



Marine environmental pollution Indemnities by with an approach to the approvals of the International Maritime Organization (IMO)

Mohammad Reza Zandeh del Boroon¹, Mostafa Taghizadeh Ansari^{2*}, Mansour Amini³, Nejad Ali Almasi⁴

1. PhD Student in Private Law, Faculty of Law, Theology and Political Science, Science and Research Branch, Islamic Azad University, Tehran, Iran.
2. Assistant Professor, Faculty Member, Faculty of Law, Norh Tehran Branch, Islamic Azad University, Tehran, Iran.
3. Associate Professor, Faculty Member, Faculty of Law, Shahid Beheshti University, Tehran, Iran.
4. Full Professor, Faculty Member, Faculty of Law Theology and Political Science, Science and Research Branch, Islamic Azad, University, Tehran, Iran.

ARTICLE INFORMATION

Article Type: Original Research

Pages: 283-304

Article history:

Received: 23 Oct 2021

Edition: 11 Dec 2021

Accepted: 17 Feb 2022

Published online: 10 Mar 2022

Keywords:

Indemnities, Marine Environmental Pollution, International Maritime Organization (IMO), Oil Pollution, Toxic and Dangerous Substances

Corresponding Author:

Mostafa Taghizadeh Ansari

Address:

Faculty of Law, Norh Tehran Branch, Islamic Azad University, Tehran, Iran.

Orchid Code:

0000-0003-1792-2450

Tel:

021-77009801

Email:

Tansariir@yahoo.com

ABSTRACT

Background and Aim: Marine environmental indemnities is one of the important issues in guaranteeing the implementation of marine environmental protection. In this article, the compensation of marine environmental indemnities and the approach of the International Maritime Organization (IMO) in this field attempt has been to examine.

Materials and Methods: This article is Analytical descriptive and uses the library method.

Ethical considerations: In this article, Originality of texts, honesty and trusteeship Has been complied with.

Results: The International Maritime Organization established the International Fund for Compensation for Indemnities to Oil Pollution, established a Liability and Compensation Mechanism for Compensation for the Transport of Dangerous and Toxic Substances, Compensation for Pollution from Ship Fuels, and P a number of measures to compensate for marine environmental indemnities sick up and float sunken ships Has taken.

Conclusion: The International Maritime Organization in compensating for marine environmental indemnities by identifying some marine environmental threats and paving the way for the development and ratification of some international conventions and regulations, a positive role has played. but the fact is that On the other hand, the nature of marine environmental pollution challenges the issue of compensation to determine the exact amount of indemnities because sometimes it is not easy.

Cite this article as:

Zandeh del Boroon MR, Taghizadeh Ansari M, Amini M, Almasi NA. Marine environmental pollution Indemnities by with an approach to the approvals of the International Maritime Organization (IMO). *Economic Jurisprudence Studies* 2021-2022; Review on New Researches of Jurisprudence and Law.



مطالعات فقه اقتصادی

ویژه نامه جستارهای نوین فقه و حقوق ۱۴۰۰



فصلنامه مطالعات فقه اقتصادی، ویژه نامه جستارهای نوین فقه و حقوق، ۱۴۰۰

خسارت ناشی از آلودگی‌های زیست‌محیطی دریایی با رویکردی به مصوبات سازمان بین‌المللی دریانوردی (آی‌مو)

محمد رضا زنده‌دل برون^۱، مصطفی تقی‌زاده انصاری^{۲*}، منصور امینی^۳، نجاد علی الماسی^۴

۱. دانشجوی دکتری حقوق خصوصی، دانشکده حقوق، الهیات و علوم سیاسی واحد علوم و تحقیقات، دانشگاه آزاد اسلامی، تهران، ایران.

۲. استادیار، عضو هیات علمی، دانشکده حقوق، واحد تهران شمال، دانشگاه آزاد اسلامی، تهران، ایران.

۳. دانشیار، عضو هیات علمی، دانشکده حقوق، دانشگاه شهید بهشتی، تهران، ایران.

۴. استاد تمام، عضو هیات علمی، دانشکده حقوق، الهیات و علوم سیاسی واحد علوم و تحقیقات، دانشگاه آزاد اسلامی، تهران، ایران.

چکیده

زمینه و هدف: جبران خسارات زیست‌محیطی دریایی از موضوعات مهم ضمانت اجرای حمایت از محیط زیست دریاهاست. در این مقاله تلاش شده، جبران خسارات زیست‌محیطی دریایی و رویکرد سازمان بین‌المللی دریانوردی (آی‌مو) در این خصوص بررسی شود.

مواد و روش‌ها: مقاله توصیفی - تحلیلی بوده و از روش کتابخانه‌ای استفاده شده است.

ملاحظات اخلاقی: در این مقاله، اصالت متون، صداقت و امانت‌داری رعایت شده است.

یافته‌ها: سازمان بین‌المللی دریانوردی با تأسیس صندوق بین‌المللی برای پرداخت غرامت برای خسارت آلودگی نفتی، ایجاد سازوکار مسئولیت و پرداخت غرامت برای خسارت مرتبط با حمل‌ونقل مواد خطرناک و سمی، پرداخت خسارت آلودگی ناشی از سوخت کشتی‌ها و تدوین الزامات مربوط به برداشت و شناورسازی کشتی‌های مغروقه، اقدامات متعددی در زمینه جبران خسارات زیست‌محیطی دریایی به عمل آورده است.

نتیجه: سازمان بین‌المللی دریانوردی با شناسایی برخی تهدیدات محیط زیستی دریایی و زمینه‌سازی جهت تدوین و تصویب برخی از کنوانسیون‌ها و مقررات بین‌المللی به‌صورت مؤثری بر جبران خسارت زیست‌محیطی دریایی نقش مثبت ایفا کرده است اما واقعیت امر این است که اقدامات سازمان مذکور صرفاً بخش‌های خاصی از دریانوردی را شامل می‌شود و از طرفی ماهیت آلودگی‌های زیست‌محیطی دریایی، بحث جبران را با چالش مواجه می‌کند زیرا تعیین میزان دقیق خسارت به‌سادگی امکان‌پذیر نیست.

اطلاعات مقاله

نوع مقاله: پژوهشی

صفحات: ۳۰۴-۲۸۳

سابقه مقاله:

تاریخ دریافت: ۱۴۰۰/۰۸/۰۱

تاریخ اصلاح: ۱۴۰۰/۰۹/۲۰

تاریخ پذیرش: ۱۴۰۰/۱۱/۲۸

تاریخ انتشار: ۱۴۰۰/۱۲/۱۹

واژگان کلیدی:

خسارت، آلودگی‌های زیست‌محیطی دریایی، سازمان بین‌المللی دریانوردی (آی‌مو)، آلودگی نفتی، مواد سمی و خطرناک.

نویسنده مسوول:

مصطفی تقی‌زاده انصاری

آدرس پستی:

ایران، تهران، دانشگاه آزاد اسلامی، واحد تهران شمال، دانشکده حقوق.

تلفن:

۰۲۱-۷۷۰۰۹۸۰۱

کد ارکید:

0000-0003-1792-2450

پست الکترونیک:

Tansariir@yahoo.com

۱. مقدمه

حقوق بین‌الملل دریاها یکی از قدیمی‌ترین شاخه‌های حقوق بین‌الملل می‌باشد که رابطه بسیار تنگاتنگی با حقوق بین‌الملل محیط زیست دارد (طلایی، ۱۳۹۴، ۳ و ۴). از مهم‌ترین مباحث حقوق بین‌الملل دریاها، بحث آلودگی دریاها و خسارت زیست‌محیطی دریاست. جبران خسارت‌های زیست‌محیطی دریایی همواره یکی از موضوعات چالش‌برانگیز محیط زیست دریایی و حقوق بین‌الملل دریاهاست. در چارچوب حقوق بین‌الملل آلودگی دریاها، یک قاعده عرفی عمومی حقوق بین‌الملل وجود دارد که بر طبق آن دولت‌ها نباید اجازه دهند اتباع آن‌ها مواد مضر را به دریا بریزند و باعث ایراد صدمه به محیط زیست دریاها و سایر دولت‌ها گردند (چرچیل و لو، ۱۳۷۷، ۳۸۷). در غیر این صورت مسئولیت جبران خسارت وارده را بر عهده دارند. اما جبران خسارت زیست‌محیطی با چالش‌هایی مواجه است. تعهد دولت‌ها در پیشگیری از خسارت زیست‌محیطی ناشی از اعمال حقوق دارای ماهیت محکم و جامعی نیست که موجب مشکلاتی در انتساب چنین نقض تعهدی به دولت آسیب‌رساننده شده که لزوم رفع سریع خلاءها و نارسایی‌های حقوقی را در این زمینه ایجاب می‌کند. از طرفی با توجه قواعد عام مسئولیت مدنی و جبران خسارت محیط زیست از کارایی لازم برخوردار نیست و لازم است سازوکارهای دقیق‌تری در خصوص جبران خسارت زیست‌محیطی دریایی تدوین شود. یکی از

