

## واکنش نظام حقوقی حاکم بر حمل و نقل دریایی کالا به چالش‌های زیست‌محیطی ناشی از نشت نفت و گاز (با تأکید بر کنوانسیون روتردام)

### صفا قائم مقامی

دانشجوی دکتری رشته حقوق بین‌الملل عمومی، گروه حقوق عمومی و بین‌الملل، دانشکده حقوق، الهیات و علوم سیاسی، واحد علوم و تحقیقات، دانشگاه آزاد اسلامی، تهران، ایران

### محسن محبی\*

استادیار گروه حقوق عمومی و بین‌الملل، دانشکده حقوق، الهیات و علوم سیاسی، واحد علوم و تحقیقات، دانشگاه آزاد اسلامی، تهران، ایران

### صابر نیاورانی

استادیار گروه حقوق عمومی و بین‌الملل، دانشکده حقوق، الهیات و علوم سیاسی، واحد علوم و تحقیقات، دانشگاه آزاد اسلامی، تهران، ایران

(تاریخ دریافت: ۱۳۹۸/۶/۶ - تاریخ تصویب: ۱۳۹۸/۱۱/۱)

### چکیده

از موضوعات بحث‌برانگیز سالیان اخیر در محیط زیست دریایی، نشت نفت و گاز است که اسناد بین‌المللی نیز نگاه ویژه‌ای به آن داشته‌اند. با مروری کوتاه بر روند تکوین و تکامل نظام حقوقی حاکم بر حمل و نقل دریایی کالا در مقابل نشت کالای خطرناک، نفت و گاز، کنوانسیون‌های حاکم بر حمل و نقل دریایی کالا، یعنی لاهه، لاهه-ویزی، هامبورگ و روتردام بررسی می‌شود و به میزان اثرگذاری کنوانسیون اخیر در پوشش‌های زیست‌محیطی مسائل مربوط به آلودگی ناشی از نشت مواد سوختی پرداخته می‌شود. به این پرسش پاسخ می‌دهیم که آیا این رژیم حقوقی توانسته است مشکلات پیش‌گفته در دریا را حل کند و نیز مسئولیت ناشی از فعل متخلفانه، چگونه اعمال می‌شود؟ فرضیه نخست پژوهش پیش رو، بر این است که کنوانسیون روتردام، سندی قوی است که تصویب آن توسط بیشتر دولت‌های دارای صنعت دریانوردی، می‌تواند گام مؤثری در حمایت از محیط زیست دریایی باشد و در صورت لازم اجراشدن، با تعریف جدیدی از توسعه اقتصادی، فعالانه به حفاظت از محیط زیست دریایی و جلوگیری از آلودگی کمک کند.

### واژگان کلیدی

حمل و نقل دریایی کالا، کنوانسیون روتردام، محیط زیست، نشت نفت و گاز.

### مقدمه

کنفرانس سازمان ملل درباره انسان و محیط زیست ۱۹۷۲ استکهلم، نشانه تغییر الگو در رویکرد سنتی «پیشرفت» در جامعه جهانی بود؛ زیرا برای نخستین بار اثر ویرانگر رشد اقتصادی بر محیط زیست در دستور کار تابعان حقوق بین‌الملل قرار گرفت. در کنفرانس توسعه پایدار سازمان ملل ۲۰۱۲، Rio+ 20 نیز از حمل‌ونقل دریایی به عنوان جزء اصلی همه برنامه‌های توسعه پایدار یاد شد که هر سه ستون اقتصادی، اجتماعی و محیط زیستی آن، از اهمیت یکسانی برخوردارند.

امروزه حمل‌ونقل دریایی کالا، زیر نظارت چندین کنوانسیون بین‌المللی قرار گرفته است (Bengtsson, 2010:6). کنوانسیون‌های لاهه<sup>۱</sup>، لاهه-ویزبی<sup>۲</sup> و هامبورگ<sup>۳</sup>، مقررات خاصی در خصوص جلوگیری از آلودگی و حفاظت از محیط زیست ندارند (Munari, La Mattina, 2010: 376). بیشتر مسائل زیست‌محیطی، شامل آلودگی نفتی، مدیریت زیباله و آلودگی ناشی از تصادفات است (Topouzelis and coworkers, 2007:154). این امر با نگاهی به پیشینه و فلسفه تصویب این کنوانسیون‌ها کاملاً قابل فهم است. کنوانسیون بروکسل مصوب ۱۹۲۴، معروف به قواعد لاهه و پروتکل‌های مربوط به آن، معاهده‌ای بین‌المللی به منظور یکنواخت کردن برخی مقررات قوانین بارنامه‌های دریایی است که چشم‌اندازی کاملاً تجاری داشت. این رویکرد تجاری، آشکارا پروتکل ۱۹۶۸ ویزبی و کنوانسیون ۱۹۷۹ هامبورگ را تحت تأثیر قرار داد (براری چناری و جهانیان، ۱۳۹۵: ۱۵).

در نیم‌قرن گذشته، کنوانسیون‌های بین‌المللی مختلفی منعقد شده‌اند که رژیم بین‌المللی برای حفاظت از محیط زیست و مسئولیت متصدی حمل یا سایر افراد درگیر در حمل‌ونقل کالا از راه دریا در خصوص آسیب به محیط زیست دریایی در طی حمل را پیش‌بینی کرده‌اند (De La Rue, Anderson, 2009: 490).

در پژوهش پیش رو، ضمن پرداختن به اسناد بین‌المللی پیشین که گاهی «دربرگیرنده مقررات زیست‌محیطی در خصوص نشت نفت و گاز<sup>۴</sup> در دریا بودند، و یا کنوانسیون‌هایی که

۱. قابل دسترس در سایت: Hauge Rules (1924) UNCITRAL.UN.ORG

۲. قابل دسترس در سایت: Hauge-Visby (1968) UNCITRAL.UN.ORG

۳. قابل دسترس در سایت: Hamburg Rules (1978) UNCITRAL.UN.ORG

برای دسترسی به ترجمه فارسی کنوانسیون روتردام، رک: «کنوانسیون ملل متحد در مورد قراردادهای حمل بین‌المللی کالاها به صورت کلی یا جزئی از طریق دریا»، ترجمه علیرضا محمدزاده وادقانی و کتابون کاردان، فصلنامه مطالعات حقوق خصوصی دانشگاه تهران، بهار ۱۳۹۱ و تابستان ۱۳۹۲.

۴. گفتنی است حمل‌ونقل گاز به صورت مایع و تحت فشار به صورت LPG، بوتان، پروپان، پروپیلن، پنتان، C3 و C4CUT انجام می‌گیرد و در صورت نشت، باعث ورود آسیب‌های زیست‌محیطی در دریا می‌شود.

به طور خاص، مسئولیت‌های ناشی از آن را مورد توجه قرار دادند، بر کنوانسیون روتردام<sup>۱</sup> تأکید کردیم و آن دسته از مقررات این کنوانسیون را که دربردارنده قواعد زیست‌محیطی در خصوص حمل و نقل کالا بودند و شرایط اولیه حمل و نیز مسئولیت عاملان آن در صورت بروز خسارت را، بررسی کردیم. پژوهش‌های گوناگونی در زمینه مسئولیت‌ها و مقررات بین‌المللی مربوط به نشت نفت و گاز در دریا وجود دارد، اما هیچ‌کدام از آن‌ها به مقررات روتردام اشاره‌ای نکرده‌اند و ما در این نوشتار کوشیده‌ایم تا این کاستی را جبران کنیم. در این پژوهش، جایگاه محیط زیست و روند تکوین و تکامل نظام حقوقی حاکم بر حمل و نقل دریایی را تحلیل کرده و به این پرسش پاسخ داده‌ایم که آیا این روند ساختاری حقوقی برای پاسخگویی به چالش‌های محیط زیستی قرن کنونی کافی و وافی بوده است.

برای نخستین بار کنوانسیون روتردام ۲۰۰۸ تأکید کرد که مسئولیت کالا و حفاظت از محیط زیست، دو حوزه مستقل و جداگانه نیستند. این مقاله مشخص خواهد کرد که آیا این رژیم حقوقی توانسته است حفاظت از محیط زیست دریایی را به واقعیتی قابل لمس تبدیل کند.

