

حقوق و تکالیف دولت‌ها به پیشگیری و جبران آلودگی دریایی ناشی از حمل‌ونقل نفت در پرتو اسناد و آرای بین‌المللی

جعفر نوری یوشانلوئی* - مونا آفاسیدجعفر کشفی**

(تاریخ دریافت: ۱۳۹۲/۹/۶ - تاریخ پذیرش: ۱۳۹۳/۱۱/۶)

چکیده

به دلیل ویژگی غالباً غیر قابل بازگشت خسارات وارده به محیط زیست دریایی، مراقبت و پیشگیری برای حمایت از محیط زیست، بر اساس اسناد بین‌المللی مربوطه امری اجباری تلقی می‌گردد. در این راستا، رأی مرجع رسیدگی‌کننده همیشه پرداخت خسارت و یا عدم‌النفع نیست؛ بلکه می‌تواند الزام به اقدامات پیشگیرانه باشد.

شرط تحقق مسئولیت مدنی در حقوق بین‌الملل عرفی وجود تقصیر است، اما اسناد معتبر بین‌المللی نظیر کنوانسیون بین‌المللی مسئولیت مدنی خسارات ناشی از آلودگی‌های نفتی مصوب ۱۹۶۹ و پروتکل اصلاحی آن در سال ۱۹۹۲، مسئولیت محض (بدون نیاز به تحقق تقصیر) برای مالک کشتی نفت‌کش در جبران خسارت و یا عدم‌النفع ناشی از آلودگی دریا شناسایی کرده‌اند، و به‌طور کلی، گرایش به سمت شناسایی مسئولیت محض در جبران خسارت بر اثر آلودگی ناشی از حمل‌ونقل نفت از طریق دریاها است.

واژگان کلیدی: آلودگی، پیشگیری، خسارت زیست‌محیطی، قانون‌گذاری، نفت‌کش.

۱. مقدمه

روسو^۱ استاد حقوق عمومی فرانسه می گوید: «مسئولیت بین المللی دولت^۲ زمانی ایجاد می شود که یک قاعده بین المللی نقض شود» (Blanchet, 2002: 20). موسسه حقوق بین الملل^۳ در سال ۱۹۹۷ طی ماده یک گزارش خود بیان داشت: نقض تعهد به حفاظت از محیط زیست در حقوق بین الملل موجب مسئولیت بین المللی دولت می شود، در نتیجه چنین مسئولیتی دولت مکلف به برگرداندن وضعیت به حالت اول و یا پرداخت خسارت^۴ می باشد. در حقوق بین الملل محیط زیست یکی از مهم ترین و با سابقه ترین تکالیف دولت ها جلوگیری و ممانعت از آلودگی زیست محیطی دریایی است. اصلی ترین منبعی که می تواند در دریاها ایجاد آلودگی نماید، نشت مواد نفتی از کشتی های حمل کننده آن است.^۵ به عنوان مثال، در سال ۱۹۷۸ کشتی آموکو کادیز^۶ در سواحل فرانسه دچار سانحه شد و دویست و بیست و سه هزار تن نفت خام و ۴ هزار تن نفت سوخت کشتی وارد آب گردید. در سال ۱۹۹۹ نفت کش اریکا^۷ در سواحل فرانسه غرق شد که در نتیجه آن، حدود بیست و پنج هزار تن نفت به درون دریا نشت نمود. از آن جایی که مواد نفتی وارد شده به دریا از یک کشور به قلمروی دیگری انتقال می یابد، می تواند از ایجاد یک حادثه مجزا و منفرد در قلمروی یک کشور به محیط زیست کشورهای دیگر آسیب برساند. در این موضوع، مسئولیت دولت صاحب پرچم کشتی که آلودگی را ایجاد نموده، مطرح می شود.

در این تحقیق، ابتدا تاریخچه پیدایش تکلیف بین المللی دولت ها به جلوگیری از آلودگی زیست محیطی فرامرزی بررسی می شود و به این مهم پرداخته می شود که پیشگیری در رویه بین المللی تا چه اندازه اهمیت داشته و آیا برای تحقق مسئولیت دولت^۸ به ترک فعل، باید خسارتی به بار آمده باشد و یا صرف احتمال وقوع خسارت کافی است؟ در قسمت دوم، به شرایط تحقق

1. Jean-Jacques Rousseau

2. International Responsibility of State

دیکشنری Black's Law واژه Responsibility را وضعیت جواب گو بودن برای تعهدات، تعهد پاسخ گویی بابت عملی که انجام شده و واژه Liability را الزام قانونی یا قراردادی به پرداخت خسارت تعریف می نماید.

3. Institut de Droit International

4. Liability to Pay Compensation

۵. کل مقدار هیدروکربنی که هر سال وارد دریا می شود بالغ بر ۳/۲ میلیون تن برآورد می شود. اولین و عمده ترین منبع ورود هیدروکربن ها به دریاها از تانکر حمل و نقل می باشد. برای کسب اطلاعات بیشتر رجوع شود به: (سی ریز، ۱۳۹۱: ۲۶)

6. Amoco Cadiz

7. Erika

8. State Responsibility

مسئولیت مدنی دولت^۱ در جبران خسارت آلودگی‌های دریایی ناشی از حمل و نقل مواد نفتی پرداخته می‌شود تا به این پرسش‌ها پاسخ دهد که اولاً چه نوع خسارتی قابل مطالبه می‌باشد؟ ثانیاً تحت چه شرایطی اعمال اشخاص خصوصی تبعه یک دولت، قابل انتساب به آن دولت جهت ایجاد مسئولیت ناشی از آلودگی دریایی می‌باشد؟ ثالثاً آیا تقصیر عامل لازم جهت مسئول شناختن مالک کشتی به پرداخت خسارتی است که آلودگی نفتی در دریا ایجاد نموده است؟ در قسمت سوم، این مهم بررسی می‌شود که قلمرو صلاحیت دولت ساحلی جهت پیگیری قضایی کشتی آلوده‌کننده تا کجا و تحت چه شرایطی است؟ در آخر نیز به تکلیف کشورهای ساحلی به تدوین قوانین ملی در راستای جبران خسارت زیان‌دیدگان آلودگی دریایی ناشی از حمل و نقل نفت پرداخته می‌شود.

۲. تکلیف بین‌المللی دولت‌ها به جلوگیری از آلودگی زیست‌محیطی فرامرزی

اولین آرایه که در آن‌ها به اصل مسئولیت دولت‌ها در مورد آلودگی‌های زیست‌محیطی فرامرزی ایجاد شده بر اثر فعالیت‌های اقتصادی آن‌ها، اشاره شد عبارتند از:

قضیه تنگه کرفو (اختلاف میان انگلستان و آلبانی، ۱۹۴۹)

قضیه دریاچه لانو (اختلاف میان فرانسه و اسپانیا، ۱۹۵۷)

قضیه آزمایش‌های هسته‌ای فرانسه (دعوی استرالیا و نیوزیلند علیه فرانسه، سال ۱۹۷۳)

قضیه قلمروی ماهیگیری (دعوی انگلیس و ایرلند شمالی علیه ایسلند، ۱۹۷۴)

قضیه پروژۀ ناگیمارس - گابسیکو (اختلاف بین مجارستان و اسلواکی، سال ۱۹۹۷)

قضیه ماهی تون (اختلاف بین استرالیا، نیوزیلند و ژاپن در سال، ۱۹۹۹)

هم‌چنین اسناد بین‌المللی از جمله اعلامیه‌های سازمان ملل و کنوانسیون حقوق دریاها نیز به این اصل اشاره می‌کنند. در ذیل به بررسی تفصیلی آرای صادره و هم‌چنین اسناد بین‌المللی مربوطه پرداخته می‌شود:

۲-۱. قضیه تنگه کرفو^۲ و طرح قاعدهٔ SIC UTER (اصل استفاده غیر زیانبار از قلمرو سرزمینی)

این قضیه اختلاف بر سر خسارت وارده به کشتی‌های انگلیسی به هنگام عبور از تنگه کرفو بر اثر برخورد این کشتی‌ها با مین در آب‌های کشور آلبانی در سال ۱۹۴۹ بود. بسیاری از محققین،

1. Civil Liability

2. Corfu Channel Case, Judgment of 9 April 1949, available at <http://www.icj-cij.org/docket/files/1/1647.pdf>, Last visited 19 July 2014.

قضیه کانال کرفو را به عنوان ایجاد کننده «اصل مسئولیت دولتی در مورد خسارت وارده به سایر کشورها» و «اصل استفاده غیر زیانبار از قلمرو» تفسیر می نمایند. در رأی دیوان بین المللی دادگستری این قضیه آمده است: «این وظیفه و تکلیف هر دولتی است که به طور آگاهانه اجازه ندهد قلمروش برای اعمالی که مغایر حقوق دیگر کشورها است، مورد استفاده قرار گیرد». این تذکر لازم است که اشاره به قلمرو سرزمینی، تنها به عنوان مثال بوده و به اعتقاد اعضای کمیسیون حقوق بین الملل، مفهوم کنترل دولت باید مورد توجه قرار گیرد لذا صلاحیت دولت صاحب پرچم کشتی که توسط کنوانسیون حقوق دریاها (۱۹۸۲)^۱ تعریف شده نیز از این اصل پیروی می کند.

