



Environmental Responsibility of Multinational Companies in the Oil Industry with Emphasis on the "Polluter Pays" Principle

Hadi Masoudifar *

Assistant Professor, Department of Law, Islamic Azad University, Mashhad Branch, Mashhad, Iran.

Fatemeh Naeimi Shamel

Master's student, Department of Private Law, Islamic Azad University, Damghan Branch, Damghan, Iran.

Abstract

Increasing the use of marine areas and international waterways in the extraction, production and transportation of oil has led to serious concerns regarding the application of preventive legal-environmental mechanisms to preserve and maintain the marine environment. In this regard, so far, the international responsibility regarding the environment and possible damage to it has only been towards the commitment of the governments, and this is while the exploitation of the sea and its environment is actually done by multinational companies. Based on this, in this research, which is organized in a descriptive-analytical method, the main question is whether it is possible to transfer responsibility from governments to multinational companies. And how can the "polluter pays" principle help to strengthen the environmental responsibility of multinational companies in the oil industry? In this regard, it was found that the governments have been able to block the financial accounts of companies accused of marine environmental damage through the mechanisms available in the National Treasury Department, and as a result, they have made it possible to apply the principle of paying the polluter in compensation and provide environmental protection in the oil industry.

Keywords: international waterways, marine environment, polluter payment, international responsibility, environmental damages

Received: 29/December/2023

Accepted: 19/February/2024

eISSN: 2783-4204

ISSN: 2783-3631

مسئولیت زیست‌محیطی شرکت‌های چندملیتی در صنعت نفت با تأکید بر اصل «پرداخت آلوده‌ساز»

استادیار دانشکده علوم انسانی، گروه حقوق، دانشگاه آزاد اسلامی واحد مشهد،
مشهد، ایران.

هادی مسعودی‌فر *

دانشجوی کارشناسی ارشد، دانشکده علوم انسانی، گروه حقوق خصوصی، دانشگاه
آزاد اسلامی واحد دامغان، دامغان، ایران.

فاطمه نعیمی شامل

چکیده

افزایش بهره‌مندی از مناطق دریایی و آبراهه‌های بین‌المللی در مراحل استخراج، تولید و حمل‌ونقل نفت منجر به بروز نگرانی‌های جدی در قبال اعمال مکانیسم‌های پیش‌دارنده حقوقی-زیست‌محیطی جهت حفظ و نگهداری از محیط‌زیست دریایی شده است. در این راستا، تاکنون مسئولیت بین‌المللی در خصوص محیط‌زیست و آسیب‌های احتمالی بر آن تنها متوجه تعهد دولت‌ها بوده درحالی‌که عملاً بهره‌برداری از دریا و محیط آن توسط شرکت‌های چندملیتی صورت می‌پذیرد. بر این اساس، در این پژوهش که به روش توصیفی-تحلیلی تنظیم گردیده، این سؤال اصلی طرح می‌شود که آیا انتقال مسئولیت از دولت‌ها به شرکت‌های چندملیتی ممکن است؟ اصل «پرداخت آلوده‌ساز» چگونه می‌تواند به تحکیم مسئولیت‌پذیری زیست‌محیطی شرکت‌های چندملیتی در صنعت نفت کمک نماید؟ در این رابطه مشخص شد که دولت‌ها توانسته‌اند با بلوکه نمودن حساب مالی شرکت‌های متهم به خسارت‌های زیست‌محیطی دریایی از طریق مکانیسم‌های موجود در اداره خزانهداری ملی، این امر را امکان‌پذیر نموده و به تبع آن، اعمال اصل پرداخت آلوده‌ساز در جبران خسارت‌های زیست‌محیطی در صنعت نفت را فراهم آورند.

کلیدواژه‌ها: آبراهه‌های بین‌المللی، محیط‌زیست دریایی، پرداخت آلوده‌ساز، مسئولیت بین‌المللی، خسارت‌های زیست‌محیطی

مقدمه

مسئولیت زیست محیطی^۱ به عنوان یکی از نهادهای کلیدی در حقوق بین الملل محیط زیست^۲، همواره التزام در قبال پیشگیری از وقوع خسارت بر محیط طبیعی و تعهد نسبت به جبران آن را بر عهده دولت‌ها دانسته است زیرا بر مبنای نگرش‌های تاریخی، این دولت‌ها هستند که به عنوان بازیگران عمده در تحولات بین المللی شناخته می‌شوند و از طریق پیوستن به کنوانسیون‌های بین المللی، ملزم به تنظیم قوانین ملی و اجرای تعهدات فراملی می‌شوند. با وجود این، امروزه به واسطه آزادسازی اقتصاد، عملاً شرکت‌های چندملیتی^۳ یا فراملی دارای سهم عمده‌ای در بهره‌برداری از منابع طبیعی جهان و بازتولید آن هستند. این امر در حالی است که کنوانسیون‌های بین المللی در حوزه قواعد زیست محیطی، عمدتاً ناظر بر مسئولیت دولت‌ها هستند. به طور خاص، این امر در حوزه استخراج، انتقال و عرضه نفت توسط شرکت‌های چندملیتی، تعارض در مسئولیت‌ها و اقدام به جبران خسارت را به بار آورده است که اثر منفی آن به طور مستقیم بر پیکره محیط زیست سنگینی می‌کند.

بنابراین، ضرورت پژوهش حاضر اقتضاء دارد معیارها، ضوابط یا رویکردهای مؤثر در قبال انتقال مسئولیت مستقیم از دولت‌ها به شرکت‌های چندملیتی در حوزه استخراج، بهره‌برداری و انتقال نفت مورد ارزیابی قرار گرفته و التزام به جبران سریع و بی واسطه خسارات زیست محیطی به وسیله اعمال اصل «آلوده کننده، می‌پردازد»^۴ روشن شود. مسئله آلودگی نفتی دریایی از زمان حادثه سکوی نفتی هاریزون در خلیج مکزیک به عنوان یک تهدید یا بحران جدی بر سلامت آبزیان دریایی و محیط زیست انسانی معرفی شد^۵ و جامعه جهانی را به اعمال رویکردهای نوین حقوقی در قبال پیشگیری از آلودگی‌های نفتی وادار نمود. با این حال، اقدامات جامعه جهانی به دلیل دولت محور بودن دیدگاه‌های پیش دارنده، نتوانسته است به طور کامل از تکرار چنین حوادثی جلوگیری نماید. در این راستا، هدف اصلی این تحقیق، معرفی رویکردهای نظری‌ای بوده که می‌توانند در عین حمایت از منافع شخصیت‌های حقوقی و فعالان اقتصادی، لزوم مسئولیت پذیری ایشان در قبال پیشگیری از وقوع آلودگی در فرایند بهره‌برداری از منابع نفتی را اثبات نموده و در مقابل، آن را عملیاتی نمایند. بر این اساس، در پژوهش حاضر سعی بر آن داریم تا به این سؤال اساسی پاسخ داده شود که آیا تعهدات و مسئولیت‌های زیست محیطی دولت‌ها به شرکت‌های چندملیتی منتقل می‌شود؟ در ادامه نیز طرح این سؤال فرعی ضرورت می‌یابد که چگونه اصل پرداخت آلوده ساز می‌تواند در کنار مبانی مسئولیت در حقوق بین الملل به حفاظت از محیط زیست دریایی کمک نماید؟ از این رو، جنبه نوآورانه بودن تحقیق حاضر از این منظر دارای اهمیت است که می‌توان در جریان اعمال اصول مترقیانه در حقوق بین الملل محیط زیست، نقش بازیگران غیردولتی را شناسایی نمود و کاربرد قواعد زیست محیطی را از تمرکز بر کنوانسیون‌های بین المللی به قوانین و مقررات الزام آور داخلی منتقل ساخت. روش تحقیق در پژوهش حاضر مبتنی بر شیوه توصیفی-تحلیلی بوده و با بهره‌مندی از مطالعات کتابخانه‌ای پیاده سازی می‌شود.

