

مبانی نظری مسئولیت ناشی از آلودگی نفتی دریایی

فرخ جواندل جانانلو*

دریافت: ۹۳/۶/۲۵

پذیرش: ۹۴/۶/۱۷

نفت / فراساحل / آلودگی نفتی / مسئولیت مدنی / پیشگیری / خطا / خطر

چکیده

توسعه پایدار منابع نفت و گاز در فراساحل مستلزم مدیریت صحیح زیست محیطی در طول عملیات اکتشاف و تولید نفت و گاز، حمل و نقل و جابه جایی آن است و نتیجه عدم مدیریت صحیح نشت و ریزش نفت و گاز در آب دریا بوده که به آلودگی، خسارات سنگین زیست محیطی و در نهایت، به مسئولیت منجر می شود. مسئولیت فوق می تواند در قالب پیشگیری از آلودگی و در صورت عدم پیشگیری، مسئولیت مدنی آلوده کنندگان مطرح شود. مبانی مسئولیت ناشی از آلودگی نفتی دریاها یکی از مباحث عمده حقوق نفت و گاز است. مقاله حاضر می کوشد مبانی نظری مسئولیت فوق را در اسناد حقوقی بین المللی بررسی کند.

طبقه بندی JEL: K130

مقدمه

امکان آلودگی نفتی دریاها در موارد زیر وجود دارد:

- عملیات اکتشاف؛
- عملیات تولید؛
- عملیات فرایندی هیدروکربونی؛
- عملیات حمل و نقل و تجارت نفت.

و آثار آلودگی‌های نفتی دریایی عمدتاً دربرگیرنده نشت نفت، زباله‌های حفاری، سازه‌های رهاشده و گونه‌های مهاجم ناشی از رسوبات نفتی است که محیط‌زیست دریایی و به تبع آن، محیط‌زیست بشری را تحت‌تأثیر قرار دهد. بنابراین، درحالی‌که کشورهای ساحلی حق اکتشاف و بهره‌برداری از منابع طبیعی بستر و زیر بستر دریاها را در اختیار دارند، متعهد به اتخاذ مقررات و تدابیر حفاظت محیط‌زیست، سلامت و امنیت دریاها نیز هستند.^۱ گذر زمان و توسعه صنایع آلوده‌کننده اثبات کرد که محیط زندگی انسان‌ها محدودتر از آن است که در زمان‌های قبل تصور می‌شد. بنابراین، برای حفظ و حراست از طبیعت و محیط‌زیست، به تدریج اندیشه وضع قواعد و مقررات ملی و به تبع آن جهانی شکل گرفت. در این قواعد و مقررات، جلوگیری از آلودگی محیط‌زیست مورد تأکید قرار گرفته و معیارهای جهانی مشترکی برای نظم‌بخشی فعالیت‌های مرتبط با محیط‌زیست انجام شد. همچنین، با مطرح شدن مسائل مربوط به حقوق مسأله محیط‌زیست نیز وارد مرحله تازه‌ای شد، تا این‌که در سال ۱۹۷۲ در اعلامیه استکهلم بین حقوق بشر و محیط‌زیست رابطه و پیوندی اساسی برقرار گردید.

شاید بتوان گفت بحث آلودگی نفتی دریایی در حادثه سکوی نفتی هاریزون در خلیج مکزیک زنگ خطر بسیار جدی برای بشریت را به صدا درآورد؛ زیرا آلودگی نفتی و آثار آن در ساحل و فراساحل قدری متفاوت بوده و از این‌رو، مسئولیت آلودگی نفتی دریایی باید قدری خطیر تلقی شود.^۱

مقاله حاضر می‌کوشد ضمن بررسی مبانی سنتی مسئولیت ناشی از آلودگی زیست‌محیطی

نسبت به بررسی مبانی جدید مسئولیت ناشی از آلودگی نفتی دریاها پرداخته و تحولات کنونی مسئولیت در محیط‌زیست دریایی را از منظر اسناد بین‌المللی بررسی کند. در این مقاله، نخست به تعریف آلودگی نفتی خواهیم پرداخت؛ و از آن‌جا که اسناد حقوقی بین‌المللی از یک منظر به مفهوم آلودگی نفت نپرداخته‌اند، در مباحث بعدی به بررسی مبانی مسئولیت در نظام حقوق داخلی و اسناد بین‌المللی پرداخته می‌شود.

۱. مفهوم «آلودگی نفتی دریایی»

همان‌طور که در مقدمه اشاره شد، آلودگی نفتی دریایی گاهی از نشت نفت از سازه‌های دریایی هنگام اکتشاف و بهره‌برداری، نشت نفت محموله و یا سوخت کشتی‌ها در دریا، رهاسازی سازه‌های دریایی و گونه‌های مهاجم ناشی از رسوبات نفتی دریاها ایجاد می‌شود. آلودگی‌های نفتی دریا که موضوع کنوانسیون‌های بین‌المللی و منطقه‌ای مختلف است، تعریف واحد و یکسانی ندارد. بنابراین، برای تعریف آلودگی‌های نفتی و تحلیل ارکان آن باید کنوانسیون‌های مختلفی بررسی شود.

۱-۱. کنوانسیون بین‌المللی درباره مسئولیت مدنی برای جبران آلودگی نفت سوخت کشتی

کنوانسیون بین‌المللی درباره مسئولیت مدنی برای جبران آلودگی نفت سوخت کشتی که ایران نیز در تاریخ ۱۳۸۹/۰۲/۲۸ به آن ملحق شده است، به‌طور مستقیم آلودگی‌های نفتی دریایی را تعریف نمی‌کند بلکه به تعریف عبارات «نفت سوخت»، «سانحه» و «خسارت آلودگی» می‌پردازد اما از عبارات فوق می‌توان به تعبیر کنوانسیون از آلودگی نفتی نیز پی برد.^۱

در حقیقت، از بندهای (۵)، (۸) و (۹) ماده اول کنوانسیون فوق می‌توان چنین استنباط کرد که منظور از آلودگی نفت سوخت عبارت است از «آلودگی‌هایی که از ریختن هرگونه نفت هیدروکربونی کشتی در دریای سرزمینی یک کشور که در امر راهبری یا

۱. قانون الحاق دولت جمهوری اسلامی ایران به کنوانسیون بین‌المللی درباره مسئولیت مدنی برای جبران خسارات آلودگی نفت سوخت کشتی مصوب ۲۰۰۱ که در تاریخ ۱۳۸۹/۰۳/۳۱ برای اجرا ابلاغ شده است، در مقدمه خود دولت‌ها را متعهد کرده تا تمام اقدامات لازم برای جلوگیری، کاهش و کنترل محیط‌زیست دریایی را اتخاذ کنند.

رانش کشتی استفاده شده و در اثر هرگونه واقعه‌ای موجب خسارات آلودگی یا تهدید شدید و قریب‌الوقوع چنین خساراتی شود».

