



ORIGINAL RESEARCH PAPER

Ship-owners' compulsory insurance for oil pollution liability based on ۱۹۶۹ civil liability convention and its amendments

D. Seify Ghare Yatagh^{1,*}, V. Hasani², M. Mehdipour²

¹Department of Law, Faculty of Law, University of Zabol, Zabol, Iran

²Department of Criminal Law and Criminology and Private Law, Faculty of humanities, Islamic azad University (Eslam shahr Branch), Eslam shahr, Iran

ARTICLE INFO

ABSTRACT

Article History

Received: 14 June 2014

Revised: 01 December 2014

Accepted: 11 May 2015

Keywords

Civil liability; Convention on civil liability;

Compulsory insurance; Oil pollution;

Ship-owners.

The human right to having a healthy environment is considered as one of the most significant human rights mentioned in various international human rights documents. One of the threatening factors of this right is oil pollution which is resulted from oil carried by ships or their fuel. According to the conventions regarding the oil pollution, shipowners are liable for oil pollution damages, but in most cases they will face insolvency. The Civil Liability Convention (CLC) and its subsequent amendments and Bunker convention use the compulsory insurance system as a guarantee for compensation of oil pollution damages. In this system, ship-owners are obliged to obtain insurance or other financial guarantee from reputable international insurers. This policy should cover all risks of ship-owners, their agents and brokers. But the damages caused by force majeure, fault and negligence of third party, and intentional damages are not covered. This requirement to obtain an insurance cover or a financial security to enter the territorial waters and exclusive economic zone of a contracting state applies only to vessels with a capacity more than one thousand tons in respect of bunker oil pollution and two thousand tons in respect of oil cargo pollution. Hence this paper attempts to explain the legal aspects of insurance guarantee conditions, risks covered, the insurer's liability and exclusions.

*Corresponding Author:

Email: dseify@uoz.ac.ir

DOI: ۱۰,۲۲۰۵۶/ijir.۲۰۱۴.۰۱,۱۰



مقاله علمی

بیمه اجباری مسئولیت مدنی صاحبان کشتی در آلودگی‌های نفتی با تأکید بر کنوانسیون مسئولیت مدنی ۱۹۶۹ با اصلاحات بعدی

داود سیفی قره یثاق^{۱*}، وحید حسنی^۲، محمد مهدی پور^۱

^۱گروه حقوق، دانشکده حقوق، دانشگاه زابل، زابل، ایران

^۲گروه حقوق جزا و جرم‌شناسی و حقوق خصوصی، دانشکده علوم انسانی، دانشگاه آزاد اسلامی (واحد اسلام شهر)، اسلام شهر، ایران

اطلاعات مقاله

تاریخ دریافت: ۲۴ خرداد ۱۳۹۳

تاریخ داوری: ۱۰ آذر ۱۳۹۳

تاریخ پذیرش: ۲۱ اردیبهشت ۱۳۹۴

چکیده:

حق انسان در داشتن محیط زیست سالم از شاخص‌ترین حقوق، در اسناد متعدد جهانی حقوق بشری است. یکی از عوامل تهدیدکننده فراگیر این حق، آلودگی‌های نفتی ناشی از محموله نفتی کشتی‌ها و نفت سوخت شناورهای دریایی است. در کنوانسیون‌های مربوط به آلودگی نفتی، مالکان آنها (در معنای عام) مسئول جبران خسارت مزبور شده‌اند، اما در غالب موارد قربانی خسارت، حتی اگر محکوم له واقع شود با اعسار مسئول حادثه مواجه خواهد شد. بر این اساس کنوانسیون مسئولیت مدنی و کنوانسیون بانکر از نظام بیمه اجباری برای تضمین خسارت زیان دیده بهره جسته است. در این نظام مالکان کشتی مکلف به اخذ بیمه نامه یا تضمین مالی دیگر از بیمه‌گرهای معتبر بین‌المللی تا سقف مقرر هستند که همه خطرات و اعمال مالکان کشتی، مابشران و کارگزاران آنها را تحت پوشش قرار می‌دهد. لیکن خسارت ناشی از قوای قاهره، تقصیر عمدی ثالث، خطای تام منقطع رابطه علیت زیان دیده و خسارت عدم النفع از شمول بیمه خارج هستند. شرط دیگر تضمین بیمه‌ای ورود خسارت در محدوده سرزمینی و منطقه انحصاری اقتصادی دولت متعاقد، ظرفیت کشتی از بیش از هزار تن در آلودگی نفت سوخت و بیش از دو هزار تن در آلودگی محموله نفتی است. به علاوه دولت متعاقد متضرر که در محدوده سرزمینی وی آلودگی رخ داده و هر شخص حقیقی و حقوقی که متحمل خسارت مادی، بدنی و مالی شده، در برابر بیمه‌گذار و بیمه‌گر، شخص ثالث محسوب می‌شوند. در این کنوانسیون‌ها مکانیسمی برای مطالبه و جبران زیان آلودگی نفتی در دریاهای آزاد از بیمه‌گر وجود ندارد و مضافاً در محدود دریایی سرزمینی نیز آلودگی نفتی شناورهای با ظرفیت پایین تر را پوشش نمی‌دهد. لذا پوشش همه جانبه خسارت آلودگی نفتی نیازمند اصلاح کنوانسیون و وضع بیمه اجباری کامل تر است.

بیمه اجباری مسئولیت آلودگی نفتی، ابعاد حقوقی متعددی دارد که پرداختن به همه آنها در این مقاله نمی‌گنجد. در این مقاله کوشش می‌شود به تبیین و ابعاد حقوقی شرایط تضمین بیمه، خطرات تحت پوشش، سقف تعهدات بیمه‌گر، استثنائات بیمه و خسارات قابل جبران پرداخته شود.

کلمات کلیدی

آلودگی نفتی

بیمه اجباری

صندوق خسارت بین‌المللی

کنوانسیون مسئولیت مدنی

مسئولیت صاحبان کشتی

*نویسنده مسئول:

ایمیل: dseify@uoaz.ac.ir

DOI: ۱۰,۲۲۰۵۶/ijir.۲۰۱۴.۰۱,۱۰

مقدمه

آلودگی دریایی به طور بالقوه خطر بزرگی است و در بلندمدت می‌تواند صدمات جبران ناپذیری برای انسان و محیط زیست به وجود آورد (Henking, ۲۰۰۲). از منابع عمده این آلودگی، آلودگی ناشی از کشتی‌هاست که در پی نشت نفت سوخت، تخلیه و خروج آب تعادل یا در اثر برخورد آنها با تپه‌های دریایی، تصادف کشتی‌ها با یکدیگر یا آتش گرفتن و انفجار محموله آنها ایجاد می‌شود. از نمونه‌های آن می‌توان به حادثه مهیب تصادم نفت کش در آموکودیز^۱ اسپانیا نام برد. در این تصادم ظرف چند ساعت بیش از ۲۳۰ هزار تن نفت خام به دریا ریخته شد و صد کیلومتر از سواحل این کشور را آلوده ساخت (Haris, ۲۰۰۳).

پرسش اصلی این است که چه کسی مسئول تأمین خسارات دریایی ناشی از چنین حادثه‌ای است، چه مکانیسمی برای حمایت از زیان دیده و جبران خسارت وجود دارد؟ برای پاسخ به این سؤال سازمان بین‌المللی دریایی در تکمیل قواعد عرفی بین‌المللی، اقدام به انعقاد کنوانسیون مسئولیت مدنی جبران خسارات آلودگی نفتی ۱۹۶۹ (که در سال‌های بعد توسط پروتکل ۱۹۷۶ و ۱۹۹۲ مورد اصلاح قرار گرفت) و کنوانسیون بین‌المللی مدخله در دریای آزاد در موارد بروز حوادث آلودگی نفتی مورخ ۱۹۶۹ نمود و متعاقب این برنامه‌ها در سال ۱۹۷۱ کنوانسیون بین‌المللی صندوق جبران خسارات آلودگی نفتی و کنوانسیون بانکر (۲۰۰۱) تهیه و تصویب شد (Boyle and Brinie, ۲۰۰۵).

همه کنوانسیون‌ها مذکور صرفاً ناظر به حوادث کشتی‌ها و آلودگی نفتی بادوام از قبیل نفت خام، نفت کوره، نفت دیزل و نفت سوخت کشتی‌ها هستند. در این اسناد حقوق بین‌الملل دو هدف عمده را دنبال می‌کند: نخست جلوگیری از آلودگی؛ دوم تسهیل رسیدگی به ادعای تأمین و جبران خسارات قربانی (الن لو، ۱۳۸۳). در دست‌یابی به هدف دوم، کنوانسیون مسئولیت مدنی و کنوانسیون بانکر، مکانیسم بیمه اجباری مسئولیت مدنی را پیش‌بینی نمود که بخش عمده‌ای از خسارات آلودگی نفتی ایجاد شده در محدوده دریایی سرزمینی و منطقه انحصاری اقتصادی دولت‌های عضو را جبران پذیر می‌سازد و بخشی نیز بلاجبران می‌ماند.

در ارتباط با مبانی مسئولیت مدنی آلودگی زیست‌محیطی ناشی از نفت، مواد سمی و پساب‌ها و... پژوهش‌های متعددی صورت گرفته است، گویی به خسارات زیست‌محیطی کارآمد نیست و در این رهگذر استفاده از نظریه مسئولیت محض مناسب‌تر است. وینی^۲ خسارت زیست‌محیطی را خسارت به شخص یا جامعه افراد ندانسته است، بلکه جهان طبیعی را دارایی مشترک ملت‌ها می‌داند و محیط زیست به مال و شیء‌ای تشبیه شده که متعلق به جامعه است. کلارک^۳، فلور و ابرت^۴، رویکرد حقوق کشورهای اروپایی را در آلودگی دریایی بررسی نموده و بیان می‌دارند که قانون اتحادیه اروپا و بیشتر کشورهای اروپایی مثل آلمان، سوئد، فرانسه، فنلاند، نروژ و سوئیس، مسئولیت مدنی ناشی از آلودگی نفتی را مسئولیت مطلق می‌دانند.

با وجود پژوهش گسترده در زمینه مسئولیت مدنی صاحبان کشتی، در زمینه بیمه اجباری مسئولیت آنان، تحقیقات زیادی صورت نگرفته است. بر اساس تحقیقات مانس^۵ و بنت^۶، اساس جبران خسارت آلودگی ناشی از نشت محموله نفتی کشتی‌ها مبتنی بر دو کنوانسیون ۱۹۹۶ و کنوانسیون صندوق بین‌المللی جبران خسارت ۱۹۷۱ است. کنوانسیون مسئولیت مدنی، یک سیستم مسئولیت محدود برای صاحبان کشتی، تأسیس و بیمه مسئولیت را اجباری نموده است. اما صندوق یک سیستم جبران تکمیلی - که توسط یک سازمان بین‌دولتی ایجاد شده -

^۱. Amoco Cadiz

^۲. Viney, ۲۰۰۱

^۳. Clarke, ۲۰۰۰

^۴. Flour and Aubert, ۲۰۰۳

^۵. Mans, ۱۹۹۴

^۶. Bennett, ۲۰۰۰

برای خسارت در نظر گرفته است. صندوق تنها به قربانیان آلودگی نفتی که در کشورهای عضو صندوق نتوانستند کل زیانشان را از شرکت بیمه یا صاحب کشتی دریافت کنند، غرامت می‌پردازد. در طول این سال‌ها (تا اوت ۱۹۹۳)، IOPC در ۶۶ حادثه خسارت پرداخت کرده و در ایالات متحده بالغ بر ۹۲ میلیون دلار به قربانیان پرداخت شده است. همچنین IOPC حمایت خود را در زمینه هزینه‌های رفع آلودگی، اقدامات پیشگیرانه از آلودگی، خسارت به اموال و از دست دادن توان اقتصادی ماهیگیران، هتل داران و دیگر افرادی که به طور مستقیم برای امرار معاش خود به فعالیت‌های مربوط به دریا وابسته‌اند، توسعه داده است.

