

Detention of Ships as a Tool for the Protection of Marine Environment

(Type of Paper: Research Article)

Seyed Mostafa Taghizadeh Ansari ¹, Faezeh Zavareh Tabatabaei ^{✉*}

Abstract

Prevention and Compensation are two major aims that international conventions on marine pollution have dealt with. The success of international regime to combat marine pollution, widely depends on the power of sanctions adopted by international conventions. Since there are different sources which cause marine pollution like ships and shore. In this article, based on descriptive-analytical method, the subject of ship arrest and detain as a practical sanction to combat ship-source marine pollution has been discussed. It seems that international conventions built up a practical tool that can be used both in pollution prevention cases as well as compensation of pollution damage cases.

Keywords

Marine Pollution, Prevention, Ship Arrest, Compensation.

-
1. Assistant Prof., Department of Public Law, North Tehran Branch, Islamic Azad University, Tehran, Iran. Email: mos.taghizadeh_ansari@iauctb.ac.ir
 2. Ph.D. Student in International Law, North Tehran Branch, Islamic Azad University, Tehran, Iran (Corresponding Author). Email: f.tabatabaei@tabalegal.com
- Received: 31 July, 2019 - Accepted: February 17, 2020



This is an Open Access article distributed under the terms of the Creative Commons Attribution 4.0 International, which permits others to download this work, share it with others and adapt the material for any purpose.

توقیف کشتی؛ ابزاری برای حفاظت از محیط زیست دریایی

(نوع مقاله: علمی - پژوهشی)

مصطفی تقی زاده انصاری^۱، فائزه زواره طباطبایی^{۲*}

چکیده

پیشگیری و جبران خسارت دو هدف عمده مورد توجه کنوانسیون‌های بین‌المللی مربوط به آلودگی دریایی است. میزان موفقیت نظام حقوق بین‌الملل در مقابله با آلودگی دریایی، تا حد زیادی به ضمانت اجراهای مقرر در این نظام بستگی دارد. با توجه به اینکه آلودگی دریایی ممکن است ناشی از خشکی، کشتی یا منابع دیگر باشد، این مقاله با روش توصیفی-تحلیلی به بررسی توقیف کشتی، به‌عنوان یک ضمانت اجرای کاربردی در آلودگی‌های ناشی از کشتیرانی پرداخته است. به‌نظر می‌رسد معاهدات بین‌المللی شرایطی را فراهم آورده‌اند که می‌توان از توقیف کشتی به‌عنوان ابزاری کارآمد هم در پیشگیری از آلودگی دریایی و هم جبران خسارت ناشی از آن بهره برد.

کلیدواژگان

آلودگی دریایی، پیشگیری، توقیف کشتی، جبران خسارت.

۱. استادیار گروه حقوق عمومی دانشکده علوم انسانی دانشگاه آزاد اسلامی واحد تهران شمال واحد تهران شمال، تهران، ایران.
Email: mos.taghizadeh_ansari@iauctb.ac.ir

۲. دانشجوی دکتری حقوق بین‌الملل دانشکده علوم انسانی دانشگاه آزاد اسلامی واحد تهران شمال، تهران، ایران (نویسنده مسئول).
Email: f.tabatabaei@tabalegal.com

تاریخ دریافت: ۱۳۹۸/۰۵/۰۹ - تاریخ پذیرش: ۱۳۹۸/۱۱/۲۸

مقدمه

در دهه‌های اخیر، توجه جامعه جهانی به حفظ محیط زیست دریایی و حمایت از آن، مقابله با آلودگی دریایی را به یکی از مباحث مهم روز این صنعت تبدیل کرده است. آلودگی دریایی در کنوانسیون ۱۹۸۲ ملل متحد در خصوص حقوق دریاها این‌طور تعریف شده است: «وارد کردن مستقیم یا غیرمستقیم مواد یا انرژی توسط بشر در دریا از جمله در مصب رودها هنگامی که این امر موجب آثار زیانبار مانند آسیب به منابع زنده و حیات دریایی، خطر برای سلامتی انسان، ایجاد مانع در فعالیتهای دریایی شامل ماهیگیری و سایر استفاده‌های مشروع از دریا، لطمه به کیفیت آب از لحاظ استفاده از آن و کاهش مطبوعیت آن شده یا اینکه چنین تأثیراتی محتمل باشد» (UNCLOS, 1982, art.1.para.1).

آلودگی دریایی به‌طور کلی از چهار حوزه نشأت می‌گیرد: ۱. آلودگی ناشی از کشتیرانی؛ ۲. آلودگی ناشی از تخلیه مواد زائد در دریا؛ ۳. آلودگی ناشی از فعالیتهای انجام‌گرفته در بستر دریا و ۴. منابع آلودگی مستقر در خشکی (تقی‌زاده انصاری، ۱۳۹۳: ۸۱) و عمده‌ترین اینها، منابع مستقر در خشکی‌اند که ۷۰ درصد آلودگی را موجب می‌شوند (Dupuy & Vinuales, 2016: 103). البته آلودگی ناشی از کشتی‌ها را با علم به صنعت دیرینه و ارزان حمل‌ونقل دریایی [نسبت به هوایی و زمینی] نباید ناچیز قلمداد کرد که در دو دسته کلی احصا شده‌اند: آلودگی‌های ناشی از فعالیت روزمره کشتی‌ها (آلودگی عملیاتی) و آلودگی ناشی از سوانح دریایی (آلودگی تصادفی) (تاناکا، ۱۳۹۵: ۴۰۵). آلودگی عملیاتی ناشی از فعالیتهای عادی و روزانه کشتی‌ها - شامل تخلیه آب توازن آلوده، شست‌وشوی مخازن بار، زائدات نفتی موتورخانه، زباله‌ها و فاضلاب‌ها و تعمیر کشتی - است که به ورود مواد آلاینده به دریا و ایجاد آلودگی منجر می‌شوند. آلودگی تصادفی ناشی از سوانح دریایی است که بخشی گریزناپذیر از حمل‌ونقل دریایی محسوب می‌شوند و اغلب به ایجاد آلودگی دریایی می‌انجامد که مصادیقی مانند تصادم دو کشتی، برخورد کشتی به تأسیسات ساحلی یا صخره یا تأسیسات دریایی و به گل نشستن کشتی را در برمی‌گیرند.

