



مسئولیت مدنی شرکت‌های نفتی در قبال خسارات زیست محیطی

زهره سلطانی گجان^{۱*}

۱- کارشناسی ارشد حقوق خصوصی، دانشگاه آزاد اسلامی واحد الکترونیکی تهران. ایمیل: zahra.s661866@gmail.com

* نویسنده مسئول

چکیده

آلودگی های نفتی ناشی از فعالیت های شرکت های نفتی، یکی از اجتناب ناپذیرترین رخدادهایی است که در اثر چنین فعالیت هایی به ویژه در قلمروهای دریایی ایجاد می گردد. طبقاً به عنوان یک رفتار مخرب و مخاطره آمیز نسبت به محیط زیست به ویژه قلمروی دریایی، باید سازوکارهایی برای پیشگیری از وقوع آلودگی های نفتی ناشی از این فعالیت ها در وهله اول و نیز الزام شرکت های نفتی به جبران خسارات ناشی از فعالیت های نفتی آلوده ساز در وهله بعد، تعبیه و اندیشیده شود. دولت جمهوری اسلامی ایران در حال حاضر، ضمن پیوستن به کنوانسیون بین المللی درباره مسئولیت مدنی برای خسارت آلودگی نفت سوخت کشتی و تصویب قانون متناظر با این کنوانسیون، در راستای شناسایی مسئولیت مدنی برای شرکت های نفتی در قبال خسارات زیست محیطی گام برداشته است. در پژوهش حاضر، تلاش شده است ضمن بررسی مسئولیت مدنی شرکت های نفتی در قبال خسارات زیست محیطی به ویژه از منظر اصل پرداخت توسط آلوده ساز به عنوان مبنای بنیادین تحقق مسئولیت مدنی ناشی از ارتکاب رفتارهای خسارت بار زیست محیطی در حقوق بین الملل، رویکرد نظام حقوقی ایران به این مسئولیت مدنی را مورد بررسی قرار دهد.

کلمات کلیدی: خسارت زیست محیطی، مسئولیت مدنی، آلودگی های نفتی، شرکت های نفتی، اسناد بین المللی، حقوق ایران.

Civil Liability of Oil Companies for Environmental Damage

Zahra soltani gajan^{1,*}

1- Master of Private Law Islamic Azad University, Tehran Electronics Branch. Email: zahra.s661866@gmail.com.

* Corresponding Author

Abstract

Oil pollution resulting from the activities of oil companies is one of the most inevitable events that are caused by such activities, especially in maritime territories. Naturally, as a destructive and risky behavior towards the environment, especially in maritime territories, mechanisms must be implemented and thought out to prevent the occurrence of oil pollution resulting from these activities in the first place and also to require oil companies to compensate for the damages resulting from polluting oil activities in the second place. The government of the Islamic Republic of Iran has currently taken steps to recognize the civil liability of oil companies for environmental damage, while joining the International Convention on Civil Liability for Ship Fuel Oil Pollution Damage and approving the corresponding law to this convention. In this study, an attempt has been made to examine the civil liability of oil companies for environmental damage, especially from the perspective of the polluter-pays principle as the fundamental basis for realizing civil liability resulting from committing environmentally damaging behaviors in international law, and to examine the approach of the Iranian legal system to this civil liability.

Keywords: Environmental damage, civil liability, oil pollution, oil companies, international documents, Iranian law.

مقدمه

برداشت شده است. از منظر حقوق بین الملل محیط زیست نیز ایجاد تکلیف و تعهد برای شرکت های نفتی به منظور مقابله با خسارت زیست محیطی ناشی از آلودگی های نفتی، به طور کلی، تابع و مشمول اصل پرداخت توسط آلوده ساز است. نظر به اهمیت و حساسیت آلودگی های نفتی و اینکه فعالیت های شرکت های نفتی در بسیاری از موارد، اصلی ترین عامل ایجاد این آلودگی ها هستند، در تحقیق حاضر، مسئولیت مدنی شرکت های نفتی در قبال خسارات زیست محیطی، از حیث قواعد و ضوابط مطرح در عرصه حقوق بین الملل و نیز از منظر قوانین و مقررات مصوب در نظام حقوقی ایران، مورد بحث قرار گرفته است.

آلودگی های نفتی، به ویژه در محیط های دریایی، یکی از اجتناب ناپذیرترین پدیده ها و پیامدهای فعالیت شرکت های نفتی است. این آلودگی ها ازجمله مصادیق بارز خسارت به محیط زیست ارزیابی می شوند و تکلیف به پیشگیری و نیز تعهد به ایجاد الزام به جبران خسارت از عامل آلوده ساز و مرتکب رفتار خسارت بار، ایجاب می کند که مقررات مشخصی در این باره، به تصویب نظام حقوقی برسد. دولت جمهوری اسلامی ایران، با تصویب قانون الحاق دولت جمهوری اسلامی ایران به کنوانسیون بین المللی درباره مسئولیت مدنی برای خسارت آلودگی نفت سوخت کشتی، گام مهمی در این راستا

۱- رویکرد اسناد بین المللی به مسئولیت مدنی ناشی از آلودگی های نفتی

در مورد اسناد بین المللی باید ابراز داشت که، حادثه کشتی «Torry canyon» و پس از نشت نفتی «Metula oil»^۱ نیاز به ایجاد مسئولیت محض از طرف دولت ها احساس گردید. سپس وقوع حوادث شدید دیگر ناشی از نشت نفت از جمله آن موارد می توان به حوادث «Amoco cadiz»^۲ و «Exxon valdes»^۳ جای خالی این مسئولیت بیشتر احساس گردید. در سال ۱۹۸۴ و در پاسخ به حادثه «Amoco cadiz» سازمان بین المللی دریایی طرح مسئولیت و جبران خسارت برای زیان های در ارتباط با حمل و نقل مواد خطرناک و سمی در دریا را پیشنهاد نمود که بعدا این طرح به تصویب سازمان بین المللی دریایی رسید.

در این کنوانسیون مسئولیت محض برای مالکان کشتی های نفتی مد نظر قرار گرفت و در این رابطه بیان شده که طرفین این کنوانسیون متقاعد شده اند تا جبران خسارت کافی، سریع و موثر بخاطر زیان های نفتی را انجام دهند و همچنین آرزو گردیده که مجموعه قواعد و مقررات بین المللی یکسانی در خصوص مسئولیت و جبران خسارت به تصویب برسد که در آن بدون نیاز به اثبات تقصیر یا بی مبالائی مسئولیت اثبات گردد مگر آنکه مالک کشتی بتواند به یکی از عوامل رافع مسئولیت مثل فورس ماژور یا اعمال اشخاص ثالث یا... استناد جوید. علاوه بر آن، در پاسخ به دو حادثه «Amoco cadiz» و «Exxon valdez» سازمان بین المللی دریایی، کنوانسیون بین المللی مربوط به آمادگی پاسخ و همکاری ۱۹۹۰ که بر مبنای اصل «پرداخت توسط آلوده ساز» و با در نظر گرفتن اسناد بین المللی در رابطه با مسئولیت و جبران خسارت برای آلودگی های نفتی که شامل کنوانسیون های بین المللی ۱۹۷۱ و ۱۹۶۹ می باشد را مورد پذیرش خود قرار داد.^۴ بنابراین اصل مسئولیت محض به تدریج در معاهدات بین المللی رسوخ کرده است چنانکه می توان به کنوانسیون بروکسل مربوط به مسئولیت متصدیان کشتی های اتمی مصوب ۱۹۶۲ و نیز کنوانسیون وین درباره مسئولیت مدنی و خسارات اتمی مصوب ۱۹۶۳ اشاره نمود که نوعی مسئولیت محض بر اشخاص مسئول تاسیسات و متصدیان کشتی های اتمی تحمیل می کنند. اصل مزبور همچنین در معاهدات مربوط به آلودگی های نفتی در دریا و نیز در

