

نقش باشگاه‌های حمایت و غرامت در جبران خسارات ناشی از آلودگی‌های نفتی

سید نصرالله ابراهیمی^{۱*}، غزال کشاورزی^۲، نرگس کشاورز بهادری^۳، شهریار شریفی^۳

۱. استادیار دانشکده حقوق و علوم سیاسی دانشگاه تهران

۲. کارشناس ارشد حقوق تجاری اقتصادی بین‌المللی دانشکده حقوق و علوم سیاسی دانشگاه تهران

۳. کارشناس ارشد حقوق تجارت بین‌الملل دانشکده حقوق دانشگاه شهید بهشتی

(تاریخ دریافت: ۱۳۹۶/۰۷/۱۲ تاریخ پذیرش: ۱۳۹۶/۱۱/۰۹)

چکیده

دریاها نقش مهمی در اقتصاد جهانی و زندگی بشر ایفا می‌کنند. امروزه آلودگی دریاها به‌خصوص آلودگی‌های نفتی، سبب ایجاد نگرانی‌های گسترده‌ای در سطح ملی و بین‌المللی شده است، زیرا مهم‌ترین حقوق بشر، یعنی حق داشتن محیط‌زیست سالم در معرض خطر گرفته است. از این رو، تلاش‌های بسیاری به‌منظور قانونمند کردن این عرصه و تعیین مسئولیت صورت گرفته است. شرط تحقق مسئولیت در حقوق بین‌الملل عرفی، وجود تقصیر است، اما کنوانسیون‌های بین‌المللی مسئولیت مدنی خسارت آلودگی ۱۹۶۹ و پروتکل اصلاحی ۱۹۹۲ و مخازن ۲۰۰۱، به‌منظور پیشگیری از آلودگی و جبران خسارت سریع و مؤثر، مالک کشتی را مسئول مطلق می‌دانند و نظام بیمه اجباری را در نظر گرفته‌اند. نوشتار حاضر، به نقش باشگاه‌های حمایت و غرامت در خسارت‌های آلودگی نفتی و پوشش‌های ارائه‌شده از سوی آنان می‌پردازد.

واژگان کلیدی

آلودگی نفتی، باشگاه‌های حمایت و غرامت، بیمه اجباری، جبران خسارت، مسئولیت.

۱. مقدمه

پیدایش جامعه جهانی نوین و به تبع آن بازشدن درهای تجارت جهانی روی جوامع بشری بر نقش دریاها به منزله یکی از درگاه‌های مهم حمل و نقل در تجارت بین‌الملل افزود. استفاده از این درگاه‌ها مزایای بسیاری را متوجه جوامع بشری کرد، اما خطرهایی را نیز برای دریاها همراه داشت که از بارزترین این خطرها آلودگی‌های دریایی است که گاه به تحولات اساسی در مسائل زیست‌محیطی یک منطقه منجر می‌شود و در نتیجه حیات این دریچه‌های ترانزیتی را تهدید می‌کند. آلودگی‌های نفتی را می‌توان با توجه به میزان خطرهای و ماهیت شیمیایی آن از خطرناک‌ترین و پرهزینه‌ترین انواع آلودگی‌های دریایی دانست، تا جایی که در حادثه کشتی توری کانیون^۱ که به نشت بیش از یکصد و بیست هزار تن نفت خام در نزدیکی سواحل جنوبی انگلستان منجر شد، دولت انگلستان به منظور انجام اقدامات مناسب و جلوگیری از خسارات گزاف وارده به محیط‌زیست مسئله را در جلسه فوق‌العاده سازمان بین‌المللی مشورتی دریایی^۲ که بعدها به سازمان بین‌المللی دریانوردی^۳ تغییر نام داد مطرح کرد.

توجه جامعه بشری به این آلودگی‌ها و لزوم کنترل آن به تدریج زمینه‌ساز اقدامات دولت‌ها و سازمان‌های بین‌المللی به منظور پیش‌بینی نظام جبران خسارت خاص برای قاعده‌مندسازی خسارات به وجود آمده شد. نتیجه این فعالیت‌ها تدوین کنوانسیون مسئولیت مدنی جبران خسارات آلودگی نفتی ۱۹۶۹^۴، در جهت پاسخگویی به نیاز جامعه جهانی برای جلوگیری از ایجاد آلودگی‌های نفتی و در گام بعدی تسهیل رسیدگی به ادعای تأمین و جبران خسارات زیان‌دیده شد. اما ناکافی بودن تجربه جامعه بین‌المللی در تدوین چنین کنوانسیون‌ها و در نتیجه پایین بودن سطح تعهدات پیش‌بینی شده در معاهده مذکور زمینه را

1. Torrey Canyon.

در ۱۸ می ۱۹۶۷ در کانال انگلیس عظیم‌ترین تانکر نفت زمان خود به نام توری کانیون در اثر اشتباه انسانی به صخره برخورد و ۱۲۰ هزار تن نفت خام آن به دریا نشت و سواحل انگلستان و فرانسه را آلوده کرد. این حادثه نشان داد که ضوابط بین‌المللی روشنی برای مقابله با چنین حوادثی وجود ندارد و ترتیباتی نیز برای جبران خسارت وارده در سطح بین‌المللی موجود نیست (شیروی، ۱۳۹۳: ۵۸۳).

2. Inter-Governmental Maritime Consultative Organization.

3. International Maritime Organization (IMO).

4. International Convention on Civil Liability for Oil Pollution Damage (CLC) 1969.

برای تصویب اسناد مکمل همچون کنوانسیون صندوق بین‌المللی جبران خسارت آلودگی نفتی ۱۹۷۱^۱ و کنوانسیون مخازن ۲۰۰۱^۲ با پیش‌بینی مکانیزم بیمه اجباری فراهم کرد. با ایجاد این اسناد و طرح‌ریزی نظام جبران خسارت، نظام بیمه که همواره در کنار بحث خسارت نقش‌آفرینی می‌کند وارد چرخه عمل شد و باشگاه‌های حمایت و غرامت^۳ بیمه‌کردن این حوادث را بر عهده گرفتند. این باشگاه‌ها بازیگران اصلی در تحقق دو هدف حقوق بین‌الملل اند که علاوه بر ارائه پوشش‌های بیمه‌ای مناسب، روش‌هایی نیز برای پیشگیری از چنین خساراتی عرضه می‌کنند.

در این نوشتار برآنیم تا نقش باشگاه‌های حمایت و غرامت در جبران خسارات ناشی از آلودگی‌های نفتی را بررسی کنیم و بدین منظور ابتدا مفهوم و ماهیت باشگاه‌ها شرح داده خواهد شد، سپس با توجه به پیوند ناگسستنی سقف بیمه و استثنائات آن با مسئولیت مطرح‌شده در کنوانسیون‌های بین‌المللی و موارد تحدید مسئولیت این موارد را شرح خواهیم داد و در نهایت پوشش‌های ارائه‌شده از سوی باشگاه‌ها و استثنائات مطرح خواهند شد.

۲. چرایی، مفهوم، ماهیت حقوقی و ویژگی‌های باشگاه‌های حمایت و غرامت

۲.۱. چرایی، مفهوم و ماهیت حقوقی باشگاه‌های حمایت و غرامت (P&I Clubs)

اواخر قرن نوزدهم و اوایل قرن بیستم میلادی این باور رواج داشت که در نظام بیمه دریایی تنها خسارات فیزیکی وارده بر کشتی‌ها در تعریف مفهوم حوادث دریایی جای دارد و به تبع آن بیمه تنها خسارات وارده بر کشتی بیمه‌گذار را قابل جبران می‌دانست. این باور به تدریج و با تحولات نظام بیمه دریایی رنگ باخت و به تحولاتی در این عرصه منجر شد. نخستین جرقة تحولات اخیر در سال ۱۸۳۶ و با تصادم میان دو کشتی «دی واکس»^۴ و «سالوادور»^۵ زده شد، جایی که دادگاه رسیدگی‌کننده مالکان هر کشتی را در مقابل دیگری

