

بیمه اجباری مسؤلیت مدنی صاحبان کشتی در آلودگی های نفتی با تأکید بر کنوانسیون مسؤلیت مدنی ۱۹۶۹ با اصلاحات بعدی

تاریخ دریافت: ۹۳/۰۳/۲۴

داود سیفی قره یتاق^۱

تاریخ پذیرش: ۹۴/۰۲/۲۱

وحید حسینی^۲

محمد مهدی پور^۳

چکیده

حق انسان در داشتن محیط زیست سالم از شاخص ترین حقوق، در اسناد متعدد جهانی حقوق بشری است. یکی از عوامل تهدیدکننده فراگیر این حق، آلودگی های نفتی ناشی از محموله نفتی کشتی ها و نفت سوخت شناورهای دریایی است. در کنوانسیون های مربوط به آلودگی نفتی، مالکان آنها (در معنای عام) مسئول جبران خسارت مزبور شده اند، اما در غالب موارد قربانی خسارت، حتی اگر محکوم له واقع شود با اعسار مسئول حادثه مواجه خواهد شد. بر این اساس کنوانسیون مسؤلیت 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 بیمه گره های معتبر بین المللی تا سقف مقرر هستند که همه خطرات و اعمال مالکان کشتی، مابشران و کارگزاران آنها را تحت پوشش قرار می دهد. لیکن خسارت ناشی از قوای قاهره، تقصیر عملی ثالث، خطای تام منقطع رابطه علت زیان دیده و خسارت عدم النفع از شمول بیمه خارج هستند. شرط دیگر تضمین بیمه ای 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 بیمه گذار و بیمه گر، شخص ثالث محسوب می شوند. در این کنوانسیون ها مکانیسمی برای مطالبه و جبران زیان آلودگی نفتی در دریاهای آزاد از بیمه گر وجود ندارد و مضافاً در محدود دریایی سرزمینی نیز آلودگی نفتی شناورهای با ظرفیت پایین تر را پوشش نمی دهد. لذا پوشش همه جانبه خسارت آلودگی نفتی نیازمند اصلاح کنوانسیون و وضع بیمه اجباری کامل تر است.

بیمه اجباری مسؤلیت آلودگی نفتی، ابعاد حقوقی متعددی دارد که پرداختن به همه آنها در این مقال نمی گنجد. در این مقاله کوشش می شود به تبیین و ابعاد حقوقی شرایط تضمین بیمه، خطرات تحت پوشش، سقف تعهدات بیمه گر، استثنائات بیمه و خسارات قابل جبران پرداخته شود.

واژگان کلیدی: بیمه اجباری، آلودگی نفتی، مسؤلیت صاحبان کشتی، کنوانسیون مسؤلیت مدنی، صندوق خسارت بین المللی

1. dseify@uoz.ac.ir

۱. مربی دانشگاه زابل (نویسنده مسئول)

2. farhadshadman@yahoo.com

۲. استادیار دانشگاه آزاد اسلامی (واحد اسلام شهر)

3. mmehdipour@uoz.ac.ir

۳. مربی دانشگاه زابل

۱. مقدمه

آلودگی دریایی به‌طور بالقوه خطر بزرگی است و در بلندمدت می‌تواند صدمات جبران‌ناپذیری برای انسان و محیط‌زیست به وجود آورد (Henking, 2002). 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 نفت‌کش در آموکدیز^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, 2003).

پرسش اصلی این است که چه کسی مسئول تأمین خسارات دریایی ناشی از چنین حادثه‌ای است، چه مکانیسمی برای حمایت از زیان‌دیده 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 مداخله 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, 2005).

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 (الن‌لو، 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 ایجادشده در محدوده دریایی سرزمینی و منطقه انحصاری اقتصادی دولت‌های عضو را جبران‌پذیر 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، (Shafer and Prieur (2004) Ott(2004)، Viney (2001) در تحقیقاتشان به این نتیجه رسیده‌اند که نظریه فراگیر تقصیر در پاسخ‌گویی به خسارات زیست‌محیطی کارآمد نیست و در این رهگذر استفاده از نظریه مسئولیت محض مناسب‌تر است. وینی^۱ خسارت زیست‌محیطی را خسارت به شخص یا جامعه افراد ندانسته است، بلکه جهان طبیعی را دارایی مشترک ملت‌ها می‌داند و محیط‌زیست به مال و شیء‌ای تشبیه شده که متعلق به جامعه است. کلارک^۲، فلور و ابرت^۳، 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.

باوجود پژوهش گسترده در زمینه مسئولیت مدنی صاحبان کشتی، در زمینه بیمه اجباری مسئولیت آنان، تحقیقات زیادی صورت نگرفته است. بر اساس تحقیقات مانس^۴ و بنت^۵، 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

1. Viney, 2001

2. Clarke, 2000

3. Flour and Aubert, 2003

4. Mans, 1994

5. Bennett, 2000

برای صاحبان کشتی، تأسیس و بیمه مسئولیت را اجباری نموده است. اما صندوق یک سیستم جبران تکمیلی - که توسط یک سازمان بین دولتی ایجاد شده - 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، هتل‌داران و دیگر افرادی که به‌طور 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؛ به‌منظور 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 زیست‌محیطی 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

-
1. Yan Feng et al., 2014
 2. Chongqing
 3. Jiangsu

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 برنمی‌گیرد. به‌طور کلی در زمینه حقوق ایران، هیچ‌کدام 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.

۲. مفهوم بیمه مسئولیت مدنی

بیمه مسئولیت مدنی از دیدگاه تراضی، پایه قراردادی است که به‌موجب 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, 1996). در این تعریف از زیان‌دیده و تعهد بیمه‌گر در مقابل او سخن به میان نیامده است، باوجوداین نباید آن را ناقص شمرد؛ زیرا بیمه‌گر قصد ندارد در قبال پرداخت حق بیمه در برابر ثالث متعهد شود. به‌عبارت‌دیگر 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 به‌محض 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 زیان‌دیده است (کاتوزیان و ایزانلو، ۱۳۸۷). خطر موضوع بیمه مسئولیت، بدهی ناشی از مسئولیت مدنی است بااین‌همه 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 به‌ناحق یا تأخیر ناموجه موجب زیان بیمه‌گذار خود شود افزون بر جبران خسارت زیان‌دیدگان و تحمل هزینه‌های دادرسی و دفاع، متعهد است که زیان دیرکرد یا نفع ازدست‌رفته 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 زیان‌دیده و پوشش خسارت وارده است و موجب افزایش دارایی بیمه‌گذار نمی‌شود. این اصل از طرفی موجب محدودیت تعهدات بیمه‌گر تا سقف میزان خسارت می‌شود. توافقات طرفین نیز می‌تواند تعهدات بیمه‌گر را محدود کند (Noussia, 2007).

