

## آب و انرژی ۵

مزایای قابل توجهی به همراه داشته باشد؛ از جمله افزایش اعتماد جامعه بین‌المللی به توانمندی ایران در مدیریت مسئولانه ریسک‌های کشیدنی، کاهش هزینه‌های بیمه‌ای ناوگان، ارتقای امکان حضور در بازارهای جهانی و تقویت امنیت انرژی کشور. بنابراین، پیوند CLC با اسناد مکمل، فقط به ضرورت حقوقی، بلکه بخشی از یک راهبرد کلان برای ارتقای کارآمدی دریایی و حفاظت پایدار از محیط‌زیست دریای ایران است.

## آینده جایگاه ایران و مسیر ارتقا

آینده جایگاه ایران در حوزه مسئولیت مدنی آلودگی نفتی و اجرای کامل کنوانسیون CLC وابسته به مجموعه‌ای از اصلاحات حقوقی، نهادهی و قانون‌نامه است که باید در قالب یک راهبرد ۱۰ ساله یکپارچه جهت دنبال نمودن. نخستین گام، اصلاح و به‌روزرسانی قوانین داخلی است؛ زیرا قانون دریایی ایران و آیین‌نامه‌های مرتبط، اگرچه اصول کنوانسیون را پذیرفته‌اند، اما در برخی بخش‌ها همچون ضمانت اجرای مالی، مؤثر، تعیین دقیق مرجع رسیدگی، شیوه ارزیابی خسارت، نحوه همکاری میان سازمان‌ها و ساتنار بیمه‌ای، نیازمند بازنگری هستند. همگام با این اصلاحات باید نظامی یکپارچه برای مدیریت آلودگی نفتی ایجاد شود که در آن وظایف سازمان بنادر و دریانوردی، سازمان محیط‌زیست، نیروی دریایی، شرکت نفت، بیمه مرکزی و دستگاه‌های قضایی به‌صورت هماهنگ تعریف می‌گردد. وجود یک مرکز فرماندهی ملی برای مدیریت آلودگی نفتی، مشابه الگوهای کشورهای پیشرو، می‌تواند تکلیف‌های فوری در هماهنگی، سرعت واکنش و مستندسازی خسارت را برطرف کند. در کنار اصلاح ساختارهای داخلی، نقش دیپلماسی دریایی ایران نیز اهمیت حیاتی دارد. حضور فعال در ایران در سازمان بین‌المللی دریانوردی، مشارکت در کمیته‌های فنی، ارائه پیشنهادی تخصصی و تعامل سازنده با کشورهای عضو، می‌تواند زمینه‌ساز افزایش نقش آفرینی ایران در سیاست‌گذاری‌های آینده این سازمان باشد. همچنین همکاری‌های منطقه‌ای در خلیج فارس - به‌ویژه با کشورهای دارای ناوگان بزرگ مانند امارات، قطر و عربستان - می‌تواند ظرفیت ایران را در مدیریت مشترک مخاطرات زیست‌محیطی، تبادل فناوری، انجام مانورهای مقابله با آلودگی و هم‌راهی در جمع‌آوری داده‌های پیشرو تقویت کند.

در افق بلندمدت، بهره‌گیری از فناوری‌های نوین پایش آلودگی نفتی و دریاهای لحظه‌ای تردد کشتی‌ها در حمله الزامات ارتقای جایگاه ایران است. استفاده از پهپادهای دریایی، سنسش‌های دور، ماهواره‌های رصد آلودگی، سامانه‌های هوشمند AIS و نرم‌افزارهای تحلیلی، می‌تواند امکان شناسایی سریع تر آلودگی را در دقیق مسئول حادثه فراهم کند و در نتیجه عاوی جبران خسارت را تسهیل نماید. تقویت نظام بیمه دریایی داخلی نیز از دیگر ضرورت‌های آینده نگار است؛ به‌ویژه با توجه به محدودیت‌های ناشی از تحریم‌ها که عامل باسگاه‌های بین‌المللی P&I را دشوار کرده است. توسعه ظرفیت بیمه‌های داخلی، ایجاد صندوق‌های حمایتی و افزایش سرمایه شرکت‌های بیمه می‌تواند بخشی از وابستگی ایران به بازار خارجی را کاهش دهد و ثبات بیشتری برای ناوگان نفتکش کشور فراهم آورد.

