

بِسْمِ اللَّهِ الرَّحْمَنِ الرَّحِيمِ



دانشکده حقوق و علوم سیاسی

عنوان پایان نامه:
مسئولیت مدنی ناشی از خسارت آلودگی نفتی
گشتی در دریای آزاد

استاد راهنما:

جناب آقای دکتر جمشید ممتاز

استاد مشاور:

جناب آقای دکتر سید باقر میرعباسی

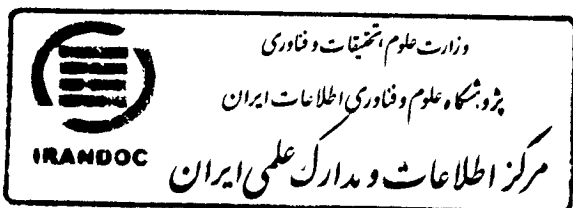
نگارش:

علی گرشاسبی

پایان نامه برای دریافت درجه کارشناسی ارشد

رشته حقوق بین الملل

آذر ۱۳۸۹



۱۵۲۰۵۳

۱۳۸۹/۱۱/۲



دانشکده حقوق و علوم سیاسی

عنوان پایان نامه:
مسئولیت مدنی ناشی از خسارت آلودگی نفتی
کشتی در دریای آزاد

استاد راهنما:

جناب آقای دکتر جمشید ممتاز

استاد مشاور:

جناب آقای دکتر سید باقر میرعباسی

نگارش:

علی کرشاسبی

پایان نامه برای دریافت درجه کارشناسی ارشد

رشته حقوق بین الملل

آذر ۱۳۸۹



جمهوری اسلامی ایران
دانشگاه تهران

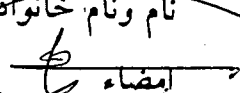
شماره _____
تاریخ _____
پیوست _____

اداره کل تحصیلات تکمیلی

باسمه تعالی

تمهید نامه اصالت اثر

اینجانب علی کبری سیاهی متعهد می شوم که مطالب مندرج در این پایان نامه / رساله حاصل کار پژوهشی اینجانب است و به دستاوردهای پژوهشی دیگران که در این پژوهش از آنها استفاده شده است، مطابق مقررات ارجاع و در فهرست منابع و مأخذ ذکر گردیده است. این پایان نامه / رساله قبلاً برای احراز هیچ مدرک هم سطح یا بالاتر ارائه نشده است. در صورت اثبات تخلف (در هر زمان) مدرک تحصیلی صادر شده توسط دانشگاه از اعتبار ساقط خواهد شد. کلیه حقوق مادی و معنوی این اثر متعلق به پردیس / دانشکده / مرکز دانشگاه تهران می باشد.

نام و نام خانوادگی دانشجو
امضاء 

آدرس: خیابان انقلاب اول خیابان فخر رازی - پلاک ۵ کد پستی: ۱۳۰۴۵/۵۶۸

فکس: ۶۴۹۷۳۱۴



دانشکده حقوق و علوم سیاسی
گروه آموزشی حقوق عمومی
گواهی دفاع از پایان نامه کارشناسی ارشد

هیات داوران پایان نامه کارشناسی ارشد: علی گرشاسبی

در رشته : حقوق بین الملل

باعنوان: مسئولیت مدنی ناشی از خسارت آلودگی نفتی کشتی در دریای آزاد

را در تاریخ : ۸۹/۹/۱۵

به عدد	به حروف
۱۹۱۵	نوزده و یک هزارم

با نمره نهایی :

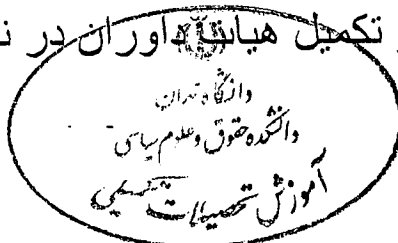
ارزیابی نمود .

عالی

با درجه :

ردیف	مشخصات هیات داوران	نام و نام خانوادگی	مرتبۀ دانشگاهی	دانشگاه یا موسسه	امضاء
۱	استاد راهنما استاد راهنمای دوم (حسب مورد)	دکتر جمشید ممتاز	استاد	دانشکده حقوق و علوم سیاسی	
۲	استاد مشاور	دکتر سیدباقر میرعباسی	دانشیار	دانشکده حقوق و علوم سیاسی	
۳	استاد داور (یا استاد مشاور دوم)	دکتر احمد مومنی راد	استادیار	دانشکده حقوق و علوم سیاسی	
۴	استاد مدعو				
۵	نماینده کمیته تحصیلات تکمیلی گروه آموزشی :	دکتر سیدباقر میرعباسی	دانشیار	دانشکده حقوق و علوم سیاسی	

تذکر : این برگه پس از تکمیل هیات داوران در نخستین صفحه پایان نامه درج می گردد .



