

تعهدات و مسئولیت دولت‌ها در زمینه حمایت و حفاظت از محیط زیست در برابر پسماندها با تأکید بر پسماندهای خطرناک

فرهاد طلائی* - الهام حیدری**

(تاریخ دریافت: ۹۲/۱۱/۲ - تاریخ پذیرش: ۹۳/۱۲/۱۹)

چکیده

آلودگی ناشی از پسماندها یکی از دغدغه‌های امروزی بشر است. اسناد بین‌المللی زیست‌محیطی تعهدات و نیز مسئولیت‌هایی را برای دولت‌ها در زمینه حفاظت از محیط‌زیست در برابر پسماندها به وجود آورده‌اند. بدین سبب در این مقاله سعی شده است که تعهدات گوناگون و مشترک دولت‌ها و نیز مسئولیت آن‌ها برای حراست از محیط‌زیست در برابر پسماندها به‌ویژه پسماندهای خطرناک و نیز مدیریت صحیح آن‌ها بررسی شود. این مقاله نتیجه می‌گیرد که قواعد الزام‌آوری در زمینه مدیریت صحیح پسماندها به‌ویژه پسماندهای خطرناک ایجاد شده است، اما آنچه نیاز است افزایش همکاری‌های ملی و بین‌المللی به منظور نظارت بر فعالیت‌های دولت‌ها و نقش مؤثرتر مراجع حقوقی صلاحیت‌دار بین‌المللی در خصوص آلودگی‌های ناشی از پسماندها به‌ویژه پسماندهای خطرناک است.

واژگان کلیدی: پسماندها، پسماندهای خطرناک، حمایت و حفاظت از محیط‌زیست، تعهدات و مسئولیت دولت‌ها، اسناد بین‌المللی زیست‌محیطی.

۱. مقدمه

افزایش آگاهی از خطرات زیست محیطی در سال‌های اخیر باعث شده است اقدامات گسترده‌ی دوجانبه، چندجانبه و نیز منطقه‌ای با هدف توجه به آلودگی‌های هوا، حیات وحش و توسعه پایدار صورت گیرد. گرچه توسعه حقوق بین‌الملل محیط‌زیست توسط تعدادی از اصول کلی مشترک در دیگر حوزه‌های حقوق بین‌الملل مانند اصل حاکمیت و مسئولیت دولت‌ها صورت گرفته است اما فقدان یک تعریف عموماً پذیرفته شده از محیط‌زیست اولین مانع برای عمل مؤثر در رسیدگی به موضوعات زیست محیطی است. اعلامیه استکهلم در زمینه محیط‌زیست بشر مصوب ۱۹۷۲، محیط‌زیست را به عنوان هوا، آب، خاک، گیاهان، جانوران و به خصوص نمونه‌های گوناگون اکوسیستم طبیعی تعریف کرده است. (Boas, 2012: 31-32) همچنین مجموعه‌ای از عوامل طبیعی و انسانی و عناصری که به طور متقابل به یکدیگر مرتبط بوده و بر تعادل زیستی، کیفیت حیات، سلامتی بشر، میراث فرهنگی و تاریخی و چشم‌انداز اثر می‌گذارد، به عنوان محیط‌زیست تعریف شده است. (K. Anton, Shelton, 2011: 2) شورای جامعه اقتصادی اروپا بیان می‌دارد: «محیط‌زیست شامل آب، هوا، خاک و عوامل درونی و بیرونی مربوط به حیات هر موجود زنده‌ای می‌شود». (موسوی، ۱۳۸۵: ۳۱) در تمامی این تعاریف عناصر مختلف اکوسیستم مانند آب، هوا و خاک که برای حیات موجودات زنده امری ضروری است به عنوان نقطه‌ای مشترک وجود دارد.

