

## شناسایی مسئول جبران خسارات در فرایند حمل و نقل دریایی مواد هسته‌ای

### علمی - پژوهشی

عباس عنوانی، دانش‌آموخته دکتری، گروه حقوق، واحد نیشابور، دانشگاه آزاد اسلامی، نیشابور، ایران  
سید محمد مهدی قبولی درافشان\*، دانشیار، گروه حقوق خصوصی، دانشکده حقوق و علوم سیاسی،  
دانشگاه فردوسی مشهد، ایران

سید محسن حسینی پویا، استادیار، گروه حقوق، واحد نیشابور، دانشگاه آزاد اسلامی، نیشابور، ایران  
سعید محسنی، دانشیار، گروه حقوق خصوصی، دانشکده حقوق و علوم سیاسی، دانشگاه فردوسی مشهد، ایران

\*پست الکترونیکی نویسنده مسئول: [ghaboli@um.ac.ir](mailto:ghaboli@um.ac.ir)

دریافت: ۱۴۰۰/۰۹/۲۰ - پذیرش: ۱۴۰۱/۰۵/۰۵

صفحه ۲۳۴-۲۱۱

### چکیده

کنوانسیون‌های بین‌المللی متعدد حقوق دریایی در زمینه حمل و نقل دریایی مواد خطرناک و اسناد بین‌المللی حقوق هسته‌ای حاکم بر جبران خسارت ناشی از حوادث هسته‌ای، موضع یکسانی درباره مسئول حوادث ناشی از حمل و نقل مواد هسته‌ای نداشته و مشخصاً مسئولیتی را برای بهره‌بردار تأسیسات هسته‌ای یا متصدی حمل در قبال این خسارت که در جریان حمل اتفاق می‌افتند شناسایی نکرده‌اند. سوالی که با بررسی این اسناد مطرح است آن است که در صورت وقوع چنین حوادثی مسئول کیست؟ نتیجه مقاله حاکی از آن است که اگرچه کنوانسیون مسئولیت مدنی در زمینه حمل و نقل دریایی مواد هسته‌ای ۱۹۷۱ تعیین مسئول و نوع مسئولیتش را به دو پیمان پاریس ۱۹۶۰ و وین ۱۹۶۳ ارجاع می‌دهد و کنوانسیون‌های مذکور بهره‌بردار را به طور انحصاری مسئول جبران خسارت وارده در جریان حمل و نقل مواد هسته‌ای می‌داند، اما این موضوع مانع از شناسایی مسئولیت برای متصدی حمل نخواهد بود. حقوق ایران نیز اگرچه به این کنوانسیون‌ها نپیوسته و حکمی در این خصوص ندارد لکن این امر مانع از پذیرش مسئولیت برای بهره‌بردار یا متصدی حمل نمی‌باشد.

واژه‌های کلیدی: بهره‌بردار تأسیسات هسته‌ای، خسارت هسته‌ای، متصدی حمل و نقل، مواد هسته‌ای، مسئولیت دریایی

### ۱ - مقدمه

که از حمل و نقل این مواد ناشی می‌شود، به دو دلیل از حمل و نقل کالای عادی متمایز است. نخست خصیصه ذاتاً خطرناک مواد هسته‌ای و دوم خطرهای بالقوه بسیاری که این مواد برای اشخاص و محیط زیست دارد. در حقوق ما این نوع حمل و نقل، تابع قواعد خاص و مستقلاً نیست و صرفاً می‌توان به بعضی توافق نامه‌های بین‌المللی که ایران هم به آنها پیوسته از جمله توافق نامه اروپایی در باره حمل و نقل بین‌المللی کالاهای خطرناک (ا.ی.دی.آر) یا قانون الحاق دولت جمهوری اسلامی ایران به کنوانسیون بین‌المللی نایروبی درباره انتقال لاشه

در بحث مسئولیت مدنی، تعیین شخص مسئول از اهمیت فوق العاده‌ای برای طرح دعوی و صدور حکم در خصوص تعیین مسئول و جبران خسارت توسط دادگاه برخوردار است. متأسفانه در حوادث هسته‌ای مبنای مشخصی برای تعیین شخص مسئول وجود ندارد. این خلاء در خصوص حمل و نقل مواد هسته‌ای نیز احساس می‌شود. خسارات ناشی از حوادث مربوط به تأسیسات یا راکتورهای هسته‌ای با خسارات ناشی از حوادث مربوط به حمل و نقل مواد هسته‌ای و مسئولیت مدنی ناشی از آن قطعاً متفاوت می‌باشد و خساراتی

به «مسئولیت مدنی در زمینه حمل دریایی مواد هسته‌ای» نیز که به صورت مشخص به موضوع حمل و نقل دریایی مواد هسته‌ای می‌پردازد، در این خصوص حکم صریحی ندارد و شناسایی مسئول را به دو کنوانسیون پاریس و وین ارجاع داده است. در این مقاله برآنیم تا با شناسایی موانع مندرج در اسناد بین‌المللی مربوط به حمل و نقل، به شناسایی مسئول جبران خسارت در رابطه خسارات ناشی از مواد هسته‌ای در جریان حمل و نقل دریایی مطابق کنوانسیون ۱۹۷۱ بروکسل پرداخته و به این پرسش پاسخ داده شود که در صورت وقوع سانحه هسته‌ای در جریان حمل این مواد مسئول کیست؟ بهره‌بردار براساس کنوانسیون‌های مسئولیت مدنی هسته‌ای؟ یا متصدی حمل براساس کنوانسیون‌های دریایی؟ نتیجه مقاله حاکی از آن است که اگرچه بهره‌بردار تأسیسات هسته‌ای به طور انحصاری مسئول جبران خسارت وارد شده در جریان حمل و نقل مواد هسته‌ای قرار خواهد گرفت، اما این امر مانع از مسئولیت متصدی حمل نخواهد بود. البته اگرچه حقوق ایران در این خصوص حکمی ندارد لکن باتوجه به مقررات موجود می‌توان مسئولیت را هم برای بهره‌بردار و هم متصدی حمل نیز شناسایی نمود.

## ۲ - مفاهیم

شناسایی مسئول حوادث هسته‌ای در حمل و نقل دریایی مواد هسته‌ای مستلزم ارایه تعریف بهره‌بردار تأسیسات هسته‌ای، بررسی مستندات قانونی مسئولیت و اصل مسئولیت انحصاری بهره‌بردار در کنوانسیون‌های هسته‌ای در ارتباط با این حوادث می‌باشد که مختصراً به بررسی این موارد می‌پردازیم.

### ۲-۱- بهره‌بردار تأسیسات هسته‌ای

در وقوع یک حادثه هسته‌ای ممکن است اشخاص مختلفی از قبیل دارنده مجوز، سازنده یا مالک تأسیسات و دولت محل استقرار تأسیسات دخیل باشند. در حمل مواد هسته‌ای مسئولیت بیشتر متوجه بهره‌بردار تأسیسات هسته‌ای است. در تعریف بهره‌بردار بیان شده، بهره‌بردار شخصی است که بر فعالیت خطرناک کنترل عملی مؤثر دارد. یا در زمان بروز حادثه منتهی به خسارت، فرمان یا کنترل اقتصادی، قانونی و واقعی فعالیت را در اختیار داشته باشد (کاتوزیان و انصاری، ۱۳۸۷).

کشتی‌ها مصوب ۱۳۸۹/۲/۲۸ اشاره نمود. در این مقاله هدف اصلی بررسی حمل و نقل مواد هسته‌ای آنهم از طریق دریا است، زیرا برخلاف کالاهای خطرناک دیگر که زیانبار بودن آنها محدود به قلمروی کاملاً محدود و خاص است، مواد هسته‌ای در صورت کوچک‌ترین اشتباه می‌توانند برای انسان و محیط زیست در سطح ملی یا حتی منطقه‌ای مضر باشند و بنابراین وضعیت خاص این دسته از مواد مستلزم توجه و دقت کافی در حمل و نقل آنها است. در کنوانسیون‌های بین‌المللی موجود به لحاظ حجم سنگین خسارات احتمالی در مورد حمل و نقل مواد هسته‌ای، مسئولیت ناشی از خسارات وارده، اغلب موارد بر دوش بهره‌بردار قرار داده شده؛ با این حال تحت شرایطی خاص ممکن است متصدی حمل به جای بهره‌بردار مسئول این حوادث قرار گیرد. چرا که از یک سو این مسئولیت، همواره او را محتاط و مقید به مقررات می‌سازد و از سوی دیگر جبران را بر دوش شخصی می‌نهد که در عمل افراط یا تفریط وی یا زیردستانش منجر به خسارت شده است. اهمیت استفاده از انرژی هسته‌ای بخصوص در رابطه با کشورهایی که از این انرژی برای مقاصد غیرنظامی استفاده می‌کردند در سال‌های پایانی دهه ۱۹۵۰ ضرورت تدوین و تصویب قوانین و ایجاد نظام حقوقی خاص راجع به مسئولیت مدنی در قبال فعالیت‌های هسته‌ای را نمایان و در دستور کار دولت‌ها و نهادهای بین‌المللی ذی‌ربط قرار داد. و این امر تلاش‌هایی را در جهت قانونمندسازی مسئولیت مدنی ناشی از حوادث در تأسیسات هسته‌ای یا در جریان حمل و نقل ماده هسته‌ای موجب گردید. کشورهای دارای فعالیت هسته‌ای غالباً هم عضو کنوانسیون‌های هسته‌ای هستند و هم در این زمینه دارای قانون داخلی هستند؛ بعضی عضو هیچ کدام از کنوانسیون‌های هسته‌ای نیستند. اما، در این زمینه دارای قوانین داخلی هستند؛ بعضی کشورها نیز همچون ایران نه عضو کنوانسیون‌های یاد شده می‌باشند و نه قوانین داخلی در این زمینه دارند (Mohit, 2014). حمل و نقل داخلی یا فرامرزی مواد هسته‌ای (مواد پرتوزا یا رادیواکتیو) ممکن است بصورت زمینی (جاده، راه آهن و پست)، هوایی یا دریایی صورت گیرد. اسناد بین‌المللی حاکم بر جبران خسارت ناشی از حوادث هسته‌ای، مسئولیتی را برای بهره‌بردار یا متصدی حمل در قبال خسارت هسته‌ای که در جریان حمل و نقل این مواد اتفاق می‌افتد، شناسایی نکرده‌اند. کنوانسیون ۱۹۷۱ بروکسل مربوط

در بند ۱ ماده ۱ کنوانسیون پاریس و وین، بهره‌بردار به شخصی اطلاق می‌شود که توسط مقام عمومی صالح (دولت مقرر تاسیسات) به عنوان بهره‌بردار آن تاسیسات تعیین یا به رسمیت شناخته شده است (Stoiber, et al, 2003). مقام عمومی صالح، نهاد یا سازمانی است (اعم از خود دولت یا سازمان دولتی) که وظیفه نظارت بر فعالیت‌های هسته‌ای و اعطای پروانه انجام فعالیت هسته‌ای را بر عهده دارد. به طور معمول منظور از بهره‌بردار شخصی است که اداره و رهبری و مسئولیت ایمنی یک تاسیسات هسته‌ای را بر عهده دارد و اصطلاحاً فرد دارنده مجوز یا گرداننده واقعی تاسیسات هسته‌ای است که زیان را تحمل می‌نماید (Malcolm, 2003). با این حال، دولت‌ها اختیار تعیین هر فرد دیگری را که با تاسیسات مذکور مرتبط است، به عنوان مثال مالک تاسیسات را دارند. چنانچه شق ۳ بند ۱ ماده ۱ پروتکل اصلاحی وین، بهره‌بردار را شخصی می‌داند که توسط کشور دارای تاسیسات، به عنوان استفاده کننده از آن تاسیسات تعیین شده باشد (Explanatory Text, IAEA, 2004). در کنوانسیون‌های مذکور در تعریف بهره‌بردار، از واژه «شخص-person» استفاده شده است که دولت یا مقام عمومی صالح می‌تواند او را بعنوان بهره‌بردار منصوب کند. منظور از شخص اعم است از هر فرد حقیقی، موسسه یا هرگونه نهاد عمومی یا خصوصی که شخصیت حقوقی داشته یا نداشته باشد. همچنین هر سازمان بین‌المللی که به موجب قانون دولت محل تاسیسات دارای شخصیت حقوقی بوده یا هر دولت یا اجزای تشکیل دهنده آن که می‌توانند بهره‌بردار تلقی گردند (شق ۱ بند ۱ ماده ۱ کنوانسیون وین).

## ۲-۲- مستندات قانونی مسئولیت

شناسایی مسئول در حمل و نقل مواد هسته‌ای، مستلزم بررسی کنوانسیون‌های هسته‌ای مرتبط است. آژانس بین‌المللی انرژی هسته‌ای اولین مجموعه مقررات توصیه‌ای خود در مورد حمل و نقل مواد پرتوزا را تحت عنوان مقررات حمل و نقل ایمن مواد رادیواکتیو<sup>۱</sup> در سال ۱۹۶۱ منتشر کرد (احدی و اکبری، ۱۳۸۷). این مقرر به بحث مسئولیت مدنی و نحوه جبران خسارت نپرداخته است. یک سال بعد به منظور قانونمندسازی کشتی‌های هسته‌ای، کنوانسیون بروکسل ۱۹۶۲ در زمینه مسئولیت بهره‌برداران کشتی‌های هسته‌ای<sup>۲</sup> منعقد شد

دارد (Schwartz, 2006). از این رو بند ۱ ماده ۶ کنوانسیون پاریس و بند ۵ ماده ۲ کنوانسیون وین در خصوص کانالیزه کردن حقوقی مسئولیت مقرر می‌دارد «حق جبران خسارات ناشی از حادثه هسته‌ای فقط علیه بهره‌بردار اعمال می‌شود و به‌جز بهره‌بردار، هیچ شخص دیگری نباید مسئول جبران خسارات ناشی از حادثه هسته‌ای شناخته شود». در اکثر کشورهایی که قانون خاص در مورد مسئولیت مدنی هسته‌ای دارند از جمله فرانسه، این نوع جهت‌دهی حقوقی مسئولیت نیز پذیرفته شده است (Stoiber, et al, 2003). در حقوق ایران مقررات ویژه‌ای در خصوص این اصل مشاهده نمی‌شود لکن همانطور که بیان خواهد شد این موضوع مانع از پذیرش اصل مسئولیت انحصاری بهره‌بردار در حقوق ایران نمی‌باشد (قاسمی و سالاریان، ۱۳۹۰).

### ۳ - مسئول جبران خسارت

با توجه به کنوانسیون‌های مذکور و کنوانسیون‌های دریایی مرتبط، به نظر می‌رسد که حقوق دریایی علی‌رغم کنوانسیون‌های متعدد خود، موضع یکسانی را درباره آنکه چه کسی در برابر خسارتهای هسته‌ای ایجاد شده در جریان حمل دریایی مسئول است، اتخاذ نکرده است. در خصوص حمل مواد هسته‌ای، مسئولیت را می‌توان متوجه دو گروه دانست و علت مسئول بودن آنها را بررسی نمود؛ از سویی می‌توان باتوجه به نبود مقرراتی خاص در مورد حمل مواد هسته‌ای، مطابق مقررات حمل کالای عادی و اصل مسئولیت حمل‌کننده در حقوق حمل و نقل، حمل‌کننده را مسئول شناخت. لکن درخصوص حمل‌کننده مواد هسته‌ای ملاحظات ویژه‌ای در کار می‌باشد چراکه این حمل‌کننده عموماً در موقعیتی نیست که اقدامات لازم جهت بررسی بسته‌بندی مواد هسته‌ای، محتوای آنها و نحوه حفاظت از آنها را انجام و صحت موارد مذکور را بداند. اگر قرار باشد حمل‌کننده مسئول تلقی گردد، مجبور خواهد بود پوشش بیمه‌ای درخصوص مسئولیت بالقوه‌اش تحصیل نماید و این امر موجب هزینه بالای حمل برای متصدی حمل است (Expose des Motifs, OECD, 1982). از سویی دیگر می‌توان بهره‌بردار تأسیسات هسته‌ای را مسئول دانست، چراکه مسئول از منظر کنوانسیون‌های هسته‌ای تعریف جدیدی یافته است. کنوانسیون پاریس، بهره‌بردار را مسئول منحصر جبران هرگونه سلب حیات، جراحت، تخریب و آسیب به اموال می‌داند. این رویکرد در کنوانسیون وین نیز تکرار شده است. این کنوانسیون‌ها، مسئولیت انحصاری

و حمل و نقل آن وضع نکرده است. در این مقاله من بعد کنوانسیون‌های اخیر را به عنوان؛ کنوانسیون پاریس، کنوانسیون وین و کنوانسیون ۱۹۷۱ نامیده می‌شود.