کنوانسیون ۱۹۷۲ در مورد مسئولیت بین المللی برای خسارات وارده از اجرام فضایی^۵ وارد شده است. در این کنوانسیون صریحا دو نوع متفاوت از مسئولیت را شناسایی می کند: ۱- مسئولیت مطلق بدون تخلف را برای صدمات وارده به سطح زمین یا به هواپیماهای در حال پرواز (ماده ۲) و ۲- مسئولیت مبتنی بر تقصیر را برای سایر خسارات (ماده ۳). کنوانسیون های مربوط به خسارت های هسته ای نیز بطور یکسان در همه موارد برای زیان های ناشی از فعالیت های هسته ای مسئولیت محض دولت ها را در نظر گرفته اند. که در این خصوص کنوانسیون ۱۹۶۰ پاریس در رابطه با مسئولیت اشخاص ثالث در حوزه انرژی هسته ای که مورد قبول اژانس انرژی هسته ای اروپایی^۶ می باشد به عنوان اولین کنوانسیون در این رابطه که به این موضوع پرداخته است محسوب می گردد. به موجب کنوانسیون مسئولیت برای خسارت ناشی از حوادث تشعشعات هسته ای، در حمل و نقل بین المللی سوخت هسته ای تابشی از دستگاه های نیروگاه های اتمی مسئولیت همچنان محض فرض گردیده است.^۷ مطابق با کنوانسیون بروکسل ۱۹۶۲ در خصوص مسئولیت استفاده از کشتی هایی با انرژی هسته ای^۸ بیان گردیده است که استفاده کننده از یک کشتی با انرژی اتمی دارای مسئولیت محض^۹ برای کلیه خسارت های هسته ای می باشد تنها در صورتی که اثبات شود که چنین خسارت هایی به علت یک سانحه اتمی که متضمن سوخت هسته ای است از تولیدات رادیواکتیو یا مواد زائد استفاده شده باشد.^{۱۰} این کنوانسیون تنها یک دفاع رافع مسئولیت را در نظر آورده است و آن در شرایطی است که اگر استفاده کننده بتواند ثابت کند که خسارت ناشی از تمام یا قسمتی از یک فعل یا ترک فعل افزادی است که متحمل خسارت شده اند. به طور مشابه کنوانسیون ۱۹۷۱ مربوط به مسئولیت مدنی در رشته حمل و نقل دریایی مواد اتمی از مسئولیت محض در این رابطه یاد نموده است. در دستور العمل اروپایی درباره مسئولیت ناشی از تجاوز به محیط زیست، دو مبنا برای مسئولیت های ناشی از خسارت های زیست محیطی پیش بینی شده است. در پاره ای موارد مسئولیت محض و در برخی دیگر مسئولیت مبتنی بر تقصیر پذیرفته شده است. مسئولیت محض در مورد متصدیان فعالیت های حرفه ای مندرج در ضمیمه سوم دستورالعمل و مسئولیت مبتنی بر تقصیر ناظر به

^۵ 1972 Convention on International Liability for Damage Caused by Space Objects, ILM (1971), 965 ff.

^۶ P.N. Swan, "Nuclear Liability in the United States and Europe", 13 Stanford LR, 1960-1961, p. 871; S. Cigoj, "International Regulation of Civil Liability for Nuclear Risk", 14 ICLQ, 1965, p. 809, pp. 813-815.

^۷ R. Lefebvre, Transboundary Environment Interference and the Origin of the State Liability, Volume 24, Kluwer Law International, The Hague and Boston, 1996, pp. 166-167.

^۸ The 1962 Brussels Nuclear Ships Convention, Articles I, II and III.

^۹ Preamble and Articles 1-3, 11 ILM (1972), p. 277.

^{۱۰} Jan Schnieder, World Public order of the Environment: Towards an International Ecological Law and Organization, University of Toronto Pres, Toronto, 1979, p. 168.

پخش شدن حدود ۶۰۰۰ تن از نفت خام باعث آلودگی شدید ۲۵ مایل از سواحل شیلی گردید.

^۲ در ۱۶ مارس ۱۹۷۸ Amoco cadiz یک ابر نفتکش متعلق به شرکت آموکو ایالات متحده بود که در سواحل مرز دریایی بریتانیا-فرانسه منجر به پخش بیش از ۲۳۰ هزار تن از نفت خام سنگین در دریا گردید که در نتیجه آن خسارت وسیعی بر محیط زیست دریایی وارد شد. نگاه کنید به: دینا شیلتن و الکساندر کیس، کتابچه قضایی حقوق محیط زیست، تحقیق و ترجمه: محسن عبداللهی، چاپ اول، تهران، خرسندی، ۱۳۸۹، ص ۱۸۶.

در سواحل آلاسکا Exxon valdez در ۲۴ مارس ۱۹۸۹ نفتکش^۳ منجر به پخش شدن بیش از ۱۱ میلیون گالن از نفت خام گردید که بر این اساس باعث ورود زیان به محیط زیست دریایی گردید.

^۴ IMO Convention (London 30 November 1990), 30 ILM (1991) 733, p. 736; IMO Conference Resolution 5 on Establishment of Oil Pollution Combating Equipment Stockpiles (ibid., p. 756)

شود، قسمت دوم از بند ۲ اصل چهارم طرح اصول ۲۰۰۶، مقرر می دارد که این مسئولیت به اثبات تقصیر نیازی ندارد. بنابراین همانطور که در رویه قضایی، قوانین داخلی کشورها و معاهدات بین المللی مشاهده می شود، مبنای مسئولیت ناشی از اعمال منع نشده، مسئولیت محض تلقی شده است.

۲- تحلیل مسئولیت مدنی شرکت های نفتی ناشی از آلودگی های نفتی از منظر اصل پرداخت توسط آلوده ساز در حقوق بین الملل محیط زیست

محیط زیست یکی از مولفه های اصلی در سیاست های کلان جهانی بوده و بسیاری از مولفه های دیگر از قبیل قدرت نظامی، سیاسی، اقتصادی و غیره را تحت تاثیر قرار می دهد. به همین دلیل مهمترین عامل و پیش نیاز هر فعالیت کلان، سازگاری آن با محیط زیست است. اهمیت محیط زیست به اندازه ای است که علاوه بر توجه جهانی به آن در بسیاری از برنامه ریزی های منطقه ای نیز به عنوان اولویت مطرح شده است. تجربه توسعه اقتصادی و رشد جمعیت در کشورهای مختلف نشان داده است که استاندارد بالای زندگی با حداقل قیمت بدون توجه به محیط زیست و به خصوص توسعه صنایع، کیفیت و کمیت منابع زیست محیطی را تنزل داده است. آلودگی هوا، باران اسیدی، گازهای گلخانه ای، تخریب جنگل ها، فرسایش خاک، بیابان زایی، آلودگی آب های سطحی و زیرزمینی از تبعات افزایش جمعیت و توسعه اقتصادی در کشورهای توسعه یافته محسوب می شود. از سوی دیگر ناکارآمدی اقتصادی در کشورهای درحال توسعه، رشد جمعیت، تشدید فقر، قیمت گذاری نامناسب و بهره برداری ناپایدار از منابع بدون داشتن دستاوردهای اقتصادی اساسی برای کشورها، تخریب روزافزون محیط زیست را به همراه داشته است.