سپاس و تشکر فراوان از:

خانواده عزیزم،

جناب آقای **دکتر جمشید ممتاز** به جهت قبول زحمت راهنمایی اینجانب در جهت نگارش تحقیق حاضر و

کمک های دلسوزانه ایشان،

جناب آقای **دکتر سیدباقر میرعباسی** به جهت ارائه مشاوره در تدوین این تحقیق،

مسئولین محترم سازمان بنادر و دریانوردی جمهوری اسلامی ایران و بویژه جناب آقای **شفاعی** از سازمان

تخصصی و سرکار خانم **دلیری تهامی** مسئول محترم کتابخانه سازمان بنادر و دریانوردی،

و همچنین سرکار خانم **نجاتی**، مسئول محترم کتابخانه مرکز ملی اقیانوس شناسی ایران.

چکیده

کشتی در دریا منشأ آلودگی های بسیاری است که چالش برانگیزترین آن آلودگی حاصل از نشت یا تخلیه نفت از کشتی به دریا است. مسئولیت مدنی ناشی از این آلودگی مسئله ای است که ابعاد پیچیده ای داشته و سال ها دولت ها را بمنظور بررسی و حل مسائل مرتبط با آن به تکاپو واداشته است؛ منشأ و ماهیت مسئولیت مدنی، انتساب مسئولیت به دولت و یا افراد خصوصی، تحدید مسئولیت، جبران خسارت زیان دیدگان از طریق بیمه مسائل مرتبط با تعارض قوانین از جمله پرسش هایی است که در نتیجه یک آلودگی گسترده در دریای آزاد مطرح می گردند.

تحقیق حاضر با بررسی کنوانسیون مسئولیت مدنی ناشی از خسارت آلودگی نفتی ۲۹ نوامبر ۱۹۶۷ و پروتکل ۲۷ نوامبر ۱۹۹۲ اصلاحی به آن و نیز کنوانسیون مسئولیت مدنی ناشی از خسارت آلودگی نفت مخزن سوخت کشتی مورخ ۲۳ مارس ۲۰۰۱ و برخی اسناد موازی در خصوص سایر اقسام آلودگی در تلاش است به پاسخی به این پرسش ها دست یابد. به علاوه، طرح های ۲۰۰۱ و ۲۰۰۶ کمیسیون حقوق بین الملل در خصوص مسئولیت مدنی بین المللی ناشی از آسیب فرامرزی ناشی از فعالیت هایی که در حقوق بین الملل منع نشده اند نیز مورد بررسی قرار می گیرند. دکترین، حقوق داخلی کشورها و رویه قضایی موجود در این زمینه (بویژه دعاوی مربوط به حوادث نفتی توری کانپون ۱۹۶۹، آموکو کادیز ۱۹۷۸، اگزون والدز ۱۹۸۹، و اریکا ۱۹۹۹) نیز بمنظور روشن شدن مباحث این تحقیق از نظر دور نخواهند بود.

واژگان کلیدی: مسئولیت مدنی، آلودگی محیط زیست، جبران خسارت، تحدید مسئولیت، دریای آزاد.

فهرست مطالب

صفحه	عنوان
۱	مقدمه
۲	پیشینه تحقیق
۶	روش تحقیق
۷	ساختار تحقیق

فصل اول:

مسئولیت

۱۰	مبحث اول: مسئولیت مدنی بین المللی دولت
۱۰	گفتار اول: آلودگی نفتی کشتی در دریای آزاد و مسئولیت ناشی از آن
۱۱	الف- آلودگی عمدی
۱۳	ب- آلودگی تصادفی
۱۳	۱- آلودگی ناشی از نفت محموله کشتی
۱۴	۲- آلودگی ناشی از مخزن سوخت کشتی
۱۵	گفتار دوم: اقسام مسئولیت بین المللی دولت
۱۶	الف- ناکارآمدی نظام سنتی مسئولیت در جبران خسارات آلودگی نفتی
۱۶	۱- مسئولیت ناشی از خطا
۱۸	۲- مسئولیت ناشی از خطر
۲۱	ب- اعمال مسئولیت مدنی بین المللی دولت
۲۲	۱- منشأ مسئولیت مدنی بین المللی دولت
۲۴	۱-۱- منشأ مسئولیت مدنی بین المللی دولت در رویه عملی
۲۶	۱-۲- مسئولیت مدنی بین المللی دولت در رژیم قراردادی
۲۷	۲- عناصر مسئولیت مدنی بین المللی دولت
۲۷	۲-۱- مجاز بودن فعالیت
۲۸	۲-۲- آگاهی دولت از فعالیت خطرناک
۲۹	۲-۳- خسارت قابل توجه
۳۰	۲-۴- قابلیت انتساب