### ۲-۳- اصل مسئولیت انحصاری بهره‌بردار

یکی از ویژگی‌های منحصر به فرد حقوق هسته‌ای که در کنوانسیون‌های بین‌المللی برجسته شده است، اصل مسئولیت انحصاری<sup>۱۱</sup> بهره‌بردار است که نتیجه آن هدایت، تمرکز یا کانالیزه کردن<sup>۱۲</sup> مسئولیت به سوی بهره‌بردار می‌باشد (Ameye, 2010). بر خلاف قواعد عام مسئولیت مدنی، که هر کس مسئول خسارت ناشی از فعل یا ترک فعل خود می‌باشد در حقوق هسته‌ای به دلیل طبیعت خاص مواد هسته‌ای که شدت خطر ناشی از آن، جبران فوری خسارت را می‌طلبد، این اصل کنار گذاشته شده و اصل مسئولیت انحصاری بهره‌بردار جایگزین آن شده است (مشهدی و شاه حسینی، ۱۳۹۶). به موجب این اصل، مسئولیت کلیه حوادث ناشی از فعالیتهای هسته‌ای چه در تأسیسات بهره‌بردار و چه در حین حمل مواد هسته‌ای به تأسیسات و بالعکس منحصراً برعهده بهره‌بردار است و او جز موارد خاص امکان رجوع به مسئول واقعی را ندارد. این اصل در زمینه حمل مواد هسته‌ای نیز جاری است (Stoiber, et al, 2003). و علت آن عمل بهره‌بردار است که محیط خطرناک را ایجاد کرده و منتفع فعالیت هسته‌ای است (Sean, 1994). با این وجود مسئولیت انحصاری بهره‌بردار ممکن است به یکی از عوامل بی‌انگیزه شدن و عدم تعهد متصدی تأسیسات و یا افراد دخیل در حمل مواد هسته‌ای در انجام وظایف خود بیانجامد (Hariharan, 2011). برای رفع این مشکل و سازش بین نظم حقوقی و نیازهای جامعه سیستم جهت دهی مالی یا اقتصادی<sup>۱۳</sup> پیشنهاد شده است. این موضوع، کانالیزه کردن مسئولیت را به دو بعد حقوقی و اقتصادی تقسیم نموده است. کانالیزه کردن حقوقی<sup>۱۴</sup> مسئولیت به این معنا است که صرفاً کسی که تحت کنترل او فعالیت مخاطره آمیز رخ داده، یعنی بهره‌بردار مسئول شناخته خواهد شد و تمام مسئولیت به سوی او هدایت می‌شود؛ حال آنکه کانالیزه کردن اقتصادی مسئولیت به این معناست که هر نهادی ممکن است قانوناً مسئول جبران خسارت قلمداد شود، اما عواقب اقتصادی آن مسئولیت به سوی بهره‌بردار هدایت می‌شود. با این تفاوت که در تمرکز حقوقی، بهره‌بردار نمی‌تواند به عاملان واقعی خسارت مراجعه کند ولی در تمرکز اقتصادی، این امکان وجود

حادثه هسته‌ای برای تحمیل مسئولیت به بهره‌بردار کفایت می‌کند. نویسندگان کنوانسیون بروکسل ۱۹۷۱ مقرر نمودند که؛ هنگام ورود خسارت ناشی از حادثه هسته‌ای در جریان حمل دریایی ماده هسته‌ای تحت شمول کنوانسیون‌های پاریس و وین، بهره‌بردار تأسیسات هسته‌ای مسئول چنین خسارتی است و مسئولیت انحصاری خواهد داشت و صاحب کشتی به هیچ وجه مسئول خسارات ناشی از حمل مواد هسته‌ای نیست، مگر اینکه فعل یا ترک فعلی را که موجب بروز خسارات گردیده، عمداً انجام شده باشد (چرچیل و لو، ۱۳۷۷). طبق ماده ۱ کنوانسیون ۱۹۷۱؛ هر شخصی که به موجب یک کنوانسیون بین‌المللی یا قانون ملی قابل اعمال در زمینه حمل و نقل دریایی، درخصوص خسارات ناشی از حادثه هسته‌ای مسئول تلقی شود؛ از مسئولیت مربوط به جبران خسارت معاف خواهد شد و بهره‌بردار در دو صورت مسئول خواهد بود. الف) چنانچه بهره‌بردار بر اساس هرکدام از کنوانسیون‌های پاریس یا وین مسئول چنین خسارتی شناخته شود. لذا، چنانچه متصدی حمل دریایی، ماده هسته‌ای را حمل و حادثه‌ای رخ دهد، شخص مسئول کسی است که بر طبق کنوانسیون پاریس یا وین مسئول شناخته شود. ب) چنانچه قانون ملی حاکم بر حوادث هسته‌ای، بهره‌بردار را مسئول این خسارت بشناسد، مشروط به آنکه قانون ملی از هر جهت به خصوص میزان جبران خسارت برای اشخاص زیان‌دیده مفیدتر از کنوانسیون‌های هسته‌ای باشد. در صورت دوم در تعیین مسئول تغییری ایجاد نخواهد شد و صرفاً میزان جبران خسارت مساعدتر به نفع زیان‌دیده خواهد بود. بنابراین همانطور که ملاحظه شد کنوانسیون ۱۹۷۱، تعیین مسئول و نوع مسئولیتش را به کنوانسیون‌های پاریس و وین ارجاع می‌دهد و کنوانسیون‌های مذکور نیز تمام مسئولیت را فقط بر عهده بهره‌بردار گذاشته‌اند که حادثه هسته‌ای؛ حین حمل دریایی مواد هسته‌ای در تأسیساتش یا حین حمل دریایی این مواد به تأسیساتش و بالعکس (به داخل یا خارج تأسیسات) اتفاق می‌افتد.

ضمناً در فرضی که دولت در مقام بهره‌بردار تأسیسات هسته‌ای عمل می‌نماید، مسئولیت احتمالی دولتها در مقابل یکدیگر تابع موافقت‌نامه‌های بین‌المللی موجود در زمینه حمل و نقل و قواعد حقوق بین‌الملل عمومی است، البته کنوانسیون پاریس در این خصوص مسئولیتی برای دولت شناسایی نکرده چراکه کنوانسیون نامبرده صرفاً ناظر بر فرضی است که

بهره‌بردار را به حادثه حین حمل نیز گسترش داده‌اند، چراکه اعمال کنوانسیون‌های مذکور در این خصوص ممکن است در تعارض با برخی مقررات دیگر باشد. برای حل این تعارض لاقبل در مورد حمل و نقل دریایی مواد هسته‌ای، کنوانسیون ۱۹۷۱ مصوب و اجرایی شده است. اگرچه کنوانسیون مذکور مربوط به حمل و نقل مواد هسته‌ای است، اما برخلاف غالب کنوانسیون‌های مربوط به حمل و نقل، قائل به مسئولیت مدنی متصدی حمل نیست بلکه بهره‌بردار را مسئول می‌داند. این کنوانسیون ضمن آنکه نظام مسئولیت نوبنی را ایجاد نکرده (ماده ۱)، حکم خاصی را هم درخصوص مسئول حمل مواد هسته‌ای بیان نمی‌کند و این موضوع را به مقررات کنوانسیون‌های پاریس و وین در بحث مسئولیت مدنی هسته‌ای ارجاع داده و تنها بر نظام مسئولیت مقرر در این کنوانسیون‌ها در رابطه با حمل دریایی مواد هسته‌ای تأکید دارد. لکن از آن جهت که به طور اختصاصی نظام مسئولیت حاکم بر حمل دریایی مواد هسته‌ای را تبیین نموده دارای اهمیت است. هدف اصلی این کنوانسیون رفع تعارض احتمالی (مشیرپور، ۱۳۹۰) ناشی از اعمال همزمان کنوانسیون‌های پاریس و وین و کنوانسیون‌های دریایی، در زمینه حمل دریایی مواد هسته‌ای می‌باشد (Elbaradei, 1993). چراکه اولاً در کنوانسیون‌های هسته‌ای، بهره‌بردار حتی حین حمل مواد هسته‌ای خارج از تأسیسات نیز مسئولیت انحصاری دارد ولی در کنوانسیون‌های بین‌المللی حمل و نقل دریایی، مسئولیت متوجه متصدی حمل یا مالکان کشتی می‌باشد. ثانیاً مبنای مسئولیت در کنوانسیون‌های هسته‌ای از نظریه مسئولیت بدون تقصیر تبعیت نموده اما در کنوانسیون‌های دریایی از مبنای دوگانه و غالباً بر تئوری مسئولیت مبتنی بر تقصیر استوار است. از این رو امکان مسئولیت هم‌زمان بهره‌بردار و متصدی حمل طبق این کنوانسیون‌ها وجود دارد.

#### ۴- موارد مسئولیت بهره‌بردار

طبق اصول مسئولیت انحصاری و مسئولیت محض در حوادث هسته‌ای، مسئولیت بر عهده بهره‌بردار تأسیسات هسته‌ای بوده و او مسئول جبران کامل خسارات ناشی از فعالیت‌های هسته‌ای خواهد بود، اعم از این که خسارات واقع شده ناشی از حادثه‌ی هسته‌ای در تأسیسات خود باشد یا خسارات ناشی از حادثه‌ی هسته‌ای در جریان حمل مواد هسته‌ای به آن تأسیسات باشد. بنابراین، زیان‌دیده از اثبات تقصیر معاف است و صرف اثبات رابطه علیت میان خسارت وارد شده و

ورود خسارت، مواد هسته‌ای در آن بوده اند یا بهره‌بردار که بعداً تصدی آن مواد را بر عهده گرفته است یا مسئولیت راجع به آنها را مطابق شرایط صریح قرارداد کتبی پذیرفته است، برای آن خسارت مسئول خواهد بود (بند ۲ ماده ۵ کنوانسیون پاریس).

#### ۴-۲- خسارات مربوط به مواد خارج شده از تأسیسات

##### یا وارد شده به تأسیسات

علی‌رغم پذیرش مسئولیت انحصاری بهره‌بردار و تعیین او بعنوان مسئول جبران خسارت در کنوانسیونهای هسته‌ای، اما در مواردی ممکن است مسئولیت مذکور بین چند بهره‌بردار که به نحوی با حادثه در ارتباط بوده‌اند مطرح شود. این موارد نیز بیشتر در جایی مطرح است که مواد هسته‌ای در چند تأسیسات هستند یا از جایی به جای دیگر منتقل می‌شوند. این کنوانسیون‌ها مسئولیت خسارات رخ داده ناشی از حمل مواد هسته‌ای به خارج از تأسیسات و حمل مواد هسته‌ای به داخل تأسیسات را به صرف اثبات اینکه چنین خسارتی به سبب واقعه هسته‌ای بوده انحصاراً بر عهده بهره‌بردار می‌گذارد (Chavan, 2010). در این حالت با پذیرش مسئولیت بهره‌بردار، مسئولیت حمل‌کننده که به نحو دیگر می‌تواند براساس قواعد کلی حقوقی مسئول شناخته شود، منتفی می‌گردد. لذا، درخصوص حمل مواد هسته‌ای این سوال مطرح است که از نظر این کنوانسیون‌ها، مسئولیت بر دوش چه کسی است؟ بهره‌بردار ارسال‌کننده یا بهره‌بردار تحویل‌گیرنده یا متصدی حمل مواد هسته‌ای؟ در پاسخ به این سوال نظریات متعددی مطرح شده است. تحمیل مسئولیت ناشی از سوانح هسته‌ای در جریان حمل و نقل بر متصدی حمل به این سبب نامناسب است که متصدی حمل هیچ مسئولیتی در قبال بسته‌بندی مواد هسته‌ای نداشته و هیچ دانش مخصوصی نیز در خصوص چگونگی تسلیم آن ندارد. ضمن آنکه اگر متصدی حمل در قبال چنین خسارت‌هایی مسئول باشد، ناچار خواهد بود تا بیمه مسئولیت هسته‌ای سنگینی را تهیه کند. به این صورت مسئول دانستن وی، هم ناعادلانه و هم به لحاظ اقتصادی ناممکن است. در عوض، مسئولیت بر دوش بهره‌بردار ارسال‌کننده مواد که غالباً مسئولیت خود را در قبال اشخاص ثالث بیمه می‌کند، قرار خواهد گرفت تا آنکه مسئولیت به متصدی گیرنده، منتقل شود (Liability and

بهره‌بردار شخص خصوصی و غیردولتی باشد. از این رو در کنوانسیون‌های پاریس و وین؛ مسئولیت بهره‌بردار شامل فروض مختلفی است که به بررسی این موارد می‌پردازیم.

#### ۴-۱- خسارات ناشی از تأسیسات هسته‌ای خود

بهره‌بردار تأسیسات هسته‌ای به طور مطلق و انحصاری مسئول خسارت هسته‌ای است که از یک حادثه هسته‌ای در تأسیسات متعلق به خودش ناشی شده، به صرف اثبات اینکه چنین خسارتی به سبب واقعه هسته‌ای در چنین تأسیساتی بوده باشد (Chavan, 2010). (بند ۱ ماده ۲ کنوانسیون وین و بند الف ماده ۳ کنوانسیون پاریس) کنوانسیون‌های هسته‌ای بابت خسارات وارده یا از دست دادن حیات هر شخص و خسارت یا ضرر و زیان هر مالی که بر اثر یک حادثه در تأسیسات هسته‌ای یا در طول حمل مواد هسته‌ای به وجود آمده باشد، غرامت پیش‌بینی کرده است. کنوانسیون پاریس در جزء ۲ بند ۱ ماده ۳ بهره‌بردار را نسبت به خسارت وارده به اموال<sup>۱۴</sup> یا تلف اموال<sup>۱۵</sup> مسئول می‌داند. کنوانسیون اصلاحی ۱۹۹۷ وین هم در جزء ۲ شق k بند ۱ ماده ۱ و کنوانسیون جبران خسارت تکمیلی ۱۹۹۷ در جزء ۲ بند f ماده ۱ تلف مال و خسارت وارده به مال را از جمله خسارات هسته‌ای دانسته که قابل جبران هستند. با این توضیح اولاً این خسارات شامل؛ خسارت وارده به جان هر شخص و خسارت وارده به هر مالی است که از حوادث رخ داده در تأسیسات بهره‌بردار ناشی شده باشد. ثانیاً تنها شرط ایجاد مسئولیت، اثبات رابطه سببیت است یعنی واقعه هسته‌ای سبب ایجاد خسارت باشد. در خصوص خسارت مادی وارده به اموال؛ این خسارت شامل تلف عین و منفعت یا نقص و عیب عین و منفعت است که در کنوانسیون‌های هسته‌ای در زمره خسارت هسته‌ای محسوب می‌شوند. درخصوص خسارات ناشی از تأسیسات هسته‌ای خود، دو فرض متصور است؛ فرض اول اینکه اگر مواد هسته‌ای مربوط به حادثه هسته‌ای در بیشتر از یک تأسیسات وجود داشته‌اند ولی در زمان ورود خسارت در یک تأسیسات باشند، تنها بهره‌بردار تأسیسات اخیر مسئول خواهد بود و بهره‌برداران تأسیسات هسته‌ای که قبلاً مواد هسته‌ای در داخل آنها بوده است مسئولیت ندارند (بند ۱ ماده ۵ کنوانسیون پاریس). دوم آنکه اگر مواد هسته‌ای مربوطه در بیشتر از یک تأسیسات وجود داشته‌اند ولی در زمان ورود خسارت در هیچ تأسیساتی نباشند، تنها بهره‌بردار آخرین تأسیساتی که قبل از

خسارت خواهد بود. با این حال در مواردی که قرارداد مخصوصی میان متصدیان هسته‌ای در خصوص مسئولیت در قبال خسارت هسته‌ای موجود باشد، چنین قرارداد مخصوصی، اعمال خواهد شد» (Republic of Korea. Nuclear Liability Act, 2015, A3 Liability Act, Poland's Atomic Energy Act, 2000) به تصویب رسیده است، در زمینه حمل و نقل مواد هسته‌ای اشعار می‌دارد که مسئولیت به عهده بهره‌بردار تأسیسات هسته‌ای است که این مواد را ارسال داشته است. در کنوانسیون وین بهره‌بردار فرستنده، مطلقاً مسئول خسارت هسته‌ای ناشی از مواد هسته‌ای است که؛ از تأسیساتش بوجود آمده یا منشاء مواد مذکور از همان تأسیسات هسته‌ای بوده است یا از تأسیساتش خارج شده و برای شخصی در قلمرو یک دولت متعاقد ارسال می‌شود (بند ب از ردیف ۱ ماده ۲ کنوانسیون وین). در کنوانسیون پاریس نیز بهره‌بردار مسئول هر خسارت ناشی از یک حادثه هسته‌ای مربوط مواد هسته‌ای خارج شده از این تأسیسات و مواد هسته‌ای در حین حمل از آنجا است که از تأسیسات بهره‌بردار خارج می‌شود (ماده ۳ و بند الف ماده ۴ کنوانسیون پاریس). در هر دو کنوانسیون تنها شرط ایجاد مسئولیت در این حالت این است که صرفاً ثابت شود که چنین خسارتی به سبب حادثه هسته‌ای مربوط مواد مذکور بوده است. اصل مسئولیت بهره‌بردار ارسال‌کننده مواد هسته‌ای دارای فروضی است که طبق آن بهره‌بردار تأسیسات در حالت‌های ذیل مسئول خسارت ناشی از موادی است که از تأسیساتش خارج می‌شود.