1. International Fund for Compensation Oil Pollution Convention 1971.

2. International Convention on Civil Liability for Bunker Oil Pollution Damage (Bunkers) 2001.

3. Protection and Indemnity Clubs (P&I Clubs).

4. De Vaux.

5. Salvador.

مقصر دانست و بدین ترتیب برای اولین بار تعریف عام‌تری نسبت به گذشته در خصوص بیمه دریایی ارائه کرد (Hyden & Balick, 1991: 323). بعد از این حادثه نشست‌های متعدد مالکان کشتی و بیمه‌گذاران به پذیرش سه‌چهارم خسارات وارده به ثالث از سوی بیمه‌گران منجر شد، اما همچنان جای خالی پوشش بیمه‌ای برای یک‌چهارم باقی‌مانده احساس می‌شد. تحول دیگر در این زمینه که عدم پوشش بیمه کشتی‌ها را برای پرداخت وارده به اشخاص ثالث مشخص کرد مربوط به شکایات متعدد مسافران کشتی‌ها از مالکان کشتی‌ها بود که با تصویب قانون لرد کمپ بل در سال ۱۸۴۶ بیش از پیش نمایان شد. تصویب قانون بنادر و اسکله‌های انگلستان نیز در سال ۱۸۴۷ و در نتیجه آن توانایی مدیران بنادر و اسکله‌ها در مطالبه خسارت از مالکان کشتی‌ها در خصوص ضررهای واردشده از سوی کشتی‌های مختلف به بنادر، تحول دیگری بود که بر این باور قدیمی که تنها خسارت وارده بر کشتی‌های بیمه‌گذار قابل جبران از پوشش بیمه بدنه‌اند خدشه وارد کرد. در نتیجه دگرگونی‌های مذکور و افزایش مسئولیت مالکان کشتی‌ها در برابر اشخاص ثالث و احساس نیاز مالکان کشتی‌ها به پوشش بیمه‌ای جامع‌تر، نخستین باشگاه حمایت از مالکان کشتی‌ها در سال ۱۸۵۵ در انگلستان ایجاد شد. از آن پس افزایش تجارت جهانی و به دنبال آن گسترش سطح تردد کشتی‌ها و تصویب قوانین عادلانه در جهت افزایش مسئولیت مالکان کشتی‌ها سبب بسط باشگاه‌های حمایت و غرامت از زمان تأسیس آن‌ها شد (Haile, 2013: 7-8).

هدف اصلی تأسیس این باشگاه‌ها، ارائه بیمه مناسب برای ادعاهای شخص ثالث علیه صاحبان کشتی است (پیوست، ۱۳۹۰: ۲۰).

به‌منظور ارائه تعریفی جامع از مفهوم باشگاه‌های حمایت و غرامت، بررسی ماهیت و ساختار حقوقی نهاد مذکور اجتناب‌ناپذیر است. به اعتبار اعضا، باشگاه‌های حمایت و غرامت نهادی غیردولتی^۱ متشکل از مالکان و اجاره‌کنندگان کشتی‌اند که با بهره‌برداری از کارشناسان حقوقی، بیمه‌ای و ارزیابان ریسک به صورت غیرانتفاعی^۲ فعالیت می‌کنند و مالکان آن در اصل اعضای آن‌ها هستند که مسئولیت یکدیگر را به طور متقابل^۳ در برابر

1. Non-governmental.
2. Non-profit basis.
3. Mutual Association.

ریسک‌های دریایی تحت پوشش قرار می‌دهند (Hazelwood & Semark, 2010: 1). به اعتبار ساختار اداره و کارکرد نیز می‌توان باشگاه را به مؤسسه‌ای تعریف کرد که جریان اداره و کارکرد صحیح آن در گرو رابطه متقابل اعضا (صاحبان یا اجاره‌کنندگان کشتی) و به صورت غیرانتفاعی است. بنابراین، منبع درآمد یا به تعبیر بهتر ذخیره صندوق مالی باشگاه‌های مذکور، تنها از مقدار معین پولی که اعضا حاضرند به منزله حق بیمه در هر سال برای هزینه‌ها، مخارج، خسارات و دعاوی آتی کنار بگذارند، تأمین می‌شود. مازاد حق بیمه ذکر شده در هر سال در صندوق مالی باشگاه ذخیره می‌شود و هیچ‌گونه درآمد و سودی میان اعضا تقسیم نمی‌شود (Brachel, 2009: 7). از سوی دیگر، هیچ‌یک از اعضای باشگاه‌ها سهام‌دار محسوب نمی‌شوند (Seward, 2002: 1) و در نتیجه با در نظر گرفتن نکات مذکور باشگاه را نمی‌توان در قالب هیچ‌یک از شرکت‌های حقوقی گنجانند، اگرچه اعضای آن می‌توانند شرکت‌های حقوقی و تجاری باشند.

تکرار سه عنصر رابطه متقابل، غیردولتی‌بودن و غیرانتفاعی بودن در تعاریف موجود از باشگاه‌های حمایت و غرامت بیشتر به منزله «باشگاه» در تسمیه نهاد مذکور صحنه می‌گذارد، زیرا اعضا تحت انجمنی غیرانتفاعی و غیردولتی و با سپردن وجهی به منزله حق بیمه با یکدیگر در تعامل اند بدون اینکه ضرورتاً با یکدیگر رابطه تجاری، حقوقی یا مالی خاصی داشته باشند. در واقع شاید بتوان این‌طور برداشت کرد که بیمه‌گر (اجتماع صاحبان یا اجاره‌کنندگان کشتی) و بیمه‌گذار (هریک از صاحبان و اجاره‌کنندگان کشتی) عملاً یکی هستند.

در مقابل برخی نیز بدون اینکه رأساً نقش اجرایی برای باشگاه قائل باشند، آن را به بانکداری تشبیه می‌کنند که صاحبان کشتی وجه مشخصی را نزد آن می‌سپارند تا در صورت لزوم برای مخارج و هزینه‌های ناشی از خسارات و دعاوی آتی ناشی از عملکردشان، صرف کنند که این تشبیه با توجه به ویژگی‌ها و خدماتی که باشگاه‌ها ارائه می‌دهند، چندان جامع و مانع به نظر نمی‌رسد (Ibid: 2).

باشگاه‌ها باید با به‌کارگیری نیروهای متخصص و کارشناسان زبده، قابلیت ارزیابی ریسک و سرویس‌دهی به مالکان کشتی به‌منظور پیشگیری و جبران خسارت را داشته

باشند و برای نیل به این مهم دارابودن شبکه نمایندگان گسترده در سراسر دنیا ضروری به نظر می‌رسد.

سیزده باشگاه حمایت و غرامت^۱ که بیش از ۹۰ درصد ظرفیت کشتی‌های دنیا را تحت پوشش قرار می‌دهند، گروه بین‌المللی حمایت و غرامت را تشکیل داده‌اند؛ پوشش بیمه حمایت و غرامت کشتی‌ها با ورود به یکی از این باشگاه‌ها آغاز می‌شود (Ibid: 1). برخی از ویژگی‌های بیمه‌های حمایت و غرامت با سایر بیمه‌های تجاری متفاوت است که در ادامه بدان می‌پردازیم.

۲.۲. ویژگی‌های بیمه‌های حمایت و غرامت

۲.۲.۱. پرداخت خسارت نخست از طرف اعضای باشگاه‌ها^۲

یکی از شرایط پرداخت خسارت به اعضا از طرف باشگاه این است که عضو مذکور خسارتی را پرداخت و برای بازپس گرفتن خسارت به باشگاه مراجعه کند (Pay-to-be-Paid)؛ این دقیقاً خلاف موردی است که در سایر بیمه‌ها رواج دارد. در سایر بیمه‌ها از جمله بدنه و ماشین‌آلات کشتی، مسئله‌ای به نام «حق جانشینی»^۳ وجود دارد که بیمه‌گر ابتدا خسارت بیمه‌گذار را پرداخت می‌کند، سپس برای مطالبه خسارت از شخص ثالث، جانشین بیمه‌گذار می‌شود (همان: ۵۲). این سازوکار مربوط به بیمه‌های غرامت است که امروزه از طریق ابزارهای بین‌المللی مانند کنوانسیون‌های مسئولیت مدنی خسارات آلودگی

1. 1. American Steamship Owners Mutual Protection and Indemnity Association Inc; 2. Assuranceforeningen Gard; 3. Assuranceforeningen Skuld; 4. The Britannia Steam Ship Insurance Association Limited; 5. The Japan Ship Owner's Mutual Protection & Indemnity Association; 6. The London Steam Ship Owner's Mutual Insurance Association Limited; 7. The North of England Protection & Indemnity Association; 8. The Ship Owner's Mutual Protection & Indemnity Association (Luxemburg); 9. The Standard Steamship Owner's Protection & Indemnity Association (Bermuda) Limited; 10. The Steamship Mutual Underwriting Association (Bermuda) Limited; 11. The Swedish Club; 12. United Kingdom Mutual Steamship Assurance Association (Bermuda) Limited; 13. The West Of England Ship Owner's Mutual Insurance Association (Luxemburg).