۲-۲. قضیه دریاچه لانو^۲ و اصل استفاده غیر زیانبار از قلمرو سرزمینی

قضیه دریاچه لانو اختلافی بود که بین کشورهای فرانسه و اسپانیا در سال ۱۹۵۷ مطرح شد. فرانسه تغییر مسیر آب دریاچه لانو را پیشنهاد داد تا بتواند کارهایی روی آن انجام دهد، لیکن اسپانیا نگران بود که این عمل به منافع آن کشور آسیب برساند. دیوان داوری در رأی خود عنوان نمود که: «اگر این عمل فرانسه موجب آلودگی آبها می شد (و یا احتمال ایجاد آلودگی را ایجاد می نمود) اسپانیا محق به ادعای تضييع حقوقش بود». این رأی بار دیگر، بدون هیچ شرطی، اعمال حاکمیت درون محدوده سرزمینی در صورتی که باعث ورود خسارت به محیط زیست کشور دیگر و ایجاد آلودگی شود را غیر مجاز شناخته است.

۲-۳. قضیه آزمایش های هسته ای فرانسه^۳ و اصل الزام به پیشگیری

در سال ۱۹۷۳، استرالیا و نیوزیلند دعوی جداگانه ای را علیه فرانسه نزد دیوان بین المللی دادگستری مطرح کردند. موضوع دعوا، آزمایش های هسته ای اتمسفر فرانسه در جنوب اقیانوس آرام بود. استرالیا و نیوزیلند مدعی بودند که حق آنها برای ممانعت از انجام آزمایش های هسته ای اتمسفری منوط به اثبات واقعی بارش رادیو اکتیو نمی باشد. به عبارت دیگر، در مفهوم محیط زیست مشترک برای این که مسئولیت دولتی به دلیل آلوده کردن محیط زیست برانگیخته

1. United Nations Convention on the Law of the Sea 1982 (UNCLOS)

2. Lake Lanoux Arbitration (France v. Spain), 12 R.I.A.A. 281; 24 I.L.L.R. 101, Arbitral Tribunal, November 16, 1957, available at <http://www.ecolex.org/server2.php/libcat/docs/COU/Full/En/COU-143747E.pdf>, Last visited 29 July 2014.

3. Nuclear Test Case (Australia v. France), I.C.J. Judgment of 1974, available at www.worldcourts.com/icj/eng/decisions/1974.12.20_nuclear_tests1.htm, Last visited 29 July 2014.

شود، ضرورتی وجود ندارد که از طرف دولت دیگری، دلایلی بر ورود بالفعل خسارت ناشی از عمل دولت مسئول ارائه گردد.^۱

۲-۴. قضیه قلمرو ماهیگیری^۲ و اصل استفاده صیانتی از منابع طبیعی به‌عنوان میراث مشترک بشریت^۳

در رأی دیوان بین‌المللی دادگستری در سال ۱۹۷۴ در خصوص این قضیه آمده است: «تقدم حق دولت ساحلی بر حقوق سایر دولت‌ها و حقوق ماهیگیران ساحلی در آب‌های مجاور باید بر اساس انصاف حل شود». هم‌چنین دیوان این موضوع را مورد تأکید قرار داده است که بقای محیط زیست طبیعی اصل مهمی است که در استخراج منابع طبیعی باید لحاظ گردد. در این رأی آمده است: «اگر این موضوع پذیرفته شود که این منابع تنها برای استفاده نسل حاضر نیستند بلکه باید برای نسل آینده نیز حفظ شوند (منابع طبیعی به‌عنوان میراث مشترک بشریت)، هیچ دولتی نمی‌تواند منحصراً از منابع طبیعی محیط زیست استفاده کند و میراث مشترک بشریت را نادیده بگیرد».

۲-۵. قضیه پروژه ناگیمارس - گابسیکو^۴ و مفهوم توسعه پایدار

اصل الزام به مراقبت و پیشگیری از وقوع خسارت زیست‌محیطی در قضیه پروژه ناگیمارس - گابسیکو سال ۱۹۹۷ بین مجارستان و اسلواکی نیز تأیید شد. در تاریخ ۱۶ سپتامبر ۱۹۷۷ قراردادی میان مجارستان و چک اسلواکی برای اجرای عملیات ساختمانی سد گابسیکو (در چک اسلواکی) - ناگیمرس (در مجارستان) منعقد شد که از تاریخ ۳۰ ژوئن ۱۹۷۸ لازم‌الاجرا گردید. این سرمایه‌گذاری مشترک در عملیات اجرایی و ساختمانی سد برای دستیابی به اهداف توسعه منابع آب، انرژی، حمل‌ونقل، کشاورزی، تولید برق آبی، توسعه کشتیرانی در رودخانه دانوب و حفاظت از منطقه مجاور رودخانه در مقابل سیل انجام گرفت.

۱. سرانجام در این دعوا، دیوان بین‌المللی دادگستری موفق به رسیدگی ماهوی نشد، زیرا فرانسه در جریان رسیدگی به‌طور یکجانبه تعهد به عدم انجام آزمایشات هسته‌ای در اقیانوس آرام را اعلام داشت. از نظر دیوان تصمیم فرانسه در مورد قطع آزمایش‌های هسته‌ای اتمسفری توسط آن دولت نسبت به جامعه بین‌المللی اعمال شده است. برای کسب اطلاعات بیشتر رجوع شود به: (ICJ, Reports, 1974: 274)

2. Fisheries Jurisdiction Case (United Kingdom v. Iceland), I.C.J. Judgment of 1974, available at <http://www.icj-cij.org/docket/index.php?sum=304&code=ai&p1=3&p2=3&case=55&k=9d&p3=5>, Last visited 29 July 2014.

3. Common Heritage of Humankind

4. Gabcikovo - Nagymaros Project

در زمان انعقاد قرارداد، کشورها متعهد گردیدند که در نتیجه اجرای پروژه کیفیت آب رودخانه دستخوش تغییر نگردیده و محیط طبیعی رودخانه مورد حفاظت قرار گیرد.

مجارستان در سال ۱۹۹۲ اظهارنامه‌ای را مبنی بر فسخ قرارداد ۱۹۷۷ به چک اسلواکی ارائه کرد. متعاقباً دو کشور اختلاف خود را به دیوان بین‌المللی دادگستری بردند. چک اسلواکی دلایل خود را بر محور حقوق معاهدات و لازم‌الاجرا بودن تعهدات قراردادی متمرکز نمود، در حالی که، دفاع مجارستان بر ضرورت‌های زیست‌محیطی بود با این استدلال که ضرورت می‌تواند دلیل ختم معاهده باشد. در نهایت، دیوان، حالت ضرورت را به‌عنوان استثنایی بر نامشروع بودن یک عمل ناقض تعهدات بین‌المللی پذیرفت. نکته قابل توجه در این رأی، تأکید دیوان بر اعمال اصل پیشگیری و احتیاط برای جلوگیری از خسارت زیست‌محیطی در پاراگراف ۱۴۰ رأی خود بدین شرح است: «بدیهی است که پیامدهای پروژه بر محیط زیست موضوعی کلیدی و بر اساس مدارک علمی ارائه شده چنین آثاری قابل توجه است. برای ارزیابی خطرات زیست‌محیطی، استانداردهای فعلی باید در نظر گرفته شود. دیوان ادعان دارد که در قلمرو حمایت از محیط زیست، به دلیل ویژگی غالباً غیرقابل بازگشت خسارات وارده به آن و محدودیت‌های مرتبط با سازکار جبران این گونه خسارات، مراقبت و پیشگیری امری اجباری است. طی قرن‌ها بشر در طبیعت به خاطر مسائل اقتصادی و غیر آن، دخل و تصرف نموده است؛ این اعمال اغلب بدون توجه به آثار آن بر محیط زیست انجام می‌گرفت. امروزه به علت پیشرفت علمی و رشد آگاهی در خصوص مسائل زیست‌محیطی خطراتی که نسل‌های حاضر و آینده بشر را تهدید می‌نماید، قواعد و استانداردهای جدیدی شکل گرفته که طی دو دهه اخیر در اسناد بین‌المللی متعددی تصریح شده‌اند. چنین قواعدی نه تنها هنگامی که دولتی قصد انجام پروژه‌ای را دارد بلکه برای ادامه آن نیز باید در نظر گرفته شوند. ضرورت حفاظت از محیط زیست هماهنگ با رشد اقتصادی همان مفهوم توسعه پایدار می‌باشد»^۱.

۲-۶. قضیه ماهی تون^۲ و اصل احتیاط^۳

اصل احتیاط در بسیاری قضایا در دیوان‌های بین‌المللی مورد ادعا قرار گرفته است. مرتبط‌ترین آن، قضیه اختلاف بین استرالیا، نیوزیلند و ژاپن در سال ۱۹۹۹ است. در این قضیه

۱. برای اطلاعات بیشتر رجوع شود به:

<http://www.icj-cij.org/docket/index.php?p1=3&p2=3&code=hs&case=92&k>

2. Southern Bluefin Tuna Case (New Zealand v. Japan), International Tribunal for the Law of the Sea, Case no. 3 & 4, available at <http://www.itlos.org/index.php?id=62>, Last visited 29 July 2014.

3. Precautionary Principle

دیوان بین‌المللی حقوق دریاها^۱ ژاپن را از ادامه اجرای برنامه ماهیگیری آزمایشی خود منع کرد. اگرچه در رأی تلاش شد که از واژه احتیاط استفاده نشود و لیکن عبارت «عدم اطمینان علمی»^۲ به‌طور مستقیم به عامل بنیادین دیدگاه احتیاط همان‌گونه که در اصل ۱۵ بیانیه ریو آمده است، اشاره دارد. از طرفین می‌خواهد که با دقت و احتیاط عمل کنند تا محافظت مؤثر و اجتناب از ورود زیان در آینده به ماهی‌ها اعمال شود. دستور موقتی^۳ هم که صادر می‌شود در واقع بر اساس دیدگاه احتیاط است (Marr, 2000: 816).