گفتار سوم: مسئولیت بین المللی ناشی از عواقب زیانبار اعمالی که در حقوق بین الملل منع

- نشده اند ۳۱
- الف- پیش گیری از آسیب فرامرزی ناشی از فعالیت های خطرناک ۳۳
- ۱- اصل تلاش مقتضی ۳۴
- ۲- اصل همکاری ۳۶
- ۳- اصل اطلاع رسانی در مواقع اضطراری ۳۷
- ۴- اصل عدم تبعیض ۳۸
- ب- تعیین زیان در صورت بروز آسیب فرامرزی ناشی از فعالیت های خطرناک .. ۳۹
- ۱- ارائه امکان جبران خسارت فوری، مناسب و مؤثر ۴۰
- ۲- اقدامات جبرانی ۴۲
- ۳- دسترسی به محاکم داخلی ۴۳
- ۴- توسعه رژیم های بین المللی خاص ۴۴
- مبحث دوم: رژیم مسئولیت مدنی خصوصی ناشی از خسارت آلودگی نفتی ۴۶
- گفتار اول: ویژگی های مسئولیت در رژیم مسئولیت مدنی ۴۷
- الف- مسئولیت کانالیزه شده ۴۸
- ۱- مسئولیت کانالیزه شده در کنوانسیون مسئولیت مدنی ۱۹۶۹ ۴۹
- ۲- فقدان مسئولیت کانالیزه شده در کنوانسیون بانکر ۵۰
- ب- مسئولیت تضامنی ۵۲
- ج- مسئولیت مطلق ۵۴
- ۱- مسئولیت مطلق در رژیم مسئولیت مدنی ۵۵
- ۲- عوامل رافع مسئولیت ۵۶
- گفتار دوم: تعیین فرد مسئول ۵۷
- الف- مسئولیت مالک کشتی ۵۸
- ۱- مسئولیت مالک در کنوانسیون مسئولیت مدنی ۱۹۶۹ ۵۹
- ۲- مسئولیت مالک در کنوانسیون بانکر ۶۰
- ۳- مسئولیت مالک در رویه قضایی ۶۱
- ب- مسئولیت کار گزار ۶۵
- ۱- کار گزار به معنای «شرکت تجهیز کننده» ۶۶
- ۲- کار گزار به معنای «متصدی» ۶۷

- ۳- رویه قضایی و مسئولیت کارگزار و متصدی ۶۸
- ۳-۱- مسئولیت متصدی در حادثه توری کانیون ۶۸
- ۳-۲- مسئولیت کارگزار در حادثه آموکو کادیز ۷۰
- ۳-۳- مسئولیت کارگزار در حادثه آگزون والدز ۷۲
- ج- مسئولیت اجاره کننده ۷۳
- ۱- اجاره کننده درست و بدون خدمه ۷۴
- ۲- اجاره کننده زمان با مدت زمان محدود و اجاره کننده سفری ۷۵
- د- مسئولیت افراد ذینفع از محموله یا حمل بار ۷۷

فصل دوم: جبران خسارات

- مبحث اول: اقسام زیان ۸۱
- گفتار اول: زیان غیرزیست محیطی ۸۲
- الف- زیان جانی ۸۳
- ۱- زیان جانی مستقیم ۸۳
- ۲- زیان جانی غیر مستقیم ۸۴
- ب- زیان مالی ۸۵
- ۱- زیان مالی مستقیم ۸۶
- ۲- زیان مالی غیر مستقیم ۸۶
- ج- زیان اقتصادی ۸۷
- گفتار دوم: زیان زیست محیطی ۸۹
- الف- زیان زیست محیطی محض ۹۱
- ۱- قابل توجه بودن ۹۲
- ۲- قابل ارزیابی بودن ۹۴
- ب- زیان ناشی از هزینه اقدامات پیش گیرانه ۹۶
- ۱- مستقیم بودن هزینه ها ۹۷
- ۲- معقول بودن هزینه ها ۹۸