نهادهایی که نقش مهمی در حمایت از محیط زیست دریاها به عمل آورده است، سازمان بین‌المللی دریانوردی (آی‌مو) است که با هدف حفظ و توسعه ایمنی دریانوردی، حفظ محیط زیست دریایی، حفظ و ارتقا امنیت دریانوردی و در نهایت افزایش بهره‌وری کشتیرانی شکل گرفته است. تشویق و ترغیب دولت‌ها در زمینه تصویب بهترین استانداردهای عملی در مورد جلوگیری و کنترل آلودگی دریایی به‌وسیله کشتی‌ها، یکی از مهم‌ترین اهداف تأسیس سازمان بین‌المللی دریایی است (زارع و پورهاشمی، ۱۳۸۶، ۱۰۱). سازمان آی‌مو، فعالیت‌ها تعریف‌شده‌اش را از طریق کمیته‌های اصلی و فرعی که تعیین کرده به انجام می‌رساند. کمیته حفاظت از محیط زیست دریایی^۱ یکی از مهم‌ترین کمیته‌های این سازمان به شمار می‌رود. موضوع مهم مورد بررسی در مقاله حاضر بررسی خسارت ناشی از آلودگی‌های زیست‌محیطی دریایی است. تألیفات متعددی در خصوص آلودگی‌های زیست‌محیطی دریایی یا سازمان بین‌الملل دریانوردی انجام شده است: نعیمه شهدادنژاد، افشین جعفری و عسگر جلالیان، در مقاله‌ای به بررسی مسئولیت دولت ساحلی در آلودگی زیست‌محیطی پرداخته‌اند (شهدادنژاد و همکاران، ۱۳۹۹). محمدجعفر قنبری جهرمی و نگین شفیعی بافتی، نیز در مقاله‌ای، ابعاد حقوقی بین‌المللی مقابله با آلودگی نفتی دریایی و نظام مسئولیت کیفری در این خصوص را بررسی کرده‌اند (قنبری جهرمی و شفیعی بافتی، ۱۳۹۵) همچنین سید

^۱ MEPC

۴. یافته‌ها

تلاش زیادی در راستای جبران خسارات زیست‌محیطی دریایی انجام شده است. در این میان سازمان بین‌المللی دریانوردی با تأسیس صندوق بین‌المللی برای پرداخت غرامت برای خسارت آلودگی نفتی، مسئولیت و پرداخت غرامت برای خسارت مرتبط با حمل‌ونقل مواد خطرناک و سمی، پرداخت خسارت آلودگی ناشی از سوخت کشتی‌ها و تدوین الزامات مربوط به برداشت و شناورسازی کشتی‌های مغروقه اقدامات متعددی در زمینه جبران خسارات زیست‌محیطی دریایی به عمل آورده است.

۵. بحث

۵-۱. جبران خسارت آلودگی‌های زیست‌محیطی

جبران خسارت ناشی از مسئولیت بوده و باید توسط شخص متخلف جبران گردد (براونلی، ۱۹۹۰، ۱۱۱-۳۰). «دولت‌ها مسئول خسارات ناشی از نقض قاعده، هنجار، استاندارد بین‌المللی متداول به محیط زیست دولت دیگر یا محیط زیست مناطق مشترک جهانی می‌باشد» (هریس، ۱۹۹۸، ۴۸۲). فرهنگ اصطلاحات حقوق بین‌الملل در مورد جبران خسارت این تعریف را ارائه می‌کند: «مکانیزم جبران و ترمیم یک خسارت عبارت است از کلیه اقداماتی که به نفع یک دولت یا یک سازمان بین‌المللی انجام می‌گیرد تا خساراتی را که به آن‌ها رسیده جبران گردد. منظور و هدف از این اقدامات برقراری و استقرار وضعی می‌باشد. که قبل از عمل،

حسن میرفخرایی و زینب پیرعباسی، در مقاله‌ای، سازمان بین‌المللی دریانوردی و چالش‌های زیست‌محیطی در خلیج فارس را مورد بررسی قرار داده‌اند (میرفخرایی و پیرعباسی، ۱۳۹۹) اما رویکردی سازمان بین‌المللی دریانوردی (آی‌مو) در خصوص خسارت زیست‌محیطی دریایی چندان مورد توجه قرار نگرفته و نوآوری مقاله نیز به همین موضوع برمی‌گردد. بر اساس آنچه گفته شد، سؤال مقاله بدین شکل قابل طرح است که خسارت ناشی از آلودگی‌های زیست‌محیطی دریایی چگونه قابل تبیین بوده و رویکرد سازمان بین‌المللی دریانوردی (آی‌مو) در این خصوص چگونه قابل بررسی است؟ در راستای بررسی و پاسخ به سؤال مورد اشاره ابتدا خسارت ناشی از آلودگی‌های زیست‌محیطی بررسی شده، سپس جبران خسارت زیست‌محیطی دریایی مورد بررسی قرار گرفته و در ادامه از رویکرد سازمان بین‌المللی دریانوردی درباره خسارت ناشی آلودگی‌های دریایی بحث شده است.

۲. مواد و روش‌ها

مقاله توصیفی تحلیلی بوده و از روش کتابخانه‌ای استفاده شده است.

۳. ملاحظات اخلاقی

در این مقاله، اصالت متون، صداقت و امانت‌داری رعایت شده است.

منشاء خسارت وجود داشته باشد (فیوضی، ۱۳۷۹، ۱، ۵۳۶).

رویکرد دیگری در تعریف خسارت زیست‌محیطی با جامعیت بیشتر در کنوانسیون مسئولیت مدنی خسارات ناشی از اعمال خطرناک در محیط زیست، مورد استفاده قرار گرفته که طرح پیشنهادی آن را شورای اروپا که یک سازمان منطقه‌ای در اروپا می‌باشد در تاریخ ۲۱ ژوئن ۱۹۹۳ در لوگانو به تصویب رسانده است بر اساس ماده ۲ کنوانسیون مذکور: «خسارت زیست‌محیطی شامل: منابع طبیعی اعم از تجدیدپذیر و غیرقابل تجدید مانند؛ هوا، آب، خاک و کلیه جانوران و گیاهان و تأثیر متقابل این عوامل بر یکدیگر، اموال و دارایی‌هایی که جزء میراث فرهنگی می‌باشند؛ و مناظر و چشم‌اندازهای ویژه».

کنوانسیون تنظیم اقدامات مرتبط با منابع معدنی در جنوبگان موسوم به کنوانسیون کرامر، در تعریف خسارت زیست‌محیطی بیان می‌دارد: «... هرگونه پیامد و اثر بر بخش‌های زنده و غیرزنده محیط زیست مذکور (جنوبگان) یا اکوسیستم‌های آن از جمله صدمه به حیات اتمسفری، آبی یا فراسوی آنچه قابل تحمل است یا فراسوی آنچه ارزیابی شده و متفاوت از آن، این بوده که بر اساس کنوانسیون قابل قبول باشد».

کنوانسیون ۱۹۶۹ بروکسل در مورد مسئولیت مدنی نسبت به خسارت آلودگی نفتی، در ۱۹۸۴ اصلاح گردید و برای واژه خسارت معنای وسیع‌تری قائل شد بدین صورت که بنابر تعریف جدید این واژه؛ «هزینه اقدامات پیشگیرانه و بازدارنده که

جهت کاهش خسارات به کار می‌رود و الزامات معقولی که به‌منظور بالا بردن توان مقاومت محیط زیست صورت می‌گیرد را پوشش می‌دهد» (بند ۶ ماده یک) (زمانی، ۱۳۸۱، ۳۲).

بند ۸ ماده ۲ کنوانسیون لوگانو، «تدابیر اعاده وضعیت» را به‌عنوان «هرگونه تدابیر متعارف و معقول با هدف اعاده یا بازگرداندن اجزای صدمه‌دیده یا تخریب‌شده محیط زیست یا (در صورت معقول بودن) ایجاد معادل اجزای مذکور محیط زیست یا (در صورت معقول بودن) ایجاد معادل اجزای مذکور در داخل محیط زیست» تعریف می‌کند. بر این اساس «مخارج متعارف و معقول تحمل‌شده به‌وسیله یک دولت عضو و نظایر آن در اتخاذ عکس‌العمل نسبت به خسارت زیست‌محیطی» تعریف شده است.

۵-۲. جبران خسارت زیست‌محیطی دریایی

از آنجا که از محیط زیست دریایی به‌عنوان «دارایی مشترک بشریت» یاد می‌شود، خسارت وارده بر آن به‌عنوان خسارت شخصی تلقی نمی‌گردد و به جرأت می‌توان گفت جرم بین‌المللی نام می‌گیرد. اگر مسئولیت ناشی از آلودگی دریایی را براساس مسئولیت مدنی بسنجیم، هدف آن تنها به جبران خسارات وارده و اعاده وضع به حال سابق محدود می‌گردد در حالی که هدف از مسئولیت در مورد آلودگی محیط زیست دریایی، پیشگیری از آلودگی می‌باشد که هدفی رو به آینده تلقی می‌شود و دولت‌ها را ملزم به حفاظت از دریاها می‌نماید. نظام مسئولیت پیشگیری از خسارات محیط زیست

بی‌آنکه به تجارت بین‌المللی و سرمایه‌گذاری آسیب وارد آید، به انجام رسانند.»

همچنین بر اساس ماده ۴ کنوانسیون راجع به جلوگیری از آلودگی دریایی، ناشی از کشتی‌ها (مارپل) مصوب ۱۹۷۳: «۱. هر نقض مقررات اساسی این کنوانسیون بایستی ممنوع و مطابق قوانین دولتی (حکومت‌کشی صاحب‌پرچم) که در آن ارتکاب می‌شود، مجازات گردد. اگر دولتی از چنین نقض‌هایی مطلع شده و نسبت به وجود اسنادی مکفی برای تعقیب نقض‌های مذکور قانع شود آن باید در اسرع وقت مطابق با قوانین خودش اقدام به تعقیب نماید. ۲. کلیه نقض‌های این کنوانسیون که در صلاحیت دولت عضو ارتکاب می‌شود، باید مطابق با قوانین دولت مذکور ممنوع و مجازات شود. هرجایی که چنین نقضی صورت پذیرد دولت عضو باید: الف) مطابق قوانین داخلی خودش اقدام به تعقیب متخلفین نموده؛ ب) برای حکومت کشور صاحب‌پرچم اطلاعات و مدارک لازمی را که در اختیار دارد تهیه و ارسال نماید.^۱

مهم‌ترین انتقاد وارده بر این کنوانسیون که منتهی به تشکیل یکی از مهم‌ترین سازمان‌های بین‌المللی غیردولتی شده، این است که کنوانسیون مذکور به‌جای ممنوعیت کامل رفع انتقال مواد زائد به محدودیت و کنترل آن بسنده نموده است.