۲-۷. اسناد بین‌المللی

مسئولیت دولت‌ها در مورد آلودگی‌های مرزگذر در اصل ۲۱ اعلامیه کنفرانس استکهلم ۱۹۷۲^۴ به‌عنوان اولین اعلامیه سازمان ملل متحد در مورد حقوق بین‌الملل محیط زیست آمده است، و امروزه یکی از اصول عرفی حقوق بین‌الملل شناخته می‌شود. بر اساس این اصل، دولت‌ها طبق منشور سازمان ملل و اصول حقوق بین‌الملل، مسئول تضمین یا کنترل فعالیت‌های داخل قلمرو خود می‌باشند تا صدمه‌ای به محیط زیست کشورها یا مناطق ماورای قلمروی آنها وارد نکند. اصل ۲ اعلامیه ریو ۱۹۹۲^۵ در خصوص توسعه و محیط زیست، نیز مؤید اصل ۲۱ اعلامیه استکهلم است. اصل ۱۵ اعلامیه ریو مقرر می‌دارد: «به منظور حفاظت از محیط زیست رویکرد احتیاطی، به‌طور گسترده‌ای توسط دولت‌ها، بر حسب قابلیت‌های شان، به کار گرفته می‌شود». به موجب این اصل، در مواقعی که تهدید وقوع خسارت غیرقابل جبران و جدی وجود داشته باشد، فقدان اطمینان علمی کامل، توجیهی برای به تاخیر انداختن اجرای اقدامات به صرفه اقتصادی برای جلوگیری از آسیب زیست‌محیطی نیست. اگرچه اعلامیه‌های استکهلم و ریو اسناد لازم‌الاجرای بین‌المللی نیستند؛ اما ایجادکننده یک عرف بین‌المللی و زمینه‌سازی برای ایجاد قوانین و معاهدات بین‌المللی در خصوص اصل مسئولیت دولت‌ها در قبال آلودگی‌های زیست‌محیطی است.

1. International Tribunal for the Law of the Sea

2. Scientific Uncertainty

۳. به گفته گزارشگر مخصوص کمیسیون حقوق بین‌الملل در خصوص خسارات فرامرزی،^۳ اصل احتیاط جزئی از قواعد عرفی مربوط به پیشگیری از زیان و ارزیابی پیامدهای زیست‌محیطی است. بر این اساس دیگر لازم نیست اهمیت یا غیرقابل بازگشت بودن زیان قطعی یا محتمل باشد تا بتوان دستور موقت منع انجام آن عمل را کسب نمود. تنها امکان وقوع زیان کافی است (Boyle, 2007: 375).

4. Declaration of the United Nations Conference on Human Environment 1972

5. Rio Declaration on Environment and Development 1992

به عنوان یک سند لازم‌الاجرا، کنوانسیون حقوق دریاها (۱۹۸۲) دولت‌ها را مکلف به انجام اقدامات مقتضی برای پرهیز از ورود خسارت به نواحی ماورای قلمروی ملی‌شان بر اثر ایجاد آلودگی می‌نماید. این کنوانسیون از دولت‌ها می‌خواهد که آثار زیست‌محیطی فعالیت‌های‌شان را ارزیابی کنند و خطرات احتمالی را مورد نظارت قرار دهند. به عنوان مثال، دولت‌های ساحلی و یا صاحب پرچم کشتی، وظیفه محافظت از محیط زیست از طریق ایجاد استانداردهایی (که نباید سهل‌تر از استانداردهای بین‌المللی باشند) برای فعالیت‌هایی که تحت قلمرو و کنترل آن‌ها در حال انجام است، دارند. هم‌چنین کنوانسیون حقوق دریاها مسئولیت دولت‌ها در صورت قصور از وظایف مندرج در آن کنوانسیون را پیش‌بینی نموده است. به نظر می‌رسد در واقع قائل شدن به چنین مسئولیتی یک همپوشانی میان اصل حاکمیت کشورها و اصل عدم استفاده زیانبار از حق حاکمیت خود ایجاد می‌نماید.

در سال ۲۰۰۱ طرح کمیسیون حقوق بین‌الملل با عنوان «پیشگیری از آسیب فرامرزی ناشی از فعالیت‌های خطرناک»^۱ فعالیت‌هایی را مورد پوشش قرار داد که ممکن بود به محیط زیست آسیب وارد نمایند. اعضای کمیسیون به علت اهمیت پیشگیری تصمیم گرفتند اصولی که دولت‌ها باید برای پیشگیری از ورود زیان ناشی از فعالیت‌های تحت صلاحیت‌شان انجام دهند را تدوین نمایند. در این طرح یکی از معیارهای صلاحیت دولت بر اساس محل ثبت کشتی است که دولت را صاحب پرچم کشتی می‌نماید.

سازمان همکاری و توسعه اقتصادی اروپا در سال ۱۹۷۴ توصیه‌ای را تصویب نمود که بر اساس آن پیش از آغاز فعالیت‌ها و کارهایی که احتمال ایجاد خطر آلودگی قابل توجه زیست‌محیطی در مورد آن‌ها وجود دارد، اطلاعات زود هنگام برای کشورهای میزبان که ممکن است تحت تاثیر قرار گیرند، فراهم گردد. هم‌چنین ماده ۹۸ کنوانسیون حقوق دریاها مقرر می‌دارد زمانی که یک کشور از مواردی مطلع می‌شود که در آن‌ها محیط زیست دریا در معرض خطر فوری ورود خسارت می‌باشد یا به وسیله آلودگی در حال خسارت دیدن است یا خسارت دیده است، بلافاصله موضوع را به سایر کشورهای می‌دهد تحت تاثیر این خسارت قرار بگیرند و نیز مقامات بین‌المللی صلاحیت‌دار، اطلاع خواهد داد. ماده ۱۳ کنوانسیون باسل در خصوص نظارت بر حمل و نقل فرامرزی پسماندهای خطرناک و دفع آن‌ها^۲، ۱۹۸۹،^۳ پیش‌بینی

1. Draft Articles on Prevention of Transboundary Harm from Hazardous Activities 2001

۲. دولت جمهوری اسلامی ایران در تاریخ ۱۳۷۳/۱۰/۱۵ به این کنوانسیون پیوست.

3. Basel Convention on the Control of Transboundary Movements of Hazardous Wastes and Their Disposal 1989

می‌کند که کشورهای عضو کنوانسیون باید در صورت اطلاع از بروز حادثه‌ای در جریان انتقال برون مرزی پسماندهای خطرناک یا سایر انواع پسماند که ممکن است موجب خطراتی برای سلامت انسان یا محیط زیست در کشورهای دیگر باشد، نسبت به اطلاع‌رسانی سریع به آن کشورها اطمینان حاصل نمایند. هم‌چنین اعلامیه ریو ۱۹۹۲، در اصل ۱۱، تکلیف دولت‌ها به وضع قوانین مؤثر در زمینه محیط زیست، اصل ۱۷ تکلیف دولت‌ها در ارزیابی زیست‌محیطی فعالیت‌هایی که می‌تواند اثرات منفی بر محیط زیست داشته باشند، و اصل ۱۹ وظیفه دولت‌ها در اطلاع‌رسانی و مشورت با سایر دولت‌ها را تصریح می‌نماید.

در این راستا، بر اساس ماده یک پاراگراف چهارم کنوانسیون حقوق دریاها، آلودگی یعنی انسان به‌طور مستقیم یا غیرمستقیم موادی به محیط زیست دریایی وارد کند که اثرات آسیب‌زنده‌ای به منابع زیستی، حیات دریایی، کیفیت آب دریا و منافع آن، سلامتی انسان و فعالیت‌های به حق وی از جمله ماهیگیری وارد سازد. آن‌چه در این تعریف بیش از هر چیز جلب توجه می‌کند نحوه نگارش این ماده است به طوری که صرف ورود موادی که احتمال ایجاد آسیب به منابع زیستی و غیره را ایجاد کند آلودگی تلقی می‌شود. علاوه بر تعریف آلودگی در ماده یک کنوانسیون حقوق دریاها، وظیفه انجام ارزیابی آثار زیست‌محیطی در ماده ۲۰۶، تعهدات کلی مبنی بر انجام اقدامات پیشگیری، کاهش و کنترل آلودگی به موجب ماده ۱۹۴ و وظیفه دولت‌ها به محافظت از محیط دریایی به موجب ماده ۲۳۵ می‌پردازد.

همان‌گونه که بند (ب) ماده ۲ کنوانسیون مسئولیت بین‌المللی خسارت ناشی از آلودگی نفت سوخت کشتی ۲۰۰۱ مقرر می‌دارد، پیش از ورود خسارت، مسئولیت زیست‌محیطی ایجاد می‌شود. اهمیت پیشگیری از وقوع آلودگی از آن جهت است که نابودی موجودات کمیاب دریایی به واسطه آلودگی نفتی و یا انقراض نسل‌های آبریان غیرقابل جبران است؛ در نتیجه تنها از طریق جبران خسارت پیش‌بینی شده در کنوانسیون‌های فوق‌الذکر نمی‌توان به هدف حمایت از محیط زیست دریایی نائل آمد. در نتیجه در مواردی، موضوع دعوی مسئولیت، الزام به ترک فعل دولت می‌باشد.