۱- ماهیت شناسی آلودگی در محیط زیست دریایی

ارائه هرگونه تحلیل از رویکردهای زیست محیطی جهت پیشگیری یا جبران خسارت بر محیط طبیعی، نیازمند ارائه تعریفی دقیق و قابل استناد نسبت به ماهیت خسارت^۶ در حقوق بین الملل محیط زیست است. از آنجاکه در حقوق

1. environmental responsibility

2. international environmental law

3. multinationals

4. the polluter pays principle

5. IDDRI's workshop (march 2012); p.1.

6. damage

بین‌الملل محیط‌زیست، تعریفی واحد و قطعی از خسارات زیست‌محیطی در دست نیست و خسارات زیست‌محیطی در سیستم‌های قانونی مختلف، به شکلی متفاوت معنا می‌شوند (Romppanen, 2010, p. 37)، ناگزیر ابتدا بایستی خسارت در محیط‌زیست را برابر با آلودگی^۱ در نظر بگیریم. مبتنی بر یک رویکرد واژه‌شناسی تاریخی، اصطلاح آلودگی برگرفته از کلمه‌ای با ریشه یونانی پلوتوس^۲ بوده که مترادف با مفهوم ناپاک بودن است. ناپاک بودن می‌تواند درک مشترکی از مفهوم آلودگی را فراهم کند. بر همین اساس، منظور از آلودگی، فرایندی است که باعث افزودن مواد مضر یا کثیف به زمین، هوا، آب، محیط و غیره شده به‌نحوی که برای استفاده بهینه نامطلوب باشد. در حقیقت، اصطلاح آلودگی و یا خسارت آلودگی، اغلب به‌جای خسارات زیست‌محیطی استفاده شده و درعین حال می‌تواند مفهوم گسترده‌تری را به خود اختصاص دهد (Springer, 1977, p. 576).

یکی از مهم‌ترین مصادیق آلودگی در محیط‌زیست، آلودگی آب بوده که خود می‌تواند در قبال منابع آبی روی سطح یا زیر سطح (آب‌های زیرزمینی) مورد استفاده قرار گیرد. در این خصوص، یکی از شایع‌ترین موارد آلودگی آب، آلودگی ناشی از نشت نفت به دریا است که خود در چهار فرض محقق می‌شود:

۱. آلودگی ناشی از سرایت نفت در مرحله اکتشاف و استخراج

۲. آلودگی در مرحله تولید و بارگیری

۳. آلودگی در مرحله فرایندسازی و هیدروکربن

۴. آلودگی در مرحله جابه‌جایی و تحویل محصول

بنابراین، آن‌طور که مشخص است، به‌واسطه روش‌های احتمالی آلودگی نفتی در مناطق دریایی یا آبراهه‌های بین‌المللی، نقش بازیگران غیردولتی و شرکت‌های نفتی چندملیتی یا فراملی در آلوده‌سازی محیط‌زیست بسیار پررنگ است. از طرف دیگر، مسئولیت شرکت‌های حمل‌ونقل بین‌المللی و نفت‌کش‌ها نیز در احتمال وقوع آلودگی سرایت نفت به دریا، بالا است. در مقابل، شاهد آن هستیم که مکانیسم‌های حقوقی کنوانسیون‌محور، بر تعهدات دولت‌ها در قبال آلودگی زیست‌محیطی متمرکز است. مانع اصلی برای حقوق بین‌الملل عمومی در این زمینه، تضمین اجرای مؤثر و رعایت استانداردهای حقوق بشر و حفاظت از محیط‌زیست توسط بازیگران اقتصادی خصوصی فراملی است، به‌ویژه زمانی که آن‌ها در حوزه‌های قضایی خارجی (دولت میزبان سرمایه‌گذاری خارجی)، فراتر از حوزه قضایی دولت خود فعالیت می‌کنند.

در اینجا می‌توان به برخی از مهم‌ترین کنوانسیون‌های بین‌المللی در خصوص آلودگی نفتی دریایی اشاره داشت:

- کنوانسیون بین‌الملل مسئولیت مدنی جبران آلودگی نفت و سوخت کشتی مصوب سال ۲۰۰۱ میلادی
- کنوانسیون بین‌المللی آلودگی برای مقابله و همکاری در برابر آلودگی نفتی مصوب سال ۱۹۹۰ میلادی
- کنوانسیون بین‌المللی مسئولیت مدنی ناشی از خسارت آلودگی نفتی مصوب سال ۱۹۶۹ میلادی
- کنوانسیون منطقه‌ای خلیج فارس در کویت برای همکاری درباره حمایت و توسعه محیط‌زیست دریایی و نواحی ساحلی مصوب سال ۱۹۷۸ میلادی

بدین ترتیب، مشخص می‌شود که سنجش مفهوم خسارت در محیط‌زیست دریایی به‌طور جدی وابسته به شناسایی مفهوم آلودگی در آن است زیرا آلودگی در دریا به‌عنوان رکن اساسی یا عنصر مادی وقوع مسئولیت جلوه می‌کند. بااین حال، سنجش مسئولیت در قبال آلودگی به ماهیت‌شناسی از خسارت در محیط‌زیست دریایی متکی است که در ادامه به بررسی آن خواهیم پرداخت.

۱-۱- تأثیرپذیری مسئولیت از ماهیت خسارت در محیط‌زیست دریایی

نهاد مسئولیت بین‌المللی در حقوق محیط‌زیست بر دو عنصر «آلوده‌ساز» و «آلوده‌شونده» متمرکز است. به همین دلیل است که خسارت بدون محیط آلوده‌شده، خسارت زیست‌محیطی محسوب نمی‌شود (Sands & Peel, 2012, p. 877)؛ بنابراین، مسئولیت در حقوق بین‌الملل محیط‌زیست، نتیجه منطقی خسارت در محیط‌زیست است. بدین ترتیب، در فرایند پیشگیری از وقوع آلودگی زیست‌محیطی در دریا و نیز اعمال روش‌های مؤثر در جبران خسارت و اعاده به وضع سابق، بر شناسایی عامل آلوده‌ساز به عنوان واردآورنده "خسارت" بر محیط‌زیست تأکید می‌شود. با وجود این، قبل از شناسایی عامل آلوده‌ساز، شناخت قلمرو خسارت ضروری است. از این رو، فلسفه وجودی مسئولیت بین‌المللی در خصوص حقی است که دیگری آن را به دست آورده و طرف دیگر آن را با تهدید روبه‌رو ساخته است. بر این اساس، عامل خسارت در کالبد عنصر عینی مسئولیت (نقض یک تعهد) مستتر است (Zamani, 2003, p. 44).