مطابق یافته‌های یان فنگ^۱ و همکارانش در جهان و چین، دو الگوی اصلی از شیوه‌های بیمه آلودگی‌های نفتی را می‌توان شناسایی کرد، بیمه اختیاری و بیمه اجباری؛ به منظور ارزیابی کارایی شیوه‌های بیمه آلودگی‌های نفتی، آنها مطالعات مقایسه‌ای میان بیمه داوطلبانه در چونگ کینگ^۲ با بیمه اجباری در استان جیانگ سو^۳ انجام دادند. بر اساس تجزیه و تحلیل داده‌ها، تفاوت‌های بین این دو در سیاست‌های محلی، میزان مداخله دولت و نگرش ذینفعان، تفاوت در توسعه بازار بیمه آلودگی وجود دارد. همچنین نتایج نشان می‌دهد که در چین معاصر، ارتقای اجباری بیمه آلودگی به دولت‌های محلی در ساخت یک سیستم نسبتاً بالغ بیمه آلودگی و کاهش خطرات زیست محیطی کمک می‌کند.

سیدی (۱۳۶۸) در مقاله‌ای با نگاه اجمالی، آثار و احکام کنوانسیون‌های بین‌المللی مربوطه را بیان نموده است و در آخر به ارزیابی و مزایای الحاق احتمالی دولت ایران به کنوانسیون مداخله در دریای آزاد در صورت بروز آلودگی نفتی می‌پردازد. در این پژوهش صرفاً به لزوم اخذ بیمه توسط صاحب کشتی و میزان سقف تعهدات اشاره شده است. لیکن مباحث مهم بیمه مسئولیت مطرح نشده است. همچنین این تحقیقات بیمه اجباری آلودگی با منشأ نفت سوخت را در بر نمی‌گیرد. به طور کلی در زمینه حقوق ایران، هیچ کدام از پژوهش‌ها، بیمه مسئولیت مدنی صاحبان کشتی در آلودگی نفتی در کنوانسیون مسئولیت مدنی ۱۹۶۹ و کنوانسیون بانکر ۲۰۰۱ را بررسی نکرده‌اند و این امر اهمیت تحقیق در این زمینه را دوچندان می‌کند.

مکانیسم بیمه اجباری مذکور مسائل حقوقی مختلفی را در حوزه شرایط تضمین بیمه، تعهدات بیمه‌گر و بیمه‌گذار، خطرات تحت پوشش و سقف تعهدات بیمه‌گر، شیوه‌های طرح دعاوی و درنهایت استثنائات بیمه‌ای مطرح می‌سازد، که در این مقاله کوشش می‌شود با رویکرد تطبیقی به آن پرداخته شود.

مفهوم بیمه مسئولیت مدنی

بیمه مسئولیت مدنی از دیدگاه تراضی، پایه قراردادی است که به موجب آن بیمه‌گر در برابر حق بیمه تعهد می‌کند در صورت تحقق مسئولیت بیمه‌گذار، خسارات وارده از سوی او یا خسارات وارده بر او را جبران سازد (Veaux, ۱۹۹۶). در این تعریف از زیان دیده و تعهد بیمه‌گر در مقابل او سخن به میان نیامده است، با وجود این نباید آن را ناقص شمرد؛ زیرا بیمه‌گر قصد ندارد در قبال پرداخت حق بیمه در برابر ثالث متعهد شود. به عبارت دیگر دو طرف قصد متعهد ساختن بیمه‌گر در برابر ثالث و انتفاع ثالث را جز در موارد استثنایی ندارند و بیمه‌گر در مقابل بیمه‌گذار متعهد به جبران خسارت وارده از ناحیه وی است. از سوی دیگر به محض تحقق مسئولیت، خسارت به بیمه‌شده وارده می‌شود؛ زیرا دیون منفی او افزایش می‌یابد منتها جبران این خسارات بر پایه قرارداد بیمه از طریق حذف دین مسئولیت و التزام بیمه‌گر به جبران خسارت زیان دیده است (کاتوزیان و ایزانلو، ۱۳۸۷). خطر موضوع بیمه مسئولیت، بدهی ناشی از مسئولیت مدنی است با این همه ممکن است در قرارداد بیمه شرط شود که بیمه‌گر افزون بر آن مکلف است هزینه‌های حقوقی ناشی از دعوای مسئولیت را تأمین کند (بابایی، ۱۳۸۷؛ کریمی، ۱۳۷۷). به علاوه در صورتی که بیمه‌گر از روی سوءنیت یا ایستادگی به ناحق یا تأخیر ناموجه موجب زیان بیمه‌گذار خود شود افزون

۱. Yan Feng et al., ۲۰۱۴

۲. Chongqing

۳. Jiangsu

بر جبران خسارت زیان دیدگان و تحمل هزینه‌های دادرسی و دفاع، متعهد است که زیان دیرکرد یا نفع ازدست رفته به علت تأخیر در پرداخت بدهی خود را نیز بپردازد (دانشنامه بیمه، ۱۳۹۳، مدخل بیمه مسئولیت مدنی).

بر مبنای اصل جبران خسارت، هدف این بیمه حفظ سطح دارایی زیان دیده و پوشش خسارت وارده است و موجب افزایش دارایی بیمه گذار نمی‌شود. این اصل از طرفی موجب محدودیت تعهدات بیمه گر تا سقف میزان خسارت می‌شود توافقات طرفین نیز می‌تواند تعهدات بیمه گر را محدود کند (Noussia, ۲۰۰۷).

در حقوق فرانسه، قانون گذار تعریفی از این نوع بیمه ارائه نداده است. نویسندگان به تبعیت از پیشینیان خویش به ویژه حقوقدان مشهور درزمینه بیمه ژوزف آمار^۱، از بیمه مسئولیت مدنی تعریف ارائه می‌دهند. به این بیان که: «بیمه مسئولیت مدنی قراردادی است که به موجب آن بیمه گر تعهد می‌نماید در صورت رجوع اشخاص ثالث از باب مسئولیت، خسارات بیمه گذار را جبران نماید؛ از این تعریف دو نتیجه برداشت کرده‌اند، نخست آنکه بیمه گر در صورت رجوع زیان دیده به بیمه گذار ملزم به جبران خسارت است هرچند بیمه گذار درواقع مسئول نباشد و دعوای زیان دیده رد گردد، بازهم بیمه گر ملزم بر تأدیه هزینه دادرسی است. دوم آنکه در صورتی که بیمه گذار مسئولیت مدنی پیدا نماید تا زیان دیده علیه بیمه گذار دعوای مسئولیت اقامه نکند، تعهدی بر دوش بیمه گر قرار ندارد.

به هر دو این نتیجه ایراد گرفته‌اند، بخش دوم آن را خطرناک می‌دانند زیرا مخالف دعوای مستقیم زیان دیده است، وانگهی سبب می‌شود بسیار از ایرادهای بعد از وقوع در مقابل زیان دیده قابل استناد باشند، به علاوه با وجود وقوع خطر در مدت بیمه، بیمه گر به دلیل عدم مطالبه زیان دیده در مدت بیمه، متعهد نباشد؛ اما طرفداران به هیچ یک از این نتایج ملزم نیستند (ایزانلو، ۱۳۸۵).

اجباری بودن بیمه مسئولیت مدنی صاحبان کشتی

مبنای مسئولیت مدنی صاحبان کشتی

در نظام حقوق بین الملل ضرورت حفظ محیط زیست در برابر آلودگی‌های نفتی، گازی و هسته‌ای در اسناد متعدد بین المللی مورد تأکید قرار گرفته است و دولت‌ها، مالکان شناورها و کشتی‌ها، صاحبان پالایشگاه‌ها و تجهیزات ساحلی و دریایی و نسبت به خسارات ناشی از آلودگی نفتی ناشی از اقداماتشان، مسئول شناخته شده‌اند^۲. دانشمندان حقوق بین الملل در مورد مبنا و منشأ مسئولیت بین المللی دو نظریه ابراز داشته‌اند.

مسئولیت مبتنی بر تقصیر (خطا)

به موجب این نظریه فاعل عمل خسارت بار در صورتی مسئول شناخته می‌شود که تقصیر وی احراز گردد. بدین معنی که صرف انجام عمل متخلفانه بین المللی یا خودداری از انجام آن موجب مسئولیت بین المللی دولت نمی‌گردد بلکه باید رابطه علیتی بین خطا و تقصیر آن دولت و حدوث ضرر وجود داشته باشد (ضیایی بیگدلی، ۱۳۸۴). هرچند نظریه تقصیر در برقراری رابطه سببیت و استناد عرفی زیان به فاعل نقش بازی می‌کند ولی نمی‌تواند مبنای جامعی باشد (Uliescu ۱۹۹۳).

در واقع پذیرش این نظریه امکان جبران بسیاری از خسارات زیست محیطی را دشوار می‌نماید؛ زیرا اثبات تقصیر در خسارات زیست محیطی به جهت ماهیت خسارت زیست محیطی، تکرر آلوده کنندگان، انگیزه پایین قربانیان خسارات زیست محیطی و مسائل مربوط به اثبات رابطه سببیت دشوار است.

^۱. Joseph Amar

^۲. رک. به: کنوانسیون مارپول مصوب ۱۹۷۳، کنوانسیون آمادگی و مقابله با همکاری در برابر آلودگی نفتی مصوب ۱۹۹۰، کنوانسیون بین المللی مسئولیت مندی جبران ناشی از آلودگی نفتی ۱۹۶۹، کویت و بروتکل های آن به منظور حفاظت از محیط زیست دریایی در برابر آلودگی مصوب ۱۹۷۸، کنوانسیون تأسیس صندوق بین المللی جبران خسارت آلودگی های نفتی ۱۹۷۱؛ کنوانسیون بین المللی جلوگیری از آلودگی دریا توسط نفت ۱۹۵۴؛ کنوانسیون جلوگیری از آلودگی دریا به وسیله ریزش مواد زاید ۱۹۷۰؛ کنوانسیون حقوق دریاها ۱۹۸۲؛ پروتکل مدیترانه ۱۹۸۰.

نظریه خطر یا مسئولیت عینی

این نظریه توسط دو حقوقدان به نام‌های ژوسران و سالی^۱ مطرح شد (Fabre - Magnan ۲۰۰۸). بر اساس این نظریه هرگونه تخلف و قصور نسبت به یک قاعده حقوقی بین المللی عرفی یا معاهده‌ای و به صرف اثبات وجود رابطه سببیت میان اعمال زیان بار و خسارات وارد شده، مسئولیت محرز می‌شود، خواه این عمل متضمن عنصر خطا باشد یا نباشد (Bacache, ۲۰۰۷). کمیسیون حقوق بین الملل در طرح مواد راجع به مسئولیت کشورها، این نظریه را پذیرفته است (ضیایی بیگدلی ۱۳۸۴). بنابراین در خصوص مسئولیت‌های مدنی زیست محیطی بر مبنای نظریه خطر، نیازی به اثبات تقصیر آلوده کننده نیست بلکه همین که شخصی اقدام به فعالیتی نماید که نفعی در آن داشته و منجر به آلودگی و تخریب محیط زیست گردد باید از عهده خسارات وارده برآید. اعم از اینکه درواقع تقصیر داشته یا نداشته باشد. مسئولیت صاحبان کشتی در کنوانسیون بین المللی مسئولیت مدنی ۱۹۶۹ مبتنی بر همین نظریه است.