در حقوق فرانسه، قانون‌گذار تعریفی از این نوع بیمه ارائه نداده است. نویسندگان به تبعیت از پیشینیان خویش به‌ویژه 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 بیمه‌گر تعهد می‌نماید در صورت رجوع اشخاص ثالث از باب مسئولیت، خسارات بیمه‌گذار را جبران نماید؛ (Veaux, 1996) (Picard and Besson, 2008). از این تعریف دو نتیجه برداشت کرده‌اند، نخست آنکه بیمه‌گر در صورت رجوع زیان‌دیده به بیمه‌گذار ملزم به جبران خسارت است هرچند بیمه‌گذار در واقع مسئول نباشد و دعوای زیان‌دیده رد گردد، بازهم بیمه‌گر ملزم بر تأدیه هزینه دادرسی است. دوم آنکه در صورتی که بیمه‌گذار مسئولیت مدنی پیدا نماید تا زیان‌دیده علیه بیمه‌گذار دعوای مسئولیت اقامه نکند، تعهدی بر دوش بیمه‌گر قرار ندارد.

به هر دو این نتیجه ایراد گرفته‌اند، بخش دوم آن را خطرناک می‌دانند زیرا مخالف دعوای مستقیم زیان‌دیده است، وانگهی سبب می‌شود بسیار از ایرادهای بعد از وقوع در مقابل زیان‌دیده قابل استناد باشند، به‌علاوه با وجود وقوع خطر در مدت

بیمه، بیمه‌گر به دلیل عدم مطالبه زیان‌دیده در مدت بیمه، متعهد نباشد؛ اما طرفداران به هیچ‌یک از این نتایج ملزم نیستند (ایزانلو، ۱۳۸۵).

۳. اجباری بودن بیمه مسئولیت مدنی صاحبان کشتی

۳-۱. مبانی مسئولیت مدنی صاحبان کشتی

در نظام حقوق بین‌الملل ضرورت حفظ محیط‌زیست در برابر آلودگی‌های نفتی، گازی و هسته‌ای در اسناد متعدد بین‌المللی 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.^۱ دانشمندان حقوق بین‌الملل در مورد مبنا و منشأ مسئولیت بین‌المللی دو نظریه ابراز داشته‌اند.

۳-۱-۱. مسئولیت مبتنی بر تقصیر (خطا)

به موجب این نظریه فاعل عمل خسارت‌بار در صورتی مسئول شناخته می‌شود که تقصیر وی احراز گردد. بدین معنی که صرف انجام عمل متخلفانه بین‌المللی یا خودداری از انجام آن موجب مسئولیت بین‌المللی 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, 1993).

۱. رک. به: کنوانسیون مارپول مصوب ۱۹۷۳، کنوانسیون آمادگی و مقابله با همکاری در برابر آلودگی نفتی مصوب ۱۹۹۰، کنوانسیون بین‌الملل مسئولیت‌مندی جبران ناشی از آلودگی نفتی ۱۹۶۹، کویت و بروتکل‌های آن به منظور حفاظت از محیط‌زیست دریایی در برابر آلودگی مصوب ۱۹۷۸، کنوانسیون تأسیس صندوق بین‌المللی جبران خسارت آلودگی‌های نفتی ۱۹۷۱؛ کنوانسیون بین‌المللی 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.

درواقع پذیرش این نظریه امکان جبران بسیاری از خسارات زیست‌محیطی را دشوار می‌نماید؛ زیرا اثبات تقصیر در خسارات زیست‌محیطی به جهت ماهیت خسارت زیست‌محیطی، تکثر آلوده‌کنندگان، انگیزه پایین قربانیان خسارات زیست‌محیطی و مسائل مربوط به اثبات رابطه سببیت دشوار است.

۲-۱-۳. نظریه خطر یا مسئولیت عینی

این نظریه توسط دو حقوقدان به نام‌های ژوسران و سالی^۱ مطرح شد (Fabre-Magnan, 2008). بر اساس این نظریه هرگونه تخلف و قصور نسبت به یک قاعده حقوقی بین‌المللی عرفی یا معاهده‌ای و به‌صرف اثبات وجود رابطه سببیت میان اعمال زیان‌بار و خسارات واردشده، مسئولیت محرز می‌شود، خواه این عمل متضمن عنصر خطا باشد یا نباشد (Bacache, 2007). کمیسیون حقوق بین‌الملل در طرح مواد راجع به مسئولیت کشورها، این نظریه را پذیرفته است (ضیایی بیگدلی، ۱۳۸۴). بنابراین در خصوص مسئولیت‌های مدنی زیست‌محیطی بر مبنای نظریه خطر، نیازی به اثبات تقصیر آلوده‌کننده نیست بلکه همین‌که شخصی اقدام به فعالیتی نماید که نفعی در آن داشته و منجر به آلودگی و تخریب محیط‌زیست گردد باید از عهده خسارات وارده برآید. اعم از اینکه درواقع تقصیر داشته یا نداشته باشد. مسئولیت صاحبان کشتی در کنوانسیون بین‌المللی مسئولیت مدنی ۱۹۶۹ مبتنی بر همین نظریه است

۲-۳. اجباری بودن بیمه در کنوانسیون بین‌المللی مسئولیت مدنی ۱۹۶۹

مطابق کنوانسیون بین‌المللی 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 نفت‌کش‌های آنها بیشتر از دو هزار تن نفت را به‌صورت فله