### ۱. مبناى مسئولیت متصدى حمل و نقل دریایی ناشی از نشت نفت و گاز

قوانین بین‌المللی نقش مهمی در استفاده منطقی از منابع دریایی و حفاظت از محیط دریا از آلودگی دارند. قوانین بین‌المللی محیط زیست مرسوم، جهت جلوگیری از آلودگی محیط دریایی برای تمامی کشورها الزام‌آور است (ابراهیم فتح‌آبادی، ۱۳۹۰: ۲۴). کنوانسیون مداخله در دریای آزاد در صورت بروز حوادث آلودگی نفتی، به دولت‌ها اجازه می‌دهد اقدامات ضروری را برای حفاظت محیط زیست خود، هرچند خارج از آب‌های سرزمینی، انجام دهند (سیدی، ۱۳۶۸: ۱۰). آژانس بین‌المللی انرژی در سال ۱۹۸۵ و در نشست وزیران خود، محیط زیست را مورد توجه قرار داد و سیاست‌های جامعی در این خصوص اتخاذ کرد. در این نشست، لزوم رعایت مسائل زیست‌محیطی در تولید، تبدیل و حمل و نقل و مصرف انرژی به عنوان اصلی کلی به تصویب رسید (شیروی، ۱۳۹۳: ۵۳۲-۵۳۳). کمیسیون حقوق بین‌الملل سازمان ملل متحد در طرح سال ۲۰۰۶ خود در مورد «تخصیص زیان در خسارت‌های فرامرزی ناشی از فعالیت‌های خطرناک»، انتظار داشت تا بخشی از بار مسئولیت اینگونه خسارت‌ها بر عهده سازمان‌های خصوصی قرار گیرد (مشهدی و شاه‌حسینی، ۱۳۹۶: ۳۴۸). اما تفاوتی که این طرح با کنوانسیون‌های گذشته خود دارد، در این است که نظام جامعی را در حقوق بین‌الملل عمومی پیشنهاد می‌کند (Foster, 2005: 265-266). همچنان که شرکت بریتیش پترولیوم در سال ۲۰۱۰، مسئولیت جمع‌آوری و پاک‌سازی نفت نشت‌کرده در خلیج مکزیک را برعهده گرفت؛ زیرا شرکت‌های

نفی اصلی‌ترین ذی‌نفع در حمل‌ونقل دریایی به شمار می‌روند و توان جبران مالی این خسارت‌ها را دارند. آن‌ها مالکان سی درصد از تانکرهای نفتی هستند و چهل درصد دیگر را هم به اجاره خود درآورده‌اند (Hui, 2011: 71). کنوانسیون‌هایی که به طور مشخص با آسیب به محیط زیست ناشی از حمل‌ونقل نفت، سوخت کشتی و مواد سمی و خطرناک دخیل هستند؛ همچنین کنوانسیون مارپل ۱۹۷۳/۱۹۷۴ در خصوص جلوگیری از آلودگی ناشی از کشتی‌ها و شش پیوست آن، یعنی آلودگی ناشی از نفت، مواد شیمیایی، مواد مضر بسته‌بندی‌شده، آلودگی فاضلاب، زباله‌کشی‌ها و آلودگی هوای ناشی از کشتی در ماه می ۲۰۰۷، کنوانسیون بین‌المللی نایروبی در مورد انتقال لاشه کشتی‌ها به سبب ایجاد خطر برای دریانوردی یا محیط زیست دریایی منعقد گردید (قابل اجرا از ۱۴ آوریل ۲۰۱۵) (M. Karen, 2016:2). به سادگی می‌توان ادعا کرد امروزه تفاوت معناداری بین کنوانسیون‌های بین‌المللی که مسئولیت تجاری متصدی حمل‌ونقل دریایی و کنوانسیون‌هایی که مسئولیت خسارت زیست‌محیطی ناشی از حمل‌ونقل دریایی را برعهده دارند، وجود دارد. اما این تفاوت، به واسطه کنوانسیون روتردام کمیسیون حقوق تجارت بین‌الملل سازمان ملل متحد (آنسیرال) ۲۰۰۸ کاهش یافته است (Munari, La 372: 2010). کنوانسیون روتردام برای نخستین بار تأکید کرد مسئولیت کالا و حفاظت از محیط زیست، دو حوزه مستقل و جداگانه نیستند.

متصدی حمل مسئولیت‌های متعددی دارد: اول، مسئولیت وی در برابر فروشنده یا خریدار و یا هر کسی است که صاحب کالا شمرده می‌شود؛ دوم، در صورتی پیش می‌آید که کشتی اجاره شده باشد، مسئولیت متصدی در برابر سلامت کشتی در مقابل صاحب کشتی است؛ سوم، مسئولیت متصدی حمل در برابر آلودگی‌های زیست‌محیطی است که ممکن است با حوادث دریایی پیش بیاید که در کنوانسیون‌های جدید بیشتر به آن پرداخته شده و در کنوانسیون‌های قدیمی‌تر اثری از آن دیده نمی‌شود. با این توصیف، هر حادثه دریایی برای کشتی‌های باربری، ممکن است هر سه مسئولیت پیش‌گفته را به صورت هم‌زمان برای متصدی حمل به همراه داشته باشد؛ با این تفاوت که دو مسئولیت اول، جنبه قراردادی یا مدنی دارند، اما مسئولیت سوم (زیست‌محیطی) از مبنای حقوق بین‌الملل برخوردار است.

مبنای مسئولیت در حقوق دریایی عبارت‌اند از:

۱. نظام مبتنی بر «تقصیر اثبات‌شده»<sup>۱</sup> که در آن، اصل بر عدم تقصیر متصدی است و مدعی باید تقصیر وی را ثابت کند.

۲. نظام مبتنی بر «فرض تقصیر»<sup>۱</sup> یا آماده تقصیر که تقصیر متعهد مفروض گرفته می‌شود و می‌تواند با اثبات عدم تقصیر خود، از مسئولیت رها شود.

۳. نظام مبتنی بر «فرض مسئولیت»<sup>۲</sup> که خواننده به صرف اثبات بی‌تقصیری از مسئولیت معاف نمی‌شود، بلکه باید غیرقابل انتساب بودن علت وقوع خسارت و خارجی بودن آن را نیز با بیان عامل ورود خسارت، اثبات کند.

۴. نظام مبتنی بر «مسئولیت محض»<sup>۳</sup> که در آن متعهد در هر صورت مسئول است و حتی قوه قهریه موجب معافیت او از مسئولیت نمی‌شود (تقی‌زاده و احمدی، ۱۳۹۴: ۴۴۶).

در هیچ‌یک از کنوانسیون‌های بین‌المللی برای متصدی حمل «تعهد به وسیله» با لزوم اثبات تقصیر و همچنین «تعهد به نتیجه (مسئولیت محض)» پیش‌بینی نشده است (تقی‌زاده و احمدی، ۱۳۹۴: ۴۴۷). اما این مسئولیت در مورد صاحب کالا یا صاحب کشتی کاربرد دارد و مبنای آن هم ورود ضرر است. در خصوص مبنای مسئولیت‌های زیست‌محیطی، اگرچه کنوانسیون‌های گذشته تعیین تکلیف نکرده‌اند، از دیدگاه نظری، چنین می‌نماید که متصدی مسئولیت محض داشته باشد و تنها مورد معاف‌کننده، اثبات قوه قهریه (فورس ماژور) است؛ زیرا ورود آسیب زیست‌محیطی، معمولاً در نتیجه تقصیر یا غفلت است که در هر دو حالت، مسئولیت مبتنی بر خطا و مسئولیت مبتنی بر خطر، فعل زیان‌بار و یا در معرض خطر قرار گرفتن، باعث بروز حادثه می‌شود. اصل این است که خسارت ناشی از نقض حقوق باید توسط متخلف جبران شود و التزام حقوقی شخص خطاکار در این راستا، همان مسئولیت است (گروه صلح کرسی حقوق بشر دانشگاه شهید بهشتی، ۱۳۹۱: ۱۹۹)؛ چه حادثه در ارتباط و تصادم با کشتی دیگر باشد که در این صورت مقصر حادثه، مسئول به وجود آمدن آلودگی‌های زیست‌محیطی ناشی از نشت نفت و گاز نیز هست؛ چراکه رابطه سببیت میان وی و حادثه مستقیم است، و چه حادثه برای کشتی در حالت مجرد و غیرتصادمی (مثلاً در وسط آب) اتفاق افتاده باشد که در این صورت باز هم قصور متصدی حمل در فراهم‌نیاوردن شرایط ایمنی و یا عدم پیش‌بینی و جلوگیری نکردن از حوادث آینده ثابت است؛ بنابراین در این حالت، اگرچه رابطه سببیت مستقیم با حادثه وجود ندارد، اما موجبات مسئولیت متصدی حمل پابرجاست. نفت و گاز به تجهیزات پردازش برده می‌شوند و از آنجا توسط خط لوله، تانکر بارج، کامیون و راه‌آهن، به مصرف‌کننده نهایی تحویل می‌گردند. خط لوله‌ها اقتصادی‌ترین راه حمل برای مسافت‌های طولانی به شمار می‌روند (دوبرادران و محمدزاده، ۱۳۹۳: ۸۷). بنابراین امروزه، کاهش انتشار گازهای آلوده و بهره‌وری از نظر فنی و عملیاتی، مهم‌ترین مسائل زیست‌محیطی بخش حمل و نقل دریایی است

---

1. Presumption of Fault  
2. Presumption of Responsibility  
3. Absolute Liability

(Buehler, 2016: 43). زمانی گمان می‌رفت که دریاها آن قدر بزرگند که بشر نمی‌تواند آن را آلوده کند، ولی پمپاژ فضولات کارخانه‌ها به دریاها، انجام عملیات نفتی فراساحلی و نشت نفت نشان داد که دریاها نیز در برابر عملیات انسان، به‌ویژه در حوزه نفت و گاز آسیب‌پذیر است. آلودگی دریا تاکنون به محیط زیست بنادر، گونه‌های گیاهی و جانوری دریایی و اکوسیستم دریا آسیب‌های جدی وارد کرده است و اگر اقدامات مؤثری برای کنترل آلودگی انجام نشود، کل اکوسیستم کره زمین تحت تأثیر قرار می‌گیرد. اصلی‌ترین منبع آلودگی دریاها، نفت است. نفت از چند راه دریاها را آلوده می‌کند. یکی، از راه جریان فضولات کارخانه‌های فراورش نفت و پالایشگاه‌های تصفیه نفت خام است که در خشکی فعالیت می‌کنند و پسماندهای آنان به صورت مستقیم یا از طریق رودهایی که به دریا می‌ریزد، وارد می‌شوند. دوم، از راه انجام عملیات اکتشاف، توسعه و تولید نفت و گاز فراساحل است (شیروی، ۱۳۹۳: ۵۸۱-۵۸۲).