راهکارهایی به‌منظور مقابله با آلودگی ناشی از کشتیرانی ارائه شده است که اجرای همزمان آنها ممکن است تأثیر بسزایی در حفظ پاکیزگی و سلامت محیط زیست دریایی داشته باشد؛ نخست، بهبود استانداردهای ساخت، تولید، تعمیر و نگهداری کشتی‌ها که می‌تواند آلودگی عملیاتی را به حداقل برساند؛ دوم، ارتقای استانداردهای آموزشی خدمه کشتی که بعضاً به کاهش خطای انسانی می‌انجامد؛ سوم، تشکیل و استقرار سیستم‌های مدیریت ایمنی برای کشتی‌ها، بنادر و شرکت‌های کشتیرانی که در نتیجه آن خطرهای احتمالی به‌سرعت شناسایی می‌شوند و به حداقل می‌رسند؛ چهارم، توسعه رژیم مسئولیت مدنی به‌منزله تضمین جبران خسارات قربانیان

آلودگی که موجب می‌شود صاحبان کشتی برای گریز از مسئولیت، تمام تلاش خود را برای جلوگیری از بروز آلودگی به کار بندند؛ پنجم تحمیل مسئولیت کیفری و جریمه برای ایجاد آلودگی دریایی که نقش بازدارنده‌ای نیز خواهد داشت (Tsimplis, 2011: 425).
ارائه راهکار در قالب قواعد یا مقررات بین‌المللی در صورتی کارآمدی حداکثری خواهد داشت که ضمانت اجرایی برای نقض آن قواعد پیش‌بینی شده باشد. در این تحقیق سعی شده است نقش توقیف کشتی در مقابله با آلودگی بررسی شود. به‌طور مشخص مقاله حاضر درصدد پاسخگویی به این پرسش است که توقیف کشتی چگونه می‌تواند به‌عنوان ابزاری برای جلوگیری و جبران خسارت ناشی از آلودگی دریایی به‌کار رود؟ به‌منظور پاسخ به این پرسش، نخست مقررات بین‌المللی حاکم بر توقیف کشتی بررسی می‌شود. پس از این، کنوانسیون‌های بین‌المللی مربوط به پیشگیری، پایش و جبران خسارت ناشی از آلودگی دریایی تشریح خواهد شد. سپس نقش توقیف کشتی در پیشگیری از آلودگی دریایی و در نهایت نقش توقیف کشتی به‌عنوان تضمین جبران خسارت ناشی از آلودگی‌های دریایی بررسی خواهد شد.

مقررات بین‌المللی ناظر بر توقیف کشتی

برای ورود به بحث، نخست به تعریف کلمه توقیف، مفهوم و کاربرد آن می‌پردازیم و سپس اهمیت توقیف کشتی در صنعت حمل‌ونقل دریایی بررسی می‌شود و در نهایت توقیف در معاهدات بین‌المللی بررسی خواهد شد.

۱. تعریف توقیف کشتی

واژه توقیف در فارسی ترجمه دو کلمه arrest و detention است. arrest که می‌توان آن را به «توقیف قضایی» ترجمه کرد، اقدامی قضایی است که به‌صورت یک عمل نوعی علیه کشتی صورت می‌گیرد، به این معنی که توقیف کشتی متعاقب دستور قضایی و برای تأمین خواسته در یک دعوای دریایی انجام می‌گیرد (Arrest Convention 1952, art.1, para.2). به زبان ساده‌تر، توقیف کشتی براساس دستور قضایی و از مرجع قضایی صالح صادر می‌شود، لیکن شامل «ضبط کشتی» برای اجرای رأی قضایی نمی‌شود. detention که می‌توان آن را به «توقیف اداری» ترجمه کرد، زمانی موضوعیت می‌یابد که از حرکت کشتی، خروج آن از بندر یا ادامه سفرش بدون صدور دستور قضایی جلوگیری شود. این امر اغلب توسط مقامات بندری و با خودداری از صدور «مجوز خروج از بندر» انجام می‌گیرد.

1. action in rem
2. seizure
3. port clearance

به توقیف، در معنای اول، از سه منظر می‌توان نگریست: الف) اقدامات تأمینی موقت، ب) اقدامی شکلی برای دادن صلاحیت رسیدگی به ماهیت پرونده و ج) وثیقه (Ruiz, 2011: 8-9). از منظر نخست، توقیف اقدامی حفاظتی - تأمینی است و پیش از اینکه ماهیت دعوا در دادگاه رسیدگی شود، درخواست می‌گردد. هدف از این اقدام حفظ و تأمین خواسته در بدو امر است تا پس از اتمام رسیدگی ماهوی و صدور رأی، دست محکوم‌له از ابزار اجرایی خالی نماند. از منظر دوم، در برخی نظام‌های حقوقی^۳ وقتی کشتی در بندری توقیف می‌شود، کشور توقیف‌کننده، به صرف توقیف، صلاحیت رسیدگی به ماهیت پرونده را هم پیدا می‌کند، حتی اگر مبنای اختلاف قراردادی باشد که مرجع حل اختلاف آن داوری است. از منظر سوم، توقیف کشتی تضمینی است برای پرداخت دین؛ از این رو تضمین دیگری را می‌توان جانشین خود کشتی کرد. اما «ضبط» شیوه اجرای رأی است که در آن دارایی‌های بدهکار مانند کشتی یا کشتی‌هایش، بدون توجه به ماهیت دعوا، اعم از دریایی یا غیردریایی، همه ضبط می‌شوند (Berlingie, 2011: 141). شایان ذکر است در متن حاضر هم توقیف اداری بررسی می‌شود و هم توقیف قضایی.

۲. اهمیت توقیف کشتی

از نظر توقیف‌کننده، توقیف، چه قضایی چه اداری، استفاده از حقی است که به موجب قانون یا عرف حاکم بر کشتیرانی به وی داده می‌شود و به واسطه آن منافع در معرض خطر خود را نجات می‌دهد یا منافع از دست‌رفته‌اش را بازمی‌یابد (زواره طباطبایی، ۱۳۷۸: ۹). از طرف دیگر، توقیف کشتی موجب بروز مشکلات عدیده‌ای برای مالک آن می‌شود؛ به همین دلیل مالکان همواره در پی آن‌اند که تا حد ممکن از توقیف کشتی‌شان جلوگیری کرده و در صورت توقیف، در اسرع وقت آن را از توقیف خارج کنند. عمده‌ترین این مشکلات عبارت‌اند از: اختلال در برنامه سفری کشتی، از دست دادن کرایه، پرداخت هزینه‌های ثابت کشتی و اضافه شدن هزینه بندری^۴. علاوه بر این، به اعتبار و حسن شهرت مالک لطمه وارد می‌شود، چون نام کشتی‌هایی که به دستور مقامات بندری توقیف می‌شوند اعلام می‌شود و این کشتی‌ها در بنادر بعدی بیشتر مورد توجه بازرسان قرار می‌گیرند و بیشتر کنترل می‌شوند؛ گاهی حتی از ورود مجدد آنها جلوگیری می‌شود.

1. interim measures

2. security

۳. این مبنای صلاحیتی که به forum arresti معروف است، در کشورهای کاملاً پذیرفته شده است و در ماده ۷ کنوانسیون ۱۹۵۲ بروکسل راجع به توقیف کشتی نیز مقرر شده است.

4. standing costs

5. port dues/port charges

۳. اسناد بین‌المللی در خصوص توقیف کشتی

تاکنون دو معاهده بین‌المللی با هدف ایجاد هماهنگی بین رویه کشورهای مختلف در برخورد با توقیف کشتی‌ها منعقد شده است، همان‌طور که از عنوان انگلیسی معاهدات و مفاد آنها مشخص است، هر دو کنوانسیون به توقیف قضایی کشتی می‌پردازند.