طبیعی است با توجه به عنوان کنوانسیون، مقررات آن فقط به آلودگی‌های ناشی از ریختن نفت سوختی پردازد و از آلودگی‌های ناشی از نشت مواد نفتی ناشی از اکتشاف و بهره‌برداری در دریا منصرف شود.

از طرف دیگر، از دامنه شمول احصا شده در بند «الف» ماده (۲) کنوانسیون فوق که آن را فقط در دریای سرزمینی یک کشور عضو قابل اعمال می‌داند و امکان تعمیم آن در سایر نقاط دریاها وجود ندارد، می‌توان در تعریف و تفسیر آلودگی نفتی دریاها استفاده کرد.

طبیعی است آلودگی‌های نفتی تنها از ریختن نفت سوختی کشتی و آن هم در دریای سرزمینی یک کشور ناشی نمی‌شود و بخش عمده‌ای از آن می‌تواند هم در خارج از دریای سرزمینی اتفاق افتد و هم از نفت سوختی کشتی‌ها ناشی نشده باشد، بلکه به دلیل اکتشاف و بهره‌برداری، نشت نفت از محموله نفتی کشتی‌ها و... باشد.

از نقیصه‌های دیگری که در تعریف آلودگی نفتی در کنوانسیون فوق می‌توان برشمرد، تعریف «خسارت آلودگی نفتی» به جای «آلودگی نفتی» است. بسیار واضح است که «خسارت» اثر آلودگی است و با خود «آلودگی» متفاوت است. بنابراین، بهتر بود کنوانسیون ابتدا به تعریف آلودگی می‌پرداخت و سپس آثار آلودگی را بیان می‌کرد.

۱-۲. کنوانسیون بین‌المللی آمادگی، مقابله و همکاری در برابر آلودگی نفتی ۱۹۹۰

«کنوانسیون بین‌المللی آمادگی، مقابله و همکاری در برابر آلودگی نفتی ۱۹۹۰» کنوانسیون دیگری است که می‌توان در این زمینه برای تعریف آلودگی نفتی در دریاها از آن کمک^۱.

کنوانسیون فوق – برخلاف کنوانسیون بین‌المللی درباره مسئولیت مدنی برای جبران آلودگی نفت سوخت کشتی (که تعریف خود را از نفت محدود به «نفت سوختی» کرده و برای راهبری و رانش کشتی استفاده می‌شود – نفتی که در اثر حادثه‌ای از کشتی به دریا وارد

۱. «کنوانسیون بین‌المللی آمادگی، مقابله و همکاری در برابر آلودگی نفتی» در پی حادثه‌ای که برای کشتی EXXON VALDEZ به وجود آمد، در سال ۱۹۹۰ میلادی به تصویب سازمان بین‌المللی دریانوردی رسید و در سال ۱۹۹۵ لازم‌الاجرا شد. تأکید اصلی این کنوانسیون بر اقدام سریع و مؤثر در صورت وقوع سانحه آلودگی نفتی به منظور جلوگیری از ورود خسارات جبران‌ناپذیر به کشتی‌ها، تأسیسات دریایی، بندر، تجهیزات تخلیه و بارگیری نفت و همچنین فراهم ساختن زمینه‌های لازم برای همکاری‌های بین‌المللی جهت مقابله با بروز حوادث ناشی از آلودگی نفتی است.

شود) تعریف جامع تری از نفت ارائه داده و آن را شامل نفت خام، نفت سوخت، نفت دیزل و روغن روان کننده می داند. تفاوت دیگری که بین دو کنوانسیون در تعریف نفت وجود دارد در شمول روغن روان کننده در نفت سوخت در «کنوانسیون بین المللی درباره مسئولیت مدنی برای جبران آلودگی نفت سوخت کشتی» و خروج آن از نفت سوخت در کنوانسیون حاضر است. بند دوم ماده (۲) کنوانسیون حاضر «سوانح آلودگی نفتی» را به اتفاق یا اتفاقاتی تعبیر کرده که منشأ یکسان داشته و منجر یا ممکن است منجر به ریزش نفت شود و محیط زیست دریایی و یا خطوط ساحلی یا منافع مربوط به یک یا چند کشور را تهدید و یا ممکن است تهدید کند و اقدام اضطراری یا واکنش فوری دیگری را لازم داشته باشد.

۱-۳. کنوانسیون بین المللی مسئولیت مدنی ناشی از خسارت آلودگی نفتی مصوب ۱۹۶۹

در «کنوانسیون بین المللی مسئولیت مدنی ناشی از خسارت آلودگی نفتی مصوب ۱۹۶۹» که در سال ۱۹۹۲ پروتکل اصلاحی آن نیز تصویب شد، تعریف کامل تری از نفت ارائه می شود و آن را به معنای هرگونه نفت پایدار هیدروکربن معدنی همچون نفت خام، نفت سیاه، نفت دیزل سنگین و روغن اعم از آن که به عنوان کالا در کشتی حمل شود یا در مخازن سوخت کشتی موجود باشد، تعبیر کرده است.^۱

واضح است که برای تعریف دقیق آلودگی های نفتی نخست باید کلمه «نفت» به طور جامع و مانع تعریف شود تا آلودگی های نفتی نیز متعاقب آن درست تعریف شود. به نظر می رسد تعریف فوق از تعاریف قبلی جامع تر باشد و آلودگی ناشی از مواد مندرج در تعریف فوق آلودگی نفتی ایجاد کرده ولی تعریف فوق نیز از جهاتی ناقص است و جامع تمام آلودگی های نفتی نخواهد بود.

۱-۴. کنوانسیون منطقه ای کویت برای همکاری درباره حمایت و توسعه محیط زیست دریایی و نواحی ساحلی

«کنوانسیون منطقه ای کویت برای همکاری درباره حمایت و توسعه محیط زیست دریایی و نواحی ساحلی» مشتمل بر ۳۰ ماده و پروتکل مربوط به مبارزه با آلودگی ناشی از نفت و سایر

۱. بند «۵» ماده (۱) کنوانسیون بین المللی مسئولیت مدنی ناشی از خسارت آلودگی نفتی مصوب ۱۹۶۹.

مواد مضره در موارد اضطراری مورخ ۲۴ آوریل ۱۹۷۸ فی مابین کشورهای حاشیه خلیج فارس به تصویب رسیده است.

در بند «الف» ماده (۱) کنوانسیون فوق، «آلودگی دریایی» تعریف شده که اعم است از آلودگی‌های نفتی و غیرنفتی. از طرف دیگر، «پروتکل مربوط به مبارزه با آلودگی ناشی از نفت و سایر مواد مضره در موارد اضطراری» بدون این که نفت و آلودگی‌های نفتی را تعریف کند، «مورد اضطراری در دریا» را تعریف کرده که شامل هر آسیب، رویداد، واقعه یا وضعیتی است که به آلودگی مهم یا تهدید قریب‌الوقوع به آلودگی مهم در محیط‌زیست دریایی توسط مواد نفتی منجر شود. همچنین، شامل سایر حوادثی است که برای کشتی‌ها - از جمله نفتکش‌ها - رخ دهد و فوران‌های ناشی از فعالیت‌های حفاری و تولید نفت و وجود نفت و سایر مواد مضره در آب ناشی از نقص تأسیسات صنعتی باشد.