## جمع بندی و چشم انداز آینده

در مجموع، بررسی جایگاه ایران در کنوانسیون مسئولیتی ائوآرگنی نشان می‌دهد که پیوستن به این رژیم حقوقی، نقطه عطفی در همسویی کشور با استانداردهای بین‌المللی و تقویت حکمرانی در برابر بوده است، اما بهره‌گیری کامل از ظرفیت‌های آن مستلزم تکمیل زنجیره حقوقی، نهادی و عملیاتی بر مبنای سه مدیریت ائوآرگنی است. ایران با توجه به موقعیت ژئوپلیتیکی خود در خلیج فارس، نقش تعیین‌کننده‌اش بر صادرات انرژی، نیازمند سازوکاری کارآمد برای پیشگیری، واکنش و جبران خسارت است؛ سازوکاری که تنها با اصلاح قوانین داخلی، تقویت ساختارهای هماهنگی، توسعه همکاری‌های منطقه‌ای، حضور فعال در IMO، ارتقای توان فنّی و استفاده از فناوری‌های نوین محقق می‌شود. در عین حال، عدم عضویت در صندوق‌های تکمیلی و چالش‌های ناشی از محدودیت‌های بیمه‌ای، از موانع جدی به‌شمار می‌رود که باید در دهه پیش‌رو بر رویکرد راهبردی برطرف شود. آینده مطلوب ایران در نظام مسئولیت بین‌المللی ناشی از تحقق این‌باید که کشور بتواند با ایجاد یک چارچوب یکپارچه و توانمند، هم‌زمان از محیط‌زیست دریایی خود حفاظت کند. جایگاه حقوقی و فنی خود را در عرصه جهانی ارتقا دهد و امنیت انرژی و دریانوردی را به‌شکلی پایدار تضمین نماید.



قانون دریایی، نیازمند اصلاحات اساسی است.

هماهنگی نهادهای میان سازمان بنادر و دریانوردی، سازمان حفاظت محیط زیست، وزارت نفت، نهادهای نظامی و استانداردهای ساحلی نیز همچنان کامل نیست و همین مسئله، واکنش سریع و موثر به حوادث را دشوار می‌سازد. در بسیاری از موارد، نبود تقسیم کار شفاف بین دستگاه‌ها باعث تأخیر در عملیات پاکسازی، ناهماهنگی در مستندسازی خسارت و اختلاف در ارزیابی میزان آلودگی شده است. ضعف زیر ساخت‌های پاسخ‌دهی به آلودگی، از جمله کمبود تجهیزات، فناوری‌های واکنش سریع، شناوری‌های قلیل با نشت نفت و سامانه‌های پیشرفته پایش یکی دیگر از موانع مهم است که منجر به افزایش دامنه خسارت و هزینه‌ها می‌شود.

ایران به‌ویژه در بنادر جنوب و سواحل خلیج فارس نیازمند توسعه گسترده بانه‌های تخصصی، انبار مواد، مقابله با آلودگی، سیستم‌های کنترل و شبکه‌های هشداردهنده است تا بتواند استانداردهای کنونی را در عمل محقق کند. علاوه بر این، مشکلات مربوط به ارزیابی خسارت، چه در حوزه محیط‌زیستی و چه در حوزه اقتصادی، اجرای کنونی را بیشتر پیچیده می‌کند. نبود روش‌های استاندارد برای تعیین خسارات وارده بر زیست‌بوم‌های حساس مانند مرجان‌ها، مانگروها و سواحل، به‌همچنین کمبود کارشناسان متخصص، فرآیند مطالبه غرامت را طولانی و پراهم می‌سازد.

چالش‌های مربوط به سیستم قضایی نیز نقش قابل توجهی در تضعیف فرآیند اجرای CVC دارد. تناقضات و رویه‌های نامحکم، مانند درگاه‌های دسترسی دریایی و تفسیرهای متفاوت از مفاهیم کلیدی کنوانسیون سبب شده است که برخی دعوای مرتبط با آلودگی نفتی به‌طور غیرمعمول و بعضاً با نتایج متعارض مواج‌شده شوند. این وضعیت نیز تنها اعتماد ذینفعان را کاهش می‌دهد، بلکه رویه‌های تجاری خسارت را نیز کند می‌کند. افزون بر این، موقعیت ژئوپلیتیک ایران در خلیج فارس با بررسی‌های متعدد ناشی از اثرات فزاینده تنش‌ها، تنگ‌نهر می‌شود. تنش‌های ناشی از منطقه‌ای و احتمال بروز حوادث در آب‌های نیمه‌بسته، تهدیدهای مستمّر برای آلودگی‌های گسترده ایجاد می‌کند. درمجموعه‌های عملیاتی ناشی از تراکم کشتی‌ها، حمل و نقل‌های خطرناک و وقوع سوانح در درگاه‌های ماری، ضرورت آمادگی بیشتر ایران و دجلان را می‌سازد.