#### ۴-۲-۱-۱- مسئولیت مطلق بهره‌بردار ارسال‌کننده مواد هسته‌ای

درخصوص مواد هسته‌ای که از تأسیسات بهره‌بردار خارج می‌شود تا قبل از پذیرش مسئولیت توسط بهره‌بردار ثالثی، اصل بر مسئولیت مطلق بهره‌بردار ارسال‌کننده مواد هسته‌ای است. انتقال مسئولیت به بهره‌بردار تأسیسات هسته‌ای ثالث یا طبق شرایط صریح قرارداد کتبی صورت می‌گیرد یا در صورت فقدان چنین قراردادی، مسئولیت زمانی منتقل می‌شود که عملاً بهره‌بردار تأسیسات هسته‌ای ثانوی، مسئولیت مواد هسته‌ای را بر عهده گیرد (Brodecki, 1986). در این حالت زمانی که بهره‌برداری در یک کشور عضو کنوانسیون مواد را برای

(Compensation for Nuclear Damage, 1994). همچنین اگر متصدی حمل بداند که در فرض خسارت‌های هسته‌ای ایجاد شده در جریان حمل، در برابر اشخاص ثالث، مسئول خواهد بود دیگر هیچ تمایلی به حمل مواد هسته‌ای نشان نخواهد داد. حادثه حین حمل مواد هسته‌ای را از نظر قلمرو، بسته به این که مواد به کشورهای متعاقد یا غیرمتعاقد ارسال می‌شود، به دو دسته کلی قابل تقسیم است. اول، زمانی که متصدیان ارسال‌کننده و گیرنده هر دو در کشورهای متعاقد مستقرند. در این صورت کل مسیر حمل تحت پوشش مقررات کنوانسیون و مسئولیت دو متصدی مذکور می‌باشد، هر چند که مسیر حمل از قلمروی کشورهای غیرمتعاقد عبور نماید. در این حالت فقط مسئله انتقال مسئولیت از یک متصدی به دیگری مطرح می‌باشد که با توضیحی که خواهد آمد اگر بین دو متصدی قراردادی کتبی با شروط صریح در خصوص نقطه انتقال مسئولیت وجود داشته باشد بر همان اساس عمل می‌گردد. در غیر این صورت اصل بر مسئولیت متصدی ارسال‌کننده است. دوم، فرضی که یکی از دو متصدی ارسال‌کننده یا گیرنده زمانی که حمل تحت مسئولیت آنها است در قلمروی کشورهای عضو قرار ندارد یا تأسیساتش تحت پوشش نیست، که این حالت را نیز با توجه به اینکه اصولاً مقررات کنوانسیون بر آنها حاکم نیست، در جای خود توضیح خواهیم داد.

#### ۴-۲-۱- خسارات مربوط به مواد خارج شده از تأسیسات بهره‌بردار

درخصوص مواد هسته‌ای که از تأسیسات خارج و ارسال می‌شوند، اصل بر مسئولیت بهره‌بردار ارسال‌کننده مواد هسته‌ای است، زیرا این ارسال‌کننده است که مسئول بسته‌بندی، جاسازی و قراردادن ماده هسته‌ای در ظرف‌های مخصوص و حصول اطمینان از اجرا شدن مقررات سلامت و ایمنی در مورد آنهاست. لذا تا زمانی که توافقی بین طرفین وجود نداشته باشد و بهره‌بردار گیرنده، مواد را تحویل نگرفته باشد مسئولیت بر دوش ارسال‌کننده قرار خواهد داشت، مگر آنکه به نحو دیگری میان طرفین توافق شده باشد. در قوانین داخلی بعضی کشورها نیز این اصل پذیرفته شده است به طور مثال کره جنوبی در قانون مسئولیت هسته‌ای خود، اصل را بر مسئولیت بهره‌بردار ارسال‌کننده مواد دانسته و بیان می‌دارد: «چنانچه خسارت هسته‌ای، در نتیجه حمل و نقل میان متصدیان مواد هسته‌ای باشد، متصدی ارسال‌کننده مواد هسته‌ای، مسئول

کننده مسئول است (جزء ۳ بند ب ردیف ۱ ماده ۲ کنوانسیون وین و جزء ۳ بند الف ماده ۴ کنوانسیون پاریس). و بالعکس در فرضی که حمل مواد هسته ای به راکتور اتمی، منتهی به ایراد خسارت گردد و بهره‌بردار بر مبنای این کنوانسیون مسئولیتی نداشته باشد، شخصی که حسب وظیفه مجاز به تصدی حمل و نقل است مطابق قواعد مربوطه مسئول است و کنوانسیون تأثیری بر مسئولیت وی نخواهد داشت (بند ۳ ماده ۶ کنوانسیون پاریس).

#### ۴-۲-۱-۳- مسئولیت ارسال مواد برای شخصی در قلمرو یک دولت غیرمتعاقد

در موردی که مواد هسته‌ای از کشور عضو کنوانسیون برای بهره‌برداری در قلمرو یک دولت غیرمتعاقد ارسال می‌شود مسئولیت حادثه‌ای که در جریان حمل آن مواد اتفاق می‌افتد مطلقاً برعهده بهره‌بردار ارسال کننده است. به عبارتی از لحظه ارسال تا زمان تخلیه مواد هسته‌ای، فرستنده مسئول است تا زمانی که مواد در قلمرو سرزمینی کشور غیر عضو از وسیله حمل تخلیه شوند. مشروط به اینکه؛ حادثه هسته‌ای قبل از اینکه مواد از آن وسیله نقلیه تخلیه شود، رخ دهد. پس اگر حادثه بعد از تخلیه مواد از وسیله نقلیه در قلمرو دولت غیرمتعاقد رخ دهد، فرستنده مسئول نیست (جزء ۴ از بند ب از ردیف ۱ ماده ۲ کنوانسیون وین و پروتکل اصلاحی و جزء ۴ از بند الف ماده ۴ کنوانسیون پاریس). در واقع کنوانسیون نمی‌تواند بر اشخاصی که تحت صلاحیت دولت‌های متعاقد نیستند، مسئولیت تحمیل کند. بنابراین، چنانچه ماده هسته‌ای به مقصد دولت غیرمتعاقد ارسال شود، بهره‌بردار ارسال‌کننده تا زمانی که ماده هسته‌ای از وسیله حملی که وارد سرزمین آن دولت شده است، تخلیه نگردد مسئول خواهد بود. به منظور تسهیل حمل مواد هسته‌ای، به ویژه در موارد عبور از قلمرو تعدادی از کشورها، ماده ۳ کنوانسیون وین، بهره‌بردار مسئول را ملزم نموده است که در مواقع حمل ماده هسته‌ای تأییدیه‌ای را بوسیله یا از جانب بیمه‌گر یا شخص دیگری که توسط کنوانسیون به تامین مالی ملزم گردیده، صادر و برای حمل‌کننده تهیه و تسلیم او نماید. بر خلاف بند ج ماده ۴ کنوانسیون پاریس، ماده ۳ کنوانسیون وین صریحاً اعلام می‌دارد که دولت متعاقد مجاز نیست حمل و نقل را که به طور کامل در

بهره‌برداری دیگر در کشور عضو ارسال می‌کند، مسئولیت حادثه‌ای که در جریان حمل اتفاق می‌افتد مطلقاً بر عهده فرستنده است تا زمانی که بهره‌بردار ثالث؛ یا به موجب قرارداد کتبی صریحاً مسئولیت آن مواد را بپذیرد یا عملاً تصدی آن مواد را بر عهده گیرد. لذا، اگر حادثه قبل از پذیرش مسئولیت رخ دهد بازهم بهره‌بردار ارسال‌کننده مسئول است. حالت اول مشروط است به اینکه، اولاً؛ مسئولیت جبران خسارت واقعه هسته‌ای در بردارنده مواد هسته‌ای، از سوی بهره‌بردار تاسیسات هسته‌ای دیگری به موجب مقررات یا شرایط صریح در یک قراردادی مکتوب پذیرفته نشده باشد. ثانیاً، حادثه قبل از پذیرش مسئولیت رخ دهد. حالت دوم نیز مشروط به آن است که اولاً مسئولیت چنین موادی، عملاً از سوی بهره‌بردار ثالثی پذیرفته نشده باشد چه با توافق کتبی و چه بدون توافق کتبی، یعنی حتی اگر توافق و شرایط تصریح شده‌ای هم وجود نداشته باشد به صرف پذیرش مسئولیت، این مسئولیت منتقل می‌شود. ثانیاً حادثه قبل از پذیرش مسئولیت رخ دهد (جزء ۱ و ۲ بند فرعی ب از ردیف ۱ ماده ۲ کنوانسیون وین و پروتکل اصلاحی آن و جزء ۱ و ۲ از بند الف ماده ۴ کنوانسیون پاریس).

#### ۴-۲-۱-۲- مسئولیت ارسال مواد برای متصدی راکتور هسته‌ای منصوبه در وسیله حمل

در مواردی که بهره‌بردار تاسیسات هسته‌ای، مواد را برای متصدی راکتور هسته‌ای منصوبه در وسیله حمل، ارسال می‌دارد تا قبل از آنکه مسئولیت مواد هسته‌ای توسط متصدی راکتور بعهده نگرفته نشده، متصدی ارسال کننده مسئول است. منظور از راکتور هسته‌ای منصوبه در وسیله حمل، راکتوری است که در وسیله مذکور به عنوان منبع قدرت وسیله حمل و نقل، برای حرکت دادن آن یا برای هر هدف دیگری مورد استفاده قرار می‌گیرد. لذا بهره‌بردار ارسال کننده مواد، مطلقاً مسئول خسارت هسته‌ای ناشی از مواد هسته‌ای است که برای شخصی که به طور قانونی مجاز به بهره‌برداری از راکتور هسته‌ای است ارسال می‌شود. این حالت نیز مشروط به آن است که اولاً؛ مسئولیت چنین موادی، توسط متصدی راکتور مذکور پذیرفته نشده باشد. ثانیاً حادثه قبل از پذیرش مسئولیت رخ دهد. بعبارتی حتی اگر این شخص مسئولیت مواد هسته‌ای را بر عهده گرفته باشد لکن حادثه قبل از پذیرش مسئولیت رخ دهد بازهم بهره‌بردار ارسال



چارچوب سرزمین‌اش انجام می‌گیرد از شمول آن مستثنی نماید.

#### ۴-۲-۲- خسارات مربوط به مواد وارد شده به تأسیسات بهره‌بردار

بر خلاف اصل مسئولیت بهره‌بردار ارسال‌کننده مواد هسته‌ای، مسئولیت بهره‌بردار گیرنده مواد هسته‌ای یک استثناء بوده و مشروط است. مسئولیت متصدی دریافت‌کننده مواد بابت خسارات مربوط به مواد وارد شده به تأسیسات، در این کنوانسیون‌ها نیز پیش‌بینی شده و مسئولیت او ناشی از شروط مندرج در یک قرارداد صریح کتبی است. ابتدای این مسئولیت، طبق شرایط قرارداد کتبی بهره‌بردار ارسال‌کننده و دریافت‌کننده آن است و در صورت نبود قرارداد کتبی و فقدان شرط صریح قراردادی، زمانی مسئولیت انتقال می‌یابد که بهره‌بردار دریافت‌کننده عملاً مسئولیت مواد را بر عهده گیرد. طبق بند ج از ردیف ۱ ماده ۲ کنوانسیون وین و بند ب ماده ۴ کنوانسیون پاریس؛ بهره‌بردار گیرنده در صورت وجود شرایطی مسئول خسارات ناشی از مواد هسته‌ای است که به تأسیساتش وارد شده است. علاوه بر شروطی که در ذیل توضیح داده خواهد شد، در هر دو کنوانسیون شرط ایجاد مسئولیت در این حالات این است که صرفاً ثابت شود که چنین خسارتی به سبب حادثه هسته‌ای مذکور بوده است. استثناء مسئولیت بهره‌بردار دریافت‌کننده مواد هسته‌ای دارای فروضی است که طبق آن بهره‌بردار تأسیسات هسته‌ای در حالت‌های ذیل مسئول حمل موادی است که به تأسیساتش وارد می‌شود.

#### ۴-۲-۲-۱- مسئولیت بهره‌بردار گیرنده مواد هسته‌ای

انتقال مسئولیت به بهره‌بردار گیرنده بعد از پذیرش مسئولیت توسط او یا طبق شرایط قرارداد کتبی صورت می‌گیرد یا در صورت نبود این قرارداد، مسئولیت زمانی منتقل می‌شود که عملاً بهره‌بردار گیرنده، مسئولیت مواد هسته‌ای را بر عهده گیرد. در این حالت زمانی که بهره‌بردار در یک کشور عضو، مواد هسته‌ای را از بهره‌بردار در کشور عضو دریافت می‌کند، مسئولیت حادثه‌ای که در جریان حمل اتفاق می‌افتد در صورتی بر عهده گیرنده است؛ که یا او به موجب قرارداد کتبی صریحاً مسئولیت آن مواد را بپذیرد یا عملاً تصدی آن مواد را بر عهده بگیرد لذا اگر حادثه قبل از پذیرش مسئولیت رخ دهد بهره‌بردار

گیرنده مسئول نخواهد بود. حالت اول مشروط است به اینکه اولاً مسئولیت جبران خسارت، توسط بهره‌بردار گیرنده از بهره‌بردار تأسیسات هسته‌ای دیگری به موجب مقررات صریح یا شرایط صریح در یک قراردادی مکتوب پذیرفته شده باشد. ثانیاً حادثه بعد از پذیرش مسئولیت رخ دهد (جزء ۱ از بند ج از ردیف ۱ ماده ۲ کنوانسیون وین و جزء ۱ از بند ب ماده ۴ کنوانسیون پاریس). حالت دوم نیز مشروط به آن است که اولاً مسئولیت چنین موادی، عملاً از سوی بهره‌بردار گیرنده پذیرفته شده باشد چه با توافق کتبی و چه بدون توافق کتبی، یعنی حتی اگر توافق و شرایط تصریح شده‌ای هم وجود نداشته باشد به صرف پذیرش مسئولیت از سوی او، این مسئولیت منتقل می‌شود. ثانیاً حادثه بعد از پذیرش مسئولیت رخ دهد (جزء ۲ از بند ج از ردیف ۱ ماده ۲ کنوانسیون وین و جزء ۲ از بند ب ماده ۴ کنوانسیون پاریس). بنابراین در جریان حمل، تا زمانی که بهره‌بردار گیرنده، چه کتباً و چه عملاً مسئولیت این مواد را بر عهده نگرفته، مسئولیت بر او تحمیل نمی‌گردد. چراکه بهره‌بردار گیرنده مسئول بسته‌بندی و قراردادن ماده هسته‌ای در ظرف‌های مخصوص و حصول اطمینان از اجرا شدن مقررات سلامت و ایمنی در مورد آنها نمی‌باشد.