۳. مسئولیت مدنی (جبران خسارت) در برابر آلودگی دریایی ناشی از حمل و نقل مواد

نفتی

بند اول ماده ۲۳۵ کنوانسیون حقوق دریاها تصریح می‌کند دولت‌ها مکلف به اجرای تعهدات بین‌المللی خود در خصوص محافظت و مراقبت از محیط دریایی بوده و هم‌چنین

مسئول جبران خسارت ایجاد شده بر اساس حقوق بین‌الملل می‌باشند. هدف از این قسمت، بررسی شرایط تحقق مسئولیت مدنی است. عناصر خسارت، انتساب و تقصیر به‌طور معمول برای مسئول شناختن به جبران خسارت به کار می‌روند ولیکن سؤالی که در این جا مطرح می‌شود این است که آیا در خصوص آلودگی ناشی از حمل و نقل دریایی نفت، رویکرد سنتی برای مسئول شناختن مالک کشتی به پرداخت خسارت استفاده می‌شود یا خیر؟ در این راستا ابتدا به تعریف انواع خسارت ناشی از حمل و نقل دریایی نفت و سازکار جبران آن پرداخته می‌شود؛ سپس وجود رابطه مستقیم بین آلودگی و خسارت وارده به اشخاص و عنصر انتساب آلودگی به فعل یا ترک فعل دولت بررسی شده و در ادامه به این پرسش پاسخ داده می‌شود که آیا برای تحقق مسئولیت مدنی دولت، نیاز به تحقق تقصیر وی می‌باشد یا خیر؟

۳-۱. خسارت^۱

در سال ۱۹۶۷ نفت کش توری کانیون^۲ در نزدیکی سواحل جنوبی کشور انگلستان دچار سانحه شد و بر اثر آن صد و بیست هزار تن نفت خام به دریا نشت نمود که خسارت زیست‌محیطی زیادی به آن ناحیه وارد کرد، از آن جمله است هزینه جمع‌آوری نفت و تمیز کردن سواحل، که به شانزده میلیون دلار رسید؛ در آن زمان هیچ سازوکار جبران خسارتی در صحنه بین‌المللی وجود نداشت و تنها راه، توسل دولت انگلستان به دادگاه‌ها و قوانین داخلی جهت صدور رأی به جبران خسارت بود که با دشواری و هزینه‌های دادرسی همراه بود. لذا دولت انگلستان درخواست برگزاری جلسه فوق‌العاده از سازمان بین‌دولتی مشورتی دریانوردی^۳، که بعدها به سازمان بین‌المللی دریانوردی^۴ تغییر نام داد را مطرح کرد. نتیجه این جلسه، کنوانسیون مسئولیت مدنی ۱۹۶۹ بود که به موجب آن، مسئولیت جبران خسارت بدون نیاز به تحقق تقصیر و یا بی‌احتیاطی مالک کشتی را پیش‌بینی نمود. به موجب کنوانسیون بین‌المللی مسئولیت مدنی خسارات ناشی از آلودگی‌های نفتی ۱۹۶۹^۵، و پروتکل

1. Damage

2. "Torrey Canyon Tanker Accident", United Kingdom, 1967, available at <http://www.itopf.com/in-action/case-studies/case-study/torrey-canyon-united-kingdom-1967/>, Last visited 29 July 2014.

3. Inter-Governmental Maritime Consultative Organization

4. International Maritime Organization (IMO)

5. International Convention on Civil Liability for Oil Pollution Damage 1969

اصلاحی ۱۹۹۲^۱ ادعای دو نوع خسارت ناشی از آلودگی نفتی مورد پذیرش مراجع رسیدگی کننده می‌باشد (The International Tanker Owners Pollution Federation, 2011: 33-4):

- خسارت یا نقصان اقتصادی ایجاد شده بر اثر آلودگی ناشی از نشت نفت از کشتی و هم‌چنین هزینه احیاء محیط آلوده شده در حد اقدامات معقول صورت گرفته (بخش الف ماده ۱,۶)؛
- هزینه اقدامات پیشگیرانه شامل فعالیت‌های ناظر بر کاهش یا جلوگیری از آلودگی بیشتر نیز قابل درخواست هست (بخش ب ماده ۱,۶). البته این مورد تنها شامل مواردی است که تهدید فوری و شدید ورود خسارات ناشی از آلودگی وجود داشته باشد.^۲

کنوانسیون بین‌المللی مسئولیت مدنی خسارات ناشی از آلودگی نفت سوخت کشتی^۳ ۲۰۰۱^۴ نیز در بند الف و ب ماده ۹-۱ خود تعریف مشابهی در خصوص خسارات ناشی از آلودگی نفتی ارائه می‌دهد.

شایان ذکر است ارزیابی خسارات اقتصادی چنین حوادثی معمولاً به علت محدودیت اطلاعات با دشواری روبه‌رو است، به خصوص این که خسارت به منابع زیستی ممکن است سال‌ها پس از وقوع حادثه خود را نشان دهد. به‌عنوان مثال، در قضیه نشت حدود ۱۱ میلیون گالون نفت خام از کشتی اکسون والدرز^۵ در سواحل آلاسکا در ۲۴ مارس سال ۱۹۸۹، برای محاسبه خسارت اقتصادی، میزان صید ماهی پیش‌بینی شده در دو سال پس از حادثه با میزان واقعی صید در آن محدوده زمانی مقایسه گردید و زمانی که مشاهده شد میزان صید واقعی کمتر از میزان صید پیش‌بینی شده می‌باشد نوبت به آن رسید که سهم آلودگی نفتی در این کاهش تعیین شود (Cohen, 1995: 65 - 69).

۱. قانون الحاق دولت جمهوری اسلامی ایران به پروتکل ۱۹۹۲ جهت اصلاح کنوانسیون بین‌المللی مسئولیت مدنی ناشی از خسارت آلودگی نفتی (۱۹۶۹) و پروتکل ۱۹۹۲ جهت اصلاح کنوانسیون تأسیس یک صندوق بین‌المللی برای جبران خسارت آلودگی نفتی (۱۹۷۱) در تاریخ ۱۳۸۰/۱۱/۲۴ به تصویب مجلس شورای اسلامی ایران رسیده است.

۲. در بند الف اصل دوم "طرح تخصیص زیان در صورت بروز آسیب فرامرزی ناشی از فعالیت‌های خطرناک" (Draft Principles on the Allocation of Loss in the Case of Transboundary Harm Arising out of Hazardous Activities) مدون سال ۲۰۰۶ خسارت به عنوان عدم‌النفع یا زیان ناشی از آسیب به محیط زیست، هزینه اقدامات برای برگرداندن وضعیت به حالت اول، و هزینه اقداماتی که برای کنترل وضعیت پیش‌آمده انجام می‌گیرد تعریف شده است.

3. International Convention on Civil Liability for Bunker Oil Pollution 2001

۴. قانون الحاق دولت جمهوری اسلامی ایران به کنوانسیون بین‌المللی مسئولیت مدنی خسارات ناشی از آلودگی نفت سوخت کشتی ۲۰۰۱ در تاریخ ۱۳۸۹/۳/۱۲ به تصویب مجلس شورای اسلامی ایران رسید.

5. "Exxon Valdez Tanker Accident", Alaska, United States, 1989, available at <http://www.itopf.com/in-action/case-studies/case-study/exxon-valdez-alaska-united-stated-1989/>, Last visited 29 July 2014.

نکته‌ای که نباید از نظر دور داشت این است که قائل شدن به مسئولیت مدنی بدون در نظر گرفتن هر گونه محدودیت، باعث عدم تمایل اشخاص به انجام فعالیت‌های با ریسک بالا که در عین حال برای جامعه، حیاتی هستند خواهد شد. لذا بر اساس بند دو ماده ۳ کنوانسیون ۱۹۶۹ برای این مسئولیت محض استثنایایی نیز پیش‌بینی شده است که عبارتند از: جنگ و یا حوادث طبیعی، دخالت شخص ثالث و یا خود زیان‌دیده حادثه. هم‌چنین با هدف ایجاد تعادل بین منافع طرفین ذینفع در جبران خسارت آلودگی نفتی به موجب بند یک ماده ۵ این کنوانسیون، سقف حداکثر ۱۸ میلیون دلار بابت مسئولیت محض مالک کشتی در نظر گرفته شده است.^۱ در این راستا، کنوانسیون ایجاد صندوق ذخیره ۱۹۷۱ به نوعی ادامه کنوانسیون مسئولیت مدنی ۱۹۶۹، برای جبران خساراتی که بیشتر از حد مقرر در کنوانسیون است، محسوب می‌شود. مبنای مسئولیت در کنوانسیون ۱۹۷۱ دقیقاً همان مبنای پیش‌بینی شده در کنوانسیون ۱۹۶۹ می‌باشد؛ با این وجود، هدف از شکل‌گیری کنوانسیون ۱۹۷۱ با سقف ۳۱ میلیون دلار، تغییر جهت مسئولیت از مالک کشتی به صنعت نفت بود؛ به این ترتیب که بخشی از خسارات توسط صندوق ذخیره که توسط کشورهای عضو تأمین مالی می‌شود پرداخت می‌گردد.