در حقوق محیط زیست، اصل پیشگیری که آن را اصل حمایتی یا اصل پیشگیرانه یا اصل عمل پیشگیرانه نیز می‌نامند، دولت‌ها را مکلف می‌سازد که از ورود صدمه به محیط زیست در خارج از مرزهای خود جلوگیری کنند. این موضوع در اصل ۲۱ از اصول اعلامیه استکهلم به شرح زیر بیان شده است:

«دولت‌ها مسئولیت دارند تا مطابق با منشور ملل متحد و اصول حقوق بین‌الملل، اطمینان یابند تا اعمالی که در قلمرو صلاحیت آن‌ها رخ می‌دهد، سبب ورود صدمه به محیط زیست در زمینه‌هایی که خارج از سرزمین آن‌ها و یا خارج از محدوده صلاحیت ملی آن‌ها هستند، نگردند».

در خصوص اصل احتیاط نیز در حقوق بین‌الملل محیط زیست بحث‌های زیادی برپا شده اما تعریف دقیقی از آن ارائه نگردیده است و در نتیجه، همواره امکان سوء استفاده‌های تجاری ممکن است. در این باره، اصل ۱۵ اعلامیه ۱۹۹۲ ریو بیان می‌دارد:

«دولت‌ها برای حفاظت از محیط زیست، می‌بایست به طور گسترده و برحسب توان خویش اقدامات پیشگیری مبذول نمایند. در مواردی که خطر ایجاد صدمات جدی یا جبران‌ناپذیر به محیط زیست وجود دارد، عدم یقین کافی علمی نباید دستاویز به تعویق انداختن اقداماتی که از نظر هزینه کارآمد بوده و لازمه جلوگیری از تخریب محیط زیست‌اند، شود».

البته عیب‌ها و مشکلات پنهان و ناشناخته که با کوشش لازم نیز قابل کشف نباشند، از این امر مستثنا هستند. اگرچه اعلامیه‌های استکهلم و ریو، اسناد لازم‌الاجرای بین‌المللی نیستند، اما ایجادکننده عرف بین‌المللی و زمینه‌ساز ایجاد قوانین و معاهدات بین‌المللی در خصوص اصل مسئولیت دولت‌ها در برابر آلودگی‌های زیست‌محیطی هستند (نوری یوشانلونی و آقاسیدجعفرکشفی، ۱۳۹۳: ۱۸۱).

در موارد بعد از بروز حادثه نیز متصدیان حمل موظف‌اند تا حد امکان، از بروز زیان بیشتر جلوگیری کنند؛<sup>۱</sup> وگرنه به همان میزان مسئول خواهند بود، حتی اگر حادثه ناشی از قوه قهریه باشد. این موارد از جمله قواعد کلی مسئولیت است و اگرچه در کنوانسیون‌ها، سخنی از آن به میان نیامده بود ولی وجود آن‌ها در رویه‌های قضایی مربوط به بیمه ثابت شده است؛ یعنی در فرض ورود خسارت، زیان‌دیده نمی‌تواند بیکار بنشیند و شاهد افزایش میزان خسارت خود در حادثه باشد و از این رو، باید تا جایی که می‌تواند از شدت خسارت بکاهد؛ وگرنه شرکت بیمه مدعی می‌شود که زیان‌دیده می‌توانسته از ورود این حجم از خسارت جلوگیری کند اما خود براساس قاعده اقدام، چشم‌پوشی کرده است و در نتیجه، تمام خسارت را جبران نخواهد کرد و نیز مسئولیت متصدی که از نشت بیشتر نفت و گاز در دریا جلوگیری نکرده است، در حالی که می‌توانسته تا حدی از آن بکاهد، بر جای است. مبنای اصلی این بحث، به مسئولیت مشترک در حقوق بین‌الملل محیط زیست بازمی‌گردد که بر اساس آن، همه مسئولیت حفاظت از محیط زیست را برعهده دارند. محیط زیست، دربردارنده قواعد، مفاهیم و اصولی در زمینه مشارکت و مسئولیت مشترک است که برای پاسخگویی به این واقعیت طراحی شده‌اند که حمایت محیط زیستی نیازمند اعمالی فراتر از مرزهای دولت است (گروه صلح کرسی حقوق بشر دانشگاه شهید بهشتی، ۱۳۹۱: ۱۰۶).

نخستین عنصر یا همان مسئولیت مشترک جهانی، تقریباً در سراسر جهان پذیرفته شده است؛ اما با این همه، نظر دولت‌ها در مورد وجود تفاوت در مسئولیت‌ها، محتاطانه‌تر است. با وجود این، رهیافت مبتنی بر تفاوت، در بسیاری از معاهدات بازتاب داشته است. اصل مسئولیت‌های متفاوت، نتیجه اعمال زنجیره‌ای از اصول دیگر است که مهم‌ترین آن‌ها، اصل انصاف و اصل همبستگی در خصوص مسئولیت مشترک است (کورکولاسوریا و رابینسون، ۱۳۹۰: ۱۰۹-۱۱۰).

دولت ساحلی باید اطلاعات لازم در خصوص چگونگی بروز حادثه را از متصدی حمل دریافت کند و اقدامات لازم را برای کاهش خسارت به محیط زیست یا منافع سایر افراد و دولت‌ها به انجام رساند. این اقدامات، نه فقط شامل پاک‌سازی و بازیابی محیط زیست است، بلکه اقدامات پیشگیرانه پس از حادثه را نیز دربر خواهد گرفت. همچنین دولت موظف است دولت‌های در معرض خطر یا سازمان بین‌المللی دریایی<sup>۲</sup> را از حادثه مورد نظر آگاه سازد. وجود چنین تعهدی در قضیه کانال کورفو و نیکاراگوئه مورد تأیید قرار گرفته است (Phoebe, 1996: 330). سازمان بین‌المللی دریانوردی، اسناد متفاوتی در خصوص حفاظت از محیط

1. Mitigation of Damage  
2. International Maritime Organization

زیست در برابر فعالیت‌های دریانوردی داشته و در زمینه حمل و نقل دریایی مسئولیت دارد (Walker and coworkers, 2018:1). نخستین حادثه مهم دریایی، واقعه مربوط به کشتی توری کانیون بود. این نفتکش لیبریایی در ۱۸ مارس ۱۹۶۷ که حامل نفت کویت بود، نزدیک سواحل انگلستان به گل نشست و به دو نیم شد و قسمت اعظم محموله نفتی آن که از خلیج فارس تحویل گرفته بود، به دریا ریخته شد. دولت انگلیس برای جلوگیری از آلودگی بیشتر تصمیم گرفت کشتی یادشده را بمباران کند و با آتش زدن باقیمانده محموله نفتکش از گسترش میزان آلودگی بکاهد. بعد از این حادثه، نامناسب بودن اقدامات بازدارنده و قوانین در مورد مسئولیت حمل و نقل دریایی مطرح شد و به دنبال آن، فعالیت سازمان بین‌المللی دریانوردی آغاز شد (مشیرپور، ۱۳۹۰: ۱۷۴).

هرچند شماری از رژیم‌های مسئولیت مدنی بین‌المللی مورد مذاکره قرار گرفته‌اند، اما تعداد محدودی از آنها لازم‌الاجرا هستند و فقط یکی از آنها، یعنی رژیم آلودگی نفتی، تجربه عملی پرداخت غرامت قربانیان آسیب‌های محیط زیستی را دارد. این رژیم، در پاسخ به شناسایی این موضوع بوده است که حمل و نقل دریایی رو به رشد نفت، در بردارنده خطر آلودگی رو به رشدی است که این خطر، شامل دریاها و اقیانوس‌ها نیز می‌شود. رژیم آلودگی نفتی، متشکل از کنوانسیون آسیب‌های آلودگی نفتی (کنوانسیون آلودگی نفتی ۱۹۹۹) و کنوانسیون صندوق بین‌المللی است. این رژیم مسئولیت آلودگی نفتی مبتنی بر مسئولیت بدون تقصیر است و صاحبان کشتی، تنها متعهد به حفظ بیمه، به‌ویژه برای پوشش خسارات آلودگی هستند. براساس این رژیم، مسئولیت محدود شده است. کنوانسیون صندوق بین‌المللی، تأمین‌کننده بودجه‌های اضافی در جایی است که میزان غرامت از حد مشخص شده براساس کنوانسیون ۱۹۹۹، فراتر رفته است. پرداخت‌ها از طریق وضع مالیات بر واردکنندگان نفت تأمین می‌شود. پایین بودن حدود مسئولیت همیشه مورد نقد بوده است و هر زمانی که حادثه جدیدی رخ داده، این نکته آشکار شده است که این حدود مسئولیت بسیار ناکافی هستند و از این رو، مورد اصلاح قرار گرفته و افزایش یافته‌اند. افزون بر این، حدود مسئولیت می‌تواند با اصل «آلوده‌کننده، پرداخت‌کننده است»، مخالف باشد که به موجب آن، آلوده‌کننده مسئول همه هزینه‌های خسارت واردشده است. شورای اروپا خواستار رژیمی قوی‌تر است که بر کاربرد مضیق‌تر از اصل آلوده‌کننده، پرداخت‌کننده باشد و اینکه حدود مسئولیت صاحب کشتی نباید قابل نقض باشد، مبتنی باشد (کورکولاسوریا و رابینسون، ۱۳۹۰: ۸۹۷-۸۹۸).