#### ۴-۲-۲-۲- مسئولیت دریافت مواد از متصدی راکتور

##### هسته‌ای منصوبه در وسیله حمل

باتوجه به اصل عدم مسئولیت بهره‌بردار گیرنده مواد هسته‌ای است، هنگامی که مواد هسته‌ای از طرف متصدی راکتور هسته‌ای منصوبه در وسیله حمل به متصدی گیرنده حمل می‌گردد، متصدی گیرنده بعد از آنکه مسئولیت مواد را بعهده گرفت، مسئول خسارات ناشی از حادثه حین حمل خواهد بود. عبارتی در این نوع حمل تا قبل از آنکه مسئولیت مواد هسته‌ای توسط متصدی گیرنده از شخصی که قانوناً مجاز به بهره‌برداری از راکتور هسته‌ای است پذیرفته نشده باشد، متصدی راکتور مسئول است. لذا بهره‌بردار گیرنده مسئول نیست مگر با این شروط که اولاً مسئولیت چنین موادی، توسط او از متصدی راکتور پذیرفته شده باشد. ثانیاً حادثه بعد از پذیرش مسئولیت رخ دهد، اگرچه قرارداد صریحی وجود نداشته باشد (جزء ۳ از بند ج از ردیف ۱ ماده ۲ کنوانسیون وین و جزء ۳ از بند ب ماده ۴ کنوانسیون پاریس). بنابراین اگر حمل مواد هسته‌ای از راکتور اتمی، منتهی به ایراد خسارت گردد و بهره‌بردار بر مبنای

پذیرش مسئولیت مواد هسته‌ای، توسط بهره‌بردار دیگر باعث انتقال مسئولیت می‌شود حتی اگر قرارداد کتبی و شرایط تصریح شده‌ای وجود نداشته باشد. البته در هر دو حالت شرط انتقال مسئولیت این است که حادثه بعد از پذیرش مسئولیت رخ دهد. عبارتی زمانی که بین متصدی ارسال‌کننده و گیرنده توافقی در خصوص پذیرش مسئولیت وجود داشته باشد هرکدام که مسئولیت را بپذیرد و حادثه بعد از توافق کتبی یا شفاهی رخ دهد، مسئول خواهد.

۴-۳-۲- در خصوص حمل مواد هسته‌ای از سوی بهره‌بردار تاسیسات هسته‌ای به شخصی که قانوناً مجاز به بهره‌برداری از راکتور هسته‌ای است و بالعکس می‌توان با توافق، مسئولیت را منتقل نمود چه قرارداد کتبی وجود داشته یا نداشته باشد. البته مشروط به اینکه حادثه بعد از پذیرش مسئولیت رخ دهد. الف - در خصوص حمل مواد هسته‌ای از سوی بهره‌بردار تاسیسات هسته‌ای به متصدی راکتور هسته‌ای منصوبه در وسیله حمل، اگرچه اصل بر مسئولیت متصدی ارسال‌کننده است اما می‌توان با توافق فرستنده و شخص مذکور و پذیرش مسئولیت این مواد توسط او، مسئولیت را منتقل و بهره‌بردار راکتور هسته‌ای که گیرنده مواد است مسئول باشد. ب - در خصوص حمل مواد هسته‌ای از سوی متصدی راکتور هسته‌ای منصوبه در وسیله حمل به گیرنده مواد هسته‌ای، اگرچه اصل بر عدم مسئولیت متصدی گیرنده است. اما می‌توان با توافق صاحب راکتور و متصدی گیرنده و پذیرش مسئولیت توسط او، این مسئولیت را به گیرنده منتقل و او مسئول باشد.

۴-۳-۳- در خصوص حمل مواد هسته‌ای از سوی بهره‌بردار در قلمرو یک دولت غیرمتعاهد به گیرنده مواد هسته‌ای در دولت متعاهد، اصل بر این است که متصدی گیرنده مواد هسته‌ای مسئول نمی‌باشد. اما با توافق و شروطی می‌توان مسئولیت را بین این دو بهره‌بردار فرستنده غیرعضو و گیرنده عضو منتقل نمود. شروط مذکور عبارتند از: اینکه؛ اولاً مسئولیت این مواد با رضایت کتبی بهره‌بردار کشور عضو پذیرفته شده باشد ثانیاً حادثه بعد از بارگیری مواد در وسیله حمل که قرار است از آن کشور غیر متعاهد ارسال شود رخ دهد. لذا اگر قبل از توافق و رضایت کتبی او و تا قبل از بارگیری مواد در وسیله حمل حادثه رخ دهد، بهره‌بردار گیرنده

این کنوانسیون مسئولیتی نداشته باشد، شخصی که حسب وظیفه مجاز به تصدی حمل است مطابق قواعد مربوطه مسئول است.

#### ۴-۲-۳- مسئولیت دریافت مواد از شخصی در قلمرو یک

#### دولت غیرمتعاهد

در مواردی که مواد هسته‌ای از شخصی در قلمرو یک دولت غیرمتعاهد برای بهره‌بردار گیرنده در کشور عضو ارسال می‌شود، مسئولیت فرستنده از زمان بارگیری مواد در وسیله نقلیه خاتمه می‌یابد و از آن پس بهره‌بردار گیرنده مسئول خسارات ناشی از مواد هسته‌ای است که در جریان حمل آن مواد اتفاق می‌افتد. مشروط به آن که؛ اولاً بهره‌بردار گیرنده برای ارسال مواد رضایت کتبی بدهد ثانیاً حادثه بعد از بارگیری مواد در وسیله حمل که قرار است از آن کشور غیر متعاهد ارسال شود رخ دهد. لذا اگر قبل از بارگیری مواد در وسیله حمل مذکور حادثه رخ دهد، بهره‌بردار گیرنده مسئول نیست لکن بعد از بارگیری و در طول ارسال و حتی بعد از تخلیه مواد هسته‌ای، بهره‌بردار گیرنده مسئول است (جزء ۴ از بند ج از ردیف ۱ ماده ۲ کنوانسیون وین و پروتکل اصلاحی و جزء ۴ از بند ب ماده ۴ کنوانسیون پاریس). در واقع کنوانسیون نمی‌تواند برایشخاصی که تحت صلاحیت دولت‌های متعاهد نیستند، مسئولیت تحمیل کند.

#### ۴-۳- توافقی در خصوص مسئولیت

اگرچه در کنوانسیون‌های هسته‌ای، اصل بر مسئولیت متصدی ارسال‌کننده است و مسئولیت متصدی گیرنده استثناء است اما با این وجود می‌توان از طریق قرارداد کتبی خصوصی یا صرف توافق قبلی، مسئولیت را بر عهده یکی از دو متصدی فرستنده یا گیرنده قرار داد. ضمناً براساس توافق می‌توان عامل یا متصدی حمل را نیز مسئول دانست که در این صورت مسئولیت او مانند بهره‌بردار است که این مورد را در میبحث بعدی بررسی خواهیم نمود.

۴-۳-۱- متصدی ارسال‌کننده و گیرنده می‌توانند با توافق مسئولیت را منتقل نمایند. این توافق برای انتقال مسئولیت دو نوع است؛ الف - مسئولیت حادثه هسته‌ای مربوط به مواد هسته‌ای، به موجب شرایط صریح یک قرارداد کتبی، توسط بهره‌بردار دیگری پذیرفته شده باشد. ب - صرف توافق برای

مسئول نیست. نکته؛ لازم به ذکر است مسئولیت بهره‌بردار تاسیسات هسته‌ای از دو قاعده مهم؛ مسئولیت بدون تقصیر و مسئولیت انحصاری او پیروی می‌کند. این دو قاعده با استثنائاتی روبرو است که البته بررسی این موارد در عهده این مقاله نمی‌باشد و نیازمند تحقیق جداگانه‌ای است. اختصاراً اینکه این استثنائات شامل سه مورد است؛ نخست، «موارد عدم مسئولیت بهره‌بردار» به دلیل حوادث غیرمترقبه مانند جنگ و بلاای طبیعی یا خسارات وارده به خود تأسیسات است (خوئینی و دیگران، ۱۳۹۴؛ محمدزاده و ادقانی، ۱۳۸۱). در این مورد نه تنها مسئولیتی برای بهره‌بردار قائل نیستیم بلکه او تکلیفی به پرداخت خسارت به هیچ شخص یا گروهی را نخواهد داشت. دوم، «موارد معافیت بهره‌بردار از مسئولیت» به دلیل تقصیر زیان‌دیده یا عامل زیان است. در این مورد، بهره‌بردار کماکان مسئول است و صرفاً از جبران خسارت شخص یا گروهی خاص معاف می‌باشد. سوم، «موارد حق رجوع بهره‌بردار به ثالث» به دلیل تقصیر سنگین یا عمدی شخص ثالث یا وجود قرارداد کتبی و توافق قبلی است. در این مورد طبق اصل مسئولیت انحصاری، بهره‌بردار کماکان مسئول است و باید خسارت زیان‌دیدگان را هم پرداخت نماید ولی در مواردی حق رجوع به مقصر اصلی (ثالث یا عامل زیان) را خواهد داشت (یزدانیان، ۱۳۹۱). مورد اول و دوم، استثناء بر مسئولیت بدون تقصیر و مورد سوم، استثناء بر مسئولیت انحصاری بهره‌بردار می‌باشد.

## ۵- موارد مسئولیت متصدی حمل

قبل از بررسی مسئولیت متصدی حمل در حوادث هسته‌ای، پاسخ این پرسش ضروری است که منظور از حمل‌کننده در این کنوانسیون‌ها باتوجه به ویژگی و مفهوم متصدی حمل کیست؟ حمل‌کننده یا متصدی حمل به معنای عام؟ یا بهره‌بردار وسیله نقلیه یعنی کسی است که وسیله حمل را هنگام حدوث خسارت استفاده می‌کند و تصدی را عهده دار است؟ در حقوق تجارت ایران تفاسیر متعددی از لفظ تصدی و متصدی ارایه شده است.<sup>۱۶</sup> در بعضی متون انگلیسی از جمله کنوانسیون سی.ام.آر از لفظ «carrier- حمل‌کننده» استفاده شده که به نظر می‌رسد حاکی از این است که لازمه حمل و نقل، وجود بنگاه یا موسسه یا تصدی‌گری نیست (ستوده تهرانی، ۱۳۷۶؛ سادات حسینی، ۱۳۸۴). باتوجه این که بند ۲ ماده ۲ کنوانسیون وین و

بند «د» ماده ۴ کنوانسیون پاریس نیز اشاره به «carrier - حمل‌کننده» دارد و کنوانسیون ۱۹۷۱ هم در این خصوص اشاره‌ای ندارد به نظر می‌رسد منظور از حمل‌کننده در این کنوانسیون‌ها، همان حمل‌کننده یا متصدی حمل به معنای عام است نه بهره‌بردار وسیله نقلیه و تصدی به معنای خاص، چرا که این کنوانسیون‌ها تفاوتی بین تصدی (بهره‌بردار) و متصدی (حمل‌کننده) قائل نشده و فقط به حمل‌کننده اشاره دارد که در مواردی خاص و تحت شرایطی ممکن است این حمل‌کننده مسئول باشد. در مبحث نخست مشخص گردید علی‌رغم آنکه کنوانسیون‌های هسته‌ای از گذشته بهره‌بردار را مسئول جبران خسارت هسته‌ای خوانده‌اند و اعمال هیچ یک از کنوانسیون‌های بین‌المللی حاکم بر حمل و نقل را با مانع روبه رو نساخته‌اند (بند ۵ ماده ۲ کنوانسیون وین). به نظر می‌رسد که وضعیت در موضوع حمل مواد هسته‌ای به نحو دیگری رقم خورده است. چرا کنوانسیون‌های بین‌المللی، مسئولیتی را برای بهره‌بردار وسیله نقلیه یا متصدی حمل مواد هسته‌ای، در قبال خسارات وارد شده ناشی از سوانح هسته‌ای در جریان حمل شناسایی نکرده و آن را به نظام مخصوص خود یعنی پیمان‌های جبران خسارت هسته‌ای ارجاع داده‌اند. اگر چه اصل کانالیزه کردن و مسئولیت انحصاری بهره‌بردار در جریان حمل مواد هسته‌ای نیز جاری است و متصدی حمل مسئولیتی ندارد، اما به نظر می‌رسد که بتوان به رغم موانع ایجاد شده در کنوانسیون‌های بین‌المللی و حقوق داخلی، تحت شرایطی امکان جانشینی متصدی حمل به جای بهره‌بردار را به رسمیت شناخت و متصدی حمل را در قبال خسارت‌های هسته‌ای ایجاد شده در جریان حمل مسئول دانست. مسئول از منظر کنوانسیون‌های حمل و نقل بین‌المللی، متصدی حمل است. بطور مثال در ماده دو کنوانسیون مسئولیت بهره‌برداران کشتی‌های هسته‌ای، بهره‌بردار کشتی هسته‌ای در قبال خسارات ناشی از کشتی به اشخاص ثالث، مسئولیت بدون تقصیر و انحصاری دارد. در ماده ۳ کنوانسیون بین‌المللی مسئولیت مدنی برای خسارت ناشی از آلودگی نفتی ۱۹۶۹ نیز مسئولیت متوجه مالک کشتی می‌باشد. در ماده ۷ کنوانسیون بین‌المللی مسئولیت و جبران خسارت در قبال خسارت مرتبط با حمل مواد خطرناک و سمی از راه دریا ۲۰۱۰ نیز اصل را بر مسئولیت مالک کشتی قرار می‌دهد (Carriage of Hazardous and Noxious Substances by Sea, 2010). بررسی اسناد

حمل‌کننده خواهد بود چرا که در حقوق اکثر کشورها مطابق اصل کلی مسئولیت حمل‌کننده، هر خسارتی که در جریان حمل ایجاد شود، حمل‌کننده مسئول خسارات ناشی از آن مواد به افراد یا اموال در حین حمل است؛ مگر اینکه ثابت کند که به ماهیت کالاهای مذکور آگاهی نداشته و وضعیت نیز عرفاً به گونه‌ای بوده که نمی‌توانست بر این امر اطلاع یابد (Omer & Brown, 1999). البته در این صورت نیز علی‌رغم وجود اصل مسئولیت حمل‌کننده، موارد معافیت او هم نیز پیش بینی شده است که نتیجه آن احتمالاً مسئول تلقی شدن بهره‌بردار به عنوان ارسال‌کننده یا مرسل‌الیه است. ضمن آنکه ماهیت حمل‌کننده را بعنوان قائم مقام یا مستقل نیز می‌توان بررسی نمود که در این مقال نمی‌گنجد. مسئولیت قانونی حمل‌کننده بر اساس کنوانسیون‌های هسته‌ای و کنوانسیون ۱۹۷۱ شامل دو مورد است.