پروتکل ۱۹۹۲^۲ برای اصلاح کمبودهای کنوانسیون بین‌المللی مسئولیت مدنی خسارات ناشی از آلودگی‌های نفتی ۱۹۶۹ اجرایی شد. این کنوانسیون نیز قائل به مسئولیت محض مالک کشتی بوده و بنابراین مالک کشتی، مسئول جبران هر نوع خسارت نفتی، تا سقف ۱۲۰ میلیون دلار آمریکا^۳ که به واسطه حادثه نفتی با منشأ کشتی ایجاد شده، می‌باشد. در حالی که قلمرو جغرافیایی در چارچوب قدیمی محدود به دریای سرزمینی بود، پروتکل ۱۹۹۲ آن را به منطقه انحصاری اقتصادی کشور متعاقد گسترش داد. پروتکل ۱۹۹۲ یک صندوق جبران خسارت جداگان‌های را به نام صندوق ۱۹۹۲ تأسیس نمود که سقف آن تا ۳۰۷,۰۵ میلیون دلار بود.^۴

۱. بدیهی است در مواردی که در نتیجه تقصیر مالک خسارتی به‌صورت آلودگی ایجاد گردد، نمی‌توان به محدودیت مسئولیت مرتکب استناد نمود. به‌عنوان مثال، در سال ۱۹۸۴ کشتی آموکو کادیز متعلق به شرکت امریکایی آموکو اینترنشنال که نفت متعلق به شرکت شل را از خلیج فارس به روتردام حمل می‌کرد در سواحل فرانسه دچار سانحه شد که در نتیجه آن مقادیر متناهی نفت وارد آب شد دادگاه پس از انجام بررسی‌ها متوجه قصور شرکت آموکو اینترنشنال در رسیدگی به وضعیت تانکر به علت مقاصد اقتصادی شد و لذا رأی به محکومیت وی داد.

۲. قانون الحاق دولت جمهوری اسلامی ایران به پروتکل ۱۹۹۲ جهت اصلاح کنوانسیون بین‌المللی مسئولیت مدنی ناشی از خسارت آلودگی نفتی (۱۹۶۹) و پروتکل ۱۹۹۲ جهت اصلاح کنوانسیون تأسیس یک صندوق بین‌المللی برای جبران خسارت آلودگی نفتی (۱۹۷۱) در تاریخ ۱۳۸۰/۱۱/۲۴ به تصویب مجلس شورای اسلامی ایران رسیده است.

۳. این سقف در صورتی که خسارت ناشی از عمد یا بی‌احتیاطی مالک کشتی باشد اعمال نخواهد شد.

۴. پروتکل ۲۰۰۰ با هدف پایان‌دادن به کنوانسیون صندوق ذخیره ۱۹۷۱، که دیگر کارایی خود را از دست داده بود تصویب شد و سقف پرداخت صندوق ذخیره را به ۳۵۶ میلیون دلار افزایش داد. تغییر مهم‌تر بعدی در سیستم مسئولیت مدنی دولت‌ها

در صورتی که کشورها تمایلی به پرداخت به صندوق مزبور نداشته باشند با دشواری جهت جبران خسارت‌های هنگفتی که به ایشان وارد شده روبرو می‌شوند به‌عنوان مثال، متعاقب حادثه نفت کش آگزون والدز، هشت مخزن از مجموع یازده مخزن محموله کشتی، شکاف برداشته و حدود سی و شش هزار تن نفت خام به آب ریخته شود. هزینه رفع این آلودگی بالغ بر یک میلیارد دلار شد؛ کشور آمریکا پس از حادثه کشتی آگزون والدز، چاره‌ای جز پیوستن به کنوانسیون ایجاد صندوق ذخیره نداشت.

۳-۲. وجود رابطه مستقیم بین آلودگی و خسارت وارده به اشخاص

اثر لزوم احراز چنین شرطی عدم پذیرش دعوی عدم‌النتفع در برخی موارد از سوی مراجع رسیدگی‌کننده است؛ به‌عنوان مثال، در قضیه غرق شدن کشتی برائز^۱ در سواحل انگلستان در سال ۱۹۹۳ و ایجاد آلودگی نفتی و ممنوع شدن ماهیگیری برای مدتی در آن ناحیه، دادگاه چنین رأی داد که برای پذیرش مطالبه خسارت عدم‌النتفع، خسارات قابل مطالبه باید مستقیماً ناشی از آلودگی باشد. برای روشن‌تر شدن این بحث، برخی از دعاوی مطروحه و پاسخ دادگاه در آن خصوص به شرح ذیل بیان می‌گردد:

▪ قایق‌سازها مدعی شدند که به علت آلودگی و عدم امکان ماهیگیری سفارشات ساخت قایق ماهیگیری کاهش پیدا کرده است. دیوان وجود رابطه مستقیم بین آلودگی و کاهش سفارش ساخت قایق را احراز نمود و در نتیجه مطالبه دریافت خسارت عدم‌النتفع ایشان را پذیرفت.

▪ یک تولیدکننده یخ مدعی شد که دیگر محصول وی از سوی صیدکنندگان ماهی سالمون، که صید آن پس از وقوع آلودگی ممنوع شده بود، خریداری نمی‌شود. دیوان وجود رابطه مستقیم بین آلودگی و عدم خرید یخ را احراز نمود و در نتیجه مطالبه دریافت خسارت عدم‌النتفع ایشان را پذیرفت.

▪ و اما کارگران کارخانه تولید و بسته‌بندی ماهی مدعی شدند که، به علت وقوع آلودگی، ساعات کار آنان کاهش پیدا کرده است. دیوان رابطه مستقیم بین آلودگی و کاهش ساعات کار

در مورد آلودگی‌های نفتی در ماه می ۲۰۰۳ با ایجاد پروتکل صندوق ذخیره ۲۰۰۳ که از طریق مشارکت کشورهای عضو تأمین مالی می‌شود، رخ داد. پرداخت خسارت‌های مازاد بر آنچه در کنوانسیون‌های قبلی پیش‌بینی شده است از طریق این صندوق انجام می‌شود. برای کسب اطلاعات بیشتر رجوع شود به:

(The International Tanker Owners Pollution Federation Limited (ITOPF), 2007, 7)

1. Braer Tanker Accident, United Kingdom, 1993, available at <http://www.itopf.com/in-action/case-studies/case-study/braer-uk-1993/>, Last visited 29 July 2014.

کارگران را احراز نمود و چنین استدلال کرد که این کارفرما (صاحب کارخانه) است که مستقیماً از حادثه خسارت دیده و می‌تواند اقامه دعوی عدم‌النفع نماید (Jacobsson, 1995: 722).

۳-۳. انتساب آلودگی به فعل یا ترک فعل دولت

اگر کشتی برای دولت و یا شرکت‌های وابسته به دولت باشد، شرط انتساب آلودگی احراز می‌شود؛ با این وجود این سؤال مطرح می‌شود که در صورتی که مالک کشتی شخص خصوصی باشد آیا دولت متبوع او مسئول شناخته می‌شود؟

اصل ۲ اعلامیه ریو ۱۹۹۲ دولت‌ها را متعهد می‌سازد که تضمین نمایند هیچ‌گونه خسارتی از سرزمین‌شان به محیط زیست دیگر کشورها وارد نشود و در این خصوص تفاوتی بین فعل دولت و اشخاص خصوصی که تحت حاکمیت آن دولت به فعالیت مشغول‌اند، وجود ندارد. همین موضوع در رأی قضیه تریل اسملتر^۱ در سال ۱۹۴۱ نیز به این ترتیب بیان شده است که دولت‌ها مکلف هستند از دیگر دولت‌ها در برابر افعال زیانباری که توسط اشخاص خصوصی در چارچوب صلاحیت ملی‌شان صورت می‌گیرد، حمایت کنند. این رأی می‌تواند به‌عنوان تحقق یک قاعده حقوق بین‌الملل تلقی گردد که دولت‌ها را ملزم به پیش‌بینی آلودگی‌های فرامرزی می‌کند.

یک کشتی به موجب مواد ۹۰ و ۹۱ کنوانسیون حقوق دریاهای ملیت یک کشور را داشته و پرچم آن‌را برافراشته نگاه دارد. به موجب ماده ۹۲ کشتی تحت صلاحیت دولت صاحب پرچم قرار می‌گیرد. حقوق بین‌الملل جزئیات و الزامات مربوطه را به کشورها جهت ثبت کشتی و یا صدور مجوز کشتیرانی تحمیل نمی‌کند؛ بلکه به‌طور کلی، یک کشور باید موارد ذیل را رعایت کند:

▪ قواعد بین‌المللی برای جلوگیری و کاهش آلودگی ناشی از کشتی‌ها ایجاد نماید، این قوانین باید حداقل اثر قوانین پذیرفته شده در سطح بین‌المللی را داشته باشند (بندهای یک و دو ماده ۲۱۱).

▪ قوانین کلی در خصوص مسائل اجتماعی، فنی و اداری مربوط به کشتی‌ها را رعایت کند (ماده ۹۴).

۱. این قضیه مربوط به خسارت‌های ایجاد شده در ایالت واشنگتن در اثر گاز دی‌اکسید سولفوری است که از سال ۱۹۲۵ تا سال ۱۹۳۵ از یک کارخانه ذوب آهن کانادا واقع در مسافت ده مایلی مرز آمریکا-کانادا به واشنگتن رسیده بود. در این دعوا محکمه داور ذی‌ربط، کانادا را برای خسارتی که از یک عملیات خصوصی مربوط به ذوب آهن، به اموال اشخاص در ایالات متحده آمریکا وارد آمده بود مسئول شناخت.

▪ از اجرای استانداردها و قوانین بین‌المللی در زمینه آلودگی ناشی از کشتی‌ها اطمینان حاصل کند (ماده ۲۱۷).