مبحث دیگری که باقی می‌ماند، مسئولیت ناشی از اعمال منع‌نشده در حقوق بین‌الملل است. لزوم حمایت از محیط زیست، تا بدان اندازه مهم است که رژیم مسئولیت بین‌المللی سنتی مبتنی بر تقصیر و ارتکاب عمل خلاف، متزلزل و از چند دهه پیش، مسئولیت بین‌المللی



ناشی از اعمال منع‌نشده توسط کمیسیون حقوق بین‌الملل مطرح شده است (شاه‌حسینی و مشهدی، ۱۳۹۵: ۱۴۲). جلوه‌گاه اصلی مسئولیت بین‌المللی ناشی از اعمال منع‌نشده، همواره مخاطرات زیست‌محیطی برخی فعالیت‌های مشروع و مجاز دولت‌ها، مانند آزمایش‌های بیولوژیک، حفاری چاه‌های نفت، تأسیسات اتمی و بهره‌گیری از انرژی هسته‌ای است.

با تصویب طرح ۲۰۰۶ کمیسیون حقوق بین‌الملل، می‌توان مدعی شکل‌گیری قواعد جدید و مؤثری در خصوص جبران خسارات زیست‌محیطی شد که تصویب آن، پیشرفت بزرگی در زمینه جبران خسارت فرامرزی، به‌ویژه خسارت زیست‌محیطی است (شاه‌حسینی و مشهدی، ۱۳۹۵: ۱۴۵). رویکردهای رژیم‌های حوزه‌های نفتی، هسته‌ای و غیره، کمابیش یکسان است و در سه مقوله پیشگیری از خسارات فرامرزی، خصوصی‌سازی یا غیردولتی کردن مسئولیت‌ها و جمعی کردن مسئولیت که باعث شخصی‌زدایی تدریجی مسئولیت شده است، قابل طبقه‌بندی هستند (عبداللهی، ۱۳۹۰: ۲۱۹).

بر خلاف مسئولیت بین‌المللی دولت‌ها برای اعمال متخلفانه بین‌المللی، نظام مسئولیت برای اعمال منع‌نشده، تاکنون نتوانسته است به رژیم عمومی و عرفی تبدیل شود (عبداللهی، ۱۳۹۰: ۲۱۹). در حوادثی مانند آلودگی نفتی ناشی از به گل نشستن نفتکش لیبریایی توری کانپون<sup>۱</sup> در سواحل بریتانیا ۱۹۶۷، سقوط فضاپیما کاسموس<sup>۲</sup> در سرزمین کانادا ۱۹۷۷ و انفجار نیروگاه چرنوبیل در اوکراین ۱۹۸۶، هیچ‌کدام از متصدیان فعالیت‌های خطرناک، مرتکب فعل متخلفانه‌ای نشده بودند (عبداللهی، ۱۳۹۰: ۲۱۲). کنوانسیون روتردام، به مسئولیت بین‌المللی ناشی از اعمال منع‌نشده اشاره‌ای ندارد. البته این به معنای نادیده گرفتن این رژیم نیست؛ زیرا با اینکه این رژیم به صورت کنوانسیون در نیامده، از اصول کلی حقوقی بوده و اصلی عقلائی است.

با توجه به رشد روزافزون آگاهی و حساسیت جامعه بین‌المللی در خصوص حمایت و حفاظت از محیط زیست و نیز توجه به نوظهور بودن مباحث مربوط به جبران خسارات زیست‌محیطی در حقوق بین‌الملل، توسعه و تدوین نظام خاص جبران خسارات این بخش از حقوق بین‌الملل با تصویب طرح ۲۰۰۶ کمیسیون حقوق بین‌الملل، دور از دسترس نیست (شاه‌حسینی و مشهدی، ۱۳۹۵: ۱۴۳).

۱. کشتی نفتکش توری کانپون، حامل ۱۱۹ میلیون لیتر نفت در منطقه دریای آزاد واقع در خارج از مناطق تحت صلاحیت انگلستان با صخره برخورد کرد. پس از این حادثه، دولت انگلستان اقدام به بمباران کشتی آلوده کرد تا از خسارات بیشتر جلوگیری کند. در این حادثه، خسارات فراوانی به سواحل، محیط زیست، صنعت ماهیگیری و توریسم منطقه وارد شد.

۲. ماهواره کاسموس ۹۵۳ در تاریخ ۱۸ سپتامبر ۱۹۷۷ در مدار زمین قرار گرفت و در تاریخ ۲۴ ژانویه ۱۹۷۸ وارد هواسپهر زمین شد و حریم هوایی کانادا را نقض کرد. زباله‌های ناشی از متلاشی شدن - نزدیک به ۶۵ کیلوگرم مواد رادیواکتیو - در استان‌های آلبرتا و ساسکاچوان پراکنده شدند.

۳. بیست و ششم آوریل ۱۹۸۶، قسمت چهار راکتور نیروگاه هسته‌ای چرنوبیل در اوکراین در جریان آزمایشی از کنترل خارج شد و انفجار بزرگی ایجاد کرد. در اثر انفجار این راکتور، مواد رادیواکتیوی برابر با ساختن نزدیک به یکصد بمب اتمی آزاد شد.

## ۲. نوآوری کنوانسیون روتردام در حفاظت از محیط زیست

کنوانسیون هامبورگ ۱۹۷۸، به علت بی‌توجهی کشورهای دارای ناوگان دریایی متروک ماند و معاهده روتردام با جلب رضایت کشورهای دارای ناوگان دریایی و کشورهای صاحب کالا که عمدتاً کشورهای در حال توسعه هستند، به تصویب رسیده است. مقررات روتردام زاینده انقلاب کاتینری، پدیده حمل‌ونقل چندوجهی<sup>۱</sup> و تجارت الکترونیک است (Crowley, 2010: 12). این کنوانسیون در مجمع عمومی سازمان ملل در تاریخ ۱۱ دسامبر ۲۰۰۵ طی قطعنامه ۶۳/۱۲۲ با عنوان «کنوانسیون راجع به قراردادهای حمل‌بین‌المللی کالا به طور کلی یا جزئی از طریق دریا»، به تصویب رسید و سپس در ۲۳ سپتامبر ۲۰۰۹ به منظور امضای نمایندگان دولت‌ها باز گذاشته شد. هدف از این کنوانسیون، تسهیل تجارت، به‌روزرسانی و مدرن‌سازی رژیم حقوقی حاکم است، تا دولت‌ها را از به‌کارگیری قوانین ملی و منطقه‌ای بی‌نیاز سازد (فیضی چکاپ و مردانی، ۱۳۹۸: ۱). باور به این که تصویب قواعد هم‌شکل حاکم بر قراردادهای بین‌المللی حمل‌کلی یا جزئی کالا از طریق دریا، ثبات قانونی را افزایش می‌دهد، کارایی حمل‌بین‌المللی کالا را بهبود می‌بخشد، و داشتن فرصت‌های دسترسی جدید را برای طرف‌ها و بازارهایی که پیش‌تر دوردست بوده‌اند، تسهیل می‌کند و از این رو، نقشی بنیادی در پیشرفت تجارت، توسعه اقتصادی و تأمین امنیت حقوقی، هم از لحاظ داخلی و هم بین‌المللی ایفا می‌کند (United Nations General Assembly Resolution, 63/122 Convention on contracts for the International Carriage of goods Wholly or Partly by sea/ 67th Planetary Meeting, II December 2008). مقررات روتردام برای نخستین بار رژیمی از مسئولیت متصدی حمل دریایی را احصا می‌کند که در آن مسائل مرتبط با حفاظت از محیط زیست پیش‌بینی شده است. چهار نوآوری برجسته مقررات روتردام و تأثیر آن بر حفاظت از محیط زیست به شرح زیر است:

### ۲. ۱. قصد متصدی حمل به فراهم آوردن کشتی با قابلیت دریانوردی<sup>۲</sup>

متصدی حمل‌ونقل دریایی، به نیابت از کشتی، خدمه و کارکنان بندری، مکلف است قبل از آغاز سفر دریایی و در طول سفر دریایی، کشتی را از هر نظر آماده کند؛ یعنی تمام وسائل برقی، الکترونیکی و مکانیکی کشتی را بررسی و عیوب آن‌ها را برطرف کند، انبارهای کشتی را واریسی کند و مطمئن شود این انبارها برای پذیرش بار و تحکیم آن و حفظ شرایط بار تا پایان سفر کاملاً آماده است و نیروی پرسنلی کارآموزده و کافی طبق آیین‌نامه‌های مربوط، به خدمت گرفته است (ماده ۱۴ کنوانسیون روتردام)؛ به این امر، بررسی قابلیت دریانوردی می‌گویند تا در موارد مربوط به نشت نفت و گاز، حداقل ریسک در نظر گرفته شود. بنا بر مقررات لاهه

1. Multimodal Transportation  
2. Seaworthy

۱۹۲۴، مسئولیت متصدی حمل درباره اعمال مراقبت‌های لازم برای قابلیت دریانوردی کشتی، به دوره قبل از هر سفر و در شروع آن محدود شده است و در نتیجه، متصدی حمل یا مالک کشتی، پس از عزیمت از بندر مبدأ، دیگر در موقعیتی نخواهد بود که بتواند مسئولیت‌های خود را طبق ماده یادشده انجام دهد (امیدی، ۱۳۵۳: ۲۵۴-۲۵۵). در قواعد هامبورگ، هیچ اشاره‌ای به قابلیت دریانوردی کشتی نشده است؛ زیرا در ماده ۵ (۱) این کنوانسیون، مفروض است که متصدی حمل در هر حال مسئول است؛ مگر اینکه ثابت کند خود یا خدمه یا نمایندگان خود تمام پیشگیری‌های لازم را برای جلوگیری از حوادث و پیامدهای آن انجام داده‌اند (سیمایی و یاری، ۱۳۹۳: ۱۲۲).

