



<p>محل الصاق عکس</p>	<p>گزارش چکیده پایان نامه / رساله فارسی و انگلیسی</p>						
<p>1403/11/14</p>	<p>تاریخ دفاع:</p>	<p>کارشناسی ارشد</p>	<p>مقطع تحصیلی:</p>	<p>حقوق بین الملل</p>	<p>رشته تحصیلی:</p>	<p>حسین فخری</p>	<p>نام و نام خانوادگی دانشجو:</p>
<p>هادی آذری / محمد قاسم تنگستانی</p>			<p>نام استاد/ اساتید داور</p>	<p>مجتبی اصغریان</p>	<p>نام استاد مشاور</p>	<p>راحله سیدمرتضی حسینی</p>	<p>نام استاد راهنما</p>
<p>امکان سنجی تحدید مسئولیت در خسارات ناشی از آلودگی های نفتی در اسناد بین المللی و حقوق ایران</p>							<p>عنوان پایان نامه / ساله:</p>
<p>افزایش مراودات تجاری با صادرات نفتی، موجب الودگی های زیست محیطی در دریاهای آزاد شده است که دولتمردان را بر آن داشته تا به واسطه جبران خسارت ناشی از آن به محیط دریا علی الخصوص دریای سرزمینی، مساله تحدید مسئولیت را بیان دارند. بر این اساس چون تحمیل قاعده مسئولیت محض با امکان دفاع مشارکت در تقصیر، تعیین حد بالای مسئولیت و مسئولیت انحصاری مالکین کشتی های نفتکش امکان پذیر است، لذا مساله تحدید مسئولیت در تفکیک حدود و الزام به جبران، ع مده مسئولیت ها را با فرض پذیرش تقصیر به مالکین کشتی ها محدود می کند.</p> <p>حال مساله این است که مالک کشتی نفت کش کیست؟ میزان مسئولیت وی بر چه اساسی تعیین می شود؟ از آنجا که اصطلاح مذکور با توجه به گسترده بودن در حقوق دریایی، اشخاصی نظیر مدیرعامل، اجاره کنندگان، تجهیز کنندگان، بیمه گران و ... را به عنوان مالکان جزء در بر می گیرد. بنابراین، تعیین هر شخصی که مسئولیت وی در خصوص آلودگی ناشی از کشتی نفتی به منظور تحدید مسئولیت و تشکیل صندوق اعتباری ضروری است. با عنایت به اینکه ایجاد سیستم های تعیین مسؤولیت برای پرداخت خسارات و علاوه بر آن فراهم آوردن محدودیتی برای مسؤولیت مالکان کشتی ها بوده است و با توجه به تصریح ماده 75 به بعد حقوق دریایی ایران در خصوص تحدید مسؤولیت مالک کشتی بر مبنای تقصیر و تراحم آن با بندهای 2 و 3 کنوانسیون 1969 به دلیل پذیرش مسؤولیت بر مبنای خطر مالک کشتی، بررسی مبنای مسؤولیت در این خصوص ضروری است. زیرا ایران با عضویت در کنوانسیون 1992 مبنای مسؤولیت مطلق مالک کشتی را پذیرفته است، گرچه مالک کشتی می تواند تحت شرایط و ضوابطی، میزان مسؤولیت مدنی</p>							<p>بیان مسئله:</p>