2. Pay- to- be- Paid.

۳. اصل جانشینی (قائم‌مقامی) یا Subrogation.

نفتی ۱۹۶۹، ۱۹۹۲ و ... تغییر کرده و امکان اقامه دعوی مستقیم علیه باشگاه‌ها برای زیان‌دیده فراهم شده است (Hazelwood & Semark, 2010: 133).

۲.۲.۲. ماهیت صلاح‌دیدی باشگاه‌های حمایت و غرامت

برخلاف بیمه‌های بدنه که خطرهای ثابتی را از قبل اعلام می‌کنند و تحت پوشش قرار می‌دهند، باشگاه‌ها می‌دانند که مالکان کشتی همواره با خطرهای ناشناخته‌ای روبه‌رو هستند که ممکن است در قرارداد ذکر یا تاکنون با این نوع خطر مواجه نشده باشند، اما این موضوع سبب نمی‌شود که در صورت وقوع خطرهای جدید، مالک کشتی تحت حمایت باشگاه‌ها قرار نگیرد، این امر در ماده خاصی به نام «ضابطه تجمیع یا قانون عمومی»^۱ تعریف می‌شود (The Ship-owners' Club Rules, 2014: 50).

باشگاه‌های حمایت و غرامت پوشش‌هایی اختیاری درخصوص پوشش ریسک‌هایی که برای خود کشتی و عملکرد آن وجود دارد که تحت لوای ضابطه تجمیع قرار می‌گیرد، پیشنهاد می‌دهند. طبق این ضابطه، کمیته قدرت مطلق درخصوص تصمیم‌گیری برای پرداخت هر مبلغی مرتبط با خسارت‌ها، مسئولیت‌ها یا هزینه‌های مربوط به خود کشتی، عملیات یا مدیریت کشتی را داراست. توجه به این نکته الزامی است که پرداخت موارد مذکور تنها زمانی که کمیته آن‌ها را در حدود پوشش‌های باشگاه بداند، قابل پرداخت است (Hazelwood & Semark, 2010: 191). البته، خسارت‌ها، مسئولیت‌ها و هزینه‌هایی که به طور صریح در قوانین استثنا شده‌اند قابل پوشش نیستند (Anderson & Rue, 2010: 1281). صلاحیت کمیته درخصوص تصمیماتش مطلق است، بنابراین هیچ‌گونه توضیح و توجیهی در این مورد داده نخواهد شد. تمام دعاوی به صورت جداگانه و موردی بررسی می‌شوند و تصمیمات قبلی نمی‌توانند به منزله رویه مورد استناد قرار گیرند (Hazelwood & Semark, 2010: 191). اقامه دعوی براساس ضابطه تجمیع برای مدعی حقی ایجاد نمی‌کند و کمیته الزام قانونی برای پذیرفتن چنین ادعایی ندارد (Ibid: 12).

ضابطهٔ تجمیع موجب انعطاف‌پذیری و پویایی باشگاه‌های حمایت و غرامت می‌شود و آن‌ها را در مواجهه با نیازهای متغیر مالکان کشتی توانمند می‌کند، اما تاکنون درصد کمی از دعاوی مبتنی بر قاعدهٔ تجمیع از طرف باشگاه‌ها پذیرفته شده‌اند. علاوه بر این، بر خلاف استدلال باشگاه‌ها مبنی بر اینکه قاعدهٔ تجمیع دربردارندهٔ منافع بیشتری برای اعضای باشگاه‌هاست (Ronneberg, 1990-1991: 12)، باید این نکته را در نظر داشت که قاعدهٔ تجمیع نوعی بی‌اطمینانی برای مالک کشتی و شخص ثالث آسیب‌دیده ایجاد می‌کند، زیرا کمیته، صلاحیت مطلق برای پذیرش یا رد درخواست بر طبق این ضابطه را داراست و نمی‌تواند به تصمیمات قبلی به‌منزلهٔ رویه استناد کند. در نتیجه همواره از جانب آنان این نگرانی وجود دارد که آیا درخواستشان پذیرفته خواهد شد یا خیر؟.

آلودگی‌های نفتی یکی از موارد بی‌اطمینانی درخصوص پرداخت خسارت از سوی باشگاه‌های حمایت و غرامت است. نظر به اینکه نحوهٔ تخصیص و سقف مسئولیت ناشی از آلودگی‌های نفتی در کنوانسیون‌ها و اسناد بین‌المللی مشخص شده است و پوشش‌های بیمهٔ ارائه‌شده از سوی باشگاه‌های حمایت و غرامت و محدودیت‌ها نیز به آن‌ها وابسته است، در ادامه به شرح این موارد می‌پردازیم.

۳. کنوانسیون‌ها و اسناد بین‌المللی در حوزه جبران خسارات ناشی از آلودگی‌های نفتی

کنوانسیون‌های بین‌المللی متعددی در زمینهٔ پرداخت خسارت ناشی از آلودگی‌های نفتی وجود دارد که اکثر آن‌ها، ویژگی‌های مشابهی درخصوص مسئولیت مطلق، تحدید مسئولیت، تخصیص مسئولیت و بیمهٔ اجباری دارند. کنوانسیون مسئولیت مدنی ناشی از خسارات آلودگی نفتی ۱۹۶۹ که در ۱۹۹۲ اصلاح شده^۱ است، کنوانسیون صندوق ۱۹۹۲^۲، کنوانسیون مخازن ۲۰۰۱^۳، کنوانسیون صندوق تکمیلی ۲۰۰۳^۴ از جمله کنوانسیون‌های مرتبط در این زمینه‌اند. همچنین، قراردادهای توپیا ۲۰۰۶^۵ و استوپیا

-
1. International Convention on Civil Liability for Oil Pollution Damages 1969/92.
 2. Fund 1992 Convention.
 3. Bunkers Convention 2001.
 4. Supplementary Convention 2003.
 5. TOPIA 2006 (Tanker Oil Pollution Indemnification Agreement).

۲۰۰۶^۱ از جمله اسناد بین‌المللی به شمار می‌روند که باشگاه‌های حمایت و غرامت نقش عمده‌ای در شکل‌گیری آن‌ها داشته‌اند و نقش بسزایی در این حوزه ایفا می‌کنند که بررسی آن‌ها به جامعیت نوشتار ما کمک می‌کند.

۳. ۱. سقف مسئولیت و بیمه اجباری براساس کنوانسیون‌ها و اسناد بین‌المللی

همان‌گونه که بیان شد تلاش‌های جامعه جهانی به تصویب کنوانسیون‌های عدیده‌ای منجر شد که با پیش‌بینی مکانیزم بیمه اجباری زمینه فعالیت بیمه‌گران این صنعت را فراهم کرده‌اند. در این کنوانسیون‌ها با پیش‌بینی حدود و ثغور سقف مسئولیت و طراحی نظام بیمه اجباری جامعه بشری به دنبال حداقل‌سازی خسارت وارده و به دنبال آن تضمین جبران خسارت ایجاد شده بوده است. این خسارت به موجب آنکه ماهیتی متفاوت از بیمه‌های بدنه دارد در ردیف خسارت وارده به ثالث محسوب می‌شود، در نتیجه زمینه را برای نقش‌آفرینی باشگاه‌های حمایت و غرامت براساس سقف‌های تعیین‌شده در اسناد بین‌المللی فراهم آورده است.