فعالیت های اقتصادی انسان به ویژه طی دو قرن گذشته اثر عمیقی بر منابع زیست محیطی داشته است. تخلیه سریع منابع جنگلی، ذخایر ماهی، سوخت های فسیلی و معادن سوالات زیادی را در مورد نسل های حال و آینده برانگیخته است به علاوه بسیاری از مشکلات زیست محیطی مانند باران های اسیدی، اثر گلخانه ای و سوراخ شدن لایه ازن در نقاط مختلف جهان رخ می دهد.

بروز اولین تحول و انقلاب در نگرش های مربوط به محیط زیست در اواخر دهه شصت و اوایل دهه هفتاد میلادی رخ داد و مشخصه آن بحث در مورد کیفیت محیط زیست در برابر رشد اقتصادی بود. اواخر دهه هفتاد و اوایل دهه نود میلادی دومین انقلاب در زمینه محیط زیست به وقوع پیوست که در مورد توسعه پایدار بود. از برخی جهات تغییر نگرش از دهه شصت و هفتاد حاکی از عدم امکان متقاعد کردن کشورهای ثروتمند به این حقیقت بوده که نباید ثروتمند تر شوند. موضوع مزبور همچنین حکایت از تغییر بینش ها و برداشت ها درباره مدل سنتی رشد اقتصادی دارد.^۸

در طی دهه هفتاد اکثر بحث ها بر سر این بود که آیا خط مشی های اقتصادی سنتی که هدفشان افزایش در آمد است، با توجه به محدودیت های رشد اجرا شدنی است یا نه؟ در دهه هشتاد بحث به این سمت گرایش پیدا کرد که چگونه می توان بدون ایجاد خطر برای محیط زیست به رشد اقتصادی دست یافت. بدیهی است که سیاست های زیست محیطی مناسب،

انجام سایر فعالیت ها است.^۱ در این دستور العمل مسئولیت محض ناظر به متصدیانی است که فعالیت های آن ها به طور دقیق در ضمیمه سوم دستور العمل مشخص شده و مسئولیت متصدی برای پیشگیری و جبران خسارت زیست محیطی یا در صورت احتمال وقوع آن در آینده نزدیک (خسارت یا خطر وقوع آن به گونه ها و زیستگاه های طبیعی حمایت شده و خاک و آب های مورد نظر دستور العمل) بدون اینکه نیازی به اثبات تقصیر یا بی مبالاتی وی باشد، محقق می شود (ماده ۳ دستور العمل).^۲ مبنای مسئولیت مقرر در دستور العمل مصوب مطلق نیست بلکه مسئولیت محض است. بنابراین در دستور العمل دفاع هایی در این ارتباط پیش بینی شده است که رعایت بعضی از آن ها برای دولت های عضو اتحادیه اجباری و بعضی هم اختیاری است. از جمله این دفاع ها عبارتند از: دخالت شخص ثالث، رعایت دستورات دولتی، داشتن مجوز دولتی و غیره.^۳

مسئولیت محض به عنوان مبنای مسئولیت در چندین سند بین المللی دیگر نیز مورد پذیرش قرار گرفته است به عنوان مثال می توان به ماده ۴ پروتکل کیو،^۴ ماده ۴ پروتکل باسل^۵ و ماده ۸ کنوانسیون لوگانو^۶ اشاره کرد.^۷ در طرح اصول ۲۰۰۶ کمیسیون حقوق بین الملل، نیز مسئولیت محض مورد پذیرش قرار گرفته است. بند ۲ از اصل ۴ طرح بیان می دارد:

«اقدامات مورد اشاره در بند اول باید تحمیل مسئولیت به متصدی یا در حالت مناسب به اشخاص یا واحدهای دیگر را دربرگیرد. چنین مسئولیتی نیاز به اثبات تقصیر ندارد. هرگونه شرایط، محدودیت ها یا استثنائات به این مسئولیت باید سازگار با اصل ۳ پیشنهادی باشد.» همانطور که ملاحظه می

در لایحه قانون مسئولیت خسارت های زیست محیطی فرانسه تعیین فهرست چنین فعالیت هایی به شورای دولتی واگذار شده است. نگاه کنید به:

Projec de loi Relative a la Responsabilite Environnementale, 2007, Article 162(1)(2).

^۲ Directive 2004/35/CE of the European Parliament and of the Council of 21 April 2004 on Environmental Liability with Regard to the Prevention and Remedying of Environmental Damage, in: Official Journal of the European Union, Available in: <http://eur-lex.europa.eu/Lexuriserv.do?uri=oj:L:2004:143:0056:0075:EN:PDF>.

بنگريد به: رحمانی، مهدی، مبانی مسئولیت مدنی خسارت های ناشی از آلودگی های نفتی بر محیط زیست، مجله جغرافیا و برنامه ریزی منطقه ای، سال ۱۳، شماره ۴ (۵۳)، زمستان ۱۴۰۲، ص ۱۸.

^۴ The Kiev Protocol (2003).

^۵ The Basel Protocol (1999).

^۶ The Lugano Convention (1993).

در مارس ۱۹۹۳، شورای اروپا در شهر لوگانو، کنوانسیون راجع به مسئولیت مدنی در قبال خسارت ناشی از اعمال مخاطره آمیز در محیط زیست تصویب نمود. شورای اروپا یک سازمان بین المللی است. هدف این کنوانسیون، فراهم آوردن امکان جبران خسارت به طور مناسب برای خسارت ناشی از فعالیت هایی است که برای محیط زیست خطرناک می باشد.

^۷ Draft Principles on the Allocation ..., op. cit., p. 156, para. 14.

سلمی، زهره، مسئولیت مدنی ناشی از آلودگی نفتی در حقوق ایران،^۸ پایان نامه کارشناسی ارشد حقوق خصوصی، دانشگاه تهران، ۱۳۹۴، ص ۳۸.

سرآغاز رشته حقوق محیط زیست به کنفرانس سازمان ملل متحد در خصوص "محیط زیست انسان" که در سال ۱۹۷۲ در استکهلم تشکیل شد بر می گردد. این کنفرانس توانست در ارتقاء فهم شرکت کنندگان در این که قلمرو محیط زیست محدوده بسته ای نیست بلکه در گستره هوا و آب، محیط زیست مرز نمی شناسد، موثر واقع شود و از همین روی واقعیت موجود در این خصوص در سطح بین المللی مورد نظر و توجه قرار گرفت. نشست سران و نمایندگان دولت ها در استکهلم و ریو توانست اصولی را در جهت حفاظت محیط زیست و منابع طبیعی پی ریزی نماید تا به عنوان راهنمای اصلی، فرآیند تصویب مقررات این رشته را در سایر کشورها فراهم کند و دیدگاه مختلف کشورهای سرمایه داری کمونیستی و کشورهای در حال توسعه را به حمایت از تنها کره قابل زیست به هم نزدیک گرداند. یکی از این اصول که در حقوق محیط زیست مخصوصا در اعلامیه ریو به آن اشاره شده اصل پرداخت توسط آلوده ساز^۳ است.