پسماندها یکی از آلودگی‌هایی است که عناصر مختلف اکوسیستم را به خطر می‌اندازند. مطابق بند ۱ ماده ۲ کنوانسیون بازل در خصوص کنترل حمل و نقل فرامرزی پسماندهای خطرناک و دفع آن‌ها مصوب ۱۹۸۹، پسماندها اجسام یا اشیایی هستند که طبق مقررات ملی دفع می‌شوند. مشابه همین تعریف در کنوانسیون باما کو راجع به ممنوعیت واردات به آفریقا و کنترل رفت و آمد فرامرزی و مدیریت در خصوص پسماندهای خطرناک در محدوده آفریقا مصوب ۱۹۹۱ و کنوانسیون وایگانی در خصوص ممنوعیت واردات پسماندهای خطرناک و رادیواکتیو به داخل کشورهای مجمع‌الجزایری و کنترل حمل و نقل فرامرزی و مدیریت در رابطه با پسماندهای خطرناک در منطقه اقیانوس آرام جنوبی مصوب ۱۹۹۵ آمده است. همچنین کنوانسیون لندن در خصوص جلوگیری از آلودگی دریایی ناشی از تخلیه پسماندها و دیگر مواد مصوب ۱۹۷۲ این تعریف را ارائه می‌دهد: «مواد زائد یا دیگر مواد به معنی ماده یا شیء از هر نوع، شکل و جنس است».

اتحادیه اروپا پسماندها را این‌گونه تعریف می‌کند: «هر ماده یا شیء که نگاه‌دارنده می‌خواهد دور بیندازد و یا قصد دور انداختن آن را دارد یا اینکه لازم است آن را دور بیندازد».^۱ (Hand, 2006: 17) همچنین طبق بند ب ماده ۲ از قانون مدیریت پسماندهای ایران مصوب ۱۳۸۳ پسماندها به مواد جامد، مایع و گاز (غیر از فاضلاب) گفته می‌شود که به‌طور مستقیم یا غیرمستقیم حاصل از فعالیت انسان بوده و از نظر تولید کننده زائد تلقی می‌شود. به نظر می‌رسد این تعریف از پسماندها، تعریف جامع و مانعی باشد.

بنابراین در این مقاله سعی شده است که در چهار بخش تعهدات دولت‌ها با توجه به اسناد بین‌المللی زیست‌محیطی که به‌طور خاص در زمینه کاهش تولید، دفع، تخلیه و حمل و نقل فرامرزی پسماندها است بررسی گشته، قواعد مشترک موجود در این اسناد به عنوان اصول کلی در زمینه حمایت و حفاظت از محیط‌زیست در برابر پسماندها استخراج شوند و نیز برخی از تجارب جامعه اقتصادی اروپا (جامعه اروپا) و اتحادیه اروپا در زمینه مدیریت پسماندها ذکر شود. همچنین مسئولیت بین‌المللی دولت‌ها و اشکال جبران خسارات ناشی از آلودگی پسماندهای خطرناک با توجه به قواعد عام حقوق بین‌الملل مورد توجه قرار گرفته است.

۲. تعاریف

در این بخش سعی شده است به منظور رفع ابهام و قبل از ورود به بخش‌های دو و سه که در مورد تعهدات و مسئولیت دولت‌ها است، ابتدا به تعریف الفاظی که در این تحقیق بررسی کردیم پرداخته شود.

۲-۱. تعریف دفع و تخلیه پسماندها

این بند ابتدا به تعریف دفع و تخلیه پسماندها با توجه به اسناد گوناگون بین‌المللی زیست‌محیطی می‌پردازد تا مشابهت‌های بین آن‌ها روشن شود.

طبق ضمیمه شماره ۴ کنوانسیون بازل دفع عملیاتی است که هم شامل روش‌های متداول بازیابی مانند استفاده مجدد، احیاء مجدد مستقیم می‌شود و هم غیر از این‌ها مانند دفن در زمین و یا تزریق در چاه‌ها را در برمی‌گیرد. این تعریف در ضمیمه ۳ کنوانسیون باماکو و ضمیمه ۵ کنوانسیون وایگانی نیز آمده است. همچنین در قانون ۱۹۷۵ شورای جامعه اروپا (Wikipedia, 2014:1)^۱ مشابه تعریف