حمل می‌کنند بایستی بیمه داشته باشند. بیمه‌گرها معمولاً یکی از نمایندگی کلوپ‌های ایمنی و حفاظت^۱ 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 دعوای رسیدگی به خسارت می‌شوند (Erik, 2000). ماده ۷ کنوانسیون در این خصوص مقرر می‌دارد: «مالک کشتی که در یک دولت متعاقد ثبت شده و بیش از ۲۰۰۰ تن نفت را به‌صورت فله به‌عنوان محموله حمل می‌کند ملزم به داشتن بیمه‌نامه یا تضمین مالی دیگری از قبیل ضمانت‌نامه بانکی یا گواهی‌نامه ارائه‌شده، از سوی یک صندوق غرامت بین‌المللی به میزان مبالغ تعیین شده است». در بند ۲ ماده نیز آمده است: «گواهی‌نامه مبنی بر اینکه بیمه یا تضمین مالی دیگر مطابق مفاد این کنوانسیون موجود می‌باشد پس از آنکه مقام ذی‌صلاح دولت متعاقد احراز نمود که الزامات بند یک رعایت گردیده است، برای هر کشتی صادر خواهد شد که در یک کشور متعاقد به ثبت رسیده است.» گواهی‌نامه مزبور توسط مقام ذی‌صلاح دولت محل ثبت کشتی صادر یا تصدیق خواهد شد. در رابطه با یک کشتی که در یکی از دولت‌های متعهد به ثبت نرسیده است گواهی‌نامه مزبور می‌تواند توسط مقام ذی‌صلاح هر یک از دولت‌های متعاقد صادر یا تصدیق گردد.

ضمانت اجرای بیمه نکردن و عدم اخذ گواهی موضوع ماده ۷، منع اشتغال به تجارت توسط دولت صاحب‌پرچم و جلوگیری از تردد آنها در آب‌های تحت حاکمیت دولت‌های متعاقد است، در واقع کشتی‌هایی که محموله بالای دو هزار تن نفت حمل می‌نماید، در صورتی که نزد شرکت‌های بیمه معتبر بین‌المللی، خود را

بیمه مسئولیت ننماید یا تضمین مالی دیگری اخذ نکند از اشتغال به حمل‌ونقل بازداشته خواهند شد.

۳-۳. اجباری بودن اخذ بیمه‌نامه در کنوانسیون بانکر

کنوانسیون مسئولیت مدنی فقط ناظر بر کشتی‌هایی (به‌عنوان یک وسیله حمل‌ونقل) است که نفت را به‌صورت عمده و به‌عنوان محموله حمل‌ونقل می‌کند بدین ترتیب مفاد کنوانسیون شامل کشتی‌های باری عمومی و آن‌های که نفت را به‌صورت عمده حمل نمی‌نمایند و نیز حتی شامل تانکرهای نفت‌کش در خلال مسافرت با آب موازنه نمی‌شود. کنوانسیون درعین حال شامل نفت‌های غیر بادوام نیست و مسئولیت خسارت آلودگی نفتی را صرفاً در شرایط ایجاد آلودگی در برمی‌گیرد (سیدی، ۱۳۶۸).

درواقع 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 نبوده‌اند، بر این اساس به‌منظور 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 نگاه‌داری 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 سانحه‌ای شامل مجموعه‌ای 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 عضوی، ثبت شده، ملزم‌اند که بیمه یا تضمین مالی دیگری مانند ضمانت‌نامه 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 بین‌المللی حاکم اما در همه موارد نه بیش از میزان محاسبه شده به موجب کنوانسیون تحدید مسئولیت دعاوی دریایی مصوب ۱۹۷۶م به همراه داشته باشند».

باین 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, 1998). نوع مسئولیت، سقف تعهدات (مقدار مشخص مسئولیت)، مسئولیت کسی که زیاددیده به طور مستقیم علیه او اقامه دعوا نماید.

۴-۳. التزام مالک به اخذ بیمه و معافیت بهره‌بردار یا مستأجر از اخذ بیمه‌نامه

کنوانسیون مسئولیت مدنی و بانکر مالک ثبت شده کشتی، مستأجر کشتی خالی و مدیر و بهره‌بردار کشتی را مسئول خسارت ناشی از آلودگی نفتی نموده است، اما باین 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 آن‌هم در صورتی اعمال می‌شود که ظرفیت ناخالص کشتی بیشتر از هزار یا دو هزار (حسب مورد) تن بوده و در یک دولت متعاقد 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 بهره‌بردار و مستأجر را که در کنوانسیون بانکر مسئول شناخته شده‌اند، تحت پوشش قرار نمی‌دهد (Ling, 2001).

۴. خطرهای تحت پوشش

۴-۱. حادثه اتفاقی و غیر عمدی

خطر موضوع بیمه مسئولیت مدنی، یک خطر حقوقی است و آن مسئولیت مدنی بیمه‌گذار 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 مسئولیت‌زا، 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 براءت 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، زیانی 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, 2008). بنابراین در صورتی که شرایط تحقق تضمین بیمه‌گر فراهم نباشد، یا زیان و خطر در زمره استثناها 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. باوجوداین 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 وامی‌گذارد. تعهدی که اختیار انجام آن با متعهد باشد بر طبق قواعد عمومی باطل است اما در فرض بیمه مسئولیت چنین نیست تقصیر از جانب متعهدله رخ می‌دهد نه متعهد (بیمه‌گر)؛ مهم‌ترین دلیلی که نویسندگان برای عدم اعتبار بیمه در فرض حادثه عمدی ارائه کرده‌اند آن است که باوجود تقصیر عمدی، بیمه از حالت احتمالی خارج می‌شود. به اعتقاد آنان خطر به‌عنوان عنصر بنیادین بیمه، واقعه نامعینی است که تحقق آن به اراده یکی از دو طرف و به‌ویژه 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, 2003; Beignie, 1999) اما بر این استدلال ایراد می‌گیرند که به‌دشواری می‌توان پذیرفت که ایجاد عمدی واقعه، عنصر احتمال را از میان برمی‌دارد حتی در این صورت نیز، واقعه موردنظر محتمل است نه مسلم هرچند احتمال ایجاد آن بالاتر است (Ivamy, 1979; Brides and Hird, 2003). 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. درواقع برخی از نویسندگان به همین دلیل حادثه عمدی را از شمول بیمه خارج کرده‌اند (Magee and Serbein, 2008).