واقعیت امر این است که جبران خسارت زیست‌محیطی دریایی با چالش‌های متعددی مواجه است. ارزیابی خسارات اقتصادی چنین

دریایی با یاری‌جستن از قواعد مسئولیت مبتنی بر حقوق عمومی همراه با قواعد مسئولیت مدنی می‌تواند کمک شایانی به این مهم بنماید (کاتوزیان و انصاری، ۱۳۸۷، ۲۹۲).

در مورد مسئولیت ناشی از خسارات زیست‌محیطی به دریاها، همانند سایر خسارات زیست‌محیطی دیگر، پذیرش مسئولیت محض^۲ توجیه قابل قبول‌تری نسبت به «مسئولیت مبتنی بر تقصیر» دارد. زیرا نیازی به اثبات تقصیر یا بی‌مبالاتی دولتی نیست و صرف ایجاد خسارت، مسئولیت محقق می‌گردد و به همین دلیل، اجرای اصول پیشگیرانه در حفاظت از دریاها، بهتر تأمین می‌گردد (کاتوزیان و انصاری، ۱۳۸۷، ۲۹۲). و دولتی که با عدم رعایت استانداردهای لازم در صنعت کشتی‌سازی یا ضعف قوانین خاص یا کمبود نیروی دریایی ماهر، احتمال وقوع تصادم دریایی و ورود خسارت به دریاها را می‌دهد، در اجتناب و پیشگیری از حادثه دقت کافی خواهد داشت. البته مسئولیت مبتنی بر تقصیر نیز به‌صورت استثنایی و سلبی، پیش‌بینی شده است (نئودور پانایوتو، ۱۳۸۷، ۲۱).

مطابق اصل شانزدهم بیانیه ریو: «مقامات هر کشور باید تلاش کنند تا هزینه‌های سالم‌سازی محیط زیست را با استفاده از ابزارهای اقتصادی مقدم شمارند و با توجه به این نکته که آلوده‌کننده محیط زیست باید در حقیقت هزینه‌های رفع آلودگی را تقبل کند، این مهم را با توجه به منافع عمومی

^۱ Convention for The prevention of Marine pollution from ships mapol convention 1973.

این راستا، کنوانسیون ایجاد صندوق ذخیره ۱۹۷۱ به نوعی ادامه کنوانسیون مسئولیت مدنی ۱۹۶۹، برای جبران خساراتی که بیشتر از حد مقرر در کنوانسیون است، محسوب می‌شود. مبنای مسئولیت در کنوانسیون ۱۹۷۱ دقیقاً همان مبنای پیش‌بینی‌شده در کنوانسیون ۱۹۶۹ می‌باشد با این وجود، هدف از شکل‌گیری کنوانسیون ۱۹۷۱ با سقف ۳۱ میلیون دلار، تغییر جهت مسئولیت از مالک کشتی به صنعت نفت بود؛ به این ترتیب که بخشی از خسارات توسط صندوق ذخیره که توسط کشورهای عضو تأمین مالی می‌شود پرداخت می‌گردد.

۵-۳. جبران خسارت زیست‌محیطی در فقه

در فقه قواعد مختلفی بر جبران خسارت زیست‌محیطی دلالت دارد. قاعده اتلاف از مهم‌ترین این قواعد است. قاعده اتلاف، یکی از قواعد مسلم و مورد اتفاق بین جمیع فرق مسلمین است که مستند آن در کتاب، قسمتی از آیه ۱۹۴ سوره بقره است. در این آیه، حکم واضحی وجود دارد مبنی بر اینکه "هرکس مال دیگری را تلف کند، ضامن آن است." و از آنجا که طبیعت و سلامت محیط زیست برای همه انسان‌ها در همه زمان‌هاست و اتلاف آن، سبب ضمان در برابر دیگر ساکنان فعلی و آینده کره زمین است. اما استناد این قاعده در سنت، روایتی از پیامبر اکرم (ص) است که فرمودند: «حرمت داشتن مال یک مسلمان همچون حرمت خون و جان او است» به عبارتی مراعات مال دیگران بر همه واجب است (محمدی ری شهری،

حوادثی معمولاً به علت محدودیت اطلاعات با دشواری روبه‌رو است، به خصوص اینکه خسارت به منابع زیستی ممکن است سال‌ها پس از وقوع حادثه خود را نشان دهد. به‌عنوان مثال، در قضیه نشت حدود ۱۱ میلیون گالون نفت خام از کشتی اکسون والدرز در سواحل آلاسکا در ۲۴ مارس سال ۱۹۸۹ برای محاسبه خسارت اقتصادی، میزان صید ماهی پیش‌بینی‌شده در دو سال پس از حادثه با میزان واقعی صید در آن محدوده زمانی مقایسه گردید و زمانی که مشاهده شد میزان صید واقعی کمتر از میزان صید پیش‌بینی‌شده می‌باشد نوبت به آن رسید که سهم آلودگی نفتی در این کاهش تعیین شود (کوهن، ۱۹۹۵). چنین وضعیت‌هایی بیانگر این امر است که تعیین خسارت‌های زیست‌محیطی با چالش‌های مهمی مواجه بوده و به‌سادگی امکان‌پذیر نیست. نکته‌ای که نباید از نظر دور داشت این است که قائل شدن به مسئولیت مدنی بدون در نظر گرفتن هرگونه محدودیت، باعث عدم تمایل اشخاص به انجام فعالیت‌های با ریسک بالا که در عین حال برای جامعه، حیاتی هستند خواهد شد. لذا بر اساس بند دو ماده ۳ کنوانسیون ۱۹۶۹ برای این مسئولیت محض استثناهایی نیز پیش‌بینی شده است که عبارتند از: جنگ و یا حوادث طبیعی، دخالت شخص ثالث و یا خود زیان‌دیده حادثه. همچنین با هدف ایجاد تعادل بین منافع طرفین ذینفع در جبران خسارت آلودگی نفتی به موجب بند یک ماده ۵ این کنوانسیون، سقف حداکثر ۱۸ میلیون دلار بابت مسئولیت محض مالک کشتی در نظر گرفته شده است. در

۱۳۸۶، ۵۱۰). مستند این قاعده از نظر علماء هم اجماع فقها محقق بر اصل ضمان اتلاف است (نجفی، ۱۳۶۷، ۴۶؛ موسوی الخویی، ۱۴۱۴، ۵۲۵؛ علامه حلی، ۱۴۱۸، ۱۵۷). و مستند بناء عقلاء هم این نکته مسلم به نظر می‌رسد که هنگامی که شخصی مبادرت به اتلاف مال دیگری می‌کند، ذمه او را در قبال مالک مشغول و لو را ضامن پرداخت خسارت وارده می‌کند (محقق داماد، ۱۳۹۱، ۴). این قاعده را می‌توان به حفاظت از محیط زیست هم تعمیم داد، چرا که زمین و هر آنچه که در آن است، از گیاهان گرفته تا جانوران و حتی کوه و جنگل و دشت و دریا و بیابان، همه و همه، متعلق به همه انسان‌ها و ابناء بشر است و انسان در طول زندگی خود، باید در کنار استفاده بهینه از زمین، نگهداری و تحویل به نسل بعد را هم مدنظر قرار دهد. قاعده تسبیب از دیگر مبانی جبران خسارت زیست‌محیطی در فقه است. اگرچه به عقیده فقها، اتلاف و تسبیب دارای مشترکات زیادی است، اما هر چیزی که از وجودش، وجود دیگری لازم نیاید؛ ولی از عدمش، عدم دیگری لازم بیاید را سبب گویند (محقق داماد، ۱۳۹۸، ۱۱۹). پس عمل منتسب به هر کسی بود، او ضامن است و لذا مناط تنها درجات بالای کره و اجبار نیست، بلکه همین که اراده فاعل مرعوب و تحت تأثیر شدید اراده مسبب باشد، عرفاً عمل منتسب به مسبب است (محقق داماد، ۱۳۹۸، ۱۳۶). بنابراین، مطابق موازین فقه، هرگاه عمل شخص مع‌الواسطه باعث تلف مال دیگری شود، مسبب، ضامن است (کلینی، ۱۳۸۸، ۳۵). از آنجا که کره زمین، محیط زیست

همه جانداران روی آن است، پس بنابر قاعده تسبیب، هرکسی که باعث اتلاف و خسارت غیرقابل جبران به آن بشود، در مقابل همه جانداران هم‌عصر و پس از خود، مسئولیت اخلاقی دارد. علاوه بر این، یکی از قواعد فقهی که در بیشتر ابواب فقه به آن استناد می‌شود، قاعده لاضرر است و مستند بسیاری از مسائل فقهی می‌شود (عاملی، ۱۴۱۱، ۴). اصل این قاعده ریشه در روایتی از رسول مکرّم اسلام صلی‌الله و علیه و آله دارد که فرمودند: «در دین اسلام نه می‌شود به خود ضرر وارد نمود و نه به دیگران ضرر وارد ساخت» (عاملی، ۱۴۱۹، ۲۱، ۶۰-۵۴). این اساس، ضررزدن به دیگران نیز جایز نیست. لذا آلوده‌ساختن محیط زیست و تخریب و نابود کردن طبیعت و منابع طبیعی از روشن‌ترین نمونه‌های زیان‌زدن به دیگران (عموم و خصوص مردم) است که شامل ضمان می‌شود.