یکی از محدودیت‌های مهم در حقوق بین‌الملل محیط‌زیست، متغیر بودن ماهیت «آلودگی» و به تبع آن، «خسارت» است و نمی‌توان به‌طور دقیق آن را محاسبه نمود. به همین دلیل برای رفع این نقص در فرایند اعاده به وضع سابق، بیش از هر عنصری به نقش و شناسایی هویت آلوده‌ساز در محیط‌زیست تأکید می‌شود. توضیح آنکه از یک طرف برای تحلیل خسارت، هویت خسارت‌زنده ضروری بوده که این مسیر خود یک جریان دوسویه است. از طرف دیگر، به دلیل آنکه آلودگی و خسارت ناشی از آن در محیط‌زیست به‌شدت متغیر هستند، تأکید بر مسئولیت آلوده‌ساز نیز خود موکول و متوقف بر نوع آلودگی و میزان خسارت ناشی از آن است زیرا بدون تعیین قلمرو و مصادیق آلودگی نمی‌توان خسارت ناشی از آن را به فعل یا ترک فعل آلوده‌ساز مستند نموده و در نهایت درصدد توقف وضعیت، اعاده به وضع سابق و جبران خسارت برآمد.

آنچه که به‌طور جدی در شناسایی آلوده‌ساز و نقش آن در آلودگی محیط‌زیست دریایی مؤثر است، تقسیم خسارت به قلمرو ملی و فراملی است. مبتنی بر نوع خسارت ملی، فرایند شناسایی آلوده‌ساز بر تعاریف ملی و حقوق داخلی از مفهوم خسارت و عنصر مادی مؤثر در وقوع آن استوار خواهد بود اما مبتنی بر خسارت فراملی، خسارت عبارت از زیان یا صدمه‌ای است که در نتیجه فعل یا ترک فعل تابعان حقوق بین‌الملل و در اثر بروز حوادث طبیعی به افراد، اموال و محیط‌زیست وارد می‌شود (Sands & Peel, 2012, p. 32). در اینجا ملاحظه می‌شود که کلیدواژه «تابعان حقوق بین‌الملل»، عملاً شناسایی شرکت‌های چندملیتی را از دایره شمول آلوده‌ساز خارج کرده و معیار مسئولیت را تنها متوجه دولت‌ها و سازمان‌های بین‌المللی می‌نماید.

در مقابل این دیدگاه، رویکرد دیگری مطرح است که در فرایند شناسایی مسئولیت آلوده‌ساز، میزان اتلاف یا صدمه بر محیط را معتبر می‌داند. به‌طور مثال، مقررات ایالات متحده آمریکا، مبنای خسارت را مربوط به صدماتی می‌داند که شامل اتلاف یا تخریب منابع طبیعی و هزینه‌های منطقی ارزیابی چنین آسیب‌هایی هستند^۱.

به تبع این رویکرد، برخی از اسناد و کنوانسیون‌های بین‌المللی، خسارت در محیط‌زیست (جدای از عنصر خسارت‌زنده یا خسارت‌دیده) را در قابلیت جبران آن متمرکز می‌دانند و اساساً خسارتی را که امکان جبران برای آن فراهم نباشد، از دایره تعریف خسارت زیست‌محیطی خارج می‌نمایند. دقیقاً این رویکرد نسبت به خسارت در سال ۱۹۸۴ ارائه گردید و به‌عنوان بخشی از پروتکل زیست‌محیطی سال ۱۹۸۴ با هدف اصلاح «کنوانسیون بین‌المللی مسئولیت مدنی برای خسارت آلودگی نفتی ۱۹۶۹» تدوین شد. این تغییر نگرش جامعه جهانی نسبت به مفهوم خسارت در محیط‌زیست، در نهایت منجر به اصلاح مفهوم آلودگی نفتی در پروتکل الحاقی ۱۹۹۲ بر کنوانسیون آلودگی نفتی گردید. همین رویکرد، بسیاری از اسناد مشابه بین‌المللی دیگر را نیز تحت تأثیر خود قرار داد. به عنوان نمونه، کنوانسیون

1. Comprehensive Environmental Response, Compensation, and Liability Act, Section 107(a)(4)(C)

۱۹۸۹ در زمینه مسئولیت مدنی برای خسارت ناشی از حمل کالاهای خطرناک از طریق جاده، راه آهن و شناورهای ناوبری داخلی موسوم به (CRTD)، کنوانسیون بین‌المللی مسئولیت و جبران خسارت در ارتباط با حمل مواد خطرناک و سمی در دریا موسوم به (HNS) به سال ۱۹۹۶، پروتکل بازل ۱۹۹۹، کنوانسیون بازل در زمینه کنترل و حرکت فرامرزی زباله‌های خطرناک و دفع آن‌ها به سال ۱۹۸۹ و کنوانسیون بین‌المللی مسئولیت مدنی ناشی از خسارات آلودگی انبارهای نفتی ۲۰۰۱ (Brans, 2004, p. 107).

۲-۱- بازشناسی مسئولیت از منظر حقوق بین‌الملل

حقوق بین‌الملل عمومی، مسئولیت را معمولاً در قلمرو دولت‌ها و سازمان‌های بین‌المللی دولتی مانند سازمان ملل متحد (UN)، بانک جهانی، صندوق بین‌المللی پول (IMF) و سازمان تجارت جهانی دنبال نموده است اما امروزه به دلیل ورود شخصیت‌های حقوقی غیردولتی به جریان دادوستد بین‌المللی کالا و خدمات، شاهد بازشناسی مسئولیت در محیط‌زیست از منظر حقوق بین‌الملل عمومی هستیم. این بازشناسی مسئولیت، عمدتاً برای شرکت‌های چندملیتی در حال تدوین و اجراست. در این راستا، صنعت نفت حداقل دو راه را برای تنظیم فعالیت‌های بین‌المللی فعالان اقتصادی خصوصی (مانند شرکت‌های نفتی چندملیتی) ایجاد کرده است:

اول، از طریق اتخاذ ابزارهای هنجاری چندلایه جهانی و منطقه‌ای که فعالیت‌های تجاری فراملی را هدف قرار می‌دهد، مانند تصویب اسناد بین‌المللی و اصول راهنمای سازمان ملل در سال ۲۰۱۱ در مورد تجارت و حقوق بشر^۱. دستورالعمل‌های سازمان همکاری اقتصادی و توسعه^۲ در سال ۲۰۱۱ برای شرکت‌های چندملیتی و پیمان جهانی ۲۰۰۰، همگی نمونه‌هایی از تلاش‌های هنجاری نهادهای حاکمیتی بین‌المللی مانند سازمان ملل متحد و سازمان همکاری اقتصادی و توسعه در این زمینه هستند. این تمرین‌های هنجاری بین‌المللی به گونه‌ای طراحی شده‌اند که مستقیماً به رفتار کسب‌وکارهای چندملیتی که فعالیت‌های فراملی را انجام می‌دهند، با هدف اطمینان از انطباق آن‌ها با استانداردهای بین‌المللی حقوق بشر و حفاظت از محیط‌زیست طراحی شده‌اند. این دستورالعمل‌ها به‌عنوان بهترین راه قانونی برای درونی‌سازی چنین استانداردهایی در بین بازیگران اقتصادی فراملی مورد تحسین قرار گرفته‌اند. ازجمله تأثیرات این روند را می‌توان در امکان طرح ادعا نسبت به نقض قواعد زیست‌محیطی علیه شرکت‌های مستقر در ایالات متحده با استفاده از قانون شکایت بیگانه در دادگاه‌های این کشور مشاهده نمود (Koh, 2004, pp. 272-273).