مسئله نبود قابلیت دریانوردی طی نیمه دوم قرن بیستم، به یکی از مهم‌ترین دلایل و اماره‌های قانونی بدل شد که قابلیت کشتی را معاف از مسئولیت می‌کرد (اسدی، ۱۳۹۴: ۳۲۹). کنوانسیون روتردام به طور اصولی، مسئله قابلیت دریانوردی و الزام صاحب کشتی به حفظ قابلیت دریانوردی کشتی را تا حد امکان به طول سفر نیز گسترش داد<sup>۱</sup> و محدودیت مکانی را که صرفاً به پیش از آغاز سفر دریایی بازمی‌گشت، لغو کرد.

این نوآوری بسیار مهم است، اما نباید از نظر دور داشت که در آیین‌نامه معیارهای بین‌المللی<sup>۲</sup> و روش‌های پیشنهادی برای بررسی ایمنی در سانحه یا حادثه، متصدی حمل دریایی می‌بایست از قابلیت دریایی کشتی در طول سفر اطمینان یابد (Munari, LaMattina, 2010:374). بنابراین، اثر متقابل اسناد بین‌المللی مختلف، تا آنجا که حفاظت از محیط زیست را مورد توجه قرار می‌دهند، مهم است و این تعامل، از امکان آلودگی محیط زیست دریایی در طول سفر می‌کاهد.

## ۲.۲. مسئولیت متصدی، فرستنده و مالک کشتی

در رژیم‌های مسئولیت مدنی، هر قاعده مسئولیت، تعهد جبران خسارت را به فرد مشخصی کانالیزه می‌سازد (Bergkamp, 2001: 70). کانالیزه کردن به معنای نظامی است که در آن، همه

۱. ماده ۱۴ کنوانسیون روتردام: تعهدات خاص قابل اعمال در مورد سفر دریایی، متصدی حمل و نقل از ابتدا ملزم است در آغاز و در طول سفر دریایی در خصوص موارد ذیل اهتمام و مراقبت لازم را معمول دارد: الف) کشتی را قابل دریانوردی کند و قابلیت دریانوردی آن را حفظ کند؛ ب) کشتی را تدارک کند و در سرتاسر مدت سفر دریایی، کشتی را دارای خدمه مناسب، به صورت مجوز و ذری تملک نگاه دارد؛ ج) لوله‌های کشتی و کلیه قسمت‌های دیگر کشتی که در آنها کلا حمل می‌شود و هر کانتینر فراهم شده توسط متصدی حمل و نقل را که در آن یا بر روی آن کالا حمل می‌شود، برای دریافت، حمل و محافظت از کالا، مناسب‌سازی و ایمن‌سازی کند و آن‌ها را مناسب و ایمن نگاه دارد.

۲. ISM code در ۴ نوامبر ۱۹۹۳ توسط قطعنامه (۱۸) A.۷۴۱ سازمان بین‌المللی دریانوردی تصویب شد و به عنوان فصل ۹ کنوانسیون بین‌المللی جان اشخاص در دریا (سولاس) مصوب ۱۹۷۴ سازمان بین‌المللی دریانوردی منظور شد. قابل دسترسی

دعاوی جبران خسارت به سوی شخصی خاص راهی می‌شوند. کانالیزه کردن مسئولیت به یک فرد حقیقی یا حقوقی خاص، از جمله مالک، کارگزار، اجاره‌کننده و متصدی، دستاورد رژیم‌های مسئولیت مدنی محض به شمار می‌آید.

براساس ماده ۱۵ کنوانسیون روتردام، چنانچه متصدی حمل احتمال بدهد کالا ممکن است آلودگی زیست‌محیطی ایجاد کند، می‌تواند از قبول و دریافت آن خودداری کند. با این حال، این موضوع به موارد مربوط به نشت نفت و گاز قابل سرایت نیست؛ زیرا کشتی‌های حامل سوخت خودشان برای این کار طراحی شده‌اند و در صورتی که قابلیت دریاوردی و سایر معیارهای مربوط به آن رعایت شود، متصدی مسئولیتی نخواهد داشت. اما ممکن است براساس ماده ۱۶ کنوانسیون روتردام، در مواردی که متصدی تشخیص دهد وجود کالا برای جان انسان‌ها خطرناک است و به رهاسازی آن اقدام کند، در این صورت عدم مسئولیت متصدی به خاطر آلودگی‌های زیست‌محیطی ناشی از رهاسازی نفت و گاز در دریا، فقط در گرو اثبات همین امر خواهد بود. اما رژیم مسئولیت مدنی ناشی از آلودگی‌های نفتی، مسئولیت محض را برای مالک کشتی نفتکش پذیرفته است (Mason, 2003: 1).

این کنوانسیون که سازمان بین‌المللی دریایی در تکمیل قواعد عرفی بین‌المللی، اقدام به انعقاد آن کرد (بادینی و جعفری چالشتری، ۱۳۹۷: ۹۰)، در سال‌های بعد توسط پروتکل‌های ۱۹۷۱ و ۱۹۹۲ اصلاح شد. بر اساس ماده ۳ پروتکل ۱۹۹۲، یک صندوق بین‌المللی برای جبران خسارت آلودگی با عنوان «صندوق بین‌المللی جبران خسارت آلودگی نفتی» (۱۹۹۲) با اهداف زیر تأسیس می‌گردد:

الف) پرداخت غرامت در ازای خسارت آلودگی، به میزانی که پوشش حمایتی ارائه‌شده توسط کنوانسیون مسئولیت ناکافی نیست؛

ب) به اجرا در آوردن مقاصد مذکور در این کنوانسیون.

البته این نخستین بار بود که ایجاد یک صندوق باعث شد احتمال بدون جبران ماندن خسارات زیست‌محیطی ناشی از نشت نفت، تا حد زیادی پایین بیاید.

در غیر از موارد بالا، چنانچه فرستنده، ماهیت کالا و خطرناک بودن محموله را برای متصدی مشخص نکرده باشد و کشتی حامل نیز مخصوص حمل نفت و گاز نباشد، وفق ماده ۳۲ کنوانسیون، مسئولیت بر عهده فرستنده خواهد بود. متصدی حمل ممکن است کشتی را از مالک اجاره کرده باشد. اما چرا باید اجاره‌کننده کشتی مسئول شناخته شود؟ دلیل مسئول دانستن اجاره‌کننده را باید در ویژگی آن جست‌وجو کرد. در عمل، اجاره‌کننده جایگزین مالک کشتی و کارگزار شده و بر مدیریت و فعالیت کشتی اعمال کنترل می‌کند. در واقع، در ارتباط بین مالک و اجاره‌کننده کشتی، این اجاره‌کننده است که مسئول کشتی شناخته می‌شود؛ برای

مثال، در صورت بروز تصادف، وی باید در برابر مالک کشتی پاسخگو باشد (Gold, Kindred, 2003: 380)؛ اما این مسئولیت مربوط به زمانی است که کالای مورد حمل، نفت یا گاز باشد؛ در حالی که مقررات حقوقی موجود در سازمان بین‌المللی دریانوردی، آلودگی‌های ناشی از مخزن سوخت کشتی را دربر نمی‌گرفت (Weinstein B, 1994: 155). کنوانسیون بین‌المللی مسئولیت مدنی<sup>۱</sup> در برابر صدمات آلودگی ناشی از سوخت کشتی‌ها، معروف به «کنوانسیون بانکر» که در سال ۲۰۰۱ تصویب و در سال ۲۰۰۸ میلادی لازم‌الاجرا شد، رژیم بین‌المللی مسئولیت برای صدمات آلودگی ناشی از نشت سوخت نفت در کشتی‌های غیرنفتکش با ظرفیت بالاتر از ۱۰۰۰GT به وجود آورده است که در مورد کشتی‌های کانتینری نیز قابل اجراست. این کنوانسیون از مدل مسئولیت و جبران خسارت مقرر در کنوانسیون مسئولیت مدنی (CLC) برای نفتکش‌ها پیروی می‌کند و مسئولیت نشت ناشی از سوخت کشتی‌ها را به صورت پرداخت غرامت متوجه مالکان کشتی‌ها می‌داند؛ هرچند تقصیری نکرده باشند. از این رو، کشتی‌های کانتینری برای سفر به کشورهایی که عضو کنوانسیون بانکر هستند، نیاز به گواهی بیمه دولتی دارند. کنوانسیون بانکر، سازوکار بیمه اجباری مسئولیت مدنی را پیش‌بینی کرد که بخش زیادی از خسارات آلودگی نفتی ایجادشده در محدوده دریای سرزمینی و منطقه انحصاری اقتصادی دولت‌های عضو را جبران‌پذیر می‌سازد و بخشی نیز بدون جبران می‌ماند (سیفی قره‌یتاق و همکاران، ۱۳۹۴: ۲۷۱). کنوانسیون بین‌المللی مسئولیت و جبران خسارت برای صدمات مرتبط با حمل مواد خطرناک و سمی از طریق دریا مصوب ۱۹۹۶، در مورد مسئولیت جبران خسارت برای آلودگی ناشی از مواد خطرناک و سمی، تاکنون لازم‌الاجرا نشده است. با این حال، انتظار می‌رود به زودی برای کشتی‌های حامل مواد خطرناک و سمی در کانتینر لازم‌الاجرا شود (رستم افشار و ملک‌پور، ۱۳۹۵: ۲۱-۲۲).