۱۰۰	مبحث دوم: اصل جبران خسارت
۱۰۱	گفتار اول: ویژگی های اصل جبران خسارت
۱۰۲	الف- فوریت
۱۰۳	ب- مناسب بودن
۱۰۴	ج- اثربخشی
۱۰۵	گفتار دوم: اشکال جبران خسارت
۱۰۵	الف- اعاده وضع به حال سابق
۱۰۷	ب- غرامت جبرانی
۱۰۷	۱- غرامت بواسطه زیان غیر زیست محیطی
۱۰۹	۲- غرامت بواسطه زیان زیست محیطی
۱۰۹	۲-۱- ارزیابی اقتصادی زیان زیست محیطی محض
۱۱۲	۲-۲- پرداخت غرامت به «قیم عمومی»
۱۱۴	ج- غرامت کیفری
۱۱۶	مبحث سوم: تأمین منابع مالی
۱۱۶	گفتار اول: صندوق
۱۱۷	الف- صندوق بین المللی جبران خسارت آلودگی نفتی
۱۲۰	ب- توپیا و استوپیا
۱۲۲	گفتار دوم: بیمه
۱۲۲	الف- بیمه اجباری
۱۲۳	ب- بیمه P & I
۱۲۶	گفتار سوم: تحدید مسئولیت
۱۲۷	الف- تحدید مسئولیت در رژیم مسئولیت مدنی ۱۹۶۹
۱۳۰	ب- تحدید مسئولیت در کنوانسیون بانکر
۱۳۲	مبحث چهارم: رسیدگی قضایی
۱۳۲	گفتار اول: اقامه دعوی
۱۳۲	الف- اقامه دعوی در رژیم مسئولیت مدنی
۱۳۴	ب- اقامه دعوی در حقوق داخلی
۱۳۶	گفتار دوم: صلاحیت قضایی
۱۳۶	الف- صلاحیت قضایی در رژیم مسئولیت مدنی

۱۳۷	ب- صلاحیت در رویه قضایی
۱۳۹	گفتار سوم: قانون قابل اعمال
۱۳۹	الف- قاعده حل تعارض
۱۴۱	ب- قانون ماهوی
۱۴۲	۱- نظام حقوق نوشته
۱۴۳	۲- نظام کامان لائو
۱۴۷	۳- ایالات متحده امریکا
۱۵۰	نتیجه گیری
۱۵۴	فهرست منابع
۱۶۴	پیوست ها
	پیوست شماره ۱: طرح کمیسیون حقوق بین الملل در خصوص مسئولیت مدنی ناشی از عواقب
۱۶۵	زیانبار اعمالی که در حقوق بین الملل منع نشده اند
	پیوست شماره ۲: کنوانسیون های مسئولیت مدنی خصوصی ناشی از خسارت آلودگی نفتی
۱۸۱	(کنوانسیون مسئولیت مدنی ۱۹۹۲ و کنوانسیون ۲۰۰۱ بانکر)
	پیوست شماره ۳: فهرست نشت تصادفی نفت از کشتی های نفت کش بیش از ۲۰۰۰ تن
۲۱۹	(از سال ۱۹۵۷ تا سال ۲۰۰۳)

با در نظر گرفتن اینکه دریاها و اقیانوس ها ۸۰ درصد از توده زمین را تشکیل می دهند و نیز با در نظر گرفتن اینکه بیش از ۶۰ درصد از این میزان در نواحی خارج از صلاحیت دولت ها واقع است،^۱ به اهمیت توجه به فعالیت های جاری در دریای آزاد پی می بریم. همچنین با در نظر گرفتن این واقعیت که امروزه یکی از حیاتی ترین خدمات بشر در عرصه اقتصاد جهانی حمل و نقل دریایی است و نیز اینکه هر روزه بیش از ۸۰۰۰ نفت کش در سرتاسر جهان در حال پیمودن مسیرهای طولانی برای گردش چرخ های صنعت می باشند و ناگزیر از مسیرهای دشوار و پرخطر دریای آزاد عبور می کنند که طول برخی از این نفت کش ها به بیش از ۳۰۰ متر، عرض آن ها به بیش از ۴۰ متر و ارتفاع آنان به اندازه یک ساختمان ۲۰ طبقه می رسد^۲ و در عین حال با در نظر گرفتن این واقعیت که عمر نفت کش ها به طور متوسط ۱۴ سال است^۳ و علیرغم تدابیر دولت ها در سطح داخلی و بین المللی جهت نظارت بر فعالیت های آن ها، تقریباً تمامی آنان بیش از این مدت به کار برده می شوند، می توان به این نتیجه رسید که یکی از حیاتی ترین مسائل پیش روی حمل و نقل دریایی، «آلودگی نفتی در دریا» است.