<p>خود را محدود نماید. لذا حق تحدید مسؤولیت در این کنوانسیون در واقع استثنایی بر مسؤولیت مطلق مالک کشتی به شمار می رود که بررسی شرایط و چالش های آن ضروری است.</p>	
<p>روش پژوهش:</p> <p>روش اصلی به کار رفته در نگارش این پایان نامه به صورت توصیفی-تحلیلی طراحی شده است. به منظور جمع آوری منابع و مستندات اصلی تحقیق، از روش کتابخانه‌ای بهره‌برداری خواهیم کرد. انتخاب این شیوه توصیفی-تحلیلی به دلیل کاربردهای عمده‌ای است که می‌تواند برای پژوهش و تحقیق حاضر و همچنین سایر تحقیقات مشابه به همراه داشته باشد. این نتایج به طور مستقیم می‌تواند در تصمیم‌گیری‌های مدیریتی و سیاست‌گذاری‌های خرد و کلان مورد استفاده قرار گیرد. مدیران در سطوح مختلف دولتی و خصوصی، اعم از مدیران ارشد و مدیران در رده‌های پایین‌تر، به اتخاذ تصمیمات مناسب و مؤثر در حوزه‌های ملی و بین‌المللی پرداخته و در این راستا به اطلاعات دقیق و جامعی نیاز دارند. در واقع، شناخت وضعیت موجود در حیطه مدیریت و همچنین تحولات متغیرهای مختلف برای تصمیم‌گیری‌های مؤثر و کارآمد امری ضروری و اجتناب‌ناپذیر است. بدون برخورداری از آگاهی لازم نسبت به شرایط اجتماعی، گرایش‌ها، ویژگی‌ها، کیفیت متغیرها و نیز عوامل مؤثر در حیطه مدیریت، اتخاذ تصمیمات بهینه و سیاست‌گذاری اصولی امکان‌پذیر نخواهد بود. از این رو، انجام تحقیقات توصیفی در این زمینه از اهمیت ویژه‌ای برخوردار است. به علاوه، پس از انجام جمع‌آوری داده‌ها، در مرحله تحلیلی، اطلاعات به دست آمده با توجه به هدف‌های پژوهش مورد بررسی و تحلیل قرار خواهند گرفت. این مرحله از فرآیند تحقیق به ما اجازه می‌دهد تا نتایج کاربردی به دست آوریم که می‌توانند در عمل مورد استفاده قرار گیرند. در این راستا، با توجه به پرسش‌های بنیادین و هدف‌های مطرح شده در مسئله تحقیق، روش توصیفی-تحلیلی به عنوان گزینه‌ای مناسب انتخاب شده است. این رویکرد قادر است به نتایجی ارزشمند منجر شود که از آن‌ها می‌توان در جهت گسترش دانش و تصمیم‌سازی‌ها بهره‌برداری کرد.</p>	
<p>پرسش‌های اصلی</p> <p>1- آیا امکان تحدید مسؤولیت در حوادث ناشی از آلودگی نفتی در نظام حقوقی ایران وجود دارد؟</p> <p>2- در تطبیق حقوق ایران با اسناد بین‌المللی در این حوزه چه نکاتی قابل ارزیابی است؟ اصلاحات قانونی مورد پیشنهاد در این حوزه در نظام حقوقی ایرانی چیست؟</p> <p>پرسش‌های فرعی</p> <p>1- منظور از تحدید مسؤولیت در اسناد بین‌المللی چیست؟</p> <p>2- مبانی تحدید مسؤولیت در آلودگی های نفتی مطابق با حقوق بین‌الملل و چیست؟</p>	<p>سؤال و فرضیه تحقیق:</p>

3- معیارهای تحدید مسئولیت ناشی از آلودگی های نفتی در حقوق بین الملل چیست؟

4- چالش های تحدید مسئولیت در آلودگی های نفتی چیست؟

روند پژوهش:

پژوهش حاضر را به سه بخش تقسیم کردیم. علت وجود بخش اول در پژوهش حاضر این است که این بخش به تعریف و توضیح مفاهیم کلیدی مرتبط با آلودگی نفتی و مسئولیت ناشی از آن پرداخته و بستر نظری لازم برای درک مسائل را فراهم می کند. ارائه توضیحات روشنی درباره مفاهیم کلیدی، مانند تحدید مسئولیت مدنی و آلودگی نفتی، خواننده را در درک بهتر موضوع پژوهش یاری می کند و به ایجاد پیش زمینه ای منطقی برای بخش های بعدی پژوهش کمک می کند. وجود بخش دوم به این علت است که در این بخش، معیارهای بین المللی و قواعد حقوقی مرتبط با تحدید مسئولیت ناشی از آلودگی نفتی بررسی می شود. این بررسی شامل کنوانسیون ها و توافقات بین المللی است که چارچوب های قانونی برای اقدام در مواجهه با آلودگی نفتی را فراهم می کنند. این بخش به تحلیل چالش ها و مؤلفه های مسئولیت در سطوح بین المللی پرداخته و به وضوح نشان می دهد که چگونه این معیارها می توانند به شکل گیری رویکردهای مناسب در مواجهه با آلودگی نفتی یاری رسانند. بخش سوم نیز برای دستیابی به هدف پژوهش و پاسخ دهی به پرسش های تحقیق، ضروری ترین بخش پژوهش حاضر است. این بخش تاثیرات و وضعیت قانونی تحدید مسئولیت در حقوق ایران را بررسی می کند. با مقایسه قوانین ملی با معیارهای بین المللی، این بخش به شناسایی نواقص و چالش های موجود در نظام حقوقی ایران می پردازد. در اینجا، بحث در مورد امکانات و محدودیت های قانونی در عمل و تاثیرات آن بر فرآیندهای جبران خسارت و حفاظت از محیط زیست به صورت دقیق صورت می گیرد. به طور کلی، این تقسیم بندی موجب تسهیل در انتقال مطالب و درک عمیق تر موضوع شده و جریان منطقی و پیوسته ای را در پژوهش ایجاد می کند که باعث می شود خواننده بتواند به راحتی موضوع را دنبال کند و درک کاملی از آنچه مورد بحث قرار می گیرد، به دست بیاورد.