۳.۱. کنوانسیون توقیف کشتی ۱۹۵۲

اولین تلاش جامعه جهانی برای یکنواخت کردن مقررات مربوط به توقیف کشتی دریایی در سال ۱۹۵۲ به ثمر نشست. متن کنوانسیون به تأیید دولت‌های شرکت‌کننده رسید (زواره طباطبایی، ۱۳۷۸: ۸۱) و با الحاق تعداد لازم کشورها، از ۲۴ فوریه ۱۹۵۶ لازم‌الاجرا شد. در ماده ۱ این کنوانسیون هفده مصداق دعوای دریایی برشمرده شده است و در سایر مواد توضیح می‌دهد که چگونه می‌توان کشتی را برای هر دعوای دریایی توقیف کرد. ارائه فهرستی بسته در کنوانسیون بدین معنی تفسیر شد که چنانچه دعوایی خارج از این هفده مورد مطرح شود، دیگر دعوای دریایی نخواهد بود و خواهان نمی‌تواند با استناد به آن دعوای تقاضای توقیف کشتی را کند.

۳.۲. کنوانسیون توقیف کشتی ۱۹۹۹

در دهه ۱۹۹۰، به همت آنکتاد^۱ مفاد کنوانسیون توقیف ۵۲ مجدداً بررسی شد. کنوانسیون توقیف کشتی‌ها ۱۹۹۹ (از این پس کنوانسیون توقیف ۹۹ خوانده می‌شود) شش ماه پس از الحاق دهمین کشور، یعنی در ۱۴ سپتامبر ۲۰۱۱، لازم‌الاجرا شد. ماده ۱ این کنوانسیون متضمن ۲۲ مصداق دعوای دریایی است؛ براساس مفاد این کنوانسیون، می‌توان برای هر دعوای دریایی کشتی را توقیف کرد. برخی بر این باورند که کنوانسیون توقیف ۹۹ تغییر عمده‌ای در رژیم حقوقی حاکم بر توقیف کشتی ایجاد نکرده و صرفاً تعداد دعوای دریایی را بسته به نیازهای زمان خود به‌روز کرده است (Nikcevic, 2012 : 103).

۳.۳. نگاه کنوانسیون‌های توقیف کشتی به محیط‌زیست دریایی

در کنوانسیون توقیف ۵۲، حمایت و حفاظت از محیط زیست دریایی لحاظ نشده بود. اما به مرور و با پررنگ‌تر شدن جنبه‌های محیط زیستی در زندگی روزمره، توجه جامعه بین‌المللی به این موضوع جلب شد؛ این تغییر زاویه دید و نوع نگرش در متن کنوانسیون توقیف ۹۹ به‌خوبی

1. The Brussels convention of 1952 relating to the arrest of seagoing ships

2. UNCTA (United Nations Conference on Trade and Development)

دیده می‌شود. ماده ۱ این کنوانسیون در دو مورد حفاظت و حمایت از محیط زیست را مدنظر قرار داده است که عبارت‌اند از: بند «ج» مربوط به نجات دریایی و بند «د» مربوط به حفاظت از محیط زیست دریایی.

۳.۳.۱. جات دریایی

در بند «ج» ماده ۱ کنوانسیون توقیف ۵۲ فقط به کلمه نجات اشاره شده بود. نجات از دیرباز به عملیاتی گفته می‌شد که برای نجات کشتی‌های در معرض خطر جدی و افراد و اشیای داخل آن صورت می‌گرفت. اجرت نجات در صورتی به نجات‌دهنده پرداخت می‌شد که عملیات موفقیت‌آمیز بود، وگرنه هیچ مبلغی پرداخت نمی‌شد و در هیچ مورد مبلغ پرداختی بیش از ارزش اشیای نجات‌یافته نبود (صدیق، ۱۳۹۵: ۱۶۵).
مقررات مربوط به نجات اولین بار طی کنوانسیون بین‌المللی نجات ۱۹۱۰ تدوین شد. سپس با توجه به تغییرات رخ داده در جامعه بین‌المللی سعی شد نواقص آن برطرف و مقررات به‌روز شود؛ از این رو کنوانسیون بین‌المللی نجات ۱۹۸۹ لندن، جانشین کنوانسیون ۱۹۱۰ شد (Mandaraka-Sheppard, 2002: 653).

در کنوانسیون جدید، ملاحظات زیست‌محیطی مورد توجه قرار گرفت. مواردی مانند اینکه وقتی حادثه‌ای برای یک کشتی نفت‌کش اتفاق می‌افتاد، کشورهای نزدیک از دادن بندر پناه از ترس وقوع آلودگی دریایی خودداری می‌کردند و این کار نجات‌دهنده‌ها را بسیار سخت می‌کرد (Bishop, 2012: 37) افزون بر اینکه وقتی با وجود همه تلاشی که برای حفظ محیط زیست و جلوگیری از آلودگی می‌کردند، با غرق شدن کشتی هیچ پاداشی به آنها داده نمی‌شد، انگیزه آنها را برای تلاش برای جلوگیری از آلودگی دریایی از بین می‌برد؛ از این رو لازم بود تا قالب سنتی «بدون نجات هیچ اجرتی پرداخت نمی‌شود»^۱ تغییر کند (Ekhtator, 2016: 84). در ماده ۱۴ کنوانسیون جدید نیز تحت عنوان غرامت ویژه ترتیباتی به شرح زیر مقرر شده است: «اگر نجات‌دهنده در مورد شناوری عملیات نجات انجام دهد و آن شناور - خود یا کالای آن - تهدیدی برای محیط زیست باشد، مستحق دریافت مبلغی معادل هزینه‌هایی که در این ماده تعریف شده خواهد بود».

اما در بند «ج» کنوانسیون توقیف ۹۹ به ذکر کلمه نجات اکتفا نشده، بلکه همین بند

1. salvage

2. The Brussels convention for unification of certain rules of law relating to assistance and salvage at sea 1910

3. International convention on Salvage 1989

4. Port of Refuge

5. No cure-No pay:

پرداخت اجرت منوط به نجات است.

6. Special Compensation

این گونه انشا شده است: «عملیات نجات یا هر نوع قرارداد نجات، از جمله - حسب مورد - جبران خسارت مربوط به عملیات نجات در مورد کشتی‌ای که خود آن یا محموله آن تهدید ورود خسارت به محیط زیست را در بر دارد»^۱.

چنانکه مشاهده می‌شود، متن به‌نوعی نگارش یافته است که دعوای ناشی از غرامت ویژه را در برگیرد، بدون اینکه در آن به ماده ۱۴ کنوانسیون نجات ۱۹۸۹ اشاره‌ای شده باشد. به عبارت دیگر، در هنگام احصای دعوای دریایی که مجوز توقیف کشتی را به خواهان می‌دهد، شرکت نجات‌دهنده در صورت موفق بودن عملیات نجات و برای دریافت پاداش نجات می‌تواند طرح دعوا کند و علاوه بر آن چنانچه عملیات نجات موفقیت‌آمیز نباشد و کشتی غرق شود، اما اقدامات نجات‌دهنده سبب جلوگیری از بروز آلودگی دریایی شود، می‌تواند برای هزینه‌های عملیاتی خود طرح دعوا کند.