۱-۵. قانون کنترل و جلوگیری از آلودگی نفتی دریایی مصوب ۲۰۰۵ انگلیس

تعبیر قانون کنترل و جلوگیری از آلودگی نفتی دریایی مصوب ۲۰۰۵ انگلیس که «نفت» را به معنای هر هیدروکربن‌های مایع و یا هیدروکربن‌های مایع جایگزین (از جمله هیدروکربن‌های حل‌شونده و یا غیرحلال و یا هیدروکربن‌های جایگزین که به‌طور معمول در فاز مایع در دما و فشار استاندارد یافت نمی‌شود - اعم از این که از گیاهان یا حیوانات و یا ذخایر معدنی یا از ترکیب آن‌ها به‌دست آیند)^۱ تعریف می‌کند، دقیق‌تر بوده و با در نظر گرفتن موارد احصاشده در پروتکل فوق، دربرگیرنده هرگونه نشت نفت در دریا اعم از نفت سوخت، نفت محموله، نفت ناشی از فعالیت‌های اکتشاف و بهره‌برداری و... است. بنابراین، آنچه به‌عنوان آلودگی نفتی در دریا معیار عمل و مدنظر مقاله حاضر است هرگونه نفت و مواد نفتی است که بنا بر هر دلیلی به دریا نشت کرده و باعث آلودگی آن شده است.

۱-۶. کنوانسیون بین‌المللی ایجاد یک صندوق بین‌المللی برای جبران خسارت ناشی از آلودگی

این کنوانسیون در بندهای «الف» و «ب» ماده (۱) عبارت «نفت سوخت» و «نفت خام»

۱. ماده (۲) قانون حفاظت از دریاها و رودخانه‌های قابل کشتیرانی در مقابل آلودگی.

را تعریف کرده و علاوه بر آن که در سرزمین کشورهای متعاقد کاربرد دارد در دریای سرزمینی^۱، منطقه انحصاری - اقتصادی، یا اگر یک دولت متعاقد چنین منطقه‌ای را ایجاد نکرده است، در منطقه فراتر و مجاور با دریای سرزمینی آن دولت که براساس حقوق بین‌الملل توسط دولت مزبور تعیین شده و این منطقه نباید بیش از ۲۰۰ مایل دریایی از خطر مبدایی که عرض دریای سرزمینی از آن اندازه گرفته خواهد شد امتداد یابد.

۷-۱. قانون حفاظت از دریاها و رودخانه‌های قابل کشتیرانی در مقابل آلودگی

به نظر می‌رسد قانون حفاظت از دریاها و رودخانه‌های قابل کشتیرانی در مقابل آلودگی به مواد نفتی در ماده (۱) جامع‌ترین و کامل‌ترین تعریف از آلودگی نفتی و منابع آلوده‌کننده نفتی را ارائه داده و آن را به نشت و یا ریختن نفت و یا مواد نفتی کشتی‌ها، نفتکش‌ها و یا سکوها و تأسیسات نفتی تعبیر کرده است.^۲

۱. ماده (۳) کنوانسیون بین‌المللی ایجاد یک صندوق بین‌المللی برای جبران خسارت ناشی از آلودگی.

۲. ماده (۱) کنوانسیون نفت را در دو بخش نفت خام و نفت سوخت به شرح زیر تعریف کرده است:

الف) «نفت خام» یعنی هر مخلوط هیدروکربن مایع که به‌صورت طبیعی در زمین وجود دارد اعم از این که به‌نحو مطلوبی جهت حمل تغییر شکل داده شده یا نشده باشد. همچنین، شامل نفت‌های خام که بعضی قسمت‌های تقطیری از آن خارج شده‌اند (که گاهی با نام مواد خام مرغوب شده به آن‌ها اشاره می‌شود) یا بعضی قسمت‌های تقطیری به آن اضافه گردیده‌اند (که گاهی با نام‌های مواد خام تیزشده یا دوباره‌سازی شده از آن‌ها یاد می‌شود) نیز می‌باشد.

ب) «نفت سوخت» یعنی مواد سنگین تقطیری یا باقیمانده نفت خام یا امتزاجی از این مواد که به منظور استفاده سوختی برای تولید حرارت یا نیرو بکار می‌برند که کیفیت آن‌ها معادل «مشخصات انجمن امریکایی آزمایش و تشخیص مواد مربوط به نفت سوخت شماره چهار (علامت ۶۹ - ۳۹۶ د)» یا سنگین‌تر باشد.

- ماده ۱ قانون حفاظت از دریاها و رودخانه‌های قابل کشتیرانی در مقابل آلودگی آلودگی‌های نفتی را به این شرح تعریف کرده است:

الف) آلودگی یا آلوده کردن: تخلیه یا نشت نفت یا مواد نفتی یا آب توازن کشتی‌ها یا نفتکش‌ها در آب‌های موضوع این قانون.

ب) منابع آلوده‌کننده:

۱- کشتی‌ها و نفتکش‌ها اعم از سالم، صدمه دیده، غرق شده و یا در حال غرق و یا در حال ساخت، تعمیر، اوراق و قطعه‌قطعه شدن در مراکز ساخت و یا تعمیر در سواحل و یا در آب‌های موضوع این قانون.

۲- کلیه تأسیسات ثابت و شناور اعم از سکوها، جزایر مصنوعی، مخازن نفتی، لوله‌های زیر آب در سواحل و یا در درون آب‌های موضوع این قانون.

ج) مواد نفتی: هرگونه مایع نفتی یا مخلوطی که دارای نفت باشد. از قبیل سوخت نفتی، لجن نفتی، مواد زاید و فضولات نفتی، انواع فرآورده‌های نفتی و مشتقات آن.

د) کشتی: هر نوع وسیله نقلیه دریارو خواه دارای نیروی محرکه باشد یا به نوعی یدک شود.

ه) نفتکش: هرگونه کشتی که از ابتدا به منظور حمل یا ذخیره‌سازی نفت طراحی و ساخته شده است و نفت در آن به صورت بدون بسته‌بندی حمل گردد و یا پس از مدتی ساختار آن برای منظور فوق تغییر و تطبیق داده شود. (و) تأسیسات نفتی: تأسیسات و تجهیزات ثابت یا شناوری که در اکتشاف، استخراج، تولید، بارگیری و انتقال مواد نفتی مورد استفاده قرار می‌گیرد. از قبیل سکوها، مخازن نفتی، خطوط لوله و جزایر مصنوعی).