اجباری بودن بیمه در کنوانسیون بین المللی مسئولیت مدنی ۱۹۶۹

مطابق کنوانسیون بین المللی مسئولیت مدنی جبران خسارت ناشی از آلودگی نفتی مصوب ۱۹۶۹، مالکان کشتی مسئول جبران خسارت تا حد مشخصی از خسارت آلودگی نفتی ایجادشده از کشتی خود می‌باشند. بر اساس این رژیم حقوقی تمامی دارندگان کشتی‌ها که نفت کشتی‌های آنها بیشتر از دو هزار تن نفت را به صورت فله حمل می‌کنند بایستی بیمه داشته باشند. بیمه گر‌ها معمولاً یکی از نمایندگی کلپ‌های ایمنی و حفاظت^۲ هستند و در واقع هر نوع جبران خسارتی که صاحب کشتی مسئول پرداخت آن است تقبل و تأمین می‌نمایند. این مؤسسات، خصوصی هستند و کاملاً مستقل عمل می‌کنند و انواع متعددی دارند ولی همگی آنان در یک مرکز ایمنی و حفاظت عضو می‌باشند و زمانی که یک سانحه رخ می‌دهد این شرکت‌ها از طرف صاحبان کشتی وارد دعوی رسیدگی به خسارت می‌شوند (Erik ۲۰۰۰). ماده ۷ کنوانسیون در این خصوص مقرر می‌دارد: «مالک کشتی که در یک دولت متعاهد ثبت شده و بیش از ۲۰۰۰ تن نفت را به صورت فله به عنوان محموله حمل می‌کند ملزم به داشتن بیمه نامه یا تضمین مالی دیگری از قبیل ضمانت نامه بانکی یا گواهینامه ارائه شده، از سوی یک صندوق گرامت بین المللی به میزان مبالغ تعیین شده است». در بند ۲ ماده نیز آمده است: «گواهی نامه مبنی بر اینکه بیمه یا تضمین مالی دیگر مطابق مفاد این کنوانسیون موجود می‌باشد پس از آنکه مقام ذی صلاح دولت متعاهد احراز نمود که الزامات بند یک رعایت گردیده است، برای هر کشتی صادر خواهد شد که در یک کشور متعاهد به ثبت رسیده است.» گواهینامه مزبور توسط مقام ذی صلاح دولت محل ثبت کشتی صادر یا تصدیق خواهد شد. در رابطه با یک کشتی که در یکی از دولت‌های متعهد به ثبت نرسیده است گواهی نامه مزبور می‌تواند توسط مقام ذی صلاح هر یک از دولت‌های متعاهد صادر یا تصدیق گردد.

ضمانت اجرای بیمه نکردن و عدم اخذ گواهی موضوع ماده ۷، منع اشتغال به تجارت توسط دولت صاحب پرچم و جلوگیری از تردد آنها در آب‌های تحت حاکمیت دولت‌های متعاهد است، درواقع کشتی‌هایی که محموله بالای دو هزار تن نفت حمل می‌نمایند، در صورتی که نزد شرکت‌های بیمه معتبر بین المللی، خود را بیمه مسئولیت ننمایند یا تضمین مالی دیگری اخذ نکنند از اشتغال به حمل و نقل بازداشته خواهند شد.

اجباری بودن اخذ بیمه نامه در کنوانسیون بانکر

کنوانسیون مسئولیت مدنی فقط ناظر بر کشتی‌هایی (به عنوان یک وسیله حمل و نقل) است که نفت را به صورت عمده و به عنوان محموله حمل و نقل می‌کند بدین ترتیب مفاد کنوانسیون شامل کشتی‌های باری عمومی و آنهاست که نفت را به صورت عمده حمل نمی‌نمایند و نیز

^۱. Josserand and Saleilles

^۲. Protection and Immunity Club

حتی شامل تانکرهای نفت کش در خلال مسافرت با آب موازنه نمی شود. کنوانسیون درعین حال شامل نفت‌های غیر بادوام نیست و مسئولیت خسارت آلودگی نفتی را صرفاً در شرایط ایجاد آلودگی در بر می‌گیرد (سیدی، ۱۳۶۸).

در واقع بسیاری از آلودگی‌های نفتی که منشأ دیگری غیر از محموله نفتی کشتی‌ها داشته باشند از قبیل آلودگی دریایی ناشی از حمل مواد خطرناک سمی از طریق دریا یا آلودگی نفتی که از نفت سوخت کشتی‌های عمومی و باری به وجود می‌آید تحت شمول کنوانسیون ۱۹۶۹ نبودند، بر این اساس به منظور ایجاد مسئولیت مطلق برای تمامی اشکال آلودگی نفتی و اتخاذ اقدامات تکمیلی برای تضمین جبران کافی و سریع و مؤثر خسارت ناشی از خروج یا تخلیه نفت سوخت از کشتی‌ها، سازمان ملل، اقدام به تصویب کنوانسیون بانکر در سال ۲۰۰۱ نمود. مطابق این کنوانسیون جز در موارد بروز خسارت در نتیجه جنگ و عملیات خصمانه، یا فعل شخص ثالث یا خسارت ناشی از غفلت یا فعل زیانبار دولت یا مرجع دیگر مسئول نگه داری چراغ‌ها یا سایر وسایل کمک ناوبری در اجرای وظیفه، مالکان کشتی در زمان سانحه، مسئول خسارت آلودگی ناشی از هر نوع سوخت در کشتی یا به وجود آمده از کشتی می‌باشد، مشروط بر آنکه اگر سانحه ای شامل مجموعه ای از وقایع دارای منشأ یکسان باشد، مسئولیت به مالک کشتی در زمان اولین مورد از این وقایع منتسب خواهد گردید.

به منظور تضمین جبران کافی و سریع چنین خسارتی باید مالکان کشتی، مسئولیت خود را بیمه نمایند یا تضمین‌های مالی دیگری اخذ کنند. لذا بند یک ماده ۷ کنوانسیون مقرر نمود: «مالکان ثبت شده کشتی با ظرفیت ناخالص بالاتر از هزار تن که در دولت عضو، ثبت شده، ملزمند که بیمه یا تضمین مالی دیگری مانند ضمانت نامه بانکی یا مؤسسه مالی مشابه را برای پوشش مسئولیت مالک ثبت شده برای خسارت آلودگی به میزان معادل حدود مسئولیت به موجب نظام تحدید ملی یا بین المللی حاکم اما در همه موارد نه بیش از میزان محاسبه شده به موجب کنوانسیون تحدید مسئولیت دعاوی دریایی مصوب ۱۹۷۶م به همراه داشته باشند».

بااین حال نه از بیمه اجباری و نه از تضمینات مالی دیگر در کنوانسیون بانکر و کنوانسیون مسئولیت مدنی تعریفی ارائه نشده است، به اعتقاد حقوق دانان با توجه به مقررات دیگر باید گفت که مفاد بیمه اجباری نه تنها نیاز به ذکر افراد دخیل در انعقاد قرارداد بیمه، تهیه مدارک و شواهدی که آنها باید انجام دهند، دارد بلکه در قرار داد بیمه باید موارد ذیل هم مشخص گردد.

(Pelarue and Anderson, ۱۹۹۸).

نوع مسئولیت، سقف تعهدات (مقدار مشخص مسئولیت)، مسئولیت کسی که زیاده دیده به طور مستقیم علیه او اقامه دعوا نماید.

التزام مالک به اخذ بیمه و معافیت بهره بردار یا مستأجر از اخذ بیمه نامه

کنوانسیون مسئولیت مدنی و بانکر مالک ثبت شده کشتی، مستأجر کشتی خالی و مدیر و بهره بردار کشتی را مسئول خسارت ناشی از آلودگی نفتی نموده است، اما بااین حال بند ۱ ماده ۷ کنوانسیون تنها مالک ثبت شده کشتی را موظف به انعقاد قرارداد بیمه مسئولیت یا اخذ تضمینات مالی دیگر دانسته است که آن هم در صورتی اعمال می‌شود که ظرفیت ناخالص کشتی بیشتر از هزار یا دو هزار (حسب مورد) تن بوده و در یک دولت متعهد ثبت شده باشد. در واقع این کنوانسیون فرد دیگری غیر از مالک کشتی و حتی مالکان کشتی با ظرفیت زیر دو هزار تن را از گرفتن بیمه اجباری معاف می‌نماید. از طرف دیگر بیمه مسئولیت مالکان کشتی‌های ثبت شده، مسئولیت افراد دیگر نظیر بهره بردار و مستأجر را که در کنوانسیون بانکر مسئول شناخته شده‌اند، تحت پوشش قرار نمی‌دهد (Ling ۲۰۰۱).

خطرهای تحت پوشش

حادثه اتفاقی و غیر عمدی

خطر موضوع بیمه مسئولیت مدنی، یک خطر حقوقی است و آن مسئولیت مدنی بیمه گذار است؛ یعنی دین مدنی مربوط به جبران خسارت. در نظام حقوقی ملی ما منظور از ماده ۴ قانون بیمه که مقرر می‌دارد: «موضوع بیمه ممکن است هر نوع مسئولیت حقوقی...باشد...» نیز همین است (محمود صالحی، ۱۳۸۳).

در کنوانسیون بین‌المللی مسئولیت مدنی و کنوانسیون بانکر خطر قابل بیمه، مسئولیت صاحبان کشتی نسبت به آلودگی نفتی ناشی از سانحه کشتی اعم از تصادف، انفجار، نشت و... است. سانحه مسئولیت زاء، گستره وسیعی از رویدادها را در برمی‌گیرد در واقع تعهد بیمه‌گر مشروط به مسئولیت صاحبان کشتی است و حداکثر به میزان همین مسئولیت متعهد است. اگر بنا باشد در صورت برائت صاحبان کشتی یا افزون بر مسئولیت او متعهد باشد، بیمه مسئولیت تغییر ماهیت می‌دهد و به بیمه حوادث نزدیک می‌شود، بنابراین اگر به سبب تقصیر مشترک بیمه‌گذار و زیان دیده، زبانی به بار آید و در نتیجه بیمه‌گذار تنها مسئول پرداخت نیمی از خسارت باشد، بیمه‌گر نیز حداکثر ملزم به جبران نیمی از خسارت خواهد بود. گذشته از این شرایط برای آنکه بیمه‌گر ملزم به جبران خسارت باشد باید پرداخت خسارت مربوط به این مسئولیت داخل در تعهد بیمه‌گر باشد (Picard and Besson, ۲۰۰۸). بنابراین در صورتی که شرایط تحقق تضمین بیمه‌گر فراهم نباشد، یا زیان و خطر در زمره استثنایا آمده باشد، بیمه‌گر تعهدی ندارد.