۲.۳.۳. محیط زیست دریایی

در حالی که در ماده ۱ کنوانسیون توقیف ۵۲ هیچ بندی به محیط زیست دریایی اختصاص نیافته است، کنوانسیون توقیف ۹۹ حاوی بندی است دال بر حفاظت از محیط زیست دریایی و اینکه خسارت به محیط زیست یا تهدید به آن از مصادیق دعوای دریایی است که می‌توان به موجب آن کشتی خاطی را توقیف کرد. این بند اشعار می‌دارد: «خسارت یا تهدید ورود خسارت ناشی از کشتی به محیط زیست، خط ساحلی یا منافع مرتبط، اقدامات به‌عمل آمده به‌منظور پیشگیری، تقلیل یا رفع چنین خسارتی، پرداخت غرامت برای چنین خسارتی، هزینه‌های اقدامات متعارفی که به‌منظور بازسازی محیط زیست انجام شده یا قرار است انجام شود، ضرر و زیانی که عملاً در رابطه با چنین خسارتی به اشخاص ثالث وارد شده یا ممکن است وارد شود؛ و خسارت، هزینه‌ها یا ضرر و زیان با ماهیت مشابه مواردی که در همین بند عنوان شد». با توجه به اینکه در کنوانسیون، توقیف با دستور قضایی و برای اخذ تأمین مناسب تا صدور رأی مدنظر بوده، آوردن عبارت «تهدید به ورود خسارت» کمی سؤال‌برانگیز است. چنانکه توضیح داده خواهد شد، معمولاً کشتی که موجب تهدید به ورود خسارت ناشی از آلودگی شود، توقیف قضایی نمی‌شود، بلکه از ورود آن به بندر یا خروج از بندر تا برطرف شدن تهدید جلوگیری می‌شود. زمانی تهدید به خسارت محسوب می‌شود که هنوز خسارتی به‌بار نیامده است، از این رو برای پیشگیری می‌توان اقداماتی انجام داد و توقیف کشتی برای تضمین هزینه‌های پیشگیری را مفروض دانست.

1. (c) Salvage operations or any salvage agreement including, if applicable, special compensation relating to salvage operations in respect of a ship which by itself or its cargo threatened damage to the environment.

2. Salvage Reward

کاربرد کلمه رفع اهم کمی تردیدبرانگیز است. از خسارت می‌توان پیشگیری کرد و آن را کاهش داد، اما رفع خسارت معنای عملی ندارد، به‌خصوص آنکه واژه «بازسازی» در متن ماده آمده است، مگر اینکه منظور از آن، برطرف کردن تهدید به ورود خسارت باشد.

در موارد تهدید به ورود خسارت، گاهی اقدامات پیشگیرانه برای رفع تهدید، سبب بروز زیان یا خسارت به اشخاص ثالث می‌شود. گاهی خسارت غیرمستقیم به‌بار می‌آید؛ برای مثال زمانی که در یک منطقه ساحلی تفریحی، تهدید به ورود خسارت سبب می‌شود، منطقه تحت اقدامات احتیاطی و مراقبتی قرار بگیرد و به همین دلیل مسافران کمتر به آن منطقه سفر می‌کنند و همین مسئله موجب می‌شود صنایع وابسته به توریسم آسیب بینند (Berlingie, 2011: 71).

قسمت آخر ماده، جایی که «خسارات، هزینه‌ها یا ضرر و زیان با ماهیت مشابه با مواردی که در همین بند عنوان گردید»، ذکر می‌شود، در واقع فهرست دعاوی را باز گذاشته است. درحالی‌که هدف نویسندگان متن کنوانسیون، ارائه فهرستی بسته از دعاوی دریایی بوده، و این تنها بندی است در کنوانسیون که به این شکل باز گذاشته شده است (Isikova, 2012: 27).

کنوانسیون‌های بین‌المللی مربوط به پیشگیری، پایش و جبران خسارت ناشی از آلودگی دریایی

در یک طبقه‌بندی کلی می‌توان کنوانسیون‌های مربوط به حمایت از محیط زیست دریایی را در دو دسته مشخص تفکیک کرد: کنوانسیون‌هایی که در راستای پیشگیری و کنترل آلودگی تدوین شده‌اند و کنوانسیون‌هایی که با هدف تضمین حداکثری جبران خسارت به تصویب رسیده‌اند.

۱. توقیف به‌منزله ضمانت اجرای پیشگیری از آلودگی دریایی

مهم‌ترین کنوانسیون‌هایی که در این مبحث بررسی می‌شوند، کنوانسیون مارپل^۲ و کنوانسیون ۱۹۸۲ حقوق دریاهای آهستند.

1. remove

۲. کنوانسیون بین‌المللی جلوگیری از آلودگی ناشی از کشتی‌ها معروف به «مارپل ۷۳/۷۸» اصلی‌ترین کنوانسیون مقابله با آلودگی دریایی حاصل تکامل کنوانسیون جلوگیری از آلودگی نفتی ۱۹۵۴ - نخستین سند چندجانبه با هدف اولیه حفظ محیط زیست- است، با این تفاوت که قلمرو آن فراتر از آلودگی نفتی است و آلاینده‌های دیگر را نیز در برمی‌گیرد.

3. United Nations Convention on the Law of the Sea (UNCLOS), Montego Bay, 10 December 1982. این کنوانسیون، که حاصل تلاش جامعه بین‌المللی برای قانونمند کردن بهره‌برداری از دریاهاست، نیز رویکردی مشابه دارد: بخش دوازدهم آن با عنوان «حمایت و حفاظت از محیط زیست دریایی» دولت‌های عضو را به حمایت و حفاظت محیط دریایی ملزم می‌کند. بندهای ۴ و ۵ ماده ۲۱۱ آن مقرر می‌دارد:

از ماده ۵ کنوانسیون مارپل و مواد ۲۱۹، ۲۲۰ و ۲۲۶ کنوانسیون حقوق دریاها (۱۹۸۲) مستفاد می‌شود، چنانکه دلایلی مشاهده شود، دال بر اینکه کشتی تهدیدی به ورود خسارت به محیط زیست است، از حرکت آن جلوگیری می‌شود. این توقیف معمولاً متعاقب بازرسی کشتی به دستور مقامات صالح صورت می‌گیرد.

مقامات دولت صاحب بندر می‌توانند حکم به بازرسی کشتی‌ها بدهند. این بازرسی شامل بازرسی فنی کشتی و بررسی مدارک و گواهینامه‌های کشتی خواهد بود. در قطعنامه ۱۰۵۲ سازمان بین‌المللی دریانوردی به تفصیل مصادیق بازرسی کشتی به دستور مقامات کنترل بندری تشریح شده است. این قطعنامه در هر مورد بیان داشته در چه شرایطی کشتی با حکم مقامات بندری توقیف خواهد شد و این توقیف تا چه زمانی ادامه خواهد داشت.

آنچه تحت عنوان قابلیت دریانوردی در ماده ۲۱۹ کنوانسیون حقوق دریاها به آن اشاره شده است، در حقوق دریایی مفهومی سهل و ممتنع است؛ سهل چون به صراحت اطلاق بر این معنا دارد که «به کشتی‌ای که قابلیت دریانوردی ندارد نباید اجازه دریانوردی داد» و ممتنع «چون یک تعریف واحد برای آن وجود ندارد». در واقع، هر کنوانسیون بسته به هدف خود آن را تعریف کرده، این تعاریف در سه سر فصل قابل جمع‌بندی‌اند، وضعیت فنی خود کشتی، اوضاع کارکنان روی کشتی و قابلیت حمل بار (Krichner, 2019: 48). تعریفی که در کتاب‌های مرجع آمده‌تیز، چون به گواهینامه‌های قانونی اشاره ندارد، کامل نیست. باید یادآوری کرد که

«کشورهای ساحلی می‌توانند مقرراتی را برای ممانعت، کاهش و کنترل آلودگی کشتی‌ها در آب‌های سرزمینی و منطقه‌ی انحصاری اقتصادی وضع کنند.»