۳. ۱. ۱. مسئولیت جبران خسارات آلودگی نفتی و بیمه اجباری براساس کنوانسیون بین‌المللی مسئولیت مدنی خسارت ناشی از آلودگی نفتی ۱۹۶۹/۱۹۹۲

هدف اصلی کنوانسیون بین‌المللی مسئولیت مدنی جبران خسارت آلودگی نفتی ۱۹۶۹، تضمین جبران خسارت افراد زیان‌دیده در حوادث ناشی از کشتی‌های حامل نفت است. کنوانسیون حاضر در بند ۱ ماده ۳ برای مالک کشتی مسئولیت مطلق^۲، یعنی شدیدترین نوع مسئولیت را قائل شده است، زیرا در مسئولیت مطلق برخلاف سایر انواع مسئولیت حتی مسئولیت محض^۳ که بدون نیاز به اثبات تقصیر و صرف ایراد ضرر برای عامل آن مسئولیت‌آور است، اما اثبات فقدان رابطه سببیت یا انتساب زیان به قوه قاهره سبب معافیت از مسئولیت می‌شود (بادینی و همکاران، ۱۳۹۱: ۲۱). در تبیین مسئولیت جبران خسارت زیان‌دیدگان ناشی از کشتی‌های نفت‌کش، کنوانسیون یک گام فراتر رفته و گونه‌ای مسئولیت عینی برای صاحبان کشتی متصور شده است که صرف ورود زیان بدون نیاز به

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

2. Absolute Liability.

3. Strict Liability.

اثبات وجود رابطه سببیت برای آنان مسئولیت آور است و حتی انتساب ضرر به قوه قاهره نیز آنان را از کمند مسئولیت نمی رهاند.

در پی نگرانی‌هایی که درخصوص آلودگی‌های نفتی وجود داشت و به منظور تحقق هدف اصلی کنوانسیون، نظام بیمه اجباری به منظور تضمین دسترسی به خسارت کافی برای انواع مشخصی از تصادم بنا نهاده شد. مطابق کنوانسیون مذکور مالکان کشتی، که نفت فله بیش از ۲۰۰۰ تن را حمل می‌کنند، متعهدند که بیمه یا هر تضمین مالی دیگری از قبیل تضمین بانکی یا گواهی که موضوع ماده ۵ این کنوانسیون است ارائه دهند که این ماده مبتنی بر صدور گواهی تا سقف مشخصی از خسارت است.

سقف بیمه مذکور باید حداقل برابر با مسئولیت مالک کشتی باشد تا تضمین مناسبی برای جبران خسارات به حساب آید (Hazelwood & Semark, 2010: 110). یکی از وظایف مالکان کشتی، تعهد به دریافت گواهینامه بیمه از دولتی است که پرچم آن را حمل می‌کنند. گواهینامه مذکور، مبتنی بر تصدیق بیمه‌گر و وضعیت مالی او از سوی دولت است. در صورتی که کشور مذکور از کشورهای متعاهد این کنوانسیون نباشد، مالک کشتی باید گواهینامه مربوطه را از یکی از کشورهای متعاهد اخذ کند (Ibid: 398).

اگر بیمه اجباری وجود نداشته باشد هدف اصلی از تحمیل مسئولیت، که همان جبران خسارت زیان‌دیده است، عقیم می‌ماند و مالک کشتی می‌تواند در پشت حجاب شرکت پنهان شود. طبق کنوانسیون بین‌المللی مسئولیت مدنی جبران خسارت آلودگی نفتی ۱۹۶۹، تمام مالکان کشتی که بیش از ۲۰۰۰ تن نفت فله حمل می‌کنند و قصد ورود به بندر یا پایانه‌های برون‌مرزی^۱ یکی از کشورهای متعاهد را دارند، ملزم‌اند بیمه‌نامه اجباری دریافت کنند. در این موارد، الزام به دریافت بیمه‌نامه اجباری در ورود به باشگاه‌های حمایت و غرامت و صدور گواهینامه از سوی دولت دیده می‌شود، زیرا دولت تنها در صورتی این گواهینامه را صادر می‌کند که مالک کشتی کارت آبی^۲، که از سوی باشگاه‌های حمایت و غرامت صادر می‌شود، دریافت کرده باشد. کارت آبی کارتی است که از طرف باشگاه حمایت و غرامت مبنی بر ورود نفتکش به باشگاه و دریافت بیمه برای مسئولیت ناشی از آلودگی‌های نفتی صادر می‌شود (پیوست، ۱۳۹۰: ۱۹۹).

1. Off- shore terminals.
2. Blue Card.

به دلیل بی‌کفایتی مبلغ خسارت قابل پرداخت در کنوانسیون بین‌المللی مسئولیت مدنی جبران خسارت آلودگی نفتی ۱۹۶۹، کنوانسیون بین‌المللی صندوق جبران خسارت آلودگی نفتی در سال ۱۹۷۱ منعقد شد. اعتبارات این صندوق، از طریق شرکت‌های نفتی و واردکننده نفت تأمین می‌شوند که سالانه بیش از ۱۵۰ هزار تن نفت وارد بنادر و پایانه‌های آن‌ها می‌شود (سیدی، ۱۳۶۸: ۱۴). با ایجاد این صندوق فشار وارده بر مالکان کشتی تقلیل یافت و توازن بین مالکان کشتی و استفاده‌کنندگان نفت برقرار شد. براساس این کنوانسیون‌ها، صندوق در موارد زیر مسئول جبران خسارت است:

الف) براساس موارد استثنائده در کنوانسیون بین‌المللی مسئولیت مدنی نتوان کسی را مسئول جبران خسارت قرار داد.

ب) صاحب کشتی نتواند به دلایل ناشی از بی‌کفایتی مالی از عهده پرداخت خسارت برآید.

ج) میزان خسارت وارده بیش از حداکثر میزان خسارت پیش‌بینی‌شده در کنوانسیون مسئولیت مدنی باشد (همان: ۱۲).

کنوانسیون بین‌المللی مسئولیت مدنی جبران خسارت آلودگی نفتی ۱۹۶۹ در سال ۱۹۹۲ اصلاح شد. پروتکل اصلاحی ۱۹۹۲ و کنوانسیون مذکور درخصوص الزام مالک کشتی به بیمه کردن کشتی رویکرد یکسانی دارند. بدین ترتیب که پروتکل ۱۹۹۲ علاوه بر گسترش محدوده جبران خسارت از دریای سرزمینی به منطقه انحصاری اقتصادی، به منظور هدف اصلی خود، سقف جبران خسارت را نیز از ۱۴ میلیون SDR به ۶۰ میلیون SDR افزوده است (نوری یوشانلوئی و آقا سیدجعفر کشفی، ۱۳۹۳: ۱۸۵).

به منظور تحولات این اسناد با شکل‌گیری کنوانسیون ۱۹۹۲ و به منظور تکمیل سقف تعهدات کنوانسیون صندوق ۱۹۹۲ ایجاد شد. پرداخت‌های این صندوق‌ها در واقع لایه سوم پرداخت خسارت است. این صندوق‌ها در سال‌های ۲۰۰۳ و ۲۰۰۵ با توجه به حوادث پرهزینه آلودگی دریا به‌روز شدند و سقف پرداخت خسارت مطابق صندوق ۲۰۰۵ به مبلغ ۷۵۰ میلیون SDR افزایش یافت (پیوست، ۱۳۹۰: ۲۰۰).

۳.۱.۲. مسئولیت جبران خسارت آلودگی نفتی و بیمه اجباری در کنوانسیون مخازن ۲۰۰۱

با توجه به اینکه کنوانسیون بین‌المللی مسئولیت مدنی ۱۹۹۲ تنها خسارات ناشی از آلودگی نفتی کشتی‌هایی که بیش از ۲۰۰۰ تن نفت را به صورت فله حمل می‌کنند را پوشش می‌دهد، خسارات ناشی از آلودگی نفتی سوخت کشتی‌های باری عمومی، کشتی‌هایی که نفت را به صورت فله حمل نمی‌کنند و نفت‌های غیربادوام از شمول این کنوانسیون خارج است (سیدی، ۱۳۶۸: ۱۱). بر این اساس، به‌منظور ایجاد مسئولیت مطلق برای تمام گونه‌های آلودگی نفتی و تضمین جبران کافی، سریع و مؤثر، سازمان ملل در سال ۲۰۰۱ کنوانسیون مخازن را تصویب کرد (سیفی قره‌یتاق و همکاران، ۱۳۹۴: ۲۷۸).