### 1. Civil Liability Convention

۲. کنوانسیون به صراحت مقرر می‌دارد که مقررات مسئولیتی آن در مورد طرفی که بتواند ثابت کند نقض انجام‌شده در نتیجه جنگ یا دیگر مخاصمات نظامی واقع شده است، اجرا نخواهد شد. افزون بر آن، مقررات کنوانسیون به طور کلی در مورد کشتی‌های جنگی یا سایر کشتی‌های دولتی که برای مقاصد غیرتجاری استفاده می‌شود، اعمال نمی‌گردد. به طور مشابه، صندوق بین‌المللی برای جبران آلودگی نفتی که در سال ۱۹۹۲ تأسیس شد، خسارت ناشی از جنگ یا مخاصمات مسلحانه را جبران نخواهد کرد. از این رو، این محدودیت مانع از استفاده از صندوق در مقابل نشت نفت در جبهه لبنان در سال ۲۰۰۶ گردید (حسینی آزاد و محمدی، ۱۳۹۳: ۱۲۸-۱۲۹).

### 3. Bunker

### ۳.۲. انحراف از مسیر حمل به منظور تلاش از ورود خسارت به محیط زیست

انحراف به طور سنتی، به معنای تغییر مسیر جغرافیایی حمل کالا توسط متصدی حمل و نقل تعریف شده است و به دلیل آثار مهمی که در حقوق حمل و نقل دارد، نظریه‌ای به نام «نظریه انحراف»<sup>۱</sup> شکل گرفته است. انحراف می‌تواند موجه یا ناموجه باشد. به طور خلاصه، در هر مورد که انحراف به دلیل اضطرار انجام شده باشد.<sup>۲</sup> موجه دانسته می‌شود؛ و نیز به منظور جلوگیری از ضرر شخص ثالث (نجات جان اشخاص)، یا ضرر صاحب کالا یا صاحب کشتی (ایزنلو، ۱۳۹۶: ۱۱۰). براساس شق «الف» بند دوم ماده چهار کنوانسیون بروکسل (مقررات لاهه) و بند ششم ماده شش کنوانسیون هامبورگ، متصدی باربری در فرض نجات جان یا مال، ضامن خسارت وارده به محموله نیست. شقوق ال، ام، ان از بند سوم ماده هفده کنوانسیون روتردام، متصدی، مسئول خسارات ناشی از نجات یا تلاش برای نجات انسان‌ها در دریا، مال یا اقدامات معقول انجام شده برای خودداری از ورود زیان به محیط زیست نیست (ایزنلو، ۱۳۹۶: ۱۱۶). این نوآوری بسیار مهم است؛ زیرا متصدی حمل را تشویق می‌کند که در عملیات نجات شرکت کند؛ نه تنها وقتی که خطر زندگی افراد بشر یا اموال وجود دارد، بلکه وقتی نشت نفت و گاز سبب ورود خسارت به محیط زیست می‌شود. این ماده به این معناست که متصدی حمل مجاز است مسیر جایگزین را به منظور خودداری از خطر ورود خسارت به محیط زیست انتخاب کند (Pholnuengma, 2011:12). وجود این ماده، نشان از اهمیت دادن تدوین‌کنندگان مقررات روتردام به حفاظت از محیط زیست طی عملیات نجات دریایی طبق کنوانسیون بین‌المللی سالویج ۱۹۸۹<sup>۳</sup> دارد و از نوآوری‌های شاخص کنوانسیون روتردام است. این امر حاکی از اولویت مهم مسائل زیست‌محیطی در تدوین رژیم فرآگیر برای حمل و نقل بین‌المللی کالا در دریاست.<sup>۴</sup>

### ۴.۲. تعریفی جدید از کالای خطرناک

هیچ‌یک از کنوانسیون‌های لاهه، لاهه-ویزبی و هامبورگ، تعریف جامعی از کالای خطرناک<sup>۵</sup> ارائه نداده‌اند. کالای خطرناک به طور عام به کالایی گفته می‌شود که احتمال ایجاد خطر در آن باشد؛ چه برای وسیله حمل و چه برای کالاهای دیگر؛ مانند کالاهای رادیواکتیو، سمی یا قابل اشتعال که جابه‌جایی آن مستلزم بسته‌بندی ویژه و دقت و مواظبت خاص باشد. براساس

1. Derivation Doctrine

2. Justifiable/Unjustifiable Deviation

۳. قابل دسترسی در سایت: [www.IMO.org](http://www.IMO.org) Salvaj Convention:

4. Updating The Rules on International Carriage of Goods by Sea, The Rotterdam Rules, 2018/5 <http://committeemaritime.org>

5. Dangerous Goods

قوانین دریایی جهانی (بند ششم ماده چهار کنوانسیون لاهه و لاهه-ویزی، ماده ۱۳ کنوانسیون هامبورگ و ماده ۳۲ کنوانسیون روتردام) فرستنده وظیفه دارد این‌گونه کالاها را با علامت «خطرناک» مشخص کند و اطلاعات کافی را در مورد آن در اختیار حمل‌کننده بگذارد.

نخستین دستورالعمل موسوم به مقررات دریایی ناظر بر کالای خطرناک IMDG-CODE، در سال ۱۹۶۵ منتشر شد. آخرین نشر آن در چهار جلد است که در آن، کالای خطرناک در نه طبقه فهرست شده‌اند.

مفهوم کالای خطرناک تحت کنوانسیون لاهه-ویزی، شامل کالاهایی است که به اموال آسیب می‌رساند ولی کالاهایی را که به افراد یا محیط زیست آسیب می‌رساند، دربر نمی‌گیرد؛ در حالی که کنوانسیون هامبورگ، شامل کالاهای خطرناکی است که ممکن است به اشخاص<sup>۱</sup> و اموال<sup>۲</sup> آسیب برساند و احتمالاً کلمه «اموال» می‌تواند تفسیر به خطر برای محیط زیست نیز باشد (Munari, La Mattina. 2010: 376).

بحث مسئولیت فرستنده در خصوص کالاهای خطرناک در کنوانسیون‌های لاهه، لاهه-ویزی و هامبورگ وجود داشت. به موجب ماده چهار (شش) قواعد لاهه و لاهه-ویزی فرستنده کالا مسئول خسارت وارده ناشی از ارسال کالای خطرناک بدون آگاهی متصدی حمل و نقل از ماهیت آن‌هاست. می‌توان استنباط کرد اگر متصدی حمل و نقل از ماهیت کالای خطرناک آگاه باشد، فرستنده مسئول نیست (یاری و مهاجری، ۱۳۹۳: ۱۰). طبق ماده ۱۳ کنوانسیون هامبورگ، فرستنده موظف است ماهیت کالای خطرناک و هرگونه اقدام و احتیاط لازم را به متصدی حمل و نقل اطلاع دهد و در صورت ناآگاهی متصدی حمل از ماهیت این نوع کالاها، فرستنده کالا مسئول خسارت ناشی از ارسال کالا است (یاری و مهاجری، ۱۳۹۳: ۱۱).

آنچه در مقررات روتردام آمده است، نوآوری بنیادین است. روند تکوین و تکامل نظام حقوقی حاکم بر حمل و نقل دریایی، از لاهه تا روتردام، در خصوص کالای خطرناک به طور خلاصه عبارت است از:

رویکرد تجاری<sup>۳</sup> در کنوانسیون لاهه که فقط حمایت از اموال را مدنظر داشت، تا رویکرد انسان‌محور<sup>۴</sup> در کنوانسیون هامبورگ که افزون بر اموال، اشخاص را هم دربر می‌گیرد، تا رویکرد اکولوژیکی کنوانسیون روتردام. این رویکرد، به طور بالقوه پیامدهای قابل توجهی دارد؛ زیرا حمل کالای خطرناک برای محیط زیست ویرانگر است و این حق را به متصدی حمل می‌دهد که از بارگیری آن کالا خودداری کند؛ مگر این که فرستنده بتواند متصدی حمل

1. Persons
2. Property
3. Trade Approach
4. Human Approach

را قانع کند که بعید است حمل این گونه کالاها، خطری برای محیط زیست بیافریند و فرستنده انگیزه نمایانی برای افزایش ایمنی حمل کالای خطرناک دارد (Munari, La Mattina, 2010: 377).

پیوستگی مواد ۱۵ و ۳۲، وظیفه متصدی حمل برای تقویت از حفاظت محیط زیست را روشن می‌سازد.

با این تفاسیر، کنوانسیون روتردام سناریویی برد-برد<sup>۱</sup> است و در صورت لازم الاجرا شدن آن، با تعریف جدید از کالای خطرناک، فعالانه به حفاظت از محیط زیست دریایی کمک می‌کند (Munari, La Mattina, 2010: 377). به سخن دیگر، هم متصدی حمل و هم ذی‌نفعان کالا را برمی‌انگیزد تا خطر زیست‌محیطی کالای خطرناک را نادیده نگیرند.