۱. با ظهور پدیده پرچم‌های مصلحتی‌ا که بعدها با نام ثبت آزاد ایه آنها اعتبار بخشیده شد، کشورها تمایل پیدا کردند، برای فرار از مالیات و نظارت‌های قانونی و فنی سختگیرانه دولت‌های خود، کشتی‌های خود را در کشورهایی ثبت کنند که هیچ‌گونه علقه‌ی واقعی (بین آنها وجود نداشت. این کشورها معمولاً قواعد فنی و نظارتی سختگیرانه‌ای ندارند و بر کشتی‌ها هم نظارتی نمی‌کنند؛ بنابراین ناوبری کشتی تحت پرچم مصلحتی ساده‌تر و ارزان‌تر از تحت پرچم ملی است، و به همین دلیل مالکان کشتی تمایل دارند کشتی‌هایشان را در این کشورها ثبت کنند. در نتیجه، دولتی که پرچم آن افراشته می‌شود، بر کشتی‌ها نظارت کافی، مطابق با مقررات کنوانسیون‌های بین‌المللی نخواهد داشت. تحقیقات نشان داده است که سوانح دریایی برای کشتی‌های با پرچم مصلحتی به مراتب بیشتر از کشتی‌های با پرچم ملی اتفاق می‌افتد (Mandaraka-Sheppard, 2002: 287). شاید به همین دلیل در کنوانسیون حقوق دریاها و سایر کنوانسیون‌های مهم دریایی بر کنترل و نظارت دولت‌های ساحلی یا دولت صاحب بندر تأکید شده است.

2. Resolution A.1052(27) Adopted on 30 November 2011.

۳. «قابلیت دریانوردی یعنی کشتی ایمنی کافی برای مواجه شدن با حوادث و خطرهای دریایی داشته باشد؛ علاوه بر بدنه سالم، باید خدمه مورد نیاز و مسلط بر کار خود، سوخت و سایر موارد لازم برای تکمیل سفرش را داشته باشد. کلیه تجهیزاتش باید درست کار کنند و اگر بار حمل می‌کند، امکانات و تجهیزات لازم برای حمل بار را داشته باشد» (Sullivan, 1992: 403).

نداشتن گواهینامه‌های قانونی، کشتی را فاقد قابلیت دریانوردی می‌کند (Kassem, 2006: 48). آنچه همه در موردش توافق دارند، صلاحیت دولت صاحب بندر در بازرسی و کنترل کشتی است تا مطمئن شود مالک کشتی الزامات کنوانسیون‌های بین‌المللی برای دریانوردی ایمن، سالم و بدون ورود صدمه به محیط زیست را در نظر گرفته است.

مهم‌ترین اقدامی که در این زمینه انجام گرفت، تصویب قطعنامه (A 741) در خصوص کد مدیریت ایمنی دریانوردی و اجتناب از آلودگی در مجمع سازمان بین‌المللی دریانوردی در چهارم نوامبر ۱۹۹۴ بود. کمیته ایمنی دریایی، برای اینکه بتواند آن را به اجرا درآورد و بدان قدرت و اعتبار قانونی بخشد، کد ایمنی را در فصل نهم کنوانسیون ایمنی جان اشخاص در دریا (سولاس) جای داد. برای اجرای این قانون دو بازرسی به عمل می‌آید و متعاقب آن دو گواهینامه صادر می‌شود: یکی برای شرکت کشتیرانی و دیگری برای کشتی. این گواهینامه‌ها را مراجع صلاحیت‌دار دریایی هر کشور و اغلب از طریق مؤسسات طبقه‌بندی صادر می‌کنند. شرکت‌هایی که نتوانند گواهینامه‌های مذکور را تهیه کنند با توقیف کشتی‌هایشان در بنادر جهان مواجه خواهند شد. هدف از این تعهد رسیدن به این اعتماد است که نیازهای ایمنی و عدم آلودگی محیط زیست لحاظ می‌شود. در تمامی مراحل خدمات و عملیات حداقل سیستم ایمنی برنامه‌ریزی و اجرا می‌شود. تکنیک‌های کلی مربوط به ایمنی و جلوگیری از آلودگی محیط زیست نیز به اجرا درمی‌آید (Chauvel, 1997: 4, 12, 20). کشتی فاقد گواهینامه معتبر، فاقد قابلیت دریانوردی ارزیابی می‌شود (Kassem, 2006: 218).

اختیار دولت‌های ساحلی/ بندری در بازرسی کشتی‌ها هنگام ورود و خروج از بندر، که ناشی از اسناد و قراردادهای بین‌المللی مذکور است، زمانی اهمیت پیدا می‌کند که از خروج کشتی جلوگیری می‌شود. این توقیف طبق دستور قضایی نیست، بلکه با ندادن مجوز خروج و حرکت به کشتی توسط مقامات بندری صورت می‌گیرد.

برای بسامان و یکنواخت کردن شرح وظایف و اختیارات دولت بندری در بازرسی و کنترل و

1. International Management Code for the Safe Operation of Ships and for Pollution Prevention, known as ISM Code
2. The International Convention for the Safety of Life at Sea (SOLAS) 1974 came into force on 25 May 1980
مهم‌ترین کنوانسیون بین‌المللی است که در خصوص ایمنی دریانوردی به تصویب رسیده و حداقل استانداردهای این صنعت در آن تعریف شده است. کشورهای عضو متعهدند این استانداردها را رعایت کنند. تا نوامبر ۲۰۱۸ تعداد ۱۶۴ کشور به آن متعهد شده‌اند که در مجموع ۹۹ درصد تناژ کشتی‌های دنیا را در اختیار دارند.
The current version of SOLAS is the 1974 version, known as SOLAS 1974, which [1] as of November 2018, SOLAS 1974 had 164 contracting states [1] which flag about 99% of merchant ships around the world in terms of gross tonnage.
3. DOC (Document of Compliance)
4. SMC (Safety Management certificate)
5. classification societies

توقیف کشتی؛ ابزاری برای حفاظت از محیط‌زیست دریایی ۱۵۴۵

توقیف کشتی‌ها ترتیبات منطقه‌ای نیز ایجاد شده است که اولین و مهم‌ترین آنها تفاهم‌نامه پاریس ۱۹۸۲ است. طبق تفاهم‌نامه پاریس، دولت بندری پس از بازرسی کشتی و کشف نقایص آن می‌تواند حسب مورد بدین شرح تصمیم‌گیری کند: اصلاح قبل از خروج از بندر، اصلاح نقایص تحت شرایط خاص در بندر بعدی، اصلاح نقایص (کوچک) ظرف چهارده روز و در نهایت توقیف کشتی.