در نهایت، موانع بیمه‌ای ناشی از تحریم‌ها و محدودیت‌های نقل و انتقال مالی، توان ایران را در اجرای یکپارچه **CLC** محدود می‌کند؛ زیرا دشواری در برقراری ارتباط با شرکت‌های بیمه‌ای **P&I** و محدودیت دسترسی به خدمات بیمه‌ای بین‌المللی، امکان اخذ پوشش‌های معتبر را کاهش داده و هزینه‌ها را افزایش می‌دهد. این محدودیت‌ها در برخی موارد منجر به استفاده ایران از سازوکارهای بیمه‌ای جایگزین به اعتبار کم‌تر شده و خطر عملکرد ضعیف‌تر گواهی‌ها توسط برخی دولت‌های ساحلی را افزایش داده است. مجموع این چالش‌ها نشان می‌دهد که اجرای مؤثر **CLC** در ایران مستلزم اصلاح ساختارهای قانونی، ارتقای زیرساخت‌های فنی، تقویت هماهنگی نهادی، توسعه نظام کارشناسی و بازسازی ارتباطات بیمه‌ای در سطح بین‌المللی است.

## آثار و پیامدهای عضویت ایران در کنوانسیون

عضویت ایران در کنوانسیون مسئولیت مدنی در دریای پیغامدهای گسترده‌ای در ابعاد زیست محیطی، حقوقی، اقتصادی و راهبردی داشته و بطور مستقیم بر نظام حکمرانی دریایی و نحوه مدیریت رسک‌های آلودگی نفتی در کشور تأثیر گذاشته است. این منظر زیست محیطی، پوستن ایران به این کنوانسیون سبب شده است که استانداردهای بین‌المللی در حوزه پیشگیری، کنترل و جبران خسارات آلودگی نفتی به‌صورت الزام‌آور در نظام حقوقی کشور وارد شود. این مسئله اهمیت ویژه‌ای دارد، زیرا خلیج فارس و دریای عمان از حساس‌ترین پهنه‌های آبی جهان بوده و اکوسیستم شکننده آن‌ها در معرض تهدیدهای ناشی از نشست نفت، آلودگی تراد نفتکش‌ها و فعالیت‌های گسترده استخراجی و انتقالی قرار دارد.

کنوانسیون CLC با ایجاد ساز و کاری مشخص برای مسئولیت پذیری مالکان کشتی‌ها، متنها موجب کاهش رفت و آید و پایداری افزایش سطح و معیار رفتار است. بلکه منابع مالی لازم برای جبران خسارت و بازسازی زیست‌بوم را تضمین می‌کند. از سوی دیگر، عضویت ایران در این رژیم، امکان مشارکت فعال کشور در معانی و امکان‌های بین‌المللی را فراهم کرده است؛ به این معنای که ایران می‌تواند براساس اصول و رویه‌های پذیرفته‌شده جهانی، ادعاهای خود را در برابر رخدادهای آلودگی که منشأ خارجی دارند، با پشتوانه حقوقی قوی‌تری پیگیری کند. این موضوع به‌سوی دو امر مهم که منشأ آلودگی از آب‌های بین‌المللی یا از سوی کشتی‌های غیر ایرانی باشد، اهمیت بیشتری می‌یابد و به ایران امکان می‌دهد در

## «سرآمد» بررسی کرد؛

# مسئولیت جهانی ایران در برابر آلودگی نفتی دریا

## مسیر مسئولیت مدنی ایران در برابر خسارات آلودگی نفتی

و مانع از ایجاد خلأهای حقوقی در مسیر جبران خسارت می‌شود. از حیث جایگاه در میان کنوانسیون‌های دریایی، CLC مکمل سایر اسناد بین‌المللی از جمله کنوانسیون صندوق بین‌المللی جبران خسارت و کنوانسیون‌های ایمنی و پیشگیری از آلودگی مانند MARPOL است و در کنار این مجموعه، شبکه‌ای جامع برای پیشگیری و جبران خسارت تشکیل می‌دهد.