#### ۵-۱-۱- مسئولیت حمل‌کننده مطابق قانون دولت مقرر تاسیسات هسته‌ای

در کنوانسیون‌های هسته‌ای مقررهای پیش بینی شده که به موجب آن تحت شرایطی، متصدی حمل به‌جای بهره‌بردار مسئول حوادث در جریان حمل قرار می‌گیرد (بند ۲ و ۵ ماده ۲ کنوانسیون وین و بند ۴ ماده ۴ کنوانسیون پاریس). به موجب این مواد از کنوانسیون‌ها، دولت‌های عضو کنوانسیون می‌تواند به موجب قانون و با شرایطی که در آن قانون می‌آید مقرر کنند که متصدی حمل بنا به درخواست خودش و با رضایت بهره‌بردار تاسیساتی که در سرزمین آن دولت قرار گرفته، بر طبق کنوانسیون به جای بهره‌بردار مذکور مسئول باشد. در چنین مواردی برای تمام اهداف کنوانسیون، نسبت به حوادث هسته‌ای واقع در جریان حمل مواد هسته‌ای، متصدی حمل به عنوان بهره‌بردار تاسیسات هسته‌ای مذکور تلقی می‌شود. دو تفاوت نسبتاً عمده بین کنوانسیون پاریس با وین در این خصوص وجود دارد: الف- کنوانسیون پاریس برای قطعیت یافتن چنین جانشینی‌ای حکم و تصمیم مقام عمومی صالح مربوطه را هم لازم می‌داند در حالی که در کنوانسیون وین چنین شرطی وجود ندارد. ب- کنوانسیون پاریس تنها جانشینی متصدی حمل را می‌پذیرد ولی بر طبق کنوانسیون وین علاوه بر این، اداره‌کننده یا کنترل‌کننده زباله‌های رادیواکتیو نیز

اخیر ما را به این واقعیت رهنمون می‌کند که اصل زیربنایی این نیست که بهره‌بردار باید همیشه مسئول شناخته شوند بلکه فرض اساسی مدنظر تصویب کنندگان کنوانسیون‌های بین‌المللی مرتبط این بوده که حتی المقدر طرفی به عنوان مسئول شناسایی شود که یا در زمان حادثه، بیشترین کنترل موثر بر فعالیت خطرناک را داشته یا توانایی پرداخت غرامت کافی را داشته باشد. لازم به ذکر است اگر قائل به امکان جانشینی متصدی حمل بجای بهره‌بردار باشیم، آن وقت حکم به مسئولیت متصدیان حمل، ریشه‌های خود را بیشتر در تضمین جبران خسارت قربانیان خواهد یافت و مسئول دانستن حمل‌کننده در این مورد بدان جهت است که به دلیل معافیت یا فرار بهره‌بردار از مسئولیت، خسارات وارده بدون جبران باقی نماند (James and Woolley, 2000). در کنوانسیون‌های هسته‌ای و کنوانسیون ۱۹۷۱ مواردی بعنوان مسئولیت متصدی حمل بیان شده است. این موارد به دو دسته مسئولیت قانونی و مسئولیت قراردادی حمل‌کننده تقسیم می‌شود. موارد قانونی آن است که در کنوانسیون‌های مذکور به صراحت بعنوان موارد مسئولیت متصدی حمل قید شده است و منظور از موارد قراردادی آن است که به طرفین این اختیار داده شده که باتوافق کتبی، مسئول حمل و نقل مواد هسته‌ای را تعیین نمایند.

#### ۵-۱-۲- مسئولیت قانونی حمل‌کننده

اشخاص مسئول در حوزه حمل دریایی مواد هسته‌ای از جمله متصدی حمل در دو صورت فاقد مسئولیت می‌باشند. صورت اول در مواردی است که بهره‌بردار مطابق کنوانسیون وین و پاریس مسئول می‌باشد. صورت دوم مواردی خاص که بهره‌بردار مطابق کنوانسیون وین و پاریس از مسئولیت معاف می‌باشد. بنابراین، حمل‌کننده از منظر قانونی زمانی مسئول است که نتوان بهره‌بردار تاسیسات هسته‌ای را در حمل و نقل دریایی به موجب کنوانسیون پاریس یا وین یا قانون ملی حاکم بر این نوع مسئولیت، مسئول دانست (بند ب ماده ۱ کنوانسیون ۱۹۷۱). این موضوع از مفهوم مخالف بند الف ماده ۱ کنوانسیون ۱۹۷۱ که بیان می‌دارد «... شخصی که به موجب یک کنوانسیون بین‌المللی یا قانون ملی قابل اعمال در زمینه حمل و نقل دریایی مسئول است...» برداشت می‌شود. از این رو باید مسئول را مطابق کنوانسیون‌های بین‌المللی عمومی دریایی و قوانین داخلی شناسایی کرد که این شخص علی‌الاصول

می‌تواند تحت همان شرایط بجای بهره‌بردار مسئول قرار گیرد. این جانشینی متصدی حمل بجای بهره‌بردار از آن جهت اهمیت دارد که زمانی که مواد هسته‌ای یا زباله‌های رادیواکتیو تحت کنترل بهره‌بردار نیستند و تصدی و اداره آنها با متصدی حمل یا مدیر زباله است، انگیزه رعایت مقررات ایمنی را در اشخاص اخیر بالا می‌برد.

#### ۵-۱-۲- تقصیر عمدی حمل‌کننده

یکی دیگر از موارد مسئولیت قانونی حمل‌کننده، زمانی است که حادثه هسته‌ای ناشی از تقصیر عمدی یا فعل یا ترک فعل عمدی حمل‌کننده به قصد ایراد ضرر باشد. در این صورت متصدی حمل قانوناً مسئول این حوادث خواهد بود. این مورد هم در کنوانسیون‌های هسته‌ای و هم در کنوانسیون ۱۹۷۱ پیش‌بینی شده است. در کنوانسیون ۱۹۷۱ بر مسئولیت انحصاری بهره‌بردار تاکید داشته و تصریح می‌کند که به طور مثال متصدی حمل یا صاحب کشتی به هیچ وجه مسئول خسارات ناشی از حمل مواد هسته‌ای نیست، مگر اینکه این شخص عمداً و به قصد اضرار با فعل یا ترک فعل خود موجب بروز خسارات گردیده باشد (چرچیل و لو، ۱۳۷۷). چراکه مطابق بندهای ۱ و ۲ ماده ۲ کنوانسیون ۱۹۷۱، در مواردی که بهره‌بردار مطابق کنوانسیون پاریس و وین مسئول نیست، متصدی حمل هم مسئول نخواهد بود مگر در موارد استثنایی ذکر شده در این مقررات، از جمله تقصیر متصدی حمل که با فعل یا ترک فعل خود با قصد ایراد ضرر موجب خسارت شده باشد. در کنوانسیون‌های هسته‌ای نیز، متصدی حمل از منظر قانونی زمانی مسئول است که واقعه هسته‌ای ناشی از فعل یا ترک فعل با قصد ایراد ضرر او ایجاد شده باشد. در این کنوانسیون‌ها در چند مورد به مسئولیت قانونی متصدی حمل در صورت تقصیر عمدی او اشاره شده است. مورد اول فرضی است که همانند بهره‌بردار که در مواردی از مسئولیت مربوط به خسارات وارد به خود تاسیسات یا وسیله حمل معاف نمی‌شد، متصدی حمل هم اگر خسارت ناشی از فعل یا ترک فعل او باشد یا مسئولیت خارج از کنوانسیون داشته باشد، از مسئولیت معاف نمی‌گردد و کماکان مسئول است (بند ۷ ماده ۴ کنوانسیون وین و بند ج ماده ۶ کنوانسیون پاریس و بند ۲ ماده ۲ کنوانسیون ۱۹۷۱). مورد دوم زمانی است که این کنوانسیون‌ها حق رجوع را برای بهره‌بردار در صورتی که واقعه

هسته‌ای ناشی از فعل یا ترک فعل با قصد ایراد ضرر متصدی حمل ایجاد شده، پیش‌بینی نموده است (بند ب ماده ۱۰ کنوانسیون وین و بند f ماده ۶ کنوانسیون پاریس). اگر چه قانونگذار هسته‌ای در مواردی امکان رجوع به ثالث را پیش‌بینی نموده است با این حال کنوانسیون‌های هسته‌ای نسبت به امکان مراجعه بهره‌بردار در فرض تقصیر متصدی حمل، ساکت است. در این خصوص پیش‌نویس کنوانسیون کمیسیون بین‌المللی آمریکایی انرژی هسته‌ای، مقرر می‌داشت که بهره‌بردار، اختیار دارد تا بر مبنای تقصیر یا خطای هر شخصی که «مواد یا تجهیزات را تولید کرده ... یا هر شخصی که مواد هسته‌ای را حمل کرده ...»، اقدام به دعوی بازبایی علیه آن اشخاص کند (Liability and Compensation for Nuclear Damage, 1994). پیش‌بینی امکان رجوع بهره‌بردار به متصدی حمل مقصر، نه تنها در تعارض با اصل مسئولیت انحصاری بهره‌بردار نیست، بلکه عدم پیش‌بینی امکان مذکور سبب خواهد شد تا عرضه‌کننده‌ها و طراحان مراقبت کمتری اتخاذ نمایند. بنابراین نباید به بهانه دکتترین مسئولیت انحصاری بهره‌بردار، امکان دعوی غرامت شخص اخیر بر متصدی حمل مقصر را بی‌معنی یا ناممکن تصور کرد و الّا عملکرد نظریه مسئولیت انحصاری بهره‌بردار دست کم از حیث بازدارندگی کاهش می‌یابد. البته شاید به سختی بتوان وضع تولیدکنندگان، طراحان و سایر اشخاص را با حاملان مواد هسته‌ای قیاس کرد، زیرا متصدیان حمل عموماً با فرایند حمل مواد بیگانه‌اند و دخالتی نیز در بسته‌بندی، بارگیری و جابه‌جایی آن به خرج نمی‌دهند. در حقیقت چنانچه متصدی حملی، مهیای حمل مواد هسته‌ای باشد و به صورت حرفه‌ای خدمات حمل این مواد را عرضه کرده باشد، در این صورت وی تا میزان بسیار زیادی در معرض انتساب تقصیر یا خطا قرار خواهد داشت. در حقوق ملی بعضی کشورها نیز ملاحظه می‌شود که قوانین مسئولیت هسته‌ای، از اصول پیمان‌های مسئولیت هسته‌ای، انحراف یافته و متصدی حمل را در کنار بهره‌بردار، در برابر خسارات هسته‌ای ایجاد شده در جریان حمل مسئول خوانده‌اند. به طور مثال اتریش در قانون مسئولیت هسته‌ای ۱۹۹۹ (Austria Atomic Liability Act of 1999) از برخورد با این مساله که کلیه مسئولیت‌ها بر عهده بهره‌بردار می‌باشد، صرف‌نظر کرده و پذیرفته است که در دعوی هسته‌ای می‌توان علیه تولیدکنندگان و حتی حمل‌کنندگان آن نیز

جایگزینی. ۳. رضایت بهره‌بردار تاسیسات هسته‌ای. ضمن آنکه اصل مسئولیت انحصاری «اعمال هیچ کنوانسیون بین‌المللی در زمینه حمل و نقل را که در زمان گشایش این کنوانسیون برای امضا گشوده است، اجرایی شده، لازم الاجرا بوده یا برای امضا، تصویب یا الحاق گشوده شده باشد را تحت تاثیر قرار نخواهد داد.» ( بند ۵ ماده ۲ وین) منظور از موافقت نامه‌های بین‌المللی در زمینه حمل و نقل، موافقت نامه‌های راجع به مسئولیت شخص ثالث در قبال خسارت مربوط به وسیله حمل می‌باشد (رضایی پیش رباط، ۱۳۹۳). بنابراین، شخصی که متحمل خسارت ناشی از وقوع حادثه هسته‌ای در جریان حمل شده است حق طرح دعوی خسارت هم علیه بهره‌بردار را براساس کنوانسیون‌های هسته‌ای خواهد داشت و هم حق طرح دعوی علیه حمل‌کننده‌ای را داراست که براساس موافقت نامه‌های بین‌المللی موجود در زمینه حمل و نقل مسئول است. البته در عمل این وضعیت سبب مشکلاتی در زمینه هزینه‌های تعدد بیمه حمل دریایی مواد هسته‌ای می‌شود که با تصویب کنوانسیون ۱۹۷۱ این مشکلات مرتفع شده است.

#### ۵-۲-۲- حق رجوع بهره‌بردار به متصدی حمل

استثناء دیگر کنوانسیون‌های هسته‌ای که امکان جانشینی متصدی حمل به جای بهره‌بردار را می‌دهد، پذیرش مسئولیت قراردادی متصدی حمل در قالب حق رجوع بهره‌بردار است. کنوانسیون‌های هسته‌ای درباره سبب دیگر انتقال مسئولیت در قالب قرارداد، به حق رجوع بهره‌بردار تاسیسات هسته‌ای اشاره داشته و مقرر می‌دارند که چنانچه به موجب قرارداد کتبی، حق بازبایی به صراحت مقرر شده باشد، وی قادر به دعوی مذکور خواهد بود. عبارتی علی‌الاصول بهره‌بردار حق رجوع نخواهد داشت مگر صرفاً در مواردی که حق رجوع صریحاً بوسیله قراردادی کتبی مقرر شده باشد. لذا به موجب توافق یا قرارداد تصریح شده‌ای ممکن است متصدی حمل مسئول باشد. که این توافق پیش بینی شده در در بند الف ماده ۱۰ و بند f ماده ۶ پاریس با توافق پیش بینی شده در بند ۲ ماده ۲ وین و بند د ماده ۴ پاریس متفاوت می‌باشد. چرا که در توافق از نوع دوم یعنی حق رجوع، بهره‌بردار کماکان مسئول است و باید خسارت را جبران کند ولی بعداً حق رجوع به شخص یا اشخاصی را به موجب قرارداد کتبی که در آن تصریح شده را خواهد داشت. ولی در توافق از نوع اول متصدی حمل بعنوان

طرح دعوی نمود. و مقرره‌ای دارد که حمل‌کنندگان مواد هسته‌ای را مسئول خسارات وارده به اشخاص یا خسارات وارده به اموال در طول حمل آن می‌داند. و در بیان مسئولیت حمل‌کننده چنین مقرر می‌دارد که؛ متصدی حمل مواد هسته‌ای، در قبال خسارت وارده به اشخاص یا اموال، مسئول است مگر آنکه بتواند اثبات کند که اطلاعی نداشته و یا نمی‌توانسته بداند که مواد حمل شده، مواد هسته‌ای بوده‌اند. در این قانون هیچگونه محدودیتی برای مسئولیت وجود ندارد. زیرا به نظر می‌رسد که قانون اتریش حق مراجعه به خود سازنده ابزار حمل و نقل را حتی بر اساس تقصیر ساده می‌دهد.

#### ۵-۲- مسئولیت قراردادی حمل‌کننده

در کنوانسیون‌های هسته‌ای امکان جانشینی متصدی حمل به جای بهره‌بردار، مطابق قرارداد خصوصی و توافق قبلی بعنوان استثنائی بر اصل مسئولیت انحصاری بهره‌بردار پذیرفته شده است. عبارتی براساس توافق ممکن است متصدی حمل را مسئول دانست که در این صورت مسئولیت او مانند بهره‌بردار است. از این رو مسئولیت قراردادی حمل‌کننده در کنوانسیون‌های هسته‌ای در دو فرض قابل بررسی است.