۴-۵. رویکرد سازمان بین‌المللی دریانوردی

درباره خسارت ناشی آلودگی‌های دریایی

سازمان بین‌المللی دریانوردی (آی‌مو) از مهمترین سازمان‌های بین‌المللی مرتبط با دریاهاست که در حفاظت از محیط زیست نقش مهمی ایفا می‌کند. کمیته حفاظت از محیط زیست دریایی سازمان مذکور در ابتدا به عنوان رکن فرعی مجمع در سال ۱۹۷۳ تأسیس شده است. اما از سال ۱۹۸۵ براساس اساسنامه سازمان به یک کمیته مستقل تغییرشکل یافت. در این کمیته کلیه کشورهای عضو سازمان در آن عضویت داشته و حداقل یک‌بار در سال جلسه خواهد داشت. این کمیته صلاحیت

۴-۱-۵. تأسیس یک صندوق بین‌المللی برای

پرداخت غرامت برای خسارت آلودگی نفتی

کنوانسیون بین‌المللی راجع به تأسیس یک صندوق بین‌المللی برای پرداخت غرامت برای خسارت آلودگی نفتی مصوب سال ۱۹۷۱ میلادی و پروتکل‌های اصلاحی مصوب سال‌های ۱۹۷۶، ۱۹۸۴، ۱۹۹۲، ۲۰۰۰، ۲۰۰۳ میلادی از جمله اقدامات سازمان بین‌المللی دریانوردی درباره خسارت ناشی آلودگی‌های دریایی است. عنوان این پروتکل، عبارت است از «پروتکل سال ۲۰۰۳ نسبت به کنوانسیون بین‌المللی راجع به تأسیس صندوق بین‌المللی برای پرداخت غرامت برای خسارت آلودگی نفتی، سال ۱۹۹۲»^۱. کمیته‌ی اجرایی متشکل از پانزده دولت عضو می‌باشد. این اعضا از میان دولت‌های عضو پروتکل و توسط مجمع انتخاب می‌گردند (ون فرانکر، ۲۰۱۵، ۸۹-۹۶).

کنوانسیون، اگرچه اصل مسؤلیت مطلق را برای مالکان کشتی‌ها در هنگام بروز حوادث دریایی منجر به آلودگی نفتی و بروز خسارات در نظر گرفت، اما حق محدود نمودن این مسؤلیت را نیز برای آن‌ها قائل شد و به این ترتیب سعی نمود، یک تعادل و توازنی را میان نوع مسؤلیت و میزان آن به نفع هر دو طرف خسارت‌رساننده و خسارت‌دیده برقرار نماید محدودیت مسؤلیت باعث می‌شود، مالکان کشتی‌ها جز در موارد استثنایی مسؤلیتی

دارد به کلیه موضوعاتی که در ارتباط با جلوگیری و کنترل آلودگی دریایی توسط کشتی‌ها است، رسیدگی کند. رسیدگی به هرگونه موضوع در محدوده وظایف سازمان در زمینه جلوگیری و کنترل آلودگی دریایی و تصویب و اصلاح مقررات در این زمینه و ارائه آن به شورا، همکاری با سایر سازمان‌های بین‌المللی در زمینه موضوعات محیط زیست دریایی و همچنین ارائه گزارش کار کمیته به شورا می‌باشد. از دیگر عملکردهای کمیته، تصحیح و اصلاح کنوانسیون و سایر قوانین و اطمینان یافتن از قابلیت اجرایی آن‌ها است. لازم به ذکر است که کمیته‌های ایمنی دریانوردی و کمیته حفاظت از محیط زیست دریایی، دارای ۷ کمیته فرعی می‌باشند که از طریق این کمیته‌ها در جهت دستیابی به اهدافشان و همچنین کمک به کشورهای عضو اقدام می‌نمایند. بخش مهمی از آلودگی‌های دریایی ناشی از کشتی‌هاست. بر همین اساس سازمان بین‌المللی دریانوردی تلاش کرده است با ایجاد مسؤلیت برای مالکان کشتی و الزاماتی حقوقی در زمینه پرداخت خسارت‌های وارده زیست‌محیطی در این خصوص، آن‌ها را وادار به رعایت مسائل زیست‌محیطی نماید. در این قسمت تلاش‌شده به بررسی رویکرد سازمان بین‌المللی دریانوردی درباره خسارت ناشی آلودگی‌های دریایی پرداخته شود.

¹ Protocol Of 2003 To The International Convention On The Establishment Of An International Fund For Compensation For Oil Pollution Indemnities, 1992

مسئولیت مالکان کشتی‌ها دانست. هدف اصلی نیز جبران حداکثری خسارات وارده در نتیجه آلودگی نفتی ناشی از کشتی‌ها می‌باشد. از سوی دیگر، این ایده که علاوه بر مالکان کشتی‌های نفتی، تاجران مواد نفتی نیز می‌بایست به نحوی در جبران خسارات‌ها مشارکت نمایند؛ مورد شناسایی و پذیرش دولت‌ها قرار گرفت.

در ادامه به موجب پروتکل سال ۲۰۰۳ میلادی یک صندوق بین‌المللی با عنوان «صندوق بین‌المللی تکمیلی پرداخت غرامت آلودگی نفتی، سال ۲۰۰۳» با عنوان اختصاری «صندوق تکمیلی» تأسیس گردید.^۱ این صندوق از ساختاری مشابه صندوق اصلی سال ۱۹۹۲ میلادی برخوردار است. صندوق تکمیلی دارای یک مجتمع و یک دبیرخانه می‌باشد. دبیرخانه صندوق سال ۱۹۹۲ میلادی مدیریت صندوق تکمیلی را نیز بر عهده دارد (مینگ استیب، ۲۰۱۳، ۳۲۱).

طبق ماده ۳۳ پروتکل سال ۲۰۰۳، برای اصلاح «حدود میزان مبالغ پرداخت غرامت» لازم است، حداقل یک‌چهارم دولت‌های عضو چنین درخواستی را به دبیرکل آیمو تسلیم نمایند. پس از دریافت چنین درخواستی، دبیرکل آیمو آن را طی بخشنامه‌ای به اطلاع کلیه دولت‌های عضو کنوانسیون و هم‌چنین دولت‌های عضو آیمو خواهد رساند. هم‌زمان اصلاحیه پیشنهادی به کمیته‌ی حقوقی آیمو ارجاع خواهد شد و این کمیته پس از گذشت حداقل شش ماه از تاریخ صدور بخشنامه

در قبال خسارات مازاد بر تعهدشان نداشته باشند. این امر باعث خواهد شد، بسیاری از خسارات مازاد بر سقف مسئولیت بلاجبران بمانند و یا به‌طور جزئی جبران کردند. برای رفع این مشکل و کشورها ایجاد یک صندوق بین‌المللی را پیشنهاد نمودند؛ صندوقی که بتوان از طریق آن خسارات مازاد بر مسئولیت مالکان کشتی‌ها را طی مکانیزم و رویه‌هایی پوشش داد. پیش‌بینی چنین صندوق بین‌المللی نیازمند توافق دولت‌ها در قالب یک معاهده بین‌المللی بود. به همین خاطر سازمان بین‌المللی مأموریت یافت تا در این زمینه مداخله و متن پیش‌نویس کنوانسیون را تهیه نماید (مارکوس، ۲۰۱۴، ۸۹).

نکته‌ای که نباید از نظر دور داشت این است که قائل‌شدن به مسئولیت مدنی بدون در نظر گرفتن هرگونه محدودیت، باعث عدم تمایل اشخاص به انجام فعالیت‌های با ریسک بالا که در عین حال برای جامعه، حیاتی هستند خواهد شد. لذا برای این مسئولیت محض استثناهایی نیز پیش‌بینی شده است که عبارتند از: جنگ و یا حوادث طبیعی، دخالت شخص ثالث و یا خود زیان‌دیده حادثه. هم‌چنین با هدف ایجاد تعادل بین منافع طرفین ذینفع در جبران خسارت آلودگی نفتی، سقف حداکثر ۳۱ میلیون دلار بابت مسئولیت محض مالک کشتی در نظر گرفته شده است.

تعیین یک رژیم حقوقی جدید جبران خسارت از طریق تأسیس صندوق را باید مکمل رژیم حقوقی

² Limits Of Amounts Of Compensation

¹ Protocol Of 2003 To The International Convention On The Establishment Of An International Fund For Compensation For Oil Pollution Indemnities, 1992.

فوق‌الذکر آن را مورد بررسی قرار خواهد داد. متن اصلاحیه مطروحه در کمیته با موافقت حداقل دوسوم دولت‌های عضو کنوانسیون که در نشست کمیته حاضر و در رأی‌گیری نیز شرکت نمودند، به تصویب خواهد رسید. برای این منظور حضور حداقل نصف دولت‌های عضو کنوانسیون صندوق در هنگام رأی‌گیری لازم و ضروری است (میگلیاچيو، ۲۰۱۱، ۴۷۳۷-۴۷۲۹).

اصلاحیه مصوب به کلیه دولت‌های عضو ابلاغ و پس از گذشت هجده ماه از این تاریخ پذیرفته تلقی خواهد شد، مگر اینکه در طول این مدت حداقل یک‌چهارم دولت‌های عضو مخالفت خود را کتباً به دبیرکل آیمو اعلام دارند. در محاسبه حداقل یک‌چهارم دولت‌های عضو، فقط دولت‌هایی در نظر گرفته خواهند شد که در هنگام تصویب اصلاحیه توسط کمیته‌ی حقوقی به عضویت در معاهده درآمده باشند و دولت طرف قرارداد محسوب شوند. با انقضای هجده ماه و پذیرفته تلقی شدن اصلاحیه، مفاد آن به اجراء در خواهد آمد.