در کنوانسیون مخازن نیز مالک کشتی درخصوص خسارات ناشی از آلودگی نفتی مسئولیت مطلق دارد. کنوانسیون مخازن نیز مانند کنوانسیون بین‌المللی مسئولیت مدنی جبران خسارت آلودگی نفتی، نفتکش‌هایی که ظرفیت ناخالص آن‌ها بیش از ۱۰۰۰ تن است را به دریافت بیمه اجباری ملزم می‌داند. براساس ماده ۷ این کنوانسیون، مالکان کشتی ملزم‌اند بیمه یا تضمین مالی از قبیل تضمین بانکی یا هر سازمان مالی مشابه برای پوشش مسئولیت آلودگی‌های نفتی به میزانی که در نظام ملی مربوطه یا نظام بین‌المللی بیان شده است، ارائه دهند.

همچنین در کنوانسیون مخازن ۲۰۰۱، مانند کنوانسیون بین‌المللی مسئولیت مدنی جبران خسارت آلودگی نفتی، هر کشتی که قصد ورود به بندر یکی از کشورهای متعاقد به این کنوانسیون را داشته باشد، به دریافت بیمه و گواهینامه از دولت ملزم است که این گواهینامه مبتنی بر کارت آبی صادره از سوی باشگاه‌های حمایت و غرامت است (Ibid: 403). همان‌طور که بیان کردیم، طبق کنوانسیون مخازن، کشتی‌های حامل نفت کمتر از ۱۰۰۰ تن به دریافت بیمه‌نامه ملزم نیستند که این امر به بی‌اطمینانی درخصوص جبران خسارات ناشی از کشتی‌های مذکور منجر می‌شود.

۳.۱.۳. قراردادهای توپیا و استوپیا

اهمیت بیمه در امر دریانوردی و موردتوجه قرارگرفتن بیمه اجباری در کنوانسیون‌ها و نقشی که در جبران خسارت ایفا می‌کند، سبب اهمیت روزافزون باشگاه‌های حمایت و

غرامت شده است، زیرا اصلی‌ترین بیمه‌گر در بیمه‌های اجباری باشگاه‌ها هستند. اهمیت باشگاه‌های حمایت و غرامت تنها به علت صدور بیمه‌نامه و جبران خسارات ناشی از آلودگی نفتی نیست، بلکه در تخصیص مسئولیت ناشی از آلودگی نفتی مالکان نقش اساسی دارند. برای مثال، باشگاه حمایت و غرامت در ایجاد توازن میان مسئولیت مالکان کشتی و کشورهای دریافت‌کننده نفت از طریق پایه‌گذاری قراردادهای توپیا و استوپیا نقشی اساسی ایفا کرده‌اند.

پروتکل ۱۹۹۲ که به منظور اصلاح کنوانسیون بین‌المللی مسئولیت مدنی آلودگی نفتی ۱۹۶۹ به تصویب رسیده بود، بار مالی جبران خسارت حوادث آلودگی نفتی را بین مالکان کشتی و واردکنندگان نفت تقسیم کرد، اما صندوق تکمیلی ۲۰۰۳ این بار را تماماً به واردکنندگان نفت تحمیل کرد. به منظور تعدیل این امر، قراردادهای مذکور پیرو مذاکرات میان اوپک^۱ و گروه بین‌المللی حمایت و غرامت^۲ در سال ۲۰۰۶ به وجود آمدند که به افزایش مسئولیت مالکان کشتی انجامیدند.

استوپیا قرارداد جبران خسارت آلودگی نفتی نفتکش کوچک و توپیا قرارداد جبران خسارت آلودگی نفتی نفتکش است (Ibid: 182). قراردادهای مذکور تنها در خصوص نفتکش‌های عضو گروه بین‌المللی باشگاه حمایت و غرامت اجرا می‌شوند و مشارکت در این قراردادها معمولاً یک شرط برای پوشش خطرهای آلودگی از سوی باشگاه است (یعنی ماهیتی الزام‌آور برای اعضای باشگاه‌ها دارند).

طبق کنوانسیون بین‌المللی مسئولیت مدنی خسارت آلودگی نفتی ۱۹۹۲ خسارت ناشی از کشتی‌های کوچک با توناژ ناخالص ۵۰۰۰ تن، حداکثر ۴/۵ میلیون SDR بود، قرارداد استوپیا این میزان را برای کشتی‌هایی با توناژ ناخالص ۲۹۵۴۸ یا کمتر تا سقف ۲۰ میلیون SDR افزایش داد، در نتیجه قرارداد استوپیا برای نفتکش‌هایی که مسئولیت آن‌ها تحت کنوانسیون بین‌المللی مسئولیت مدنی جبران خسارت آلودگی نفتی ۱۹۹۲ کمتر از ۲۰ میلیون SDR است، مناسب است و در کشورهایی که به پروتکل اصلاحی ۱۹۹۲ پیوسته‌اند قابل اجراست (Ibid: 181).

1. IOPC.

2. International Group of P & I.

هنگامی که چنین نفتکشی دچار حادثه آلودگی نفتی می‌شود، مالک کشتی ملزم به پرداخت خسارت به صندوق ۹۲ است که در عمل برای مبالغ کمتر از ۲۰ میلیون SDR است (Anderson & Rue, 2010-2011: 1275). بدیهی است که کنوانسیون صندوق همچنان اعمال می‌شود، اما مازاد خسارت جبران‌شده از سوی صندوق تکمیلی که بودجه آن از طرف باشگاه‌های حمایت، غرامت و مالک کشتی تأمین می‌شود، به وسیله قرارداد استوپیا تا سقف ۲۰ میلیون SDR پرداخت می‌شود.

قرارداد توپیا برای نفتکش‌هایی که پوشش صندوق تکمیلی ۲۰۰۳ را لازم دارند، مناسب است. در این قرارداد صندوق تکمیلی که به وسیله باشگاه‌های حمایت، غرامت و مالکان کشتی تغذیه می‌شود، ۵۰ درصد میزان خسارت را پرداخت می‌کند، بنابراین در این موارد مالک کشتی متعهد است که ۵۰ درصد مبلغ خسارات پرداخت‌شده از سوی صندوق به زیان‌دیده را به صورت مستقیم به صندوق تکمیلی ۲۰۰۳ بپردازد (Hazelwood & Semark, 2010: 180).

علاوه بر این، باید متذکر شویم که قراردادهای توپیا و استوپیا در کنوانسیون‌های مسئولیت مدنی ۱۹۶۹ و پروتکل ۱۹۹۲ و صندوق تکمیلی ۲۰۰۳ هیچ تأثیری ندارند، لذا قربانیان آلودگی نفتی همچنان می‌توانند از ترتیبات پوششی اسناد مذکور نیز استفاده کنند.

با توجه به آنچه تاکنون براساس کنوانسیون‌ها مطرح شد، مالک کشتی در خسارت‌های ناشی از آلودگی نفتی مسئولیت مطلق دارد، اما از آنجا که نامحدود بودن مسئولیت به عدم مطلوبیت برای ادامه فعالیت منجر می‌شود، در کنوانسیون‌ها محدودیت‌هایی پیش‌بینی شده است. نظر به اینکه بیمه اجباری مطروحه در کنوانسیون‌ها تا سقف مسئولیت مالک کشتی است و باشگاه‌های حمایت و غرامت این موارد را تحت پوشش قرار نمی‌دهند، در ادامه بحث استثنائات مذکور را شرح می‌دهیم.

۲.۳. تحدید مسئولیت در کنوانسیون بین‌المللی مسئولیت مدنی خسارت ناشی از آلودگی نفتی

مطابق آنچه تاکنون بیان شد، وقتی نحوه تخصیص مسئولیت در کنوانسیون بین‌المللی مسئولیت مدنی خسارت ناشی از آلودگی نفتی ۱۹۹۲ مطرح شد، گزینه‌های متعددی

درخصوص مسئول نهایی خسارات ناشی از آلودگی‌های نفتی وجود داشت، از جمله مالک کشتی، اجاره‌کننده کشتی، مالک نفت، کادر عملیاتی کشتی، که در نهایت مسئولیت مطلق درخصوص آلودگی‌های نفتی بر عهده مالک کشتی نهاده شد. به دنبال بحث مسئولیت مطلق، بحث تحدید مسئولیت در پرونده‌های مالکان کشتی مطرح می‌شود. طبق بند ۱ ماده ۳ کنوانسیون بین‌المللی مسئولیت مدنی خسارات ناشی از آلودگی نفتی ۱۹۹۲، مالک کشتی درخصوص هر نوع نشت یا سرزیر نفت که به آلودگی نفتی منجر شود مسئولیت مطلق دارد، مگر اینکه ثابت کند که خسارت: «الف) از جنگ، عملیات خصمانه، جنگ داخلی، شورش یا پدیده‌ای طبیعی با ماهیتی استثنائی، اجتناب‌ناپذیر و غیر قابل مقاومت ناشی شده است؛ ب) تماماً ناشی از فعل یا ترک فعل شخص ثالث با قصد ایجاد خسارت بوده است یا ج) تماماً از قصور یا اشتباه هر دولت یا مرجع دیگر مسئول در انجام وظیفه خود مبنی بر تعمیر و نگهداری چراغ‌ها یا دیگر وسایل کمک ناوبری ناشی شده است» (CLC, 1992, art 3(2)).