#### ۵-۲-۱- مسئولیت حمل‌کننده به موجب قانون دولت مقرر

##### تاسیسات هسته‌ای

یکی از استثنائات کنوانسیون‌های هسته‌ای که به موجب آن امکان جانشینی متصدی حمل به جای بهره‌بردار به رسمیت شناخته شده، پذیرش مسئولیت قراردادی متصدی حمل به موجب قانون دولت مقرر تاسیسات هسته‌ای است. کنوانسیون پاریس و وین، دولت متعاقد محل تاسیسات را مجاز می‌دانند که به موجب قانون داخلی و تحت شرایطی که در آن درج می‌نماید، مقرر کند در مواردی که حوادث اتمی در جریان حمل مواد هسته‌ای به وقوع می‌پیوندند بنا به تقاضای متصدی حمل و با رضایت بهره‌بردار تاسیسات مستقر در سرزمین آن دولت، با رعایت اصول مندرج در نظام مسئولیت مدنی هسته‌ای و برطبق کنوانسیون، حمل‌کننده ماده هسته‌ای به عنوان بهره‌بردار تعیین و مسئول جبران خسارات اتمی باشد (بند ۲ ماده ۲ وین و بند د ماده ۴ پاریس). لذا مسئول دانستن متصدی حمل در این حالت شرایطی دارد که عبارتند از؛ ۱. پذیرش این موضوع در قوانین داخلی. ۲. درخواست متصدی حمل برای

مخصوصی میان متصدیان هسته‌ای در خصوص مسئولیت در قبال خسارت هسته‌ای موجود باشد، چنین قرارداد مخصوصی، اعمال خواهد شد.» لهستان نیز در قانون انرژی اتمی، در ماده ۱۰۱ آن، ضمن پذیرش اصل مسئولیت متصدی تاسیسات هسته‌ای، در زمینه حمل و نقل مواد هسته‌ای اشعار می‌دارد که در این زمینه مسئولیت بر عهده متصدی تاسیسات هسته‌ای است که این مواد را ارسال داشته است مگر اینکه در قرارداد با تحویل گیرنده، خلاف آن ذکر شده باشد.

## ۶- رویکرد حقوق ایران

برخلاف حقوق بین‌الملل که کنوانسیون‌هایی را در خصوص حوادث هسته‌ای، حمل کالاهای خطرناک به مفهوم عام یا حمل مواد هسته‌ای به مفهوم خاص به تصویب رسانده‌اند، حقوق ایران در این زمینه حکمی ندارد. از این رو به دلیل خلاء قانون خاص راجع به جبران خسارات هسته‌ای و عدم پذیرش اصل مسئولیت انحصاری بهره‌بردار، نمی‌توان مطلقاً بهره‌بردار یا متصدی حمل را بابت خسارت وارده به اشخاص ثالث در حمل دریایی مسئول دانست چراکه مسئولیت واردکننده زیان بر اساس قواعد عام مسئولیت مدنی مشخص می‌شود. در حقوق ما زیان‌دیده حادثه هسته‌ای باید علیه مسبب یا مسببان خسارت واردشده که مرتکب تقصیر شده‌اند اقامه دعوی کند و نمی‌تواند برای دریافت غرامات به متصدی حمل یا بهره‌بردار رجوع کند که در ورود خسارت تقصیری نداشته است. اگرچه در قوانین جاری ایران غالباً متصدی حمل مسئول خساراتی است که در مدت حمل واقع می‌شود. اما، پرسشی که مطرح است این است که آیا قانونگذار ما می‌تواند در حوزه خسارات هسته‌ای، مسئولیتی برای بهره‌بردار قائل بوده و او را براساس قواعد عام مسئول بدانند یا اصل بر مسئولیت متصدی حمل است؟ که بررسی موضع حقوق ایران در وضعیت موجود و مطلوب می‌پردازیم.

## ۶-۱- مسئولیت بهره‌بردار

در حقوق ایران نظر به فقدان قانون خاص راجع به جبران خسارات هسته‌ای، مقررات ویژه‌ای در خصوص اصل مسئولیت انحصاری بهره‌بردار مشاهده نمی‌شود و غیر از موارد خاص درخصوص پذیرش مسئولیت ناشی از فعل غیر، اصل شخصی بودن مسئولیت و اینکه هرکس مسئول خطای خویش می‌باشد

بهره‌بردار شناخته شده و جانسین بهره‌بردار می‌گردد و مسئولیت بهره‌بردار در کنوانسیون‌های هسته‌ای بر او بار می‌شود. پرسشی که ایجاد می‌شود این است که با پذیرش مسئولیت برای متصدی حمل آیا این مسئولیت نیابتی است یا حمل‌کننده خودش بعنوان بهره‌بردار شناخته می‌شود؟ در مقام تفاوت جانسینی متصدی حمل در موارد قانونی و قراردادی با موارد حق رجوع، اینطور پاسخ داده شد که مطابق کنوانسیون‌های هسته‌ای و این عبارت که «در این صورت از نظر این کنوانسیون، حمل‌کننده به عنوان بهره‌بردار تاسیسات هسته‌ای واقع شده در قلمرو آن کشور محسوب خواهد شد»؛ حمل‌کننده به‌عنوان بهره‌بردار تعیین و شناسایی می‌شود. در چنین مواردی نسبت به حوادث هسته‌ای که در جریان حمل مواد هسته‌ای به وقوع می‌پیوندد، متصدی حمل (چه در موارد قانونی چه در موارد قراردادی و با رعایت اصول مندرج در نظام مسئولیت مدنی هسته‌ای برطبق کنوانسیون‌های مربوطه) به‌عنوان بهره‌بردار تلقی و مسئول جبران خسارات اتمی می‌باشد لذا مسئولیت نیابتی ندارد و مسئولیت او مانند بهره‌بردار خواهد بود که مانند آن را در حقوق فرانسه هم می‌توان دید (Viney, 1998). (بند ۲ ماده ۲ وین و بند ۴ ماده ۴ پاریس). در توجیه این نظر می‌توان چنین استدلال نمود که تصدی به حمل و نقل یک تجارت خاص بوده و صنعت حمل و نقل از تصدی به بهره‌برداری از تاسیسات هسته‌ای جداست. حمل و نقل تخصص خود را می‌طلبد و بدیهی است که می‌بایست مسئولیت بهره‌بردار از متصدی جدا بوده و متصدی نیز بتواند مسئول جبران خسارات باشد. کره جنوبی در قانون جبران خسارات هسته‌ای مورخ ۲۴ ژانویه ۱۹۶۹ ( Republic of Korea. Act on Compensation for Nuclear Damage, 1969, A3). که در دریای سرزمینی آن نیز اعمال می‌گردد، مسئولیت متصدی حمل مواد هسته‌ای را پذیرفته است. این قانون ضمن پذیرش اصل مسئولیت بهره‌بردار، در مواردی که قرارداد خاصی در زمینه مسئولیت خسارات ناشی از حمل مواد هسته‌ای وجود داشته باشد، آن قرارداد را قابل اعمال می‌داند. این کشور در قانون مسئولیت هسته‌ای خود به مسئولیت متصدی ارسال‌کننده اشاره دارد ولی درخصوص حمل مواد هسته‌ای مقرر می‌دارد؛ «چنانچه خسارت هسته‌ای، در نتیجه حمل و نقل میان متصدیان مواد سوخت هسته‌ای باشد، متصدی هسته‌ای ارسال‌کننده مواد سوخت هسته‌ای، مسئول خسارت خواهد بود. با این حال در مواردی که قرارداد

رسانی، مسئول هرگونه خسارت بدنی و مالی ناشی از حمل و نقل این مواد است. همچنین طبق ماده ۳۶ ضمیمه کنوانسیون کوتیف در خصوص قراردادهای بین‌المللی مربوط به حمل و نقل ریلی کالا (CIM) که ایران در سال ۱۳۸۱ به پروتکل اصلاحی ۱۹۹۹ آن ملحق شده است، حمل‌کننده مواد هسته‌ای معاف از مسئولیت است و بهره‌بردار فعالیت هسته‌ای، مسئول این خسارت خواهد بود. بنابراین به علت حساسیت بالایی که کالاهای مذکور دارند (السان، ۱۳۸۷) ایجاد مسئولیت همانند سایر کالاهای خطرناک برای حمل‌کننده، توجیه منطقی ندارد (تقیزاده، ۱۳۹۴). همچنین طبق ماده ۵ آیین‌نامه اجرایی حمل و نقل جاده‌ای کالای خطرناک مصوب ۱۳۸۰/۱۲/۲۲ مشابه مفاد کنوانسیون سی.ام.آر، صاحب کالا یا فرستنده، مسئول اطلاع رسانی در خصوص حمل مواد خطرناک است که در صورت قصور در انجام وظیفه، مسئول جبران کلیه خسارت‌ها و هزینه‌هایی است که از تحویل چنین کالایی به متصدی حمل، شخص ثالث یا دولت وارد می‌شود و در چنین وضعیتی هیچگونه مسئولیتی از نظر پرداخت خسارت متوجه متصدی حمل نمی‌باشد (جباری و دیگران، ۱۳۹۳). بنابراین، طبق این آیین‌نامه، ارسال‌کننده تا قبل از اطلاع رسانی در مورد ماهیت مواد، مسئول است. نظام حقوقی ایران از این نظر که تقصیر را برای مسئول شناختن عامل زیان در اتلاف شرط نمی‌داند، با کنوانسیون‌های هسته‌ای قرابت دارد. اما در فرضی که حادثه، ناشی از اسباب خارجی است، با در نظر گرفتن مقررات موجود نمی‌توان از مسئولیت مدنی سخن گفت. لذا، برای پذیرش نظریه مسئولیت بهره‌بردار نسبت به اعمال دیگران در حقوق ایران، مبنای مسئولیت بهره‌بردار را می‌توان اینگونه توجیه نمود. اولاً، قانونگذار برای اینکه زیان‌دیده با اعسار یا ورشکستگی مسبب اصلی رو به رو نشود و ضرری جبران نشده باقی نماند، تمام کسانی را که در راه ورود خسارت دخالت داشته‌اند از جمله بهره‌بردار مسئول قرار می‌دهد. چرا که خطر پایداری شدن حق زیان‌دیده را کاهش و اجرای عدالت را آسانتر می‌سازد. ثانیاً برای اینکه بهره‌بردار نسبت به رفتار کسانی که با نظارت و هدایت او به کاری می‌پردازند یا به حکم قانون به او سپرده شده‌اند احساس مسئولیت کند و در بازرسی خود کوتاهی نکند، قانونگذار او را مسئول کارهای زیردستان خود می‌سازد. چنانچه که مسئولیت ولی نسبت به اعمال مولی‌علیه یا مسئولیت کارفرما نسبت به اعمال کارگران

(کاتوزیان، ۱۳۸۳) پذیرفته شده است. از این جهت نمی‌توان مسئولیتی برای بهره‌بردار که نه مسبب خسارت بوده نه در ورود خسارت تقصیری داشته، بابت خسارت وارده به اشخاص ثالث در حمل و نقل دریایی قائل بود (قاسمی و سالاریان، ۱۳۹۰). چراکه مسئولیت واردکننده زیان بر اساس قواعد عام مسئولیت مدنی مشخص می‌شود و زیان‌دیده حادثه هسته‌ای باید علیه مسبب یا مسببان خسارت واردشده اقامه دعوی کند. با این وجود این اصل مانع از پذیرش و شناسایی مسئولیت برای بهره‌بردار در حقوق ایران نمی‌باشد چراکه طبق قواعد عام، پذیرش مسئولیت بهره‌بردار در قالب مسئولیت ناشی از فعل غیر که مسئولیتی با واسطه است و چهره حمایتی دارد (کاتوزیان، ۱۳۸۲) قابل بررسی می‌باشد و می‌توان رگه‌هایی از آن را در حقوق ایران شناسایی نمود. شبیه آن را می‌توان در ماده ۳۸۶ قانون تجارت مشاهده کرد. به موجب این ماده متصدی حمل در صورت اثبات آنکه تلف یا گمشدن مال التجاره مربوط به جنس خود وسیله باشد یا مربوط به حوادثی باشد که هیچ متصدی مواظبی نمی‌توانست از آن جلوگیری کند، در برابر ارسال‌کننده یا گیرنده، مسئولیت نخواهد داشت. بنابراین بهره‌بردار مسئول اصلی دعوی جبران خسارت خواهد بود. همچنین مسئولیت متصدی حمل نسبت به فعل دیگری موضوع ماده ۳۸۸ قانون تجارت نیز از این نوع است. یا به طور مثال مسئولیت سرپرست یا محافظ صغیر و مجنون، مسئولیت کارفرما نسبت به خسارات ناشی از فعل کارگران و مسئولیت دولت نسبت به اعمال کارگران و کارکنان خود موضوع مواد ۷ و ۱۱ و ۱۲ قانون مسئولیت مدنی، از جمله مصادیقی است که در آن قانونگذار مسئولیت جبران خسارت را بر عهده شخصی غیر از مسبب واقعی خسارت گذاشته است (صفایی و رحیمی، ۱۳۹۷). از این رو باتوجه به اینکه مواد هسته‌ای نوعی از مواد خطرناک است، در نتیجه تا زمانی در این خصوص قانون خاص وضع نشود، تحت حاکمیت مقررات کالای خطرناک در حقوق ایران قرار می‌گیرد. به طور مثال به موجب قانون حفاظت در برابر اشعه مصوب ۱۳۶۸/۱/۲۰ هر گونه فعالیت در سطح کشور در رابطه با منابع مولد اشعه از جمله حمل و نقل، حفاظت کارکنان، مردم و نسل‌های آینده و محیط، به طور کلی در برابر اثرات زیان آور اشعه بر عهده سازمان که نوعی بهره‌بردار است خواهد بود. یا طبق ماده ۲۲ کنوانسیون «سی.ام.آر.» ارسال‌کننده کالای خطرناک تا قبل از اطلاع



حمل کالاهای خطرناکی همچون مواد هسته‌ای دیده نشده است. صرفاً شاید بتوان در قانون دریایی، مسئولیت ناشی از حمل مواد هسته‌ای را در قالب کالای خطرناک بررسی نمود. این قانون صرفاً به ارزیابی وقوع و میزان خسارت پرداخته و کمتر به مسئولیت افراد مرتبط با حمل و نقل این نوع کالاها توجه نموده است. آنچنان که بند ۶ ماده ۵۵ قانون دریایی، صرفاً به نحوه برخورد با کالاهای خطرناک می‌پردازد (غلامعلی‌زاده، ۱۳۹۲). در این قانون تعیین مسئول حمل کالاهای خطرناک چهره دو وجهی دارد. از جهتی این بهره‌بردار فرستنده است که با ارسال محموله موصوف، مباحثاً محیط خطرناکی را ایجاد نموده است و متصدی حمل در برابر وی صرفاً موظف است آن محموله را با در نظر گرفتن تکالیف مقرر حمل نماید و از جهتی دیگر با عدم رعایت تکالیف مقرر قانونی و اثبات انتساب این تقصیر از سوی فرستنده، متصدی حمل مسئول خواهد بود. لذا در قانون دریایی اصل بر مسئولیت صاحب کالا یا فرستنده است و متصدی حمل در دو مورد استثنایی؛ یکی در مورد حریق عمدی منوط به اثبات تقصیر وی و دیگری علم به ماهیت کالای خطرناک مسئول خواهد بود. قانون دریایی ایران در بند ۲ ماده ۵۵ و قواعد لاهه در ماده ۶،۲ به این استثناء یعنی حریق عمدی منتسب به متصدی حمل پرداخته است. لذا، اگر خسارت ناشی از حریقی است که به سبب فعل و یا خطای متصدی حمل بوده او مسئول است و الا مسئولیتی نخواهد داشت. همچنین بند ۶ ماده ۵۵ قانون دریایی، به استثناء دوم یعنی علم یا جهل متصدی حمل نسبت به ماهیت کالای خطرناک پرداخته است. مطابق این بند شرط لازم برای مسئول شناختن متصدی حمل، داشتن علم به ماهیت خطرناک کالای موضوع حمل است؛ علمی که باید توسط فرستنده به نحو ملزمی در وی ایجاد شود (عرفانی، ۱۳۸۶). به عبارتی چنانچه متصدی حمل و بدون علم به ماهیت کالای خطرناکی همچون مواد هسته‌ای اقدام به حمل آن نماید، مسئولیتی ندارد. همچنانکه طبق ماده ۲۲ کنوانسیون سی.ام.آر. درخصوص ارسال کالای خطرناک، بعد از اطلاع رسانی، اصولاً حمل‌کننده مسئول هرگونه خسارت بدنی و مالی ناشی از حمل و نقل این مواد است. یا مطابق ماده ۵ آیین‌نامه اجرایی حمل و نقل جاده‌ای کالای خطرناک، متصدی حمل و نقل جاهل به ماهیت خطرناک کالا را ملزم کرده است که پس از وقوف به ماهیت خطرناک این نوع کالا «با هماهنگی سازمان حفاظت