هم‌چنین، اصل ۱۱ اعلامیه ریو دولت‌ها را مکلف به وضع قوانین مؤثر در زمینه محیط زیست می‌نماید. لذا، به‌عنوان مثال، هنگامی که یک دولت در وضع مقررات لازم زیست‌محیطی کوتاهی می‌نماید و در نتیجه چنین خلاء قانون‌گذاری، آلودگی توسط شخص خصوصی به بار آید، آن فعالیت آلوده‌کننده می‌تواند به دولت منتسب شود. به‌عنوان مثال، هر دولتی باید مقررات لازم برای ایمنی کشتی‌های خود را وضع نموده و به کشتی‌هایی که فاقد این شرایط هستند اجازه خروج از مرزهای آبی کشور خود را ندهد؛ در صورت قصور از این تکلیف و ایجاد خسارت از سوی کشتی مذکور در آب‌های کشور دیگری می‌توان دولتی را که از وظایف قانون‌گذاری خود قصور نموده، مسئول شناخت. هم‌چنین پوشش بیمه‌ای باید برای تمامی فعالیت‌هایی که خطر آسیب فرامرزی را دارند در نظر گرفته شود. تمامی معاهدات مربوط به مسئولیت مدنی، تهیه پوشش بیمه‌ای را برای مالک کشتی ضروری می‌دانند. مبلغ پوشش بیمه توسط سیستم قانون‌گذاری داخلی کشورها مشخص می‌شود. در موارد خاص مقامات ملی می‌توانند بسته به ارزیابی خود از خطر ناشی از فعالیت مورد بحث، سقف مسئولیت‌ها را تغییر دهند. دولت باید قبل از اعطای مجوز اجرای فعالیت‌های خطرناک، چنین ارزیابی را انجام دهد.

۳-۴. عدم نیاز به تحقق تقصیر مالک کشتی در ایجاد آلودگی

ممکن است دولتی تمام اقدامات لازم برای پیشگیری از خسارات ناشی از آلودگی‌های زیست‌محیطی را انجام دهد؛ لیکن خسارت به هر حال واقع شود، بالاخص ممکن است خسارت مزبور در رابطه با فعالیت‌های بسیار خطرناک از جمله حمل‌ونقل تانکرهای بزرگ نفتی باشد. با توجه به آنچه گفته شد، در حقوق بین‌الملل محیط زیست، با توجه به منابع مختلف آلوده‌کننده محیط زیست و دشواری تشخیص مقصر یا مقصرین و دخالت عناصر زمان و مسافت در این‌گونه آلودگی‌ها، گرایش به سمت شناسایی مسئولیت محض می‌باشد.^۱ از آنجایی که

۱. کنوانسیون‌های دیگری نیز در این خصوص به تصویب رسیده‌اند، از جمله، کنوانسیون بین‌المللی مسئولیت و جبران خسارت در رابطه با حمل مواد سمی و خطرناک از طریق دریا ۱۹۹۶ و پروتکل اصلاحی آن در سال ۲۰۱۰ (International Convention on Liability and Compensation for Damage in Connection with the Carriage of Hazardous and Noxious Substances by Sea or HNS Convention 1996 and HNS Protocol 2010)، کنوانسیون بین‌المللی خسارت ناشی از آلودگی نفت سوخت کشتی

فعالیت‌های مربوط به حمل و نقل مواد نفتی در دریاها خطرناک‌ترین و عمده‌ترین تهدید بالقوه محیط زیست دریایی می‌باشد، کنوانسیون بین‌المللی مسئولیت مدنی خسارات ناشی از آلودگی‌های نفتی ۱۹۶۹، که در سال ۱۹۹۲ پروتکل اصلاحی آن به تصویب رسید، مسئولیت محض برای مالک کشتی نفت کش شناسایی کرده‌اند (Mason, 2003: 1). بدین ترتیب، مسئولیت محض یعنی صرف احراز وقوع خسارت و انتساب آن به فعل یا ترک فعل مالک کشتی برای مسئول شناختن وی کافی است و نیازی به اثبات تقصیر و یا بی احتیاطی وی نمی‌باشد (The International Tanker Owners Pollution Federation Limited (ITOPF), 2007: 4).

اتحادیه اروپا در خصوص این رویکرد کنوانسیون مسئولیت مدنی در خصوص مسئول شناختن تنها یک شخص (مالک کشتی) انتقاداتی داشته و قواعد خاص خود در این خصوص را اعمال می‌نماید. نمونه بارز این رویکرد، قضیه کشتی اریکا^۱ می‌باشد. کشتی اریکا در سال ۱۹۹۹ در نزدیکی آب‌های فرانسه غرق شد؛ این کشتی، نفت خام سنگین حمل می‌کرده که در نتیجه غرق شدن آن به داخل آب نشت می‌کند. تا انتهای سال ۲۰۰۰ بیش از ۳۴۰۰ دعوای جبران خسارت علیه مالک آن کشتی مطرح می‌شود. هم‌چنین تعدادی دعوا علیه مالک کشتی و شرکت توتال به‌عنوان استفاده‌کننده از آن کشتی در دادگاه‌های فرانسه اقامه گردید که به موجب آن درخواست شد که این دو انفراداً و اشتراکاً، بابت خساراتی که تحت شمول کنوانسیون مسئولیت مدنی ۱۹۹۲ نیست، مسئول شناخته شوند. در سال ۲۰۰۸ دادگاه پاریس شرکت توتال را به جرم قصور شناسایی ایرادات کشتی قدیمی اریکا به پرداخت ۳۷۵ هزار یورو محکوم کرد. هم‌چنین دادگاه جنایی پاریس شرکت توتال و شرکای دیگر را محکوم به پرداخت ۱۹۲ میلیون یورو خسارت به شاکیان خصوصی پرونده نمود. پس از حادثه کشتی نفت کش پرستیژ^۲ در سال ۲۰۰۲ که موجب آلودگی در آب‌های ساحلی فرانسه و اسپانیا شد، این رویکرد دادگاه‌های اتحادیه اروپا، مبنی بر اقامه دعوی جبران خسارت را علیه اجاره‌کننده کشتی و مدیر و اپراتور آن، تحکیم شد.

۲۰۰۱ که قبلاً به آن اشاره شد، و دستورالعمل سال ۲۰۰۵ اتحادیه اروپا در خصوص آلودگی ناشی از کشتی‌ها (Directive 2005/35/EC of the European Parliament and of the Council on Ship-source pollution and on the Introduction of Penalties for Infringements) همگی این کنوانسیون‌ها در خصوص فعالیت‌های خطرناک هم‌چون حمل مواد سمی، شیمیایی و یا نفت مسئولیت محض را پیش‌بینی نموده‌اند.

1. Erika Incident, International Oil Pollution Fund 1992, Executive Committee, 11th Session, Agenda Item 3, 2001, available at <http://documentservices.iopcfunds.org/meeting-documents/download/docs/1920/lang/en>, Last visited 29 July 2014.

2. Prestige Tanker Accident, Spain/France, 2002, available at <http://www.itopf.com/in-action/case-studies/case-study/prestige-spainfrance-2002/>, Last visited 29 July 2014.

۴. محدوده حقوق و تکالیف دولت‌های ساحلی

پیش‌تر در خصوص مسئولیت دولت‌ها به جبران خسارت بر اثر آلودگی ایجاد شده ناشی از حمل‌ونقل دریایی مواد نفتی پرداختیم، هم‌اکنون این سوال مطرح می‌شود که محدوده اعمال حق دولت ساحلی در پیگیری مسئولیت یک کشتی تا کجا است و آیا این حق تنها به قلمروی دریای سرزمینی آن دولت محدود است یا فراتر از آن می‌رود. در قسمت دوم این بخش به تکلیف دولت‌ها به تدوین قانون ملی جهت جبران خسارت ناشی از چنین آلودگی‌هایی می‌پردازد؛ به عبارت دیگر سیستم قانونی و قضایی یک کشور باید آماده رسیدگی به دعاوی مطروحه علیه مالک کشتی آلوده‌کننده را داشته باشد.

۴-۱. حقوق دولت‌های ساحلی در خصوص مناطق خارج از حیطه صلاحیت یا نظارت آن‌ها

نظر سنتی این است که اگر کشوری مرتکب نقض زیست‌محیطی علیه دریای سرزمینی دولتی دیگر شود، فقط دولت ساحلی که متحمل ضرر و آسیب شده است می‌تواند علیه آن نقض، واکنش نشان دهد؛ لیکن این نظریه سنتی به تدریج تغییر یافته است (Ragazzi, 2000: 159). در مورد منطقه انحصاری اقتصادی به موجب مورد سوم بند ب قسمت یک ماده ۵۶ دولت ساحلی، صلاحیت محافظت از محیط زیست دریایی را دارد و می‌تواند قوانین مربوط به آلودگی را بر اساس استانداردها و قواعد جهانی وضع نماید.^۱ حق دستگیری کشتی متخلف به موجب کنوانسیون ۱۹۹۹ انجمن بین‌المللی دریانوردی سازمان ملل در خصوص دستگیری کشتی‌ها^۲ شناخته شده است. هدف از تصویب این کنوانسیون، یکسان‌سازی قواعد و آیین دستگیری و آزادی کشتی‌ها است. حکم چنین دستگیری توسط دادگاه کشور ساحلی که در آن دستگیری انجام می‌شود صادر شده و هدف از آن اخذ تضمین لازم برای جبران خسارات وارده‌ای می‌باشد که مالک و یا اجاره‌کننده کشتی مسئول آن شناخته می‌شود. زمانی که تضمین کافی ارائه شود کشتی آزاد خواهد شد.