یکی از ویژگی‌های منحصربفرد اصلاحیه موضوع ماده ۳۳ این است که در صورت پذیرفته تلقی شدن آن همه‌ی دولت‌های عضو کنوانسیون حتی آن‌هایی که مخالفت خود را در مدت هجده ماه قبل از اجرایی شدن اعلام داشته‌اند، مکلف به تمکین و اجرای آن می‌باشند. بند نه این ماده در این خصوص می‌گوید: «همه دولت‌های طرف قرارداد توسط اصلاحیه متعهد خواهند شد، مگر اینکه حداقل شش ماه قبل از اینکه اصلاحیه به اجراء درآید، مطابق با ماده ۳۴، پاراگراف یک و دو، این

پروتکل را ملغی و رد نمایند. چنین ردی هنگامی که اصلاحیه به اجراء درآمد، دارای اثر خواهد بود.» تعیین میزان تناژ ناخالص ناوگان تجاری جهانی تحت پوشش در پروتکل مصوب سال ۲۰۰۳ میلادی مربوط به کنوانسیون بین‌المللی راجع به تشکیل یک صندوق بین‌المللی برای پرداخت غرامت برای خسارت آلودگی نفتی مصوب سال ۱۹۹۲ میلادی (صندوق تکمیلی) نیز پی‌گیر شد. مجموع تناژ ناخالص تحت پوشش پرچم این دولت‌ها ۲۰/۴۴ درصد می‌باشد (آدامو، ۲۰۰۹، ۶۴۰۳-۶۴۲۷).

در کنوانسیون صندوق مصوب سال ۱۹۷۱ میلادی از واحد محاسبه فرانک استفاده گردیده بود. این واحد محاسبه پرداخت غرامت به موجب پروتکل اصلاحی سال ۱۹۷۶ میلادی به واحد محاسبه مورد عمل صندوق بین‌المللی پول با عنوان «حق برداشت مخصوص و ویژه» تعبیر یافت. در کنوانسیون صندوق مصوب سال ۱۹۹۲ میلادی واحدهای محاسبه پرداخت غرامت براساس «حق برداشت مخصوص و ویژه» به‌طور قابل ملاحظه‌ای و در بعضی موارد تا چهار و نیم برابر افزایش یافت. این تغییر نیز یکی از تحولات مهم در کنوانسیون جدید محسوب می‌شود، چراکه تعداد واحدهای محاسبه مذکور در کنوانسیون مصوب سال ۱۹۷۱ میلادی در نظر بسیاری از دولت‌ها ناچیز جلوه می‌نمود. همچنین به موجب قطعنامه‌ی اصلاحی مصوب کمیته حقوقی آیمو نشست هشتم و دوم آن که در ماه اکتبر سال ۲۰۰۰ میلادی برگزار شد،

این واحدهای محاسبه مجدداً با افزایش قابل ملاحظه‌ای روبرو گردید.

طبق ماده ۲ کنوانسیون صندوق مصوب سال ۱۹۷۱ میلادی یکی از اهداف تأسیس صندوق کمک مالی به مالکان کشتی‌ها در خصوص هزینه‌های مالی اضافی تحمیلی به آن‌ها توسط کنوانسیون در نظر گرفته شد. این هدف به موجب ماده سه کنوانسیون مصوب سال ۱۹۹۲ میلادی کلاً حذف گردید بنابراین مالکان کشتی‌ها نمی‌توانند پرداخت غرامت بابت هزینه‌های تحمیلی اضافی را از صندوق مطالبه نمایند.

طبق ماده پانزدهم کنوانسیون مصوب سال ۱۹۷۱ میلادی دولت‌ها متعهد گردیده بودند اسامی و مشخصات اشخاصی را که مسؤول پرداخت سهم‌الشرکه به صندوق می‌باشند. به همراه میزان مواد نفتی دریافتی از سوی این اشخاص در طول سال گذشته، به مدیر صندوق ارائه نمایند. این تعهد در کنوانسیون مصوب سال ۱۹۹۲ میلادی نیز عیناً ذکر گردید و ضمانت اجرایی نیز برای آن در نظر گرفته شد. طبق ماده شانزدهم کنوانسیون اخیرالذکر در صورتی که دولت عضو به تعهد خود در این زمینه عمل ننماید و این امر موجب بروز ضرر مالی صندوق شود، دولت ناقض تعهد مسؤول پرداخت غرامت بابت چنین ضرری به صندوق خواهد بود تشخیص اینکه چنین غرامتی توسط دولت عضو قابل پرداخت خواهد بود یا خیر، بر عهده مجتمع صندوق گذاشته خواهد شد. چنین تضمینی در کنوانسیون مصوب سال ۱۹۷۱ میلادی

پیش‌بینی نشده بود (اندرسون، ۲۰۱۰-۲۰۱۱، ۹۸).

کنوانسیون مصوب سال ۱۹۷۱ میلادی تفکیکی میان شرایط اصلاح محدودیت‌های جبران خسارت و سقف پرداخت غرامت با سایر مقررات کنوانسیون قائل نشده بود و برای اصلاح کنوانسیون تنها یک ماده کلی و ساده اختصاص داده شده بود. در کنوانسیون مصوب ۱۹۹۲ میلادی علاوه بر حفظ ماده کلی آمده در کنوانسیون مصوب سال ۱۹۷۱ اصلاح محدودیت‌های پرداخت غرامت، مقررات خاص و ویژه‌ای در نظر گرفته شد. با پیش‌بینی این مقررات و استفاده از سیستم پذیرش ضمنی، من بعد اصلاح سقف پرداخت غرامت و شرایط اجرایی آن آسان‌تر گردید. مقررات اصلاح سقف غرامت قابل پرداخت در بندهای ده‌گانه ماده ۳۲ کنوانسیون مصوب سال ۱۹۹۲ میلادی بیان شد. سازمان بین‌المللی دریانوردی در راستای ایجاد ضمانت اجرایی برای حفاظت از محیط زیست دریاها به مقوله پرداخت خسارت ورود کرده است. کنوانسیون بین‌المللی مسئولیت مدنی ناشی از خسارت آلودگی نفتی از مهمترین اقدامات سازمان مذکور است که طی دهه‌های مختلف با الحاق پروتکل‌های جدید متکامل‌تر شده است. از نظر کنوانسیون، و پروتکل‌های الحاقی مسئولیت خسارات زیست‌محیطی به عهده مالک شناوری است که نفت آلوده‌کننده از آن نشت کرده یا تخلیه شده است. بر این اساس کشتی‌های مشمول باید پوشش بیمه‌ای یا تضمین‌های مالی دیگری به مبلغ

معادل کل مسئولیت مالک برای هر سانحه داشته باشند.

۵-۴-۲. تلاش سازمان بین‌المللی دریانوردی (آی‌مو) برای ایجاد مسئولیت و پرداخت غرامت برای خسارت مرتبط با حمل‌ونقل مواد خطرناک و سمی

برای تعیین رژیم حقوقی ویژه‌ی آلودگی و خسارات ناشی از حمل‌ونقل مواد سمی و خطرناک کنفرانسی با عنوان «کنفرانس بین‌المللی راجع به مواد خطرناک و سمی و مسئولیت محدود» از تاریخ پانزدهم ماه آوریل الی سوم ماه می سال ۱۹۹۶ میلادی در شهر لندن و با تولیت آی‌مو تشکیل گردید. کنفرانس پس از بررسی پیش‌نویس متن معاهده‌ای که از سوی کمیته حقوقی آی‌مو تهیه و ارائه شده بود، موفق شد، متن نهایی سند را در تاریخ سوم ماه می به تصویب رساند و عنوان «کنوانسیون بین‌المللی راجع به مسئولیت و پرداخت غرامت برای خسارت مرتبط با حمل‌ونقل مواد خطرناک و سمی از طریق دریا»، را برای آن برگزیند. کنوانسیون مذکور با تغییراتی در سال ۲۰۱۰ میلادی با پروتکل جدید جایگزین گردید. پروتکل مصوب سال ۲۰۱۰ میلادی با هضم و ادغام بسیاری از مواد کنوانسیون مصوب سال ۱۹۹۶ میلادی در خود جایگزین آن گردید. طبق بند دوم ماده هجدهم پروتکل این سند با عنوان «کنوانسیون بین‌المللی راجع به مسئولیت و پرداخت غرامت برای خسارت مرتبط با حمل مواد خطرناک و سمی از طریق دریا»، سال ۲۰۱۰ خوانده شد.

مطابق ماده بیست‌وسه کنوانسیون برای تغییر و افزایش سقف مسؤولیت‌ها و مبالغ قابل پرداخت برای خسارات وارده شرایط ذیل لازم است: (کولد، ۲۰۰۶، ۸۹) (۱) حداقل نصف دولت‌های عضو کنوانسیون کتباً درخواست تجدیدنظر در سقف محدودیت‌ها را به دبیرکل آی‌مو اعلام نموده باشند، (۲) اصلاحیه پیشنهادی پس از بررسی با موافقت حداقل دوسوم دولت‌های عضو کنوانسیون که در نشست کمیته‌ی حقوقی حاضر شده و در رأی‌گیری نیز شرکت نمودند، به تصویب خواهد رسید. در هر صورت حداقل نصف دولت‌های عضو می‌بایست در نشست و رأی‌گیری شرکت داشته باشند.