به هر حال منظور ما در این مقاله از آلودگی نفتی، نشت و یا ریختن هرگونه مواد هیدروکربوری است که در مرحله اکتشاف، تولید، توسعه و یا حمل و نقل به هر طریقی به دریا وارد می شود.

۲. ماهیت مسئولیت ناشی از آلودگی های نفتی دریایی

در این مبحث ابتدا باید ماهیت مسئولیت ناشی از آلودگی نفتی دریایی از منظر حقوق داخلی و سپس از منظر اسناد بین المللی بررسی شود.

۲-۱. نظام های حقوق داخلی

ابتدا باید این نکته تحلیل شود که آیا نظام مسئولیتی مورد نظر ما تابع قواعد حقوق مسئولیت مدنی سنتی است و یا از نظام نوین حقوق مسئولیت پیروی می کند. ثمره این بحث در اهداف و راه های رسیدن به آن اهداف نمایان می شود. هدف قواعد مسئولیت در نظام نوین حقوقی، حمایت از منافع جامعه و حقوق عمومی است^۱، درحالی که در حقوق سنتی، هدف جبران خسارت های وارده به اشخاص و یا اموال خصوصی است. همچنین، این دو رشته حقوقی از لحاظ طرز کار و روش با هم متفاوتند. برای نمونه از نظر قلمرو مسئولیت، تعریف مسئول و عوامل توجیه کننده مسئولیت با هم برابر نیستند.

در کشورهایی که قواعد سنتی مسئولیت (در حقوق خصوصی) برای جبران خسارت های زیست محیطی مورد استناد قرار می گیرد، موارد اعمال مسئولیت محض منحصر به فعالیت هایی است که فهرست شان توسط قانونگذار مشخص می شود (قانون مسئولیت زیست محیطی آلمان ۱۹۹۰ و قانون جبران خسارت زیست محیطی دانمارک ۱۹۹۴). درحالی که در نظام نوین مسئولیت زیست محیطی، قلمرو مسئولیت محض به فعالیت های خاصی محدود نمی شود و ماهیت و نوع فعالیت هم در آن بی تأثیر است و در صورت وقوع هر نوع خسارت زیست محیطی «فرض مسئولیت آلوده کننده» وجود دارد، زیرا در این نظام اصل بر مسئولیت محض آلوده کننده است درحالی که در مسئولیت سنتی، تقصیر به عنوان مبنای مسئولیت قرار می گیرد. علاوه بر این، مواردی مانند دشواری اثبات رابطه سببیت، کم بودن

۱. کاتوزیان (۱۳۸۳)؛ ص ۱۵.

انگیزه پیگیری و دشواری برآورد میزان خسارت در نظام سنتی، اصل جبران این خسارت‌ها و همچنین نحوه جبران آن‌ها را پیچیده‌تر می‌کند.^۱

در حقیقت، نظام نوین مسئولیت ناشی از آلودگی زیست‌محیطی در اثر تحولات تاریخی به وجود آمده و خود را با نیازهای روز دنیا وفق داده است.

اما یکی دیگر از تفاوت‌های اساسی در این دو رویکرد؛ کارکرد و هدف آن‌ها است، به گونه‌ای که در مسئولیت سنتی هدف جبران خسارت و برگرداندن وضعیت به حالت نخستین است؛ حال آن‌که در نظام نوین مسئولیتی هدف اصلی «پیشگیری» از وقوع خسارت است، یعنی «پیش از ورود خسارت» مسئولیت زیست‌محیطی ایجاد می‌شود، در حقیقت مبنای چنین مسئولیتی اصل احتیاط است.^۲

۲-۲. نظام حقوق بین‌المللی

قضیه در حقوق بین‌الملل قدری پیچیده‌تر می‌شود. دلایل متعددی وجود دارد که تعهد دولت‌ها در حفاظت از محیط‌زیست (چه در قلمروی خود و چه ورای مرزها) جنبه عام‌الشمول یافته و تعهدی است در قبال جامعه بین‌المللی. دیوان بین‌المللی دادگستری در قضیه آزمایشات هسته‌ای میان استرالیا و نیوزلند از یک طرف و فرانسه از طرف دیگر در خصوص خسارات زیست‌محیطی بر مشترکات عمومی (دریای آزاد) بیان کرد که چنین نقض‌هایی به خودی خود بر منافع یک کشور خاص تأثیر نمی‌گذارد بلکه بر کل جامعه بین‌المللی مؤثر است. همچنین، تاکنون در سه سند مهم بین‌المللی تخریب وسیع، پایدار و شدید محیط‌زیست به عنوان جنایت بین‌المللی قلمداد شده است. بند «۲» ماده (۳۵) پروتکل اول الحاقی به کنوانسیون ژنو مورخ ۱۹۷۷، ماده (۱۸) اساسنامه دیوان بین‌المللی و کنوانسیون استراسبورگ مورخ ۱۹۹۸ اتحادیه اروپا، رویکرد کیفری به مقوله محیط‌زیست داده است. از آنجا که مفهوم تخلف در حقوق کیفری زمانی عینیت می‌یابد که به هم خوردن نظم عمومی مفروض باشد، می‌توان چنین استدلال کرد که محیط‌زیست از مفاهیمی است که به منفعت دولت‌ها مربوط می‌شود. همان‌طور که کمیسیون حقوق بین‌الملل در تفسیر شماره ۶ ماده (۴۸) خود (در خصوص مسئولیت مشترک) چنین بیان می‌دارد: «تعهدات مشمول

۱. کاتوزیان (۱۳۸۷)؛ ص ۲۸۶.

۲. بند «ب» ماده (۲) کنوانسیون بین‌المللی درباره مسئولیت مدنی برای خسارت آلودگی نفت سوخت کشتی.

قسمت «الف» بند (۱) باید از «تعهدات جمعی» باشند. یعنی باید بین گروهی از دولت‌ها اعمال و برای حمایت از یک منفعت جمعی وضع شده باشند. این تعهدات ممکن است به‌عنوان مثال به محیط‌زیست یا امنیت یک منطقه مربوط باشند».

ورود مقوله محیط‌زیست به اسناد حقوق بشری که مورد تأیید اعلامیه ریو نیز هست، نشان از آن دارد که حقوق بین‌الملل محیط‌زیست از نظر جامعه بین‌المللی در حال خروج از فرآیند حاکمیت محور و در حال وارد شدن به فرآیند بشریت محور است. در فرآیند اخیر، اصل تقابل رنگ باخته و ارزش‌های والای انسانی جای آن را می‌گیرد و آنچه موجب تعهد بر یک دولت می‌شود تعهد متقابل دیگر دولت‌ها نیست بلکه هریک از دولت‌ها به‌طور یک‌جانبه در قبال نسل‌های بشر تعهد به حفاظت از محیط‌زیست دارند.