### ۳. روتردام و حفاظت از محیط زیست: مرجعی برای تفسیر سایر اسناد حقوقی

در بخش‌های پیشین، به اهمیت خاص کنوانسیون روتردام برای حفاظت از محیط زیست پرداختیم. بعضی مقررات روتردام به طور مستقیم حمایت از محیط زیست را به نظم درآورده است. ماده ۲۴<sup>۲</sup> انحراف از مسیر به منظور حفاظت از محیط زیست و تعریف جدید از کالای خطرناک در مواد ۱۵ و ۲۳، از مصادیق بارز این امر هستند.

بعضی مواد کنوانسیون روتردام به طور غیرمستقیم چالش‌های زیست‌محیطی را در نظر گرفته‌اند؛ بدون این که به صورت مشخص آن‌ها را به نظم درآورند؛ برای مثال، ماده ۱۴ کنوانسیون روتردام که به تعهد متصدی حمل بر قابلیت دریانوردی کشتی در طول سفر اشاره دارد و یا استثنا کردن قصور دریانوردی<sup>۳</sup> از لیست شروط معافیت<sup>۴</sup> بند سوم ماده ۱۷.<sup>۵</sup>

#### 1. Win-Win Scenario

۲. ماده ۲۴: «چنانچه طبق قانون قابل اعمال، عدول از قانون به معنای نقض تعهدات متصدی حمل و نقل باشد، چنان عدولی به خودی خود متصدی حمل و نقل یا مجری حمل دریایی را از حق دفاع یا تحدید مسئولیت مندرج در این کنوانسیون محروم نمی‌سازد، مگر تا حدود مقرر در ماده ۶۱».

#### 3. Nautical Fault

#### 4. Excepted Perils

۵. ماده ۸۲: «کنوانسیون‌های بین‌المللی حاکم بر حمل کالا به وسیله سایر طرق حمل؛ هیچ چیزی در این کنوانسیون بر اعمال هیچ‌یک از کنوانسیون‌های بین‌المللی ذیل که در زمان لازم‌الاجرا شدن این کنوانسیون قوت قانونی یافته، از جمله هر یک از اصلاحیه‌های آتی چنان کنوانسیون‌هایی، مسئولیت متصدی حمل و نقل بابت زیان یا خسارت به کالا را قاعده‌مند می‌سازند، تأثیری ندارد: الف) هر کنوانسیون حاکم بر حمل هوایی کالا، تا حدودی که چنین کنوانسیونی طبق مفاد آن بر هر قسمتی از قرارداد حمل حاکم باشد؛ ب) هر کنوانسیون حاکم بر حمل جاده‌ای کالا، تا حدودی که چنین کنوانسیونی طبق مفاد آن بر حمل کالایی حاکم باشد که بر یک وسیله حمل جاده‌ای که بر روی عرشه کشتی حمل می‌شود، به صورت بارگیری شده باقی بماند؛ پ) هر کنوانسیون حاکم بر حمل ریلی کالا، تا حدودی که چنین کنوانسیونی طبق مفاد آن بر حمل کالا از طریق دریا به عنوان مکمل حمل ریلی حاکم باشد؛ ت) هر کنوانسیون حاکم بر حمل کالا از طریق آبراه‌های داخلی، تا حدودی که چنین



فصل ۱۷ کنوانسیون روتردام، به موضوعاتی می‌پردازد که این کنوانسیون بر آن‌ها حاکم نیست. این فصل، به روشنی تعامل میان مقررات این کنوانسیون و دیگر کنوانسیون‌های حمایت از محیط زیست را مورد خطاب قرار نمی‌دهد. هدف از ماده ۸۲ کنوانسیون، حل اختلافات بالقوه میان رژیم‌های مسئولیت گوناگونی است که به وسیله این کنوانسیون یا سایر قوانین ملی و بین‌المللی به نظم درآمده‌اند. بنابراین، از مفهوم مخالف این مواد می‌توان استنباط کرد که موارد محیط زیستی ناشی از نشت نفت و گاز در دریا هم، می‌تواند در رژیم مسئولیت کنوانسیون روتردام قرار گیرند.

به همان اندازه، هدف و قلمرو کنوانسیون‌های حمایت از محیط زیست، به گونه‌ای است که با مقررات کنوانسیون روتردام برخوردی ندارند؛ برای مثال، متصدی حملی که ممکن است تحت مقررات کنوانسیون روتردام از مسئولیت مصون باشد، تحت کنوانسیون‌های بین‌المللی حفاظت از محیط زیست مبری نخواهد بود. باید در نظر داشت صنعت حمل و نقل دریایی از «فعالیتی پیشگام» به «فعالیتی جهانی» تبدیل شده است (Review of Maritime Transport 2016, UNCTAD.11). بنابراین، فعالیت تمام بازیگران صنعت حمل و نقل دریایی و حمل و نقل چندوجهی باید در راستای محافظت از محیط زیست دریایی باشد و دو حوزه جداگانه و مستقل تلقی نگردند.

حمل و نقل دریایی و به دنبال آن، صنعت کشتی‌رانی و محیط زیست، دو موضوع بااهمیت از نظر حقوق بین‌الملل بوده و هر کدام در جای خود، بازتاب‌های اجتماعی، اقتصادی و زیست‌محیطی خاصی را در عرصه جهانی از خود به نمایش می‌گذارد (Review of Maritime Transport 2016, UNCTAD.17).

## نتیجه

رشد و توسعه بدون برنامه جوامع جهانی در دهه‌های اخیر، اگرچه پیشرفت‌های شگرفی به همراه داشته و آرامشی نسبی برای بشر به ارمغان آورده است، جهان را با روند فزاینده تخریب و آسیب‌های محیط زیستی روبه‌رو ساخته است. در این میان، حمل و نقل دریایی به تحویل کالا و سوخت همه صنایع می‌پردازد. صنعت حمل و نقل دریایی یک انتخاب نیست، بلکه برای رشد اقتصادی و توسعه پایدار یک ضرورت است. این صنعت همواره در حال بهبود عملکرد خود است و نسبت به سایر شیوه‌های حمل و نقل، با محیط زیست سازگارتر است. جنبه‌های زیست‌محیطی، اجتماعی و اقتصادی حمل و نقل دریایی از اهمیتی یکسان برخوردارند و باید به

یک اندازه مورد توجه قرار بگیرند. آثار تخریب محیط زیست، محلی نیستند؛ زیرا بر نظام محیط زیست جهان اثر می‌گذارند. برای دستیابی به هدف مشترک ایجاد توازن میان انتظارات ناشی از صنعتی شدن و رشد تقاضاهای اجتماعی و زیست‌محیطی، باید به مشارکت جهانی پرداخت و با تعیین الگو و معیارهایی جهانی، به حمل‌ونقل دریایی امن، ایمن، پاک و کارآمد کمک کرد. در این میان، کنوانسیون روتردام برای نخستین‌بار رژیم از مسئولیت متصدی حمل‌ونقل را ارائه داده است که حفاظت از محیط زیست در آن لحاظ شده است. این کنوانسیون، نظام حقوقی حاکم بر حمل‌ونقل دریایی و پرهیز از ورود خسارت به محیط زیست دریایی را دو حوزه جداگانه تلقی نکرده است.

اگرچه مقررات کنوانسیون روتردام، مواد محدودی را به حفاظت از محیط زیست اختصاص داده است ولی همین مواد محدود تأثیر چشمگیری داشته و در جهت پایداری نظام حمل‌ونقلی گام برداشته است. حمل‌ونقل پایدار باید به گونه‌ای باشد که ایمن، سالم و در دسترس باشد و در عین حال عدالت را نیز تأمین کند، حمل‌ونقل باید دسترسی به کالاها و خدمات را ارتقا دهد. به سخن دیگر، آن‌ها می‌توانند به افزایش امنیت ناوبری و در نتیجه، کاهش تصادمات دریایی بینجامند که یکی از اسباب مهم آلودگی هستند. مهم‌تر از همه، بازیگران درگیر در حمل‌ونقل کالا از راه دریا را ترغیب می‌کنند که برای همکاری بر حفاظت از محیط زیست فعالانه عمل کنند.

کنوانسیون روتردام سندی قوی است که تصویب سریع آن توسط دولت‌های عمده دریانوردی با هدف جایگزین ساختن کنوانسیون‌های کنونی حمل‌ونقل دریایی، می‌تواند گامی نو و مثبت در حمایت از محیط زیست دریایی باشد.

## منابع

### الف) فارسی

۱. ابراهیم فتح‌آبادی، هادی (۱۳۹۰). «معاهدات بین‌المللی در رابطه با جلوگیری از آلودگی محیط‌های دریایی در اثر فعالیت‌های فراساحلی اکتشاف و تولید نفت و گاز». ماهنامه اکتشاف و تولید، شماره ۸۲، ص ۲۹-۲۳.
۲. اسدی، همایون (۱۳۹۴). حمل و نقل بین‌المللی از نگاه حقوق، اسناد، مدیریت پروژه و ریسک. تهران: انتشارات شولا.
۳. امیدی، هوشنگ (۱۳۵۳). حقوق دریایی. جلد اول، تهران: مدرسه عالی بیمه.
۴. ایزانلو، محسن (۱۳۹۶). «بررسی تعهدنامه جبران خسارت در حقوق حمل دریایی». مجله حقوقی بین‌المللی، شماره ۵۶، ص ۲۱۶-۱۹۷.
۵. بادینی، حسن؛ جعفری چالستری، محمود (۱۳۹۷). «نگرشی تحلیلی و انتقادی به اسناد بین‌المللی نظام مسئولیت و جبران خسارت در آلودگی‌های نفتی ناشی از حمل‌ونقل دریایی». مجله حقوقی بین‌المللی، شماره ۵۸، ص ۱۱۳-۸۹.
۶. برای چناری، یوسف، جهانیان، مجتبی (۱۳۹۵)، «صدور و مندرجات بارنامه دریایی در قوانین ایران و اسناد بین‌المللی»، مجله حقوقی دادگستری، شماره ۹۳، ص ۳۶-۱۳.