در خصوص آلودگی خارج از قلمروی سرزمینی کشورها، این عقیده که محیط زیست مجموعه‌ای واحد و به هم پیوسته است اکنون در اسناد متنوعی راجع به حفاظت از محیط زیست مانند کنفرانس استکهلم، منشور جهانی طبیعت، اعلامیه ریو و هم‌چنین دعاوی بین‌المللی اعلام

1. Exclusive Economic Zone (EEZ)

2. The UN/IMO Convention on Arrest of Ships 1999

گردیده است. به عنوان مثال، در دعاوی استرالیا و نیوزیلند علیه فرانسه به علت آزمایش‌های هسته‌ای اتمسفری فرانسه در جنوب اقیانوس آرام، کشورهای استرالیا و نیوزیلند استدلال کردند که آزمایش‌های هسته‌ای فرانسه در تناقض با یک سری از حقوق است، که برخی از آن‌ها مانند حق محافظت و نگهداری محیط زیست از آلودگی رادیواکتیو مصنوعی به همه اعضای جامعه بین‌المللی از جمله استرالیا و نیوزیلند تعلق دارد. زیرا انفجارات هسته‌ای منجر به آلودگی آب‌های دریایی و نابودی منابع گیاهی و حیوانی آن شده و در نتیجه به تمام جامعه بین‌الملل خسارت وارد می‌نماید (شریفی طراز کوهی، ۱۳۷۵: ۲۰۴). کنوانسیون حقوق دریاها نیز، در این خصوص، در قسمت دوازدهم خود بیان می‌کند: «دولت ساحلی که یک کشتی با پرچم خارجی در بندر آن است می‌تواند اقدامات اجرایی را علیه آن کشتی اعمال کنند حتی زمانی که آن کشتی متهم به ایجاد آلودگی در آب‌های آزاد و یا آب‌های دریای سرزمینی کشور دیگری است»^۱. بدین ترتیب کشتی‌های متهم به ایجاد آلودگی، با این بهانه که بلافاصله مورد دعوای کشور ساحلی قرار نگرفتند، قادر به فرار از پیگیری قانونی نخواهند بود. رسیدگی‌ها ممکن است در سایر بنادر که مقصد بعدی کشتی هستند آغاز شده و سپس به کشوری که در قلمروی دریایی وی آلودگی رخ داده و یا دولت صاحب پرچم منتقل شود (Charney, 1994: 733-734). در این راستا بر اساس کنوانسیون حقوق دریاها، دولت‌ها موظف می‌باشند تا قوانین داخلی مربوط به مسئولیت جبران خسارت آلودگی‌های زیست‌محیطی را وضع نمایند.

۲-۴. تکلیف دولت‌های ساحلی به تدوین قانون ملی در راستای جبران خسارت ناشی از آلودگی نفت کش

پیش‌تر از کنوانسیون حقوق دریاها، اعلامیه کنفرانس استکهلم ۱۹۷۲ سازمان ملل درباره محیط زیست مقرر می‌دارد: «دولت‌ها باید در توسعه بیشتر حقوق بین‌الملل در رابطه با مسئولیت و جبران خسارت قربانیان آلودگی و دیگر خسارات محیط زیستی، ناشی از فعالیت‌های انجام شده در مناطق واقع در حیطه صلاحیت یا نظارت آن‌ها و یا خارج از حیطه صلاحیت آن‌ها همکاری کنند»^۲.

۱. دولت صاحب بندر چنانچه تخلیه مواد آلوده‌کننده در آب‌های داخلی، دریای سرزمینی یا منطقه انحصاری اقتصادی دولت دیگری رخ دهد، بدون درخواست آن دولت و یا دولت صاحب پرچم اقدام به رسیدگی قضایی نخواهد کرد.
 ۲. هم‌چنین به موجب ماده ۱۰ کنوانسیون جلوگیری از آلودگی دریایی از طریق دفع مواد زاید و دیگر مواد مصوب ۱۹۷۲ (The Convention on the Prevention of Marine Pollution by Dumping of Wastes and Other Matter 1972) اعضا متعهد می‌شوند طبق اصول بین‌الملل در خصوص مسئولیت دولت‌ها در زمینه خسارت وارد

در سال ۱۹۷۳، سازمان بین‌المللی دریانوردی، کنوانسیون بین‌المللی جلوگیری از آلودگی دریاها ناشی از کشتی‌ها را تصویب کرد و پنج سال بعد کنوانسیون مزبور با تصویب پروتکل ۱۹۷۸، اصلاح شد. هر کشور عضو کنوانسیون مارپل^۱ و الحاقیه‌های آن^۲ باید برنامه منظم و دقیقی را تحت عنوان برنامه واکنش سریع در زمینه جمع‌آوری نفت ریخته شده به دریا، توسط کشتی‌ها به مرحله اجرا درآورد. هرگونه تخلف از الزامات کنوانسیون ممنوع می‌باشد و مجازات‌ها باید تحت قوانین دستگاه اجرایی کشتی متخلف صورت پذیرد. هم‌چنین هرگونه تخلف در منطقه تحت حاکمیت هر دولت عضو ممنوع بوده و مجازات‌ها باید تحت مقررات همان دولت عضو صورت پذیرد. در این راستا، دولت‌ها موظف می‌باشند تا قوانین داخلی مربوط به مسئولیت جبران خسارت آلودگی‌های زیست‌محیطی را وضع نمایند.

به موجب بند دوم ماده ۲۳۵ کنوانسیون حقوق دریاها ۱۹۸۲ دولت‌ها باید اطمینان حاصل کنند که حقّ توسل به جبران خسارت سریع و کافی^۳ بر اساس سیستم حقوقی آن کشور برای اشخاص مختلف حقیقی و حقوقی تحت قلمرو صلاحیت‌شان وجود دارد.

۵. نتیجه

آلودگی‌های زیست‌محیطی ناشی از چنین حوادثی امکان دارد از قلمرو دریای سرزمینی کشوری به کشور دیگری منتقل شده و خساراتی به اشخاص و محیط زیست آن کشور وارد سازد. در نتیجه، دولت‌ها نباید برای بهره‌مند شدن از سود اقتصادی، از حاکمیت تفسیری ارائه کنند که مخالف اصول حقوق بین‌الملل و به قیمت آسیب به محیط زیست باشد. لذا در طول تاریخ شکل‌گیری حقوق بین‌الملل، اصل تکلیف دولت‌ها به جلوگیری از آلودگی‌های فرامرزی که ناشی از فعالیت‌های اقتصادی آن‌ها است در اسناد و آرای بین‌المللی شناخته شده است و هم‌اکنون می‌توان گفت این اصل به صورت عرف بین‌المللی درآمده است.

حوادث مربوط به کشتی‌های نفت‌کش در طول پنجاه سال گذشته نشان‌دهنده اهمیت ایجاد رژیم مسئولیت در این خصوص است. در واقع پس از هر حادثه‌ای، مجامع بین‌المللی

کردن به محیط زیست دیگر کشورها و یا به هر ناحیه زیست‌محیطی دیگر در نتیجه دفع مواد زائد و دیگر مواد از هر نوع که باشد، در زمینه گسترش روش‌های تعیین مسئولیت و حل‌وفصل اختلاف‌های مربوط به دفع مواد زائد، اقدام نمایند.

1. International Convention for the Prevention of Pollution from Ships (MARPOL), 1973

۲. قانون الحاق دولت جمهوری اسلامی ایران به ضمیمه ۱، ۲ و ۵ کنوانسیون مارپل در تاریخ ۱۳۸۰/۱۰/۲۶ و ضمیمه ۳، ۴ و ۶ آن در تاریخ ۱۳۸۷/۵/۶ به تصویب مجلس شورای اسلامی رسید.

3. Prompt and Adequate Compensation

اقدام به تصویب کنوانسیون در خصوص پیشگیری و نحوه جبران خسارت در موارد مشابه نموده‌اند.

به تدریج و با توجه به اعلامیه‌های استکهلم ۱۹۷۲ و ریو ۱۹۹۲ و به خصوص پس از تصویب کنوانسیون حقوق دریاها در سال ۱۹۸۲، مفهوم محیط زیست مشترک، محدوده حقوق دولت‌های ساحلی را نیز گسترده‌تر ساخته است، به طوری که این گونه دولت‌ها می‌توانند اقدامات اجرایی را علیه کشتی با پرچم خارجی در بندر اعمال کنند؛ حتی زمانی که آن کشتی متهم به ایجاد آلودگی در آب‌های آزاد و یا آب‌های ساحلی دولت دیگری است. کنوانسیون حقوق دریاها، کشورها را متعهد به ایجاد سازوکارهای قضایی و تدوین قوانین داخلی برای جبران خسارت زیان‌دیدگان می‌نماید، هم‌چنین از کشورها می‌خواهد تا با همکاری یکدیگر، اسناد منطقه‌ای و بین‌المللی در این خصوص تدوین نمایند.

پرداخت خسارت اقتصادی (و عدم‌النفع) یکی از اشکال دعوای مطروحه دولت‌ها است؛ با این وجود، درخواست ترک فعلی که احتمال ایجاد خسارت زیست‌محیطی را دارد نیز قابل طرح است؛ زیرا نابودی موجودات کمیاب دریایی به واسطه آلودگی نفتی و یا انقراض نسل‌های آبریان غیرقابل جبران است. تأکید بر روی وظیفه دولت در پیشگیری از وقوع آلودگی حتی توسط اشخاص خصوصی تبعه آن کشور می‌باشد که در بسیاری از اسناد و آرای بین‌المللی ذکر شده است. با توجه به تحولات کنونی در زمینه حقوق بین‌الملل محیط زیست خصوصاً با انعقاد معاهدات گوناگون در مورد موضوع پیشگیری، این ادعا تقویت می‌شود که منبع دولت‌ها بر اثر عدم اتخاذ اقدامات پیشگیرانه و اطلاع‌رسانی، مسئول شناخته خواهند شد. با توجه به آنچه گفته شد به نظر می‌رسد می‌توان تفسیر نوینی از عنصر انتساب ارائه نمود که بر اساس آن اگر اعمال و فعالیت‌های اشخاص خصوصی مورد بحث باشد، اصول مبتنی بر رویه قضایی بین‌المللی، دولت‌ها را ملزم می‌سازد که تلاش لازم و مقتضی را برای جلوگیری از ایجاد آلودگی به کار گیرند. تجزیه و تحلیل رأی قضیه تریل اسملتر نیز گواه اعمال همین قاعده ممنوعیت ورود خسارت ناشی از دادن مجوز صریح یا ضمنی استفاده از قلمرو به شخص یا یک واحد غیردولتی است که موجب ورود خسارت به کشور خارجی شود، است.