اصل پرداخت توسط آلوده ساز یکی از اصول حقوق محیط زیست مندرج در ماده ۱۶ اعلامیه ریو است. بایستی توجه داشت که در بین دکتین در اصل بودن پرداخت توسط آلوده ساز اختلاف نظر وجود دارد. عده ای اصل پرداخت را جزء اصول حقوق محیط زیست نمی دانند و آن را خط مشی در جهت اجرای سایر اصول می دانند در مقابل بسیاری آن را جزء اصول حقوق محیط زیست به شمار می آورند. این اصل عبارت از تخصیص هزینه هایی برای جلوگیری از آلودگی وجبران خسارات ناشی از آلودگی محیط زیست است. به بیان ساده این اصل عنوان می کند که هر کس آلودگی ایجاد نماید، باید هزینه های کنترل و کاهش آلودگی را هم بپردازد.

در اقتصاد محیط زیست آلودگی به مثابه یک اثر خارجی منفی مورد بحث و تحلیل قرار می گیرد. اثر خارجی اثری است که از جانب فعالیت های یک فرد یا گروه، بر گروه یا فرد دیگری وارد می شود که تناسبی با خواسته های افراد پذیرنده ندارد و مورد جبران هم قرار نمی گیرد. این اثرات خارجی^۴ باید درونی گردد. یعنی تا وقتی که در قیمت بازار، قیمت واقعی کالا- که با در نظر گرفتن هزینه خسارات زیست محیطی محاسبه می شود- منعکس نگردد، این قیمت غیر واقعی و بازار اقتصادی، ناکارآمد است. در حقیقت این اصل یک قاعده اقتصادی از تخصیص هزینه است که از تئوری اثرات خارجی ناشی می شود که مستلزم این است که آلوده کننده مسئول اثرات خارجی ناشی از آلودگی اش باشد. این اصل، با درونی کردن هزینه ها، رابطه ای نزدیک میان خط مشی های زیست محیطی کشور و سیاست های اجتماعی - اقتصادی به وجود می آورد. به علاوه تحت این اصل دولت ها مسئول نیستند که خسارات ناشی از آلودگی را در سطح جامعه بپردازند یا زیر بار خسارات ناشی از این اقدامات روند چون قسمت اعظم این بار بر روی دوش کسانی است که مالیات می پردازند. این اصل به دنبال تشویق کشورها به چگونگی بهره برداری از منابع نادر زیست محیطی در جهت استفاده پایدار از منابع است.

اصل پرداخت توسط آلوده ساز ابتدا در جامعه بین المللی در سال ۱۹۷۲ با پیشنهاد شورای همکاری اقتصادی و توسعه اروپا به عنوان یک اصل راهنما، برای کمک به اصولی که به عنوان خط مشی های زیست محیطی مورد پذیرش جامعه جهانی بود پذیرفته شد. این پیشنهاد در سال ۱۹۷۴ قالب "اصل پرداخت توسط آلوده ساز" اجرا شد. در کل این اصل امروزه یکی

امکان رشد اقتصادی را فراهم خواهد آورد. رشد اقتصادی چنانچه صحیح هدایت شود به حفظ و ارتقای کیفیت محیط زیست کمک خواهد کرد. وقایع دهه هشتاد نشان داد که چنانچه سیاست های اقتصادی به گونه ای محیط زیست گرایانه هدایت نشود، با محدودیت هایی مواجه می شود. این تحول باعث ایجاد اصطلاح توسعه پایدار شد. توسعه پایدار معرف فرآیندی است که در آن اجازه داده نمی شود منابع طبیعی پایه، دچار انحطاط و زوال گردد.

در دهه هفتاد بسیاری از صاحب نظران اظهار داشتند که رشد اقتصادی و حفظ محیط زیست به ناچار در تضاد با یکدیگر قرار دارند، حال آن که در دهه هشتاد گرایش بدان سمت تغییر جهت داد که رشد اقتصادی و محیط زیست بالقوه با یکدیگر سازگارند. سیاستی که طرفداران محیط زیست در طی دهه هفتاد بر آن اصرار می ورزیدند آن بود که چنانچه قرار باشد کیفیت محیط زیست حفظ شود، رشد اقتصادی و جمعیت باید محدود شود. به علاوه نظریه مزبور به لحاظ اخلاقی نیز مورد تایید بود، طرز بینشی که مبتنی بر توجه و دلنگرانی نسبت به دیگر موجودات زنده بود. اقتصاددانان از این نظریه به شدت انتقاد کردند و محدودیت های رشد را مورد تجزیه و تحلیل قرار دادند. در طول این دهه طرفداران حفظ محیط زیست این فرض را مطرح ساختند که کیفیت محیط زیست مهم است و در تایید این مطلب به شواهد و مدارک علمی توسل جستند. اما آن ها به اهمیت اقتصادی کیفیت محیط زیست اشاره ای نکردند. در این جا منظور از اهمیت اقتصادی، اهمیت پولی و مالی نیست، موضوعی را می توان واجد اهمیت اقتصادی دانست که تاثیر قابل ملاحظه ای بر رفاه انسان داشته باشد. دهه هشتاد شاهد بروز و توسعه و به کارگیری فن آوری های مربوط به برآورد زیان ها و منافع اقتصادی ناشی از تغییر و تحولات محیط زیست بود.^۱

ارج نهادن بیشتر، به نقش کلیدی محیط زیست در تبادلات نظام های اقتصادی، روز به روز طرفداران بیشتری پیدا می کند. زیستگاه های طبیعی که روزگاری ظاهرا فاقد هر گونه کارکرد بارز اقتصادی وانمود می شد، آهسته آهسته تبدیل به منابع با ارزشی شدند. جنگل های بارانی حفاظت از حوضه آبریز را بر عهده دارند و به منزله زیستگاه گونه های بالقوه ارزشمند گیاهی و جانوری عمل کرده و اقلیم را تنظیم می کنند. تالاب ها آب را تصفیه می کنند و اراضی خشک را در برابر هجوم امواج حفظ می کنند و منبع اصلی تنوع زیستی هستند. محیط زیست به صورت نظام های حامی حیات و اجزای چرخه های مهم بیولوژیکی، زمین شناختی و شیمیایی که تنظیم شرایط زیستی را بر عهده دارد عمل می کند. در واقع بین المللی شدن مشکلات زیست محیطی مهمترین مشخصه بحث های نوین دانشمندان و مسئولان امر است. تخریب لایه ازن و گاز های گلخانه ای مانعی به نام مرزهای ملی نمی شناسد. آنان دشمنان جهانشمولی هستند که هر کشور به تنهایی قادر به مقابله با آن ها نیست. این محدودیت ها و مشکلات بین المللی سبب ایجاد رشته ای جدید به نام حقوق محیط زیست شد.^۲

شیروی، عبدالحسین و فریده شعبانی جهرمی، رژیم بین المللی^۱ مسئولیت ناشی از آلودگی فعالیت های حفاری فراساحلی، فصلنامه مطالعات حقوق عمومی دانشگاه تهران، دوره ۴۸، شماره ۲، تیر ۱۳۹۷، ص ۳۶۱.