از دیگر نتایج این رویکرد، ترویج "بازاریابی سبز" یا بازاریابی دوستدار محیط‌زیست در فرایند توسعه بنگاه‌های اقتصادی است که به‌طور دقیق به رعایت معیارهای زیست‌محیطی مبادرت می‌ورزند. در حقیقت، بازاریابی سبز، مطالعه همه تلاش‌ها برای تولید، مصرف، توزیع، ترویج، بسته‌بندی و اصلاح محصولات بوده که در برابر نگرانی‌های زیست‌محیطی، پاسخگو و حساس است. توسعه به‌عنوان هسته اصلی رویکرد بازاریابی سبز بوده و بازاریابی سبز همواره در پی مسائل زیست‌محیطی و توسعه پایدار است (نوروزی و محمدی، ۱۴۰۰، ص ۱۸). هرگونه ارزیابی حقوقی نسبت به پیامدهای احتمالی استفاده از وسایل نقلیه خودران دریایی، به ارائه تعریف دقیق از آن‌ها و ایجاد تمایز در کاربرد هر یک از ابزار و ماشین‌آلات پیمایش دریایی بستگی دارد که در قوانین داخلی کشورها یا اسناد حقوقی الزام‌آور بین‌المللی مورد اشاره قرار گرفته‌اند^۳. رژیم حقوقی شناورهای خودران دریایی از سه منبع اصلی تأثیر می‌پذیرد:

اول: کنوانسیون ملل متحد درباره حقوق دریاها مصوب ۱۹۸۲ میلادی^۴

1. UN Guiding Principles on Business and Human Rights/UN Doc. A/HRC/17/, 21 March 2011.

2. the organisation for economic co-operation and development

۳. بر اساس تعریف قانون دریایی ایران مصوب سال ۱۳۴۳ از کشتی، بند ۴ از ماده ۵۲: کشتی به هر وسیله‌ای اطلاق شده که برای حمل بار در دریا استفاده می‌شود.

4. united nations convention on the law of the sea

دوم: دستورالعمل‌های اجرایی سازمان بین‌الملل دریانوردی^۱
سوم: قواعد و هنجارهای موجود در قلمرو حقوق دریایی^۲ که خود شاخه‌ای تخصصی از حقوق تجاری مربوط به کشتی و بیمه دریایی است.

بر این اساس، حقوق مربوط به شناورهای خودران دریایی به شدت با تفاسیر متنوع همراه است. این امر اهمیت تبیین جایگاه و برداشت حقوقی از این ابزار را افزایش می‌دهد و به‌ویژه زمانی ضرورت می‌یابد که بر اساس کنوانسیون‌های تحت رژیم سازمان بین‌المللی دریانوردی، شناسایی حقوقی شناورها مستلزم آن است که کنترل کشتی توسط چه نیرویی صورت می‌پذیرد، نیروی انسانی یا غیر آن (Hoydonk, 2014).

متأسفانه این اقدامات تنها به عنوان قواعد و دستورالعمل‌های نرم مورد شناسایی قرار می‌گیرند و در عمل هیچ گونه تعهدی را برای شرکت‌های چندملیتی به بار نمی‌آورند (Blitt, 2012, p. 46).

دومین ابزار حقوق بین‌الملل در زمینه انتقال مسئولیت به شرکت‌های چندملیتی حوزه نفت، ایجاد شبکه‌های نهادی است که هم در سراسر جهان و هم در داخل حوزه‌های قضایی ملی ایجاد شده‌اند. هدف این شبکه‌ها، ایجاد تعهد نسبت به استانداردهای زیست محیطی و حقوق بشری از طریق اعمال بندهای الزام‌آور در صدور مجوز فعالیت یا گواهینامه‌های استاندارد است (Katsouris & Sayne, 2013, p. 63). به نظر می‌رسد این اقدام می‌تواند معیارهای پیش‌دارنده از نقض قواعد زیست محیطی در فرایند استخراج، تولید، عرضه و انتقال محموله‌های نفتی را به میزان قابل توجهی تقویت نماید.

۲- نقش دولت‌ها در تحکیم مسئولیت شرکت‌های نفتی چندملیتی

یکی از ابزارهای حقوق بین‌الملل در پیشگیری از وقوع آلودگی زیست محیطی حاصل از فعالیت‌های نفتی شرکت‌های چندملیتی، تعیین غرامت‌های سنگین بین‌المللی و اخذ آن از طریق دولت‌ها است. با این حال، بایستی منشأ آلودگی در محیط زیست دریایی حاصل از فعالیت‌های دریانوردی را تفکیک نمود. در این زمینه، دو حالت متفاوت مطرح است: اول- آلودگی حاصل از سوانح دریایی: در درجه اول این گونه استنباط می‌شود که عمده آلودگی دریایی، حاصل از سوانح دریایی بوده درحالی که آلودگی حاصل از این امر بسیار ناچیز است. از جمله مهم‌ترین فجایع زیست محیطی رخ داده توسط کشتی‌های نفت کش، به گل نشستن و تکه شدن نفت کش «توری کنیون» به ظرفیت ۱۱۸۰۰۰ تن در لیبریا به سال ۱۹۶۷ بود که طی آن، ۱۰۰ هزار تن نفت خام درون آب دریا ریخته شد (پورهاشمی، ۱۳۹۲، ص ۸۴).

دوم- آلودگی حاصل از کشتیرانی: ماهیت فعالیت کشتی و نفت کش در دریا با انتقال پسماندهای نفتی، شست‌وشوی مخازن خالی موسوم به «آب توازن» همراه است که بیشترین حجم آلودگی در مناطق دریایی را به خود اختصاص می‌دهد. در بحث این ارتباط، نمونه‌هایی از روش‌های پیش‌دارنده عبارت‌اند از طرح‌های مسئولیت مدنی و جبران خسارات بین‌المللی (ایجادشده توسط معاهدات) که برای نشت نفت از نفت کش و خسارت ناشی از مولدهای انرژی هسته‌ای اعمال می‌گردند^۳. بر اساس این طرح‌ها، اعضاء این صنایع مجبور به کمک به صندوق‌های جبران خسارتی هستند که در سطح جهانی فعالیت می‌کنند و اعضاء اصلی آن‌ها را دولت‌ها تشکیل می‌دهند. با تمرکز بر توافقات بین‌المللی اعمال‌شده در مورد محموله‌های نفتی، اولین مورد از آن‌ها کنوانسیون بین‌المللی مسئولیت مدنی

1. internationam maritime organization

2. maritime law

3. Vienna Convention on Civil Liability for Nuclear Damage of 1963 and the Paris Convention on Third Party Liability in the Field of Nuclear Energy of 1960, both of these linked by a Joint Protocol adopted in 1988. The Paris Convention was later added to by the 1963 Brussels Supplementary Convention.

برای خسارت آلودگی نفتی^۱ مصوب سال ۱۹۹۲ است که مسئولیت مالکان کشتی را در قبال خسارت آلودگی نفتی اعمال می‌دارد.

یکی از تردیدهای مهم در قبال پردازش و اعمال روش‌های کارآمد بین‌المللی در قبال پیشگیری از آلودگی نفتی در دریا، ارتباط بین نیاز جهان به انرژی و درآمد حاصل از آن برای دولت‌هایی است که در تأمین و توزیع آن فعالیت دارند. در همین راستا، کارگاه کارشناسانی که در مؤسسه اقیانوس‌شناسی پاریس در ۳۰ مارس ۲۰۱۲ برگزار شد، به این نتیجه رسید که "چارچوب بین‌المللی به‌طور جامع به مسائل ایمنی و مسئولیت مربوط به فعالیت‌های نفتی دریایی نمی‌پردازد" (Richotte, 2012, p. 12) و این مسئله شاید منجر به نقض بنیادین اصولی مانند اصل پیشگیری در حقوق بین‌الملل محیط‌زیست شود.