همچنین، در بند ۳ ماده ۳ کنوانسیون بین‌المللی مسئولیت مدنی خسارات ناشی از آلودگی نفتی استثنای دیگری به‌منظور تحدید مسئولیت مطلق مالک ذکر شده است، این بند بیان می‌دارد که:

«در صورتی که مالک ثابت نماید که بروز خسارت آلودگی تماماً یا جزئاً ناشی از فعل یا ترک فعل شخص زیان‌دیده با قصد ایجاد خسارت یا مسامحه وی بوده است مالک می‌تواند خود را تماماً یا جزئاً در قبال چنین شخصی از مسئولیت مبرا گرداند» (CLC 1992, Article 3(3)).

بند ۴ ماده ۳ کنوانسیون نیز به طور صریح بیان می‌دارد که هیچ‌گونه ادعایی علیه اشخاص دیگر به جز مالک مسموع نیست، از جمله این افراد می‌توان به مستخدمان یا نمایندگان مالک یا خدمه کشتی، راهنما یا هر شخص دیگری که عضو خدمه کشتی نیست و خدماتی را برای کشتی انجام می‌دهد، اجاره‌کننده (به هر شکل که تعریف شود و شامل اجاره‌کننده در بست کشتی نیز خواهد بود)، مدیر یا بهره‌بردار کشتی، هر شخصی که با رضایت مالک یا براساس دستورالعمل مقام ذی‌صلاح دولتی عملیات نجات انجام می‌دهد، هر شخصی که اقدامات پیشگیرانه انجام می‌دهد و تمامی مستخدمان یا نمایندگان اشخاص

مذکور اشاره کرد (CLC 1992, Article 3 (4) (a)-(f)). برخی افراد دیگر که در این ماده ذکر نشده‌اند نیز معاف از مسئولیت‌اند، از جمله مالک کالا و انجمن‌های طبقه‌بندی شده.^۱ اسم این افراد به طور صریح در متن ماده ذکر نشده است، اما طبق بند یک ماده ۳ که مالک را مسئول مطلق می‌داند می‌توان نتیجه گرفت که این افراد از مسئولیت معاف‌اند، مگر اینکه به طور صریح معاف‌نبودن آن‌ها در کنوانسیون ذکر شده باشد (Gold, 2006: 564).

البته شایان یادآوری است که معافیت افراد مذکور در پاراگراف قبل در صورتی است که خسارت به وجود آمده به علت سوءنیت و قصد ایراد خسارت نباشد، اما در فرضی که خسارت به وجود آمده ناشی از فعل یا ترک فعل این افراد با قصد ایراد خسارت یا با بی‌مبالاتی آن‌ها، اما با علم به احتمال وقوع چنین خسارتی صورت گرفته باشد، افراد مذکور مسئول‌اند. همان‌طور که در بند ۵ ماده ۱ کنوانسیون ذکر شده است، هیچ‌یک از موارد مذکور در این ماده که به تفصیل مورد بحث قرار گرفت، مانع حق رجوع مالک علیه اشخاص ثالث نخواهند بود.

در کنوانسیون بین‌المللی مسئولیت مدنی خسارت ناشی از آلودگی نفتی، تحدید مسئولیت بر مبنای توناز کشتی صورت می‌گیرد که حداکثر مبلغ قابل پرداخت به شرح زیر است:

- برای کشتی‌هایی با حداکثر ظرفیت ۵۰۰۰ grt، مبلغ SDR ۴/۵۱۰/۰۰۰.
- برای کشتی‌هایی با ظرفیت بین ۵۰۰۰ grt و ۱۴۰/۰۰۰ SDR ۴/۵۱۰/۰۰۰ به علاوه SDR ۶۳۱ به ازای هریک تن که اضافه شود.
- برای کشتی‌هایی با ظرفیت بیشتر از ۱۴۰/۰۰۰ grt مبلغ SDR ۸۹۷۷۰۰۰ (که این بیشترین مبلغ قابل پرداخت است) (CLC 1992, Article 6 (1)).

این محدودیت‌ها در صورتی که خسارت ناشی از آلودگی نفتی در اثر فعل یا ترک فعل شخص با قصد ایجاد چنین خسارتی باشد یا بی‌احتیاطی سنگین با علم به اینکه به خسارت منجر خواهد شد، مؤثر نخواهد بود و از بین می‌رود. بار اثبات خلاف این امر بر عهده مدعی است و معیارها و ضوابط برای پذیرش این امر بسیار دشوار و به‌سختی قابل اثبات است.

۳.۲.۱. تعیین مسؤلیت براساس کنوانسیون مخازن ۲۰۰۱

بند ۱ ماده ۳ کنوانسیون مخازن اذعان می‌دارد که در زمان وقوع حادثه، مالک کشتی درخصوص خسارت‌های ناشی از آلودگی، اعم از اینکه ناشی از مخازن نفت روی عرشه باشد یا منشأ آن نفت کشتی باشد، مسؤلیت مطلق دارد. کنوانسیون مخازن معنای گسترده‌تری از مالک کشتی نسبت به کنوانسیون بین‌المللی مسؤلیت مدنی خسارت ناشی از آلودگی نفتی ارائه داده است، بدین ترتیب که مفهوم مالک کشتی شامل کسی که کشتی را ثبت کرده است، اجاره‌کننده در بست، مدیر و کارکنان کشتی نیز می‌شود (Ibid: 590).

براساس کنوانسیون مذکور، مالک کشتی درخصوص خسارت‌های ناشی از: الف) جنگ، عملیات خصمانه، جنگ‌های داخلی و شورش؛ ب) پدیده طبیعی با ماهیتی استثنائی اجتناب‌ناپذیر و غیر قابل مقاومت؛ ج) خساراتی که تماماً ناشی از فعل یا ترک فعل ثالث با قصد ایجاد خسارت بوده است؛ د) خسارتی که تماماً از قصور یا اشتباه هر دولت یا مرجع دیگر مسئول در انجام وظیفه خود مبنی بر تعمیر و نگهداری چراغ‌ها یا دیگر وسایل کمک ناوبری ناشی نشده است، مسؤلیتی ندارد (Hazelwood & Semark, 2010: 402).

۴. پوشش‌ها، محدودیت‌ها و استثنائات باشگاه‌های حمایت و غرامت

۴.۱. پوشش‌های باشگاه‌های حمایت و غرامت برای خسارات ناشی از آلودگی نفتی

۴.۱.۱. هزینه اقدامات صورت گرفته برای جلوگیری یا کاهش آلودگی

به منظور جلوگیری از آثار مخرب خسارات زیست‌محیطی آلودگی‌های نفتی همواره اقداماتی از سوی کشور در معرض خطر یا مالک کشتی به منظور تقلیل سطح خسارات به عمل می‌آید که خود دربردارنده هزینه‌هایی است. بدیهی است که کشور زیان‌دیده برای دریافت این هزینه‌ها حق طرح دعوا علیه مالکان کشتی‌ها را داشته باشد. مالکان کشتی‌ها نیز به تبع این جبران خسارت تا سقف هزینه‌های متعارف حق رجوع به باشگاه‌های حمایت و غرامت را دارند (Anderson & Rue, 2010-2011: 1273-1274).