از منظر کامن‌لا ایجاد حادثه‌ای 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 زیست‌محیطی 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 زیست‌محیطی که از نظام حقوقی کامن لا الهام می‌پذیرند، هیچ‌یک 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 این‌گونه خطر را نیز شامل گردد (American Jurisprudence, 1912).

۲-۴. تحت پوشش بودن تقصیر عمدی مباشران صاحبان کشتی

قاعده این است که حادثه ناشی از تقصیر عمدی مباشران و مأموران بیمه‌گذار تحت پوشش بیمه مسئولیت قرار می‌گیرند. نفوذ بیمه مسئولیت در این مورد به معنای آزاد گذاشتن بیمه‌گذار در ورود زیان نیست تا با نظم عمومی مغایرت داشته باشد. در این فرض عمد مباشران، خطر واقعی و احتمالی برای بیمه‌گذار است بنابراین اگر مأمور متصدی کشتی یا کارگر او، محموله نفتی یا نفت سوخت کشتی را به‌عمد به دریای سرزمینی و آب‌های آزاد بریزد، متصدی کشتی از تأمین بیمه‌ای بهره‌مند می‌شود (Hodgin, 2003; Brides and Hird, 2003). 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 بیمه‌گر ضامن افعال آنان حتی در صورت تقصیر عمدی است چون در فرضی که صاحبان کشتی مسئولیت خویش نسبت به آلودگی نفتی را نزد بیمه‌گر، 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 هیچ‌گاه به ذهن بیمه‌گذاران خطور نمی‌کند. با این وجود، ماده ۱۴ قانون بیمه، بیمه‌گر را در فرض تقصیر عمدی بیمه‌گذار 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 به‌عنوان بیمه‌گذار با مباشران خود تباری کرده باشد یا به کار عمدی مباشر رضایت داده باشد، بیمه‌گر مسئولیتی در قبال جبران خسارت ندارد؛ زیرا تقصیر عمدی به بیمه‌گذار نسبت داده می‌شود؛ (Ivamy, 1979) (American Jurisprudence, 1912).

- در فرض تقصیر عمدی مباشر، بیمه‌گر 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 قائم‌مقامی از زیان‌دیده رجوع کند زیرا در فرض حاضر مسئول نهایی مباشر است نه بیمه‌گر (Lambert Faivere, 2003).

- در صورتی که شخص حقوقی مالک کشتی باشد و خطر عمدی در نتیجه تقصیر عمدی مدیران آن محقق شود، بیمه‌گر تعهدی به جبران زیان ندارد زیرا خطای مدیران که بیان‌کننده اراده شخص حقوقی هستند، تقصیر شرکت هم محسوب می‌شود. لیکن در فرض تقصیر عمدی اشخاص غیر مدیر، بیمه‌گر مکلف به جبران خسارت است (Veaux, 1996).

۵. خسارات قابل جبران

بیمه‌گر ملزم به جبران تمامی خسارتی است که بیمه‌گذار، مسئولیت جبران آنها را بر عهده دارد مگر آنکه قرارداد، برخی خسارات را استثناء کرده یا مقررات بین‌المللی، نوع خسارت قابل جبران را محدود کرده باشد. مهم نیست که مسئولیت بیمه‌گذار قراردادی باشد یا غیر قراردادی، ناشی از فعل خود بیمه‌گذار (مالکان کشتی) باشد یا فعل مباشران، اجاره‌کنندگان، نمایندگان و کارکنان او؛ نوع خسارت نیز محدودیتی ندارد خسارت مادی، معنوی، عدم‌النفع و ... همگی بر عهده بیمه‌گر است.

اصل جبران کامل خسارت - که علاوه بر میزان خسارت شامل نوع خسارت هم می‌شود - اصلی پذیرفته شده است. با وجود این بسیاری از بیمه‌گران در شروط بیمه، خود را از جبران زیان‌های معنوی و خسارت عدم‌النفع معاف می‌دارند. توجه بیمه اجباری مسئولیت مدنی صاحبان کشتی در آلودگی نفتی نیز به خسارت مالی است و زیان‌های معنوی و عدم‌النفع 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 بیمه‌گر غیرقابل پیش‌بینی است لذا طبیعی است که مایل باشد خود را از خطر جبران آنها مصون دارد (Veaux, 1996).

در موارد حوادث دریایی، کنوانسیون بین‌المللی 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 به‌صراحت خسارت عدم‌النفع از قلمرو مسئولیت صاحبان کشتی و بالطبع از تعهد بیمه‌گر خارج گردیده است (ماده ۱ کنوانسیون ۱۹۶۹).

بند ۶ ماده یک کنوانسیون بین‌المللی 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، قطع‌نظر از محل وقوع این خروج یا تخلیه مشروط بر آنکه پرداخت

غرامت در ازای آسیب وارده بر محیط‌زیست به استثنایی عدم‌النفع 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». همان‌طور 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 منحصرأً 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 منطقه‌ای دانسته است. بنابراین اگر دولت متعاهد در اثر آلودگی از دستیابی به یک منفعت در آینده نظیر منفعت عوارض گمرکی کشتی‌های وارد به محل یا منفعت ازدست‌رفته بابت کاهش صادرات محروم شود، برخلاف قواعد عام مسئولیت مدنی، عدم نفع مزبور بر عهده مالکان کشتی و بالتبع بیمه‌گر 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 بیمه‌گر به حساب نمی‌آیند اما ممکن است از طریق صندوق بین‌المللی تأمین خسارت قابل جبران باشند.

۶. استثنائات بیمه اجباری (خطرات خارج از شمول بیمه)

همچنان که از نام بیمه مسئولیت پیداست، بیمه‌گر، مسئولیت مدنی بیمه‌گذار را بیمه کرده است پس بدیهی است که اگر بیمه‌گذار مسئول نباشد یا مسئولیت او به جهتی از جهات زایل شده باشد، بیمه‌گر نیز مسئول نیست. در بیمه مسئولیت یا بیمه دین، تعهد بیمه‌گر تابعی از تعهد بیمه‌گذار است و حق زیان‌دیده بر بیمه‌گر از حق جبران

خسارت او بر بیمه‌گذار مشتق شده است. مسئولیت بیمه‌گذار ممکن است به دلیل عدم تحقق شرایط مسئولیت مدنی یا وجود شروط قراردادی یا قانونی محدودکننده یا ساقط‌کننده مسئولیت، منتفی باشد، اثر این دو عامل بر تعهد بیمه‌گر یکسان نیست و باید به‌طور جداگانه به بررسی آنها پرداخت.