خود در حقوق ایران از این قبیل است (کاتوزیان، ۱۳۸۳). با این توضیح و با عنایت به سکوت قانونگذار ایرانی در خصوص مسئولیت بهره‌بردار در قبال خسارات هسته‌ای و نظر به این که در حال حاضر در حقوق ما فعالیت‌های صلح آمیز هسته‌ای در اختیار و انحصار دولت است، با توسل به قواعد عام مسئولیت مانند مسئولیت ناشی از مالکیت و حفاظت از اشیاء (کاتوزیان، ۱۳۸۳) یا مسئولیت دولت در قبال افعال ارکان خود، می‌توان بهره‌بردار را بعنوان مسئول جبران خسارات ناشی از حادثه هسته‌ای شناسایی نمود، در غیر اینصورت بهره‌بردار که در این فرض دولت می‌باشد از مسئولیتی خواهد گریخت که مسئول دیگری برای جبران آن وجود نخواهد داشت. البته مسئول شناختن دولت در حوادث هسته‌ای با انتقاداتی رو به رو است که پرداختن به آن در عهده این مقاله نمی‌باشد.<sup>۱۷</sup>

## ۶-۲- مسئولیت متصدی حمل

درخصوص مسئولیت متصدی حمل در مورد خسارت ناشی از حمل مواد هسته‌ای که در موارد خاص مورد پذیرش کنوانسیونهای هسته‌ای بود، در حقوق ایران موضوع متفاوت و نیازمند بررسی است. در قانون مدنی، ماده ۵۱۶ راجع به مسئولیت متصدی حمل نسبت به خسارت وارده به کالایی است که برای حمل به او سپرده شده است و خسارات وارده به اشخاص در نتیجه حمل این مواد تابع قواعد عمومی می‌باشد. قانون تجارت در مواد ۳۷۷ تا ۳۹۴ به مسأله حمل کالاهای خطرناک پرداخته است اما اساساً به دلیل تمرکز بر جنبه تجاری حمل و نقل، مسائلی همچون شناسایی مسئول و نوع مسئولیت متصدی این نوع مواد را مدنظر نداشته است. ضمن اینکه این قانون در بحث حوادث هسته‌ای پاسخگو نخواهد بود چراکه شناسایی مسئولیت برای متصدی حمل در قانون تجارت بابت خسارت وارده به کالا است نه خساراتی که از مواد هسته‌ای در حال حمل به اشخاص ثالث و محیط پیرامون وارد می‌شود. با این وجود راجع به این نوع خسارات می‌توان مطابق ماده ۳۸۸ ق.ت و اصل مسئولیت حمل‌کننده که او را قانوناً متعهد به تأمین ایمنی اشخاص و اموال می‌داند، متصدی حمل را بابت هر گونه خسارتی که در جریان حمل ایجاد می‌شود مسئول دانست و طبق ماده ۳۸۶ ق.ت تنها زمانی او از مسئولیت مبرا می‌شود که با یک حادثه غیرقابل پیش‌بینی (فورس ماژور) روبرو باشد. در حقوق دریایی ایران نیز قوانین مشخصی برای

نامناسبی در عرشه پایین کشتی، بدون تهویه لازم برای این محموله چیده شده بود که این امر تخلف از شرایط معاهدات بین‌المللی مربوط است. در نتیجه کشتی آتش گرفت و خساراتی به بار آورد. زیان‌دیدگان دعوی علیه متصدی حمل طرح کردند و در نهایت دادگاه حکم به مسئولیت متصدی حمل در برابر زیان‌دیدگان داد ولی وی را از مطالبه خسارت از فرستنده مقصر منع نمود. این به معنای آن است که اگرچه متصدی حمل در برابر زیان‌دیدگان دارای مسئولیت محض است ولی حق مراجعه به فرستنده مقصر را برای جبران غرامات پرداختی دارد. بنابراین چون خسارات ناشی از حمل مواد هسته‌ای، فوری و در عین حال سنگین است و باید مسئولی برای جبران آن در نظر گرفت. متصدی حمل در این مورد همواره به عنوان یکی از بهترین اشخاصی که می‌توان تعهد جبران را بر دوش او نهاد، مطرح بوده است، زیرا از یک سو سنگینی این مسئولیت، همواره او را محتاط و مقید به مقررات می‌سازد و از سوی دیگر جبران را بر دوش شخصی می‌نهد که به احتمال زیاد در اثر افراط یا تفریط وی یا زیر دستانش خسارت به وجود آمده است (السان، ۱۳۸۷). نتیجه اینکه در حقوق ایران با توجه به قواعد عام مسئولیت مدنی و اینکه هر شخصی که حادثه هسته‌ای به طور جزئی یا کلی منتسب به وی باشد، چه بهره‌بردار و چه متصدی حمل اعم از اینکه شخص حقیقی باشد یا شخص حقوقی بعنوان دولت، قابل تعقیب است. بنابراین ضروری است با توجه به پیشرفت صنعت هسته‌ای با قانونگذاری، مقررات حمایتی مناسبی را برای حمایت از قربانیان حوادث هسته‌ای احتمالی تدوین و تضمین‌های مناسب برای جبران خسارت زیان‌دیدگان را فراهم ساخت. همچنین با تدوین مقررات خاص در زمینه حمل و نقل مواد هسته‌ای فارغ از قواعد عام حاکم بر حمل و نقل مواد خطرناک که حمل‌کننده و ارسال‌کننده را مسئول خسارت می‌داند، همه انواع حمل و نقل مواد هسته‌ای تحت پوشش قرار گیرد.

#### ۷- نتیجه‌گیری

حقوق دریایی در کنوانسیون بین‌المللی موجود در زمینه حمل و نقل بخصوص حمل و نقل دریایی کالای خطرناک غالباً متصدی حمل را مسئول حوادث و خسارات ناشی از حمل این کالاها می‌داند. و حقوق هسته‌ای در اسناد بین‌المللی حاکم بر مسئولیت مدنی برای جبران خسارت ناشی از حوادث هسته‌ای

محیط زیست یا واحدهای تابعه آن و کسب اجازه مدعی العموم حوزه قضایی محل توقف نسبت به تخلیه محموله اقدام کند یا به محل بارگیری بازگرداند؛ بنابراین طبق این آیین نامه، متصدی حمل جاهل به ماهیت کالا مسئولیتی بر دوش ندارد، اما در صورت اطلاع رسانی اصولاً عذری برای عدم مسئولیت متصدی حمل پذیرفته نخواهد شد. بنابراین اگر متصدی حمل بدون علم به ماهیت کالا اقدام به حمل آن نماید، مسئولیتی برای وی متصور نیست. لکن وضعیت متصدی حملی که عالمانه اقدام به حمل چنین کالایی می‌نماید با قواعد عمومی مسئولیت متفاوت خواهد بود، زیرا اگرچه نشانه‌ای بر تمایل فرستنده بر ارسال کالای خطرناک وی همراه با سایر محمولات وجود ندارد، ولی قطعاً متصدی حملی که به جهت کسب درآمد، محیط خطرناکی برای کشتی و محموله‌های درون آن ایجاد نموده در برابر سایرین و اشخاص ثالث دارای ضمان قهری است. لذا با این توجیه که متصدی حمل با بارگیری کالای خطرناک محیط نامنی برای دیگر کالاها و اشخاص ثالث ایجاد نموده، با هر نظریه‌ای که مسئولیت محض را اثبات می‌کند می‌توان وی را مسئول دانست، چه قائل به نظریه مسئولیت در برابر انتفاع باشیم و چه نظریه خطر متقابل و یا خطر محض را معیار قرار دهیم. متصدی حمل، بی قید و شرط مسئول جبران خسارات وارده بر اموال یا نفوس دیگران است و چنانچه خسارت ناشی از فعل یا ترک فعل فرستنده باشد متصدی حمل بعداً حق رجوع به او را دارد. کما اینکه قانون دریایی ایران در بند ۵ ماده ۵۴ در حالی که فرستنده را مسئول صحت علائم و اوصاف کالا می‌داند به متصدی حمل اجازه مراجعه به فرستنده خطاکار را برای جبران غراماتی که در اثر خطای وی پرداخته را داده است ولی در ادامه تصریح نموده که حق متصدی باربری به دریافت چنین غرامتی مسئولیت و تعهدات نامبرده را که ناشی از قرارداد باربری است نسبت به هیچ کس غیر از فرستنده بار، محدود نخواهد کرد. آنچنان که ضمیمه کد IMDG تحت قانون «آی. ان. اف.» ( INF code, 2008) نیز متصدی حمل را بدون قید و شرط مسئول امنیت در طول زمان حمل کالا می‌داند. استنتاج فوق در رویه قضایی نیز تأیید شده است، به طور مثال در دعوی «شرکت کشتیرانی نورترن علیه سریری آلمان و کاپیتان ساخارف» (Todd, 2016) که مواد قابل اشتعال در وسیله نقلیه، بارگیری شده بود، کانتینرهای حاوی این مواد به طور

اسلامی ایران به کنوانسیون‌های مذکور نیبوسته و حکمی در این خصوص نیز ندارد. اصول کنوانسیون‌های هسته‌ای از جمله اصل مسئولیت انحصاری بهره‌بردار به این دلیل که مسئولیت واردکننده زیان در حقوق ما بر اساس قواعد عام مسئولیت مدنی مشخص می‌شود نیز قابل پذیرش نیست. بنابراین از یک سو نمی‌توان مسئولیت را منحصر بر عهده بهره‌بردار دانست چرا که زیان‌دیده باید علیه مسبب یا مسببان خسارت وارد شده اقامه دعوی کند و نمی‌تواند برای دریافت خسارات به بهره‌بردار رجوع کند که نه مسبب خسارت بوده نه در ورود خسارت تقصیری داشته است. از سوی دیگر به دلیل فقدان مقرر صریحی مبنی بر مسئولیت متصدی حمل، نمی‌توان او را مسئول جبران خسارات هسته‌ای در جریان حمل دانست. لکن این امر مانع از پذیرش و شناسایی مسئولیت برای بهره‌بردار یا متصدی حمل در فرایند حمل و نقل مواد هسته‌ای در حقوق ایران نمی‌باشد. بنابراین با توجه به عضویت ایران در آژانس بین‌المللی انرژی هسته‌ای و بعضی کنوانسیون‌های مربوط به آن، پیشنهاد می‌شود حقوق ایران مقررات داخلی خود را با کنوانسیون‌های هسته‌ای منطبق و به آنها ملحق شود یا قانون خاصی را در این زمینه تدوین نماید.

#### ۸- پی‌نوشت‌ها

1. Regulation for the Safe Transport of Radioactive Material, Safety Series, No.6
  2. Brussels Convention on the Liability of Operators of Nuclear Ships, 1962
  3. Paris Convention on Third Party Liability in the Field of Nuclear Energy, OECD, ۱۹۶۰
  4. Convention Supplementary to the Paris Convention on Third Party Liability in the Field of Nuclear Energy, Brussels, 1963
  5. Additional Protocol to the Paris Convention 1960 on Third Party Liability in the Field of Nuclear Energy
  6. Vienna Convention on Civil Liability for Nuclear Damage, International Atomic Energy Agency, 1963
  7. Convention Relating to Civil Liability in the Field of Maritime Carriage of Nuclear Material, 1971
  8. International Maritime Organization (IMO)
  9. International Convention for the Safety of Life at Sea (SOLAS), 1974
  10. Exclusive Liability of Operator
  11. Channeling of Liability to Operator
  12. System of Financial or Economic Channelling
  13. Legal channeling of liability to operator
  14. Damage to property
  15. Loss of any property
۱۶. برای مشخص شدن مفهوم تصدی و متصدی: ر.ک؛ اسکینی، (۱۳۸۴)، ص ۸۸ و عرفانی، (۱۳۸۵)، ص ۶۵.

بخصوص کنوانسیون‌های ۱۹۶۰ پاریس و ۱۹۶۳ وین، مسئولیت را منحصراً متوجه بهره‌بردار تأسیسات هسته‌ای می‌داند. با توجه به اینکه حقوق دریایی و حقوق هسته‌ای موضوع یکسانی درباره مسئول حوادث ناشی از حمل و نقل دریایی مواد هسته‌ای اتخاذ نموده‌اند. در همین راستا به جهت رفع تعارض، کنوانسیون ۱۹۷۱ بروکسل به وجود آمد. پرسشی که با بررسی این اسناد مطرح شد آن بود که در صورت وقوع چنین حوادثی مسئول کیست؟ کنوانسیون ۱۹۷۱ با در نظر گرفتن قوانین مشابه لازم الاجرای داخلی و کنوانسیون‌های بین‌المللی قبلی در زمینه حمل و نقل دریایی که ممکن بود متصدی حمل را مسئول بدانند، تعیین مسئول و نوع مسئولیت را به دو پیمان پاریس و وین ارجاع می‌دهد و از آنجا که کنوانسیون‌های مذکور نیز مسئولیت جبران هرگونه ضرر جانی و مالی ناشی از خسارت هسته‌ای را متوجه بهره‌بردار تأسیسات هسته‌ای می‌داند بنابراین در صورت ورود خسارت ناشی از حادثه هسته‌ای در جریان حمل و نقل دریایی ماده هسته‌ای تحت شمول این کنوانسیون‌ها، بهره‌بردار مسوولیت انحصاری در قبال چنین خسارتی خواهد داشت. اما این موضوع مانع از شناسایی مسئولیت برای متصدی حمل نمی‌باشد. چراکه در کنوانسیون ۱۹۷۱، شخص مسئول در کنوانسیون‌های دریایی را زمانی از مسئولیت معاف می‌داند که بهره‌بردار بر اساس کنوانسیون‌های هسته‌ای یا قانون ملی حاکم بر مسئولیت چنین خسارتی، مسئول شناخته شود. بررسی اسناد مذکور نشان دهنده این واقعیت است که اصل زیربنایی این نیست که بهره‌بردار باید همیشه مسئول شناخته شوند بلکه فرض اساسی مدنظر تصویب کنندگان این کنوانسیون‌ها این بوده که تا حد امکان شخصی به عنوان مسئول شناسایی شود که یا در زمان حادثه، بیشترین کنترل موثر بر فعالیت خطرناک را داشته یا توانایی پرداخت غرامت کافی را داشته باشد. از این رو در کنوانسیون‌های هسته‌ای مواردی از مسئولیت قانونی و قراردادی متصدی حمل پیش بینی شده است. آنچنان که کنوانسیون‌های مذکور شرط خلاف آن را در قانون مقرر تأسیسات هسته‌ای پذیرفته تا مانع رغبت بهره‌برداران خصوصی برای مشارکت در فعالیت‌های هسته‌ای نگردد و دلیل آنهم این است که در مواردی که بهره‌بردار فاقد مسئولیت بوده یا از مسئولیت معاف می‌باشد، با شناسایی شخصی همچون متصدی حمل بعنوان مسئول، اولاً جبران خسارت تضمین گردد ثانیاً خسارت زیان دیدگان بدون جبران باقی نماند. جمهوری

-کاتوزیان، ن.، (۱۳۸۳)، "دوره مقدماتی حقوق مدنی - وقایع حقوقی"، انتشارات شرکت سهامی انتشار.

-کاتبی، ح.، (۱۳۸۷)، "حقوق تجارت"، انتشارات گنج دانش.

-احدی، م.م.، اکبری، م.، (۱۳۸۷)، "راهکارهای بسته‌بندی کالاهای خطرناک و مواد سمی"، اولین کنفرانس حمل و نقل مواد خطرناک و اثرات زیست محیطی آن، تهران، دانشگاه تهران.