در بیمه مسئولیت صاحبان کشتی، بی‌تردید، مسئولیت مبتنی بر تقصیر - یعنی خطر زیانباری که در نتیجه عدم رعایت نظامات بین‌المللی، سهل‌انگاری یا بی‌مبالاتی مالکان کشتی یا اداره‌کنندگان آن به وجود می‌آید- تحت پوشش بیمه اجباری یا تضمین مالی دیگری قرار دارد اما بیمه مسئولیت در فرض تقصیر عمدی بیمه‌گذار نافذ نیست همان‌گونه که در مورد شرط عدم مسئولیت این چنین است. با وجود این مستند عدم نفوذ بیمه در فرض تقصیر عمدی، همان دلایل مربوطه به شرط عدم مسئولیت نیست شرط عدم مسئولیت در تقصیرهای عمدی به این دلیل باطل است که اجرای تعهد را به اختیار متعهد و می‌گذارد. تعهدی که اختیار انجام آن با متعهد باشد بر طبق قواعد عمومی باطل است اما در فرض بیمه مسئولیت چنین نیست تقصیر از جانب متعهد رخ می‌دهد نه متعهد (بیمه‌گر)؛ مهم‌ترین دلیلی که نویسندگان برای عدم اعتبار بیمه در فرض حادثه عمدی ارائه کرده‌اند آن است که با وجود تقصیر عمدی، بیمه از حالت احتمالی خارج می‌شود. به اعتقاد آنان خطر به عنوان عنصر بنیادین بیمه، واقعه نامعینی است که تحقق آن به اراده یکی از دو طرف و به ویژه بیمه‌گذار وابسته نباشد و اگر ایجاد خطر به اراده بیمه‌گذار وابسته باشد عنصر بخت و احتمال از میان می‌رود و واقعه برای کسی که آن را ایجاد می‌کند چهره قطعی می‌یابد، تقصیر عمدی، احتمال و در نتیجه خطر را از بین می‌برد بنابراین بیمه، آن را پوشش نمی‌دهد. (Lamber Faiver, ۲۰۰۳; Beignie, ۱۹۹۹) اما بر این استدلال ایراد می‌گیرند که به دشواری می‌توان پذیرفت که ایجاد عمدی واقعه، عنصر احتمال را از میان برمی‌دارد حتی در این صورت نیز، واقعه مورد نظر محتمل است نه مسلم هر چند احتمال ایجاد آن بالاتر است (Ivamy, ۱۹۷۹; Brides and Hird, ۲۰۰۳). وانگهی اگر اتفاقی بودن حادثه نه احتمالی بودن آن را از عناصر بیمه به شمار آوریم حادثه عمدی را پوشش نمی‌دهد زیرا اتفاقی بودن با عمدی بودن منافات دارد. در واقع برخی از نویسندگان به همین دلیل حادثه عمدی را از شمول بیمه خارج کرده‌اند (Magee and Serbein, ۲۰۰۸).

از منظر کامن‌لا ایجاد حادثه ای عمدی به دو جهت از موضوع بیمه خارج است نخست اراده طرفین؛ دوم نظم عمومی. در هر قراردادی از جمله بیمه مسئولیت، چنین فرض می‌شود که مفاد تراضی، حادثه عمدی توسط بیمه‌گذار را استثنا کرده است. گذشته از این، فرض اعتبار بیمه مسئولیت در موارد تقصیر عمدی مخالف نظم عمومی است. زیرا بیمه‌گذار که می‌بیند بار نهایی مسئولیت را بیمه‌گر تحمل می‌کند خود را در زیان رساندن به جان و مال دیگران آزاد می‌داند و بدین امور تشویق می‌شود. در آلودگی نفتی گستردگی و درجه زیان و اهمیت حفظ زیست محیطی دریاها، قوام این نظر را بیشتر نمایان می‌سازد. همه گروه‌های ایمنی و حفاظت در قراردادهای خود با صاحبان کشتی، این نوع حادثه را از شمول بیمه خارج می‌سازند. علاوه بر این، اسناد بین‌المللی راجع به مسئولیت مدنی جبران آلودگی نفتی و صندوق‌های بین‌المللی حمایتی زیست محیطی که از نظام حقوقی کامن‌لا الهام می‌پذیرند، هیچ یک بیمه‌گر را در صورت عمد بیمه‌گذار مکلف به جبران خسارت ندانسته‌اند و صرفاً از مسئولیت صاحبان کشتی بحث نموده‌اند. در دعاوی مطرح بین‌المللی نیز حکم به معافیت بیمه‌گر از پرداخت خسارت در تقصیر عمدی صاحبان کشتی داده شده است مگر اینکه شروط قراردادی این گونه خطر را نیز شامل گردد (American Jurisprudence, ۱۹۱۲).

تحت پوشش بودن تقصیر عمدی مباشران صاحبان کشتی

قاعده این است که حادثه ناشی از تقصیر عمدی مباشران و مأموران بیمه گذار تحت پوشش بیمه مسئولیت قرار می‌گیرند. نفوذ بیمه مسئولیت در این مورد به معنای آزاد گذاشتن بیمه گذار در ورود زیان نیست تا با نظم عمومی مغایرت داشته باشد. در این فرض عمد مباشران، خطر واقعی و احتمالی برای بیمه گذار است بنابراین اگر مأمور متصدی کشتی یا کارگر او، محموله نفتی یا نفت سوخت کشتی را به عمد به دریای سرزمینی و آب‌های آزاد بریزد، متصدی کشتی از تأمین بیمه ای بهره مند می‌شود (Hodgin, ۲۰۰۳; Brides and Hird). در حقوق ایران نیز دکترین حقوقی بر این عقیده است که بیمه مسئولیت در فرض خطر عمدی مباشران صاحبان کشتی درست است بلکه در صورت عدم تصریح در قرارداد هم بیمه گر ضامن افعال آنان حتی در صورت تقصیر عمدی است چون در فرضی که صاحبان کشتی مسئولیت خویش نسبت به آلودگی نفتی را نزد بیمه گر، بیمه می‌کند ظاهر آن است که هم مسئولیت خود بابت فعل خویش را بیمه کرده است و هم افعال کارگران و مباشران را، در واقع اندیشه چنین تفکیکی هیچ گاه به ذهن بیمه گذاران خطور نمی‌کند. با این وجود، ماده ۱۴ قانون بیمه، بیمه گر را در فرض تقصیر عمدی بیمه گذار و نمایندگان او مسئول نمی‌داند اما روشن است که نمایندگی غیر از مباشران در اجرای امور است، نماینده ویژه انجام اعمال حقوقی است ولی مأمور متصدی حمل نفتی که اجرای قرارداد به او واگذار شده یا کارگری که در کشتی به تخلیه نفت مشغول است از سوی خود به عمل مادی اضرار دست می‌زند (بابایی، ۱۳۸۰؛ صادقی، ۱۳۷۳).

با وجود این ذکر چند نکته در خطر عمدی مباشران لازم است:

اگر صاحبان کشتی به عنوان بیمه گذار با مباشران خود تباری کرده باشد یا به کار عمدی مباشر رضایت داده باشد، بیمه گر مسئولیتی در قبال جبران خسارت ندارد؛ زیرا تقصیر عمدی به بیمه گذار نسبت داده می‌شود؛ (Ivamy, ۱۹۱۲) American Jurisprudence, (۱۹۷۹).

در فرض تقصیر عمدی مباشر، بیمه گر بعد از آنکه خسارت وارده بر دولت متعاقد عضو را پرداخت نمود، حق دارد برای جبران زیان خویش به مباشر که مسئول اصلی است به قائم مقامی از زیان دیده رجوع کند زیرا در فرض حاضر مسئول نهایی مباشر است نه بیمه گر (۲۰۰۳ Lambart Faivere).

در صورتی که شخص حقوقی مالک کشتی باشد و خطر عمدی در نتیجه تقصیر عمدی مدیران آن محقق شود، بیمه گر تعهدی به جبران زیان ندارد زیرا خطای مدیران که بیان کننده اراده شخص حقوقی هستند، تقصیر شرکت هم محسوب می‌شود. لیکن در فرض تقصیر عمدی اشخاص غیر مدیر، بیمه گر مکلف به جبران خسارت است (Veaux, ۱۹۹۶).

خسارات قابل جبران

بیمه گر ملزم به جبران تمامی خسارتی است که بیمه گذار، مسئولیت جبران آنها را بر عهده دارد مگر آنکه قرارداد، برخی خسارات را استثناء کرده یا مقررات بین المللی، نوع خسارت قابل جبران را محدود کرده باشد. مهم نیست که مسئولیت بیمه گذار قراردادی باشد یا غیر قراردادی، ناشی از فعل خود بیمه گذار (مالکان کشتی) باشد یا فعل مباشران، اجاره کنندگان، نمایندگان و کارکنان او؛ نوع خسارت نیز محدودیتی ندارد خسارت مادی، معنوی، عدم النفع و ... همگی بر عهده بیمه گر است.

اصل جبران کامل خسارت - که علاوه بر میزان خسارت شامل نوع خسارت هم می‌شود - اصلی پذیرفته شده است. با وجود این بسیاری از بیمه گران در شروط بیمه، خود را از جبران زیان‌های معنوی و خسارت عدم النفع معاف می‌دارند. توجه بیمه اجباری مسئولیت مدنی صاحبان کشتی در آلودگی نفتی نیز به خسارت مالی است و زیان‌های معنوی و عدم النفع دولت‌های متعاقد از قلمرو آن بیرون است. شاید به دلیل اینکه زیان‌های استثناء شده اهمیت کمتری دارد. ولی آنچه مسلم است اینکه اندازه این زیان‌ها برای بیمه گر غیرقابل پیش بینی است لذا طبیعی است که مایل باشد خود را از خطر جبران آنها مصون دارد (Veaux, ۱۹۹۶).

در موارد حوادث دریایی، کنوانسیون بین المللی مسئولیت مدنی ۱۹۶۹ و کنوانسیون بانکر، خسارت قابل جبران را شامل خسارات مالی وارده و هزینه‌های پیشگیری از ایجاد آلودگی یا هزینه‌های مربوط به رفع آلودگی‌های نفتی دانسته است به صراحت خسارت عدم النفع از قلمرو مسئولیت صاحبان کشتی و بالطبع از تعهد بیمه گر خارج گردیده است (ماده ۱ کنوانسیون ۱۹۶۹).

بند ۶ ماده یک کنوانسیون بین المللی مسئولیت مدنی، خسارات آلودگی را چنین تعریف می‌کند: «خسارت آلودگی عبارت است از: تلف یا زیان به بار آمده در خارج از کشتی در اثر آلودگی ناشی از خروج یا تخلیه نفت از کشتی، قطع نظر از محل وقوع این خروج یا تخلیه مشروط بر آنکه پرداخت غرامت در ازای آسیب وارده بر محیط زیست به استثنایی عدم النفع حاصل از آسیب مزبور، محدود به اقدامات معقولی شود که عملاً برای اصلاح وضعیت انجام پذیرفته است یا باید انجام پذیرد. هزینه‌های اقدامات پیشگیرانه و تلف و زیان ناشی از این اقدامات پیشگیرانه».

همان طور که از منطوق ماده برمی‌آید خسارت قابل جبران، محدود به خسارات و زیان وارده به اموال یا منافع تحت مالکیت دولت یا تحت تصرف اشخاص ثالث است که در محدوده سرزمینی یا در منطقه اقتصادی انحصاری در اثر آلودگی یا اقدامات پیشگیرانه برای به حداقل رساندن خسارت موجود یا جلوگیری از گسترش زیان، وارد شده است. ماده ۲ نیز کنوانسیون را منحصرأ شامل خسارات آلودگی در محدوده سرزمینی یا منطقه انحصاری اقتصادی تا ۲۰۰ مایل از خط مبدأ، هزینه اقدامات پیشگیرانه جهت جلوگیری یا به حداقل رساندن خسارت مزبور در هر محل و منطقه ای دانسته است. بنابراین اگر دولت متعاقد در اثر آلودگی از دستیابی به یک منفعت در آینده نظیر منفعت عوارض گمرکی کشتی‌های وارد به محل یا منفعت ازدست رفته بابت کاهش صادرات محروم شود، برخلاف قواعد عام مسئولیت مدنی، عدم نفع مزبور بر عهده مالکان کشتی و بالتبع بیمه گر نیست همچنین خسارات بدنی و معنوی که بر اشخاص ثالث متبوع دولت عضو یا غیر متبوع در محدوده سرزمینی وارد می‌شود جزء تعهدات مالکان کشتی و بیمه گر به حساب نمی‌آیند اما ممکن است از طریق صندوق بین المللی تأمین خسارت قابل جبران باشند.