۴. ۱. ۲. خسارات و هزینه پاکسازی محیطزیست

بیشترین مبلغ غرامت پرداخت شده از سوی باشگاه‌ها مربوط به این بخش است. در خسارت ناشی از آلودگی‌های نفتی ممکن است زیان‌دیده شخص حقیقی یا حقوقی باشد (Ibid: 1275). در صورتی که زیان‌دیده شخص حقوقی باشد باید هزینه‌های جلوگیری از آلودگی، جبران خسارات وارد شده و پاک‌سازی محیطزیست پرداخت شود. باشگاه‌ها این هزینه‌ها را تحت پوشش قرار می‌دهند، اما در بسیاری موارد تعیین خسارت واقعی بسیار دشوار است. برای مثال، در محاسبه خسارت‌هایی که مربوط به آسیب به آبزیان، مناطق تفریحی و ... است، تشخیص خسارت وارد شده، امری بسیار دشوار و شاید محال باشد (پیوست، ۱۳۹۰: ۲۰۵).

اگر زیان‌دیده شخص حقیقی باشد خسارت‌های وارد شده به اموال آن‌ها مانند: کشتی یا حوضچه‌های پرورش ماهی ... و خسارت وارد شده بر درآمد و سود باید جبران شود. اکثر باشگاه‌های حمایت و غرامت این‌گونه خسارات را تحت پوشش قرار می‌دهند (Ibid).

۴. ۱. ۳. دستورهای مقامات ذی صلاح

معمولاً دولت ساحلی که آلودگی نفتی در محدوده حاکمیتی‌اش رخ داده است، دستوراتی برای کاهش و جلوگیری از توسعه خسارت یا پاک‌سازی محیطزیست به مالک کشتی می‌دهد. حتی اگر این دستورات نامعقول باشند و به افزایش هزینه‌ها منجر شوند، مالک کشتی موظف به اجرای آن‌هاست. نکته درخور توجه این است که باشگاه‌ها این‌گونه هزینه‌ها را نیز تحت پوشش قرار می‌دهند (Hazelwood & Semark, 2010: 182).

۴. ۱. ۴. هزینه اجرای قوانین

در برخی کشورها مانند آمریکا، کشتی‌های تانکر برای اجازه ورود به بندر باید با یک شرکت بیمه خصوصی که در زمینه مبارزه با آلودگی دریا تخصص دارد، قرارداد داشته باشند تا در صورت بروز حادثه از آن بهره‌جویند. باشگاه‌های حمایت و غرامت هنگامی که اجباری برای عقد این‌گونه قراردادها وجود دارد هزینه‌ها را می‌پذیرند (همان).

۴. ۱. ۵. جریمه‌ها

علاوه بر هزینه جبران خسارت و پاک‌سازی محیط‌زیست، جریمه‌هایی به مالک کشتی تحمیل می‌شود. درخصوص جرایم، قانون منسجمی وجود ندارد و هر کشور براساس قوانین خود جرایمی وضع می‌کند. این جرایم به‌منظور جلوگیری از آلودگی‌های آتی و انجام اقدامات به شیوه‌ای مطمئن‌تر از سوی مالکان کشتی است. باشگاه‌های حمایت و غرامت برای این‌گونه جرایم پوشش‌هایی طراحی کرده‌اند، البته جرایمی که علیه خدمه و کاپیتان کشتی وضع می‌شوند تحت پوشش باشگاه‌ها قرار نمی‌گیرند (Anderson & Rue, 2010-2011: 1279)، اما باید به استثنائی نیز توجه کرد و آن زمانی است که کمیته براساس قاعده تجمیع، صلاح را در پوشش آن ببیند (همان: ۲۲۱).

۴. ۱. ۶. هزینه‌های پیگیری و اقدام^۱

اگر مالک کشتی به‌منظور جلوگیری و کاهش خطر آلودگی اقداماتی انجام داده است که بی‌نتیجه مانده باشد، باشگاه حمایت و غرامت این هزینه‌ها را می‌پذیرد (Ibid: 1281). البته برای پوشش این هزینه‌ها دو شرط باید رعایت شود: (۱) این هزینه‌ها باید با موافقت مدیران باشگاه صورت گرفته باشند؛ (۲) هزینه‌ها باید به‌منظور جلوگیری یا کاهش خطرهای تحت پوشش باشگاه انجام شده باشند، در غیر این صورت هزینه‌ها بازپرداخت نخواهند شد (Ibid: 1283).

۴. ۲. محدودیت‌ها و استثنائات تحت مقررات باشگاه‌های حمایت و غرامت

مسئولیت ناشی از آلودگی‌های نفتی، موضوع محدودیت پرداخت غرامت بر طبق پوشش‌های استاندارد باشگاه است. به دلیل ریسک بالای حمل نفت در دریا، پوشش مربوط به آن محدودیت‌هایی دارد که این محدودیت‌ها برای اولین بار در سال ۱۹۷۰ مطرح شد. در حال حاضر سقف تحدید مسئولیت یک میلیارد دلار امریکا برای هر حادثه است که به کشتی‌ای که از سوی مالک یا نمایندگان عضو شده باشد، تعلق می‌گیرد (Gold, 2006: 616). با وجود این، نباید چنین پنداشت که تحدید مسئولیت به معنای جبران‌نکردن خسارات وارده است، بدین ترتیب که تحدید مسئولیت در پرونده‌های آلودگی نفتی آن

1. Sue & Labor Expenses.

بخش از خسارات که استثنا شده است، باید از سوی صندوق جبران خسارت یا صندوق‌های تکمیلی جبران شود (Ibid: 634).

این امر در مقررات باشگاه‌های حمایت و غرامت تصریح شده است که موارد تحت پوشش بیمه بدنه از شمول این بیمه خارج است و از جمله استثنائات آن شناخته می‌شود. به عبارت دیگر، نمی‌توان باشگاه‌ها را جایگزین بیمه‌گران بدنه و ماشین‌آلات کرد. حتی اگر مالکی پوشش بیمه بدنه نداشته باشد باز هم باشگاه‌ها آن خطرها را پوشش نمی‌دهند و درحقیقت این مالک کشتی است که بدون بیمه بدنه و ماشین‌آلات، به تجارت با کشتی پرداخته و تمامی خطرها را متقبل شده است (همان: ۲۲۴).

برخی مواقع شخص ثالث از مالکان کشتی ضمانت‌نامه‌ای^۱ طلب می‌کند مبنی بر اینکه تمام خسارات ناشی از آلودگی نفتی ایجادشده از طریق کشتی، از سوی خود آن‌ها پرداخت می‌شود. برای مثال، این امر زمانی اتفاق می‌افتد که کشتی با خطر قطعی آلودگی به دلیل آسیب‌دیدگی مواجه است و برای ورود به بندر به ارائه این ضمانت‌نامه ملزم می‌شود (Rue & Anderson, 2009: 745). پوشش‌های استاندارد تهیه‌شده از سوی باشگاه‌ها، مسئولیت ناشی از چنین قراردادی را شامل نمی‌شوند، به جز در مواردی که علاوه بر تأیید این قرارداد از سوی باشگاه، حق بیمه بیشتری نیز برای پوشش این مسئولیت پرداخت شود (Hazelwood & Semark, 2010: 187).

گاهی اوقات مقام صلاحیت‌دار محلی جریمه‌ای را برای کشتی تعیین می‌کند که به پرداخت تاوان از سوی خود کشتی منجر می‌شود و در نتیجه اگر تعهدنامه‌ای به‌منظور پرداخت این جریمه ارائه نشود، به دستور مقامات قضایی کشتی در بندر توقیف می‌شود (همان: ۶۱). خسارات واردشده به کشتی در اثر مصادره و توقیف تحت بیمه بدنه پوشش داده نمی‌شود و اگر این توقیف به علت ایجاد آلودگی نفتی باشد جزو استثنائات کلی بیمه حمایت و غرامت است، اما اگر کمیته خسارت‌های واردشده را جزو «ضابطه تجمیع» بداند، خسارت‌های مذکور پرداخت خواهند شد (Anderson & Rue, 2010-2011: 1281). همان‌طور که پیداست پیش‌بینی تصمیم کمیته و اینکه دعوی مطروحه جزو ضابطه تجمیع محسوب خواهد شد یا خیر؟ کاملاً مبهم است.