توقیف کشتی به قضاوت حرفه‌ای بازرسان دولت بندر بستگی دارد (البته آنها حتماً به این نکته توجه دارند که برای توقیف غیرقانونی و ناموجه باید خسارت کشتی را بپردازند) و تا زمانی که تمام نقایص مندرج در گزارش بازرسی برطرف شود، ادامه خواهد داشت (Kiehne, 222: 1996). چنانچه به کشتی اجازه داده شود که نقایص را در بندر بعدی برطرف کند، مقامات این بندر مقامات بندر بعدی را از این تصمیم و زمان تقریبی رسیدن کشتی به آن بندر مطلع خواهند کرد.

پس از تفاهم‌نامه پاریس، تفاهم‌نامه‌های دیگری نیز در سایر مناطق دنیا منعقد شد. با اینکه تفاهم‌نامه پاریس در خصوص کشورهای اروپایی لازم‌الاجرا بود، در ۱۹ ژوئن ۱۹۹۵، مجدداً شورای کمیسیون اروپا مصوبه‌ای در خصوص نظارت دولت صاحب بندر با هدف کاهش ورود کشتی‌های فاقد استانداردهای بین‌المللی به آب‌های اروپایی وضع کرد. لیکن پس از حادثه اریکا به این نتیجه رسیدند که سیستم هنوز کارایی کامل برای جلوگیری از حرکت کشتی‌های فاقد استاندارد را ندارد. طی هفت ماه پیش از بروز حادثه، کشتی اریکا چهار بار در بنادر اروپایی بازرسی شده، اما هرگز توقیف نشده بود. همین نشان‌دهنده این واقعیت بود که بازرسی‌ها به حد کافی سختگیرانه و دقیق نبوده‌اند. پس از این حادثه دستورالعمل، بازبینی و اصلاح شد و نسخه اصلاح‌شده آن ۱۹ دسامبر ۲۰۰۱ اعلام شد. در این نسخه دو تغییر عمده پیش‌بینی شده بود: یکی بازرسی اجباری سالانه از کشتی‌هایی که خطر بالقوه‌ای برای ایجاد آلودگی در کشورهای عضو به حساب می‌آیند و دیگری جلوگیری از ورود کشتی‌هایی که خطر زیادی برای آلودگی دریایی محسوب می‌شوند.

1. Paris MOU on Port State Control 1982

۲. از جمله تفاهم‌نامه وین دلمار ۱۹۹۲ (آمریکای لاتین) تفاهم‌نامه ۱۹۹۳ توکیو، (آسیا - اقیانوسیه)، تفاهم‌نامه کارائیب (۱۹۹۶) و تفاهم‌نامه مدیترانه (۱۹۹۷)، تفاهم‌نامه اقیانوس هند (۱۹۹۸) که ایران در سال ۲۰۰۱ به آن ملحق شد، تفاهم‌نامه ۱۹۹۹ ابوجا، (آفریقای غربی و مرکزی)، تفاهم‌نامه دریای سیاه (۲۰۰۰)، تفاهم‌نامه ۲۰۰۴ ریاض، (دولت‌های عربی خلیج فارس) (تاناکا، ۱۳۹۵: ۴۵۰).

3. 95/21/EC

4. 2001/106/EC (amending Directive 95/21/WC) on enforcement of international safety, pollution prevention and working standards on ships calling EC ports.

۵. کشتی‌هایی که به علت سن، شرایط نامطلوب، پرچم، کلاس (مؤسسه طبقه‌بندی)، گزارش بازرسی‌های قبلی و توقیف‌های قبلی با خطر آلوده کردن دریا همراهند.

۶. نفتکش‌هایی که به‌دفعات در بندر دیگر توقیف شده یا در فهرست سیاه قرار گرفته‌اند.

در ضمن مقرر شد فهرست کشتی‌هایی که اگر فقط یک بار دیگر توقیف شوند از ورود آنها به این بنادر جلوگیری خواهد شد، هر ساله چاپ شود (Farnk, 2006: 196).

این دستورالعمل سختگیرانه از یک طرف سبب می‌شود دولت‌هایی که می‌خواهند کشتی‌های حامل پرچمشان به بنادر اروپایی تردد کنند، سطح استانداردهای کشتی‌ها را به حد قابل قبولی برسانند و مقررات بین‌المللی را رعایت کنند؛ از طرف دیگر، چون فقط فهرست توقیف کشتی‌ها در بنادر مذکور در تفاهم‌نامه پاریس را کنترل می‌کنند، کشتی‌هایی که در سایر بنادر دنیا پیشتر توقیف شده‌اند و خطر آلوده کردن محیط زیست را دارند، ممکن است از دید بازرسان اروپایی دور بمانند.

دستورالعمل بعدی در سال ۲۰۰۹ کشتی‌ها را به سه دسته با ریسک بالا، با ریسک استاندارد و با ریسک کم (پرخطر، استاندارد و کم‌خطر) تقسیم می‌کند و با هر دسته برخورد متفاوتی دارد، به نحوی که کشتی‌ها به ترتیب هر شش ماه، دوازده ماه و بیست و چهار ماه بازرسی شوند (Farnk, 2006: 197).

۲. توقیف به منزله تضمین جبران خسارات ناشی از آلودگی دریایی

کنوانسیون‌های مربوط به مسئولیت در حوزه آلودگی دریایی را می‌توان به شرح ذیل خلاصه کرد:
 الف) کنوانسیون بین‌المللی مسئولیت ناشی از آلودگی نفتی مصوب ۱۹۶۹؛ متعاقب آن در سال ۱۹۷۱ کنوانسیون مربوط به ایجاد صندوق بین‌المللی جبران خسارت آلودگی نفتی به تصویب رسید^۲ که به موجب آن صندوقی برای جبران خسارت مازاد بر حد مسئولیت ایجاد شد. بنابراین، یک رژیم خسارت دومرحله‌ای برای خسارت ناشی از نشت نفت در محدوده قلمرو کشورهای عضو شکل گرفت. هر دو کنوانسیون به موجب پروتکل‌های جداگانه‌ای در سال ۱۹۹۲ بازبینی و اصلاح شدند. در سال ۲۰۰۳ صندوق تکمیلی جبران خسارت با حکم سازمان بین‌المللی دریانوردی از طریق تصویب پروتکلی جدید ایجاد شد و میزان جبران خسارت توسط دولت‌های عضو را تا حد زیادی افزایش داد و بدین‌وسیله سیستم سه‌مرحله‌ای جبران خسارت شکل گرفت (Krishna Kiran, 2010: 400).
 ب) در کنوانسیون مسئولیت و جبران خسارت در خصوص حمل کالاهای خطرناک و سمی از طریق دریا مصوب ۱۹۶۹، فهرست مواد خطرناک شامل شش‌هزار ماده برشمرده شده است که البته زغال سنگ، سنگ معدن و مواد هسته‌ای را شامل نمی‌شود (Ozbec & Deniz, 2007: 261-262).

