

بررسی مسئولیت مدنی شرکت ملی نفتکش جمهوری اسلامی ایران در حادثه نفتکش سانچی

مهرویه شجاع سنگچولی

دانشجوی دکتری تخصصی حقوق خصوصی، دانشکده حقوق و علوم سیاسی، دانشگاه آزاد اسلامی واحد کرج

چکیده

از آنجایی که مسئولیت مدنی برای اشخاص اعم از حقیقی و حقوقی نوعی پاسخگویی ایجاد می‌کند؛ مسئولیت مدنی شرکت ملی نفتکش جمهوری اسلامی ایران در حوزه خسارات وارده به زیستگاه دریایی و آب‌های آزاد، فوت خدمه نفتکش و خسارات وارده به محموله آن، در عرصه جهانی و داخلی محل بحثی بین نمایندگان دول درگیر شد. هدف از تفحص حاضر که با استمداد از روش توصیفی-تحلیلی انجام پذیرفته است، آن است که: نخست تعیین نماییم که مسئولیت مدنی شرکت ملی نفتکش جمهوری اسلامی ایران در این واقعه به چه نحو قابل تصور است؟ و دوم نحوه جبران خسارت و پرداخت غرامات وارده چگونه صورت می‌پذیرد؟ بالاجمال در پاسخ به پرسش‌های مطروحه به ترتیب باید چنین اذعان نمود که علی‌رغم اینکه شالوده تدوین قانون جهت وضع مسئولیت مدنی تقصیر است؛ در اسناد بین‌الملل، کنوانسیون‌های مرتبط با حقوق دریاها و مسئولیت مدنی ناشی از آلودگی آن‌ها، عملاً با اقتدا به نظریه خطر، مسئولیت مالکان کشتی‌ها را، مطلق عنوان نموده است. بیمه‌های دریایی اگرچه در کالبد ضمانت‌نامه ظاهر می‌شوند اما می‌توانند جهت پوشش مسئولیت مالکان کشتی‌ها، در نقش رافع یا تحدیدکننده مسئولیت به ایفای نقش بپردازند. درنهایت در بررسی عنوان مدنظر، ضمن مفقود دانستن نقش عوامل رافع مسئولیت و قوه قاهره در تقلیل یا رفع مسئولیت مدنی شرکت یادشده؛ با اثبات تقصیر کشتی سی.اف. کریستال^۱ و تایید بیمه‌نامه‌های کامل مسئولیت و بدنه سانچی؛ عدم قصور و کوتاهی ایران در عرصه مبادلات جهانی و تبعیت از الزامات حاکم کنوانسیون در مقوله بیمه جهت جبران خسارت توسط بیمه را امری مسلم و استوار می‌داند.

واژه‌های کلیدی: مسئولیت مدنی، نفتکش سانچی، قانون دریایی، کنوانسیون، بیمه.

مقدمه

حادثه نفتکش سانچی یکی از دردناک‌ترین و غم‌انگیزترین رویدادهای تقویم ایران است. سانچی نفتکشی با ویژگی سوئز گذر بود که در سال ۲۰۰۸ میلادی توسط صنایع سنگین هیوندای سامهو در کره جنوبی با گنجایش ۱۸۳/۶۵۳ تن ساخته شد. علی‌رغم اینکه این نفتکش در اختیار شرکت ملی نفتکش جمهوری اسلامی ایران بود؛ تحت لوای پرچم کشور پاناما تردد می‌کرد که دلیل تردد این نفتکش با پرچم کشور پاناما را تحت اصلی به نام اصل پرچم مصلحتی می‌توان توجیه نمود.

سانچی آخرین سفر خود را در ۲۵ آذرماه سال ۱۳۹۶ با محموله‌ای به وزن ۱۳۶/۰۰۰ تن میعانات گازی با قابلیت فوق سبک و اشتعال بسیار بالا، از بندر عسلویه به مقصد بندر دایسان کره جنوبی آغاز کرد. این محموله تحت اینکوترمز اف.آبی.آمتعلق به یک شرکت در کره جنوبی بود، همچنین طبق قوانین و ضوابط حمل و نقل و بیمه دریایی، کل محموله قرارداد، بیمه شده بود. ۳۰ درصد بیمه نفتکش بر عهده دو شرکت بیمه ایرانی البرز و ملت با پوشش اتکایی بیمه مرکزی و ۷۰ درصد مابقی بر عهده شرکت بیمه اسکالدا^۱ به رهبری نروژ بود. کمتر از یک ماه بعد در شانزدهم دیماه همان سال در ۳۰۰ کیلومتری بندر شانگهای، سانچی دچار تصادم با کشتی فله‌بر چینی به نام «سی.اف. کریستال» که از آمریکا عازم چین بود، شد. در همان لحظات اولیه پس از برخورد دو کشتی، به دلیل نوع محموله نفتکش سانچی؛ انفجارهای پی‌درپی در کشتی سانچی، سیستم حریق و امنیتی آن را از کار انداخت و فرصت عکس‌العمل سریع را از خدمه گرفت اما کشتی فله‌بر چینی بدون آسیب به راه خود ادامه داد. در پی آتش‌سوزی گسترده‌ای که در این نفتکش حاصل شد چین ۸ کشتی، گارد ساحلی کره جنوبی ۱ کشتی به همراه ۱۱ بالگرد و آمریکا ۱ فروند هواپیما از جزیره اوکیناواوی ژاپن به محل حادثه اعزام کردند اما علی‌رغم حرکت کشتی به جهت وزش بادهای شدید و هدایت مستقیم آن به سمت ژاپن و تقاضای امدادرسانی دولت ایران از این کشور؛ ژاپن اعلام نمود که چین پیشنهاد همکاری را علی‌رغم سهولت در امدادرسانی رد کرده است. این ادعا از سوی دولت ژاپن در حالی مطرح شد که امدادرسانی به افراد مضطر در دریاها به عنوان یک وظیفه اخلاقی و عرفی در تمام تاریخ دریانوردی بین دریانوردان مرسوم بوده است و از اوایل قرن بیستم با افزایش ترافیک دریایی ظهور بحث سوخت و رقابت‌های تجاری، کنوانسیون‌های گوناگونی با هدف حمایت از جان دریانوردان، حفظ منافع صاحبان کشتی‌ها و کالای ایشان در سطح آبهای آزاد؛ نظیر کنوانسیون‌های سالویج یا نجات ۱۹۱۰ و مسئولیت تصادم در دریاها در همین سال به تصویب رسیدند و پس از آن با گذشت زمان و ظهور سازمان‌های بین‌المللی، حوادث دریایی و توسعه تکنولوژی، کنوانسیون‌های دیگری هم به منصفه رسیدند که وظیفه ارائه کمک را به دولت‌های ساحلی تسری دادند. برای مثال در این مورد دادگاه در پرونده شیلات ۱۹۷۳ دولت‌ها را دارای حقوق و مسئولیت‌های گوناگون در آبهای سرزمینی خود دانست، یکی از آنها ایجاد تسهیلات امداد و نجات است. البته کنوانسیون جستجو و نجات دریایی با تقسیم اقیانوس‌ها به سیزده منطقه سبب پیشرفت موضوع شد و در نهایت تقسیم بندی انجام شده امدادرسانی و نجات را تسهیل بخشید. بعلاوه، در تعهد امداد و نجات دریایی و کنوانسیون بین‌المللی مسئولیت مدنی (ICCP)، دولت‌ها و افراد موظف هستند تا بدون تبعیض و فارغ از ملیت به امدادرسانی در شرایط اضطرار بپردازند، این اصل پس از حادثه کشتی تامپا در سال ۲۰۰۱ اضافه گردید و به عنوان اصلاحیه به کنوانسیون‌های یاد شده اضافه گردید. به طور کلی امروزه هرگونه نقض تعهد در خصوص امدادرسانی می‌تواند نقض یک تعهد بزرگتر در عرصه بین‌المللی را به دنبال داشته باشد که

^۱FOB^۲Skuld insurer

حتی اگر عمد در این موارد محرز گردد، می‌تواند نقض تعهد به نتیجه تلقی شود؛ همانگونه که در پرونده سونگو سنگالی در سال ۲۰۰۸ دیده شد و کمیته علیه شکنجه سازمان ملل، گارد ساحلی اسپانیا را مسئول غرق شدن مرحوم سونگو دانست و در نهایت امر جبران خسارت و پرداخت غرامت را بر ذمه این کشور مستقر نمود. این مسئله به اندازه‌ای حائز اهمیت دانسته شده است که با توجه به ماده ۱۸ کنوانسیون ۱۹۸۲ حقوق دریاها، تغییر مسیر و یا لنگر انداختن جهت ارائه کمک به افراد مضطر در دریا را مستثنی از نقض عبور بی‌ضرر دانسته‌اند. بدین جهت دولت‌ها و یا افراد نمی‌توانند حتی به بهانه عبور بی‌ضرر از عدم ارائه امدادرسانی خود دفاع کنند. ذیل ماده ۲۲۱ کنوانسیون حقوق دریاها این امر پیش بینی شده است که دولت‌ها خارج از آبهای سرزمینی خود می‌توانند هرگونه اقدام یا تصمیمی را جهت جلوگیری از آلودگی سواحل خود در پی حوادث دریایی اتخاذ نمایند و این رویه را یک عرف بین‌المللی معرفی می‌کنند که به نظر می‌رسد این اقدام دولت چین تنها در قالب حفظ تمامیت ارضی و استناد به اصل صلاحیت سرزمینی قابل توجیه باشد. با این اوصاف در نهایت اعضای تیم نجات کشور چین موفق شدند تا در بیست و سوم دیماه، جعبه سیاه سانچی را پیداکنند اما طبق کنوانسیون بین‌المللی حقوق دریاها آن را به کشور صاحب پرچم یعنی پاناما تحویل دادند. در نهایت در بیست و چهارم همان ماه، با غرق کامل این نفتکش پرحاشیه، ایران به سوگ فرزندان خود نشست.