کنوانسیون بین‌المللی راجع به مسئولیت و پرداخت غرامت برای خسارت مرتبط با حمل مواد خطرناک و سمی از طریق دریا، علاوه بر تعیین حدود مسئولیت مالک کشتی، تشکیل صندوقی را برای پرداخت غرامت‌هایی که تحت پوشش مسئولیت تعیین شده برای مالک قرار نگرفتند، پیش‌بینی نمود. این صندوق از محل پرداخت سهم‌الشرکه‌ها از سوی دریافت‌کنندگان مواد خطرناک و سمی دولت‌های عضو کنوانسیون تأمین مالی خواهد شد. بنابراین همانند رژیم حقوقی مسئولیت و جبران خسارت ناشی از آلودگی مواد نفتی، در اینجا هردوی مالک کشتی و بهره‌برندگان تجارت مواد سمی و خطرناک در جبران خسارت‌های ناشی از حمل این مواد مشارکت می‌نمایند. ساختار و تشکیلات صندوق، وظایف مجمع، دبیرخانه، مدیر و وضعیت حقوقی آن، مشابه صندوق بران خسارت

ناشی از آلودگی مواد نفتی می‌باشد (توماس، ۲۰۰۳، ۸۹).

مواد خطرناک و سمی مشمول کنوانسیون طیف وسیعی از مواد را که در اسناد بین‌المللی قید گردیدند، شامل می‌شود. این اسناد عبارتند از کنوانسیون مارپول، کد بین‌المللی برای ساخت و تجهیز کشتی‌های حمل‌کننده‌ی مواد شیمیایی خطرناک به صورت فله، کد بین‌المللی کالاهای خطرناک دریایی، کد بین‌المللی برای ساخت و تجهیز کشتی‌های حمل‌کننده‌ی گازهای مایع به صورت فله و کد بین‌المللی دریایی کالاهای جامد فله.^۱ مواد مایعی که به صورت فله حمل می‌شوند و دارای نقطه اشتعال تا شصت درجه سانتی‌گراد می‌باشند نیز مشمول کنوانسیون می‌باشند.

کلیه خسارت‌هایی که در سرزمین دولت عضو از جمله دریای سرزمینی و منطقه اقتصادی انحصاری اتفاق افتند و هم‌چنین اقدامات پیشگیرانه برای جلوگیری از آلودگی و خسارت، صرف‌نظر از مکان انجام چنین اقداماتی، تحت پوشش کنوانسیون قرار می‌گیرند (میرام و همکاران، ۲۰۱۵، ۲۳۹-۲۳۱). طبق بند یک ماده چهار کنوانسیون کلیه دعاوی مربوط به خسارات ناشی از حمل مواد خطرناک و سمی مشمول کنوانسیون، به‌جز دعاوی ناشی از هرگونه قرارداد حمل کالاها و مسافران، قابل طرح و استماع خواهند بود. طبق بند دوم این ماده

چنانچه مقررات کنوانسیون با مقررات قانونی قابل اعمال درخصوص طرح‌های جبران خسارات و یا تأمین اجتماعی کارگران هم‌خوانی نداشته باشد، مقررات کنوانسیون نسبت به چنین دعاوی اعمال نخواهد شد.^۲

دعاوی نسبت به کشتی‌های جنگی، کشتی‌های پشتیبانی نیروی دریایی یا کشتی‌های دیگری که تحت مالکیت و یا فعالیت و استفاده دولت عضو کنوانسیون قرار دارند، مشروط بر این که در زمان وقوع حادثه در خدمت مقاصد غیرتجاری دولتی بوده باشند خارج از کنوانسیون است. البته چنانچه این کشتی‌ها در سرویس تجاری و بازرگانی بوده باشند، مشمول کنوانسیون خواهند شد. طبق بند پنجم از ماده چهارم، دولت عضو می‌تواند خواستار اعمال کنوانسیون نسبت به کشتی‌های جنگی و سایر کشتی‌های فوق‌الذکر گردد، در این صورت دولت عضو می‌بایست مراتب را به همراه شرایط و مقررات اعمال کنوانسیون نسبت به این‌گونه کشتی‌ها، به دبیرکل آیمو اعلام نماید.

در حمل‌ونقل کالاهای خطرناک بخش‌های مختلفی درگیر هستند که لازم است کلیه اصول ایمنی و شفاف‌سازی از سوی این بخش‌ها رعایت شود تا هیچ‌گونه خطری افراد، تأسیسات بندری و محیط زیست را تهدید نکند. امروزه بیشترین حوادثی که در زمینه کالاهای خطرناک رخ می‌دهد

Liquified Gases In Bulk As Amended, International Maritime Solid Bulk Cargos Code As Amended,.

² Article 4 (2): "This Convention Shall Not Apply To The Extent That Its Provisions Are Incompatible Withof He Plicable Law Relating To Workers' Compensation Or Social Security Schemes'.

¹ MARPOL 73/78 Con Convention. International Code For The Construction And Equipment Of Ships Carrying Dangerous Chemicals In Bulk As Amended, International Maritime Dangerous Goods Code As Amendee, International Code For The Construction And Equipment Of Ships Carrying

خسارت آلودگی نفتی سوخت کشتی‌ها است که طی مصوب سال ۲۰۰۱ میلادی صورت گرفت. در تاریخ نوزدهم الی بیست و سوم ماه مارس سال ۲۰۰۱ میلادی یک کنفرانس بین‌المللی تحت مسؤولیت آی‌مو در مقر این سازمان در شهر لندن برگزار گردید. در این کنفرانس دولت‌های حاضر پس از بررسی پیش‌نویس سند تهیه‌شده از سوی کمیته‌ی حقوقی موفق شدند، متن نهایی معاهده‌ای را در روز بیست و سوم ماه مارس به تصویب رسانند و عنوان «کنوانسیون بین‌المللی راجع به مسؤولیت مدنی برای خسارت آلودگی نفتی سوخت کشتی‌ها، ۲۰۰۱»^۱ را برای آن برگزینند (کوروکورا سوریبا، ۲۰۰۶، ۳۲).

به استناد ماده چهارده، اجرای کنوانسیون یک سال پس از تاریخی که در آن حداقل هجده کشور به عضویت در معاهده درآمدند، برای دولت‌های عضو الزامی خواهد شد، مشروط بر این که تناژ ناخالص تحت پرچم حداقل پنج عضو از یک میلیون تن کمتر نباشد. با تحقق این شرایط کنوانسیون در تاریخ بیست و یکم ماه نوامبر سال ۲۰۰۸ میلادی به مرحله اجرا درآمد.

کنوانسیون نسبت به خسارت‌های واقع‌شده در سرزمین از جمله دریای سرزمینی و هم‌چنین منطقه اقتصادی انحصاری دولت عضو اعمال خواهد شد. اقدامات پیشگیرانه برای جلوگیری و یا کاهش خسارت‌ها نیز صرف‌نظر از اینکه در کجا صورت گرفته باشند، مشمول کنوانسیون خواهند بود.

به علت قصور شرکت‌های سازنده این کالاهای می‌باشد. کارخانه‌های سازنده مواد شیمیایی و کالاهای خطرناک نقش بسزایی در تضمین ضریب ایمنی حمل‌ونقل این کالاهای دارند. این تولیدکنندگان باید کلیه اطلاعات راجع به خواص شیمیایی این نوع کالاهای را بصورت دقیق در برچسب‌هایی که به بسته‌ها، بشکه‌ها و پالت‌های حاوی کالاهای می‌چسبانند ذکر کنند. حمل‌ونقل مواد شیمیایی، محصولات، ضایعات و مواد بینابینی مهمترین بخش چرخه حیات یک محصول می‌باشد؛ در حمل‌ونقل این مواد از طریق محورهای هوایی، زمینی، دریایی و یا خطوط انتقال از زمان بارگیری مواد شیمیایی تا حمل‌ونقل و تخلیه مواد مذکور به مقصد، همواره خطرات مختلفی بر این فرآیند حاکم است. حمل‌ونقل و محل نگهداری ایمن کالاهای خطرناک در بنادر به‌عنوان یک اصل اساسی مورد تأکید تمام سازمان‌ها و ارگان‌های دریایی از جمله سازمان بین‌المللی دریانوردی است و براساس آنچه گفته شد آی‌مو در خصوص مقابله با خطرات آلودگی مواد سمی و خطرناک نیز دست به اقدام زده است.

۵-۴-۳. ایجاد مسؤولیت مدنی برای خسارت

آلودگی نفتی سوخت کشتی‌ها

یکی دیگر اقدامات مهم سازمان بین‌المللی دریانوردی برای ایجاد سازوکار خسارت‌های زیست‌محیطی، ایجاد مسؤولیت مدنی برای

¹ International Convention On Civil Liability For Bunker Oil Pollution Indemnities 2001. (Bunkers Convention 2001).

مالک کشتی در قبال خسارات وارده دارای مسؤولیت مطلق می‌باشد. بنابراین با صرف اثبات ورود خسارت، مالک کشتی مکلف به جبران آن خواهد بود و خسارت‌دیده نیازی به اثبات تقصیر مالک نخواهد داشت. با این وجود، مالک کشتی می‌تواند تحت شرایطی که در ماده سه کنوانسیون بیان گردید، از مسؤولیت فرار نماید. به‌طور مثال چنانچه مالک کشتی اثبات نماید که ورود خسارت در نتیجه جنگ و یا غارت صورت گرفت، مسؤولیتی متوجه آن نخواهد بود. آنچه که در اینجا مهم است، این است که بار اثبات موارد استثنایی رفع‌کنندهی مسؤولیت بر عهده مالک خواهد بود (ابوریچیا، ۲۰۰۹، ۲۸-۲۴).

کشتی‌های جنگی و پشتیبانی دریایی و یا سایر کشتی‌های تحت مالکیت و فعالیت دولت‌های عضو که برای اهداف غیرتجاری از آن‌ها استفاده می‌شود، از شمول کنوانسیون خارج می‌باشند. با این حال، دولت‌های عضو می‌توانند اعمال کنوانسیون نسبت به این‌گونه کشتی‌ها را مجاز بدانند. برای این منظور مراتب موافقت با اعمال کنوانسیون به همراه شرایط و مقررات ویژه آن می‌بایست از سوی دولت ذی‌نفع به اطلاع دبیرکل آیمو رسانیده شود.