استثنائات بیمه اجباری (خسارات خارج از شمول بیمه)

همچنان که از نام بیمه مسئولیت پیداست، بیمه گر، مسئولیت مدنی بیمه گذار را بیمه کرده است پس بدیهی است که اگر بیمه گذار مسئول نباشد یا مسئولیت او به جهتی از جهات زایل شده باشد، بیمه گر نیز مسئول نیست. در بیمه مسئولیت یا بیمه دین، تعهد بیمه گر تابعی از تعهد بیمه گذار است و حق زیان دیده بر بیمه گر از حق جبران خسارت او بر بیمه گذار مشتق شده است. مسئولیت بیمه گذار ممکن است به دلیل عدم تحقق شرایط مسئولیت مدنی یا وجود شروط قراردادی یا قانونی محدودکننده یا ساقط کننده مسئولیت، منتفی باشد، اثر این دو عامل بر تعهد بیمه گر یکسان نیست و باید به طور جداگانه به بررسی آنها پرداخت.

در عدم تحقق شرایط مسئولیت مدنی صاحبان کشتی

قاعده این است که عدم تحقق شرایط مسئولیت صاحبان کشتی، سبب رهایی بیمه گر از جبران می‌شود؛ یعنی در صورتی که میان صاحبان کشتی و وقوع حادثه رابطه سببیتی وجود نداشته باشد و ضرر به حادثه کشتی مربوط نباشد یا عامل خارجی انسانی یا طبیعی رابطه انتساب ضرر به کشتی حمل کننده را قطع کند یا تقصیر بیمه گذار به اثبات نرسد، بیمه گر نیز می‌تواند در برابر زیان دیده به عدم مسئولیت بیمه گذار و در نتیجه به فقدان حق جبران خسارت دولت یا اشخاص ثالث استناد جوید.

(Starch, et al., ۱۹۹۹; Rochex and Courtive, ۲۰۰۰; Corpus Juris secudum, ۱۹۷۵)

ماده ۱ و ۲ کنوانسیون مسئولیت مدنی خسارت آلودگی نفتی ۱۹۶۹ و کنوانسیون بانکر، مالک کشتی را در سه مورد مسئول نمی‌داند: چنانچه خسارت ناشی از قوه قاهره باشد؛ خسارت تماماً ناشی از فعل یا ترک فعل شخص ثالث باشد؛ خسارت ناشی از غفلت یا اشتباه دولت یا مقام مسئول نگه داری چراغ‌ها و علائم کمکی دریانوردی باشد.

بند ۸ ماده ۷ کنوانسیون مسئولیت مدنی نیز در تأثیر این موارد بر سقوط تعهدات بیمه گر مقرر می‌دارد: «هر دعوی جبران خسارت آلودگی می‌تواند به طور مستقیم علیه بیمه گر یا شخصی دیگری که برای مسئولیت مالک در خصوص خسارت آلودگی تضمین مالی اعطا نموده اقامه شود. در چنین مواردی خواننده می‌تواند ... خود را مشمول دفاعیاتی نماید که مالک حق استناد به آنها را دارد (غیر از ورشکستگی یا انحلال) و علاوه بر این خواننده می‌تواند خود را مشمول این دفاع نماید که خسارت آلودگی ناشی از تخلف عمدی مالک بوده است اما خواننده نخواهد توانست خود را مشمول هر دفاع دیگری نماید که در جریان دعوی مالک علیه او، می‌توانسته به آنها استناد کند، به هر صورت خواننده حق الزام مالک به ورود به دعوا را خواهد داشت» با عنایت به مطالب فوق موارد خارج از شمول بیمه در سه دسته ذیل خلاصه می‌شود:

خسارت ناشی از تقصیر شخص ثالث

اگر فعل خواننده تنها اسباب خسارت آلودگی نفتی گردد یعنی رابطه ظاهری علیت بین وقوع حادثه و کشتی حامل نفت را قطع نموده و تمام خسارت را منتسب به خود نماید، صاحب کشتی مسئولیتی نخواهد داشت. بدیهی است به جهت تبعی بودن الزام بیمه گر وی نیز از مسئولیت تبری خواهد جست. دادگاه‌های انگلستان به گونه ای قانون حقوق زیان دیده علیه بیمه گر ۱۹۳۰ را تفسیر نموده اند که در هیچ موردی حقوق زیان دیده بیش از حقوق خود بیمه گذار نباشد و تمامی ایرادات و استثنائات ناشی از عقد بیمه و روابط بیمه‌ای علیه زیان دیده قابل استناد باشد. در بسیاری از بیمه‌های دریایی «لزوم پرداخت خسارت توسط بیمه گذار به زیان دیده جهت ایجاد تعهد بیمه گر در مقابل بیمه گذار» شرط می‌شود که مطابق آن تنها در صورتی حق خواهد داشت برای اخذ مبلغ بیمه به بیمه گر مراجعه کند که نه تنها مسئولیت او مقابل ثالث ثابت شده باشد بلکه خسارت را به زیان دیده پرداخت کرده باشد. مجلس لردها در دو دعوا تصریح نمود تا مادامی که بیمه گذار خسارت را پرداخت ننموده است حق مراجع به بیمه گر را ندارد و دعوی مستقیم زیان دیده علیه بیمه گر نیز به جهت عدم تحقق شرط مذکور و ایجاد نشدن حق مراجعه بیمه گذار رد می‌گردد (Firma co. trade S.A.V., ۱۹۹۱).

بند ۲ ماده ۳ کنوانسیون مسئولیت مدنی ۱۹۶۹ با اصلاحات بعدی در تأیید قاعده مقرر می‌دارد: «هیچ گونه مسئولیت خسارت آلودگی متوجه مالک نخواهد شد چنانکه اثبات نماید که خسارت، تماماً ناشی از فعل یا ترک فعل شخص ثالث با قصد ایجاد خسارت یا مسامحه او بوده است ...» لکن اگر تقصیر خواننده یکی از اسباب خسارت باشد یعنی بخشی از ضرر به فعل ثالث و بخشی دیگر به حادثه کشتی حامل نفت مربوط باشند در این صورت خسارت دو سبب خواهد داشت و اشتراک در سببیت موجب اشتراک در مسئولیت خواهد بود. در این صورت نیز بیمه گر همانند بیمه گذار می‌تواند در برابر زیان دیده به تقصیر مشترک بیمه گذار با ثالث استناد جوید و خود را از پرداخت نیمی از خسارت معاف بداند (ژودن، ۱۳۸۲).

با وجود این برخی از صاحب نظران از این وضع انتقاد کرده‌اند و اقتضای عدالت را آن دانسته‌اند که در مواردی که زیان دیده مرتکب تقصیر شده ولی عامل زیان از بیمه مسئولیت بهره مند است، زیان دیده بتواند برای جبران تمام خسارت به بیمه گر مراجعه کند (Brids, ۲۰۰۷, and Hird, ۲۰۰۳; Katrin)، لیکن این دیدگاه به صراحت در کنوانسیون بانکر و کنوانسیون مسئولیت مدنی ۱۹۶۹ رد شده است به این عبارت که در صورتی که مالک ثابت نماید که بروز خسارت آلودگی تماماً یا جزئاً ناشی از فعل یا ترک فعل شخص با قصد ایجاد خسارت یا مسامحه وی بوده است مالک می‌تواند خود را تماماً یا جزئاً در قبال چنین شخصی از مسئولیت مبرا گرداند (بند ۳ و ماده ۳). با وحدت ملاک از این ماده می‌توان در مورد تقصیر خواننده در اشتراک سببیت نیز حکم ماده را جاری نمود، زیرا خصوصیتی در تقصیر زیان دیده نیست که اختصاص سلب مسئولیت بیمه گر را به آن مورد، توجیه کند.

خسارت ناشی از قوه قاهره

در قسمت الف بند ۲ ماده ۳ کنوانسیون مسئولیت مدنی ۱۹۹۲ و ماده ۲ کنوانسیون بانکر، خسارت ناشی از قوه قاهره در کنار دو مورد دیگر از موضوع بیمه خارج شده است، در بند مذکور می‌خوانیم: «هیچ گونه مسئولیت خسارت آلودگی متوجه مالک نخواهد شد چنانچه ثابت نماید

که خسارت از جنگ، عملیات خصمانه جنگ داخلی، شورش یا پدیده ای طبیعی با ماهیتی استثنایی، اجتناب ناپذیر و غیرقابل مقاومت ناشی شده است یا ...» ماده ۲۸ قانون بیمه ایران نیز در این باره مقرر می‌نماید: «بیمه‌گر مسئول خسارت ناشی از جنگ و شورش نخواهد بود مگر آنکه خلاف آن در بیمه نامه شرط شده باشد».

حذف خسارت ناشی از قوه قاهره از شمول مسئولیت و بیمه با موازین حقوقی کاملاً سازگار بوده است؛ زیرا از نظر اصول حقوقی قوه قاهره رابطه علت بین فعل زیان بار و خسارت وارده - یکی از ارکان مهم تحقق مسئولیت مدنی - را از بین می‌برد لذا در این موارد اساساً مسئولیتی به وجود نمی‌آید. همچنین از نظر اصول حقوقی هیچ کس را نمی‌توان مسئول حوادثی شناخت که از نیروهای برتر طبیعی یا بی‌نظمی‌های همگانی ناشی شده است (کاتوزیان، ۱۳۸۶؛ بابایی، ۱۳۸۷).

درواقع به تبع رفع مسئولیت دارنده کشتی، پوشش حمایت‌های بیمه‌ای نیز منتفی است، منظور از شورش و اغتشاشات مردمی، تظاهرات خشونت آمیز عده ای از مردم است علیه اشخاص و اموال با انگیزه سیاسی، اجتماعی، اقتصادی یا مذهبی در مقابل نمایندگان قانون، همچنین به هر اجتماع خلاف نظمی که با انگیزه‌های مزبور تشکیل شده باشد اغتشاش اطلاق می‌شود. ایراد خسارت به وسیله فعل مجرمانه فرد یا عده ای از افراد که برای مقاصد شخصی خود عمل می‌کنند از مصادیق شورش محسوب نمی‌شود و علی‌الاصول تحت پوشش بیمه قرار می‌گیرد (Crescenzo Dauriac, ۱۹۹۸). مؤید این عقیده در حقوق ما تبصره ماده ۳۲۷ قانون مجازات اسلامی ۱۳۷۰^۱ است که به موجب آن ضمان ناشی از قوه قاهره به طور صریح برداشته شده است.