در صورتی که کشتی در دریای آزاد دچار حادثه ای شود و نفت موجود در مخزن سوخت آن یا نفتی که به صورت فله در مخازن بار آن نگهداری می شود به دریا نشت کند، خسارات بسیاری پدید می آید که چگونگی جبران آن سال ها است در سطح بین المللی مورد بررسی قرار گرفته است. نشت نفت اکوسیستم منطقه وسیعی از دریا را آلوده می سازد، به گونه ای که گیاهان و جانداران آن منطقه از بین رفته و احیای منطقه آسیب دیده اغلب سالیان سال به طول می انجامد؛ مناطقی که گاه بسیار حساس بوده و به هر حال یا به دولتی خاص تعلق دارند و یا به

^۱ Oral, N., "Protection of Vulnerable Marine Ecosystems in Areas Beyond National Jurisdiction: Can International Law Meet the Challenge?", in Strati A., Gavouneli A., and Skourtos A., *Unresolved Issues and New Challenges to the Law of the Sea, Time Before and After*, Martinus Nijhoff Publishers, Boston, 2006, pp. 85-108, at p. 85.

^۲ <<http://www.itopf.com/information-services/data-and-statistics/statistics>>, 22 February 2010.

^۳ *Ibid.*

عنوان بخشی از دریای آزاد، مشترکات جهانی تلقی می شوند. خسارات مذکور نه تنها تهدیدی برای محیط زیست تلقی می گردند، خسارات تبعی بسیاری را نیز متوجه افراد حقیقی و حقوقی و دولت هایی می سازد که با اقدامات جبرانی و پاکسازی خود هزینه های بسیاری را متحمل شده اند. همچنین زندگی بسیاری از افراد به مسائل مرتبط با دریا از جمله صنعت شیلات، صید، توریسم و دریانوردی وابسته است؛ افراد مذکور مشاغل خود را از دست داده و یا امکان بهره برداری از اموال خود را حداقل به صورت موقت از دست می دهند.

بنابراین، نخستین پرسشی که مطرح می گردد تعیین فرد مسئول و چگونگی جبران خسارات مذکور است. چه کسی مسئول جبران خسارات هنگفت ناشی از آلودگی به افراد و دولت ها است؟ بعلاوه، آیا زیان وارده به محیط زیست قابل جبران می باشد یا خیر؟ حقوق بین الملل در این خصوص چه پاسخی ارائه می دهد؟

پیشینه تحقیق

نخستین حادثه ای که آلودگی گسترده نفتی حاصل از آن جامعه جهانی را به واکنش واداشت در سال ۱۹۶۷ روی داد. با وجود اینکه تا پیش از سال ۱۹۶۷ حوادث متعددی در دریا روی داده بود،^۴ این فاجعه «توری کانیون»^۵ بود که خلاء ها و ضعف های موجود در حقوق بین الملل موضوعه را نشان داد و جامعه بین الملل را به ایجاد قوانین جدیدی ناظر بر مسئولیت مدنی و جبران خسارت قربانیان وادار نمود. کشتی نفت کش توری کانیون در تاریخ ۱۸ مارس ۱۹۶۷، در حالیکه حامل ۱۱۹ میلیون لیتر نفت به ارزش ۵۰۰۰۰۰ فرانک بود در منطقه دریای آزاد واقع در خارج از مناطق تحت صلاحیت انگلستان با صخره برخورد کرد و بیش از ۹۰ هزار تن نفت خام را راهی دریا نمود.

^۴ پیش از فاجعه توری کانیون در سال ۱۹۶۷، حوادث دیگری نیز روی دادند که منجر به تخلیه میزان قابل توجهی نفت به دریا شدند. در مارس ۱۹۵۷، کشتی Tempico-Marو، ۵۹۰۰۰ تن نفت را در منطقه Punta Calavera به دریا ریخت، حادثه ای که منجر به آلودگی محسوس هشت ماهه کالیفرنیا گردید. در مه ۱۹۶۶ نیز، کشتی دیگری به نام Fina-Norvège محموله نفتی خود را در مدیترانه در نزدیکی منطقه Bizerte به دریا ریخت. نک.

Quéneudec, J. P., *Conventions Maritimes Internationales*, Ed. Pedone, Paris, France, 1979, P. 702.