حقوق بشر نسل‌های مختلفی دارد؛ دسته اول را حقوق آزادی می‌نامند که شامل حقوق مدنی و سیاسی است و در میثاق حقوق مدنی و سیاسی سال ۱۹۶۶ بیان شده است. دسته دوم حقوق اجتماعی، اقتصادی و فرهنگی است که تحت عنوان حقوق بشر نسل دوم معروف بوده و در میثاق حقوق اجتماعی، اقتصادی و فرهنگی سال ۱۹۶۶ و همچنین در سایر اسناد بین‌المللی آمده است. اما امروزه نسل سوم حقوق بشر نیز مطرح است که از جمله آن‌ها حق بشر بر داشتن محیط‌زیست سالم است. با توجه به اهمیت محیط‌زیست بشری و تأکید اسناد بین‌المللی بر حضور آن در ردیف سایر حقوق بشری می‌توان به اهمیت آن پی برد.^۱

باید توجه داشت نقش سازمان‌های بین‌المللی دولتی و غیردولتی درخصوص محیط‌زیست بسیار حائز اهمیت است. چنانچه مقام بین‌المللی اعماق نهاد صالحی برای تعقیب خاطیان در منطقه بین‌المللی اعماق دریا است و یا سازمان غیردولتی حقوقی لاینر که در پرونده شرکت بریتیش پترولیوم در خلیج مکزیک طرح دعوا کرده است، اقدامی که به نمایندگی از جمعیت ذینفعان اعم از ماهیگیران و ساکنین ساحل خلیج مکزیک بوده است. پذیرش این رویکرد نشان می‌دهد مفهوم منفعت حقوقی^۲ در حقوق بین‌الملل محیط‌زیست تغییر ماهیت داده و به منفعت جمعی (دست‌کم در برخی مسائل زیست‌محیطی) تبدیل شده است.

۱. موسوی، فضل‌الله (۱۳۸۵)؛ ص ۲۱.

2. Legal Interest.

۳. تحلیل تئوری مسئولیت ناشی از آلودگی زیست محیطی

در باب مبانی مسئولیت ناشی از آلودگی محیط زیست همان نظریه های معروف مسئولیت مدنی قابل طرح است که از جمله آن ها نظریه تقصیر و یا خطا، که براساس آن خسارات زیست محیطی قابل مطالبه نیست مگر آن که بتوان تقصیری را به عامل ورود خسارت منتسب کرد. این نظریه که شاید شایع ترین مبانی مسئولیت مدنی در حقوق دنیا باشد با توجه به این که امکان اثبات تقصیر در حوزه زیست محیطی و به خصوص آلودگی های نفتی دریایی بسیار سخت است و همچنین تکرر اسباب آلودگی، مورد پذیرش کنوانسیون های بین المللی واقع نشده است. از طرف دیگر، اعتقاد به این نظریه، به احتمال این که در آلودگی نفتی مقصری به مفهوم سنتی وجود ندارد، باعث شود خسارات زیست محیطی بدون جبران باقی بماند.

به اعتقاد برخی نویسندگان، در نظام حقوقی ایران و همچنین فرانسه، مسئولیت مدنی ناشی از آلودگی محیط زیست مبتنی بر نظریه تقصیر است، هرچند در نهایت به این نتیجه می رسند که مسئولیت فوق باید بر نظریه اتلاف و احترام به اموال مبتنی باشد.^۱ در حقیقت، تحلیل آن ها بر این نکته استوار است که درباره مبانی مسئولیت ناشی از آلودگی محیط زیست باید به قواعد مسئولیت مدنی از جمله قانون مسئولیت مدنی مراجعه شود.

نظریه اتلاف از برخی جهات ما را در تحلیل تئوری مسئولیت ناشی از آلودگی نفتی یاری می کند ولی باید اذعان داشت در اتلاف، مالی چه به صورت کلی و یا جزئی تلف می شود و تلف کننده به خاطر اتلاف مال مسئولیت مدنی دارد، اعم از این که مرتکب تقصیر شده باشد یا نه. در حالی که در آلودگی های نفتی دریایی مالی تلف نمی شود بلکه آب های دریای سرزمینی و گاهی آب های بین المللی که مالکیت آن متعلق به هیچ شخص حقیقی و یا حقوقی نیست آلوده شده و یا حتی آلودگی نفتی هنوز اتفاق نیفتاده است، بلکه احتمال آلودگی نفتی آب های آزاد وجود دارد؛ در حالی که از نظر کنوانسیون های بین المللی مسئولیتی ایجاد شده که در حقوق داخلی و به خصوص با قاعده اتلاف قابل توجیه نیست. زیرا هنوز حادثه ای اتفاق نیفتاده، در حالی که مسئولیت بر عهده فرد بار می شود ولی قاعده

۱. مقاله «فقه شیعه و تحول در مبانی مسئولیت مدنی زیست محیطی»، عزیزاله فهیمی و علی مشهدی، فصلنامه حقوق، مجله دانشکده حقوق و علوم سیاسی، دوره ۴۱، ش ۱، بهار ۱۳۹۰، ص ۳۲۴.

اتلاف مسئولیت جبران خسارات ناشی از تلف مال را توجیه می‌کند.

برخی دیگر مسئولیت مبتنی بر خطا یا همان تقصیر را تعهدی می‌دانند که یک دولت به علت عدم اجرای تعهدات بین‌المللی خود در قبال دولت دیگر برای جبران خسارات وارده پیدا می‌کند. البته تعهدات بین‌المللی را به صورت فعل و یا ترک فعل می‌دانند و تبصره اخیر از ایرادات تعریف تا حدودی می‌کاهد.^۱

«نظریه خطر» نظریه دیگری است که به عنوان مبنای مسئولیت ناشی از آلودگی‌های زیست‌محیطی مطرح شده و عبارت است از مسئولیت دولت‌ها در قبال زیان‌هایی که ناشی از نقض اعمالی است که حقوق بین‌الملل آن‌ها را منع نکرده است.

مبنای تمایز میان مسئولیت ناشی از خطا و تقصیر^۲ و مسئولیت ناشی از خطر^۳ در این است که مسئولیت نوع اول ارتکاب عملی است که حقوق بین‌الملل را نقض کرده باشد و حال آن‌که نوع دوم به آثار زیانبار ناشی از فعالیت‌هایی می‌پردازد که فی‌نفسه حقوق بین‌الملل را نقض نمی‌کند.