این حادثه دردناک تا به امروز یکی از پرچالش‌ترین و بحث‌برانگیزترین مباحث در حوزه مسئولیت‌مدنی و جبران خسارت‌های زیست محیطی، مالی و حقوقی بوده است. پس از حادثه پیش آمده برای سانچی، بالاخص در زمانی که مالکیت شرکت ایرانی بر این نفتکش در حاله‌ای از ابهام قرار گرفته بود؛ در بدو امر سوالی که به ذهن‌ها متبادر گشت این بود که کدام کشور یا سازمان مسئول خسارات وارده به: آب‌ها و لکه نفتی ایجاد شده در آبهای آزاد، تلف نفتکش ثبت شده در کشور پاناما، فوت ۳۲ خدمه آن و تلف محموله کره جنوبی می‌باشد؟

یکی از عواملی که باعث شد کشورهای درگیر علی‌الخصوص ایران در بحث جبران خسارت و مسئولیت مدنی دچار چالش شوند، مسئله ثبت کشتی یا همان اصل پرچم مصلحتی (پرچم برافراشته کشور پاناما بر فراز سانچی) بوده است. در حال حاضر، قسمت عمده‌ای از تجارت جهانی دریایی توسط کشتی‌های حامل پرچم مصلحتی صورت می‌گیرد و صاحبان این پرچم‌ها مانند پاناما و لیبریا، گرچه روی کاغذ دارای بزرگترین ناوگان دریایی دنیا هستند در عمل هیچ نقشی در فعالیت این کشتی‌ها ندارند اگرچه شبهه‌ای بر سر مالکیت شرکت ملی نفتکش جمهوری اسلامی ایران باقی نمی‌ماند؛ اما نباید از این نکته غفلت نمود که سیاست داخلی دولت‌ها در خصوص ثبت کشتی‌ها متفاوت است، لذا اگر دولتی ثبت باز را در قانون داخلی خود مجاز دانسته باشد، نباید این را بدین معنا دانست که مسئولیت و حقی را از خود سلب نموده است. چه بسا که در این زمینه دیوان بین‌المللی دریاها در نخستین پرونده خود در مورد کشتی سایگا به صواب اعلام نمود که مطابق ماده ۹۴ کنوانسیون ۱۹۸۲ حقوق دریاها، کشورهای دارای پرچم‌های مصلحتی (در این فرض پاناما) صلاحیت کامل را دارا هستند؛ چه بسا چند ملیتی بودن، طبیعت تجارت دریایی است و حتی خدمه شاغل در کشتی نیز در بسیاری از موارد نظیر دو خدمه بنگلادشی نفتکش سانچی، از ملیت‌های گوناگونی هستند، لذا نمی‌توان کشور پاناما را از هرگونه مسئولیت مبری دانست. علی‌رغم اینکه این امر یعنی استفاده از اصل پرچم مصلحتی، سبب شد که عملاً امکان مساعدت و چتر حمایتی سیاسی برای دولت ایران امکان‌پذیر نباشد و از رهگذر روابط

^۴ سیده آروز کرباسی، ارشد حقوق بشر دانشگاه تهران، «بررسی ابعاد مختلف حادثه سانچی از دیدگاه حقوق بین‌الملل»، کنفرانس ملی اندیشه‌های نوین و خلاق در مدیریت، حسابداری مطالعات حقوقی و اجتماعی، (۱۳۹۷)، ۳.

سیاسی و دیپلماسی دو یا چند جنبه نسبت به پیگیری قضیه و جبران غرامت و آسیب‌ها اقدام کند؛ بسط و بررسی مسئله ثبت نفتکش در پاناما در این مقال نمی‌گنجد.

قصد داریم در این پژوهش فارغ از ابعاد سیاسی و شناسایی یکی از طرفین درگیر در پرونده به عنوان مقصر نهایی؛ صرفاً به فرض مسئولیت مدنی شرکت ملی نفتکش جمهوری اسلامی ایران بپردازیم و فروض متفاوت مسئولیت‌مدنی شرکت ملی نفتکش را در حوزه‌های زیست محیطی، تلف خدمه، نفتکش و سایر مواردی که می‌تواند شرکت مزبور را مسئول جبران خسارت کند، بررسی نماییم. لازم به ذکر است، به علت در جریان بودن پرونده این حادثه، امکان دستیابی به مدارک اصلی و جزئیات قراردادهای وجود ندارد؛ با این حال در هر زمان که امکان دستیابی به مدارک و اسناد میسر بوده است، آنها را مبنای نگارش و تحقیق قرار داده‌ایم. در راستای بررسی مسئولیت مدنی برای شرکت ملی نفتکش ابتدا باید مفهوم واژه مسئولیت مدنی را مورد بررسی قرار دهیم و سپس بررسی نماییم که مسئولیت مدنی صرفاً برای اشخاص حقیقی قابل تصور است یا موارد موجود در حقوق موضوعه را می‌توان به شرکت‌ها و سازمان‌های زیر مجموعه دولت هم تسری داد، سپس مسئولیت‌مدنی شرکت ملی نفتکش ایران را بررسی خواهیم کرد و در انتها مختصراً اشاره‌ای به وضعیت قرارداد بیمه‌ای کشتی در زمان حادثه، خواهیم داشت.

۱- مسئولیت مدنی

۱-۱- مسئولیت مدنی اشخاص

مسئولیت در لغت به معنای پاسخگویی است و مسئول کسی است که باید در مقابل اعمال خود پاسخگو باشد. مسئولیت حقوقی بر دو قسم؛ کیفری و مدنی می‌باشد.^۵ مسئولیت مدنی به عنوان ضمانت اجرای حقوق مدنی نقش حساس و مهمی را در مطالبه و استیفای حقوق افراد و در نتیجه تنظیم روابط اجتماعی و حقوقی ایفاء می‌کند. تصور فضایی بدون وجود مسئولیت مدنی حق را از مفهوم واقعی و عینی خود دور می‌کند و بُعد انتزاعی به آن می‌دهد. در قانون مسئولیت مدنی تعریف دقیقی از این عنوان ارائه نشده است اما ذیل ماده نخست همین قانون آمده است که: «هر کس بدون مجوز قانونی عمداً یا در نتیجه بی‌احتیاطی به جان یا سلامتی یا مال یا آزادی یا حیثیت یا شهرت تجارتنی یا به هر حق دیگر که به موجب قانون برای افراد ایجاد گردیده لطمه‌ای وارد نماید که موجب ضرر مادی یا معنوی دیگری شود، مسئول جبران خسارت ناشی از عمل خود می‌باشد». اما اصطلاح مسئولیت مدنی در زبان حقوقی کنونی، بیانگر مجموعه قواعدی است که واردکننده زیان را به جبران خسارت زیان دیده ملزم کند. از دیدگاه دیگر، در هر موردی که شخص، ناگزیر از جبران خسارت دیگری است، گویند که در برابر او «مسئولیت مدنی» دارد.^۶

مسئولیت مدنی خود به دو قسم:

^۵ علی‌گرشاسبی، «مسئولیت مدنی ناشی از خسارات آلودگی نفتی در دریای آزاد»، (پایان نامه درجه کارشناسی ارشد، دانشگاه تهران، ۱۳۸۹)؛ سیدابراهیم دادگر، «بررسی حادثه نفتکش سانچی از منظر حقوق بین‌الملل؛ مقصر کیست؟»، کبنا نیوز، ۱۳۹۶، کد خبر ۳۰۸۹۶۶، ۱.

^۶ علی‌شیخیانی، قاعده خطر، (تهران: نشر جنگل (جاودانه)، ۱۳۹۲)، ۲۲.

^۷ ناصرکاتوزیان، الزامات خارج از قرارداد، (تهران: انتشارات دانشگاه تهران، ۱۳۹۳)، ۱.

نخست، قهری؛ مسئولیت به جبران امر یا جبران زبانی که کسی در اثر عمل خود به دیگری وارد آورده است و چون این دسته از مسئولیت در اثر عمل قضائی و بدون قرارداد و عقد حاصل می‌شود، آن را قهری می‌گویند.^۸ که در ماده ۳۰۷ قانون مدنی به آن اشاره شده است و

دوم: قراردادی؛ تعهدی که در نتیجه تخلف از مفاد قراردادهای خصوصی برای اشخاص ایجاد می‌شود که جهت تحقق مسئولیت قراردادی لازم است که بین زیان‌دیده و مسئول قرارداد درست و الزام‌آوری موجود باشد و خسارت ایجاد شده ناشی از همین قرارداد باشد؛ تقسیم می‌شود. مبانی نظری مسئولیت مدنی شامل تقصیر، خطر و تضمین حق است که به شرح هر یک می‌پردازیم.

۱-۱-۱- تقصیر

طبق این نظریه وجود رابطه علیت بین تقصیر مباشر و ضرر وارده، سبب جبران خسارت است. تقصیر شخصی عبارتست از انجام کاری که برای انجام‌دهنده یا ترک‌کننده آن، پیشمانی و سرزنش‌آور باشد.^۹ به عبارتی دیگر می‌توان آن را اعم از هرگونه تعدی و تفریط دانست. این نظریه مسئولیت مدنی را در صورتی قابل طرح می‌داند که وارد کننده خسارت در انجام عمل زیانبار، مرتکب تقصیری شده باشد و ملاک آن را، سنجش رفتار مباشر قرار داده است. لذا اگر از نظر عرف، از رفتاری که برای حفظ حقوق دیگران لازم است؛ تجاوز شده باشد، جانب احتیاط رعایت نشده باشد و یا از مقررات قانونی عدول شده باشد و از رهگذر یکی از این موارد خسارتی ایجاد گردد، فرد خاطی مسئول و ملزم به جبران خسارت است. به طور خلاصه طبق این نظر فرد در صورت تقصیر یا خطا مسئول است مگر آنکه عامل زیان (فرد خاطی) خطای زیان‌دیده یا قوه‌قاهره را اثبات نماید.

۱-۱-۲- خطر

این نظریه فعالیت نوعاً خطرآفرین را ملاک تحقق مسئولیت مدنی دانسته است. طبق این نظریه در برخی موارد مسئولیت بدون تقصیر هم ایجاد می‌شود؛ بدین نحو که فرد ما به ازاء نفع و فایده و لذتی که از شیء متعلق به خود یا از فعالیت خود می‌برد ممکن است خسارتی به شخص دیگر وارد آورد، به همین علت اگر ضرر وارده در نتیجه استیفاء فرد از نفع متعلق به خود یا اشیاء خود باشد، مسئول خسارت وارده، دانسته می‌شود. به عبارتی دیگر عدالت اقتضا دارد که خسارت در هر حال جبران گردد، اعم از اینکه ناشی از تقصیر واردکننده زیان باشد یا خیر. از سوی دیگر در این نظریه متضرر به آسانی می‌تواند به جبران خسارت وارد شده نائل آید؛ زیرا اثبات تقصیر در این فرض از مسئولیت لازم نیست و منحصرأ متضرر باید ثابت نماید که اولاً ضرری حاصل شده است و ثانیاً این ضرر در نتیجه عمل شخص مورد نظر بوده. در اصطلاح حقوقی رابطه سببیت بین عمل شخص و ضرر وجود داشته است.^{۱۰}

۱-۱-۳- تضمین حق

نظریه تضمین حق ضمن تفکیک حقوق مربوط به جسم و جان انسان از حقوق مادی و معنوی او؛ به دنبال اثبات برتری و ارجح دانستن حقوق مرتبط با جسم و جان اوست. استارک با طرح این مسئله که هرکسی حق دارد در جامعه خود سالم و ایمن

^۸ حسن امامی، حقوق مدنی، (تهران: دارالکتب الاسلامیه، ۱۳۶۸)، ۳۶۱.

^۹ ناصرکاتوزیان، دوره مقدماتی حقوق مدنی وقایع حقوقی، (تهران: انتشارات سهامی، ۱۳۸۵)، ۱۷.

^{۱۰} علیرضا باریکلو، مسئولیت مدنی، (تهران: انتشارات میزان، ۱۳۹۲)، ۴۵.

^{۱۱} سیدحسین صفایی، دوره مقدماتی حقوق مدنی، (تهران: انتشارات موسسه عالی حسابداری)، ۵۳۹.