^۵ Torrey Canyon

در اثر این حادثه، ۲۵ هزار پرنده در سواحل انگلستان نابود شدند^۶ و خسارات بسیاری نیز به محیط زیست دریای آزاد و سواحل فرانسه و مشاغل وابسته به دریا از جمله صنعت گردشگری، صنعت شیلات و مانند آن وارد آمد. در اثر این حادثه، فرانسه و انگلیس هر کدام به ترتیب خواهان ۳۸۰ و ۴۰۲ میلیون فرانک برای جبران خسارت وارده به اتباع و سواحل خود شدند.^۷ این حادثه در دریای آزاد روی داده بود اما خسارات فراوانی به سواحل، محیط زیست و افراد حقیقی و حقوقی انگلیسی و فرانسوی وارد آورده بود. بعلاوه، اقدامات پیشگیرانه پس از حادثه و اقدامات پاکسازی محیط زیست نیز برای این دو دولت هزینه های بسیاری در بر داشت. همچنین، پس از این حادثه، دولت انگلستان اقدام به بمباران کشتی آلوده کننده نمود تا از خسارات بیشتر جلوگیری نماید. از این رو، این پرسش ها مطرح گردید که چه کسی مسئول جبران خسارات وارده است و آیا عمل دولت انگلستان مشروع بوده است یا خیر. از این رو در سال ۱۹۶۹ با پیشنهاد سازمان مشاوره بین المللی دریایی (ایمکو)، دولت های فعال در عرصه کشتیرانی و صنعت نفت گرد هم آمدند تا مسئولیت ناشی از خسارت آلودگی نفتی کشتی در دریا را در دستور کار خود قرار دهند. نتیجه این نشست تصویب «کنوانسیون مسئولیت مدنی ناشی از خسارت آلودگی نفتی» و نیز «کنوانسیون مداخله در دریای آزاد در صورت بروز سوانح آلودگی نفتی» هر دو در تاریخ ۲۹ نوامبر ۱۹۶۹ بود. کنوانسیون مداخله در دریای آزاد بمنظور کاهش آلودگی پس از بروز حادثه و عدم سرایت آلودگی نفتی از دریای آزاد به مناطق تحت صلاحیت دولت ها به تصویب رسید. کنوانسیون مسئولیت مدنی ۱۹۶۹ نیز در واقع سرآغاز نظام نوینی در حقوق بین الملل محیط زیست تلقی می گردید. در حقوق دریایی، مسئولیت مدنی خصوصی بطور سنتی بر «خطا» استوار بوده است. بدین ترتیب، قربانی برای اینکه خسارت خود را جبران شده یابد، می بایست خطای فرد مسئول را ثابت نماید؛ امری که در مورد نشت نفت بسیار دشوار است. این کنوانسیون با «کانالیزه کردن مسئولیت» به

^۶ Montilla, L. M., *l'Indemnisation des Victimes de Pollution à la suite des Catastrophes Maritimes*, Faculté de Droit Université Laval, 2002, p. 19.

^۷ *Ibid.*

مالک کشتی به صورت «مطلق» ناکارآمدی نظام سنتی مسئولیت ناشی از خطا را آشکار ساخت. حادثه توری کانپون در اثر خطای متصدی کشتی در سکانداری و هدایت کشتی ایجاد شده بود؛ اما واژه دولت ها از اینکه حادثه جدیدی روی دهد که خطای انسانی در آن نقشی نداشته باشد و یا نتوان آن را اثبات کرد منجر به پذیرش اصل مسئولیت مدنی و جایگزینی آن با اصل سنتی مسئولیت ناشی از خطا گردید. بر این اساس، مطابق با این کنوانسیون مسئولیت مالک مطلق است، یعنی بدون نیاز به اثبات خطا یا قصور، وی مسئول جبران خسارات است و تنها چند شرط معاف کننده وجود دارد از جمله در مواقعی که حادثه ناشی از جنگ و درگیری یا یک پدیده طبیعی بوده و یا در اثر فعل یا ترک فعل شخص ثالث صورت پذیرفته باشد و یا غفلت دولت یا مقام تأمین کننده تجهیزات دریانوردی و یا ترک فعل خود شخص آسیب دیده منجر به بروز حادثه و خسارت شده باشد. محدوده اعمال این کنوانسیون ابتدا دریای سرزمینی بود که بعدها با گسترش حقوق دریاها و پس از تصویب کنوانسیون ۱۰ دسامبر ۱۹۸۲ حقوق دریاها و تصویب پروتکل اصلاحی کنوانسیون ۱۹۶۹ در تاریخ ۲۷ نوامبر ۱۹۹۲، منطقه انحصاری اقتصادی نیز به این محدوده اضافه گردید؛ در نتیجه تمامی خسارات وارده در هر نقطه از دریا (حتی دریای آزاد) تحت شمول این کنوانسیون قرار می گیرد مشروط بر اینکه منشأ حادثه در دریای سرزمینی یا منطقه انحصاری اقتصادی یکی از دولت های عضو باشد.

