensation in Environmental Liability: Future Developments in the European Union*, Wien, Springer.
17. Gauci, G (1997). *Oil Pollution at Sea: Civil Liability and Compensation for Damage*, UK, Chichester, Wiley.
18. Hazelwood, S.J (2000). *P&I Clubs Law and Practice*, (3rd ed). London, Lloyd's of London Press.
19. Hill, C., Bill Robertson and Steven J. Hazelwood (1996). *Introduction to P&I*, (2nd ed.). London, Lloyd's of London Press.
20. Hurd, H.B (1952). *The Law and Practice of Marine Insurance relating to Collision Damages and Other Liabilities to Third Parties*, (2nd ed.), London, Pitman.
21. ITOPF (2001). *A Summary of Oil Spills Response Arrangements & Resources Worldwide*, London, ITOPF.
22. International Convention on Civil Liability for Oil Pollution Damage (CLC 1969).
23. International Convention on the Establishment of an International Fund for Compensation for Oil Pollution Damage (FUND).
24. International Convention on Liability and Compensation for Damage in connection with the Carriage of Hazardous and Noxious Substances by Sea (HNS 1996).
25. International Convention on Civil Liability and Compensation for Bunker Oil Spills, (Bunkers) (2001).
26. IMO (June 1998). *Focus on IMO: Preventing marine pollution*, London, IMO Publishing.
27. IMO (February 2005). *Focus on IMO: A Summary of IMO Conventions*, London, IMO Publishing.
28. IMO (2011). *Status of Treaties*, London, Maritime Knowledge Centre, IMO Publishing.
29. IMO Legal Committee Docs: IMO LEG 74, IMO LEG 75/5/1, IMO LEG 77/4/3, IMO LEG 77/4/4.
30. IOPC FUND 1992. (April 2008). *Claims Manual*, London, IOPC Fund.
31. IOPC FUND 1992. (2020). *Report on the Activities of the International Oil Pollution Compensation Funds, Annual Report*, London, IOPC Fund.
32. IOPC FUND 1992. Docs. 92FUND/EXC.37/4/Add.1, Doc. 92FUND/EXC.37/4/Add.2. Doc. 92FUND/EXC.37/5.
33. Kierr (1969). "The Effect of Direct Action Statutes on P&I Insurance on Various Other Insurance of Maritime Liabilities and on Limitation of Shipowner's Liability". 43 *Tulane Law Review* 638. <https://www.academia.edu/36552349/> (Accessed 3/4/2022).
34. Hornby, A.S. and Jonathan Crowther (1995). *Oxford Advanced Learner's Dictionary of Current English*, fifth ed. Oxford University Press, London.
35. P&I Club's Rule Book and Correspondents List for Policy Year 2022, Japan P&I Club, <https://www.piclub.or.jp/en/news/34503> (Accessed 5/4/2022).
36. P&I Rules 2003/2004 of the North of England Protection and Indemnity Association Limited, <https://www.nepia.com/circulars/policy-year-2003-2004/> (Accessed 3/6/2022).
37. Protocol on Preparedness, Response and Co-operation to pollution Incidents by Hazardous and Noxious Substances, 2000 (OPRC-HNS Protocol).
38. Rosag, E (2000). "Compulsory Maritime Insurance". 258 *Scandinavian Institute of Maritime Law Yearbook 2000*, <http://folk.uio.no/erikro/WWW/corrgr/insurance/simply.pdf> (Accessed 1/5/2022).
39. UN General Assembly (2007). *Oceans and the Law of the Sea*, UN Doc. A/62/66.
40. UNCTAD (2021). *Review of Maritime Transport 2021*, New York, United Nation publication.
41. Wetterstein, P (1993). "P&I and Environmental Damage". in: *Law Under Exogenous Influences*, (Markku Suksi ed.). 78-113.
42. Wu, C (1996). *Pollution from the Carriage of Oil by Sea: Liability and Compensation*, London: Kluwer Law International.
43. Wu, C (2002). "Liability and Compensation for Bunker Pollution". 33 *Journal of Maritime Law and Commerce*, 553-567. <https://heinonline.org/HOL/> (Accessed 22/5/2022).
44. Zhu, L (2007). *Compulsory Insurance and Compensation for Bunker Oil Pollution Damage*, Hamburg, Springer.



Research Paper

Analysis of the Effects and Reasons for Accepting and Opposing Compulsory Insurance for Marine Pollution

Fariborz Safari* 

Assistant Professor, Department of Law, Humanity Faculty, Hazrat-e Masoumeh University, Qom, Iran

Abstract

The principle of prompt, adequate and effective compensation for marine pollution damages has always faced many challenges in the field of marine transportation. One of these challenges is to guarantee the compensation for probable catastrophic losses through a unified system of international compulsory insurance. Compulsory insurance in the framework of an international legal system of civil liability for marine pollution has received some oppositions by some countries, including the United States. On the other hand, many countries have presented many reasons for developing compulsory insurance in the international arena for all types of marine pollution. This article, through an analytical method, will examine and evaluate the reasons provided for and against a compulsory insurance for all types of marine pollution. It emphasizes that compulsory insurance for all types of marine pollution caused by oil or hazardous and noxious substances is necessary, for reasons such as guaranteeing a source of compensation for pollution victims, cover environmental damage and facilitate the access to national authorities and financial resources of the responsible persons and its insurer.

Keywords: Compulsory insurance, Marine pollution, Pollution victims, Damages, Limitation of liabilities.

*Email: f.safari@hmu.ac.ir

Received: 3 September 2022, Accepted: 9 January 2023

© University of Tehran

Declaration of conflicting interests

The authors declared no potential conflicts of interest with respect to the research, authorship, and/or publication of this article.

Funding

The authors received no financial support for the research, authorship, and/or publication of this article.

ORCID iDs: <https://orcid.org/0000-0002-2852-2754>



This article is an open-access article distributed under the terms and conditions of the Creative Commons Attribution (CC-BY) license.