زندگی کند، حقوق او تضمین شود و هیچکس حق ندارد حقوق و سلامت و ایمنی زندگی دیگران را به خطر اندازد، پس به محض اینکه حقی از بین رفت و زبانی وارد شد عامل زیان باید آن را جبران کند؛ الزام حاصل شده نسبت به جبران زیان را، مسئولیت مدنی نامیده است. حسن بزرگ این نظریه آن است که به تضمین حقوق افراد زیان دیده و حمایت قانونی از آن توجه و تأکید دارد.^{۱۲}

دکتر ناصر کاتوزیان در رابطه با نظریه تضمین حق آورده‌اند که: گرچه نظریه «تضمین حق» در ایجاد مسئولیت مدنی نقش مؤثری دارد ولی هیچیک از نظریه‌های ابراز شده نمی‌توانند به تنهایی و به نحو انحصاری مبنای مسئولیت مدنی قرار گیرند. در هر یک از این نظریه‌ها حقیقتی انکارناپذیر وجود دارد و آنچه اهمیت دارد رسیدن به عدالت است و ابزارهای منطقی تنها وسایل راهگشائی به این هدف هستند.^{۱۳} به استناد قواعد مذکور در حقوق موضوعه ایران در مبحث مسئولیت مدنی شخص ملزم به جبران خسارت می‌گردد، که الزام بوجود آمده ناشی از عمل منتسب و مرتبط او نسبت به دیگری است. به عبارتی صواب‌تر، به محض ورود خسارت، فارغ از آنکه متاثر از تقصیر، بی‌احتیاطی، بی‌مبالاتی و عدم مهارت باشد؛ زیان‌زننده مسئول جبران خسارت خواهد بود.

به طور کلی مسئله شناسایی مسئولیت مدنی اشخاص مربوط به مسئله رفع نزاع بین حق زیان‌دیده و آزادی شخص مالک است که نه در همه موارد، اما در جایی که اعمال حق با اضرار به دیگری ملازمه داشته باشد، آن را الزاماً به نفع زیان‌دیده حل می‌کند. هر چند در حقوق موضوعه ایران بنیاد مسئولیت مدنی تقصیر دانسته شده اما با اندکی تدقیق و تفحص در دیدگاه فقهای شیعه و سنی می‌توان دریافت که تمکین از نظریه استناد عرفی بهترین راه حل می‌باشد؛ بنابراین برای تحقق مسئولیت، وجود یا اثبات تقصیر شرط نیست بلکه اثبات ضرر و رابطه سببیت عرفی بین ضرر و فعل یا ترک فعل شخص برای مسئولیت و مطالبه خسارت کفایت می‌نماید. واضح است که قبول این نظر به سود زیان‌دیده می‌باشد زیرا او را از اثبات تقصیر که غالباً کار دشواری است، معاف می‌نماید؛ به علاوه آنکه در توجیه فلسفی آن نیز می‌توان گفت: عدالت اقتضا دارد که خسارت در هر حال جبران‌گردد و هیچ ضرری بدون جبران باقی نماند.^{۱۴} بنابراین «رابطه سببیت عرفی» و «تقصیر»، می‌توانند به عنوان ملاک‌های احراز قابلیت انتساب مورد استفاده قرار گیرد.^{۱۵}

۱-۲- مسئولیت مدنی شرکت‌ها و سازمان‌های دولتی

دولت جهت نیل به اهداف در سیاست‌گذاری‌های مدنظر خود، وظایف و تکالیفی را برعهده دارد که جهت تحقق آن اهداف، با به کارگیری اسباب و ادوات لازم و نیروی انسانی‌ای که در اختیار دارد، فعالیت گسترده‌ای در سازمان‌های حاضر در جامعه انجام می‌دهد. طبق یک قاعده عام، اعمال و اقدامات دولت به دو دسته تقسیم می‌شود:

^{۱۲} سیدمرتضی قاسم‌زاده، مبانی مسئولیت مدنی، (تهران: انتشارات میزان، ۱۳۸۷)، ۳۴۱.

^{۱۳} غلامرضا رضایی، محمد عابدی، «مطالعه تطبیقی مبنای مسئولیت مدنی در فقه امامیه، حقوق ایران و افغانستان»، دو فصلنامه یافته‌های جزا و جرم شناسی، (۱۴۰۰)، ۷.

^{۱۴} سیدحسین صفایی، حبیب‌الله رحیمی، مسئولیت مدنی الزامات خارج از قرارداد، (تهران: سازمان مطالعه و تدوین کتب علوم انسانی دانشگاه‌ها، ۱۳۹۵)، ۷۷.

^{۱۵} علی انصاری، حجت مبین، «نظریه قابلیت انتساب در حقوق مسئولیت مدنی: مطالعه تطبیقی در فقه امامیه و حقوق فرانسه»، پژوهش‌های تطبیقی ۱۵، (۱۳۹۰)، ۱۹.

۱- مجموعه اقداماتی که در مقام تصدی‌گری صورت می‌پذیرد که از منظر حقوق خصوصی اعمال می‌شود.

۲- مجموعه اقداماتی که دولت در مقام حاکمیتی، که ناشی از قدرت مطلق است اعمال می‌کند.

به صراحت می‌توان ادعا کرد که مسئولیت مدنی دولت به طور مطلق قابل تصور نیست بلکه این مسئولیت ناشی از اعمال تصدی‌گری دولت است که در آن بعد قدرت سیاسی مفقود می‌باشد. در این دسته از اعمال، دلیلی بر سلب مسئولیت دولت وجود ندارد؛ هر چند که نظریه ذکر شده امروزه قابل ایراد است و نظریه مسئولیت مطلق دولت به جز مواردی که قانون‌گذار تصریح کرده است مقبولیت بیشتری دارد؛ اما در مورد اعمال حاکمیتی، دولت مسئول خسارت وارده نمی‌باشد.

مطابق ماده ۱۱ قانون مسئولیت مدنی: «کارمندان دولت و شهرداری‌ها و موسسات وابسته به آن‌ها که به مناسبت انجام وظیفه عمداً یا در نتیجه بی‌احتیاطی خساراتی به اشخاص وارد نمایند، شخصاً مسئول جبران خسارت وارده می‌باشند ولی هرگاه خسارت وارده مستند به عمل آنان نبوده و مربوط به نقص وسائل ادارات و موسسات مزبور باشد، در این صورت جبران خسارت برعهده اداره یا موسسه مربوطه است، ولی در مورد اعمال حاکمیت دولت هرگاه اقداماتی که برحسب ضرورت برای تأمین منافع اجتماعی طبق قانون به عمل آید و موجب ضرر دیگری شود دولت مجبور به پرداخت خسارت نخواهد بود.» می‌توان دریافت که مسئولیت مدنی دولت هنگامی محقق می‌شود که خسارت وارده مستند و مربوط به عمل کارمندان نباشد، بلکه مسئولیت مزبور باید در ۴ فرض:

۱- نقص وسایل و اسباب اداره

۲- عدم انجام وظایف اداری

۳- مطلوب نبودن انجام وظایف اداری

۴- تاخیر در انجام وظایف اداری، نمود پیدا کند.

همچنین آنچه که از شمای کلی این ماده می‌توان دریافت آن است که بر مبنای عدالت لزوم جبران خسارت توسط اشخاص حقوقی اعم از دولتی و غیردولتی، فارغ از سیاست‌های بیمه‌گذاری، پیش‌بینی شده است و به سهولت می‌توان مسئولیت مدنی را برای تمام موسسات، سازمان‌های دولتی و محلی مفروض دانست، چه بسا که در ماده ۵۸۸ قانون تجارت همین امر منعکس شده است. به علاوه با توجه به قسم انتهایی ماده مزبور چنین برداشت می‌شود که هرگاه اقداماتی برحسب ضرورت برای تأمین منافع اجتماعی طبق قانون به عمل آید و موجب ورود ضرر به دیگری شود، دولت به لحاظ ارجح دانستن منافع عمومی به منافع خصوصی، موظف به پرداخت خسارت نیست و قانونگذار در این حالت، نظریه عدم مسئولیت دولت در اقدامات حاکمیتی را پذیرفته است. در خصوص شرکت‌های نفتی در ایران همانند بسیاری از کشورهای نفت خیز، امتیاز نفت و گاز در انحصار دولت قرار دارد که با استمداد از بخش خصوصی، فعالیت خود را پیش می‌برد. تصدی‌گری دولت در حوزه نفت و گاز، ممکن است موجب بروز انواع خسارت‌های صنعتی، زیست محیطی، دریایی، اقتصادی و اجتماعی شود. فی‌الواقع، این خسارات می‌توانند موجبات مسئولیت مدنی را برای شرکت‌های نفتی دولتی فراهم آورند. همانگونه که سابقاً عنوان شد در حقوق ایران اصل بر مصونیت دولت است اما هنگامیکه دولت در مسند تصدی‌گری موجب بروز ضرر گردد، مسئولیت مدنی او محقق می‌شود. در نهایت امکان ایراد خسارت از سوی شرکت‌های دولتی وجود دارد و از آنجا که هیچ خسارتی نباید بدون جبران باقی بماند، این شرکت‌ها مکلف به جبران خسارت وارده هستند. در نتیجه مسئولیت مدنی را می‌توان به شرکت‌ها و سازمان‌هایی که در زیر

^{۱۶} شخص حقوقی می‌تواند دارای کلیه حقوق و تکالیفی شود که قانون برای افراد قائل است مگر حقوق و وظائفی که بالطبع فقط انسان ممکن است دارای آن باشد. مانند حقوق و وظایف ابوت - نبوت و امثال ذالک.

مجموعه دولت اشتغال دارند، تسری داد. در قوانین جاری نظریه تقصیر در کنار لزوم احراز رابطه سببیت ملاک عمل قرار گرفته است. در نتیجه مسئولیت مدنی شرکت‌های نفتی دولتی را، باید مبتنی بر تقصیر دانست. به نظر می‌رسد که در این راستا پیروی از نظریه خطر هم منطقی باشد، چه بسا در کشورهای پیشرفته نظریه مسئولیت بدون تقصیر هم پذیرفته شده است؛ که همان مسئولیت ناشی از خطر بدون وجود تقصیر می‌باشد و به صرف اینکه خطر و یا شرایط خطرآفرین حاصل شد، دولت و یا سازمان را مسئول و موظف به جبران خسارت وارده می‌دانند. مصادیقی از مسئولیت مدنی دولت در قوانین مدونه و مصوب عبارتند از:

الف- مواد ۱۱ و ۱۲ قانون مسئولیت مدنی: فی‌الباب مسئولیت کارمندان دولت و کارفرمایان تحت قانون کار به مناسبت شغل خود

ب- مواد ۹۱ و ۹۵ قانون کار: الزام کارفرمایان به تامین بهداشت، سلامت و ضوابط در محیط کار

ج- مواد ۵۷، ۵۸، ۳۱۲ و ۳۱۳ قانون مجازات اسلامی: به ترتیب در بحث وقوع جرایم توسط یکی از مقامات دولتی یا موارد پرداخت دیه از بیت‌المال

د- اصل ۱۷۱ قانون اساسی: ضمان پرداخت دیه از جانب دولت

ه- تبصره ۲ ماده ۱ قانون بیمه اجباری: الزام کلیه دستگاه‌های دولتی به بیمه نمودن مسئولیت خود صرفاً نزد شرکت سهامی بیمه ایران.

و- ماده ۱۶۸ قانون دریایی: برداشت از تبصره ۲ ماده ۱ قانون بیمه اجباری که امکان شکایت علیه دارندگان وسایل نقلیه دریایی هر چند دولت را پیش‌بینی نموده است.

پیرو موارد یاد شده بالاخص در دو مورد آخر با عدم تفکیک نقش دولت از سایر اشخاص در رابطه با بیمه اجباری خسارات وارده به شخص ثالث در اثر حوادث ناشی از وسایل نقلیه و پیش‌بینی مسئولیت او به عنوان دارنده وسیله نقلیه موتوری زمینی، در جبران خسارت‌های بدنی و مالی نسبت به اشخاص ثالث؛ در موارد تصادف‌های دریایی نیز جواز طرف دعوا قرار دادن دولت به عنوان مالک و دارنده کشتی، حتی در صورت قصور فرمانده یا خطای راهنما، صادر شده است. در نتیجه ثبوت مسئولیت مدنی برای شرکت ملی نفتکش ایران به عنوان مالک کشتی و یا حتی برای کشور پاناما به عنوان کشور ثبت کننده امری محال و دور از انتظار نیست.