در بخش اکتشاف و تولید فراساحلی^۲ صنعت نفت، یکی از ترتیبات منطقه‌ای که اخیراً با اصلاح و بازبینی همراه شده و در ۱ ژانویه سال ۲۰۱۴ نیز لازم‌الاجرا گردید، موافقت‌نامه مسئولیت آلودگی فراساحلی^۳ موسوم به (OPOL) در سال ۱۹۷۵ است. در حقیقت، یک کنوانسیون بین‌المللی نیست بلکه یک قرارداد خصوصی بین شانزده اپراتور (شرکت نفت و گاز) در بخش دریایی بوده که تحت نظارت انجمن مسئولیت آلودگی فراساحلی با مسئولیت محدود به تصویب و اجرا رسیده است. طرفین فعلی این موافقت‌نامه، شانزده اپراتور تأسیسات دریایی هستند که در قلمرو حاکمیتی هر یک از «کشورهای عضو» در این موافقت‌نامه قرار دارند. این کشورها شامل بریتانیا، دانمارک، آلمان، فرانسه، جمهوری ایرلند، هلند، نروژ، نیوزیلند، جزایر فارو و گرینلند هستند. باین‌حال، این میزان کافی نبوده و لازم است دولت‌های بیشتری در راستای اعمال تعهدات زیست‌محیطی بر تجارت نفت در دریا به این جریان ملحق شوند (Cameron, 2012, p. 211). نکته قابل تأمل، نقش باواسطه دولت‌ها است. پیش از این شاهد مسئولیت مستقیم و بی‌واسطه دولت‌ها در قبال رخدادهای زیست‌محیطی بوده‌ایم اما امروزه به‌طور تدریجی، مسئولیت در قبال اصول بنیادین زیست‌محیطی در حال انتقال به شرکت‌های چندملیتی فرادولتی است.

۱-۲- رویکرد قضایی مراجع بین‌المللی در حقوق دریاهای^۴

حقوق بین‌الملل دریاهای به‌عنوان شعبه‌ای از حقوق بین‌الملل عمومی عبارت است از «مجموعه‌ای از قواعد، مقررات و اصول حقوقی بین‌الملل که بر روابط میان دولت‌ها و به‌نوعی بر روابط میان دولت‌ها با سازمان‌های بین‌المللی و در برخی موارد با افراد در چارچوب استفاده‌های از دریا حاکم است» (قربان‌نژاد، ۱۳۹۲، ص ۱۵). دست کم یکی از مظاهر روابط دولت‌ها یا سازمان‌های بین‌المللی در قلمرو دریا، شامل بهره‌برداری‌های تجاری و اقتصادی از آن، به‌ویژه استخراج و انتقال انرژی در آن است. بر این اساس، پیش‌نیاز اعمال قواعد مندرج در حقوق بین‌الملل دریاهای، حفاظت از محیط‌زیست دریایی است. درواقع، توسعه حقوق محیط‌زیست دریایی، بیش از هر چیزی نتیجه ابتکارات بین‌المللی در اجرای حقوق بین‌الملل محیط‌زیست است (پرنده مطلق، ۱۴۰۰، ص ۲۲۱).

همان‌طور که در بالا اشاره شد، حقوق بین‌الملل دریاهای مجموعه قواعد حاکم بر روابط بین دولت‌ها (به‌طور مستقیم) و سازمان‌های بین‌المللی (به‌طور غیرمستقیم) است. ازاین‌رو، مراجع قضایی مرتبط با آن تمایلی بر انتقال مسئولیت از دولت‌ها به شخصیت‌های حقوقی-خصوصی فراملی از خود نشان نمی‌دهند؛ به‌ویژه آنکه بر اساس ماده ۸۷ کنوانسیون حقوق دریاهای مصوب ۱۹۸۲، آزادی کشتیران به‌طور جدی مورد شناسایی قرار گرفته است که با تفسیر موسع از این

1. International Convention on Civil Liability for Oil Pollution Damage 1992 (1992 CLC)

2. offshore

3. offshore pollution liability agreement

4. the international tribunal for the law of the sea (ITLOS)

بند، کشتیرانی تجاری با کم‌ترین میزان محدودیت در تردد روبه‌رو است. به‌موجب این بند بیان گردیده است که حقوق مبتنی بر این کنوانسیون عبارت‌اند از:

«بند یک- آزادی کشتیرانی: کشتی‌های همه دولت‌ها، خواه جنگی، دولتی یا تجاری، حق دریانوردی در دریای آزاد را دارند و هیچ دولتی نمی‌تواند از کشتی‌های تجاری خارجی بخواهد به کشتی‌های جنگی ادای احترام کنند». این رویکرد به این دلیل است که نشانه‌های متعددی وجود دارد مبنی بر اینکه نهادهای داوری بین‌المللی (که توسط دولت‌ها تأسیس شده‌اند)، تمایلی به مشارکت کامل بازیگران خصوصی در چارچوب دکترین مسئولیت و مسئولیت دولت در قبال نقض هنجارهای بین‌المللی ندارند. به‌عنوان مثال، هنگامی که موضوع مسئولیت آسیب احتمالی به «مناطق دریایی» در بستر اعماق دریا توسط اتاق منازعات بستر دریا در دادگاه بین‌المللی حقوق دریا^۱ خارج از صلاحیت ملی مورد بررسی قرار گرفت، مشخص شد که این اتاق مایل نیست هر شکلی از مسئولیت تضامنی فراگیر را بر دو دولت و نهادهای دارای مجوز انجام فعالیت‌های معدنی در «منطقه» اعمال کنند.

با این حال، همان‌قدر که آزادی کشتیرانی در کنوانسیون حقوق دریاها به رسمیت شناخته شده است، برای حفظ منافع مختلف در مناطق دریایی، همه کشورها باید متعهد شوند که به حقوق و استفاده‌های مشروع کشورهای دیگر در این منطقه احترام می‌گذارند (مدنی، ۱۳۹۰، ص ۵۴)؛ به‌ویژه حقوق بین‌الملل محیط‌زیست در محدوده دریا.

یکی از موارد مهم در خصوص رعایت قواعد زیست‌محیطی و بهره‌مندی از محیط دریا، مسئله سازش و رعایت توصیه‌های مربوط به استانداردهای زیست‌محیطی است. این امر در قضیه فلات قاره جزیره ژان ماین بین نروژ و ایسلند مورد استفاده قرار گرفت و طرفین توافق کردند کمیسیونی در این باره تشکیل شود و سپس توصیه‌های آن را بپذیرند (عمادزاده، ۱۳۹۶، ص ۵۳). با وجود این، یکی از اصول مهم زیست‌محیطی که در کنار تفاسیر موجود در قلمرو بهره‌برداری از دریا و حمل‌ونقل تجاری از طریق آن قابل استناد است، اصل ۱۵ اعلامیه ریو بوده که بیان می‌دارد: «به‌منظور حفظ محیط‌زیست، کشورها باید روابط و معیارهای پیشگیرانه حمایتی را بر اساس توانایی‌های خود مورد استفاده قرار دهند»^۲ که این خود دلالت بر اهمیت «اصل احتیاطی»^۳ در حقوق محیط‌زیست دریایی دارد.