۱. منشأ اتحادیه اروپا به جامعه اقتصادی اروپا که در سال ۱۹۵۷ با توافقنامه رم بین ۶ کشور اروپایی شکل گرفت و صرفاً یک اتحادیه اقتصادی بود بازمی‌گردد. از آن تاریخ با اضافه شدن اعضای جدید، اتحادیه اروپا بزرگ‌تر شد. در سال ۱۹۹۳،

کنوانسیون بازل به چشم می‌خورد که طبق آن دفع یعنی جمع‌آوری، طبقه‌بندی، حمل و نقل و همچنین مدیریت پسماندها شامل ذخیره، تخلیه، بازیافت، دوباره استفاده کردن و بازیابی (Simonsson, 1994: 3) همان‌طور که ملاحظه می‌شود این چند سند تعریف موسعی را از دفع ارائه داده‌اند. در ادامه به ذکر برخی اسناد می‌پردازیم که تعریف نارسایی از دفع پسماندها ارائه می‌دهند.

ماده ۳ کنوانسیون ۱۹۷۲ لندن راجع به جلوگیری از آلودگی دریایی ناشی از دفع (تخلیه) پسماندها و دیگر مواد این‌گونه مقرر می‌کند: «دفع یعنی: ۱- ریختن عمدی هرگونه زوائد یا سایر مواد به دریا از کشتی‌ها، هواپیماها، سکوها یا دیگر سازه‌های ساخت دست بشر در دریا. ۲- دفع عمدی مواد کشتی‌ها، هواپیماها، سکوها یا دیگر سازه‌های ساخت دست بشر در دریا به دریا».

ماده ۱ کنوانسیون ۲۰۰۳ تهران در خصوص چارچوب حفاظت از محیط‌زیست دریایی دریای خزر در مورد دفع و تخلیه پسماندها مقرر می‌دارد: «دفع و تخلیه عبارت است از هرگونه انتقال یا دفع عمدی مواد زائد یا سایر مواد ناشی از شناورها، وسایل نقلیه هوایی، سکوها یا دیگر سازه‌های ساخت بشر و هرگونه رهاسازی عمدی لاشه شناورها، وسایل نقلیه هوایی، سکوه‌های بلااستفاده یا دیگر سازه‌های ساخت بشر در دریای خزر».

در فرهنگ لغت محیط‌زیست دفع به معنی تعیین جای نهایی، انهدام مواد سمی، مواد رادیواکتیو، یا پسماندهای دیگر، آفت‌کش‌های اضافی یا غیر قابل استفاده یا مواد شیمیایی دیگر، خاک‌های آلوده و بشکه‌های محتوی مواد خطرناک حذف شده از عملیات است و تخلیه به معنی مکانی برای تخلیه فضولات جامد بدون کنترل‌های زیست‌محیطی آمده است. (رعایایی، عباسی مزار، ۱۳۸۲: ۳۲-۳۵)

بنابراین همان‌طور که دیده شد در اکثر تعاریف ارائه شده قدر متقینی از دفع و تخلیه پسماندها به دست می‌آید که نشان دهنده توافقی اکثر کشورها در خصوص تعریف دفع و تخلیه پسماندها است.

۲-۲. تعریف دفع و تخلیه غیر قانونی پسماندها

با توجه به مطالب ذکر شده در مورد دفع و تخلیه صحیح پسماندها لازم است که توضیحی کوتاه در مورد دفع غیر قانونی پسماندها نیز بدهیم. دفع غیر قانونی به معنی دفع پسماندها در مناطق

توافق ماستریخت چارچوب قانونی کنونی اتحادیه اروپا را پایه‌گذاری کرد. بنابراین سعی شده است در این تحقیق به برخی از استانداردهای جامعه اروپا و نیز اتحادیه اروپا در مورد مدیریت پسماندها توجه شود. برای اطلاعات بیشتر در خصوص پیشینه جامعه اقتصادی اروپا و اتحادیه اروپا برای نمونه بنگرید به: (طلایی، ۱۳۹۱: ۱۸۴-۱۸۳).