نکته نهایی این است که با امکان فرض مسئولیت مدنی برای اشخاص حقوقی و شرکت‌های نفتی دولتی، پرسش‌هایی به میان می‌آید برای مثال، عواملی نظیر دفاع مشروع، حکم قانون یا مقام صالح، غرور، اجبار، اکراه، اضطرار و مطابق نظر عده‌ای قوه قاهره می‌توانند ضمن رفع مسئولیت مدنی فاعل، او را از جبران خسارت، معاف کنند؛ آیا موارد مذکور در حادثه مورد بحث جاری می‌شوند یا خیر؟

مسئولیت مدنی این شرکت در کدام محدوده مطرح می‌شود؟

مسئولیت مدنی حادث شده به چه میزان است؟

کدام عامل رافع یا تحدیدکننده مسئولیت مدنی شرکت یاد شده می‌باشد؟

با توجه به پیش زمینه‌ای که ارائه شد، به علت عدم امکان دسترسی به قرارداد فی‌مابین شرکت ملی نفتکش و کشور پاناما، فارغ از وضعیت مسئولیت برای کشور پاناما صرفاً به بررسی مواردی که می‌توانند برای شرکت ملی نفتکش ضمان ایجاد کنند خواهیم پرداخت و پس از آن اشاره‌ای به بیمه‌نامه سانچی در زمان حادثه خواهیم داشت. عناوین مورد بحث عبارتند از:

- مخاطرات زیست محیطی ایجاد شده در اکوسیستم منطقه
- تلف خدمه و کارکنان نفتکش
- انهدام نفتکش و تلف محموله کشتی.

۲- مسئولیت مدنی شرکت ملی نفتکش جمهوری اسلامی ایران در حادثه سانچی

۲-۱- مخاطرات زیست محیطی ایجاد شده در اکوسیستم منطقه

پیش از ورود به مطلب باید متذکر شد که مسئولیت مدنی شرکت ملی نفتکش جمهوری اسلامی ایران در این فرض خاص از منظر بین المللی قابل بررسی خواهد بود. طبق گزارش یورو نیوز^{۱۷} انفجار نفتکش سانچی بزرگترین فاجعه زیست محیطی دریایی طی ۲۵ سال گذشته است چرا که این حادثه تاثیر بسزایی بر اکوسیستم و گونه های مختلف نهنگ ها، ماهیان، دیگر آبزیان و پرندگان گذاشته است. نفتکش سانچی که محموله ای به وزن ۱۳۶ هزار تن میعانات گازی و نفت خام با قابلیت اشتعال بسیار بالا را حمل می نمود پس از تصادم برحسب گزارش و اعلام رسانه های چین و مقامات ژاپن، لکه نفتی به وسعت ۱۸ کیلومتر را، در سطح آب های آزاد محل حادثه به وجود آورد. مساحت این لکه بزرگ نفتی تنها در طول یک هفته به سه برابر مساحت اولیه رسید. نکته حائز اهمیت آن است که غرق خود نفتکش سانچی آسیب های بیشتری از نشت اولیه نفت و دود ناشی از سوختن آن بر جای گذاشته است چرا که علاوه بر باقیمانده نفت سبک، سوخت بنزین نفتکش (بانکر) و همچنین سوخت سنگینی که محرک موتورهای کشتی بودند نیز وارد آب ها شده است. سوخت بانکر یکی از کشیف ترین نوع سوخت هاست، سمی است اما قابلیت اشتعال کمتری دارد که این موضوع می تواند باعث به پایان رسیدن حیات گونه هایی از آبزیان شود. به علاوه با اینکه مایعات مخرب روی آب موجود نیستند اما میعانات معلق گازی می تواند با استنشاق و چسبندگی به پوست جانداران به عنوان «سمی برای زندگی آبزیان با اثرات طولانی مدت» توصیف شوند. منابع غیر موثق اعلام کردند که احتمال عدم اجازه دولت چین به کشور ژاپن جهت امداد رسانی فارغ از بحث صلاحیت سرزمینی^{۱۸} کمک بیشتر به سوختن محموله کشتی بوده است تا بدین نحو از آلودگی سواحل خود جلوگیری نماید؛ اگر این موضوع صحت داشته باشد جای تاسف دارد چرا که بار کشتی گاز بوده که آلودگی چندانی ایجاد نمی کرد^{۱۹}؛ در سطح بین الملل در رابطه با آلودگی های زیست محیطی حاصل شده از کشتی ها به کنوانسیون های متعددی در زمینه حقوق دریاها و مسئولیت مدنی ناشی از آلودگی آن ها می توان اشاره نمود. کنوانسیون های مذکور صرفا ناظر به حوادث کشتی ها و آلودگی نفتی بادوام از قبیل نفت خام، نفت کوره، نفت دیزل و نفت سوخت کشتی ها هستند و دو هدف را دنبال می کنند:

Euronews

^{۱۸} آب های سرزمینی یا دریای سرزمین به حاشیه ای از دریا که مجاور ساحل است گفته می شود. این قسمت از دریا که حداکثر ۱۲ مایل است؛ به همراه فضای بالا، بستر دریا و زیر بستر آن تحت حاکمیت کشور ساحلی قرار دارد.

^{۱۹} محمدرضا فاطمی، سانچی فاجعه زیست محیطی آفرید، همشهری، ۱۳۹۶، کد مطلب ۴۳۱۶.

نخست: پیشگیری از آلودگی

دوم: تسهیل رسیدگی به ادعای تامين و جبران خسارت قربانی.^{۲۰}

کنوانسیون (تصادم) کالرگ مصوب ۱۹۷۲، اشاره نموده است که مسئولیت کشتی‌های در حال حرکت یا همان underway به نحو تقسیم تقصیر قابل محاسبه است که در این حادثه به نظر می‌رسد که عدم امکان تغییر مسیر نفتکش سانچی به لحاظ ۲۸۴ متر طول و یا حتی امکان وجود سایر کشتی‌ها در اطراف این نفتکش سبب شده است تا بررسی‌های نهایی کشتی C.F را مقصر نهایی عنوان نماید. آنچه که در زمینه مسئولیت مدنی محیط زیست مدنظر است و خسارت آلودگی ناشی از نفت و عملیات‌های مرتبط با آن را پوشش می‌دهد؛ کنوانسیون بین‌المللی «مسئولیت مدنی جبران خسارت ناشی از خسارات آلودگی نفتی مصوب ۱۹۶۹»^{۲۱} می‌باشد که درصدد است تا ترتیبی مقرر نماید که خسارات آلودگی نفتی که در نتیجه تصادفات تانکرهای نفتی به یکی از کشورهای متعاقد وارد می‌شود را به نحو کامل جبران نماید. ایران به کنوانسیون یاد شده و تقریباً به سایر کنوانسیون‌های مرتبط با حقوق دریاها و حوزه‌های مربوطه ملحق شده است که طبق قوانین و قواعد مزبور این کنوانسیون‌ها در کشور ما در حکم قانون لازم‌الاجرا و الزام‌آور هستند. مطابق ماده ۷ کنوانسیون مزبور، مالک کشتی تا حد مشخصی مسئول جبران خسارت ناشی از آلودگی نفتی است که از نشت یا تخلیه نفت کشتی مزبور حاصل شده است. به عبارت دیگر در صورتیکه کشتی‌های نفتکش محموله‌ای با وزن بیش از دو هزار تن را حمل می‌نمایند، خود را نزد یکی از شرکت‌های بیمه معتبر بین‌المللی، بیمه مسئولیت نمایند یا تضامین مالی دیگری را اخذ نکنند از اشتغال به حمل و نقل بازداشته خواهند شد.

اما نکته حائز اهمیت در این کنوانسیون آن است که صرفاً کشتی‌ها و نفتکش‌هایی که حمل نفت، عمل تخصصی آنهاست مورد خطاب قرار گرفته‌اند و مسئولیت خسارت آلودگی نفتی را صرفاً در شرایط ایجاد آلودگی در بر می‌گیرد^{۲۲} و سایر موارد آلوده‌کننده و زیان رسان به محیط‌زیست در این کنوانسیون نیامده است. بر این اساس به منظور ایجاد مسئولیت برای تمام طرق آلودگی نفتی و تضمین جبران خسارت ناشی از مواردی همچون خروج یا تخلیه نفت سوخت از کشتی‌ها، به نحو سریع و کافی، کنوانسیون مسئولیت مدنی مورد بازنگری قرار گرفت و کنوانسیون بانکر در سال ۲۰۰۱^{۲۳} به تصویب رسید. طبق این کنوانسیون مالکان کشتی در زمان سانحه، مسئول خسارت ناشی از هر نوع سوخت در کشتی یا ناشی از کشتی می‌باشند، اما به شرط آنکه سانحه‌ی بوجود آمده شامل مجموعه‌ای از اتفاقات با منشا یکسان باشد، که در این حالت مسئولیت به مالک کشتی‌ای که اولین مورد از این وقایع منتسب به اوست، نسبت داده خواهد شد. طبق بند نخست ماده ۷ همین کنوانسیون: «مالکان ثبت شده کشتی با ظرفیت ناخالص بالاتر از هزار تن که در دولت عضو، ثبت شده، ملزم‌اند که بیمه یا تضمین مالی دیگری مانند ضمانت‌نامه بانکی یا موسسه 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 ۱۹۷۴ به همراه داشته باشند».

^{۲۰} محبوبه محمدزاده کیانی، «امکان مطالبه و جبران غرامت و آسیب‌های جانی مالی نفتکش سانچی بر مبنای حقوق بین‌الملل»، پژوهش و مطالعات علوم انسانی، ۲، ۱۹ (۱۳۹۹)، ۶۲.

^{۲۱} International Convention on Civil Liability for Oil Pollution Damage (CLC).

^{۲۲} مهرداد سیدی، «مسئولیت مدنی خسارات آلودگی نفتی در دریای آزاد»، مجله حقوقی بین‌المللی، ۹، ۱۰ (۱۳۶۸)، ۲۱-۱۵.

^{۲۳} International Convention on Civil Liability for Bunker Oil Pollution Damage.

^{۲۴} International Convention on Limitation of Liability for Maritime Claims.