^۲ Lyons Youna, Transboundary pollution from offshore activities: a study of the Montara offshore oil spill. in: S.Jayakumar et al (eds), Transboundary Pollution: Evolving Issues of International Law and Policy (London: Edward Edgar Publishing Limited)., p. 2015. p. 381.

^۳ polluter-pays principle

^۴ External Cost

بر عهده بگیرد. منطق ابتدایی این اصل عبارت است از این که قیمت کالا یا خدمات بایستی تمام هزینه های تولید را که شامل هزینه منابع مورد استفاده می باشد را شامل شود.^۳

پروفسور بوگه^۴ بیان می دارد که اصل پرداخت دارای چندین تعریف می باشد و چهار تعریف از اصل ارائه می دهد:

- ۱- این اصل یک اصل اقتصادی کارا و موثر است.
- ۲- اصلی قانونی است که در مورد باید ها و نباید های هزینه ها صحبت می کند.
- ۳- این اصل به عنوان یکی از اصول بین المللی هماهنگ کننده خط مشی های محیط زیستی ملت ها عمل می کند.
- ۴- اصل پرداخت اصلی در مورد تخصیص هزینه ها بین دولت ها است.^۵

هسته اصلی این اصل از موقعیت گروه هایی صحبت می کند که باعث آلودگی شده اند و مخاطب اصلی آن دیگران و یا دولت برای جبران خسارات بر محیط زیست نیست. البته یکسری استثنا هایی وجود دارد که دولت بایستی هزینه ها را تقبل کند که شامل موارد زیر می گردد:

- ۱- توسعه تکنولوژی های جدید کنترل آلودگی
- ۲- کنترل آلودگی در ارتباط با توسعه مناطق
- ۳- کنترل آلودگی با هدف بقای صنایع
- ۴- مناطقی که به خاطر خط مشی های زیست محیطی دسترسی به آن ها برای عموم آسان نیست.

در هر حال دید غالب این است که وظیفه دولت ها پرداخت هزینه های کاهش و جبران خسارات زیست محیطی نیست بلکه دولت برای رسیدن به آلودگی بهینه^۶ بایستی هزینه ها را درونی کند و این بر عهده آلوده کننده است که هزینه فعالیت هایش که باعث ایجاد آلودگی می شود را بپردازد که این امر باعث می شود که میزان خسارات کاهش پیدا کند.^۷

فعالیت های اقتصادی که شامل سه فرآیند استخراج، تولید و مصرف است تماماً متضمن تولید ضایعاتی است که در نهایت به محیط زیست بازگردانده می شود. وجود ضایعات فراوان در مکان و زمان نامناسب موجب بروز تغییرات بیولوژیک در محیط زیست خواهد شد، که خود باعث آسیب به حیوانات و گیاهان و اکوسیستم می شود. چنانچه خسارات محیط زیستی به سلامتی و بهداشت انسان آسیب رسانده یا به طریقی اثر منفی بر رفاه انسان بگذارد، در حقیقت آلودگی اقتصادی روی داده است.

از اصول پایه و اساسی از خط مشی های محیط زیستی در اتحادیه اروپا است به طوری که اتحادیه بیان می دارد "خط مشی اتحادیه در زمینه محیط زیست بایستی مبتنی بر اصل پیشگیری و اصل احتیاط باشد و خسارات زیست محیطی باید جبران گردد و آلوده کننده بایستی بهای آلودگی اش را بپردازد."^۸

کارکردهای اصل پرداخت توسط الوده ساز به دو دسته تقسیم می شود که شامل کارکردهای پیشینی و پسینی می باشد. کارکردهای پیشینی اصل به منظور پرداخت بهای استفاده از منابع طبیعی در جهت رشد اقتصادی پایه ریزی شده اند. در این جا هدف قانونگذار وضع یک سری استانداردها و مشخص نمودن هزینه های استفاده از منابع و به تبع آن انتشار آلودگی، پیش از این که تخلفی توسط آلوده ساز صورت پذیرد، می باشد. به منظور پرداخت بهای استفاده از منابع طبیعی و به تبع آن انتشار آلودگی سه روش در نظر گرفته می شود:

- ۱- تغییر قیمت ها به طور مستقیم
 - ۲- تغییر غیر مستقیم قیمت ها یا هزینه ها از طریق روش های مالیاتی
 - ۳- تعیین استانداردهای زیست محیطی^۹
- تغییر مستقیم هزینه ها شامل جریمه های انتشار آلودگی و سیستم ودیعه گذاری- بازپرداخت است. در تغییر غیر مستقیم هزینه ها از طریق روش های مالیاتی، وضع مالیات را به عنوان یکی از روش های درونی ساختن هزینه ها معرفی می کند. سومین روش برای پرداخت بهای استفاده از منابع طبیعی تعیین استانداردهای زیست محیطی توسط مقامات عمومی در هر کشور است.

کارکرد پسینی این اصل در حقیقت در ارتباط با مبانی مسئولیت مدنی است. برای این که این اصل نقش موثری در حفاظت از محیط زیست داشته باشد، علاوه بر این که قانونگذار اقدامات پیشینی برای جلوگیری از تخریب محیط زیست و انتشار آلودگی انجام می دهد، بایستی به وسیله این اصل به قربانیان حوادثی که منجر به تخریب محیط زیست و انتشار آلودگی می شود این امکان داده شود که از طرق قانونی بتوانند خسارات اکولوژیکی را مطالبه کنند. برای بررسی کارکردهای پسینی با توجه به مبانی مسئولیت مدنی می توان به دو نظریه خطا و خطر اشاره کرد.

اصل پرداخت توسط آلوده ساز اصلی است که بر طبق آن آلوده کننده بایستی هزینه اقدامات کاهش آلودگی و خسارات زیست محیطی که در نتیجه فعالیت هایش ایجاد شده را بر عهده بگیرد تا خسارات زیادی به جامعه در کل وارد نشود و این خسارات در حد قابل قبولی باشد. باید توجه داشت که هر فعالیت اقتصادی مستلزم تولید آلودگی یا استفاده از منابع زیست محیطی و یا خسارت وارد کردن بر محیط زیست می باشد، اما چنانچه این خسارات رفاه عمومی را در جامعه به خاطر سودبری برخی افراد جامعه به خطر اندازد قابل قبول نیست. این که هر کس مسئول آسیب رساندن به محیط زیست است باید هزینه اش را هم بپردازد عین عدالت است. این اصل در حقیقت بیانگر همین مطلب است و بیان می دارد هر کس بایستی مسئولیت کار خودش را

^۳ Rochette Julien, Wemaëre Matthieu, Chabason Lucien, Callet Sarah, Seeing beyond the horizon for deepwater oil and gas: strengthening the international regulation of offshore exploration and exploitation, IDDRI SciencesPo, 2014, p. 271.

^۴ Bugge

^۵ Reprinted in-cited: Mann, Ian, "A comparative study of the polluter pays principle and its international normative effect on pollutive processes", British virgin island, 2009, p.3.