1. Guarantee.

۵. نتیجه‌گیری

پیش‌بینی مکانیزم بیمه اجباری در کنوانسیون‌های مختلف موجب رشد فزاینده اهمیت باشگاه‌های حمایت و غرامت شده است، زیرا آن‌ها را می‌توان اصلی‌ترین بیمه‌گران عرصه بیمه‌های اجباری دانست. این باشگاه‌ها را باید متمایز از بیمه‌های دریایی تجاری دانست، زیرا از جهات مختلفی با یکدیگر متفاوت‌اند؛ از جمله این تفاوت‌ها می‌توان به پیش‌شرط پرداخت خسارت اولیه یا Pay-to-be-Paid اشاره کرد. به موجب این پیش‌شرط، بیمه‌گر از شخصی که بیمه دارد حمایت می‌کند که در اینجا منظور مالک کشتی است. این نظر در باشگاه‌های حمایت و غرامت به‌منزله اصل پیش‌بینی شده است، اما به تدریج و با اعمال دیدگاه‌های کنوانسیون‌های بین‌المللی تحول یافته و به تبع آن موجب تغییر نقش این باشگاه‌ها از حمایت و پرداخت غرامت صرف به سمت تحدید مسئولیت و امکان طرح دعوی مستقیم برای جبران خسارت از سوی شخص ثالث، شده است. تفاوت دیگر در ماهیت صلاحید کمیته متجلی شده است، زیرا براساس قواعد مندرج در باشگاه‌های حمایت و غرامت کمیته دارای صلاحیت مطلق در پذیرفتن یا نپذیرفتن درخواست است. این قدرت تصمیم‌گیری موجب بی‌اطمینانی مالکان کشتی در پوشش‌دهی خسارت می‌شود، اما طبق ضابطه تجمیع برای خساراتی که تحت چترهای بیمه‌ای استاندارد قرار نمی‌گیرند، پوشش بیمه‌ای فراهم می‌آورد.

کنوانسیون‌های بین‌المللی به‌منظور قاعده‌مندکردن خسارات ناشی از آلودگی‌های نفتی، قواعدی را درخصوص سقف مسئولیت و محدودیت‌های ناشی از آلودگی نفتی و به‌تبع آن سقف بیمه بیان کرده‌اند، اما تعهد به أخذ پوشش بیمه‌ای در این اسناد متفاوت است. در کنوانسیون مسئولیت مدنی خسارات آلودگی نفتی ۱۹۶۹ و پروتکل اصلاحی ۱۹۹۲، مالکان کشتی که بیش از ۲۰۰۰ تن نفت فله حمل می‌کنند ملزم به أخذ بیمه‌نامه‌اند؛ این در حالی است که در کنوانسیون مخازن ۲۰۰۱، این سقف به ۱۰۰۰ تن تقلیل یافته است. باید توجه داشت که پیش‌بینی مکانیزم بیمه اجباری متناسب با ظرفیت کشتی، هیچ‌گاه جامعه جهانی را از تهدید ورود خسارت و جبران‌نکردن آن‌ها رهایی نمی‌بخشد، زیرا همچنان کشتی‌هایی که در چارچوب‌های مذکور قرار نگرفته‌اند و تحت پوشش‌های بیمه قرار ندارند تهدیدی برای محیط‌زیست محسوب می‌شوند. لذا به نظر می‌رسد برای رهایی از

این تردیدها، تعریف مجدد مکانیزم بیمه اجباری بدون در نظر گرفتن ظرفیت کشتی‌ها گامی مثبت و مؤثر باشد.

اهمیت باشگاه‌های حمایت و غرامت تنها به صدور بیمه‌نامه و جبران خسارات ناشی از آلودگی‌های نفتی خلاصه نمی‌شود، بلکه نقش آن‌ها در ایجاد همکاری میان مالکان کشتی و توازن در منافع ذی‌نفعان انکارناپذیر است. برای مثال، این باشگاه‌ها با ایفای نقش در تدوین قراردادهای تویپا و استوپیا در ایجاد توازن میان مسئولیت مالکان کشتی و کشورهای دریافت‌کننده نفت تأثیرگذار بوده‌اند.

هنگامی که خسارت ناشی از آلودگی نفتی ایجاد می‌شود، انواع مختلف مسئولیت در خصوص جلوگیری یا به حداقل رساندن آلودگی، اطاعت از دستورات دولت، خسارت، جریمه و هزینه‌های پیگیری و اقدام پیش می‌آید. این مسئولیت‌ها به مالک کشتی و باشگاه‌های حمایت و غرامت به‌منزله بیمه‌گر، حتی در پرونده‌هایی که تحت اختیار دولت است، نقش بسیار مهمی بخشیده است.

منابع

۱. فارسی

الف) کتاب‌ها

۱. پیوست، مرتضی (۱۳۹۰). *حقوق بیمه دریایی*، چاپ اول، تهران: کیهان مهر.
۲. شیروی، عبدالحسین (۱۳۹۳). *حقوق نفت و گاز*، چاپ اول، تهران: میزان.
۳. لو، آلن و چرچیل، رابین (۱۳۸۳). *حقوق بین‌الملل دریاها*، ترجمه بهمن آقایی، چاپ دوم، تهران: گنج دانش.

ب) مقالات

۴. سیدی، مهرداد (۱۳۶۸). «مسئولیت مدنی خسارت آلودگی نفتی در دریای آزاد»، *مجله حقوق بین‌الملل*، شماره ۱۰، ۵-۱۹.
۵. سیفی قره‌یتاق، داود؛ حسنی، وحید و مهدی‌پور، محمد (۱۳۹۴). «بیمه اجباری مسئولیت مدنی صاحبان کشتی در آلودگی‌های نفتی با تأکید بر کنوانسیون مسئولیت مدنی ۱۹۶۹ با اصلاحات بعدی»، *پژوهش‌نامه بیمه*، سال سی‌ام، شماره ۱، ۲۶۹-۳۰۳.
۶. نوری یوشانلوئی، جعفر و آقا سیدجعفر کشفی، مونا (۱۳۹۳). «حقوق و تکالیف دولت‌ها به پیشگیری و جبران آلودگی دریایی ناشی از حمل و نقل نفت در پرتو اسناد و آرای بین‌المللی»، *فصل‌نامه پژوهش حقوق عمومی*، سال شانزدهم، شماره ۴۴، ۱۷۵-۱۹۸.

۲. انگلیسی

A) Books

7. Boyle, Alan & Brinie, Patricia W. (2005). *Basic Document on International law and Environmental*, 3rd edition, Oxford University Press.
8. De la Rue, Colin & Anderson, Charles (2009). *Shipping and Environment*, 2nd edition, Informa.
9. Gold, Edgar, Gard. (2006). *Handbook On Protection Of The Marine Environment*, 3rd edition, Gard.
10. Hazelwood, Steven & Semark, David. (2010). *P&I Clubs in Law and Practice*, 4th edition, London, Lloyd's list.

11. Henkin & Loius. (2002). *International Law: Cases and Materials*, 2nd edition, American Case, Book Series, West Publishing.
12. Hyden, Reymand & Balick, Sarfand (1991). *Marin insurance: varieties combination*, Oxford.

B) Articles

13. Anderson, Charlos B & Rue, Colin de la. (2010-2011). "The Role of P&I Clubs in Marine Pollution Incidents", *Tulane Law Review*, Vol. 85.
14. Ronneberg, Norman J. (1990-1991). "An Introduction to the Protection & Indemnity Clubs and the Marine Insurance They Provide", *University Of Sanfrancisco Maritime Law Journal*, winter, p. 1-19.
15. Seward, Robert. C. (2002). "The Role of Protection and Indemnity (P&I) Clubs", available at www.intertanko.com (last visited on 01/19/2016).
16. Brachel, Andreas. (23.04.2009). "Introduction to P&I_ the Background, the Rules and the Wet Stuff", Presented at Nordisk institute for Sjorett, Gard, France, available at: <http://www.uio.no/studier/emner/jus/jus/JUR5450/v08/undervisningsmateriale/Andreas%20brachel%20240408Introduction%20to%20P%26I%20casualty%20case.pdf>.

C) Thesis

17. Mengsteab, Hail (2013). The role of P & I clubs in indemnifying oil pollution damages, Lund university, Master thesis, Maritime Law.

D) Documents

18. Convention on Limitation of Liability for Maritime Claims(LLMC) 1970.
19. International Convention on Civil Liability for Bunker Oil Pollution Damages (Bunkers), 2001.
20. International Convention on Civil Liability for oil Pollution Damages (CLC), 1992.
21. International Convention on Civil Liability for Oil Pollution Damage (CLC), 1969.
22. International Fund for Compensation Oil Pollution Convention 1992.
23. The Ship-owners' Club Rules 2014, www.shipownersclub.com (last visited on 11/25/2015).