۲-۲- مبانی مسئولیت در آلودگی دریایی

در خصوص مبانی مسئولیت نسبت به خسارات زیست‌محیطی و به‌ویژه آلودگی دریایی می‌توان چهار نظریه را مورد اشاره قرار داد؛ نظریه خطا (تقصیر)، نظریه اتلاف، نظریه خطر و نظریه مسئولیت محض. از آنجا که نظریه خطا یا تقصیر دربردارنده نوعی عنصر غیرمادی و غیر محسوس بوده و در مقابل آلودگی یا خسارات زیست‌محیطی به‌صورت عینی جلوه می‌کند، استناد به این نظریه در جریان آلودگی دریایی یا زیست‌محیطی با دشواری‌هایی مواجه است. از طرف دیگر، اعتقاد به این نظریه به احتمال اینکه در آلودگی نفتی-دریایی، مقصری به مفهوم سنتی آن وجود ندارد، باعث شود که خسارات زیست‌محیطی بدون جبران باقی بماند (Hui, 2019, p. 237). اگرچه طرفداران این نظریه بیش‌تر بر مسئولیت واردآورنده خسارت متمرکز هستند تا هرچه سریع‌تر وظیفه جبران خسارت را تعبیه نمایند اما واردآورنده خسارت می‌تواند در اتهام موجود با اثبات بی‌تقصیر بودن خود و یا تأکید بر عوامل مؤثر دیگر (به‌ویژه عوامل طبیعی غیرانسانی) از خود رفع مسئولیت نموده و جبران خسارت، عقیم و بی‌نتیجه باقی بماند. همین وضعیت را می‌توان در قبال چین ملاحظه نمود. از آنجا که چین، بزرگ‌ترین مصرف‌کننده نفت جهان است، می‌تواند اثرگذاری شدیدی بر

1. the seabed disputes chamber of the international tribunal for the law of the sea.

2. Principle 15: In order to protect the environment, the precautionary approach shall be widely applied by States according to their capabilities. Where there are threats of serious or irreversible damage, lack of full scientific certainty shall not be used as a reason for postponing cost-effective measures to prevent environmental degradation.

3. precaution

آلودگی نفتی دریاها داشته باشد (فرهمنند، ۱۴۰۰، ص ۱۱۷). با وجود این، نظریه خطا نمی‌تواند حتی کشوری با چنین حجم بالایی از نقل و انتقال بین‌المللی نفت را مسئول نماید زیرا به راحتی با اثبات عدم تقصیر، مسئولیت نیز از بین می‌رود.

نظریه اتلاف نیز در قبال خسارات زیست‌محیطی با چالش عمده‌ای به شرح زیر مواجه است. بر این اساس که خسارت بر محیط‌زیست در اکثر موارد از نوع خسارات غیرمستقیم، مدت‌دار و باواسطه است، اتلاف با ماهیت این گونه از خسارات منطبق نیست زیرا در فرض نشت نفت به دریا، هنوز حادثه‌ای اتفاق نیفتاده است درحالی که مسئولیت بر عهده فرد بار می‌شود ولی قاعده اتلاف مسئولیت، جبران خسارات ناشی از تلف مال را توجیه می‌کند (Krishna, 2020, p. 108). عنصر عینی تحقق مسئولیت بر مبنای اتلاف بر وقوع تلف یک ارزش یا منفعت، استوار است. این امر در حالی است که حتی با فرض وقوع آلودگی در منطقه دریای سرزمینی یا دریای آزاد، اتلاف یک مال صورت نمی‌پذیرد و نمی‌توان نظریه اتلاف را به عنوان مبنایی بر مسئولیت پذیرفت.

نظریه بعدی مبتنی بر عنوان خطر به صورت یک رویکرد پیش‌دارنده، وقوع مسئولیت را در «احتمال» وقوع آسیب یا خسارت بر محیط‌زیست به واسطه عدم رعایت معیارهای منبعث از اصل احتیاط و پیشگیری استوار می‌داند؛ بنابراین، اگرچه نظریه سنتی مسئولیت معتقد است پس از وقوع حادثه و ورود خسارت بحث از مسئولیت مطرح می‌شود، نظریه جدید در صدد اعمال روش‌هایی جهت انعکاس تکالیف شکلی و اجرایی بر دولت‌ها قبل از وقوع حادثه است؛ به این ترتیب که دولت‌ها وظیفه دارند هنگام اجرای یک طرح و فعالیتی که می‌تواند آثار زیست‌محیطی داشته باشد، آن را ارزیابی کرده و کشورهای در معرض تهدید را مطلع نمایند (Marban, 2020, p. 164). مشاهده می‌شود که نظریه خطر، خود موکول و متوقف بر سه مقدمه است:

- اول: آنکه «تهدید» به صورت عینی و کاملاً محتمل وجود داشته باشد؛
 - دوم: معیارهای بازدارنده از جمله اطلاع‌رسانی به موقع در مورد آن صورت نپذیرفته باشد؛
 - سوم: از ترک فعل (اطلاع‌رسانی) خسارتی عینی و قابل لمس حاصل شده باشد.
- بنابراین، ملاحظه می‌شود که نظریه خطر نیز به واسطه مقدمات و محدودیت‌های موجود در فرایند تحقق، پیچیده بوده و نمی‌تواند به عنوان رویکردی ترمیمی کارآمد باشد. از این رو، امروزه نظریه مسئولیت محض در قبال خسارات زیست‌محیطی، قابل دفاع‌تر به نظر می‌رسد. این نظریه مبنای مسئولیت زیست‌محیطی را در نقض، کنار گذاشتن و یا عدم جدیت در رعایت قواعد زیست‌محیطی، دریانوردی، استخراج، تولید یا انتقال نفت دانسته و صرف ترک یک بایسته حقوقی-زیست‌محیطی را کافی برای توقف وضعیت خسارت‌بار، اعاده به وضع سابق و جبران خسارت ارزیابی می‌نماید. در سال ۲۰۰۴، مسئولیت محض در اسناد بالادستی اتحادیه اروپا به تصویب پارلمان شورای اروپا رسیده است.^۱

۳- اصل پرداخت آلوده‌ساز

با در نظر گرفتن برخی از محدودیت‌های موجود در باب مبنایی نظری مسئولیت در قبال آلودگی زیست‌محیطی دریایی، بهره‌مندی از اصول کارآمد در حقوق بین‌الملل محیط‌زیست می‌تواند به تکمیل و تقویت زنجیره حمایت از محیط‌زیست دریایی کمک نماید. بر این اساس، اصل «پرداخت آلوده‌ساز» بیشترین میزان انطباق با انتقال مسئولیت به شرکت‌های چندملیتی در هنگام وقوع مسئولیت محض را به خود اختصاص می‌دهد. ظاهراً این اصل بر یک منطق ساده حقوقی استوار بوده و آن این است که عامل یک فعالیت یا اقدام که سود چیزی را می‌برد یا هزینه‌ای را به دیگری

1. united nations conference on trade and development (2020: 183)

تحمل می کند، باید زیان های ناشی از آن به دیگران را نیز متقبل شود (لطفی و مولائی، ۱۳۸۹، ص ۷۰). با این حال، بهره مندی از این اصل به سادگی بیان آن نبوده و پیچیدگی های خاص خود را دارد.