-السان، م.، (۱۳۸۷)، "تعهد ایمنی متصدی حمل و نقل در قرارداد حمل و نقل کالاهای خطرناک"، پژوهشنامه حمل و نقل، سال پنجم، شماره ۳.

-جباری، م.، حسن‌نژاد، م.، ولائی، ن.، (۱۳۹۳)، "بررسی موارد معافیت متصدی حمل و نقل جاده‌ای کالا و شرایط استنادی آن‌ها در کنوانسیون حمل و نقل بین‌المللی کالا (CMR)"، فصلنامه پژوهش حقوق خصوصی، سال دوم، شماره هفتم.

-خوئینی، غ.، اونق، ش.، جعفری هرنای، م.، (۱۳۹۴)، "مسئولیت مدنی انتقال برون مرزی زباله‌های خطرناک و دفع آن در حقوق ایران و پروتکل الحاقی ۱۹۹۹ کنوانسیون بازل"، فصلنامه پژوهش حقوق خصوصی، سال سوم، شماره دهم.

-سادات حسینی، س.ح.، (۱۳۸۴)، "بررسی مبنای مسئولیت متصدی حمل و نقل جاده ای کالا در کنوانسیون قرارداد حمل و نقل بین‌المللی کالا از طریق جاده (کنوانسیون سی.ام.آر.) و مقایسه آن با حقوق ایران و انگلیس"، مجله تحقیقات حقوقی، شماره ۴۲.

-عبداللهی، م.، (۱۳۹۰)، "رویکردهای نظام مسئولیت بین‌المللی در جبران خسارات ناشی از اعمال منع شده در حقوق بین‌الملل"، مجله تحقیقات حقوقی، شماره ۵۶، ص. ۲۱۱ - ۲۷۸.

-قاسمی، م.، سالاریان، ف.، (۱۳۹۰)، "رجوع ثالث ایفاکننده غیرمأذون به مدیون"، مجله تحقیقات حقوقی آزاد، شماره ۱۲.

-قبولی درافشان، س.م.م.، رضا دوست، و.، (۱۳۹۴)، "مطالعه تطبیقی تعیین مسئول و مبنای جبران خسارت در مسئولیت مدنی ناشی از حوادث مربوط به تأسیسات هسته‌ای در حقوق ایران، فرانسه و اسناد بین‌المللی"، مجله مطالعات حقوق تطبیقی، دوره ۶، شماره ۲، ص. ۷۲۵ - ۷۵۰.

-کاتوزیان، ن.، انصاری، م.، (۱۳۸۷)، "مسئولیت ناشی از خسارت‌های زیست محیطی"، فصلنامه حقوق، مجله دانشکده حقوق و علوم سیاسی، دوره ۳۸، ش ۲، ص. ۲۸۵-۳۱۳.

۱۷. برای مشاهده نظرات مختلف درخصوص مسئولیت دولت بعنوان بهره‌بردار تأسیسات هسته‌ای: ر.ک؛ قبولی درافشان و رضا دوست، (۱۳۹۴).

## ۹-مراجع

- استویبر، ک. بائر، ا. پلرز، ن. تونهوزر، و.، (۱۳۸۸)، "حقوق هسته‌ای (مقررات IAEA درباره فعالیت هسته‌ای اعضا)"، ترجمه عباسی، اصلی، تهران، مجمع علمی فرهنگی مجد.

- اسکینی، ر.، (۱۳۸۴)، "حقوق تجارت (کلیات، معاملات تجاری، تجار و سازماندهی فعالیت تجاری)"، انتشارات سمت. -آقایی، ب.، (۱۳۷۵)، "مجموعه مقالات حقوق بین‌الملل دریاهای و مسایل ایران"، کتابخانه گنج دانش.

-تقیزاده، ا.، (۱۳۹۴)، "حقوق حمل و نقل دریایی"، تهران، انتشارات مجد.

-تقیزاده، ا.، (۱۳۹۵)، "حقوق حمل و نقل ریلی"، چاپ اول، انتشارات مجد.

-چرچیل، ر. لو، آ.، (۱۳۷۷)، "حقوق بین‌الملل دریاهای"، ترجمه آقایی، بهمن، کتابخانه گنج دانش.

-رضایی پیش رباط، ص.، (۱۳۹۳)، "مسئولیت بین‌المللی دولت‌ها در پیشگیری و جبران خسارت ناشی از فعالیت‌های صلح‌آمیز هسته‌ای"، انتشارات خرسندی.

-ستوده تهرانی، ح.، (۱۳۷۶)، "حقوق تجارت"، جلد چهارم، نشر دادگستر.

-صفایی، س.ح. رحیمی، ح.، (۱۳۹۷)، "مسئولیت مدنی (الزامات خارج از قرارداد)"، سازمان مطالعه و تدوین کتب علوم انسانی دانشگاه‌ها (سمت).

-صفایی، س.ح. رحیمی، ح.، (۱۳۹۷)، "مسئولیت مدنی تطبیقی"، موسسه مطالعات و پژوهش‌های حقوقی شهر دانش.

-عرفانی، ت.، (۱۳۸۵)، "مسئولیت مدنی حمل و نقل زمینی (جاده - ریل)"، انتشارات آثار اندیشه.

-عرفانی، م.، (۱۳۸۶) محشای قانون تجارت، انتشارات جنگل. -غلامعلی‌زاده، م.، (۱۳۹۲)، "مسئولیت مدنی ناشی از وسایل موتور"، انتشارات شهر دانش.

-کاتوزیان، ن.، (۱۳۸۱)، "مسئولیت ناشی از عیب تولید، تهران"، انتشارات دانشگاه تهران.

-کاتوزیان، ن.، (۱۳۸۲)، "الزامهای خارج از قرارداد - ضمان قهری"، ج ۱، انتشارات دانشگاه تهران.

- James K. and Woolley, (2000), "Report on the legal liabilities for civil plutonium", June, pp.7.
- Malcolm, N, SH., (2003), "International Law", the press syndicate of the university cambridge, 5th edition, pp.802.
- Mcree, B., (1999), "Reform of Civil Nuclear Law", Session II, Discussions, OECD / NEA. pp.219 ,
- Michael, G. Faure, B. Vanden, T., (2008), "Compensating nuclear damage: a comparative economic analysis of the us and international liability schemes", Maastricht University, pp. 234-235.
- Mohit, A., (2014), "Nuclear Liability: A Key Component of the Public Policy Decision to Deploy Nuclear Energy in Southeast Asia", American Academy of Arts and Sciences, available at <http://www.amacad.org/gnf>.
- Omer, F. & Brown, (1999), "Nuclear liability: A continuing impediment to nuclear commerce, the Uniform Institute", 24th Annual Symposium, London, 8-10, September pp. 6.
- Pelzer, N., (1999), "Focus on the Future of Nuclear Liability Law", 17 Journal of Energy & Natural Resources Law, pp. 332-353.
- Sands, P., (1988), "Chernobyl: law and communication", Gomer press, pp. 82.
- Sean D.M., (1994), "Prospective Liability Regimes for the Transboundary Movement of Hazardous Wastes", The American Journal of International Law, pp. 51.
- Schwartz, J.A., (2006), "International Nuclear Third Party Liability Law: The Response to Chernobyl", Journal of International Nuclear Law in the post-Chernobyl Period, No. 1, pp. 3.
- Stoiber, C. Baer, A. Pelzer, N. Tonhauser W., (2003), "Handbook on Nuclear Law", Vienna: (IAEA) International Atomic Energy Agency, Chapter 11, Nuclear Liability and Coverage.
- Strohl, P., (1972), "Maritime Carriage of Nuclear Substances: Harmonization of nuclear and Maritime convention" in: Experience and Trends law, legal series, IAEA, Vienna, No. 8, pp.79.
- Todd, P., (2016), "Principles of the Carriage of Goods by Sea", (Northern Shipping Co v deutsche seereederei, the captain Sakharov), pp. 20.
- Vand, L., (1998), "The Protocol Amending the 1963 Vienna Convention", Nuclear Law Bulletin , No.61, June, pp.8-10.
- محمدزاده وادقانی، ع.، (۱۳۸۱)، "مسئولیت متصدی حمل و نقل دریائی"، مجله دانشکده حقوق و علوم سیاسی، شماره ۵۵.
- مشهدی، ع.، شاه‌حسینی، ع.، (۱۳۹۶)، "خصوصی‌سازی مسئولیت در جبران خسارات زیست‌محیطی، گذار از مسئولیت بین‌المللی دولت به مسئولیت متصدیان خصوصی فعالیت‌های خطرناک"، فصلنامه مطالعات حقوق خصوصی، دوره ۴۷، شماره ۲، ص. ۳۴۵ - ۳۶۲.
- مشیرپور، ف.، (۱۳۹۰)، "عملکرد سازمان بین‌المللی دریایی در زمینه مسئولیت و جبران خسارت زیست‌محیطی"، مجله تحقیقات حقوقی آزاد، شماره ۱۱.
- یزدانیان، ع.، (۱۳۹۱)، "نظریه‌ی عمومی مسئولیت مدنی متبوع ناشی از عمل تابع در حقوق فرانسه و طرح آن در حقوق ایران"، مجله حقوقی دادگستری، سال ۷۶، شماره ۷۷.
- یزدانیان، ع.، (۱۳۹۲)، "مطالعه تطبیقی اندیشه جمعی شدن مسئولیت مدنی در حقوق فرانسه و ایران و آثار عملی آن بر نحوه جبران خسارت"، مجله مطالعات حقوق خصوصی، شماره ۳، ص. ۲۰۴ - ۲۱۲.
- Ameys, E., (2010), "Channelling of nuclear third party liability towards the operator: Is it sustainable in a developing nuclear world or is there a need for liability of nuclear architects and engineers", Eur. Energy & Env'tl. L. Rev, 19, pp. 33.
- Brodecki, Z., (1986), "Civil Liability for Nuclear Damage: The Polish Concept, Anglo-American Law Review", 15, pp.361.
- Chavan, S. P., (2010), "The Civil Liability for Nuclear Damage Bill", New Delhi; The 11th February, pp. 4.
- Dussart D., (2005), "The Reform of the Paris Convention on Third Party Liability in the field of Nuclear Energy and of the Brussels Supplementary Convention an Overview of the Main Features of the Modernization of the Two Convention", Journal of Nuclear Law Bulletin, No.75, pp.20.
- Elbaradei, M., (1993), "The law of nuclear energy: basic documents Nijhoff", pp. 1379-1381.
- Hariharan, A., (2011), "India's Nuclear Civil Liability Bill and Supplier's Liability: One Step Towards Modernizing the Outdated International Nuclear Liability Regime, Wm. & Mary Env'tl. L. & Pol'y Rev", 36, pp. 233.

- (1960), "Nuclear Legislation in OECD and NEA Countries", France, in [www.OECD-nea.org](http://www.OECD-nea.org).
- (1960), "Paris Convention on Third Party Liability in the Field of Nuclear Energy", OECD, 29, July 1960, "European Yearbook of International Law, Vol. 6, pp. 268.
- (1963), "Paris, Convention Supplementary to the Paris Convention on Third Party Liability in the Field of Nuclear Energy, Brussels", 31 January.
- (1974), "Paris, Additional Protocol to the Paris Convention of 29 July 1960 on Third Party Liability in the Field of Nuclear Energy", Done at Paris on 28 January 1964, Entry into force December.
- Paris, Annex II of Paris Convention.
- (2000), "Poland's Atomic Energy Act", Nov. 29, 2000 /Article 40,45,46,65,77.
- Regulation for the Safe Transport of Radioactive Material, Safety Series, No.6.
- (1969), "Republic of Korea", Act on Compensation for Nuclear Damage, amended by: Act (the Atomic Energy Act), and Act No. 6350 of 16 January 2001. & Nuclear Laws of the republic of Korea, Nuclear Liability Act South Korea, A3.
- Revised exposé des motifs of the paris convention as amended by the protocols of 1964, 1982 and 2004, pp.32
- (1982), "Revised text of the Exposé des Motifs of the Paris Convention", approved by the OECD Council on 16th November, para 48, pp.13.
- (1977), "Vienna Convention on Civil Liability for Nuclear Damage", International Atomic Energy Agency, 21 May 1963, and entered into force on November 12, UNTS, Vol.1063.
- World Nuclear Association, (2013), "Liability for Nuclear Damage".
- Vanden Borre, T., (2003), "Are nuclear operators liable and insured in case of an act of terrorism on a nuclear installation or shipment?"  
In: [www.ippnw.ch/content/Pdf/Sympo26042002/vandenBorre.Pdf](http://www.ippnw.ch/content/Pdf/Sympo26042002/vandenBorre.Pdf). pp. 5- 7.
- Viney, J., (1998), "Traité de Droit Civil. Les Conditions de la responsabilité. 2<sup>e</sup> éd., Paris: librairie générale de droit et de jurisprudences", pp.422, 602.
- Austria Atomic Liability Act of 1999.
- Convention on Nuclear Safety, Vienna, June 17, (1994), "Entered into force on October 24", 1996.
- Convention on Early Notification of a Nuclear Accident, Done at Vienna on September 26, (1986), Entered into force on October 27, 1986.
- (1971), "Convention Relating to Civil Liability in the Field of Maritime Carriage of Nuclear Material", Dec., 17.
- Convention on the Liability of Operators of Nuclear Ships, (1962), Brussels, "Explanatory Text", IAEA, (2004), & Exposé des Motifs of the Paris Convention, OECD, 1982, para, 48. pp.51, 52.
- IAEA International Expert Group on Nuclear Liability (INLEX), (2017), "The 1997 Vienna convention on civil liability for nuclear damage and the 1997 convention on supplementary compensation for nuclear damage explanatory texts".
- International Convention for the Safety of Life at Sea (SOLAS).
- (2010), "International Convention on Liability and Compensation for Damage in Connection with the Carriage of Hazardous and Noxious Substances by Sea.
- (1994), "Liability and Compensation for Nuclear Damage, an International Overview", Organization for Economic Co-Operation and Development, Nuclear Energy Agency, pp. 24.
- (1994), "Liability and compensation for nuclear damage", first edition, NEA/OECD Vienna, pp.26.

# Identify Responsible for Compensation in The Process of Maritime Carriage of Nuclear Material

*Abbas Onvani, Ph.D., Grad., Department of Law, Neyshabur Branch,  
Islamic Azad University, Neyshabur, Iran.*

*Sayyed Mohammad Mahdi Qaboli Dorafshan, Associate Professor, Department of Private  
Law, Faculty of Law & Political Science, Ferdowsi University of Mashhad,  
Mashhad, Iran.*

*Seyed Mohsen Hosseini Poya, Assistant Professor, Department of Law,  
Neyshabur Branch, Islamic Azad University, Neyshabur, Iran.*

*Saeed Mohseni, Associate Professor, Department of Private Law, Faculty of Law  
& Political Science, Ferdowsi University of Mashhad, Mashhad, Iran.*

*E-mail: ghaboli@um.ac.ir*

Received: October 2021- Accepted: June 2022

## **ABSTRACT**

Maritime law in its numerous international conventions on the maritime carriage of hazardous substances and nuclear law in international documents related to nuclear damage compensation, does not have the same comment about as those responsible for damage caused by a nuclear incident occurring in the course of carriage of nuclear material and have not specifically identified any responsibility for the operator of a nuclear installation or the carrier in response to the damage occurring during the carriage. The question raised by these documents is who is responsible for such incidents? Result of the article concludes that although The Convention Relating To Civil Liability In The Field of Maritime Carriage of Nuclear Material of 1971, Referring to the assignment of responsibility and the type of responsibility to the Paris 1960 and Vienna 1963 Treaties and These conventions Recognizes the operator of a nuclear installation are exclusively liable for damage caused by a nuclear incident occurring in the course of carriage of nuclear material. But this will not prevent the carrier from being held responsible. Although Iranian law does not accession to these conventions and does not have any regulations, this does not prevent acceptance of responsibility for the operator or carrier.

**Keywords:** The Operator of a Nuclear Installation, Nuclear Damages, Civil Liability, Maritime Carrier, Nuclear Material