با توجه به دشواری و زمان‌بر بودن اثبات تقصیر، برخی از کنوانسیون‌های بین‌المللی، در مورد فعالیت‌های با احتمال خطر بالا هم‌چون حمل‌ونقل مواد نفتی از طریق دریا، مسئولیت محض را شناسایی نموده‌اند، بدین ترتیب نیازی به تحقق تقصیر دولت مالک کشتی برای احراز

مسئولیت وی نمی‌باشد. البته، در کنوانسیون‌هایی نظیر کنوانسیون بین‌المللی مسئولیت مدنی بابت خسارت ناشی از آلودگی نفتی ۱۹۶۹ و پروتکل اصلاحی آن مصوب ۱۹۹۲ برای مدیریت ریسک و تشویق به برعهده گرفتن تصدی این‌گونه امور، راه‌حل‌هایی از جمله ایجاد صندوق‌های ذخیره حمایتی و پوشش بیمه‌ای اندیشیده شده است. در این میان، رویکرد اتحادیه اروپا در خصوص مانحن‌فیه تا حدی متفاوت بوده و در صورت اثبات تقصیر بهره‌بردار نفت کش، شاهد رأی مسئولیت وی و نه مالک کشتی بوده‌ایم.

به‌طور کلی، سیر تحولات نظری و عملی نشان‌دهنده تکامل نهادی مؤثر و منصفانه بابت خسارات دریایی فرامرزی ناشی از کشتی‌های نفت کش است. به نظر می‌رسد قضایایی هم‌چون کشتی اریکا و پرستیژ آغاز کننده رویه جدید و مثبتی است که باید مورد تشویق و حمایت قرار بگیرد؛ چرا که قواعد بین‌المللی سنتی در خصوص جبران خسارت ناشی از آلودگی‌ها بر پایه اصل تحميل مسئولیت مدنی بر یک شخص و آن هم مالک کشتی استوار شده است، در حالی که بهتر است این مسئولیت به سایر اشخاص از جمله اجاره‌کننده و بهره‌بردار نیز تسری یابد.

منابع

الف) فارسی

کتاب:

- ریز، جان سی، (John C. Ries)، (۱۳۹۱)، کنترل زیست‌محیطی در صنعت نفت، مترجم: سید حسین داوودی، تهران، مرکز آموزش و تحقیقات صنعتی ایران.
- شریفی طراز کوهی، حسین، (۱۳۷۵)، قواعد آمره و نظم حقوقی بین‌المللی، تهران، انتشارات وزارت امور خارجه.

ب) انگلیسی

Books

- Ragazzi, Maurizio, (2000), *The Concept of International Obligations ERGA OMNES*, Oxford Monographs in International Law, UK, Oxford University Press.

Articles

- Blanchet, Genevieve, (2002), "Jean-Jacques Rousseau's Contribution to International Relations Theory", available at <http://pi.library.yorku.ca/ojs/index.php/gjis/article/viewFile/35143/31888>, Last visited 29 July 2014.
- Boyle, Alan, (2007), "The Environmental Jurisprudence of the International Tribunal for the Law of the Sea", *The International Journal of Marine and Coastal Law*, Vo.22, No. 3.
- Charney, Jonathan, (1994), "The Marine Environment and the 1982 United Nations Convention on the Law of the sea", *Int'l Env'tl. L. Rev.*, Vol. 28.
- Cohen, Maurie J., (1995), "Technological Disasters and Natural Resource Damage Assessment: An Evaluation of the Exxon Valdez Oil Spill", *Land Economics*, Vol. 71.
- Helfman, Tara, et all, (2012), "Rousseau's State in the International Order", *Syracuse J. Int'l L. & Com.* 39, available at SSRN: <http://ssrn.com/abstract=2079885>, Last visited 29 July 2014.
- Jacobsson, Mans, (1995), "The Braer: Legal Aspects of a Major Oil Spill", *Oil Spill Conference, International Oil Spill Conference Proceedings*, Vol. 1995, Issue 1.
- "The International Tanker Owners Pollution Federation (ITOPF) Handbook", (2010/11), available at www.itopf.com/information-services/.../itopfhandbook2010.pdf, Last visited 29 July 2014.
- The International Tanker Owners Pollution Federation Limited (ITOPF), "Oil Spill Compensation: A guide to the International Conventions on liability and Compensation for Oil Pollution Damage", (2007), available at <http://www.itopf.com/information-services/.../itopfhandbook2010.pdf>

www.ipieca.org/system/files/publications/Compensation_1.pdf, Last visited 29 July 2014.

- Marr, Simon, (2000), "The Southern Bluefin Tuna Cases: The Precautionary Approach and Conservation and Management of Fish Resources", EJIL, Vol. 11, No. 4.

- Mason, Michael, (2003), "Civil Liability for Oil Pollution Damage: Examining the Evolving Scope for Environmental Compensation in the International Regime", Marine Policy, Vol. 27.

DOCUMENTS:

- Basel Convention on the Control of Transboundary Movements of Hazardous Wastes and Their Disposal 1989.

- Declaration of the United States Conference on the Human Environment Stockholm 1972.

- Directive 2005/35/EC of the European Parliament and of the Council on ship-source pollution and on the introduction of penalties for infringements.

- Draft Principles on the Allocation of Loss in the Case of Transboundary Harm arising out of Hazardous Activities 2006.

- Fund Conventions 1971, 1992 and Supplementary Fund Protocol.

- International Convention for the Prevention of Pollution from Ships (MARPOL), 1973.

- International Convention on Civil Liability for Bunker Oil Pollution Damage, London, 23 March 2001.

- International Convention on Civil Liability for Oil Pollution Damage (CLC) 1969 as amended by 1992 Protocol.

- International Convention on Liability and Compensation for Damage in Connection with the Carriage of Hazardous and Noxious Substances by Sea (HNS Convention), 1996 and the HNS Protocol 2010.

- Responsibility of States for Internationally Wrongful Acts, 2001, United Nations.

- Rio Declaration on Environment and Development 1992.

- The Convention on the Prevention of Marine Pollution by Dumping of Wastes and Other Matter 1972

- The United Nations Convention on the Law of the Sea 1982 (UNCLOS)

- The UN/IMO Convention on Arrest of Ships 1999

CASES

- Amoco Cadiz Tanker Accident, France, 1978, available at <http://www.itopf.com/in-action/case-studies/case-study/amoco-cadiz-france-1978/> , Last visited 29 July 2014.

- Braer Tanker Accident, United Kingdom, 1993, available at <http://www.itopf.com/in-action/case-studies/case-study/braer-uk-1993/> , Last visited 29 July 2014.

- Corfu Channel Case, Judgment of 9 April 1949, available at <http://www.icj-cij.org/docket/files/1/1647.pdf> , Last visited 29 July 2014.

- Erika Incident, International Oil Pollution Fund 1992, Executive Committee, 11th Session, Agenda Item 3, 2001, available at [http:// documentservices.iopcfunds.org/meeting-documents/download/docs/1920/lang/en](http://documentservices.iopcfunds.org/meeting-documents/download/docs/1920/lang/en) , Last visited 29 July 2014.
- Exxon Valdez Tanker Accident, Alaska, United States, 1989, available at <http://www.itopf.com/in-action/case-studies/case-study/exxon-valdez-alaska-united-stated-1989/> , Last visited 29 July 2014.
- Fisheries Jurisdiction Case (United Kingdom v. Iceland), I.C.J Judgment of 1974, available at <http://www.icj-cij.org/docket/index.php?sum=304&code=ai&p1=3&p2=3&case=55&k=9d&p3=5> , Last visited 29 July 2014.
- Gabcikovo - Nagymaros Project Case (Hungary/Slovakia), I.C.J Judgment of 1993, available at <http://www.icj-cij.org/docket/index.php?p1=3&p2=3&code=hs&case=92&k> , Last visited 29 July 2014.
- Lake Lanoux Arbitration (France v. Spain), 12 R.I.A.A. 281; 24I.L.L.R.101, Arbitral Tribunal, November 16, 1957, available at <http://www.ecolex.org/server2.php/libcat/docs/COU/Full/En/COU-143747E.pdf> , Last visited 29 July 2014.
- Nuclear Test Case (Australia v. France), I.C.J Judgment of 1974, available at www.worldcourts.com/icj/eng/decisions/1974.12.20_nuclear_tests1.htm , Last visited 29 July 2014.
- Prestige Tanker Accident, Spain/France, 2002, available at <http://www.itopf.com/in-action/case-studies/case-study/prestige-spainfrance-2002/> , Last visited 29 July 2014.
- Southern Bluefin Tuna Case (New Zealand v. Japan), International Tribunal for the Law of the Sea, Case no. 3 & 4, available at <http://www.itlos.org/index.php?id=62> , Last visited 29 July 2014.
- Torrey Canyon Tanker Accident, United Kingdom, 1967, available at <http://www.itopf.com/in-action/case-studies/case-study/torrey-canyon-united-kingdom-1967/> , Last visited 29 July 2014.
- Trail Smelter Case, available at <http://www.lawteacher.net/international-law/essays/trail-smelter-case.php> , Last visited 29 July 2014.