^۶ Optimal pollution

^۷ A. Luken, Ralph, Equivocating on the polluter pays principle: the consequences for Pakistan, Journal of Environmental Management, 2009, p.1.

اعلامیه ریو در مورد محیط زیست و توسعه، ۱۹۹۲

^۸ Røsæg Erik, The Norwegian Perspective With Regard to Liability Regimes Concerning Oil Rigs and Installation, in Soyer. Baris and Lettenborn, Andrew, Offshore Contracts and Liabilities, Informa Law from Routledge, 1st ed. 2015, p. 171.

حساسیت و اهمیت آلودگی های نفتی ناشی از فعالیت های شرکت های نفتی، موجب شد در نهایت، در سال ۲۰۰۱ میلادی، کنوانسیون تحت عنوان کنوانسیون بین المللی درباره مسئولیت مدنی برای خسارت آلودگی نفت سوخت کشتی تدوین گردد. دولت جمهوری اسلامی ایران نیز به موجب قانونی، به این کنوانسیون ملحق شده که بحث در مورد این موضوع، در قسمت بعد ارائه خواهد گردید.

در مقدمه این کنوانسیون، آمده است: «دولت های عضو این کنوانسیون، با یادآوری ماده (۱۹۴) کنوانسیون سازمان ملل درباره حقوق دریاهای، مصوب ۱۹۸۲ میلادی (برابر با ۱۳۶۱ هجری شمسی) که مقرر می دارد دولت ها باید کلیه اقدامات لازم را به منظور جلوگیری، کاهش و کنترل آلودگی محیط زیست دریایی به عمل آورند. همچنین با یادآوری ماده (۲۳۵) آن کنوانسیون، که مقرر می دارد با هدف حصول اطمینان از پرداخت کافی و فوری غرامت در مورد کلیه خسارتهای ناشی از آلودگی محیط زیست دریایی، دولت ها باید در توسعه بیشتر قواعد مربوط حقوق بین الملل همکاری نمایند. با توجه به موفقیت کنوانسیون بین المللی مسئولیت مدنی ناشی از خسارت آلودگی نفتی، مصوب ۱۹۹۲ میلادی (برابر با ۱۳۷۱ هجری شمسی) و کنوانسیون بین المللی ایجاد صندوق بین المللی برای جبران خسارت ناشی از آلودگی نفتی، مصوب ۱۹۹۲ میلادی (برابر با ۱۳۷۱ هجری شمسی) در جهت ایجاد اطمینان از این که جبران خسارت، در دسترس اشخاصی قرار می گیرد که از آلودگی در اثر خروج یا تخلیه نفتی که به صورت فله، توسط کشتی ها و از طریق دریا حمل می شود، متضرر می شوند، همچنین با توجه به تصویب کنوانسیون بین المللی درباره مسئولیت و پرداخت غرامت در مورد خسارت ناشی از حمل مواد خطرناک و سمی از طریق دریا، مصوب ۱۹۹۶ میلادی (برابر با ۱۳۷۵ هجری شمسی) به منظور پیش بینی جبران کافی، سریع و مؤثر خسارتهایی که از سوانح ناشی از حمل مواد خطرناک و سمی از طریق دریا ایجاد می شود، با تصدیق اهمیت ایجاد مسئولیت مطلق برای تمام اشکال آلودگی نفتی که با تحدید مناسبی از درجه مسئولیت مزبور مرتبط باشد. با در نظر داشتن این که اقدامات تکمیلی برای تضمین جبران کافی، سریع و مؤثر خسارت ناشی از آلودگی متج از خروج یا تخلیه نفت سوخت از کشتی، ضروری است، تدوین مقرراتی در مورد شناسایی مسئولیت مدنی برای شرکت هایی که به واسطه فعالیت در صنعت نفت، آلودگی های نفتی ایجاد می کنند، در نظام های حقوق ملی ضروری است.^۱

۴- رویکرد حقوق ایران نسبت به مسئولیت مدنی شرکت های نفتی ناشی از آلودگی نفتی

دولت جمهوری اسلامی ایران، در قانونی موسوم به «قانون الحاق دولت جمهوری اسلامی ایران به کنوانسیون بین المللی درباره مسئولیت مدنی برای خسارت آلودگی نفت سوخت کشتی» مصوب ۱۳۸۹، شروط و مقررات کنوانسیون مورد اشاره در راستای شناسایی مسئولیت مدنی برای شرکت های نفتی را پذیرفته است.

به موجب ماده ۲ این کنوانسیون، «دامنه شمول این کنوانسیون منحصرأ در موارد زیر اعمال خواهد شد:

الف - خسارت آلودگی ایجاد شده:

۱- در سرزمین، از جمله دریای سرزمینی یک دولت عضو و
۲- در منطقه انحصاری اقتصادی یک دولت عضو، که طبق حقوق بین الملل تعیین شده است یا اگر دولت عضو چنین منطقه ای را تعیین نکرده است یک منطقه فراتر یا مجاور دریای سرزمینی آن دولت که توسط دولت مزبور طبق حقوق بین الملل تعیین شده و بیش از دویست مایل دریایی از خطوط مبدئی که از آنها عرض دریای سرزمینی آن اندازه گیری می شود، امتداد نمی یابد.
ب - اقدامات پیشگیرانه به منظور پیشگیری یا تقلیل چنین خسارتی، در هر محلی که انجام شود.»

همچنین ماده ۳ این قانون در باب مسئولیت مالک کشتی مقرر کرده است: «به استثناء موارد پیش بینی شده در بندهای (۳) و (۴) این ماده، مالک کشتی در زمان سانحه، مسؤول خسارت آلودگی ناشی از هر نوع نفت سوخت در کشتی یا به وجود آمده از کشتی می باشد، مشروط بر آن که، 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 شد. اگر بیش از یک شخص طبق بند (۱) فوق مسؤول باشد، مسئولیت آنها تضامنی خواهد بود. در صورت اثبات موارد زیر از سوی مالک کشتی، هیچ گونه مسئولیت خسارت آلودگی به وی منتسب نخواهد شد:

الف) بروز خسارت در نتیجه جنگ، عملیات خصمانه، جنگ داخلی، شورش یا پدیده ای طبیعی یا ویژگی استثنائی، اجتناب ناپذیر و غیر قابل دفع بوده است؛ یا

ب) خسارت تماماً ناشی از فعل یا ترک فعل شخص ثالث با قصد ایجاد خسارت بوده است؛ یا

پ) خسارت تماماً ناشی از غفلت یا فعل زیانبار دیگر هر دولت یا مرجع دیگر مسؤول نگهداری چراغها یا سایر وسایل کمک ناوبری در اجراء آن وظیفه بوده است.

چنانچه مالک کشتی ثابت نماید که بروز خسارت آلودگی کلاً یا جزئاً ناشی از فعل یا ترک فعل شخص زیان دیده با قصد ایجاد خسارت یا مسامحه وی بوده است، مالک کشتی می تواند خود را کلاً یا جزئاً در قبال چنین شخصی از مسئولیت مبری گرداند. هیچ گونه دعوایی برای جبران خسارت ناشی از آلودگی علیه مالک کشتی، جز طبق این کنوانسیون اقامه نخواهد شد. هیچ چیز در این کنوانسیون به حق رجوع مالک کشتی که مستقل از این کنوانسیون وجود داشته باشد، لطمه ای وارد نخواهد کرد.»