پیوستگی میان این اسناد ضمانت می‌کند که در صورت تکافی بودن تعهدات مالک کشتی، صندوق بین‌المللی به عنوان لایه دوم مسئولیت وارد عمل شده و خسارات به‌طور کامل تری جبران شود. چنین ساختاری، رژیم حقوقی کشتی را تحت‌اثر به‌نوعی از نظر از دید کاربر میان مسئولیت خصوصی و تعهدات دولتی تبدیل کرده است. این چارچوب منسجم نشان می‌دهد که CLC تنها یک کنواسیون تخصصی، بلکه بخشی از نظم حقوقی گسترده‌تری است که هدف آن حفاظت از محیط زیست دریایی، تضمین امنیت کشتیرانی و ایجاد اطمینان برای تجارت جهانی نفت است.

## وضعیت حقوقی ایران در ارتباط با کنوانسیون CLC

بجایگاه ایران در نظام بین‌المللی مسئولیت آلودگی نفتی مبتنی بر کنوانسیون CLC نتیجه مجموعه‌ای از تحولات حقوقی، نهادی و عملیاتی است که طی چنددهه شکل گرفته است. ایران با توجه به موقعیت ژئوپلیتیکی خود در خلیج فارس و دریای عمان، از دهه‌های پایانی قرن بیستم ضرورت پیوستن به سازوکارهای بین‌المللی جبران خسارت را تشخیص داد و به کنوانسیون CLC و پروتکل‌های اصلاحی آن ملحق شد. این الحاق، علاوه بر ایجاد جاذبه‌ای برای مالکان کشتی‌های نفتکش، شپد شد دولت ایران در مسیر هماهنگ‌سازی قوانین داخلی با الزامات کنوانسیون گام بردارد.

در قوانین ملی از جمله قانون دریایی ایران از آیین نامه‌های مرتبط، اصولی همچون مسئولیت مدنی مالک، ضرورت تعین مجاری و سازوکارهای تعیین سقف جبران خسارت و انعکاس شده است، هر چند تعین در برخی حوزه‌ها مانند ضمانت اجراء، نظام رسیدگی به دعاوی خسارت و تعیین مرجع صدور، نیاز به روزآمدسازی و انجام بیشتر احکام محوری است؛ این سازمان به عنوان مرجع صلاحیت‌دار در خصوص کنوانسیون، مسئول صدور گواهی‌های بیمه بازاری است؛ از کشتی‌های آزاد و زمان و وقوع حادثه است. سازمان دارای فنی سازمان، امکان نظارت مستمر بر تردد کشتی‌های مشمول کنوانسیون را فراهم کرده و تعامل با شرکت‌های بازرگانی، ناشران و دستگاه‌های اجرایی را تسهیل می‌کند.

در پایان حال، اجرای کامل الزامات CLC در ایران با چالش‌های پیچیده، به‌ویژه در زمینه تعادل با بازار جهانی بیمه دریایی، روبه‌رو بوده است. یکی از مهم‌ترین مشکلات، محدودیت‌های ناشی از تحریم‌های بین‌المللی است که ارتباط ناگهان نفتکش ایران با بانسگاه‌های معتبر P&A و سایر کارهای بیمه‌ای جایگزین کرده است. این روند، علاوه بر افزایش هزینه‌های بیمه و کاهش امکان تردد آزادانه، به‌خطر عدم‌پذیرش گواهی‌های بیمه‌ای توسط برخی بنادر، دولتهای ساحلی و افزایش داده است. در چنین شرایطی، ایران مجبور است راهبردهای حقوقی، دیپلماتیک و فنی اتخاذ نماید که تا سوز یکسو استانداردهای کنوانسیون را رعایت کند تا از پیگیری، امنیت کشتیرانی و استمرار صادرات انرژی را حفظ کند.