خطای زیان دیده

در تأثیر کاهلی زیان دیده بر مسئولیت عامل زیان علاوه بر قاعده اقدام و ماده ۳۵۵ ق.م.ا، می‌توان به مفاد ماده ۱۵ ق. بیمه استناد کرد که مقرر می‌دارد: «بیمه گذار باید برای جلوگیری از خسارت، مراقبتی را که عادتاً هر کس از مال خود می‌نماید نسبت به موضوع بیمه بنماید و در صورت نزدیک شدن حادثه یا وقوع آن اقداماتی را که برای جلوگیری از سرایت و توسعه خسارت لازم است به عمل آورد». از ملاک این دو حکم به خوبی این قاعده به دست می‌آید که زیان دیده نیز باید در احتراز از خطر و جلوگیری از گسترش میزان ضرر در حدود متعارف بکوشد و اثر سستی و کاهلی او بر عهده دیگری نیست هر چند که دیگری مقتضی ایجاد ضرر را فراهم کرده باشد (قاسم زاده، ۱۳۸۹). در کامن لو قاعده ای وجود دارد که به موجب آن زیان دیده ای که در اثر تقصیر خود در ایجاد ضرر دخالت داشته است نمی‌تواند از این باب مطالبه خسارت نماید (William, ۱۹۶۴; Winfield ۱۹۶۳)؛ زیرا رابطه مستقیم با سبببیت در ایجاد خسارت دارد و از نظر ریشه، مفهوم محدودتری از شرکت در خطا دارد و ناظر به موردی است که تقصیر زیان دیده علت منحصر حادثه و عمدی باشد (Ripert, ۱۹۹۴). ولی از آنجا که در این قاعده درجه تأثیر خطاها در ایجاد ضرر به حساب نیامده است رویه قضایی بیشتر کشورها آن را نپذیرفته‌اند. مهم ترین انتقادی که بر قاعده اشتراک در خطا وارد شده این است که چرا باید خطای زیان دیده موجب معاف شدن خواننده از مسئولیت شود. اجرای قاعده مستلزم این است که زیان دیده به مکافات تقصیری که مرتکب شده است، نتواند خسارت بگیرد و اشخاص دیگری که در ایجاد ضرر دخالت داشته‌اند هیچ مسئولیتی بر عهده نگیرند.

در نظام بین الملل نیز بند ۲ ماده ۳ کنوانسیون مسئولیت مدنی جبران خسارت آلودگی نفتی ۱۹۹۲ در تأثیر قاعده احتراز از خطر مقرر می‌دارد: «هیچ گونه مسئولیتی متوجه مالک کشتی نخواهد شد چنانچه اثبات نماید که خسارت ... تماماً از قصور یا اشتباه دولت یا مرجع دیگر مسئول در انجام وظیفه خود مبنی بر تعمیر و نگه داری چراغ‌ها یا دیگر وسایل کمک ناوبری ناشی شده است ...» بنابراین در فرضی که سبب ورود ضرر (آلودگی نفتی) به زیان دیده (دولت متضرر متعاقد) نسبت داده شود به گونه ای که دخالت دارنده کشتی دیگر در آن چهره فرعی

^۱ در این تبصره آمده است: «در صورتی که برخورد دو وسیله نقلیه خارج از اختیار راننده ها باشد مانند آنکه در اثر ریزش کوه، طوفان و دیگر عوامل قهری تصادم حاصل شود، هیچ گونه ضمانتی در بین نیست».

دارد که با عمد یا مسامحه و غفلت زیان دیده صورت پذیرفته است ضرری که به بار آمده، قابل مطالبه نیست. بیمه گر نیز در برابر زیان، حق استناد به ایراد مزبور را داراست (ماده ۷ کنوانسیون).

الزام بیمه گذار به احتراز از خطر، الزامی یک سویه نیست. همان گونه که بیمه گذار (زیان دیده) باید جهت جلوگیری از ایجاد و توسعه خسارت اقدام لازم را معمول دارد به همان قیاس مکلف به جلوگیری از ایجاد آن نیز هست، لکن هزینه‌های احتراز از خطر بر دوش بیمه گر است. تعهد بیمه گذار در این زمینه تعهد به وسیله است یعنی بر فرض هم که اقدام بیمه گذار منجر به جلوگیری از ایجاد یا توسعه خسارت نشود، بیمه گر باید هزینه اقدام او را بپردازد ولی بی گمان اگر اقدام بیمه گذار به نتیجه برسد، بیمه گر در این فرض هم باید هزینه عمل را بپردازد (داراب پور، ۱۳۷۷).

بیمه گر مسئولیت هزینه‌ها را افزون بر سقف تعهد خود بدهکار است، بدین معنا که اگر میزان مسئولیت بیمه گذار یک میلیون دلار و سقف تضمین هم یک میلیون دلار باشد و هزینه جلوگیری از خسارت ده هزار دلار باشد، بیمه، مسئول پرداخت هزینه مزبور هم است، در واقع آنچه بیمه گر می‌پردازد هزینه اجرای تعهد قراردادی اوست نه افزون بر آن (Fountaine, ۱۹۷۵; Veaux, ۱۹۹۶)، همچنان که در کنوانسیون بانکر و کنوانسیون مسئولیت مدنی به صراحت پرداخت هزینه اقدامات پیشگیرانه دولت متضرر در جلوگیری از ایجاد آلودگی و به حداقل رساندن خسارت وارده بر عهده صاحبان کشتی بوده و به تبع جزء تعهدات بیمه گر به شمار می‌آید (ماده ۲۰۹ کنوانسیون مسئولیت مدنی ۱۹۶۹).

با وجود این محاکم یا داوران در صورت رجوع طرفین به آنها می‌توانند مبلغ هزینه‌ها را کاهش دهند یا حتی از اعطای آنها امتناع کنند، به ویژه اگر بخشی از هزینه‌ها یا تمام آن، بی پروا و به نحو غیرمتعارف انجام شده باشد (Les Codes Belges).

ضمانت اجرایی انجام ندادن تعهد «کاهش خسارت» مسئولیت بیمه گذار در برابر بیمه گر نیست بلکه محرومیت کلی یا جزئی او از پوشش بیمه ای است (سادات اخوی، ۱۳۸۰). در حقوق ایران، ماده ۱۵ قانون بیمه در این زمینه دو تعهد برای زیان دیده در نظر گرفته است: او را مکلف به جلوگیری از توسعه خسارت نموده است؛ به او تکلیف نموده که «در اولین زمان امکان و منتهی در ظرف ۵ روز از تاریخ اطلاع خود بیمه گر را مطلع سازد والا بیمه گر مسئول نخواهد بود». به عقیده حقوقدانان حکم «الا بیمه گر مسئول نخواهد بود» به معنای عدم مسئولیت بیمه گذار در قبال خسارتی است که کاهلی بیمه گذار باعث آن شده است نه آنچه در اثر اتفاق یا حادثه خارجی ایجاد شده است؛ زیرا بیمه گذار مسئول کار خویش و بیمه گر ملزم بر پیمان خود می‌شود (کاتوزیان و ایزانلو، ۱۳۸۷).

اما در فرضی که حادثه خارجی یا متصدی کشتی، خطر را بدون رضایت و دخالت دولت متضرر ایجاد کرد و او به هنگام از آن احتراز نکرده است در شمار مواردی به حساب می‌آید که حادثه دو سبب دارد. پس منطبق حکم می‌کند که ضرر به هر دو سبب نسبت داده شود و زیان دیده از مطالبه تمام خسارت محروم نگردد. در اکثر نظام‌های حقوقی نیز تمایل بر این است که مسئولیت بین زیان دیده و عامل ورود ضرر تقسیم شود بدین ترتیب تمام کسانی که سهمی در ایجاد ضرر داشته‌اند در تحمل بار مسئولیت شریک می‌شوند.^۱

بند ۳ ماده کنوانسیون بین المللی مسئولیت مدنی، همین حکم را در مسئولیت مالکان کشتی در خسارت آلودگی نفتی به تبعیت از نظام‌های حقوقی حکم فرما دانسته است بدین بیان که در صورتی که مالک ثابت نماید که بروز خسارت آلودگی تماماً یا جزئاً ناشی از فعل یا ترک فعل شخص زیان دیده با قصد ایجاد خسارت یا مسامحه وی بوده است مالک می‌تواند خود را تماماً یا جزئاً در قبال چنین شخصی از مسئولیت مبرا گرداند.

محدودیت‌های قانونی

۱. ر. ک به: Winfield, ۱۹۶۳; William, ۱۹۶۴.

کنوانسیون‌های بین‌المللی حمل و نقل در زمینه دریایی و هوای برای مسئولیت متصدی در قبال خسارت وارده به مسافران و سایر اشخاص ثالث و خسارات آلودگی نفتی، سقف معینی را در نظر گرفته است، نویسندگان به درستی بر این عقیده‌اند که بیمه‌گر مسئولیت متصدی حمل و نقل نیز می‌تواند به این سقف استناد کند چراکه حداکثر تعهد بیمه‌گر برابر با مسئولیت بیمه‌گذار است و از سوی دیگر حق زیان دیده نسبت به جبران خسارت صرف نظر از آنکه چه کسی مسئولیت این جبران را بر عهده دارد، محدود است (صادقی، ۱۳۷۳).

در خسارت آلودگی نفتی نیز کنوانسیون‌های بین‌المللی از جمله کنوانسیون بانکر، کنوانسیون مسئولیت مدنی جبران خسارت آلودگی نفتی ۱۹۶۹ با اصلاحیه‌های بعدی، کنوانسیون صندوق بین‌المللی تأمین خسارت سقفی را برای حدود مسئولیت مالکان کشتی جز در موارد استثنایی معین کرده‌اند، بند ۱ ماده ۵ سند اخیرالذکر مقرر می‌دارد: «مالک کشتی حق دارد مسئولیت خود را به موجب این کنوانسیون در خصوص هر سانحه واحد تا سقفی که به صورت ذیل محاسبه می‌گردد، تحدید نماید ... مشروط بر اینکه کل میزان این سقف در هیچ حالت از «۵۹/۷» میلیون واحد محاسبه تجاوز ننماید». بی‌تردید بیمه‌گر مسئولیت متصدی حمل و نقل یا صادرکننده تضمین مالی دیگر حق استناد به این سقف را دارد و این حق در ماده ۸ کنوانسیون به صراحت پیش‌بینی شده است که به موجب آن «... در چنین موارد خواننده (بیمه‌گر یا صادرکننده تضمین مالی) می‌تواند حتی در صورتی که مالک از حق تحدید مسئولیت خود به موجب بند ۲ ماده ۵ برخوردار نباشد از مزایای سقف مسئولیت مذکور در بند ۱ ماده ۵ بهره‌مند گردد»، بنابراین برخلاف خسارات وارد به مسافران و سایر اشخاص ثالث در حمل و نقل که دکترین حقوقی با دشواری، حق استناد به سقف مسئولیت را برای بیمه‌گر ابداع نموده‌اند، در خسارت آلودگی این ابهام و اجمال وجود ندارد. به حکم صریح کنوانسیون، بیمه‌گران مسئولیت مدنی خسارت آلودگی از حق استناد برخوردارند حال که بر تأثیر سقف مسئولیت بیمه‌گر اشاره شد لازم است جداگانه نیز به این مطلب بپردازیم.