۱-۶. در عدم تحقق شرایط مسئولیت مدنی صاحبان کشتی

قاعده این است که عدم تحقق شرایط مسئولیت صاحبان کشتی، سبب رهایی بیمه‌گر 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 حمل‌کننده را قطع کند یا تقصیر بیمه‌گذار به اثبات نرسد، بیمه‌گر نیز می‌تواند در برابر زیان‌دیده به عدم مسئولیت بیمه‌گذار و در نتیجه به فقدان حق جبران خسارت دولت یا اشخاص ثالث استناد جوید. (Starch, et al., 1999; Rochex and Courtive, 2000; Corpus Juris secundum, 1975) 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 نگه‌داری چراغ‌ها و علائم کمکی دریانوردی باشد.

بند ۸ ماده ۷ کنوانسیون مسئولیت مدنی نیز در تأثیر این موارد بر سقوط تعهدات بیمه‌گر مقرر می‌دارد: «هر دعوی جبران خسارت آلودگی می‌تواند به‌طور مستقیم علیه بیمه‌گر 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 بیمه‌گر وی نیز از مسئولیت تبری خواهد جست. دادگاه‌های انگلستان به‌گونه‌ای قانون حقوق زیان‌دیده علیه بیمه‌گر ۱۹۳۰ را تفسیر نموده‌اند که در هیچ موردی حقوق زیان‌دیده بیش از حقوق خود بیمه‌گذار نباشد و تمامی ایرادات و استثنائات ناشی از عقد بیمه و روابط بیمه‌ای علیه زیان‌دیده قابل استناد باشد. در بسیاری از بیمه‌های دریایی «لزوم پرداخت خسارت توسط بیمه‌گذار به زیان‌دیده جهت ایجاد تعهد بیمه‌گر در مقابل بیمه‌گذار» شرط می‌شود که مطابق آن تنها در صورتی حق خواهد داشت برای اخذ مبلغ بیمه به بیمه‌گر مراجعه کند که نه تنها مسئولیت او مقابل ثالث ثابت شده باشد بلکه خسارت را به زیان‌دیده پرداخت کرده باشد. مجلس لردها در دو دعوا تصریح نمود تا مادامی که بیمه‌گذار خسارت را پرداخت ننموده است حق مراجع به بیمه‌گر را ندارد و دعوای مستقیم زیان‌دیده علیه بیمه‌گر نیز به جهت عدم تحقق شرط مذکور و ایجاد نشدن حق مراجعه بیمه‌گذار رد می‌گردد (Firma co .trade S.A.V., 1991).

بند ۲ ماده ۳ کنوانسیون مسئولیت مدنی ۱۹۶۹ با اصلاحات بعدی در تأیید قاعده مقرر می‌دارد: «هیچ‌گونه 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 بیمه‌گر همانند بیمه‌گذار می‌تواند در برابر زیان‌دیده به تقصیر مشترک بیمه‌گذار با ثالث استناد جوید و خود را از پرداخت نیمی از خسارت معاف بداند (ژودن، ۱۳۸۲).

با وجود این برخی از صاحب‌نظران از این وضع انتقاد کرده‌اند و اقتضای عدالت را آن دانسته‌اند که در مواردی که زیان‌دیده مرتکب تقصیر شده ولی عامل زیان از بیمه مسئولیت بهره‌مند است، زیان‌دیده بتواند برای جبران تمام خسارت به بیمه‌گر مراجعه کند (Katrin, 2007; Brides and Hird, 2003). 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 زیان‌دیده نیست که اختصاص سلب مسئولیت بیمه‌گر 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: «هیچ‌گونه مسئولیت خسارت آلودگی متوجه مالک نخواهد شد چنانچه ثابت نماید که خسارت از جنگ، عملیات خصمانه، جنگ داخلی، شورش یا پدیده‌ای طبیعی با ماهیتی استثنایی، اجتناب‌ناپذیر 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 بیمه‌نامه 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 علیت بین فعل زیان‌بار 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 هیچ‌کس 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 متغی است، منظور از شورش و اغتشاشات مردمی، تظاهرات خشونت‌آمیز عده‌ای از مردم است علیه اشخاص و اموال بانگیزه سیاسی، اجتماعی، اقتصادی یا مذهبی در مقابل نمایندگان قانون، همچنین به هر اجتماع خلاف نظمی که بانگیزه‌های مزبور تشکیل شده باشد اغتشاش اطلاق می‌شود. ایراد خسارت به وسیله فعل مجرمانه فرد یا عده‌ای از افراد که برای مقاصد شخصی خود عمل می‌کنند از مصادیق شورش محسوب نمی‌شود و علی‌الاصول تحت پوشش بیمه قرار می‌گیرد (Crescenzo Dauriac, 1998). مؤید این عقیده در حقوق ما تبصره ماده ۳۲۷ قانون مجازات اسلامی ۱۳۷۰ است که به موجب آن ضمان ناشی از قوه قاهره به طور صریح برداشته شده است.

- خطای زیان‌دیده

در تأثیر کاهلی زیان‌دیده 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: «بیمه‌گذار 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