## واکنش نظام حقوقی حاکم بر حمل و نقل دریایی کالا به چالش‌های زیست‌محیطی ناشی از نشت نفت... ۴۳۷

۷. تقی‌زاده، ابراهیم؛ احمدی، افشین (۱۳۹۴). «بررسی تطبیقی حدود و مبنای مسئولیت متصدی حمل و نقل دریایی در کنوانسیون روتردام با کنوانسیون‌های بروکسل و هامبورگ». *مطالعات حقوق تطبیقی*، دوره ۶، شماره ۲، ص ۴۶۸-۴۴۳.
۸. حسینی آزاد، سید علی، محمدی، مهرداد (۱۳۹۳). «حمایت از محیط زیست در مخاصمات مسلحانه از منظر حقوق بین الملل»، انتشارات شهر دانش، تهران.
۹. دوبادران، سینا؛ محمدزاده، فردیس (۱۳۹۳). «بررسی تأثیر آلاینده‌های صنایع نفت و گاز بر انسان و محیط زیست». *دوماهنامه طب، دانشکده علوم پزشکی و خدمات بهداشتی-درمانی بوشهر*، سال هفدهم، شماره ۱، ص ۹۸-۸۵.
۱۰. رستم افشار، محمود؛ ملک‌پور، ملک‌رضا (۱۳۹۵). *راهنمای ایمن حمل و نقل کانتینرها در دریا*. چاپ دوم، تهران: کمیته ایرانی اتاق بازرگانی بین‌المللی.
۱۱. سیدی، مهرداد (۱۳۶۸). «مسئولیت مدنی خسارات آلودگی نفتی در دریای آزاد». *مجله حقوقی بین‌المللی*، شماره ۱۰، ص ۲۰-۵.
۱۲. سیفی قره‌یتاق، داود؛ حسینی، وحید؛ مهدی‌پور، محمد (۱۳۹۴). «بیمه اجباری مسئولیت مدنی صاحبان کشتی در آلودگی - های نفتی با تأکید بر کنوانسیون مسئولیت مدنی ۱۹۶۹ با اصلاحات بعدی». *پژوهش‌نامه بیمه*، سال سی‌ام، شماره ۱، ص ۳۳-۲۶۹.
۱۳. سیمایی، صراف؛ حسین، یاری (۱۳۹۳). «تعهدات و مسئولیت‌های متصدی حمل و نقل دریایی در کنوانسیون روتردام؛ مطالعه تطبیقی با قانون دریایی ایران، کنوانسیون‌های بروکسل و هامبورگ». *مجله تحقیقات حقوقی*، شماره ۶۶، ص ۱۴۴-۱۱۳.
۱۴. شیروی، عبدالحسین (۱۳۹۳). *حقوق نفت و گاز*. تهران: انتشارات میزان.
۱۵. عبداللهی، محسن (۱۳۹۰). «رویکردهای نظام مسئولیت بین‌المللی ناشی از اعمال منع‌نشده در حقوق بین‌الملل». *مجله تحقیقات حقوقی*، دانشگاه شهید بهشتی، شماره ۵۶، ص ۲۷۸-۲۱۱.
۱۶. فیضی چکاب، غلام نبی، مردانی، محمد حسن (۱۳۹۸). «مسئولیت‌های فرستنده و فرستنده اسنادی کالا در پرتو کنوانسیون روتردام»، فصلنامه دیدگاه‌های حقوق قضایی، شماره ۸۵، ص ۷۶-۵۵.
۱۷. کوروکولاسوریا، لال؛ رایبسون، نیکلاس (۱۳۹۰). *مبانی حقوق بین‌الملل محیط زیست*. ترجمه سید مهدی حسینی، تهران: انتشارات میزان.
۱۸. گروه صلح کرسی حقوق بشر دانشگاه شهید بهشتی (۱۳۹۳). *حقوق زیست‌محیطی بشر*. چاپ دوم، تهران: انتشارات دادگستر.
۱۹. مشهدی، علی؛ شاه حسینی، عطیه (۱۳۹۵). «پیشگیری از خسارات زیست محیطی در پرتو طرح ۲۰۰۱ کمیسیون حقوق بین‌الملل مبنی بر پیشگیری از آسیب فرامرزی ناشی از فعالیت‌های خطرناک»، فصلنامه مطالعات حقوق عمومی، دوره ۴۶، شماره ۲، ص ۲۷۳-۲۹۵.
۲۰. مشهدی، علی؛ شاه حسینی، عطیه (۱۳۹۶). «خصوصی‌سازی مسئولیت در جبران خسارات زیست محیطی؛ گذار از مسئولیت بین‌المللی دولت به مسئولیت متصدیان خصوصی فعالیت‌های خطرناک». *فصلنامه مطالعات حقوق خصوصی*، دوره ۴۷، شماره ۲، ص ۳۶۲-۳۴۵.
۲۱. مشیرپور، فریبا (۱۳۹۰). «عملکرد سازمان بین‌المللی دریایی در زمینه مسئولیت و جبران خسارت زیست محیطی». *مجله تحقیقات حقوقی آزاد*، شماره ۱۱، ص ۳۶۲-۳۴۵.
۲۲. نوری یوشانلوئی، جعفر؛ آفاسیدجعفرکشفی، مونا (۱۳۹۳). «حقوق و تکالیف دولت‌ها به پیشگیری و جبران آلودگی دریایی ناشی از حمل و نقل نفت در پرتو اسناد و آرای بین‌المللی». *فصلنامه پژوهش حقوق عمومی*، سال شانزدهم، شماره ۴۴، ص ۱۹۸-۱۷۳.
۲۳. یاری، میثم؛ مهاجری، بهروز (۱۳۹۳). «تعهدات و مسئولیت‌های فرستنده کالا در کنوانسیون روتردام؛ مطالعه تطبیقی با قانون دریایی ایران، کنوانسیون‌های بروکسل و هامبورگ». *مجله تحقیقات حقوقی آزاد*، شماره ۲۵، ص ۱۴۴-۱۲۶.

## ب) خارجی

24. Bengtsson ,Sofia (2010). "The Carriage of goods by sea conventions". *Master thesis, Faculty. J law, Lund University.*
  25. Bergkamp, Lucas (2001). *Liability and Environment: Private and Public Law Aspects of Civil Liability for Environmental Harm in an International Context.* The Hague, Kluwer Law International.
  26. Buehler, Ralph; Pucher, John (2017). "Sustainable Transport in Freiburg: Lessons from Germany's Environmental Capital". *International Journal of Sustainable Transportation.*No 5.
  27. de la Rue, Colin (Author), Charles Anderson (2009). *Shipping and the Environment.* Informa Law; 2 edition.
  28. Foster,Caroline (2005). "The ILC darft principles on the Allocation of Loss in the case of Transboundary Harm arising out of Hazardous activities:PrivatizingRisk?". *RECIEL*, vol.14.No.3.
  29. Gold E., Chircop A. and Kindred H. (2003). *Canadian Maritime Law.* Toronto, Irwin Law.
  30. Hui, WANG (2011). "Civil Liability for Marine Oil Pollution Damage: A Comparative and Economic Study of the International, US and the Chinese Compensation Regime". *Thesis submitted for the degree of Doctor of Philosophy.*
  31. Mason, Michael (2003). "Civil Liability for Oil Pollution Damage: Examining the Evolving Scope for Environmental Compensation in the International Regime". *Marine Policy*, Vol. 27.
  32. Munari, F. and La Mattina, A. (2010). "The Rotterdam Rules and their Implications for Environmental Protection". *Journal of International Maritime Law*, Volume 16.
  33. Phoebe N. Okowa (1996). "Procedural Obligations in International Environmental Agreements". *BYBIL*, vol. 67, pp. 275-336.
  34. Pholnuengma , Nontat (2011). *The Doctrine of Deviation: An Implied Obligation in a Contract of Affreightment.* LAP Lambert Academic Publishing.
  35. "Review of Maritime transport reports" (UNCTAD) year 2013 upto 2018.
  36. Rodrigue, Jean-Paul, *The geography of transport system*, third edition, New York: Routledge.
  37. Topouzelis, K., Muellenhoff, O., Ferraro, G., Tarchi, D (2007). "Satellite mapping of oil spills in the East Mediterranean". *Proceedings of the 10th International Conf. on Environmental Science and Technology*, Kos Island, Greece, 5-7.
  38. Walker, Tony Robret., Olubukola Adebambo , Monica C. Del Aguila Feijoo , Elias Elhaimer , Tahazzud Hossain , Stuart Johnston Edwards , Courtney E. Morrison , Jessica Romo , Nameeta Sharma , Stephanie Taylor and Sanam Zomorodi (2018). "Environmental Effects of Marine Transportation". *Dalhousie University, Halifax, NS, Canada.*
  39. Weinstein, Elaine B. (1994). "The Impact of Regulation of Transport of Hazardous Waste on Freedom of Navigation". *International Journal of Marine and Coastal Law*, 1994, vol. 9.
- سایتهای اینترنتی
40. www.unctad.org
  41. www.wto.org
  42. www.imo.org