از سوی دیگر، در ماده ۴ این قانون و در باب «استثنائات» می خوانیم: «این کنوانسیون در مورد خسارت آلودگی مذکور در کنوانسیون مسئولیت مدنی اعمال نخواهد شد اعم از این که غرامت به موجب کنوانسیون مزبور قابل پرداخت باشد یا نباشد. به استثناء موارد پیش بینی شده در بند (۳) این ماده، مفاد این کنوانسیون در مورد کشتیهای جنگی، کشتیهای تدارکاتی یا سایر کشتیهای تحت مالکیت یا بهره برداری دولت که در زمان استفاده تنها برای مقاصد غیربازرگانی دولت مورد استفاده قرار می گیرند، اعمال نخواهد شد. یک دولت عضو می تواند تصمیم به اعمال این کنوانسیون در مورد کشتیهای جنگی خود یا سایر کشتی های مذکور در بند (۲) فوق بگیرد که در این صورت، آن دولت باید مراتب را با تصریح شرایط چنین اعمالی به آگاهی دبیرکل برساند. در مورد کشتی های تحت مالکیت یک دولت عضو که برای مقاصد تجاری مورد استفاده قرار می گیرند، هر دولتی در حوزه های صلاحیت مقرر در ماده (۹) این کنوانسیون مشمول دعوی قرار خواهد گرفت و از تمام

^۱ Smith Marissa, The Deepwater Horizon Disaster: An Examination of the Spill's Impact on the Gap in International Regulation of Oil Pollution from Fixed Platforms. 25 Emory Int'l L Rev 1477, 2011, p. 281.

دفاعیه‌های مبتنی بر وضعیت آن دولت به عنوان یک دولت حاکم، صرف نظر خواهد کرد.»

از سوی دیگر، ماده ۵ این قانون در مورد سوانحی که دو یا چند کشتی در آنها دخیل می‌باشند نیز مقرر داشته است: «اگر سانحه‌ای که دو یا چند کشتی در آن دخیل باشند اتفاق افتد و در نتیجه آن خسارت آلودگی ایجاد شود، مالکان تمامی کشتیهای مربوط، جز در صورتی که به موجب ماده (۳) این کنوانسیون از مسئولیت مبری باشند، به صورت تضامنی مسؤول تمام خسارتهایی خواهند بود که به‌طور متعارف قابل تفکیک نباشد.»

همچنین باید به ماده ۶ این قانون نیز توجه کرد که در آن آمده است: «هیچ چیز در این کنوانسیون بر حق مالک کشتی و شخص یا اشخاص ارائه‌کننده بیمه یا تضمین مالی دیگر برای تحدید مسئولیت به موجب هر نظام ملی یا بین‌المللی حاکم، از جمله کنوانسیون تحدید مسئولیت دعاوی دریایی، ۱۹۷۶ میلادی (برابر با ۱۳۵۵ هجری شمسی)، آن طور که اصلاح شده، تأثیر نخواهد گذاشت.»

ماده ۹ این قانون نیز ماده مهمی است. در این ماده مقرر شده است: «هنگامی که سانحه‌ای، موجب خسارت آلودگی در قلمرو یک یا چند دولت عضو از جمله دریای سرزمینی یا منطقه موضوع جزء (۲) بند (الف) ماده (۲) این کنوانسیون شود یا اقدامات پیشگیرانه جهت پیشگیری یا تقلیل خسارت آلودگی در قلمرو مزبور از جمله دریای سرزمینی یا در منطقه مزبور اتخاذ شده باشد، اقامه دعاوی جبران خسارت علیه مالک کشتی، بیمه‌گر یا شخص دیگر ارائه‌کننده تضمین برای مسئولیت مالک کشتی، فقط می‌تواند در دادگاههای هر یک از دولتهای عضو مزبور اقامه گردد. اختاریه متعارفی در مورد هر دعوایی که بر اساس بند (۱) این ماده اقامه شده است باید به هر خواننده داده شود. هر دولت عضو باید اطمینان نماید که دادگاههای آن جهت رسیدگی به دعاوی جبران خسارت به موجب این کنوانسیون، صلاحیت دارند.»

در باب شناسایی و اجرا نیز ماده ۱۰ قانون مورد اشاره مقرر می‌دارد: «شناسایی و اجرای هر رأی صادره توسط دادگاه دارای صلاحیت طبق ماده (۹) این کنوانسیون که در دولت صادرکننده قابل اجرا است و به طرق عادی نیز قابل تجدید نظر نباشد، جز در موارد زیر، در هر دولت عضو مورد شناسایی قرار خواهد گرفت:

(الف) چنانچه رأی از طریق تقلب به دست آمده باشد؛ یا
(ب) چنانچه به خواننده اختاریه متعارف و فرصت عادلانه برای طرح مطلب وی داده نشده باشد.

رأیی که به موجب بند (۱) این ماده شناسایی شده است، در هر دولت عضو به محض انجام تشریفات لازم در آن دولت قابل اجرا خواهد بود. تشریفات نباید مجوزی برای اعاده دادرسی از حیث ماهیت باشد.»

بر این اساس و در مقام تحلیل رویکرد این قانون می‌توان گفت جبران خسارت زیست محیطی ناشی از آلودگی نفتی را نمی‌توان به استناد مسئولیت مدنی سنتی مطالبه نمود چرا که مواد قانون مسئولیت مدنی ناظر به حقوق خصوصی افراد است و حقوق عمومی را حمایت نمی‌کند (محیط زیست و مسایل مربوط به آن متعلق به حقوق عمومی است) همچنین مبنای مسئولیت در نظام سنتی، تقصیر است ولی در خسارات وارده بر محیط زیست نمی‌توان قابل به تقصیر شد. به نظر می‌رسد با تغییر رویکرد می‌توان اینگونه خسارات را بر مبنای مسئولیت بدون تقصیر قابل جبران دانست اعم از اینکه عامل آلوده کننده دولت یا اشخاص حقوق خصوصی باشد، لذا باید به

فکر طراحی نظام مسئولیت مدنی بابت خسارات آلودگی های نفتی به صورت ویژه بود، تا زمان طراحی نظام مذکور نیز باید قابل به مسئولیت دولت در صورت ورود خسارت از ناحیه دولت بوده (مسئولیت پیشگیری از آلودگی نفتی و جبران خسارت)، از افکار عمومی و سازمان های مردمی جهت حمایت از محیط زیست استفاده کرد که تمام این امور مستلزم سیاست گذاری تقنینی، اجتماعی- حقوقی است.^۱

از سوی دیگر، هرچند مبنای مسئولیت در قوانین موضوعه کشور، مبتنی بر تقصیر می باشد که براساس آن زیان دیده ملزم به اثبات تقصیر مرتکب می باشد؛ اما در خسارات وارده بر محیط زیست که از آلودگی های نفتی نشأت می گیرد نمی توان قائل به چنین دیدگاهی شد؛ چرا که اثبات تقصیر مرتکب در اغلب موارد امری دشوار و غیر ممکن می باشد. از این رو به نظر می آید با پذیرش نظام مسئولیت محض و تغییر رویکرد، می توان خسارات مذکور را بر مبنای مسئولیت بدون تقصیر قابل جبران دانست، بدون توجه به اینکه عامل اصلی آلودگی های نفتی و خسارات ایجاد شده دولت باشد یا اشخاص حقوق خصوصی. بر این اساس طراحی چنین نظامی جهت جبران خسارات ناشی از آلودگی های نفتی دارای ضرورت می باشد.^۲