نظریه سنتی مسئولیت معتقد است پس از وقوع حادثه و ورود خسارت بحث مسئولیت مطرح می‌شود، در حالی که نظریه جدید در صدد اعمال دسته‌ای از تکالیف شکلی و اجرایی بر دولت‌ها قبل از وقوع حادثه است.^۴ به این ترتیب که دولت‌ها وظیفه دارند هنگام اجرای یک طرح و فعالیتی که می‌تواند آثار زیست‌محیطی داشته باشد، آن را ارزیابی کرده و کشورهای در معرض تهدید را مطلع کند. تعهدات ارزیابی و اطلاع دادن^۵ به کشورهای در معرض آثار زیست‌محیطی در زمره وظایف و تعهداتی است که در نظریه نوین مطرح است و به عنوان مسئولیت‌هایی تلقی می‌شوند که قبل از ایجاد خسارت و آلودگی پا به عرصه حیات حقوقی گذاشته‌اند.^۶ در حالی که در نظریه سنتی مسئولیت؛ یعنی تقصیر، مسئولیت

۱. رئیسی، لیلا، مقاله «بررسی تحولات مسئولیت بین‌المللی ناشی از خسارات زیست‌محیطی، بینا، بیتا.

2. Responsibility.

3. Liability.

۴. به عنوان مثال بند «۱۰» ماده (۴) کنوانسیون بازل مقرر می‌دارد: «تعهد کشورهایی که پسماندهای خطرناک و دیگر انواع پسماند در آنجا ایجاد می‌شود مبنی بر اینکه این پسماندها باید به نحو سالم از لحاظ زیست‌محیطی اداره شود، نباید تحت هیچ شرایطی به کشورهای ورود یا عبور منتقل گردد.»

۵. بند «الف» ماده (۴) کنوانسیون بازل در این خصوص مقرر می‌دارد: «اعضایی که از حق خود در منع ورود پسماندهای خطرناک یا دیگر انواع پسماند برای دفع استفاده می‌کنند، باید اعضای دیگر را از تصمیم خود طبق ماده ۱۳ آگاه سازند.»

۶. موسوی (۱۳۸۵)؛ ص ۴۹.

حقوقی زمانی مطرح می‌شود که خسارت به بار آمده و فاعل عمل زیانبار معلوم و رابطه سببیت بین ورود خسارت و فعل عامل زیانبار موجود باشد.

در سال ۲۰۰۴ مسئولیت محض به تصویب پارلمان شورای اروپا رسید. با وجود این، به نظر می‌رسد کمیسیون اروپا در پذیرفتن مسئولیت محض از «قانون امریکا درباره مسئولیت و جبران خسارات و پاسخگویی جامع در برابر محیط‌زیست»^۱ الهام گرفته است؛ زیرا برای اولین بار مسئولیت محض درباره آلودگی محیط‌زیست در این قانون پیش‌بینی شد و ایالت‌های امریکا آن را درخصوص رهاسازی مواد خطرناک به طبیعت پذیرفتند. هرچند ریشه تاریخی مسئولیت محض در کامن‌لا به مسئولیت در برابر خسارات ناشی از حوادث و مسئولیت کارفرما در برابر کارگران برمی‌گردد، اما پس از مدتی درخصوص فعالیت‌هایی پذیرفته شد که خطرات غیرمتعارف داشته و سبب آلودگی محیط‌زیست می‌شدند. سپس، در طرح اولیه مسئولیت مدنی امریکا که در ۱۹۳۸ منتشر شد، اصل مسئولیت محض در رابطه با «فعالیت‌های فوق العاده خطرناک» پذیرفته شد.^۲

از جمله قوانین مصوب براساس دستورالعمل فوق قانون مسئولیت زیست‌محیطی فرانسه است که در راستای دستورالعمل فوق تدوین شده و گرایش به نظام مسئولیت مبتنی بر حقوق عمومی پذیرفته شده است. زیرا اولاً؛ مواد قانون فوق مربوط به جبران خسارات زیست‌محیطی و نه در قانون مدنی پیش‌بینی شده است و ثانیاً؛ در عنوان قانون از عبارت «مسئولیت» استفاده شده است.

قانون حفاظت از دریاها و رودخانه‌های قابل کشتیرانی در مقابل آلودگی به مواد نفتی مصوب ۱۳۸۹ آلودگی‌های نفتی دریایی را به دو دسته عمدی و غیرعمدی تقسیم شده است و برای مرتکبین عمدی مجازات حبس و جبران خسارت تعیین کرده و در صورتی که غیرعمدی باشد، مرتکبین را به انجام اقدامات لازم برای جلوگیری از گسترش و رفع آثار آن ملزم کرده است.

جالب توجه است که قانون فوق حتی دخالت عوامل قهری و خارج از اراده مسئولان آلودگی را در جبران خسارت بی‌تأثیر دانسته و نه تنها مسئولیت عینی برای مسئولان بار

1. Comprehensive Environmental Response, Compensation and Liability Act 1980.

۲. کاتوزیان (۱۳۸۷)؛ ص ۲۵۷.

نموده، حتی مسئولیت آن‌ها را تضامنی نیز تلقی کرده است.^۱

در این بخش به بررسی اسناد بین‌المللی در زمینه مبنای مسئولیت ناشی از آلودگی‌های نفتی دریایی پرداخته می‌شود. هدف از بررسی اسناد بین‌المللی (از جمله کنوانسیون‌ها، پروتکل‌ها و اعلامیه‌ها) تحلیل این نکته است که آیا در اسناد فوق‌الذکر مبنای پذیرفته شده مسئولیت خطا است و یا خطر.

۳-۱. کنوانسیون بین‌المللی درباره مسئولیت مدنی برای خسارات آلودگی نفت سوخت کشتی که ایران نیز در تاریخ ۱۳۸۹/۰۳/۱۲ به آن ملحق شده و آن را جزو قوانین داخلی خود تلقی کرده است.

این کنوانسیون ضمن تأکید بر اصل همکاری دولتها در توسعه بیش‌تر حقوق بین‌الملل تصریح می‌کند اولاً؛ دولتها باید کلیه اقدامات لازم را برای جلوگیری، کاهش و کنترل آلودگی محیط‌زیست دریایی به‌عمل آورند. ثانیاً؛ به حصول اطمینان از پرداخت کافی و فوری غرامت در مورد تمام خسارات ناشی از آلودگی‌های محیط‌زیست دریایی می‌پردازد. کنوانسیون فوق‌ضمن تأکید بر رعایت اصل احتیاط به مسئولیت و پرداخت غرامت ناشی از آلودگی محیط‌زیست دریایی جبران کافی، سریع و مؤثر خسارات وارده را پیش‌بینی کرده و آن را ضروری می‌داند. جالب توجه این‌که این کنوانسیون تضمین جبران کافی، سریع و مؤثر را نیز ضروری دانسته است. شاید بتوان ادعا کرد این تضمین متعاقباً به صندوق جبران خسارات زیست‌محیطی تبدیل شد.

۱. ماده (۱۶): مرتکبان آلودگی عمدی با حصول شرایط زیر مجازات نمی‌شوند:

الف) ایجاد آلودگی برای رفع خطر از کشتی، نفتکش یا تأسیسات نفتی و یا نجات جان اشخاص ضروری باشد.