سقف مسؤولیت محدود و واحد محاسبه آن مشخص نگردید. در این خصوص کنوانسیون دست دولت‌ها را باز گذاشته است و آن‌ها را به مقررات قابل اعمال تحت قوانین ملی یا رژیم‌های بین‌المللی موجود ارجاع نموده است. ماده شش کنوانسیون در این خصوص می‌گوید: «هیچ‌چیزی در این کنوانسیون بر حق مالک کشتی و شخص یا

اشخاصی که بیمه با سایر تأمین‌های مالی را مقرر می‌دارند، در تحدید مسؤولیت تحت هرگونه رژیم قابل اعمال ملی و یا بین‌المللی از قبیل کنوانسیون راجع به محدودیت مسؤولیت برای دعاوی دریایی مصوب سال ۱۹۷۶، آن‌گونه که اصلاح شد، تأثیری نخواهد داشت.» مالکان کشتی‌های با تناژ ناخالص یک هزار تن و بیشتر که در دولت‌های عضو کنوانسیون به ثبت رسیدند، مکلفاند خود را در قبال خسارات موضوع کنوانسیون بیمه نمایند و یا تأمین مالی لازم را از قبیل تضمین بانکی تهیه نمایند. سقف پوشش مسؤولیت این تضمین‌های اجباری براساس مقررات ملی و یا بین‌المللی تعیین خواهد شد. در کل کنوانسیون مورد اشاره در راستای تکمیل رژیم حقوقی مسؤولیت مدنی و جبران خسارت ناشی از نفت تحت همه اشکال آن شکل گرفت و در عین داشتن ویژگی‌های اختصاصی، تکمیل‌کننده رژیم کلی مسؤولیت و جبران خسارت ناشی از اشکال مختلف آلودگی نفتی است. توجه به بیمه اجباری و گواهینامه‌های مربوطه از یک‌سو و از سوی دیگر، نوآوری‌هایی مانند تعریف گسترده‌تر از مالک کشتی باعث شده است که حوزه مسؤولیت مدنی و جبران خسارت را گسترده‌تر، محکم‌تر و قابل دسترس‌تر نماید.

۴-۴-۵. تدوین الزامات مربوط به برداشت و

شناورسازی کشتی‌های مغروقه

از اقدامات سازمان بین‌المللی دریانوردی در راستای حفاظت از محیط زیست دریایی می‌توان به کنوانسیون بین‌المللی ناپروبی راجع به برداشت و

قابل اعمال می‌باشد، با این وجود دولت عضو می‌تواند قلمرو اعمال آن را تا «سرزمین» خود از جمله «دریای سرزمینی» گسترش دهد. چنانچه دولت عضو چنین قصدی داشته باشد، باید مراتب را رسماً به اطلاع دبیرکل آیمو برساند. این اطلاع‌رسانی می‌تواند در زمان تسلیم سند عضویت و یا در هر زمانی بعد از آن صورت پذیرد.

مالک کشتی در قبال هزینه‌های جانمایی، نشانه‌گذاری و پاک‌سازی مغروقه، آن گونه که در مواد ذی‌ربط کنوانسیون تعریف شدند، دارای مسئولیت مطلق می‌باشد. بدین معنا که با صرف اثبات انجام چنین هزینه‌هایی، مسئولیت متوجه ایشان خواهد شد. با این حال مالک می‌تواند تحت شرایط مندرج در بند یک ماده ده کنوانسیون از مسئولیت تبرئه شود. موارد مورد استثنای مسئولیت نیز در ماده پانزده بیان گردید. طبق این ماده مالک کشتی تحت کنوانسیون حاضر نسبت به هزینه‌های صورت گرفته برای جانمایی، نشانه‌گذاری و پاک‌سازی مغروقه مسئول نخواهد بود، مشروط بر این که مسئولیت در قبال چنین هزینه‌هایی در تعارض با بعضی از اسناد بین‌المللی باشد (میندل و همکاران، ۲۰۰۴، ۱۶۹-۷۴).

در مجموع باید گفت که سازمان بین‌المللی دریانوردی (آیمو) اقدامات تأثیرگذاری در راستای حفاظت از محیط زیست و از جمله جبران خسارت زیست‌محیطی دریایی به عمل آورده است اما جبران خسارت در این حوزه همچنان با خلاءهای زیادی مواجه است. یکی از چالش‌ها در این زمینه عدم شمولیت مصوبات سازمان بین‌المللی دریایی

شناورسازی کشتی‌های مغروقه مصوب سال ۲۰۰۷ میلادی اشاره کرد. هر ساله کشتی‌های زیاد در دریا غرق شده و به اعماق اقیانوس‌ها فرو می‌روند. خود کشتی غرق شده به همراه کالاهای مغروقه آن می‌تواند آثار زیست‌محیطی زیادی به دنبال داشته باشد. علاوه بر این کشتی‌ها چنانچه در مسیر پرتدد و آب‌های با عمق کم غرق شده باشند، ممکن با کشتی‌های عبوری در آن مسیر برخورد نمایند و موجب بروز خسارت و در حالت شدیدتر غرق آن‌ها گردند. چالش‌های کشتی‌های مغروق شده از جمله چالش‌های زیست‌محیطی سبب گردید سازمان بین‌المللی دریانوردی وارد عمل شود (کوروکولا سوریا، ۲۰۰۶، ۳۲) و بدین ترتیب کنوانسیون خارج‌سازی مغروقه‌ها معرف و به کنوانسیون نایروبی تأسیس شد. طبق بند یک ماده سه شناورسازی کشتی‌های مغروق، این معاهده نسبت به کشتی‌های مغروقه واقع در «منطقه کنوانسیون» اعمال می‌شود. منطقه کنوانسیون در بند یک ماده یک تعریف شد. طبق این بند منظور از منطقه مورد نظر، منطقه اقتصادی انحصاری دولت عضو کنوانسیون می‌باشد که بر اساس حقوق بین‌الملل ترسیم می‌گردد. چنانچه دولتی چنین منطقه‌ای را ترسیم نمود منظور از منطقه کنوانسیون، منطقه ورای دریای سرزمینی و حداکثر تا ۲۰۰ مایل از خط ساحلی چنین دولتی خواهد بود که براساس حقوق بین‌الملل ترسیم خواهد شد.

اگرچه کنوانسیون نسبت به شناورهای مغروقه واقع در منطقه اقتصادی انحصاری و یا منطقه مشابه آن

در خصوص کشتی‌های جنگی است. کشتی‌های جنگی حتی ممکن است آثار زیست‌محیطی بیشتر داشته و به دلیل امواج رادیویی بسیار قوی، بر گونه‌های دریایی آثار تخریبی بیشتر داشته باشند به نحوی که امروزه یکی از دلایل خودکشی دسته‌جمعی نهنگ‌ها در سواحل برخی کشورها، احتمال آلودگی صوتی کشتی‌های جنگی عنوان می‌شود (حسینی و نساج ترشیزی، ۱۳۸۳). این در حالی است که کشتی‌های جنگی دارای مصونیت بالایی بوده و حتی ماده ۲۳۶ کنوانسیون حقوق دریاها نیز، کشتی‌های جنگی را از شمول مقررات زیست‌محیطی معاف می‌داند.

۶. نتیجه

سازمان بین‌المللی دریانوردی با تدوین و تأسیس کنوانسیون‌ها و قطعنامه‌های مختلف نقش مهمی در حفاظت از محیط زیست ایفا کرده است. عمده تلاش‌های سازمان در این زمینه حفاظت از محیط زیست از سوی کمیته حفاظت از محیط زیست دریایی انجام می‌شود. کمیته مذکور که نمایندگان همه دولت‌های عضو سازمان در آن عضویت دارند صلاحیت رسیدگی به کلیه مسائل زیست‌محیطی و موضوعات مرتبط با آلودگی‌های دریایی دارد. سازمان بین‌المللی دریانوردی در راستای ایجاد ضمانت اجرایی برای حفاظت از محیط زیست دریاها به مقوله پرداخت خسارت نیز ورود کرده است. کنوانسیون بین‌المللی مسئولیت مدنی ناشی از خسارت آلودگی نفتی از مهم‌ترین اقدامات سازمان مذکور است. از نظر کنوانسیون، و پروتکل‌های

الحاقی مسئولیت خسارات زیست‌محیطی به عهده مالک شناوری است که نفت آلوده‌کننده از آن نشت کرده یا تخلیه شده است. بر این اساس کشتی‌های مشمول باید پوشش بیمه‌ای یا تضمین‌های مالی دیگری به مبلغ معادل کل مسئولیت مالک برای هر سانحه داشته باشند. این کنوانسیون، کلیه شناورهای دریا روی حامل محموله نفت فله را شامل می‌شود ولی فقط کشتی‌هایی که بیش از ۲۰۰۰ تن نفت حمل می‌کنند موظفاند برای خسارات آلودگی نفتی پوشش بیمه داشته باشند. کشتی‌های رزمی یا سایر شناورهای تملیکی کشورها، که خدمات غیرتجاری دولت‌ها را بر عهده دارند، در شمول این کنوانسیون قرار نگرفته‌اند، با این حال در کنوانسیون فوق مسئولیت‌ها و اختیارات قانونی کشتی‌های تملیکی کشورها برای استفاده جهت اهداف تجاری قید شده است. تنها تفاوت این شناورها در این است که شناورهای مذکور نیاز به پوشش بیمه‌ای ندارند ولی در عوض باید گواهینامه‌ای داشته باشند که از سوی مقامات ذی‌ربط کشور، صادر شده و در آن پوشش مسئولیت‌های کشتی در مقابل کنوانسیون ذکر شده باشد.