نتیجه گیری

یکی از مباحث مهم پیرامون فعالیت شرکت های نفتی، مقوله آلودگی های نفتی ناشی از فعالیت این شرکت هاست. طبقاً به عنوان یک رفتار مخرب و مخاطره آمیز نسبت به محیط زیست به ویژه محیط زیست دریایی، پیامد منطقی شکل گیری و تحقق مسئولیت مدنی ناشی از فعالیت شرکت های نفتی، بحث تکلیف این شرکت ها به جبران خسارات وارد شده به محیط زیست ازجمله در قلمرو دریایی است. مسئولیت مدنی شرکت های نفتی در آلودگی های نفتی، به معنای تعهد قانونی آنها برای جبران خسارات ناشی از آلودگی های نفتی است. این مسئولیت می‌تواند بر اساس نظام های قانونی مختلفی مانند مسئولیت تقصیر، مسئولیت مطلق، یا مسئولیت ناشی از ضمانت پیشگیری از آلودگی باشد. در حال حاضر، بحث درباره مسئولیت مدنی شرکت های نفتی در آلودگی های نفتی، به ویژه در زمینه محیط زیست، از اهمیت بالایی برخوردار است و تلاش هایی برای طراحی یک نظام قانونی ویژه در این زمینه صورت می‌گیرد.

نظام حقوقی ایران با تصویب قانون الحاق دولت جمهوری اسلامی ایران به کنوانسیون بین‌المللی درباره مسئولیت مدنی برای خسارت آلودگی نفت سوخت کشتی در سال ۱۳۸۹ که در واقع، سند الحاق دولت ایران به کنوانسیون بین‌المللی درباره مسئولیت مدنی برای خسارت آلودگی نفت سوخت کشتی نیز هست، گام مهمی در راستای شناسایی مسئولیت مدنی برای شرکت های نفتی که اقدامات آن ها به آلودگی نفتی منجر می گردد، برداشته است. به طور کلی، خسارت آلودگی نفتی را می توان عبارت دانست از تلف یا زیان به بار آمده در خارج از کشتی در اثر آلودگی ناشی از خروج یا

میرعباسی، سیدباقر و همکاران، عملکرد سازمان بین المللی دریانوردی^۱
در باب مسئولیت مدنی ناشی از آلودگی دریاها در بستر کنوانسیون حقوق دریاها، مجله اقیانوس شناسی، دوره ۱۰، شماره ۳۹، ۱۳۹۸، ص ۳۱.

هداوند، مهدیه و همکاران، رویکرد سازمان بین المللی دریانوردی در^۲
زمینه مسئولیت مدنی ناشی از آلودگی نفتی دریاها، مجله مطالعات بین المللی، دوره ۱۸، شماره ۴، ۱۴۰۱، ص ۱۶۸.

9. Lyons Youna, Transboundary pollution from offshore activities: a study of the Montara offshore oil spill. in: S.Jayakumar et al (eds), Transboundary Pollution: Evolving Issues of International Law and Policy (London: Edward Edgar Publishing Limited), p. 2015.
10. P.N. Swan, Nuclear Liability in the United States and Europe, 13 Stanford LR, 1960-1961.
11. Projec de loi Relative a la Responsabilite Environnementale, 2007, Article 162(1)(2).
12. R. Lefebvre, Transboundary Environment Interference and the Origin of the State Liability, Volume 24, Kluwer Law International, The Hague and Boston, 1996.
13. Reprinted in-cited: Mann, Ian, "A comparative study of the polluter pays principle and its international normative effect on pollutive processes", British virgin island, 2009.
14. Rochette Julien, Wemaëre Matthieu, Chabason Lucien, Callet Sarah, Seeing beyond the horizon for deepwater oil and gas: strengthening the international regulation of offshore exploration and exploitation, IDDRI SciencesPo, 2014.
15. Røsæg Erik, The Norwegian Perspective With Regard to Liability Regimes Concerning Oil Rigs and Installation, in Soyer. Baris and Lettenborn, Andrew, Offshore Contracts and Liabilities, Informa Law from Routledge, 1st ed, 2015.
16. S. Cigoj, International Regulation of Civil Liability for Nuclear Risk", 14 ICLQ, 1965.
17. Smith Marissa, The Deepwater Horizon Disaster: An Examination of the Spill's Impact on the Gap in International Regulation of Oil Pollution from Fixed Platforms, 25 Emory Int'l L Rev 1477, 2011.

تخلیه نفت از کشتی، قطع نظر از محل وقوع این خروج یا تخلیه، مشروط بر آن که پرداخت غرامت در ازای آسیب وارده بر محیط زیست به استثنای عدم النفع حاصل از آسیب مزبور، محدود به اقدامات معقولی شود که عملاً برای اصلاح وضعیت انجام پذیرفته است یا باید انجام بپذیرد و نیز هزینه های اقدامات پیش گیرانه و تلف یا زیان ناشی از این اقدامات پیش گیرانه.

مراجع

۱. دینا شیلتن و الکساندر کیس، کتابچه قضایی حقوق محیط زیست، تحقیق و ترجمه: محسن عبداللهی، چاپ اول، تهران، خرسندی، ۱۳۸۹.
۲. رحمانی، مهدی، مبانی مسئولیت مدنی خسارت های ناشی از آلودگی های نفتی بر محیط زیست، مجله جغرافیا و برنامه ریزی منطقه ای، سال ۱۳، شماره ۴ (۵۳)، زمستان ۱۴۰۲.
۳. سلیمی، زهرا، مسئولیت مدنی ناشی از آلودگی نفتی در حقوق ایران، پایان نامه کارشناسی ارشد حقوق خصوصی، دانشگاه تهران، ۱۳۹۴.
۴. شیروی، عبدالحسین و فریده شعبانی جهرمی، رژیم بین المللی مسئولیت ناشی از آلودگی فعالیت های حفاری فراساحلی، فصلنامه مطالعات حقوق عمومی دانشگاه تهران، دوره ۴۸، شماره ۲، تیر ۱۳۹۷.
۵. میرعباسی، سیدباقر و همکاران، عملکرد سازمان بین المللی دریانوردی در باب مسئولیت مدنی ناشی از آلودگی دریاها در بستر کنوانسیون حقوق دریاها، مجله اقیانوس شناسی، دوره ۱۰، شماره ۳۹، ۱۳۹۸.
۶. هداوند، مهدیه و همکاران، رویکرد سازمان بین المللی دریانوردی در زمینه مسئولیت مدنی ناشی از آلودگی نفتی دریاها، مجله مطالعات بین المللی، دوره ۱۸، شماره ۴، ۱۴۰۱.
7. Jan Schnieder, World Public order of the Environment: Towards an International Ecological Law and Organization, University of Toronto Pres, Toronto, 1979.
8. Luken, Ralph, Equivocating on the polluter pays principle: the consequences for Pakistan, Journal of Environmental Management, 2009.