ب) خطر به صورت عمدی ایجاد نشده باشد.

ج) میزان آلودگی با خطری که نفتکش، کشتی، شناور، تأسیسات نفتی یا جان اشخاص را تهدید می‌کرده است، متناسب باشد.

د) پس از وقوع آلودگی، فوراً اقدامات لازم را به‌منظور جلوگیری از گسترش و رفع آثار آن انجام داده باشند.

تبصره ۱- چنانچه تخلیه یا نشت نفت از تأسیسات نفتی در نتیجه حوادث غیرمترقبه باشد، مسئولان ذیربط مشروط بر آن‌که قبل از آلودگی اقدامات احتیاطی کافی و پس از آلودگی اقدامات فوری لازم را به‌منظور جلوگیری از گسترش و رفع آثار آن انجام داده باشند، مجازات نمی‌شوند.

ماده (۱۷): مالکان، بهره‌برداران و مسئولان ایجاد آلودگی موضوع این قانون، برای جبران کلیه خسارات ناشی از آلودگی و کلیه هزینه‌های محدود کردن آثار آلودگی و رفع آن و پایش زیست‌محیطی از جمله هزینه مواد و تجهیزات به‌کار گرفته شده و کارمزد خدمات ارائه شده توسط عوامل انسانی، مسئولیت تضامنی دارند.

از طرف دیگر، دامنه شمول آن کنوانسیون به اقدامات پیشگیرانه برای پیشگیری و یا تقلیل چنین خساراتی توسعه داده شده^۱ و مالک کشتی را درمورد خسارات آلودگی ناشی از هر نوع نفت سوخت مسئول شناخته و در صورت تعدد مالکان به صورت تضامنی به مسئولیت آنها نظر داده است^۲ و موارد معافیت از مسئولیت مالکان که در بند «۳» ماده (۳) به اشاره شده است شامل و منحصر به مواردی از قبیل جنگ، شورش، فعل ثالث با قصد ایجاد خسارت و... بوده و گویای پذیرش نظریه خطر به عنوان مبنای مسئولیت توسط این کنوانسیون است.

۳-۲. کنوانسیون بین‌المللی آمادگی، مقابله و همکاری در برابر آلودگی نفتی

این کنوانسیون در پی حادثه کشتی «اکسون والدز» در سواحل آلاسکا، توسط سازمان بین‌المللی دریانوردی در سال ۱۹۹۰ تصویب و در تاریخ ۱۹۹۵ لازم‌الاجرا شد. تأکید این کنوانسیون بر اقدام سریع و مؤثر در صورت وقوع سانحه آلودگی نفتی برای جلوگیری از ورود خسارات جبران‌ناپذیر به کشتی‌ها، تأسیسات دریایی، بنادر، تجهیزات تخلیه و بارگیری نفت و همچنین فراهم کردن زمینه‌های لازم برای همکاری‌های بین‌المللی جهت مقابله با بروز حوادث ناشی از آلودگی‌های نفتی است.

از جمله اهداف ذکر شده برای این کنوانسیون؛ همکاری منطقه‌ای و بین‌المللی کشورها در مقابله با سوانح آلودگی نفتی، الزام دولت‌ها به داشتن طرح اضطراری آلودگی‌های نفتی در کشتی‌ها و فراهم ساختن حداقل تجهیزات مورد نیاز برای مقابله با آلودگی نفتی است. با توجه به شرایط زیست‌محیطی و تردد زیاد شناورها و تأسیسات دریایی در خلیج فارس و دریای عمان جمهوری اسلامی ایران نیز در تاریخ ۲۹ تیرماه ۱۳۷۶ به کنوانسیون فوق ملحق شد.

براساس کنوانسیون فوق، تمام بهره‌برداران از دریا اعم از تولیدکنندگان و حمل‌کنندگان نفت و شرکت‌های کشتیرانی موظفند ضمن انجام اقدامات پیشگیرانه، تجهیزات مورد نیاز برای جلوگیری از ریزش نفت برای مقابله با سوانح نفتی را دارا باشند. براساس ضمیمه (۱) کنوانسیون حاضر تخلیه مواد حاوی نفت به دریا در مناطق ویژه دریایی در هر شرایطی

۱. بند «ب» ماده (۲) کنوانسیون بین‌المللی درباره مسئولیت مدنی برای خسارات آلودگی نفت سوخت کشتی.

۲. بند اول ماده (۳) کنوانسیون.

ممنوع بوده و در سایر مناطق نیز محدودیت‌هایی دارد.

از طرف دیگر، تمام نفتکش‌های با ظرفیت ناخالص ۱۵۰ تن و بیش‌تر و سایر کشتی‌های غیرنفتکش با ظرفیت ۴۰۰ تن و بیش‌تر باید «طرح اضطراری آلودگی نفتی بر روی کشتی» را داشته باشند.

آنچه از کنوانسیون فوق می‌توان دریافت، تعهد دولت‌ها برای جلوگیری از آلودگی‌های نفتی یک امر مبرهن است. بنابراین، برخلاف قواعد سنتی مسئولیت مدنی که تا زمان قبل از وقوع ضرر مسئولیتی متوجه عامل ضرر نیست، براساس کنوانسیون فوق دولت‌ها متعهد به رعایت اصل همکاری و اصل احتیاط بوده و قبل از ایجاد آلودگی متعهد به پیشگیری و ایجاد آمادگی‌های لازم برای مقابله با آلودگی‌های نفتی هستند.

از طرف دیگر، اصول فوق که در کنوانسیون به آن‌ها اشاره شده، مورد تأیید اعلامیه‌های استکهلم و ریو نیز هست^۱، هرچند اعلامیه‌های مذکور برای کشورهای امضاکننده الزامی نیست ولی خود به‌عنوان عرفی بین‌المللی تلقی می‌شود که از منابع حقوق بین‌الملل بوده و دولت‌ها را ملزم به رعایت می‌نماید.

۳-۳. پروتکل مربوط به مبارزه با آلودگی ناشی از نفت و سایر مواد مضره در موارد اضطراری که جمهوری اسلامی ایران نیز در تاریخ ۱۳۵۸/۹/۲۱ به آن ملحق شده است.

براساس ماده (۳) پروتکل فوق «دولت‌های متعاقد - منفرداً و یا مشترکاً کلیه اقدامات لازم را طبق این کنوانسیون و پروتکل‌های لازم‌الاجرائی که در آن عضویت دارند، برای جلوگیری یا کاستن از آلودگی محیط‌زیست در منطقه دریایی و مبارزه با آلودگی اتخاذ خواهند نمود.»