یکی دیگر از موضوعاتی که سازمان بین‌المللی دریانوردی (آی‌مو) در زمینه جبران خسارت زیست‌محیطی وارد عمل شده است، خسارت ناشی از مواد سمی خطرناک است. حمل و نقل مواد شیمیایی، محصولات، ضایعات و مواد بینابینی از زمان بارگیری تا رسیدن به مقصد و تخلیه با

۸. تضاد منافع

در این پژوهش هیچگونه تضاد منافی وجود ندارد.

خطراتی همراه است که آیمو در خصوص مقابله این خطرات دست به اقدام زده است. علاوه بر این، سازمان بین‌المللی دریانوردی به ایجاد کنوانسیون‌هایی در خصوص مسئولیت و خسارت ناشی آلودگی نفتی سوخت کشتی‌ها نیز اقدام کرده است. علاوه بر این، در خصوص کشتی‌های غرق شده نیز کنوانسیون نایروبی را تشکل داده است. لازم‌الاجرا شدن کنوانسیون انتقال لاشه کشتی‌ها گامی اساسی در تضمین امنیت کشتیرانی و کاهش آلودگی محیط زیست دریایی است. زیرا کنوانسیون نایروبی نوعی الزام برای بیرون کشیدن کشتی‌های مغروقه را ایجاد می‌کند چراکه از این پس مالکین کشتی‌ها و بیمه‌گذاران مرتبط براساس الزامات کنوانسیون، مسئول انتقال لاشه کشتی‌ها به هزینه خود خواهند بود و با توجه به الزام کنوانسیون بر اعلام سریع غرق شدن کشتی‌ها توسط دولت‌ها و تلاش در بیرون کشیدن آن‌ها در اسرع وقت، آلودگی ناشی از باقی ماندن لاشه کشتی‌ها در زیرآب‌ها نیز بسیار کاهش پیدا خواهد کرد. با این همه، همچنان جبران خسارت زیست‌محیطی دریایی با چالش مواجه است. به عبارتی علی‌رغم تلاش و اقدامات تأثیرگذار سازمان بین‌المللی دریایی، تعیین میزان خسارت‌های زیست‌محیطی دریایی به سادگی امکان‌پذیر نیست.

۷. سهم نویسندگان

کلیه نویسندگان به صورت برابر در تهیه و تدوین پژوهش حاضر مشارکت داشته‌اند.

منابع

- علامه حلی، حسن بن یوسف، قواعد الاحکام، جلد سی و یکم و سی و ششم، قم، مؤسسه نشر اسلامی، ۱۴۱۸.
- فیوضی، رضا، مسئولیت بین‌المللی و نظریه حمایت سیاسی ابتاع، جلد اول، چاپ اول، تهران، انتشارات دانشگاه تهران، ۱۳۷۹.
- قنبری جهرمی، محمدجعفر، شفیعی بافتی، نگین، «ابعاد حقوقی بین‌المللی مقابله با آلودگی نفتی دریایی و نظام مسئولیت کیفری»، مجله حقوقی بین‌المللی، شماره پنجاه و پنج، ۱۳۹۵.
- کاتوزیان، ناصر، انصاری، مهدی، «مسئولیت ناشی از خسارت‌های زیست‌محیطی»، مطالعات حقوق خصوصی، شماره دو، ۱۳۸۷.
- کلینی، محمد بن یعقوب، الکافی، جلد هفتم، تهران، الطبعة الثالثة، الاسلامیة، ۱۳۸۸.
- محقق داماد، سید مصطفی، قواعد فقه - بخش مدنی، چاپ شانزدهم، قم، مرکز نشر علوم اسلامی، ۱۳۹۸.
- محقق داماد، سید مصطفی، «نقش قواعد ائتلاف و تسبیب در مسئولیت مدنی زیست‌محیطی»، مطالعات اسلامی فقه و اصول، دوره چهل و چهارم، شماره پیاپی هشتاد و نه، ۱۳۹۱.
- محمدی ری شهری، محمد، میزان الحکمة، جلد دوم، چاپ هفتم، قم، سازمان چاپ و نشر دار الحدیث، ۱۳۸۶.
- چرچیل، رابین، لو، آن، حقوق بین‌الملل دریاها، چاپ دوم، تهران، انتشارات گنج دانش، ۱۳۷۷.
- حسینی، ایرج، نساج ترشیزی، محمدرضا، «نقش شناورهای نظامی در آلودگی دریایی»، نشریه همایش ملی بین‌المللی سواحل، بنادر و سازه‌های دریایی، شماره شش، ۱۳۸۳.
- زارع، علی، پورهاشمی، سید عباس، «توسعه نوین در حقوق بین‌الملل محیط زیست با تأکید بر کنوانسیون حقوق بهره‌برداری از آبراهه‌های بین‌المللی برای مقاصد غیرکشتریانی»، دانشنامه حقوق و سیاست، شماره پنج، ۱۳۸۶.
- زمانی، سید قاسم، «مسئولیت بین‌المللی در پرتو حقوق بین‌الملل محیط زیست»، مجله پژوهش‌های حقوقی شهر دانش، شماره یک، ۱۳۸۱.
- شهدادنژاد، نعیمه، جعفری، افشین، جلالیان، عسکر، «مسئولیت دولت ساحلی در آلودگی زیست‌محیطی با تأکید بر اصل مشارکت در کنوانسیون حقوق دریاها»، مجله پژوهش ملل شماره شصت و یک، ۱۳۹۹.
- طلایی، فرهاد، حقوق بین‌الملل دریاها، چاپ دوم، تهران، انتشارات جنگل، ۱۳۹۴.
- عاملی (شهید اول)، محمد بن جمال الدین مکی‌العالمی، العمه الدمشقیه، جلد اول، قم، انتشارات دارالفکر، ۱۴۱۹.

- Cohen M. "Technological Disasters and Natural Resource Indemnities Assessment: An Evaluation of the Exxon Valdez Oil Spill", Land Economics, Vol. 71, 1995.
- Gold E. Handbook On Protection Of The Marine Environment, 3rd Edition, Gard, 2006.
- Harris D.J. Cases and Materials on International Law. 5th Edition, Sweet Max Well, 1998.
- Kurukulasuriya Lal R., Nicholas A. United Nations Environment Programme; Division Of Environmental Policy & Law, Training Manual On International Environmental Law, Nairobi, Kenya Division Of Policy Development And Law, United Nations Environment Programme, 2006.
- Marcus E., Laurent C. "Plastic Pollution In The World's Oceans: More Than 5 Trillion Plastic Pieces Weighing Over 250,000 Tons Afloat At Sea", 2014.
- Mengsteab H. The Role of P & I Clubs In Indemnifying Oil Pollution Damages, Lund University, Master Thesis, Maritime Law, 2013.
- Migliaccio M., Nunziata F., Montuori A., Li X., Pichel W. "A Multifrequency Polarimetric SAR Processing Chain To Observe Oil Fields In The Gulf Of Mexico", IEEE Transaction On Geoscience Remote Sensing, 2011.
- Mindell J., Sheridan L., Joffe M., "Health Impact Assessment As An Agent Of Policy Change: Improving The Health Impacts Of The Mayor Of London's Draft Transport Strategy". J Epidemiol Community Health. Vol. 58, No. 3, 2004.
- Miriam C., Richard W., Christos A., Kafantaris L., Spathopoulos F., Mark A. "A New Rapid Method For Shale Oil And Shale Gas Assessment", Fuel 153, 2015.

- موسوی الخویی، سید ابوالقاسم، مصباح الفقاهه، تقریر محمدعلی توحیدی، جلد هفتم، چاپ چهارم، قم، الطبعة، ۱۴۱۴.
- میرفخرایی، سید حسن، پیرعباسی، زینب، «سازمان بین‌المللی دریانوردی و چالش‌های زیست‌محیطی در خلیج فارس»، مجله سیاست، شماره پنجاه و سه، ۱۳۹۹.
- نجفی، محمدحسن، جواهر الکلام فی شرح شرایع الاسلام، جلد سی و هفتم، چاپ هفتم، بیروت، دارالاحیاء التراث العربی، ۱۳۶۷.
- نئودور پانایوتو، ابزارهای تحول برای فراهم کردن موجبات توسعه پایدار، چاپ دوم، تهران، انتشارات سازمان محیط زیست، ۱۳۸۷.

منابع لاتین

- Abourrichea A., Oumamb M., Hannacheb H., Adilb A., Pailler C., Naslain R.D., Pillot J. "Effect Of Toluene Proportion On The Yield And Composition Of Oils Obtained By Supercritical Extraction Of Moro Ccan Oil Shale", Supercritical Fluids, Vol. 51, 2009.
- Adamo M., Carolis G.D., Pasquale V.D., Pasquariello G. "Detection And Tracking Of Oil Slicks On Sun-Glittered Visible And Near Infrared Satellite Imagery", International Journal Of Remote Sensing, Vol. 30, No. 24, 2009.
- Anderson M., Charlos B., Rue Colin De L. "The Role Of P&I Clubs In Marine Pollution Incidents", Tulane Law Review, Vol. 85, 2010-2011.
- Brownlie I. Principle of Public International Law, 4th Edition, Oxford, Claredon Press, 1990.

- Van Franeker J.A. Law K.L. “Seabirds, Gyres And Global Trends In Plastic Pollution”, Environmental Pollution, 2015.

- Thomas A.M. “The International Tribunal For The Law Of Sea: A Review Of The First Five Years, In Globalism: People, Profits And Progress”, 2003.