مهمترین یافته ها :

آلودگی نفتی دریایی یکی از خطرناک ترین آسیب های زیست محیطی است که به علت نوع و میزان پایداری آن، می تواند خسارات جبران ناپذیری به محیط زیست و انسانی وارد کند. نشت مواد نفتی به عنوان اصلی ترین منبع این آلودگی شناخته می شود و جامعه جهانی با تدوین قوانین و کنوانسیون های بین المللی به این معضل پاسخ داده است. انسان ها، آسیب دیده واقعی این آلودگی هستند. تحدید مسئولیت ناشی از خسارات آلودگی نفتی در حقوق ایران موضوعی حیاتی و پیچیده است که نیازمند بررسی دقیق وضعیت موجود و چالش هاست. علیرغم آگاهی از تبعات زیان بار این مشکل جهانی، رفع مسئولیت های ناشی از آلودگی در سیاست گذاری های زیست محیطی و حقوقی ایران از جمله اولویت هاست. قوانین مختلفی مانند قانون دریایی ایران و کنوانسیون های بین المللی، تأکید بر به کارگیری رویکردهای نوین و همگرا در این زمینه دارند. با وجود دستاوردهای بسیاری در نظام بین المللی برای جلوگیری از آلودگی نفتی و جبران خسارات، هنوز نواقص و چالش هایی وجود دارد که باید رفع شود. اثبات رابطه سببیت میان ضرر وارده شده به محیط زیست و اعمال

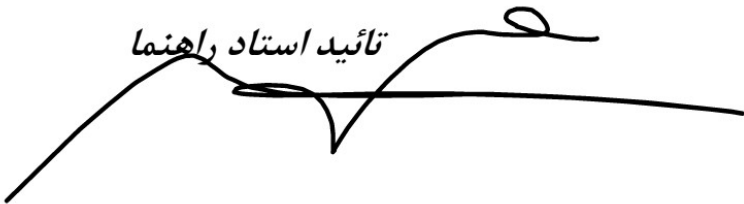
تخریبی، ضرورتی ندارد. کمیسیون حقوق بین‌الملل نیز تخلفات زیست‌محیطی را نقض قوانین می‌داند و در برخی موارد ممکن است به جرم بین‌المللی تبدیل شود. به رغم تلاش‌های بسیاری برای ایجاد مکانیسم‌های جبران خسارت، هنوز به یک چارچوب اجرایی مؤثر دست نیافته‌ایم و نیاز به اصول عام و جهانی احساس می‌شود. همچنین، همکاری بین‌المللی در زمینه‌های اطلاع‌رسانی و مشاوره از اهمیت بالایی برخوردار است.