در حقیقت، این ماده علاوه بر این که بر اصل همکاری به‌عنوان یک الزام و تعهد مشترک بین کشورهای متعاقد می‌نگرد بر اصل احتیاطی نیز تکیه زده است و دولت‌های را متعهد کرده برای جلوگیری و یا کاستن از آلودگی‌های نفتی مساعدت کنند. هرچند پروتکل فوق منطقه‌ای است ولی با توجه به شرایط حاکم بر خلیج فارس و تعداد شناورها و تأسیسات

دریایی فراساحلی موجود در آن، می‌توان ادعا کرد بیش‌ترین بخش فعالیت‌های نفتی اعم از اکتشافات، استخراج و حمل‌ونقل نفت در این قسمت از دنیا اتفاق می‌افتد. بنابراین، اهمیت موضوع بسیار روشن است.

جمع‌بندی و ملاحظات

با نگاه اولیه به مسئولیت مدنی شاید این فرضیه در ذهن خطور کند که می‌توان مسئولیت ناشی از آلودگی را نیز در قالب مسئولیت مدنی سنتی بررسی کرد. در مسئولیت مدنی سنتی، برای مطالبه خسارت به سه رکن اساسی نیاز است: ورود ضرر، فعل زیانبار و رابطه سببیت بین ضرر وارده و فعل زیانبار. البته طبیعی است که خروج از قاعده فوق نیاز در مسئولیت مدنی سنتی نیاز به نص قانونی دارد، زیرا اصل در مسئولیت مدنی مطابق ماده (۱) قانون مسئولیت مدنی بر تقصیر استوار است.

قائل شدن به نظریه فوق به‌عنوان مبانی مسئولیت ناشی از آلودگی محیط‌زیست و به‌خصوص آلودگی نفتی دریاها که ممکن است در دریای آزاد اتفاق افتد، در عمل به‌معنای نپذیرفتن مسئولیت آلودگی ناشی از ریزش نفت در دریا است؛ زیرا قاعدتاً در دریای آزاد متضرر از حادثه به مفهوم حقوق مسئولیت مدنی سنتی وجود ندارد، درحالی‌که زندگی کل انسان‌ها می‌تواند در اثر همین حادثه به خطر بیفتد. از طرف دیگر، اثبات رابطه سببیت بین فعل زیانبار و ضرر وارده در حوادث نفتی کار آسانی نیست.

بنابراین، اعتقاد به مبانی سنتی مسئولیت مدنی در آلودگی‌های نفتی دریایی نه تنها جبران خسارات وارده را در عمل ناممکن می‌سازد، بلکه باعث به خطر افتادن حقوق بشر – که مطابق اسناد بین‌المللی محیط‌زیست سالم به‌عنوان نسل سوم بشری شناخته می‌شود – نیز خواهد شد.

از طرف دیگر نیز، مطالعه تعدادی چند از اسناد بین‌المللی و منطقه‌ای ما را به این سو رهنمون ساخت که نه تنها اسناد فوق به دنبال اثبات ارکان مسئولیت مدنی نیستند، بلکه قبل از ایجاد ضرر نیز دولت‌ها و مالکان کشتی را مسئول جلوگیری و اتخاذ تدابیر پیشگیرانه کرده است، درحالی‌که در مسئولیت مدنی سنتی نمی‌توان قبل از ایجاد ضرر عامل ضرر را مسئول شناخت مگر در موارد استثنایی.

همچنین باید به این نکته نیز توجه کرد که ایران با تصویب کنوانسیون‌ها و پروتکل فوق‌الاشاره، آن‌ها را به‌عنوان قوانین داخلی خود پذیرفته و بنابراین، می‌توان با کمی تسامح معتقد بود که در حقوق داخلی ایران نیز مسئولیت ناشی از آلودگی زیست‌محیطی از قواعد مسئولیت مدنی سنتی تبعیت نمی‌کند و با استقراء از کنوانسیون‌ها و پروتکل‌های منعقدہ – که در حال حاضر به‌عنوان قوانین داخلی ایران محسوب می‌شوند – این گونه استنباط کرد که مسئولیت ناشی از آلودگی محیط‌زیست از قواعد عام مسئولیت مدنی سنتی تبعیت نمی‌کند.

منابع

- رئیس، لیلا (۱۳۹۰)؛ «بررسی تحولات مسئولیت بین‌المللی ناشی از خسارات زیست‌محیطی»، بینا، بیتا.
- عزیزاله فهیمی و علی مشهدی (۱۳۹۰)؛ «فقه شیعه و تحول در مبانی مسئولیت مدنی زیست‌محیطی»، فصلنامه حقوق، مجله دانشکده حقوق و علوم سیاسی، دوره ۴۱، ش ۱، ص ۳۲۴.
- قانون حفاظت از دریاها و رودخانه‌های قابل کشتیرانی در مقابل آلودگی.
- قانون کنترل و جلوگیری از آلودگی نفتی دریایی مصوب ۲۰۰۵ انگلستان.
- کاتوزیان، ناصر (تابستان ۱۳۸۷)؛ فصلنامه حقوق، مجله دانشکده حقوق و علوم سیاسی، دوره ۳۸، ش ۲.
- کاتوزیان، ناصر (۱۳۹۱)؛ الزام‌های خارج از قرارداد، مسئولیت مدنی، جلد اول، انتشارات دانشگاه تهران، چاپ یازدهم.
- کاتوزیان، ناصر (۱۳۹۰)؛ الزام‌های خارج از قرارداد، مسئولیت مدنی، جلد اول، انتشارات دانشگاه تهران، چاپ نهم.
- کنوانسیون بین‌المللی ایجاد یک صندوق بین‌المللی برای جبران خسارت ناشی از آلودگی.
- کنوانسیون بین‌المللی آمادگی، مقابله و همکاری در برابر آلودگی نفتی (۱۹۹۰).
- کنوانسیون بین‌المللی درباره مسئولیت مدنی برای جبران آلودگی نفت سوخت کشتی (۲۰۰۱).
- کنوانسیون منطقه‌ای کویت برای همکاری درباره حمایت و توسعه محیط‌زیست دریایی و نواحی ساحلی (۱۹۷۸).
- کنوانسیون بین‌المللی مسئولیت مدنی ناشی از خسارت آلودگی نفتی مصوب (۱۹۶۹).
- موسوی، فضل‌الله (۱۳۸۰)؛ کتاب حقوق بین‌الملل محیط‌زیست، تهران، نشر میزان.
- Comprehensive Environmental Response, Compensation and Liability Act 1980.
- Financial Liability (2011); "Environmental Regulation of Offshore (E&P), Anwuli Irene Ofuani, 7/2 Law", *Environment and Development Journal*.
- Jones, Clifford (2010); *The 2010 Gulf Coast Oil Spill*, Publishing ApS.
- Lyons, Youna (August 2011); *Offshore Oil and Gas in the SCS and the Protection of the Marine Environment (Part 2)*, Legal and Governance

Framework, Centre & for & International & Law & OG in SCS/Part 2 31.
“Towards an International Regulation of Offshore Oil Exploitation” (March
2012), Report of IDDRI’s Workshop.