1. 2009/16/EC. <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/EN/TXT/PDF/?uri=CELEX:32009L0016&rid=5>
2. International Convention on the Establishment of an International Fund for Compensation for Oil Pollution Damage (Fund Convention)
3. International Oil Pollution Compensation Fund (IOPC Fund)
4. two tier system
5. Supplementary Fund
6. third tier system

ج) کنوانسیون مسئولیت مدنی ناشی از سوخت کشتی در مارس ۲۰۰۱ در سازمان بین‌المللی دریانوردی تصویب شد.

در هر سه کنوانسیون مذکور مبنای مسئولیت، مسئولیت محض مالکان کشتی است، مگر اینکه بتوانند یکی از موارد استثنا مانند قوه قاهره، فعل شخص ثالث با قصد ایجاد خسارت، عمل شخص زیان‌دیده، قصور مراجع دریایی در انجام وظیفه خود در امر ایمنی ناوبری را ثابت کنند.

د) مسئولیت بهره‌برداران کشتی‌های هسته‌ای: در همکاری مشترکی بین سازمان انرژی اتمی و سازمان بین‌المللی دریانوردی کنوانسیون مسئولیت مدنی در زمینه حمل‌ونقل مواد هسته‌ای در سال ۱۹۷۱ به تصویب رسید. در این کنوانسیون مسئولیت بهره‌بردار مسئولیت محض است. مسئولیت به صورت انحصاری به وی منتسب شده است. بنابراین، مالک کشتی مسئولیتی برای خسارات وارد به اشخاص ثالث نخواهد داشت و در نتیجه مالک، اجاره‌کننده یا مدیر فقط زمانی که بهره‌بردار کشتی هسته‌ای تلقی شوند، مسئول خواهند بود (اخگر، ۱۳۹۶: ۱۲۰-۱۱۹).

چنانکه ملاحظه می‌شود، هر جا کشتی منشأ بروز آلودگی است، مالک کشتی یا بهره‌بردار آن مسئول جبران خسارات خواهد بود.

در نظام بین‌الملل توقیف در واقع ضمانتی است بر پرداخت دین، چنانچه کشتی با سپردن وثیقه‌ای معادل مبلغ خواسته آزاد نشود، خواهان مطمئن خواهد بود که طلب خود را در نهایت از طریق فروش قضایی کشتی دریافت خواهد کرد (Nikcevic, 2012: 106). گاهی کشتی پس از بروز حادثه‌ای مثل به گل نشستن یا تصادم غرق می‌شود. در این صورت، کشتی از بین رفته تلقی می‌شود. در چنین مواردی یا وقتی کشتی دیگر به بندر خسارت‌دیده وارد نمی‌شود، ممکن است کشتی‌های دیگری از شخص مسئول توقیف شوند. توقیف کشتی‌های هم‌مالک در هر دو کنوانسیون توقیف پیش‌بینی شده است.^۴

نتیجه‌گیری

شاید در تحلیل اولیه ضمانت اجرای حقوق بین‌الملل در آلودگی دریایی، کمتر به تأثیر توقیف کشتی توجه شده باشد. توقیف قضایی کشتی معمولاً زیرمجموعه حقوق دریایی و از دیرباز به‌منزله ضمانتی برای پرداخت دین کاربرد داشته، درحالی‌که با انعقاد کنوانسیون حقوق دریاها و مارپل و سایر کنوانسیون‌های دریایی مانند سولاس توقیف کشتی به ابزاری جدید برای حفاظت از محیط زیست دریایی در برابر آلودگی تبدیل شده است. هر جا تهدیدی به آلودگی دریایی وجود

1. International Convention on Civil Liability for Bunker Oil Pollution Damage. Adoption: 23 March 2001; Entry into force: 21 November 2008

2. Convention Relating to Civil Liability in the Field of Maritime Carriage of Nuclear Materials

3. sister ship arrest

4. Article 3(1), (2) and (4) of the 1952 Arrest Convention and Article 3(2) of the 1999 Arrest Convention

داشته باشد، دولت صاحب بندر می‌تواند با توقیف اداری کشتی به دستور مقامات بندری از حرکت کشتی جلوگیری کند و بدین‌وسیله تهدید را به حداقل برساند یا از بین ببرد. از این‌رو امروزه توقیف کشتی علاوه بر اینکه راهکاری برای تأمین خواسته یا اجرای حکم در دعاوی است، ابزاری به‌منظور حفظ ایمنی دریانوردی و حفاظت از محیط‌زیست دریایی محسوب می‌شود.

لزوم به‌همراه داشتن گواهینامه‌های قانونی و اجباری و عدم صدور اجازه ورود یا خروج به کشتی‌های فاقد گواهینامه‌ها، عدم اجازه ورود به تانکرهای تک‌جداره، توجه ویژه به قابلیت دریانوردی کشتی در مفهوم گسترده آن، خصوصاً شرایط فنی، وضعیت پرسنلی و اسنادی و توقیف کشتی‌های فاقد قابلیت دریانوردی همگی ابزارهای اعمال شدنی برای جلوگیری از بروز آلودگی دریایی‌اند. حتی کارکرد کنوانسیون‌های مسئولیت مدنی، با گنجانده شدن مواردی مانند وضع بیمه اجباری و گسترش نظارت شرکت‌های بیمه بر حفظ استانداردهای فنی کشتی نیز از جبران خسارت به پیشگیری توسعه یافته است. الزام به‌همراه داشتن گواهی دولت پرچم مبنی بر داشتن بیمه اجباری نیز بر این مسئله تأکید کرده و تعیین ضمانت اجرای عدم اجازه ورود یا عدم اجازه خروج به کشتی‌های فاقد گواهینامه یا دارای گواهینامه‌های منقضی‌شده عملاً به راهکار پیشگیری بهتر از درمان است، منجر شده است.

در مجموع به‌نظر می‌رسد می‌توان از توقیف اداری کشتی به‌عنوان ابزاری برای پیشگیری از وقوع آلودگی و از توقیف قضایی به‌عنوان ابزاری برای تضمین پرداخت خسارت ناشی از آلودگی یاد کرد، اما باید در ذهن داشت که توقیف قضایی به‌طور غیرمستقیم ابزار اجرایی برای پیشگیری از آلودگی دریایی در موارد تهدید به آلودگی نیز است. در نتیجه در بین منابع مختلف آلوده‌کننده دریایی، آلودگی ناشی از کشتی، بیشتر از سایر منابع ایجاد آلودگی قانونمند شده است، چه اینکه ابزار حقوقی قدرتمندی مانند توقیف برای اعمال و اجرای این مقررات در دست دارد.

منابع

۱. فارسی

الف) کتاب‌ها

۱. تاناکا، یوشیمی (۱۳۹۵)، *حقوق بین‌الملل دریاهای*، ترجمه‌ی آرمین طلعت، تهران، شهر دانش.
۲. تقی‌زاده انصاری، مصطفی (۱۳۹۳)، *حقوق بین‌الملل محیط زیست*، تهران، انتشارات خرسندی.

۱. Statutory certificates: گواهی‌هایی که براساس قانون دولت پرچم کشتی باید به‌همراه داشته باشد.

۲. Mandatory certificate: گواهینامه‌هایی که برای تجارت بین‌المللی و ورود به بنادر دنیا باید به‌همراه داشته باشد.

۳. صدیق ، حسن (۱۳۹۵)، *اصول کلی حقوق دریایی*، تهران ، انتشارات جنگل.