عده ای بر این باورند که اساساً استفاده از محیط دریا برای استخراج نفت و انتقال آن، خود به طور ثابت در صدی از آلودگی زیست محیطی برای دریا را به همراه دارد. به همین جهت نمی توان فعالیت های اقتصادی شرکت های چندملیتی در محدوده دریا و آبراهه های بین المللی را به طور مطلق بدون آسیب به محیط زیست دریایی ارزیابی نمود. بدین ترتیب، می توان کلیه هزینه های بازسازی و کمک به بهبود محیط زیست را از پیش تعیین نموده و شرکت های چندملیتی فعال در حمل و نقل دریایی بین المللی را ملزم به پرداخت عوارض یا مالیات های این اقدام نمود. از طرف دیگر، شرکت های بین المللی نیز می توانند هزینه این هزینه افزوده را از طریق شرکای تجاری خود و رقم تمام شده کالا یا خدمت ارائه داده تأمین نمایند. در اصطلاحات اقتصادی، این فرایند به «درونی سازی هزینه های زیست محیطی» بر روی فرآورده ها یا خدمات شهرت دارد (Maurice et al., 2002, p. 53).

نکته قابل تأملی که با استفاده از این اصل می توان در حقوق دریایی و حمل و نقل کشتی لحاظ کرده و به وسیله آن، بخش عمده ای از نهاد مسئولیت را به صورت عمل گرایانه به شرکت های چندملیتی منتقل نمود، این است که: به دلیل ماهیت حاکمیتی دولت ها و اقتداری که ایشان از طریق قوانین اساسی داخلی و کنوانسیون های بین المللی دریافت می دارند، به سختی می توان نسبت ورود خسارت و جبران آن را توجیه نمود اما وقتی همین رویکرد به شرکت های چندملیتی منتقل می شود، ایشان به راحتی آن را پذیرفته و برای بقای اهداف خود نیز آن را به کار می گیرند؛ بنابراین، شرکت های و شخصیت های حقوقی غیردولتی نسبت به رعایت اصل پرداخت آلوده ساز، از آزادی عمل بیشتری برخوردار هستند.

از جمله نهادهای بین المللی فعال در حوزه رسمیت بخشی به اقدامات اپیدمی در راستای پرداخت آلوده ساز، «کمیسیون اقتصادی ملل متحد برای اروپا»^۱ و «سازمان همکاری و توسعه اقتصادی» هستند. این اصل در قالب توصیه شورای سازمان همکاری و توسعه اقتصادی در سال ۱۹۷۲ به تصویب رسید. بدین ترتیب، ما با یک اصل بین المللی در قلمرو حقوق محیط زیست مواجه هستیم. یکی از اسناد مهم در فرایند فعالیت های زیست محیطی در دریا که مستند به اصل مذکور است، مقدمه «کنوانسیون بین المللی آمادگی، مقابله و همکاری در برابر آلودگی نفتی» مصوب ۱۹۹۰ بوده که اصل پرداخت آلوده ساز در آن مورد شناسایی قرار گرفته است.

۱-۳- دخالت دولت ها در انتقال مسئولیت مبتنی بر پرداخت اصل آلوده ساز

یکی از راهکارهای مهم و عملیاتی در انتقال التزام به مسئولیت شرکت های چندملیتی نسبت به آسیب های زیست محیطی دریایی، اجبار از سوی دولت ها به شرکت های قانونی و ثبت شده در قلمرو حاکمیت ملی شان مبنی بر الزام به «پاک سازی» و «اصلاح و جبران خسارت» در محدوده آلودگی دریایی است؛ بنابراین، اصل پرداخت آلوده ساز، هم از سوی نهادهای قضایی بین المللی قابلیت و هم از سوی دولت ها نسبت به شخصیت های حقوقی در حقوق داخلی اعمال می گردد. معمولاً این اقدام پیش از تصمیم گیری های قضایی بین المللی صورت می پذیرد تا حسن نیت نسبت به تعهدمندی در قبال جبران خسارات از سوی آلوده کننده اثبات گردد. در این راستا می توان به پرونده شرکت بریتیش پترولیوم^۲ در آمریکا و توتال^۳ در فرانسه نسبت به نشت نفت از نفت کش های دبواتر هوریزون^۴ و اریکا^۵ اشاره نمود.

1. the united nations economic commission for europe

2. british petroleum

3. total

4. deepwater horizon

5. erika

پس از فاجعه چاه نفتی دریایی عمیق خلیج مکزیک-ماکوندو^۱ در ۲۰ آوریل ۲۰۱۰، دولت باراک اوباما^۲ از طریق گارد ساحلی ایالات متحده^۳ و بدون اینکه به هیچ وجه مسئولیت سایر طرف‌های مسئول را برطرف کند، بریتیش پترولیوم را به عنوان ابراتور تعیین شده چاه، مورد خطاب اصل پرداخت آلوده‌ساز قرار داد. بر همین اساس و با رویکرد تعیین ضمانت اجرا برای اتهامات زیست‌محیطی ادعایی، در ۱۶ ژوئن ۲۰۱۰ اعلام کرد که یک حساب امانی ۲۰ میلیارد دلاری مبنی بر ادعای مربوط به خسارات منابع طبیعی ایجاد خواهد کرد. بدین طریق، دولت ایالات متحده آمریکا در ۶ اوت ۲۰۱۰، یک تعهد^۴ غیرقابل برگشت (برای حساب سپرده اعلام شده) ایجاد کرد و سه متولی را با مسئولیت امانت‌داری برای جمع‌آوری کمک‌های وعده داده شده از بریتیش پترولیوم و پرداخت به ذی‌نفعان خسارات زیست‌محیطی تعیین نمود. این امر متولی مربوطه، بریتیش پترولیوم را متعهد کرد که طی سه سال و نیم، مبلغی معادل ۲۰ میلیارد دلار به این "تراست" تا سال ۲۰۱۴ پرداخت کند. این اقدام، نمونه‌ای از اعمال و انتقال مسئولیت و اخذ ضمانت اجرای قطعی و سرسختانه از سوی دولت در قبال شرکت‌های چندملیتی در موضوع رعایت اصل پرداخت آلوده‌ساز است.

نمونه دوم از تلاش‌های داوطلبانه شرکت برای پاک‌سازی، اصلاح و جبران خسارت مربوط به واکنش شرکت نفت توتال به دنبال نشت نفت کش اریکا در سواحل فرانسوی بریتانی^۵ مشهود است. توتال (به عنوان مالک محموله نفتی و چندین کشتی)، شایستگی و صلاحیت مؤسسات طبقه‌بندی شده توسط مقامات محلی فرانسه و سازمان‌های غیردولتی حیات وحش-محیط زیست را جهت تعیین هزینه‌های پاک‌سازی، بازسازی و اصلاح محیط تأیید کرده و به تبع آن، دستور اولیه برای پرداخت میلیون‌ها یورو به عنوان هزینه‌های پاک‌سازی و اصلاح را اعلام وصول نمودند. توتال در مواجهه با فشارهای دولتی و عمومی فرانسه، این مبالغ را پیش از درخواست تجدیدنظر خود علیه این دستور اولیه پذیرفت و حتی زمانی که در دادگاه پیروز شد، برای جبران هزینه‌های خود مربوط به پاک‌سازی نشت نفت توسط کشتی اریکا، اقدامی را انجام نداد.