کنوانسیون مسئولیت مدنی مصوب ۱۹۹۲ (بازنگری شده) و کنوانسیون بانکر مصوب ۲۰۰۱، مدیر و بهره‌بردار و مستاجر کشتی خالی را مسئول خسارت ناشی از آلودگی نفتی نموده است؛ درحالیکه در بند نخست ماده ۷ کنوانسیون مزبور با معاف دانستن مسئولیت سایر افراد همچون: بهره‌بردار و مستاجر، تنها مالک کشتی را موظف به انعقاد قرارداد بیمه، در شرایطی که وزن محموله کشتی حسب مورد بیش از هزار تن یا دو هزار تن تعیین شود، معرفی نموده است که به صراحت از ماده مزبور می‌توان چنین دریافت که سایر اشخاص و زیر حدافل مقدار عنوان شده، معاف از بیمه اجباری هستند و تحت پوشش بیمه بانکر قرار نمی‌گیرند.^{۲۵}

مستنبط از مواد کنوانسیون‌های فوق در زمینه مسئولیت مدنی شرکت ملی نفتکش در آلودگی‌های زیست محیطی باید چنین ادعان نمود که به دلیل اینکه نفتکش سانچی در زمان حادثه به حمل میعانات گازی اشتغال داشته است، استناد به کنوانسیون مسئولیت مدنی ناشی از خسارت آلودگی نفتی مصوب ۱۹۶۹ یا سی.ال.سی.؟ جهت تبیین مسئولیت مدنی برای شرکتی ایرانی، صحیح به نظر نمی‌رسد. چرا که آلودگی نفتی مدنظر کنوانسیون الزاما باید توسط نفت پایدار نظیر نفت خام ایجاد شده باشد، اما محموله و میعانات مدنظر در ردیف نفت‌های پایدار قرار نمی‌گیرند. بنابراین مفاد کنوانسیون آلودگی نفتی سی.ال.سی قابل اطلاق در این مورد نخواهد بود. همچنین در خسارت‌های زیست محیطی مرتبط با آلودگی‌های نفتی باید توجه نمود که کنوانسیون مسئولیت مدنی و بانکر خسارات قابل جبران را شامل خسارات مالی وارده و هزینه‌ای پیشگیری از ایجاد آلودگی یا هزینه‌های مربوط به رفع آلودگی‌های نفتی دانسته است و مطابق این دو کنوانسیون به صراحت خسارت عدم‌النفع از قلمرو مسئولیت صاحبان کشتی و از تعهد بیمه‌گر خارج دانسته شده است.^{۲۷}

به طور کلی کنوانسیون‌های مذکور با اشاره مستقیم به مسئولیت مالکان کشتی‌ها در زیان وارده و تحمیل الزامات مقرر شده بر ذمه آن‌ها، ظاهراً اصل را بر مسئولیت محض و مطلق ایشان قرار داده است. با این حال در بند ۳ از ماده ۳ کنوانسیون مسئولیت مدنی مصوب ۱۹۹۲، آمده است که: «در صورتیکه 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 مبری گرداند»^{۲۸}. به علاوه کنوانسیون‌های یاد شده عمدتاً به نقش بیمه‌نامه برای کشتی‌هایی که نفت آن‌ها باعث آلودگی محیط‌زیست می‌شود اعم از اینکه ناشی از نشت باشد یا تخلیه، اشاره نموده‌اند که الزام ایجاد شده، فعالیت کشتی‌هایی با موقعیت مشابه را نوعاً خطرآفرین دانسته است که این موضوع ما را به نظریه خطر و مسئولیت مطلق مالکان کشتی‌ها سوق می‌دهد و الزام حاصل شده جهت اخذ بیمه‌نامه، نوعی مساعدت و تضمین مضاعف در زمینه جبران خسارت و پرداخت غرامت کشورهای عضو و متعاهد خواهد بود. نحوه نگارش ماده فوق که معرف نقش تقصیر می‌باشد صرفاً رافع مسئولیت پرداخت غرامت به فاعل زیان است؛ که در این حادثه مسئولیت مدنی مطلق شرکت ملی نفتکش ایران امری بدیهی است اما اثبات تقصیر کشتی چین و عدم امکان انتساب تقصیر و احراز رابطه علیت میان حادثه رخ داده با شرکت ایرانی، شرکت نفتکش را از پرداخت غرامت به عامل زیان (کشتی چینی) معاف می‌کند ولی همچنان جبران خسارت را در گستردگی و انتشار

^{۲۵} داود سیفی قره یتاق، وحیدحسینی، محمد مهدی‌پور، «بیمه اجباری مسئولیت مدنی صاحبان کشتی در آلودگی‌های نفتی با تاکید بر کنوانسیون مسئولیت مدنی ۱۹۶۹ با اصلاحات بعدی»، پژوهشنامه بیمه، ۳۰، ۱(۱۳۹۴)، ۲۸۰-۲۷۹.

^{۲۶}CLC

^{۲۷} محمد مهدی، منتظری، نگاهی گذرا به حقوق بیمه، قائم مقامی بیمه‌گر در حقوق ایران و فرانسه، (تهران: انتشارات مجد، ۱۳۹۳).

^{۲۸}CLC, Article, 1992

آلودگی در سطح آبهای آزاد می‌توان مشاهده نمود که با وجود الزام‌های مرتبط با بیمه، این خسارات از محل صندوق‌های بیمه جبران می‌گردد.

۲-۲- تلف خدمه و کارکنان کشتی

در پی حادثه سانچی ۳۲ خدمه این نفتکش که ۳۰ تن آنها ایرانی بودند و ۲ تن تابعیت بنگلادش را داشتند، متأسفانه جان خود را از دست دادند. در سطح داخلی مطابق قانون و رویه موجود مسئولیت شرکت ملی نفتکش به عنوان کارفرمای خدمه سانچی در دو بعد مسئولیت کیفری و مسئولیت مدنی قابل فرض می‌باشد.

مطابق ماده ۹۵ قانون کار، در زمان وقوع یک حادثه ابتدا باید بررسی نمود که کارفرما در سه امر تجهیز، آموزش و نظارت کافی بر اعمال نیروهای تحت نظر خود، از وظایف خود تخطی داشته است یا خیر؛ در صورت اثبات تخطی کارفرما، مسئولیت کیفری متوجه احوال او خواهد شد؛ در مقابل هنگامیکه کارفرما تمام وظایف خود را به درستی انجام داده باشد مطابق تبصره ۲ ماده ۸۵ قانون کار، قانون به عنوان حامی کارفرما، عمل خواهد کرد. مطابق ماده ۱۳ قانون مسئولیت مدنی، در این فرض از بیمه اجباری کارفرما موظف شده است مسئولیت کارگران خود را در مقابل اشخاص ثالث بیمه کند. در این فرض، کارفرما، بیمه‌گذار است؛ پرداخت حق بیمه را برعهده می‌گیرد و مسئولیت مدنی او در قبال افعال کارمندان و خدمه تحت پوشش بیمه قرار می‌گیرد؛^{۲۹} در ماده ۳۶ قانون تأمین اجتماعی، کارفرما در مورد حق بیمه کارگر مسئول و پاسخگو دانسته شده است و عدم توجه به این موضوع به معنای تخلف برای کارفرما محسوب می‌شود. فارغ از فرض مسئولیت مدنی برای کارگران در بحث بیمه، در این بین مسئولیت اشخاص ثالث هم برعهده کارفرما دانسته شده است که بار اثبات خلاف واقع و قصور کارگر در حادثه پیش آمده برای ثالث، بر عهده کارفرما می‌باشد.

به طور خاص در مورد تصادم‌های دریایی و حادثه‌هایی که متوجه احوال کارکنان و خدمه کشتی می‌شود، قانون دریایی ایران مبتنی بر نظریه تقصیر است و در ماده ۶۹ خود چنین آورده است: «مالک کشتی شخصا مسئول اعمال، تعهدات، قصور و خطاهای خود و نیز مسئول عملیات فرمانده و قراردادهایی است که وی ضمن انجام وظایف خود منعقد می‌کند. مالک کشتی همچنین مسئول عملیات کارکنان کشتی و ماموران مجازی است که از طرف او به خدمت در کشتی گمارده شده‌اند.» همچنین در ماده ۷۴ همین قانون آمده است: «در صورتیکه مستاجر کشتی هزینه کارکنان، خواربار، اداره امور کشتی و دریانوردی را شخصا به عهده گرفته باشد از نظر مسئولیت‌های مربوط به مالک کشتی در حکم مالک کشتی است.» طبق یک اصل کلی هنگامیکه تقصیر ناخدا، خدمه نفتکش و یا حتی شرکت مزبور، اثبات گردد به نحوی که بتوان حادثه مزبور را به یکی از نامبردگان مرتبط ساخت، مطابق قواعد باید مالک کشتی را در برابر خسارت‌های وارده به هر شخص در کشتی یا نزدیک به کشتی که متعاقباً جان خود را از دست داده، صدمه دیده یا بیمار شده، متعهد و مسئول نهایی دانست. به علاوه مالک کشتی در قبال هر خسارتی که به جهت تقصیر و کوتاهی وی یا کارکنان او، مانند خدمه و فرمانده و ... به کشتی‌های دیگر، محمولات آنها، جان افراد و تأسیسات بندری وارد آید موجب مسئولیت خواهد بود. از موارد عمده مسئولیت مالکین کشتی، تصادم کشتی‌هاست.^{۳۰}

^{۲۹} ناصر کاتوزیان، محسن ایزانلو، مسئولیت مدنی، (تهران: انتشارات گنج دانش، ۱۴۰۰)، ۱۵.

^{۳۰} علیرضا عسکری، سیدهادی حسینی، «مسئولیت مالک کشتی و شرایط بیمه‌ای آن»، تحقیقات حقوقی بین‌المللی، ۲۳، ۷ (۱۳۹۳)، ۵.

به نظر می‌رسد که در صورت اثبات قصور و خطای فرمانده نفتکش سانچی مسئولیت مدنی ناشی از تلف خدمه و کارکنان این نفتکش، اعم از اینکه ایران را مالک نفتکش مزبور بدانیم و یا مستاجر این کشتی تلقی کنیم، با شرکت ملی نفتکش ایران، به عنوان مالک کشتی و کارفرما است؛ اما مطابق قوانین جهت ثبوت مسئولیت مدنی در بحث تصادم‌های دریایی در مواد ۳۳۵ قانون مدنی، ۱۶۴ قانون دریایی و ۳۳۹ قانون مجازات اسلامی به جهت شناساندن یک طرف به عنوان مسئول نهایی و تحمیل صد درصدی خسارت بر ذمه او، نیازمند شناسایی تقصیر و رابطه سببیت میان حادثه ایجاد شده با فعل زیانبار مالکان کشتی‌ها هستیم. سانچی هم از این قاعده مستثنی نشده اما فقدان عنصر تقصیر در اعمال فرماندهان و مسئولین این نفتکش و اثبات تقصیر کشتی فلّه بر چینی، شرکت ایرانی را صرفاً از مسئولیت در این شاخه معاف نموده اما پرداخت غرامت در این حادثه، با حکم نهایی طبق بررسی کارشناس و یا الزامات بیمه‌های اجباری کنوانسیون‌های مرتبط با حقوق دریاهای مالکان کشتی (کارفرما)، تعیین می‌گردد و از محل صندوق‌های بیمه بین‌الملل که می‌توانند در مقام رافع یا تحدید کننده مسئولیت ایشان ظاهر شوند و همچنین با مشاهده ردّ شرکت بیمه البرز که قرارداد عمر و حادثه‌ای با شرکت ملی نفتکش ایران دارد، کارسازی می‌شود، که جهت تبیین نهایی موضوع باید اسناد بیمه‌ای را مورد بررسی قرار داد.