ب) پایان‌نامه‌ها

۴. اخگر، محمدحسن (۱۳۹۶). «تحلیل حقوق حمل‌ونقل دریایی از منظر مدیریت ریسک»، پایان‌نامه‌ی دکترای حقوق خصوصی، پردیس فارابی دانشگاه تهران.
۵. زواره‌ی طباطبایی، فائزه (۱۳۷۸). «تسریع در آزادسازی کشتی و خدمه در کنوانسیون ۱۹۸۲ حقوق دریاها»، پایان‌نامه‌ی کارشناسی ارشد، دانشگاه تهران.

۲. انگلیسی

A) Books

1. Berlingieri (2011), *Arrest of Ships, a Commentary on the 1952 and 1999 Arrest Conventions*, fifth edition, Informa.
2. Chauvel, A. M. (1997), *Managing Safety and Quality in Shipping*, The Nautical Institute London.
3. Dupuy Pierre-Marie & Vinuales Jorge E (2016), “ *International Environmental Law*” , Cambridge
4. Mandaraka-Sheppard, A. (2002), *Modern Admiralty Law*, Cavandish Publishing Limited.
5. Özbek, G, Deniz.M (2007). *The Carriage of Dangerous Goods by Sea*, Hamburg Studies on Maritime Affairs, Vol. 12, Springer.
6. Ruiz Abou-Nigm, V. (2011), *The Arrest of Ships in Private International Law*, Oxford University Press.
7. Sedigh, Hasan (2016), *The General Principals of Maritime Law* , Jungle Publication (In Persian).
8. Sullivan, Eric (1992), *The Marine Encyclopedic Dictionary*, third edition/LLP/.
9. Taghizade Ansari , Mostafa (2014), *International Environmental law* , Khorsandi Publication. (In Persian).
10. Tanaka, Yoshifumi(2016) , *International Law of the Sea* ,Translated by Armin Talaat ,Shahre Danesh Publication (In Persian).

B) Articles

11. Bishop. Archie (2012), ‘The Development of Environmental Salvage and Review of the London Salvage Convention 1989’, *Tulane Maritime Law Journal* 65.
12. Ekhtator, E (2016), “Protection of Environment and the International Salvage Convention 1989, as assessment “*MIZAN LAW REVIEW, Vol. 10, No.1* <https://www.ajol.info/index.php/mlr/article/viewFile/144628/134276>
13. Kiehne, G. (1996), “Investigation, Detention and Release of Ships under the

Paris Memorandum of Understanding on Part State Control, a View from Practice”, *The International Journal of Marine and Coastal Law*, 11(2).

14. Krishna Kiran, RB. (2010), “Liability and Compensation for Oil Pollution Damage; An Examination of IMO Convention”, *NUJS Law Review*, Vol. 3.
15. Nikcevic Gradinic. J and ,Nikcevic,G (2012),“ Arrest of Ships, The international conventions on Arrest of Ships”, *Transaction on Maritime Science* , <https://hrcak.srce.hr/file/132147>
16. Tsimplis, M. (2011). “Marine Pollution from Shipping Activities”, *Maritime Law*, edited by Yvonne Baatz, second edition, Sweet & Maxwell.

C) Thesis

17. Akhgar , Mohamad Hasan (2017), Analysis of Carriage by Sea Law from Risk Management point of view, Doctoral Thesis in Private Law , University of Tehran, College of Farabi (In Persian).
18. Farnk, V. (2006), *The European Community and Marine Environmental Protection in the International Law of the Sea: Implementing Global Obligations at the Regional Level*, Doctoral thesis Utrecht University. <https://dspace.library.uu.nl/bitstream/handle/1874/13122/index.htm?sequence=20>
19. Isikova, Nadiya (2012), “The Ship Arrest Conventions of 1952 and 1999 : international and Ukrainian perspectives”. World Maritime University Dissertations. 7. https://commons.wmu.se/all_dissertations/7
20. Kassem, AH (2006),” The Legal Aspects of Seaworthiness : current law and developments” Ph.D Thesis , Swansea University,Wells , UK
21. Kirchner, A (2019),” Rise of Machine- A legal Analysis of Seaworthiness in the context of autonomous Shipping” Master Dissertation , Lund University, Sweden <http://lup.lub.lu.se/luur/download?func=downloadFile&recordId=8977227&fileId=8984495>
22. Zavareh Tabatabaei, Faezeh (1999), Prompt Release of vessel and crew under UNCLOS 1982 , LLM Dissertation , Tehran University (In Persian).

D) Documents

23. 2001/106/EC (amending Directive 95/21/WC) on enforcement of international safety, pollution prevention and working standards on ships calling EC ports.
24. 2009/16/EC. <https://eur-lex.europa.eu/legalcontent/EN/TXT/PDF/?uri=CELEX:32009L0016&rid=5>
25. Convention Relating to Civil Liability in the Field of Maritime Carriage of Nuclear Material. <https://treaties.un.org/doc/Publication/UNTS/Volume%20974/volume-974-I-120-English.pdf>
https://www.un.org/depts/los/convention_agreements/texts/unclos/unclos_e.pdf
26. IMO Resolution A.1052(27) Adopted on 30 November 2011. [http://www.imo.org/en/KnowledgeCentre/indexofimoresolutions/documents/a%20-%20assembly/1052\(27\).pdf](http://www.imo.org/en/KnowledgeCentre/indexofimoresolutions/documents/a%20-%20assembly/1052(27).pdf)
27. International Convention for the Safety of Life at Sea.

- [http://www.mar.ist.utl.pt/mventura/Projecto-Navios-I/IMO-Conventions%20\(copies\)/SOLAS.pdf](http://www.mar.ist.utl.pt/mventura/Projecto-Navios-I/IMO-Conventions%20(copies)/SOLAS.pdf)
28. International convention on Arrest of ships 1999 https://unctad.org/en/PublicationsLibrary/aconf188d6_en.pdf
 29. International Convention on Civil Liability for Bunker Oil Pollution Damage. https://assets.publishing.service.gov.uk/government/uploads/system/uploads/attachment_data/file/235987/8489.pdf
 30. International Convention on Civil Liability for Oil Pollution Damage, 1969 amended on 1992. https://www.iopcfunds.org/uploads/tx_iopecpublications/Text_of_Conventions_e_01.pdf
 31. International Convention on Liability and Compensation for Damage in Connection with the Carriage of Hazardous and Noxious Substances by Sea, 2010. <http://www.imo.org/en/OurWork/Legal/HNS/Documents/HNS%20Consolidated%20text.pdf>
 32. International convention on Salvage 1989. https://www.pravo.unizg.hr/_download/repository/1989_Salvage_convention.pdf
 33. International convention relating to arrest of sea-going ships 1952 <http://www.admiraltylawguide.com/conven/arrest1952.html>
 34. MARPOL - International Convention for the Prevention of Pollution from Ships Amended by Resolution MEPC.111(50) Amended by Resolution MEPC.115(51) Amended by Resolution MEPC.116(51). <http://www.mar.ist.utl.pt/mventura/Projecto-Navios-I/IMO-onventions%20%28copies%29/MARPOL.pdf>
 35. United Nations Convention on the Law of the Sea 1982