یونان در دریای ایران در دهه‌های اخیر تجربه چندین حادثه آلودگی نفتی را پشت سر گذاشته است؛ هرچند به دلیل حائز اهمیت منطقه‌ای و رعایت ملاحظات سیاسی، اطرافیان برخی از این پرونده‌ها کمتر رسانه‌ای شده است. با وجود این، تجربه به‌خورد نفکش‌ها، سوانح ناشی از نقص نفتی و رخدادهای مربوط به نشست نفت در بنادر کشور، نشان می‌دهد که وجود چارچوب‌های مستحکم مدیریت بحران در مدیریت کشور آشکار کرده‌اند. از جمله ضروری است. این پرونده‌ها همچنین شکاف‌هایی را در نظام حقوقی و مدیریتی کشور آشکار کرده‌اند. از جمله نکات در تعین مرجع رسیدگی، ضعف در مستندسازی خسارت، محدودیت در ارزیابی کارشناسی، نبود سازوکار مؤثر برای همکاری میان دستگاه‌ها، مجموع این واقعیت‌ها بیانگر آن است که هرچند ایران از منظر حقوقی به CLC شمول شده، اما برای دستیابی به اجرای کامل و اثربخش آن، نیازمند تقویت زیرساخت‌های حقوقی، مدیریتی و بهیچ‌وجه خود است.

## چالش‌ها و موانع اجرای کنوانسیون در ایران

اجرای کامل کنوانسیون مسئولیت مدنی دریایی در ایران به مجموعه‌ای از چالش‌های حقوقی، نهادی و عملیاتی روبرو هست که هر کدام می‌توانند اثر مخفیانه‌ای بر روند عملی‌سازی آن داشته باشند. در مواجهه با آلودگی نفتی کشتی‌ها، نخستین دسته از موانع، به حوزه قانون‌گذاری بازمی‌گردد؛ زیرا چارچوب حقوقی ایران اگرچه اصول کلی کنوانسیون را پذیرفته، اما در برخی موارد همچون تعیین مرتب‌ه رسیدگی، واحد، تداوم شیوه‌نامه‌های جامع برای اثرات زیست‌محیطی، تعیین ضمانت‌های دقیق و به‌روزسازی ضوابط، تعیین ضمانت‌های اجرایی و دقیق و به‌روزسازی

**گروه انرژی - مرتضی فاختری** - در دهه های اخیر، گسترش تجارت دریایی و افزایش حجم انتقال نفت خام از طریق دریا، ایجاد و پیاپیاده های آلودگی نفتی را به یک از مهم ترین دلغاهای زیست محیطی، اقتصادی و حقوقی دولت ها تبدیل کرده است. آلودگی نفتی نه تنها اکوسیستم های حساس و شکننده دریایی را تخریب می کند، بلکه امنیت غذایی، سلامت جوامع ساحلی، فعالیت های شیلاتی، گردشگری و حتی اقتصاد ملی کشورها را تحت تأثیر قرار می دهد. این وضعیت، ضرورت وجود یک نظام جامع مسئولیت و جبران خسارت را در سطح بین المللی آشکار می سازد؛ نظامی که بتواند مسئولیت مالکان کشتی ها را در قبال خسارات ایجادشده مشخص کند و امکان جبران فوری را مؤثر و آسان فراهم آورد.

به گزارش «اقتصاد سرآمد»، مرتضی فاخری، پژوهشگر ارشد علوم راهبردی در مطلبی اختصاصی برای این روزنامه با نگاهی به مبانی نظری و مفهومی کنوانسیون مسئولیت مدنی دریایی به بررسی مسیر پیش روی جمهوری اسلامی جهت تحقق پیدا کردن استانداردهای بین المللی حوزه مسئولیت مدنی در برابر خسارات ناشی از آلودگی های نفتی در دریاها پرداخته است. این مطلب را در ادامه می خوانید:

کنوانسیون‌های بین‌المللی مرتبط با مسئولیت مدنی درایران، به‌ویژه کنوانسیون مسئولیت ناشی از آلودگی نفتی، به‌عنوان یکی از ستون‌های اصلی حقوق بین‌الملل درموردی شکل گرفته‌اند. این کنوانسیون‌ها تعریف اصولی همچون مسئولیت مطلق، حدودیت مسئولیت و مسئولیت به‌عبارت، چارچوبی قابل‌انکار برای پاسخگویی کشورها و مالکان کشتی‌ها در برابر خسارات ناشی از نشت یا ریزش نفت ایجاد کرده‌اند. مسئله اصلی پژوهش حاضر، بررسی جایگاه ایران در این نظام حقوقی و نحوه تعامل آن با تعهدات بین‌المللی در حیطه فاسر و ضمانت‌های عیان است.