۲-۳- انهدام نفتکش سانچی و محموله آن

همانگونه که پیشتر اشاره شد شرکت ملی نفتکش ایران علی‌رغم اینکه اختیار و به نوعی مالکیت نفتکش سانچی را در دست داشت، تصمیم گرفته بود که با استفاده از اصل بین‌المللی پرچم مصلحتی، فارغ از هر غرضی، این نفتکش را در کشور پاناما به ثبت برساند. طبق قواعد مادامیکه یک کشتی به ثبت نرسیده باشد واجد هیچگونه شخصیت حقوقی نمی‌شود و پس از ثبت اساساً کشتی تابعیت کشوری را دارد که در آنجا به ثبت رسیده است. مهمترین آثار این اصل امکان ایجاد حق برای کشور ثبت کننده با توجه به مندرجات قرارداد و حمایت سیاسی از کشتی برای دولت ثبت کننده می‌باشد. استمداد ایران از این اصل بین‌المللی باعث شد که سانچی در کشور پاناما واجد شخصیت حقوقی شود و در عرصه بین‌الملل به عنوان مالک این نفتکش معرفی گردد و صرفاً کاربری سانچی در دست ایران و شرکت ملی نفتکش جمهوری اسلامی ایران قرار داشته باشد. این امر در حالیست که اصل پرچم مصلحتی نوعی پوشش برای کشور و یا مالک اصلی کشتی‌ها می‌باشد و سلب مالکیتی صورت نمی‌پذیرد. این اصل به علت وجود مزایایی همچون: فرار مالیاتی، افزایش ارزش بازاری کشتی، سهولت در تبدیل ارز، کاهش هزینه تعمیرات، سختگیرانه نبودن قوانین مرتبط با ملیت خدمه و مواردی از این قبیل، مورد توجه مالکان کشتی قرار گرفته است. انتقادات در مورد پرچم مصلحتی بیشتر مربوط به آن است که این سیستم به مالکان کشتی‌ها اجازه می‌دهد که به صورت قانونی، ناشناس بمانند و در زمان بروز جرائم به سختی قابل پیگرد قرار گیرند.^{۳۱}

در بحث استقرار مسئولیت مدنی ناشی از انهدام نفتکش سانچی اگرچه سانچی در کشور پاناما به ثبت رسیده بود و نباید حق این کشور را مورد کتمان قرارداد، اما کاربری این نفتکش در دست شرکت ملی نفتکش ایران قرار داشته است. با استقرار مالکیت برای شرکت ملی نفتکش و نفی مالکیت کشور پاناما بر سانچی مستنبط از ماده نخست این قانون؛ خسارت و آسیب باید به مال متعلق به غیر پدید آید، در نتیجه اصلی‌ترین رکن مسئولیت مدنی مفقود می‌شود و عملاً قابل تصور نیست چرا که نوعاً یکی از اموال شرکت از بین رفته است. ناگفته نماند که خسارت اصلی وارده برای ایران، خسارت مربوط به غرق شدن

^{۳۱} سیده آرزو کرباسی، «بررسی ابعاد مختلف حادثه سانچی از دیدگاه حقوق بین‌الملل»، کنفرانس ملی اندیشه‌های نوین و خلق در مدیریت، حسابداری مطالعات حقوقی و اجتماعی، (۱۳۹۷)، ۳.

نفتکش بوده که برابر با ۵۰ میلیون دلار برآورد شده است.^{۳۲} بدیهی است مالک نفتکش جهت جبران خسارت خود می‌تواند از طرق ضمانت‌نامه مالی و بیمه که وجودش برای ما امری روشن است، پرداخت غرامت را مطالبه کند. شرکت «هانوا توتال»^{۳۳} کره جنوبی با اجاره نفتکش سانچی مبادرت به حمل محموله نفتکش که ۱۳۶ هزار تن میعانات گازی با قابلیت فوق سبک و اشتغال بسیار بالا با ارزش ۶۰ میلیون دلار کرده است. طبق قوانین و مقررات تجارت بین‌الملل علی‌الاصول در قرارداد اولیه نحوه تحویل، دریافت و حمل و نقل محموله مورد نظر تعیین می‌گردد. در قرارداد مزبور که از نوع اف.ا.بی منعقد شده بود، عملاً شرکت ملی نفتکش و یا فروشنده با تحویل محموله در کشتی سانچی و اخذ وجه مربوطه دیگر تعهدی نسبت محموله آن نداشته است و مسئولیت حمل بر عهده شرکت حمل‌کننده، مالک کشتی و خریدار محصول که شرکت کره‌ای است، بار شده است که باید بررسی نمود که چه قراردادهایی بین چارترکننده کشتی، مالک کشتی و خریدار در این خصوص وجود دارد؟^{۳۴} وجود بیمه‌نامه شرکت هانوا توتال برای محموله مزبور بیانگر این امر است که بیمه محموله توسط خریدار انجام پذیرفته است و هزینه‌های حمل و بیمه را خود راسا متقبل شده است که اگر ایران مبلغ قرارداد را دریافت نکرده باشد می‌تواند به شرکت بیمه، جهت اخذ وجه رجوع کند که این مسئله بعید به نظر می‌رسد. به عبارتی اگرچه فرض آخر خسارات مالی سنگینی (۱۱۰ میلیون دلار) بر جای گذاشته است اما شرکت ملی نفتکش مطابق اینکوترمز موجود نه تنها مسئولیتی در قبال محموله نداشته است بلکه از باب جبران خسارت غرق خود نفتکش سانچی می‌تواند تمامی زیان وارده را از شرکت‌های بیمه، جبران نماید. به طور مختصر مطابق موارد یاد شده کلیه دولت‌های عضو کنوانسیون امداد و نجات علی‌رغم آنکه موظف هستند تا بدون توجه به تابعیت و ملیت کشتی‌ها به امدادسانی بپردازند. که امدادسانی توسط سایر دول نزدیک به سانچی مهر تاییدی بر اقدامات انجام گرفته در این راستا می‌باشد اما مشخص نیست که تعلل دولت چین در امدادسانی با استناد به اصل صلاحیت سرزمینی صورت گرفته است و یا نقض فاحش حقوق بین‌الملل، که مورد آخر از کشور چین با ملاحظات سیاسی‌ای که در عرصه بین‌الملل دارد امری بعید بنظر می‌رسد. مسئولیت کشتی‌های در حال حرکت یا همان underway به نحو تقسیم تقصیر محاسبه می‌گردد که در این حادثه به نظر می‌رسد که عدم امکان تغییر مسیر نفتکش سانچی به لحاظ ۲۸۴ متر طول و یا حتی امکان حضور کشتی‌های دیگر در اطراف این نفتکش سبب شده است تا بررسی‌های نهایی کشتی C.F را مقصر نهایی عنوان نماید. همچنین وضعیت ثبت این نفتکش ما را دچار ابهام می‌کند که همانگونه که پیشتر عنوان شد پرداختن به مسئولیت کشور پاناما خارج از حوصله بحث می‌باشد.

در این حادثه با فقدان عوامل رافع مسئولیت، مالکان کلیه کشتی‌هایی که در آبهای آزاد مبادرت به حمل و نقل و تجارت می‌کنند، با پیروی از کنوانسیون‌های مسئولیت مدنی ناشی از خسارت آلودگی‌های نفتی و بانکر؛ در این فرض شرکت ملی نفتکش ایران (فارغ از اعضاء و سهامداران) به علت وجود مسئولیت نوعی و محض خود، موظف به انعقاد قرارداد بیمه جهت تحدید یا نفی کلی مسئولیت مدنی ناشی از آلودگی دریاها می‌باشند که مالک سانچی از این قانون پیروی کرده است اما در نهایت اگرچه مطابق ماده ۳ کنوانسیون مسئولیت مدنی ثبوت تقصیر کشتی چینی در این حادثه ایران را از مسئولیت در جبران خسارت به طرف چینی معاف می‌کند اما در سایر موارد مطابق بند ۸ ماده ۷ کنوانسیون یاد شده با استنباط و شباهت به بند

^{۳۲} مریم‌السادات محقق داماد، فاطمه اقدسی، «غرامت مالی ناشی از تصادم‌های دریایی در پرتو حادثه سانچی»، دستاوردهای نوین در مطالعات علوم انسانی، ۲، ۱۹ (۱۳۹۸)، ۱۲.

^{۳۳} Hanwha Total

^{۳۴} محمدزاده کیانی، پیشین (۲۱)، ۶۹.

۱۰ ماده ۷ کنوانسیون مسئولیت مدنی ناشی از آلودگی نفت سوخت کشتی با پیش بینی امکان طرح دعوی مستقیم علیه بیمه‌گر یا سایر تضمین‌کنندگان مالی مسئولیت مالک کشتی جبران خسارات و زیان وارده، از محل صندوق‌های بین‌المللی بیمه صورت می‌پذیرد. در قوانین داخلی رویه به نحو دیگری است مطابق نظریه تقصیر جهت استقرار مسئولیت مدنی بر ذمه فرد خاطی نیاز به اثبات تقصیر و رابطه سببیت میان فعل زیانبار و زیان وارده داریم که در صورت ظهور شروط یاد شده شرکت مسئول خسارات وارده می‌باشد و بیمه‌نامه‌های الزامی و بیمه البرز که قرارداد عمر و حادثه‌ای با شرکت ملی نفتکش ایران دارد، می‌توانند نقش تحدیدکننده یا رافع مسئولیت در جبران خسارت را دارا باشند اما اثبات تقصیر کشتی سی.اف.کریستال رویه را به سمت عدم تحقق ضمان و مسئولیت برای شرکت ملی نفتکش برده است. در فرض آخر با وجود اینکه همچنان احتیاج به احراز تقصیر و رابطه سببیت داریم، رویه متفاوت شده است؛ از همان ابتدای در فرض تلف نفتکش با عدم امکان مطابقت شروط مسئولیت مدنی با حادثه و غرق نفتکش که از اموال خود شرکت ملی نفتکش جمهوری اسلامی ایران بوده است، و در فرض تلف محموله، با درج اینکوئترمز اف.ا.بی با سلب مسئولیت شرکت ملی نفتکش رو به رو هستیم. مشهود است که در تمامی فروض یاد شده‌ی این سانحه، جبران خسارت و پرداخت غرامت مسلم است که این مسئله در کنوانسیون‌های بین‌المللی در زمینه حقوق دریاهای و در حقوق موضوعه کشورمان تحت عنوان «بیمه» پیش‌بینی شده است.

در نتیجه در بحث مسئولیت مدنی برای مالکان کشتی‌ها در آلودگی‌های زیست‌محیطی که مسئولیتی مطلق است، و در سایر موارد من جمله: فوت خدمه و تلف نفتکش و محموله آن (فارغ از امکان انتساب و یا نوع قرارداد)، که احتیاج به شرایط یاد شده داریم؛ نقش بیمه حائز اهمیت است. بیمه‌های داخلی و بین‌الملل اگرچه در اعداد موارد رافع مسئولیت جای نمی‌گیرند ولی تضمینی مضاعف هستند جهت جبران خسارت و پرداخت زیان وارده که حسب مورد می‌توانند بیمه‌گر را از مسئولیت مبری کنند و یا مسئولیت او را با شرایطی تا مبلغ معینی کاهش دهند.