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

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 زیان‌دیده 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 هرچند که دیگری مقتضی ایجاد ضرر را فراهم کرده باشد (قاسم‌زاده، ۱۳۸۹). در کامن لو قاعده‌ای وجود دارد که به موجب آن زیان‌دیده‌ای که در اثر تقصیر خود در ایجاد ضرر دخالت داشته است نمی‌تواند از این باب مطالبه خسارت نماید (William, 1964; Winfield, 1963)؛ زیرا رابطه مستقیم با سببیت در ایجاد خسارت دارد و از نظر ریشه، مفهوم محدودتری از شرکت در خطا دارد و ناظر به موردی است که تقصیر زیان‌دیده علت منحصر حادثه و عمدی باشد (Ripert, 1994). ولی از آنجاکه در این قاعده درجه تأثیر خطاها در ایجاد ضرر به حساب نیامده است رویه قضایی بیشتر کشورها آن را نپذیرفته‌اند. مهم‌ترین انتقادی که بر قاعده اشتراک در خطا وارد شده این است که چرا باید خطای زیان‌دیده موجب معاف شدن خواننده از مسئولیت شود. اجرای قاعده مستلزم این است که زیان‌دیده 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 بین‌الملل نیز بند ۲ ماده ۳ کنوانسیون مسئولیت مدنی جبران خسارت آلودگی نفتی ۱۹۹۲ در تأثیر قاعده احتراز از خطر مقرر می‌دارد: «هیچ‌گونه 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 نگهداری چراغ‌ها یا دیگر وسایل کمک ناوبری ناشی شده است...» بنابراین در فرضی که سبب ورود ضرر (آلودگی نفتی) به زیان‌دیده (دولت متضرر متعاقد) نسبت داده شود به گونه‌ای که دخالت دارنده کشتی دیگر در آن چهره فرعی دارد که با عمد یا مسامحه و غفلت

زیان‌دیده صورت پذیرفته است ضرری که به بار آمده، قابل مطالبه نیست. بیمه‌گر نیز در برابر زیان، حق استناد به ایراد مزبور را داراست (ماده ۷ کنوانسیون). الزام بیمه‌گذار به احتراز از خطر، الزامی یک‌سویه نیست. همان‌گونه که بیمه‌گذار (زیان‌دیده) 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 بیمه‌گر است. تعهد بیمه‌گذار در این زمینه تعهد به‌وسیله است یعنی بر فرض هم که اقدام بیمه‌گذار منجر به جلوگیری از ایجاد یا توسعه خسارت نشود، بیمه‌گر باید هزینه اقدام او را بپردازد ولی بی‌گمان اگر اقدام بیمه‌گذار به نتیجه برسد، بیمه‌گر در این فرض هم باید هزینه عمل را بپردازد (داراب‌پور، ۱۳۷۷).

بیمه‌گر مسئولیت هزینه‌ها را افزون بر سقف تعهد خود بدهکار است، بدین معنا که اگر میزان مسئولیت بیمه‌گذار 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 بیمه‌گر می‌پردازد هزینه اجرای تعهد قراردادی اوست نه افزون بر آن (Fountaine, 1975; Veaux, 1996)، همچنان که در کنوانسیون بانکر و کنوانسیون مسئولیت مدنی به‌صراحت پرداخت هزینه اقدامات پیشگیرانه دولت متضرر در جلوگیری از ایجاد آلودگی و به حداقل رساندن خسارت وارده بر عهده صاحبان کشتی بوده و به‌تبع جزء تعهدات بیمه‌گر به شمار می‌آید (ماده ۲۰۹ کنوانسیون مسئولیت مدنی ۱۹۶۹).

باوجود 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، بی‌پروا و به نحو غیرمتعارف انجام شده باشد (Les Codes Belges).

ضمانت اجرایی انجام ندادن تعهد «کاهش خسارت» مسئولیت بیمه‌گذار در برابر بیمه‌گر نیست بلکه محرومیت کلی یا جزئی او از پوشش بیمه‌ای است (سادات

اخوی، ۱۳۸۰). در حقوق ایران، ماده ۱۵ قانون بیمه در این زمینه دو تعهد برای زیان‌دیده 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 بیمه‌گر را مطلع سازد والا بیمه‌گر مسئول نخواهد بود». به عقیده حقوقدانان حکم «الا بیمه‌گر مسئول نخواهد بود» به معنای عدم مسئولیت بیمه‌گذار در قبال خسارتی است که کاهلی بیمه‌گذار باعث آن شده است نه آنچه در اثر اتفاق یا حادثه خارجی ایجاد شده است؛ زیرا بیمه‌گذار مسئول کار خویش و بیمه‌گر 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 زیان‌دیده از مطالبه تمام خسارت محروم نگردد. در اکثر نظام‌های حقوقی نیز تمایل بر این است که مسئولیت بین زیان‌دیده 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 بین‌المللی مسئولیت مدنی، همین حکم را در مسئولیت مالکان کشتی در خسارت آلودگی نفتی به تبعیت از نظام‌های حقوقی حکم‌فرما 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 زیان‌دیده با قصد ایجاد خسارت یا مسامحه وی بوده است مالک می‌تواند خود را تماماً یا جزئاً در قبال چنین شخصی از مسئولیت مبرا گرداند.

۲-۶. محدودیت‌های قانونی

کنوانسیون‌های بین‌المللی حمل‌ونقل 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 به‌درستی بر این عقیده‌اند که بیمه‌گر مسئولیت متصدی حمل‌ونقل نیز می‌تواند به این سقف استناد کند چراکه حداکثر تعهد بیمه‌گر برابر با مسئولیت بیمه‌گذار است و از سوی دیگر حق زیان‌دیده نسبت به جبران خسارت صرف‌نظر 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 به‌موجب این کنوانسیون در خصوص هر سانحه واحد تا سقفی که به‌صورت 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 حمل‌ونقل یا صادرکننده تضمین مالی دیگر حق اسناد به این سقف را دارد و این حق در ماده ۸ کنوانسیون به‌صراحت پیش‌بینی شده است که به‌موجب آن «... در چنین موارد خواننده (بیمه‌گر یا صادرکننده تضمین مالی) می‌تواند حتی در صورتی که مالک از حق تحدید مسئولیت خود به‌موجب 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 حمل‌ونقل که دکترین حقوقی با دشواری، حق استناد به سقف مسئولیت را برای بیمه‌گر ابداع نموده‌اند، در خسارت آلودگی این ابهام و اجمال وجود ندارد. به‌حکم 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 پردازیم.

۷. 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 به‌طور 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, 2003). 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 محدودکننده 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؛ (Lambert, 2003; Mcghliurey, 2004). کمتر اتفاق می‌افتد که بیمه‌گر سقف تعهد خود را به‌طور کلی تنها با درج مبلغی معین سازد به‌طور 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, 2012).

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 ۱۹۷۶^۱ اکنون 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 بیمه‌گر حق اسناد به این سقف را دارد (ماده ۹ کنوانسیون).

