

عنوان مقاله:

مدیریت ریسک آلودگی های محیط زیست بوسیله بیمه درکنوانسیون های بین المللی 1969 CLC و 1996 HNS

محل انتشار:

اولین کنفرانس ملی مدیریت صنعتی (سال: 1395)

تعداد صفحات اصل مقاله: 19

نویسندگان:

مجید قربانی لاچوانی - عضو هیات علمی حقوق دانشگاه صنعت نفت

افشین آذر فر - دانشجوی مقطع کارشناسی ارشد حقوق نفت و گاز دانشگاه صنعت نفت

خلاصه مقاله:

مقابله با آلودگی های محیط زیست و ریسک ها و مخاطرات ناشی از آن، از جایگاهی ویژه برخوردار است و موجب شده است جهانیان با نوعی احساس مشترک در صدد برطرف کردن آن برآیند. در این میان، آلاینده های خطرناک همچون مواد سمی و نفتی از مهم ترین عوامل آلوده نمودن آب و خاک محسوب می شوند. به این خاطر کنوانسیون های متعددی جهت جلوگیری از آلودگی دریا ها و رودخانه ها، تصویب شده و کشورهای عضو، متعهد به اجرای آنها می باشند. از طرفی، امروزه با توجه به توسعه ی صنایع و نیاز گسترده به نفت، فعالیت های استخراج نفت و حمل و نقل آن در سراسر دنیا افزایش یافته است. از منابع عمده این آلودگی، آلودگی ناشی از کشتی هاست که در پی نشت نفت سوخت، تخلیه و خروج آب توازن (water ballast) یا در اثر برخورد آن ها با تپه های دریایی، تصادف کشتی ها با یکدیگر یا آتش گرفتن و انفجار محموله آنها ایجاد می شود. از نمونه های آن می توان به حادثه مهیب تصادم نفتکش در آموکادیز (Amoco Cadiz) اسپانیا نام برد. در این تصادم ظرف چند ساعت بیش از 230 هزار تن نفت خام به دریا ریخته شد و صد کیلومتر از سواحل این کشور را آلوده ساخت. پرسش اصلی این است که چه کسی مسئول تامین خسارات دریای ناشی از چنین حادثه ای است، چه مکانیسمی برای حمایت از زیان دیده و جبران ریسک ها و خسارات وجود دارد برای پاسخ به این سوال و همچنین تدوین مکانیزم موثری جهت پوشش دادن ریسک ها و مخاطرات ناشی از حمل و نقل آلاینده های مضر هم چون مواد سمی و نفتی، سازمان بین المللی دریایی (IMO) در تکمیل قواعد عرفی بین المللی، اقدام به انعقاد کنوانسیون های بین المللی مسئولیت مدنی مانند کنوانسیون بین المللی مسئولیت مدنی ناشی از خسارات آلودگی های نفتی مصوب 1969 (موسوم به 1969 CLC) و کنوانسیون بین المللی مسئولیت و جبران خسارت در ارتباط با حمل مواد خطرناک و سمی از طریق دریا مصوب 1996 (موسوم به 1996 HNS) پرداخت. در واقع در سال 1967 و بعد از وقوع حادثه توری کانیون، خلا ها وضعف های حوزه بین الملل در مکانیزم مسئولیت مدنی ناشی از خسارات زیست محیطی به خصوص حوزه آلودگی های نفتی، بیش از پیش هویدا شد و در سال 1969 با پیشنهاد سازمان بین المللی دریایی (IMO) کشورها و دولت های فعال در عرصه کشتیرانی و صنعت نفت گردهم آمدند و در 29 نوامبر 1969 این کنوانسیون مهم را تصویب کردند. در ادامه این کنوانسیون در سال های 1976 و 1992 مورد تجدید نظر و پاره ای اصلاحات قرار گرفت. این کنوانسیون در 18 ماده به تبیین مقررات مسئولیت مدنی ناشی از خساراتی پرداخت که از قبل آلودگی های ناشی از کشتی های حامل نفت در اثر عملیات تخلیه و یا نشت نفت به دریا ایجاد می شود. از سوی دیگر، با تصویب پروتکل آمادگی، مقابله و همکاری در برابر سوانح آلودگی ناشی از مواد خطرناک و سمی نیاز به مسئولیت و جبران خسارت در ارتباط با حمل مواد خطرناک و سمی از طریق دریا به وجود آمد که در این راستا کنوانسیون مواد خطرناک و سمی از طریق دریا در می سال 1996 به تصویب رسید. این کنوانسیون با آگاهی از خطرات حمل وسیع و گسترده مواد خطرناک و سمی از طریق دریا و با ...

کلمات کلیدی:

لینک ثابت مقاله در پایگاه سیویلیکا:

<https://civilica.com/doc/653028>