اهمیت پرداختن به این موضوع زمانی آشکارتر می شود که به موقعیت ژئوپلیتیک و راهبردی ایران توجه کنیم. ایران در یکی از حساس ترین نقاط منطقه قرار دارد؛ منطقه ای که بیش از یک سوم تجارت دریایی جهان از عبور می کند و هر گونه حادثه آن نوعی گریز در آن می تواند اثرات گسترده و چندلایه ای در سطح محلی، منطقه ای و حتی راهبردهای ایجاد کند. خلیج فارس با پهنه محدود، تبادل آب اندک و پر شدن بالای ترسیمی نقشه، با باقوه مستعد آسیب های شدید از ترس تحریکات

در چنین شرایطی، نقش حقوق بین الملل دریایی به عنوان تنظیم کننده روابط دولتها، تضمین کننده امنیت زیست محیطی و هدایت کننده مسئولیت پذیری کشورها اهمیت دوچندان پیدا می کند. عضویت ایران در کنوانسیون های مرتبط با نحوه اجرای ادعای آنها نیز، نشان بر آمیختن دریایی و حفاظت زیست محیطی اثر می گذارد، بلکه در اعتبار بین المللی ناوگان ملی، تسهیل تجارت و همکاری های منطقه ای نیز نقش تعیین کننده دارد. از این رو بررسی دقیق سازوکارهای CLC و موقعیت ایران، برای تدوین بهتر چالش ها و ظرفیت های کشور در مدیریت آلودگی نفت ضروری است.

مبانی نظری و مفهومی کنوانسیون مسئولیت مدنی، دریایی،

در ادبیات حقوق بین الملل دریایی، کنوانسیون مسئولیت ناشی از خسارات آلودگی نفتی یکی از بنیادی‌ترین اسناد آراوم در حوزه حمایت از محیط‌زیست و حفظ منابع طبیعی است. این کنوانسیون در سال ۱۹۹۰ میلادی در لندن به تصویب رسید و به موجب آن، دولت‌ها موظف به اتخاذ تدابیر لازم برای جلوگیری از آلودگی ناشی از نفت در دریاست. این کنوانسیون همچنین به تعیین قواعد حقوقی برای جبران خسارات ناشی از آلودگی نفتی در دریا پرداخته و به تقویت همکاری بین‌المللی در زمینه حفاظت از محیط‌زیست دریایی و منابع طبیعی آن کمک می‌کند.

این کنوانسیون همچنین نظام دقیقی برای تعیین سقف مسئولیت پیشینی دارد که است تا ضمن تضمین برای خسارت، از ورشکستگی مالکان و اخلاط در تجارت بین‌المللی جلوگیری شود. تعیین سقف براساس تناژ کشتی، یک معیار عینی و قابل اندازه‌گیری را ایجاد کرد و به دولت‌ها این تفهع‌ان امکان می‌دهد برای دراز بردن از ظرفیت دولته‌ا داشته باشند. در میان راسا، CLC به‌عبارت‌عبارت برای تمامی نفتکش‌ها لازم می‌سازد و بدین ترتیب با اتکالی به پوشش‌های تخصصی باشگاه‌های P&I، قابلیت اطمینان تعدات مالی مالک را تضمین می‌کند. این ویژگی‌ها باعث شده است که CLC به عنوان سنگ‌بنای رژیم بین‌المللی مسئولیت آلودگی نفتی شناخته شود و هماهنگی میان دولت‌ها و مدیریت حوادث دریایی به‌نحو چشم‌گیری افزایش یابد.

نظام اجرایی کنوانسیون نیز جایگاهی کلیدی در کارآمدی آن دارد؛ دولت‌های عضو مکلف‌اند مفاد کنوانسیون را در قوانین داخلی منعکس کرده، سازوکارهای ثبت، بازرسی، تأیید بیمه و رسیدگی به دعاوی را ایجاد کنند. این تعهدات علاوه بر تقویت حاکمیت ملی در آب‌های تحت صلاحیت، موجب هماهنگی رویه‌ها میان کشورهای مختلف می‌شود.