میزان و سقف تعهدات بیمه‌گر

اگر بیمه‌گر به جبران بیش از خسارت وارده ملزم نیست در صورت نبود شروط مخالف باید تمام زیان را جبران کند، اما کمتر اتفاق می‌افتد که بیمه‌گر هیچ محدودیتی برای میزان تعهدات خود در نظر نگیرد. آنان به طور معمول در قراردادهای بیمه از دو نوع محدودیت بهره می‌جویند، با برقراری سقف تضمین، حداکثر میزان تعهد و مسئولیت خود را تعیین می‌کنند و با برقراری فرانشیز، کف الزام خود را مشخص می‌سازند. گاه نیز تعهد بیمه‌گر حاوی هر دو نوع محدودیت (سقف و فرانشیز) است که این محدودیت دوگانه ممکن است به سوءاستفاده بیمه‌گر منجر شود، نتیجه‌ای که باید از آن پرهیز کرد (Lambert, ۲۰۰۳). در خسارات آلودگی نفتی از روش سقف تضمین در تحدید مسئولیت مالک و بیمه‌گر استفاده شده است. سقف تضمین، نماینده حداکثر تعهد بیمه‌گر است بنابراین نباید پنداشت که مبلغ مقطوعی است و مانند وجه التزام یا مبلغ مندرج در بیمه‌های اشخاص، در هر صورت باید پرداخت شود. برعکس همانند شرط محدود کننده مسئولیت است زیرا در صورتی که میزان خسارت کمتر از مبلغ تعیین شده باشد بیمه‌گر همان مبلغ کمتر را بدهکار است اما اگر بالاتر از سقف باشد تنها تا حد سقف تعیین شده، متعهد است. تعیین سقف، اجباری نیست ممکن است قرارداد بیمه به اراده طرفین یا به حکم قانون نامحدود باشد؛ (۲۰۰۴) Lambert, ۲۰۰۳; Mcghliurey). کمتر اتفاق می‌افتد که بیمه‌گر سقف تعهد خود را به طور کلی تنها با درج مبلغی معین سازد به طور معمول بیمه‌نامه متضمن تحدید تعهد بیمه‌گر نسبت به هر نفر یا هر حادثه یا هر سال بیمه‌ای است. گاه بیمه‌گر تعهد خود را «در هر حادثه» به مبلغ معینی محدود می‌سازد (مثلاً هر حادثه ۱۰۰ میلیون) در این صورت شمار حوادثی که در طول مدت بیمه (معمولاً یک سال) اتفاق می‌افتد از تعهد بیمه‌گر نمی‌کاهد. ممکن است ده حادثه در سال رخ دهد بیمه‌گر بابت هر کدام از آنها تا میزان مقرر متعهد است (McCullough, ۲۰۱۲).

ماده ۵ کنوانسیون مسئولیت مدنی، مسئولیت مالکان کشتی را بر مبنای هر سانحه تحدید نموده است، در این ماده می‌خوانیم: «مالک کشتی حق دارد مسئولیت خود را به موجب این کنوانسیون در خصوص «هر سانحه واحد» تا سقفی که به صورت ذیل محاسبه می‌گردد تحدید نماید». این تحدید مسئولیت در ماده ۸ به تعهدات بیمه‌گر نیز تسری یافته است. در ابتدا کنوانسیون مسئولیت مدنی، میزان مسئولیت مالکان

کشتی را بر اساس فرانک طلا تعیین کرده بود، میزان مسئولیت در خسارت آلودگی در هر سانحه حداکثر تا سقف ۲۱۰ میلیون فرانک طلا بود ولی بر اساس پروتکل^۱ ۱۹۷۶ اکتون حدود مسئولیت برحسب حق برداشت ویژه^۲ تعیین و محاسبه می‌شود. طبق ماده ۵ کنوانسیون که توسط پروتکل ۱۹۷۶ اصلاح گردیده است حدود مسئولیت معادل ۱۳۳ «حق برداشت ویژه» برای هر تن ظرفیت کشتی است به شرطی که حداکثر بیش از ۱۴ میلیون حق برداشت ویژه نشود. بنابراین چنانچه آلودگی ناشی از کوتاهی جدی یا مورد قبول صاحب کشتی باشد، مسئولیت صاحب کشتی نمی‌تواند محدود به رقم فوق باشد (بند ۲ ماده ۵ کنوانسیون) منتهی بیمه گر حق اسناد به این سقف را دارد (ماده ۹ کنوانسیون). سقف تعهدات مالک کشتی و بیمه گر در پروتکل ۱۹۹۲ بار دیگر دچار تغییر و تحول شد تا مقدار زیادی افزایش پیدا کرد. مطابق بند ۱ ماده ۵ کنوانسیون مسئولیت مدنی، سقف تضمین بیمه مسئولیت به نسبت ظرفیت کشتی تغییر می‌یابد. «سه میلیون واحد محاسبه (SDR) برای کشتی که ظرفیت آن از ۵ هزار واحد ظرفیت تجاوز نکند؛ برای کشتی با ظرفیت بیش از مقدار فوق، در ازای هر واحد ظرفیت اضافه ۴۲۰ واحد محاسبه علاوه بر مقدار مذکور در بند فرعی الف، مشروط بر اینکه کل میزان سقف در هیچ حالت از «۵۹/۷» میلیون واحد محاسبه تجاوز ننماید».

برای مثال اگر ظرفیت کشتی سه هزار تن و خسارت وارده معادل ۱۰ میلیون SDR باشد، مالک و بیمه گر نهایتاً تا مبلغ سه میلیون SDR ملزم به جبران خسارت خواهد بود، اما اگر ظرفیت کشتی شش هزار تن باشد سقف تعهدات بیمه گر از سه میلیون ۴۲۰ هزار واحد محاسبه فراتر نخواهد رفت، هرچند خسارت وارده بیشتر از این مبلغ برآورد گردد. هرگاه میزان خسارت وارده در یک سانحه کشتی دویست هزار تنی معادل ۷۰ میلیون واحد محاسبه بالغ گردد مالک کشتی و بیمه گر حداکثر تا مبلغ ۵۹/۷ میلیون حق برداشت ویژه، تعهد دارد.^۳ تحدید مسئولیت از طرف مالک کشتی مطلق و بی قید و شرط نیست. در فرض خاصی ممکن است به تمام زیان وارده، در حق زیان دیده محکوم گردد. به موجب بند ۲ ماده ۵ کنوانسیون در صورتی که ثابت شود خسارت آلودگی ناشی از فعل یا ترک فعل شخصی مالک بوده است که با قصد ایراد این خسارت یا بی مبالاتی یا علم به احتمال وقوع چنین خسارتی صورت گرفته باشد، مالک از حق تحدید مسئولیت خود به موجب این کنوانسیون محروم خواهد بود.

شرط استفاده از حق تحدید مسئولیت برای مالک، افتتاح صندوقی معادل مبلغ سقف مسئولیت نزد دادگاه یا دیگر مقام ذی صلاح هر یک از دولت‌های متعاقد است که دعوا در آن اقامه شده یا صلاحیت رسیدگی به دعوا را دارد و افتتاح صندوق از طریق تودیع وجه یا ارائه ضمانت نامه بانکی یا دیگر اقسام ضمانت قابل قبول دول متعاقد محل افتتاح خواهد بود. مزیت دیگر این صندوق این است که ذی نفع را از توقیف و برداشت سایر دارایی مالک کشتی ممنوع می‌نماید (بند ۳ ماده ۵ کنوانسیون و ماده ۶ کنوانسیون). بنابراین نامحدود بودن مسئولیت مالک در فرض مزبور تأثیری در حداکثر سقف تضمین بیمه گران ندارند. آنان همواره «از مزایای سقف مسئولیت مذکور در بند ۱ ماده ۵ بهره مند می‌گردند».

واحد محاسبه در کنوانسیون مسئولیت مدنی، حق برداشت ویژه مطابق تعریف صندوق بین المللی پول است. مقادیر مورد اشاره در بند یک بر مبنای ارزش پول ملی در مقایسه با حق برداشت ویژه، به پول ملی تبدیل خواهد شد. با این وجود دولت متعاهدی که عضو صندوق بین المللی پول نیست و قانون آن اجازه اجرای مقررات فوق را نمی‌دهد می‌تواند در زمان الحاق به کنوانسیون یا در هر زمانی پس از آن، اعلام کند که واحد محاسبه مذکور در بند ۹ (الف) ماده (۵) معادل پانزده فرانک طلا خواهد بود. فرانک طلای مورد اشاره در این بند معادل است با ۶۵/۵

^۱. protocol to the international convention on civil liability for oil pollution
pamge ۱۹۶, (Leport ۱۹۷۶)

^۲. Social Drawing Right S D R

در اوت سال ۱۹۸۲ معادل حدود ۶۳٪ لیر استرلینگ یا ۱/۰۹ دلار آمریکا بوده است، این واحد در واقع سبدهی از ارزشهای معتبر جهان است (سیدی، ۱۳۶۸).
^۳. سقف تعهدات مالک کشتی طبق فرمول بند ۱ ماده ۵ کنوانسیون حدود هشتاد میلیون واحد محاسبه برآورد می‌شود که کنوانسیون سقف تعهدات را به مبلغ ۵۹/۷ میلیون واحد محاسبه تقلیل داده است. خواه خسارت کمتر از این مبلغ یا بیش از آن مبلغ باشد.

SDR میلیون ۷۹/۸ = ۱۹۵۰۰۰ × (۴۲۰) + ۳۰۰۰۰۰

میلی گرم با عیار نهصد در هزار، تبدیل فرانک طلا به پول ملی طبق قانون دولت مربوطه انجام خواهد گرفت (قسمت الف وب و بند ۹ ماده کنوانسیون).

جمع‌بندی و پیشنهادها

از مجموع مطالب بیان شده نتایج ذیل به دست آمد:

در خسارت آلودگی نفتی مبنای مسئولیت مالکان کشتی بدون تقصیر و مسئولیت محض است. مسئولیتی که بر مبنای نظریه خطر نیستند، بلکه به نظر می‌رسد بر اساس نظریه تضمین گروهی است که امروز در گرایش به بیمه مسئولیت تبلور یافته است.

کنوانسیون مسئولیت مدنی به منظور توسعه حمایت از زیان دیده، نظام بیمه اجباری را پیش بینی نموده است که در این نظام، مالکان کشتی که محموله نفتی عمده با بیش از ۲۰۰۰ تن حمل می‌کنند موظف به اخذ بیمه نامه از شرکت‌های معتبر بین‌المللی بیمه یا تضمین مالی دیگر نظیر ضمانت نامه بانکی از صندوق غرامت بین‌المللی تا میزان ۷/۵۹ میلیون حق برداشت ویژه، هستند. ضمانت اجرای نقص این تعهد منع اشتغال به تجارت و تردد آنها در محدوده سرزمینی دولت‌های متعاقد است. این وظیفه صرفاً بر عهده مالک کشتی است و افراد دیگر (مسئول مستأجر کشتی، مدیر و بهره‌بردار کشتی) از اخذ تضمین معاف هستند.

خطر تحت پوشش بیمه مسئولیت خسارت آلودگی نفتی، مسئولیت مدنی بیمه‌گذار، مباشران و کارگزاران آن است و تعهدات بیمه‌گر، تابعی از مسئولیت صاحبان کشتی است. بی‌تردید در بیمه مسئولیت صاحبان کشتی، خطرات عمدی بیمه‌گذار از شمول بیمه اجباری مستثنی است. منتها خطرات عمدی که از طرف مباشران و کارگزاران بیمه‌گذار منجر به خسارت می‌گردد به جهت احتمالی بودن آن برای بیمه‌گذار جزء تعهدات بیمه‌گر به شمار می‌آید.

خسارت قابل جبران در آلودگی نفتی، محدود به خسارت مالی وارده به دولت متعاقد و اشخاص ثالث است اما خسارت معنوی و بدنی و عدم نفع از قلمرو بیمه خارج است، مگر اینکه توافق خلافی شده باشد. گذشته از این خسارت ناشی از قوه قاهره، تقصیر ثالث و خطای منقطع علیت زیان دیده از تعهد بیمه‌گذار خارج است و بر مبنای اصول و قواعد بیمه مسئولیت و تصریح کنوانسیون، بیمه‌گر نیز حق استناد به این ایرادات را دارد.

بیمه مسئولیت در آلودگی نفتی، نامحدود نیست و بیمه‌گر تعهدات خود را بر مبنای هر حادثه به مبلغ معینی محدود می‌سازد. در پروتکل اصلاحی کنوانسیون مسئولیت مدنی ۱۹۲۲، سقف تضمین به نسبت ظرفیت کشتی تغییر می‌یابد و سقف تضمین حداکثر ۵۹/۷ میلیون واحد محاسبه خواهد بود. منتها دارندگان کشتی در خسارت ناشی از فعل عمدی یا مسامحه‌ای خود حق تحدید مسئولیت را ندارند و ملزم به جبران تمامی خسارت هستند.