ملاحظه می‌شود که اعمال اصل پرداخت آلوده‌ساز، هم از سوی نهادهای قضایی بین‌المللی و هم توسط دولت‌ها در قبال شرکت‌های خصوصی قابل اعمال است. از همه مهم‌تر، این اصل به عنوان یک رهیافت عمومی توسط نهادهای مدنی و تشکل‌های مردم‌نهاد در حوزه قواعد زیست‌محیطی مورد پذیرش قرار گرفته است.

نتیجه‌گیری

از آنجا که شخصیت حقوقی شرکت‌های چندملیتی وابسته به دولت‌هایی است که در قلمرو حاکمیت ملی و قانونی آن‌ها به ثبت رسیده‌اند، تعهدات زیست‌محیطی ایشان اعم از پیشگیری یا جبران خسارت، به صورت باواسطه و غیرمستقیم اعمال می‌گردد. در این بین، به طور معمول دولت‌ها از طریق خزانه‌داری جهت تضمین دریافت خسارت بر اساس قوانین داخلی خود اقدام به بلوکه‌سازی حساب‌های مالی شرکت‌هایی می‌نمایند که در آلوده‌سازی محیط دریا یا نشت نفت دخیل بوده و قبل از اقدامات نهادهای قضایی بین‌المللی، به طور مستقل شرکت‌های مزبور را متعهد به توقف وضعیت آلوده‌سازی، جبران خسارت و اعاده به وضع سابق می‌کنند. در این بین، اصل پرداخت آلوده‌ساز در کنار نظریه مسئولیت محض حقوقی توانسته است امکان انتقال مسئولیت از دولت‌ها به شرکت‌های چندملیتی را به طور عملیاتی فراهم آورده

1. the gulf of mexico deepwater horizon / macondo

۲. ریاست جمهور ایالات متحده آمریکا

3. us coast guard

4. trust

5. The French coast of Brittany OPC (1999), 'Erika Oil Tanker Break-up & Spill Incident', Report of the International Oil Pollution Compensation Funds (IOPC) 12 December 1999, updated 9 May 2011.

و فرایند تعهدپذیری در قواعد زیست‌محیطی را بیش از هر زمان دیگری برآورده سازد. از این رو، ملاحظه می‌شود که بهترین روش جهت حفاظت از محیط‌زیست و پیشگیری از وقوع خسارت به آن، انتقال مسئولیت و مکانیسم اقدام از دولت‌ها به شخصیت‌های حقوقی خصوصی چندملیتی است. علاوه بر اعمال اصل پرداخت آلوده‌ساز، دولت‌ها از طریق وضع مالیات‌های قانونی، شرکت‌های چندملیتی را در چرخه مسئولیت‌پذیری نسبت به حفاظت و پیشگیری از وقوع آسیب به محیط‌زیست دریایی مشارکت داده و ایشان را در کنار کسب منافع تجاری و اقتصادی، در حفظ منابع گیاهی، جانوری و طبیعی دریا نیز مقید می‌سازد.

منابع

- پرنده مطلق، اعظم، پوره‌اشمی، سیدعباس، شیرازیان، شیرین، و زارع، علی. (۱۴۰۰). اجرای حقوق بین الملل محیط زیست در نظام حقوقی ایران: فرصت‌ها و چالش‌ها. *مطالعات بین‌المللی*، ۱۸(۱۱۰)، (پیاپی ۶۹)، ۱۲۱-۱۳۸.
- پوره‌اشمی، علی، و ارغند، سعید. (۱۳۹۲). *حقوق بین‌الملل محیط‌زیست*. تهران: انتشارات گنج دانش.
- عمادزاده، محمد کاظم. (۱۳۹۶). *حقوق بین‌الملل عمومی*. تهران: اتسا.
- فرهمند، محمدرضا، متقی، ابراهیم، و میرکوشش، امیر هوشنگ. (۱۴۰۰). رقابت هژمونیک آمریکا و چین و تأثیر آن بر جریان انرژی و نفت در جهان. *فصلنامه مطالعات بین‌المللی*، ۱۸(۱)، ۱۲۰-۱۳۰.
- قربان نژاد، اهورا. (۱۳۹۲). رژیم حقوقی تنگه‌های بین‌المللی با تأکید بر رژیم حقوقی تنگه هرمز. دانشگاه گیلان.
- لطفی، حسن، و مولائی، آیت. (۱۳۸۹). جایگاه اصل پرداخت آلوده‌ساز در نظام حقوق محیط‌زیست ایران. *فصلنامه دیدگاه‌های حقوقی، دانشکده علوم قضایی و خدمات اداری*، ۴۹ و ۵۰، ۶۵-۹۲.
- مدنی، سید ضیاءالدین. (۱۳۹۰). *نظام حقوقی بین‌المللی تحقیقات علمی دریاها*. دانشگاه علامه طباطبائی.
- نوروزی، حسن، محمدی دوست، سلیمان، حسینی‌خواه، حسین، و صادقی، علی. (۱۴۰۰). تحلیل ناپایداری سکونتگاه‌های انسانی در پهنه سرزمین با تأکید بر مدیریت ریسک خطر زلزله. *فصلنامه برنامه‌ریزی منطقه‌ای*، ۱۱(۴۳).
- Blitt, R. C. (2012). Beyond Ruggie's guiding principles on business and human rights: Charting an embrative approach to corporate human rights compliance. *Tex. Int'l LJ*, 48, 33.
- Brans, E. H. (2004). Liability for Damage to Public Natural Resources under the 2004 EC Environmental Liability Directive. *Environmental Law Review*, 7(2).
- Cameron, P. (2012). Liability for catastrophic risk in the oil and gas industry. *International Energy Law Review*, 6, 207-219.
- Hui, W. A. N. G. (2011). *Civil Liability for Marine Oil Pollution Damage: A Comparative and Economic Study of the International, US and Chinese Compensation Regime*. Kluwer Law International BV.
- Katsouris, C., & Sayne, A. (2013). *Nigeria's criminal crude: International options to combat the export of stolen oil* (pp. 1-39). London: Chatham House.
- Koh, H. H. (2004). Separating myth from reality about corporate responsibility litigation. *Journal of International Economic Law*, 7(2), 263-274.
- Marban, A. (2015). *International oil pollution compensation fund and international compensation regime*. Tehran: Port and shipping Publications. [In Persian]
- Rochette, J. (2012, March). Towards an international regulation of offshore oil exploitation. In *Report of the experts workshop held at the Paris Oceanographic Institute on 30 March 2012*.
- Romppanen, S. (2010). Reflections on environmental responsibility—with an emphasis on the Nord Stream pipeline in the Baltic Sea area. *Nordic Environmental Law Journal*, (1).
- Sands, P., & Peel, J. (2012). *Principles of international environmental law*. Cambridge University Press.

- Springer, A. L. (1977). Towards a meaningful concept of pollution in international law. *International & Comparative Law Quarterly*, 26(3), 531-557.
- Zamani, Gh. (2003). Development of international responsibility in the light of international environmental law. *Journal of Legal Research*, 1, 44. [In Persian]

استناد به این مقاله: مسعودی‌فر، هادی، و نعیمی شامل، فاطمه. (۱۴۰۲). مسئولیت زیست‌محیطی شرکت‌های چندملیتی در صنعت نفت با تأکید بر اصل «پرداخت آلوده‌ساز». *فصلنامه تحقیقات نوین میان‌رشته‌ای حقوق*، ۳(۴)، ۲۹-۴۲.



Modern Interdisciplinary Research in Law is licensed under a Creative Commons Attribution-NonCommercial 4.0 International License.