مطابق ماده ۲ قانون بیمه، بیمه قرارداد است که به موجب آن، بیمه‌گر در برابر اخذ حق بیمه تعهد می‌کند، در صورت حصول حادثه‌ای خاص بیمه‌گذار خسارت وارده از سوی او یا خسارت وارد بر او را جبران سازد. در فرض جبران خسارت و پرداخت غرامت برای شرکت ملی نفتکش ایران در حادثه سانچی، بیمه‌نامه‌های موجود ما را به سمت نوعی از بیمه به نام بیمه مسئولیت سوق می‌دهد. بیمه مسئولیت در تعریف اختلاف چندانی با اصل توصیف شده ندارد. این نوع بیمه بعد منفی حادثه واقع شده را تحت پوشش قرار می‌دهد و یک وثیقه شخصی همانند ضمان محسوب می‌گردد به علاوه تعهدی است ثانوی که ناشی از نقض تعهد قراردادی یا تکلیف عام عدم اضرار به دیگری را، مورد تضمین قرار می‌دهد و میان مدیون آینده (مسئول حادثه) با بیمه‌گر منعقد می‌شود و تعهد بیمه‌گر مسئولیتی وابسته به مسئولیت بیمه‌گذار است.^{۳۵} این نوع بیمه که هم در فرض مبتنی بر تقصیر معین و غیر عمد (مطابق مواد ۱۴ و ۱۵ قانون بیمه) و هم در فرض مبتنی بر تقصیر نوعی قابل تصور است؛ اغلب با موضوع نامعین به علت عدم امکان تشخیص میزان خسارت و یا حتی نوع زیان، منعقد می‌شود؛ بیمه‌گذار مسئولیت احتمالی خود را در قبال خسارت وارده به عین یا در حادثه‌ای مشخص، بیمه می‌کند. مانند آنکه متصدی حمل و نقل مسئولیت خود را در قبال خسارت وارد به کالای مورد حمل بیمه می‌کند یا تجهیزکننده و مستاجر کشتی مسئولیت خود را در برابر مالک کشتی در ازای خسارتی که در اثر حوادث دریایی به کشتی وارد می‌شود، بیمه نماید. همچنین در حقوق موضوعه کشور مواردی از بیمه اجباری مسئولیت همانند ماده ۱۳ قانون مسئولیت مدنی، تبصره ۲ ماده واحده تشکیل گارد صتعت نفت مسئولیت مدنی گارد

^{۳۵} کاتوزیان؛ ایزانلو، پیشین، (۳۰)، ۳۶.

صنعت نفت^{۳۶} یا حتی ماده ششم قانون حفاظت از دریاها و رودخانه‌های قابل کشتیرانی در مقابل آلودگی به مواد نفتی^{۳۷} مصوب ۱۳۸۹ مدون شده است.

جهت جبران زیان و اجرای قرارداد بیمه مسئولیت که با دو هدف حمایت از اموال شخص مسئول و حمایت از شخص ثالث زیان دیده است؛ علاوه بر شرایط اساسی صحت معاملات و قراردادهای محتاج موضوع خطر بیمه که همان مسئولیت مدنی استوار شده بر ذمه بیمه‌گذار و مرتبط با بحث ما می‌باشد، هستیم. فی‌الواقع فعل موجد مسئولیت در مسئولیت مبتنی بر تقصیر، «قصور» واقع شده و در مسئولیت نوعی «فعل» سبب حادثه است. به بیان دیگر، این فعل یکی از عناصر تحقق مسئولیت مدنی است؛ که انتساب زیان را به شخص مسئول ممکن می‌سازد و به طور خلاصه سبب می‌شود تا بیمه مسئولیت، دین ناشی از مسئولیت مدنی را بیمه می‌کند. مطابق ماده ۱۰ همین قانون بیمه مسئولیت مشمول تقصیرهای عمدی و محکومیت‌های جزایی نمی‌شود اما با این حال به نظر می‌رسد که جزای نقدی قابل بیمه باشد که در قلمرو حمل و نقل دریایی بیمه جزای نقدی_ عمدتاً ناشی آلودگی نفتی دریایی- توسط انجمن‌های حمایت و غرامت امر مرسوم است^{۳۸} که در مباحث آتی به تفصیل توضیح داده خواهد شد.

در این نوع بیمه دو تعهد اصلی حاکم است: نخست پوشش

دوم: تعهد به جبران. که تعهد نخستین به پیش از وقوع حادثه باز می‌گردد و دومین تعهد در نتیجه‌ی تعهد نخستین پس از وقوع حادثه مستقر می‌گردد که بیمه‌گر، با شرط استقرار مسئولیت مدنی بر ذمه بیمه‌گذار فارغ از نوع مسئولیت، عمل انتسابی و نوع خسارت، حداکثر به میزان همان مسئولیت ملزم به جبران تمام خساراتی است که بیمه‌گذار مسئولیت جبران آنها را بر عهده داشته است مگر آنکه در قرارداد نخستین خسارات و مواردی استثناء یا تحدید شده باشد. بیمه مسئولیت در فرض دیه امری متداول است. در این فرض بیمه‌گر که مسئولیت بیمه‌گذار را حتی در فرض نامحدود بودن (بدون سقف) بر عهده گرفته است زمانی به طور کامل وفای عهد می‌کند که تمام مسئولیت بیمه‌گذار را تا سقف تعهد خود، ادا کند. همانگونه که پیشتر اشاره شد، سانچی دارای بیمه‌نامه‌های داخلی و بین‌المللی بوده است که به طور کلی شناورها تحت پوشش دو دسته بیمه قرار می‌گیرند:

الف) بیمه بدنه

ب) بیمه مسئولیت

بدنه نفتکش تحت پوشش بیمه‌های داخلی و خارجی قرار داشت. در داخل کشور دو شرکت بیمه ایرانی البرز و ملت به مقدار ۳۰٪ با سهم پوشش اتکایی بیمه مرکزی و در خارج ۷۰٪ مابقی آن به صورت اتکایی توسط ۱۱ شرکت بیمه‌گر بین‌المللی به رهبری شرکت بیمه اسکالد در نروژ، تحت پوشش قرار داده شده بود. فارغ از اینکه بیمه البرز دارای قرارداد عمر و حادثه‌ای با شرکت ملی نفتکش ایران می‌باشد^{۳۹} مطابق ادعای گری رینسارد مدیر اجرایی کلوپ استیم شپ^{۴۰} نفتکش سانچی دارای بیمه

^{۳۶} این ماده بیان می‌دارد: «شرکت ملی نفت ایران موظف است افراد گارد صنعت نفت را در برابر حوادث ناشی از انجام وظیفه و همچنین، مسئولیت مدنی آنها را در قبال اشخاص ثالث، که ناشی از انجام وظیفه مذکور باشد، نزد شرکت سهامی بیمه ایران، بیمه نماید.»

^{۳۷} این ماده بیان می‌دارد: «کلیه کشتی‌ها و شناورها موظفند به هنگام ورود به آبهای موضوع این قانون در مقابل خسارت احتمالی ناشی از آلودگی آنها به مواد نفتی بیمه شده باشند. در غیر این صورت، لازم است تعهدنامه‌ای مالی جهت جبران خسارت احتمالی به همراه داشته باشند.»

^{۳۸} Michael Faure & Gunter Heine, The Insurance of Fines, The Case of Oil Pollution: The Geneva Paper on Risk & Insurance, (1991), 39-51

^{۳۹} محقق داماد، اقدسی، پیشین (۳۳)، ۱۱.

کامل بوده است که بر اساس این بیمه‌نامه آلودگی‌های نفتی و زیست محیطی، تصادم، فوت و قطع عضو خدمه تحت پوشش این بیمه قرار داشته است. کلپ‌های حمایت و غرامت که سابقاً به آنها اشاره شد آذر دسته بیمه‌های مسئولیت جای می‌گیرند و از شرکت‌های تخصصی بیمه کشتی و حمل و نقل دریایی محسوب می‌شوند که توسط مالکان کشتی‌ها بوجود آمده‌اند تا ریسک‌هایی که در بازارهای معمولی بیمه‌های دریایی، بیمه نمی‌شوند را مورد پوشش قرار دهند. به عبارتی عملکرد بیمه‌های بین‌الملل بدین نحو است که کشور عضو این کلپ هم بیمه‌گر است و هم بیمه‌گذار این بیمه‌ها و به منزله نوعی بیمه شخص ثالث عمل می‌کنند و به نوعی جزای نقدی برآمده از حادثه را بیمه می‌کنند. مهم‌ترین پوشش‌های این انجمن، شامل مسئولیت در قبال آلودگی محیط زیست، ملوانان، بستگان خدمه و یا افرادی که به غیر از مسافر در کشتی سوار شده‌اند، مسئولیت در قبال مسافران و اشخاص ثالث، مسافر پنهانی، هزینه‌های تغییر مسیر، مسئولیت ناشی از تصادم و ... است.^{۴۲} سانچی یکی از نفتکش‌هایی است که تحت کلپ‌های حمایت و غرامت^{۴۳} بیمه شده بود. به عبارتی بیمه مسئولیت در برابر اشخاص ثالث و محیط زیست را دارا بوده است. که در نتیجه تمامی خسارات:

- آلودگی زیست محیطی و مخاطرات بوجود آمده ناشی از حوادث دریایی
- برداشت لاشه کشتی
- فوت خدمه و اشخاص ثالث، توسط این شرکت بیمه جبران می‌گردد و شرکت ملی نفتکش ایران دیگر مسئولیتی جهت جبران خسارت و پرداخت غرامت نخواهد داشت.

نتیجه‌گیری

اطلاق مسئولیت مدنی برای شرکت‌های دولتی و نفتی قابل تصور است و غالباً شرکت‌های نفتی با توجه به گستردگی بستر فعالیت خود مخاطرات بسیاری در زمینه‌های گوناگون ایجاد می‌کنند. در حادثه سانچی با مفقود بودن تاثیر و نقش عوامل رافع مسئولیت مدنی و عدم امکان اطلاق قوه‌قاهره به تصادم حادث شده، فارغ از روند و نحوه ثبت این نفتکش پرحاشیه مسئولیت مدنی شرکت ملی نفتکش جمهوری اسلامی ایران به جهت مالکیت نفتکش در عرصه‌های متفاوتی قابل تصور است. اهم الزام ایجاد شده به پاسخگویی این شرکت در برابر آلودگی آبهای آزاد، خانواده قربانیان و شرکت هانوا توتال در کره جنوبی می‌باشد. طبق قوانین و رویه‌ی جاری جهت استقرار مسئولیت مدنی در سطح بین‌المللی و داخلی به طور کلی نیاز به عنصر تقصیر با احراز رابطه سببیت (فعل زیانبار با زیان حاصل شده) داریم. درحالی‌که رویه بین‌الملل در مواردی خاص نظیر کنوانسیون‌های مرتبط با حقوق دریاهای و مسئولیت مدنی ناشی از آلودگی آنها با فاصله گرفتن از عنصر تقصیر، قوانین خود را عملاً بر نظریه مسئولیت محض و مطلق مالکان کشتی‌ها استوار کرده است؛ که مالکان کشتی‌ها به صرف فعالیت نوعاً خطر آفرین خود، مسئول مخاطرات احتمالی یا ایجاد شده می‌باشند که الزام پیش‌بینی شده به بیمه‌های اجباری در کنوانسیون‌های یاد شده، جهت پوشش مسئولیت مالکان پررنگ است چرا که تامین خسارات وارده از صندوق شرکت‌های بیمه بین‌المللی را آسان می‌کند، مگر آنکه حادثه‌ای نظیر سانچی رخ دهد و امکان انتساب تقصیر به عامل خارجی میسر باشد و آن را به اثبات برسانند؛ در این حالت شخص مسئول تنها در مقابل فاعل زیان یا همان مقصر از مسئولیت مبری دانسته می‌شود اما همچنان در سایر

^{۴۲}Steamship Mutual, P&I

^{۴۳}P&I

^{۴۴} عسکری، حسینی، پیشین، (۳۱)، ۲۰.