به کنوانسیون فوق باید «کنوانسیون تشکیل صندوق بین المللی برای جبران خسارت آلودگی نفتی» (معروف به کنوانسیون صندوق) را نیز افزود که در تاریخ ۱۸ دسامبر ۱۹۷۱ بمنظور تأمین منابع مالی جهت جبران خسارت به تصویب رسید. هدف از تصویب این کنوانسیون کمک به مالکان کشتی و زیاندیدگانی بود که از طریق کنوانسیون مسئولیت مدنی قادر به دریافت غرامت نبودند. در تاریخ ۲۷ نوامبر ۱۹۹۲، پروتکلی به منظور اصلاح آن و ارتقای سقف جبران خسارت به تصویب رسید. در تاریخ ۲۳ مارس ۲۰۰۱ نیز «کنوانسیون مسئولیت مدنی ناشی از خسارت

آلودگی نفت مخزن سوخت کشتی^۸ به تصویب رسید که بسیار مشابه کنوانسیون مسئولیت مدنی ۱۹۶۹ می باشد با این تفاوت که تنها بر نشت یا تخلیه حاصل از آلودگی مخزن سوخت کشتی اعمال می گردد. در نهایت می توان به موافقتنامه های خصوصی مربوط به مالکان کشتی های نفت کش موسوم به «توپیا» و کشتی های نفت کش کوچک «استوپیا» اشاره کرد که هر دو در سال ۲۰۰۶ به عنوان طرح های کمکی جبران خسارت ایجاد شدند تا در کنار کنوانسیون صندوق ابزاری جهت جبران خسارات وارده به زیاندیدگان باشند.

در کنار کنوانسیون های مذکور، حوادثی نظیر «آموکو کادیز»^۹ در سال ۱۹۷۸، «اگزون والدز»^{۱۰} در سال ۱۹۸۹ و «اریکا»^{۱۱} در سال ۱۹۹۱ در نقاط مختلف جهان روی دادند که دعاوی حاصل از آن ها در فرانسه و امریکا خلأ های موجود در کنوانسیون های مذکور را آشکار ساختند؛ خلأ هایی که در صورت بررسی می توانند راه گشای مسائل گوناگونی باشند که در رابطه با مسئولیت مدنی همواره بدون پاسخ مانده اند. بعلاوه، حوادث دیگری نیز در سطوح پایین تر در کشورهای مختلف روی داده اند که هر کدام موجب شفاف سازی و تحلیل ابعاد خاصی از مسئولیت مدنی و جبران خسارت ناشی از آلودگی نفتی گشته اند.

بعلاوه، کمیسیون حقوق بین الملل نیز اقدام به بررسی این مسئله نمود که آیا می توان مسئولیت مدنی را در روابط بین دولت ها پی گیری نمود؟ از این رو، کمیسیون به طور رسمی از سال ۱۹۷۸ اقدام به کار بر روی طرحی با عنوان «مسئولیت بین المللی ناشی از آسیب فرامرزی فعالیت هایی که در حقوق بین الملل منع نشده اند» نمود. در نهایت، این طرح در دو بخش پیش گیری و تعیین زیان در سال های ۲۰۰۱ و ۲۰۰۶ و با عناوین «پیش گیری از آسیب فرامرزی ناشی از فعالیت هایی که در حقوق بین الملل منع نشده اند» و «تعیین زیان در صورت بروز آسیب فرامرزی ناشی از فعالیت هایی که در حقوق بین الملل منع نشده اند» به پایان رسید. بررسی این طرح ها می تواند

^۸ Amoco Cadiz

^۹ Exxon Valdez

^{۱۰} Erika

بیانگر اصولی باشد که فارغ از نوع مسئولیت رعایت آن‌ها توسط دولت‌ها همواره ضروری است. بررسی طرح‌های مذکور، که هر یک می‌تواند زیربنای ایجاد معاهدات و تعهدات قراردادی فراگیری در آینده باشد، جایگاه دولت‌ها را در قبال آلودگی نفتی و خسارات فرامرزی روشن می‌سازد. البته به منظور بررسی تعهدات مذکور می‌توان به دکتترین و رویه قضایی بین‌المللی نیز رجوع کرد تا مشخص شود آیا حقوق بین‌الملل موجود دولت‌ها را بواسطه زیان‌هایی که فارغ از خطا و غفلت ایجاد شده اند مسئول می‌داند یا خیر.