سقف تعهدات مالک کشتی و بیمه‌گر 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؛

1. protocol to the international convention on civil liability for oil pollution pamge196,(Leport1976)

۲. Social Drawing Right S D R

در اوت سال ۱۹۸۲ معادل حدود ۶۳٪ لیراسترلینگ یا ۱/۰۹ دلار آمریکا بوده است، این واحد در واقع سبدهی از ارزشهای معتبر جهان است (سیدی، ۱۳۶۸).

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 بیمه‌گر نهایتاً تا مبلغ سه میلیون SDR ملزم به جبران خسارت خواهد بود، اما اگر ظرفیت کشتی شش هزار تن باشد سقف تعهدات بیمه‌گر 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 دوستان هزار تنی معادل ۷۰ میلیون واحد محاسبه بالغ گردد مالک کشتی و بیمه‌گر حداکثر تا مبلغ ۵۹/۷ میلیون حق برداشت ویژه، تعهد دارد.^۱

تحدید مسئولیت از طرف مالک کشتی مطلق و بی‌قید و شرط نیست. در فرض خاصی ممکن است به تمام زیان‌وارده، در حق زیان‌دیده 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 بی‌مبالاتی 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 ذی‌صلاح 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 ضمانت‌نامه بانکی یا دیگر اقسام ضمانت

۱. 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.

قابل قبول دول متعاهد محل افتتاح خواهد بود. مزیت دیگر این صندوق این است که ذی‌نفع 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 بیمه‌گران ندارند. آنان همواره «از مزایای سقف مسئولیت مذکور در بند ۱ ماده ۵ بهره‌مند می‌گردند».

واحد محاسبه در کنوانسیون مسئولیت مدنی، حق برداشت ویژه مطابق تعریف صندوق بین‌المللی 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 بین‌المللی 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 میلی‌گرم با عیار نهصد در هزار، تبدیل فرانک طلا به پول ملی طبق قانون دولت مربوطه انجام خواهد گرفت (قسمت الف و ب و بند ۹ ماده کنوانسیون).

۸. نتیجه‌گیری 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 تلبور یافته است.

- کنوانسیون مسئولیت مدنی به منظور توسعه حمایت از زیان‌دیده، نظام بیمه اجباری را پیش‌بینی نموده است که در این نظام، مالکان کشتی که محموله نفتی عمده با بیش از ۲۰۰۰ تن حمل می‌کنند موظف به اخذ بیمه‌نامه از شرکت‌های معتبر بین‌المللی بیمه یا تضمین مالی دیگر نظیر ضمانت‌نامه بانکی از صندوق

غرامت بین‌المللی تا میزان ۵۹/۷ 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 زیان‌دیده از تعهد بیمه‌گذار خارج است و بر مبنای اصول و قواعد بیمه مسئولیت و تصریح کنوانسیون، بیمه‌گر نیز حق استناد به این ایرادت 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

۱. فراهانی، الف، شیرزاد، ج. و کشفی، س.، ۱۳۹۰. پلیس و نوآوری قانون جدید بیمه اجباری و مبانی آن. مجله دانش انتظامی، صص ۱۶۲-۱۶۱.
۲. ایزانلو، م.، ۱۳۸۵. رساله نظام جبران خسارت در بیمه مسئولیت مدنی، تهران: دانشگاه تهران، صص ۲۱، ۳۷۶-۲۷۵.
۳. بابایی، الف، ۱۳۸۰. مسئولیت مدنی و بیمه. مجله پژوهش حقوق و سیاست دانشکده حقوق علامه طباطبائی، ش ۴، صص ۸۶-۹۰.
۴. بابایی، الف، ۱۳۸۷. حقوق بیمه، تهران: قسمت، صص ۲۸۱-۸۰.
۵. داراب پور، م.، ۱۳۷۷. قاعده مقابله با خسارت، تهران: گنج دانش، صص ۳۵-۳۶.
۶. دانشنامه بیمه، ۱۳۹۲. مدخل بیمه مسئولیت مدنی، جلد ۱ (آ-ث)، تهران: پژوهشکده بیمه.
۷. زمانی، ق.، ۱۳۸۱. توسعه مسئولیت بین‌المللی در پرتو حقوق بین‌المللی محیط زیست. مجله پژوهش‌های حقوقی، ش ۱، صص ۵۱-۳۱.
۸. ژودن، پ.، ۱۳۸۲. اصول مسئولیت مدنی، ترجمه مجید ادیب، تهران: میزان، ص ۳۱.
۹. الن لو، ج.، ۱۳۸۳. حقوق بین‌الملل دریاها، ترجمه بهمن آقای، تهران: گنج دانش، چ ۲. ص ۹۳.
۱۰. سادات اخوی، م.، ۱۳۸۰. تکلیف زیان‌دیده به کاستن از زیان، رساله دکتری دانشگاه تربیت مدرس. صص ۱۶۷-۱۶۴.
۱۱. سیدی، م.، ۱۳۶۸. مسئولیت مدنی خسارت آلودگی نفتی در دریای آزاد. مجله حقوقی بین‌المللی، ش ۱۰، صص ۱۶-۷.
۱۱. صادقی، الف.، ۱۳۷۳. حقوق بیمه دریایی، تهران: کشتیرانی، صص ۱۳۸ و ۲۰۱.
۱۲. ضیایی بیگدلی، م. ر.، ۱۳۸۴. حقوق بین‌الملل عمومی، تهران: گنج دانش، ص ۴۵۷.
۱۳. قاسم‌زاده، م.، ۱۳۸۹. مسئولیت مدنی، تهران: میزان، ص ۱۴۴.
۱۴. کاتوزیان، ن. و ایزانلو، م.، ۱۳۸۷. مسئولیت مدنی، تهران: دانشگاه تهران، ج ۳، صص ۳۷۶، ۲۷۵، ۴.

۱۵. کاتوزیان، ن.، ۱۳۸۶. الزامات خارج از قرارداد، تهران: دانشگاه تهران، چ ۱، صص ۸۶-۳۰۶.

۱۶. کریمی، الف.، ۱۳۷۷. بیمه اموال و مسئولیت، تهران: بیمه مرکزی ج.ا.ا.، ج ۱، ص ۳۱۴.