کنوانسیون مسئولیت مدنی ناشی از خسارات آلودگی نفتی و حقوق دریایی ایران هر دو مسئولیت مدنی مالکان کشتی‌های نفتی را لازم‌الاجرا دانسته‌اند، اما رویکردهای متفاوتی دارند: کنوانسیون بر پایه نظریه خطر و حقوق دریایی ایران بر پایه نظریه تقصیر است. این اختلاف بر تعیین میزان مسئولیت نیز تأثیر دارد؛ در CLC، میزان تقصیر براساس SDR ثابت است، در حالی که در حقوق ایران، تعیین میزان مجازات در موارد فوت یا نقص عضو به نظام کیفری و تشخیص دادگاه واگذار می‌شود و بنابراین مورد به مورد متفاوت است. موضوع مسئولیت در این نوع خسارات با استثنائاتی روبه‌رو است که مقررات تحدید مسئولیت در هر دو سند به آن پرداخته‌اند. این مسئولیت‌ها شامل مواردی از نوع مسئولیت مدنی، اعم از قراردادی یا غیرقراردادی است. مهم‌ترین جنبه این مقررات، محدود کردن مسئولیت‌های خاص در قبال خسارات وارده به جان، مال و محیط زیست است. علاوه بر مالکان کشتی، اشخاص دیگری مانند اجاره‌کنندگان، مدیران و کارکنان کشتی نیز می‌توانند مسئولیت خود را بر اساس تناژ کشتی محدود کنند. برای اثبات این محدودیت، هر شخص باید منابع مالی لازم را از طریق صندوق اعتباری در اختیار مرجع رسیدگی قرار دهد. هدف از این سیستم‌های تعیین مسئولیت، تسهیل پرداخت خسارات و محدودیت مسئولیت مالکان کشتی‌هاست، به گونه‌ای که مالکان باید خسارات ناشی از فعالیت‌های خود را جبران کنند بدون اینکه مدعی نیاز به اثبات خطای آن‌ها داشته باشد. این امر به آسیب‌دیدگان امکان می‌دهد شکایت خود را بدون ورود به مراحل پیچیده قضایی ثبت کنند. بر اساس CLC، مسئولیت ناشی از خسارات آلودگی نفتی مطلق و بدون توجه به تقصیر تعیین می‌شود. برای استفاده از حق محدود کردن مسئولیت، مالک کشتی باید صندوقی به معادل مبلغ حداکثر مسئولیت خود نزد دادگاه یا نهاد ذی‌صلاح افتتاح کند. این صندوق می‌تواند از طریق واریز وجه نقد یا ارائه ضمانت‌نامه‌ی بانکی تأسیس شود و مانع توقیف سایر دارایی‌های مالک کشتی توسط ذینفع می‌شود.

مقایسه تحدید مسئولیت در حقوق دریایی ایران و اسناد بین‌المللی نشان می‌دهد که در حالی که مسئولیت مالک کشتی در هر دو نظام پذیرفته شده، کنوانسیون مسئولیت مدنی ناشی از آلودگی نفتی بر مبنای نظریه خطر و حقوق دریایی ایران بر مبنای نظریه تقصیر است. هر دو سند کمبودهایی دارند، از جمله عدم پیش‌بینی بیمه اجباری برای جبران خسارات ناشی از آلودگی نفتی و تعارض بین مقررات دیه شرعی و سقف‌های مسئولیت معین شده در CLC. این دوگانگی می‌تواند موجب مشکلاتی در نظام قضایی ایران شود و نیاز به بازنگری در قوانین داخلی و انطباق با استانداردهای بین‌المللی احساس می‌شود. نیاز به مدیریت مسئولیت آلودگی نفتی به صورت جامع و بین‌المللی وجود دارد. ایران باید با توجه به چالش‌های اجتماعی و زیست‌محیطی، قوانین داخلی خود را بازنگری کرده و به کنوانسیون‌های بین‌المللی بپیوندد تا سازوکارهای

اثربخشی برای جبران خسارات ایجاد کند. تقویت همکاری‌های بین‌المللی و اجرای مؤثر قوانین می‌تواند در حفظ منابع دریایی و محیط زیست نقش مهمی ایفا کند و از خسارات مالی و اجتماعی جلوگیری نماید. ایران باید با توجه به موقعیت جغرافیایی و منابع دریایی خود، اقدامات مؤثری در راستای تقویت قوانین و سیستم‌های نظارتی انجام دهد.

تأیید استاد راهنما

A large, stylized handwritten signature in black ink, written over the text 'تأیید استاد راهنما'.