پیشنهاد می‌شود قانون‌گذار ما به وضع قانون جامع بیمه اجباری مسئولیت مدنی آلودگی نفتی اقدام نماید. همچنین در عرصه بین‌الملل کنوانسیون‌های موجود نیازمند اصلاح است تا آلودگی نفتی با هر منشأ و شناورهای با هر ظرفیتی را تحت شمول بیمه اجباری قرار داده و صلاحیت دادگاه‌ها را هم مشخص کند.

منابع و مآخذ

فراهانی، الف، شیرزاد، ج. کشفی، س. (۱۳۹۰). پلیس و نوآوری قانون جدید بیمه اجباری و مبنای آن. مجله دانش انتظامی، صص ۱۶۱ - ۱۶۲.

ایزائلو، م. (۱۳۸۵). رساله نظام جبران خسارت در بیمه مسئولیت مدنی، تهران: دانشگاه تهران، صص ۳۷۶، ۲۱ - ۲۷۵.

بابایی، الف. (۱۳۸۰). مسئولیت مدنی و بیمه. مجله پژوهش حقوق و سیاست دانشکده حقوق علامه طباطبائی، ش ۴، صص ۸۶ - ۹۰.

بابایی، الف. (۱۳۸۷). حقوق بیمه، تهران: قسمت، صص ۸۰ - ۲۸۱.

- داراب پور، م.، (۱۳۷۷). قاعده مقابله با خسارت، تهران: گنج دانش، صص ۳۶ - ۳۵.
- دانشنامه بیمه، (۱۳۹۲). مدخل بیمه مسئولیت مدنی، جلد ۱ (آ - ث)، تهران: پژوهشکده بیمه.
- زمانی، ق.، (۱۳۸۱). توسعه مسئولیت بین المللی در پرتو حقوق بین المللی محیط زیست مجله پژوهش‌های حقوقی، ش ۱، صص ۳۱ - ۵۱.
- ژودن، پ.، (۱۳۸۲). اصول مسئولیت مدنی، ترجمه مجید ادیب، تهران: میزان، ص ۳۱.
- الن لو، چ.، (۱۳۸۳). حقوق بین الملل دریاها، ترجمه بهمن آقای، تهران: گنج دانش، چ ۲، ص ۹۳.
- سادات اخوی، م.، (۱۳۸۰). تکلیف زیان دیده به کاستن از زیان، رساله دکتری دانشگاه تربیت مدرس. صص ۱۶۴ - ۱۶۷.
- سیدی، م.، (۱۳۶۸). مسئولیت مدنی خسارت آلودگی نفتی در دریای آزاد. مجله حقوقی بین المللی، ش ۱۰، صص ۷ - ۱۶.
- صادقی، الف.، (۱۳۷۳). حقوق بیمه دریایی، تهران: کشتیرانی، صص ۱۳۸ و ۲۰۱.
- ضیایی بیگدلی، م.، ر.، (۱۳۸۴). حقوق بین الملل عمومی، تهران: گنج دانش، ص ۴۵۷.
- قاسم زاده، م.، (۱۳۸۹). مسئولیت مدنی، تهران: میزان، ص ۱۴۴.
- کاتوزیان، ن. ایزانلو، م.، (۱۳۸۷). مسئولیت مدنی، تهران: دانشگاه تهران، ج ۳، صص ۲۷۵، ۳۷۶، ۴.
- کاتوزیان، ن.، (۱۳۸۶). الزامات خارج از قرارداد، تهران: دانشگاه تهران، ج ۱، صص ۸۶ - ۳۰۶.
- کریمی، الف.، (۱۳۷۷). بیمه اموال و مسئولیت، تهران: بیمه مرکزی ج.ا.، ج ۱، ص ۳۱۴.
- محمود صالحی، ج. ع.، (۱۳۸۳). حقوق زیان دیدگان و بیمه شخص ثالث، تهران: دانشگاه تهران، ص ۲۴۱.

American Jurisprudence, (۱۹۱۲). ۲^{ed}, v, ۹۹, Insurance, no. ۱۹۱۲., ۴۴ (۱۴۱۱)

Bacache; G., (۲۰۰۷). Droit civil. les obligations. La Responsabilité Civile Extracontractuelle. Economica, ۱st ed, p. ۱۷.

Beignie; L., (۱۹۹۹). Droit du contract de assurance, ۲^{ed}, p. ۸۶.

BiGot; J., (۲۰۰۱). Assurance de responsabilites action direct. Faeu de la mise en cause de Lassur, JCP, ed. gen, ۱۷۸, p. ۱۹۲.

Bennett; p., (۲۰۰۰). Environmental governance and private actors: Enrolling insurers in international maritime regulation. Political Geography. ۱۹ (۷), pp. ۸۷۵ - ۸۹۹.

Boris; S.; Roland; H. Boyer; L., (۱۹۹۹). Regime generale, Par Herri Roland, litec, ۶۷۸, p. ۷۱۲.

Boyle; A.; Brinie; P. W., (۲۰۰۵), Basic document on international law and the Environmental, Oxford University Press, ۶۷۸, p. ۷۱۲, ۶۵ - ۸۳.

Brids; N. Hird; J., (۲۰۰۳). Modern insurance law, Sweet Maxwell, ۵th ed, pp. ۲۰۳ - ۲۳۴.

Clarke; C., (۲۰۰۰). Update comparative legal study on. Environmental Liability, pp. ۱۱ - ۱۲.

Corpus Juris Secudum, (۱۹۷۵). A complete restatement of the entire American law, ۴۶.۵th Reprint w, p. c. p. ۱۱۹۱, ۱۱۲۳.

Crescenzo Dauriac; M. B., (۱۹۹۸). Les risqué catastrophiques evenement s naturels. Politique et Technologiques ed la Argus, p. ۲۴۸.

Erik, (۲۰۰۰), Compulsory maritime insurance, Scandinavian Institutes of Marti Tine Law Yearbook, p. ۳, <<http://fork.uio.no/erikro>> [Accessed ۲۴ joht ۲۰۱۲].

- Fabre – Magnan; M., (٢٠٠٨). Droit des obligations , T. ١ (contrat et Engagements Unilaterals), Presses Universitaires de France, ١٤.éd, pp.٤٨ - ٥٥.
- Firima co trade S.A.V., (١٩٩١), Newcastle protection and indemnity association the fanti socony oil moil co. Inc. v. West of Englad ship owner mutal insurance association London ltd. the padre island ٢ a .ci
- Flour; J. Aubert; J., (٢٠٠٣). Les obligation, Le Fait, pp.٢٧٠ - ٢٩٠.
- Fontaine; M., (١٩٧٥). Driot des assurance. Bruxells,١٨, p.٤٠, Haris, D.J., ٢٠٠٣. Case and materials on international, Sewel and Maxwell, ٨th ed, pp.٣٧٤ - ٣٨٠.
- Henkin. M., (٢٠٠٢), International low and materials, American Henkin. M., ٢٠٠٢, International low and materials, American
- Henri Margeat et favre rochex Andre, (٢٠٠٧). Precis de la loi sur le contract d assurance et commentaire sue reglementation de lassurance automobile obligatoire, ٩thed. L.g.d.j., pp.٣٥٨, ٣٦٢.
- Hodgin; R., (٢٠٠٣). Insurance law, Cavendish Publishing ltd, ٥th ed, pp.٣٣١.٣٥١.
- International law commission, (٢٠٠١). Responsibility of States for nternationally wrongfulacts, ICJReports, ١٩٤٩, p.٢٢, <http://www.eydner.org/pdf> [Accessed ١٩ Febr ٢٠١٤].
- Ivamy E.R.H., (١٩٧٩). general principle of insurance law, ٤th ed, Butteworths, pp.٢٨١ - ٢٨٩.
- ILC Y yearbook; (١٩٨٠). <<http://legal.un.org/ilc/١٩٨٠.htm>>.
- Katrin; K., (٢٠٠٧). Damage insurance, ١٨٣, p.١٥٤.
- Lambert Faivere; Y., (٢٠٠٣), Droit des assurance, ١١th ed, Dalazz, No. p. ٥١١.
- Les Codes Belges; T.I: matiers civiles et commerciales; Brulant, bruxeLLes.
- Ling; Z., (٢٠٠١). International convention on civil liability for bunker oil pollution damage, Liability and Insurance Aspect p. ١٥٧ - ١٥٨, <<http://www.ssrn.com>> [Accessed ٢١ june ٢٠١٣].
- Magee J. H. Serbein; O. N., (٢٠٠٨). Property and liability insurance, Publication: Homewood, Ill., R. D. Irwin, p. ٨٨١ - ٨٨٤.
- Mans; J.,(١٩٩٤). Compensation for oil pollution damage caused by oil spills from ships and the international oil pollution compensation fund. Marine Pollution Bulletin, ٢٩ (٤-١٢),P. ٣٧٨ - ٣٨٤.
- Noussia; K., (٢٠٠٧). The principle of indemnity in marine insurance contracts, A Comparative Approach, London: Springer, p.٣٤.
- Picard; M. Besson; A., (٢٠٠٨). Les assurances Terrestres en droit Francais, T.I, Le contract d'assurance, ٤thed, p.٤٢٨.٣٨٣.
- Prieur; M., (٢٠٠٤), Droit de l'environnement, Paris: Dalloz,. P. ٩٢١.
- Ripert; g., (١٩٩٤). La regale morale sans les obligations civile, Paris, ١٣٠, <[http:// www.amazono.com](http://www.amazono.com)> [Accessed ١٧ june ٢٠٠٣].
- Rochex; A. Courtive; G., (٢٠٠٠). Le droit des assurances oblioatoires, L.G.J, pp.٣.٥٥.
- Shafer; H.B. Ott; C., (٢٠٠٤). Economic analysis of civil law, Edward Elgar,p.١٤٤ - ٢٤١.
- Starch; B.; Roland; H. Boyer L., (١٩٩٩). Regime Generale, Par Herri Roland, litec, ٤٧٨, p.٧١٢.

- Uliescu; M., (۱۹۹۳). La responsabilité pour les dommages écologiques, Revue Internationale de Droit Compare, p. ۳۸۲.
- Van koppen; K., (۲۰۱۴). Environmental pollution liability insurance in China: compulsory or voluntary.? Journal of Cleaner Production, ۷۰, pp. ۲۱۱ - ۲۱۹.
- Veaux; F., (۱۹۹۶). Assurance de demmage, regles particuliculieres, a lasurance, Conditions de la Grant (Risgues Couvertss), fasc ۱۱ - ۳, pp. ۱۲.۷۳ - ۷۶.
- Viney; G. Jourdain; P., (۲۰۰۳). Les effects de la responsabilite, L.G.D. J, n. ۳۶۸, p. ۴۰۳, ۱۰۱۶.
- Winfield, (۱۹۶۳). The law of tort, Bay Jolowicx and Lewis, London: Sweet and Maxwell, p. ۳۰۳.
- William; P., (۱۹۶۴). Law of tort, West Puhishingco, ۳th ed, p. ۴۴۳.
- Yan Feng; A. Mol; P. J Yonglong; L.; Guizhen He; C.S.A. Van Kroppen; K., (۲۰۱۴). Envoronmental pollution liability insurance in China: compulsory or voluntary? Journal of Cleaner Production, ۷۰, pp. ۲۱۱ - ۲۱۹.