روش تحقیق

از آنجایی که موضوع این تحقیق مسئولیت مدنی ناشی از خسارت آلودگی نفتی در دریای آزاد است، و نیز از آنجایی که هیچ سند بین‌المللی به طور مستقیم به مسئله مسئولیت مدنی در «دریای آزاد» نمی‌پردازد، و نیز با توجه به این واقعیت که آلودگی‌های نفتی به قدری گسترده و فراگیر می‌باشند که هر حادثه‌ای در دریای آزاد عوارضی را در مناطق تحت صلاحیت دولت‌ها به همراه دارد، بمنظور بررسی ابعاد گوناگون مسئولیت به تحلیل کنوانسیون‌های مسئولیت مدنی ۱۹۶۹ (و پروتکل ۱۹۹۲) و نیز کنوانسیون مسئولیت مدنی ۲۰۰۱ (کنوانسیون بانکر) می‌پردازیم که اعمال آن‌ها عملاً به حوادثی محدود می‌گردد که طی آن آلودگی نفتی به منطقه انحصاری اقتصادی و دریای آزاد دولت‌های عضو سرایت کرده باشد؛ بررسی عناصر مسئولیت و نحوه انتساب مسئولیت مطابق با این کنوانسیون‌ها و نیز رویه قضایی موجود در این زمینه می‌تواند روشنگر مباحث مسئولیت مدنی ناشی از آلودگی نفتی باشد. بعلاوه، مسئولیت مدنی بین‌المللی دولت نیز به لحاظ نظری قابل بررسی است و بدین منظور پیش‌نویس کمیسیون حقوق بین‌الملل (که به آن اشاره شد) می‌تواند پاسخگوی این پرسش باشد که تا چه اندازه می‌توان از مسئولیت مدنی بین‌المللی دولت سخن گفت.

تحلیل کنوانسیون‌ها، رویه قضایی و اصول نظری مذکور زمانی که از آلودگی نفتی در دریای آزاد سخن می‌گوئیم کافی نخواهد بود مگر آنکه به حقوق داخلی دولت‌ها در خصوص مسئولیت و جبران خسارات زیست محیطی نیز رجوع نمائیم. در پی هر حادثه‌ای که در دریای آزاد روی می‌دهد، بسیاری از افراد متحمل زیان‌هایی می‌شوند که برای جبران آن‌ها به محاکم داخلی رجوع می‌کنند. در چنین شرایطی، قانون ناظر بر حلّ تعارض و قانون ماهوی نظام‌های مهمّ حقوقی می‌تواند راهگشای بسیاری از مسائل ناظر بر جبران خسارت باشد. بنابراین، قوانین ناظر بر مسئولیت مدنی، محیط زیست و رویه قضایی داخلی مسائلی است که با بررسی آن‌ها (تا حدودی که در این تحقیق مورد نیاز است) می‌توان به چگونگی انتساب مسئولیت و جبران خسارت دست یافت.

با توجه به مطالب فوق، روش بکار رفته در تحقیق حاضر متأثر از جنبه‌های تحلیلی و کاربردی مسئولیت مدنی ناشی از آلودگی نفتی کشتی در دریا است. در سخن از چگونگی انتساب مسئولیت در رژیم قراردادی مسئولیت مدنی و نحوه جبران خسارت مطابق با این رژیم علاوه بر شرح شرایط و چگونگی اعمال آن‌ها، به تحلیل این مسئله پرداخته خواهد شد که آیا این رژیم پاسخگوی زیاندیدگان بوده و یا اصول حقوق بین‌الملل و حقوق داخلی دولت‌ها پاسخگوی مسائل بسیار ناشی از آلودگی نفتی در دریا می‌باشد یا خیر. بعلاوه، در بحث از بیمه و چگونگی اعمال آن و سایر سازکارهای مرتبط با جبران خسارت به ابعاد کاربردی موضوع مورد بحث اشاره خواهد شد.

ساختار تحقیق

از آنجایی که بررسی مسئولیت مستلزم پرداختن به دو مقوله نحوه انتساب مسئولیت و جبران خسارت می‌باشد، این تحقیق نیز به دو فصل مجزاً با همین عناوین تقسیم شده است. در فصل نخست، ابتدا به مبانی نظری مسئولیت در حقوق بین‌الملل و ماهیت مسئولیت مدنی در حقوق بین‌الملل می‌پردازیم و سپس به تحلیل چگونگی انتساب

مسئولیت در رژیم مسئولیت خصوصی خسارت آلودگی نفتی (کنوانسیون های مسئولیت مدنی ۱۹۶۹، پروتکل ۱۹۹۲ و نیز کنوانسیون بانکر) می پردازیم که در ضمن رویه قضایی داخلی نیز مورد توجه خواهد بود. فصل دوم نیز به چگونگی جبران خسارات آلودگی نفتی کشتی در دریا اختصاص داده شده است. شناخت جبران خسارت مستلزم بررسی اقسام زیان، چگونگی جبران و تأمین منابع مالی و مسائل شکلی ناظر بر اقامه دعوی است که همگی این مسائل در فصل دوم مورد بررسی واقع خواهند شد.