^{۴۵}P&I

موارد به صرف مسئولیت مطلق خود ملزم به پرداخت غرامت خواهد بود. قانونگذار در داخل کشور با استفاده از روش سنتی یعنی اثبات تقصیر به همراه رابطه سببیت به تدوین و نگارش قوانین عام و خاص مسئولیت مدنی پرداخته است. در قانون دریایی مصوب سال ۱۳۴۳ از همین روش اطاعت شده است که استمداد از این ضابطه سبب می‌شود که در صورت اثبات تقصیر فاعل زیان در حادثه، حتی شرکت‌های بیمه تکلیفی در پرداخت خسارات و جبران غرامت حادث شده نداشته باشند مگر آنکه همانند حادثه مطروحه مفاد قرارداد بیمه موارد گسترده‌ای را شامل شود که با این امر بتوان تمامی مسئولیت شرکت ملی نفتکش به جهت جبران خسارت را بر ذمه شرکت‌های بیمه قرار داد. آنچه که عیان است وجود الزامات حاکم جهت جبران زیان و پرداخت غرامت می‌باشد که نقش بیمه‌نامه‌ها را بیش از هر زمانی پررنگ می‌کند. نحوه عملکرد بیمه‌های بین‌المللی به این ترتیب است که کشورهای عضو علاوه بر اینکه بیمه‌گر هستند بیمه‌گذار هم شناخته می‌شوند و نباید از این موضوع غفلت نمود که در زمره عوامل رافع مسئولیت جای نمی‌گیرند بلکه صرفاً تضمینی هستند در راستای مسئولیت مطلق مالکان کشتی‌ها در آلودگی آبهای آزاد و یا در سمت جبران‌کننده خسارات وارده در صورت اثبات عدم تقصیر بیمه‌گر، که عملکرد ایشان گاه و رای عنصر تقصیر بوده و بر مبنای مسئولیت بدون تقصیر، خطر و تضمین حق استوار می‌شوند که حسب مورد مورد ممکن است مسئولیت بیمه‌گر را، رفع یا محدود نماید.

با توجه به اصول فوق و وجود بیمه‌های کامل مسئولیت و بدنه نفتکش سانچی؛ در بحث آلودگی زیست محیطی با مسئولیتی جهانی و فرامرزی روبه‌رو هستیم که در اسناد بین‌المللی با مطلق انگاشتن مسئولیت مالکان کشتی‌ها در آلودگی آبهای آزاد و محیط زیست، مسئولیت مدنی بر ذمه شرکت ملی نفتکش جمهوری اسلامی استوار شده است اما با توجه به نحوه عملکرد شرکت‌های بیمه بین‌الملل، جبران خسارت وارده از محل صندوق‌های کلپ‌های حمایت و غرامت که بیمه‌های مسئولیت هستند جبران می‌گردد.

همچنین در فرض فوت خدمه که جهت استقرار مسئولیت مدنی بر ذمه شرکت ایرانی با توجه به قوانین داخلی نیازمند عنصر تقصیر با احراز رابطه سببیت هستیم؛ با معرفی کشتی چینی به عنوان مقصر این حادثه به لحاظ انحراف و تغییر مسیر پانزده دقیقه پیش از حادثه، شرکت ایرانی از مسئولیت مدنی کاپیتان و فرماندهان تحت امر خود معاف دانسته می‌شود و مجدداً مطابق قرارداد بیمه، شرکت بیمه البرز که قرارداد عمر و حادثه‌ای با شرکت ملی دارد و بیمه‌های مسئولیت کلپ‌های حمایت و غرامت در این زمینه مکلف به جبران خسارت وارده هستند. در فرض پایانی؛ غرق نفتکش سانچی با عدم امکان تطبیق وضعیت تملک کشتی با ماده نخست قانون مسئولیت مدنی به طور کلی امکان فرض این نوع مسئولیت منتفی است اما شرکت ایرانی که متحمل خسارت سنگینی از ناحیه غرق نفتکش شده است، مطابق بیمه‌نامه شرکت‌های زیر مجموعه بیمه اسکالدا، البرز و ملت، محق در اخذ غرامت بدنه نفتکش است. در تلف محموله شرکت کره جنوبی قرارداد اولیه به نحوی تنظیم شد که با قید اینکوترمز اف.ا.بی از همان ابتدا شرکت ملی نفتکش پس از تحویل و بارگیری کالا بر روی عرشه کشتی دیگر مسئولیتی نسبت به محموله نداشته است و شرکت هانوا توتال در مقام خریدار موظف بوده است تا در راستای کاهش ریسک حمل و نقل کالای خود تدابیری اتخاذ کند که کره جنوبی به عنوان مالک محموله دست به بیمه موضوع قرارداد زده است، که خسارت وارده از همین محل پرداخت می‌گردد.

منابع

(۱) امامی، حسن، حقوق مدنی، جلد نخست، تهران؛ دارالکتب الاسلامیه، ۱۳۶۸.

- (۲) انصاری، علی؛ مبین، حجت، «نظریه قابلیت انتساب در حقوق مسئولیت مدنی: مطالعه تطبیقی در فقه امامیه و حقوق فرانسه». پژوهش‌های تطبیقی، ۱۵، ۱، ۱۳۹۰.
- (۳) باریکلو، علیرضا، مسئولیت مدنی، چاپ چهارم، (تهران: انتشارات میزان)، ۱۳۹۲.
- (۴) دادگر، سیدابراهیم، «بررسی حادثه نفتکش سانچی از منظر حقوق بین‌الملل، مقصر کیست؟»، (کبنا نیوز، کد خبر ۳۰۸۹۶۶).
- (۵) رضایی، غلامرضا؛ عابدی، محمد، «مطالعه تطبیقی مبنای مسئولیت مدنی در فقه امامیه، حقوق ایران و افغانستان». دو فصلنامه یافته‌های جزا و جرم‌شناسی، (۱۴۰۰).
- (۶) سیدی، مهرداد، «مسئولیت مدنی خسارات آلودگی نفتی در دریای آزاد». مجله حقوقی بین‌المللی، ۱۰، (۱۳۶۸).
- (۷) سیفی قره‌یتاق، داود؛ حسینی، وحید؛ مهدی‌پور، محمد، «بیمه اجباری مسئولیت مدنی صاحبان کشتی در آلودگی‌های نفتی با تأکید بر کنوانسیون مسئولیت مدنی ۱۹۶۹ با اصلاحات بعدی». پژوهشنامه بیمه، ۳۰، ۱، (۱۳۹۴).
- (۸) شیخیانی، علی، قاعده خطر، چاپ نخست، تهران؛ انتشارات نشر جنگل (جاودانه)، ۱۳۹۲.
- (۹) صفایی، سیدحسین؛ رحیمی، حبیب‌الله، مسئولیت مدنی الزامات خارج از قرارداد، چاپ سوم، تهران: سازمان مطالعه و تدوین کتب علوم انسانی دانشگاه‌ها، ۱۳۹۵.
- (۱۰) صفایی، سیدحسین، دوره مقدماتی حقوق مدنی، جلد دوم، تهران: موسسه عالی حسابداری، ۱۳۵۱.
- (۱۱) عسکری، علیرضا؛ حسینی، سید هادی، «مسئولیت مالک کشتی و شرایط بیمه‌ای آن». تحقیقات حقوقی بین‌المللی ۷، ۲۳ (۱۳۹۳).
- (۱۲) فاطمی، محمدرضا، «سانچی فاجعه زیست‌محیطی آفرید»، (همشهری، کد مطلب ۴۳۱۶)، ۱۳۹۶.
- (۱۳) قاسم زاده، سید مرتضی، مبنای مسئولیت مدنی، چاپ پنجم، تهران: انتشارات میزان، ۱۳۸۷.
- (۱۴) کاتوزیان، ناصر، دوره مقدماتی حقوق مدنی وقایع حقوقی، چاپ یازدهم، تهران: انتشارات سهامی، ۱۳۸۵.
- (۱۵) کاتوزیان، ناصر، الزامات خارج از قرارداد، چاپ سیزدهم، جلد نخست، تهران: انتشارات دانشگاه تهران، ۱۳۹۳.
- (۱۶) کاتوزیان، ناصر؛ ایزانلو، محسن، مسئولیت مدنی، چاپ چهارم، جلد سوم، تهران: انتشارات گنج‌دانش، ۱۴۰۰.
- (۱۷) کرباسی، سیده‌آرزو، «بررسی ابعاد مختلف حادثه سانچی از دیدگاه حقوق بین‌الملل؛ کنفرانس ملی اندیشه‌های نوین و خلاق در مدیریت». حسابداری مطالعات حقوقی و اجتماعی، (۱۳۹۷).
- (۱۸) گرشاسبی، علی، «مسئولیت مدنی ناشی از خسارات آلودگی نفتی در دریای آزاد». پایان‌نامه درجه کارشناسی‌ارشد، تهران: دانشگاه تهران، ۱۳۸۹.
- (۱۹) محقق‌داماد، مریم‌السادات؛ اقدسی، فاطمه، ۱۳۹۸، «غرامت مالی ناشی از تصادم‌های دریایی در پرتو حادثه سانچی». مجله دستاوردهای نوین در مطالعات علوم انسانی ۲، ۱۹، (۱۳۹۸).
- (۲۰) محمدزاده‌کیانی، محبوبه، «امکان مطالبه و جبران غرامت و آسیب‌های جانی مالی نفتکش سانچی بر مبنای حقوق بین‌الملل». مجله پژوهش و مطالعات علوم انسانی، ۱۹، (۱۳۹۹).
- (۲۱) منتظری، محمد مهدی، نگاهی گذرا به حقوق بیمه، قائم مقامی بیمه‌گر در حقوق ایران و فرانسه، تهران: انتشارات مجد، ۱۳۹۳.

22) International Convention on Civil Liability for Bunker Oil Pollution Damage.

23) International Convention on Civil Liability for Oil Pollution Damage, CLC.

24) Michael Faure & Gunter Heine, The Insurance of Fines: The Case of Oil Pollution, The Geneva Paper on Risk & Insurance, n. 58.1991, p.39.

مطالعات علوم سیاسی، حقوق و فقه

دوره ۹، شماره ۴، زمستان ۱۴۰۲، صفحات ۶۴-۸۳

Investigating the civil liability of the National Oil Tanker Company of the Islamic Republic of Iran in the Sanchi oil tanker accident

Mahrooyeh Shoja Sangchooly

PhD Students in Private Law, Faculty of Law, Islamic Azad University, Karaj Branch.

Abstract

Since civil liability creates accountability for natural and legal persons; the civil responsibility of the National Oil Tanker Company of the Islamic Republic of Iran regarding the damage caused to the marine habitat and open waters, the death of the oil tanker crew and cargo damage was discussed between the representatives of the involved countries. The purpose of this research, which was carried out with a descriptive analytical method, is to first determine, what is the civil responsibility of the Islamic Republic of Iran's National Oil Tanker Company in this incident? And secondly, what is the method of compensating for damages and paying the received compensations? In short, in response, it can be said that despite the fact that the basis of drafting the law to impose civil liability is fault. In addition to having the role of a guarantee, marine insurances are also used to cover the liability of ship owners, as well as to reduce or limit liability. In the end, while considering the lack of factors to reduce the responsibility and authority of Cairo in reducing or removing the aforementioned civil liability; By proving the fault of the ship CFCrystal and confirming the full liability insurance policies of the Sanchi body, it takes for granted that Iran has not been negligent in the field of international exchanges and that it has complied with the requirements of the governing convention in the category of insurance for compensation.

Keywords: civil liability, Sanchi tanker, maritime law, convention, insurance.