۱۷. محمود صالحی، ج.ع.، ۱۳۸۳. حقوق زیان‌دیدگان و بیمه شخص ثالث، تهران: دانشگاه تهران، ص ۲۴۱.

18. American Jurisprudence, 1912. 2^{ed}, v, 99, Insurance, no.1912., 44 (1411)

19. Bacache, G. 2007. *Droit civil. les obligations. La Responsabilité Civile Extracontractuelle*. Economica, 1st ed, p.17.

20. Beignie, L. 1999. *Driot du contract de assurance*, 2^{ed}, p.86.

21. BiGot, J., 2001. Assurance de responsibilities *action direct. Faeu de la mise en cause de Lassur, JCP, ed.gen*, 178, p.192.

22. Bennett, p., 2000. Environmental governance and private actors: Enrolling insurers in international maritime regulation. *Political Geography*. 19 (7), pp.875-899.

23. Boris, S., Roland, H. and Boyer, L. 1999. Regime generale, *Par Herri Roland, litec*, 678, p.712.

24. Boyle, A., and Brinie, P. W., 2005, Basic document on international law and the Environmental, *Oxford University Press*, 678, p.712, 65-83.

25. Brides, N. and Hird, J., 2003. *Modern insurance law*, Sweet Maxwell, 5thed, pp.203-234.

26. Clarke, C., 2000. *Update comparative legal study on. Environmental Liability*, pp.11-12.

27. Corpus Juris Secudum, 1975. *A complete restatement of the entire American law*, 46, 5th Reprint w.p.c. p.1191, n123.

28. Crescenzo Dauriac, M.B., 1998. *Les risqué catastrophiques evenement s naturels*. Politiquise et Technologiques ed la Argus, p.248.

29. Erik, 2000, *Compulsory maritime insurance*, Scandinavian Institutes of Marti Tine Law Yearbook, p.3, <<http://fork.uio.no/erikro>> [Accessed 24 joht 2012].
30. Fabre-Magnan, M., 2008. *Droit des obligations*, T. 1 (contrat et Engagements Unilaterals), Presses Universitaires de France, 1é.éd, pp.48-55.
31. *Firima co trade S.A.V.*, 1991, 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 2 a .ci
32. Flour, J. and Aubert, J., 2003. *Les obligation*, Le Fait, pp.270-290.
33. Fountaine, M., 1975. *Driot des assurance. Bruxells*,18, p.40, Haris, D.J., 2003. *Case and materials on international*, Sewel and Maxwell, 8th ed, pp.376-380.
34. Henkin. M., 2002, *International low and materials*, American Case, Book Series, West Publishing, p.341
35. Henri Margeat et favre rochex Andre, 2007. *Precis de la loi sur le contract d assurance et commentaire sue reglementation de lassurance automobile obligatoire*, 9thed. L.g.d.j., pp.358, 362.
36. Hodgin, R., 2003. *Insurance law*, Cavendish Publishing ltd, 5th ed, pp.331,351
37. *International law commission*, 2001. Responsibility of States for nternationally wrongfulacts, ICJReports, 1949, p.22, <<http://www.eydner.org/pdf>> [Accessed 19 Febr 2014].
38. Ivamy E.R.H., 1979. *general principle of insurance law*, 4th ed, Butterworths, pp.281- 289.
39. *ILC Y yearbook*, 1980. <<http://legal.un.org/ilc/1980.htm>>.
40. Katrin, K., 2007. *Damage insurance*, 183, p.156.
41. Lambert Faivere, Y., 2003, *Droit des assurance*,11th ed, Dalazz, No. p. 511.
42. *Les Codes Belges*, T.I: matiers civiles et commerciales, Brulant, bruxeLLes.

43. Ling, Z., 2001. *International convention on civil liability for bunker oil pollution damage*, Liability and Insurance Aspect p. 157-158, <<http://www.ssrn.com>> [Accessed 21 June 2013].
44. Magee J. H. and Serbein, O. N., 2008. *Property and liability insurance*, Publication: Homewood, Ill., R. D. Irwin, p. 881-884.
45. Mans, J., 1994. Compensation for oil pollution damage caused by oil spills from ships and the international oil pollution compensation fund. *Marine Pollution Bulletin*, 29 (6-12), P. 378-384.
46. Noussia, K., 2007. *The principle of indemnity in marine insurance contracts*, A Comparative Approach, London: Springer, p.34.
47. Picard, M. and Besson, A., 2008. Les assurances Terrestres en droit Francais, T.I, Le contract d'assurance, 4thed, p.428,383.
48. Prieur, M., 2004, *Droit de l'environnement*, Paris: Dalloz, p.921.
49. Ripert, g., 1994. La regale morale sans les obligations civile, Paris, 130, <<http://www.amazono.com>> [Accessed 17 June 2003].
50. Rochex, A. and Courtive, G., 2000. *Le droit des assurances obliatoires*, L.G.J, pp.3,55.
51. Shafer, H.B. and Ott, C., 2004. *Economic analysis of civil law*, Edward Elgar, p.166-241.
52. Starch, B., Roland, H. and, Boyer L., 1999. *Regime Generale*, Par Herri Roland, litec, 678, p.712.
53. Uliescu, M., 1993. *La responsabilite pour les dommages ecologiques*, Revue Interntionale de Droit Compare, p. 382.
54. Van koppen, K., 2014. Environmental pollution liability insurance in China: compulsory or voluntary.? *Journal of Cleaner Production*, 70, pp. 211-219.
55. Veaux, F., 1996. *Assurance de demmage, regles particuliculeres, a lasurance*, Conditions de la Grant (Risgues Couvertss), fasc11-3, pp.12,73-76.
56. Viney, G. and Jourdain, P., 2003. *Les effets de la responsabilite*, L.G.D. J, n.368, p.403, 1016.

57. Winfield, 1963. *The law of tort*, Bay Jolowicx and Lewis, London: Sweet and Maxwell, p.303.
58. William, P., 1964. *Law of tort*, West Puhishingco, 3th ed, p.443.
59. Yan Feng, A. Mol, P. J Yonglong, L., Guizhen He, C.S.A. and Van Kroppen, K., 2014. Environmental pollution liability insurance in China: compulsory or voluntary? *Journal of Cleaner Production*, 70, pp. 211-219.