غیر مجاز است. همچنین دفع غیرقانونی شامل تخلیه باز،^۱ تخلیه آزاد^۲ و تخلیه در شب می‌شود زیرا دفع و تخلیه پسماندها اغلب در مناطق باز، از وسایل نقلیه در کنار جاده‌ها و دیروقت در شب صورت می‌گیرد. تخلیه غیرقانونی پسماندها در درجه اول شامل پسماندهای غیر خطرناک می‌شود که برای جلوگیری از پرداخت دستمزد، صرفه‌جویی در وقت و جلوگیری از تلاش مورد نیاز برای دفع مناسب تخلیه می‌شوند. دفع و تخلیه غیرقانونی نه تنها شامل پسماندهای غیر خطرناک بلکه شامل پسماندهای خطرناک مانند رنگ‌ها، مواد شیمیایی خانگی، مایع خودرو و پسماندهای تجاری و صنعتی نیز می‌شود. دفع و تخلیه غیرقانونی ارزش اموال را پایین می‌آورد و علاوه بر خساراتی که برای سلامتی انسان و محیط‌زیست دارد، جامعه را برای توسعه تجاری و مسکونی غیر جذاب می‌کند و هزینه دولت‌ها را با ادامه دفع و تخلیه غیرقانونی افزایش می‌دهد. (United States Environmental Protection Agency, 1998: 1-3)

۲-۳. تعریف حمل و نقل فرامرزی قانونی و غیر قانونی پسماندها

انتقال فرامرزی قانونی پسماندها به معنی انتقال پسماندهای مضر یا سایر انواع پسماندها از ناحیه‌ای تحت حاکمیت ملی یک دولت به ناحیه‌ای تحت حاکمیت ملی دولت دیگر یا از طریق آن، یا به ناحیه یا از طریق ناحیه‌ای که تحت حاکمیت ملی دولت دیگری نباشد، مشروط به آنکه لااقل دو دولت در این انتقال ذی‌مدخل باشند.^۳ همچنین انتقال غیرقانونی یعنی انتقال بدون اطلاع یا موافقت کشور مربوطه (کشوری که پسماندها به قلمرو سرزمین او وارد می‌شود) یا انتقال با موافقت کشور ذی‌ربط اما از طریق جعل، قلب واقعیت، تقلب یا در صورتی که نحوه انتقال عملاً با مدارک مغایر باشد و یا در صورتی که انتقال منجر به دفع عمدی پسماندهای مضر یا سایر انواع پسماندها برخلاف اصول کلی قوانین بین‌المللی شود.^۴

۳. تعهدات دولت‌ها در زمینه کاهش تولید، دفع، تخلیه و حمل و نقل فرامرزی پسماندها

در زمینه تعهدات دولت‌ها باید این نکته را خاطر نشان ساخت که تعهدات دولت‌ها در زمینه حفاظت از محیط‌زیست در برابر پسماندها با مطالعه اسناد بین‌المللی زیست‌محیطی گوناگونی

1. Open Dumping.

2. Fly Dumping.

3. Art. 2 (3) of Basel Convention 1989, Art. 4 (1) of Bamako Convention 1991, Art. 1 of Waigani Convention 1995, Art.1 (6) of Ezmir Protocol 1996.

4. Art. 9 (1) of Basel Convention, Art. 9 (1) of Bamako Convention 1991, Art. 9 (1) of Waigani Convention 1995.

استخراج گردیده است. بنابراین لازم است قبل از شروع بحث ابتدا اسناد مورد استفاده در زمینه حفاظت از محیط زیست در برابر پسماندها مشخص گردند. این اسناد به دو دسته جهانی و منطقه‌ای تقسیم می‌گردند. اسناد جهانی عبارت‌اند از: ۱- کنوانسیون ۱۹۷۲ لندن در خصوص جلوگیری از تخلیه پسماندها و دیگر مواد، ۲- کنوانسیون ۱۹۷۲ اسلو در مورد جلوگیری از آلودگی دریایی ناشی از تخلیه پسماندها از هواپیماها و کشتی‌ها، ۳- کنوانسیون ۱۹۸۲ حقوق دریاها، ۴- کنوانسیون وین در خصوص کمک‌رسانی به هنگام حوادث هسته‌ای یا وضعیت اضطراری پرتوزا مصوب ۱۹۸۶، ۵- کنوانسیون راجع به اعلام فوری حادثه هسته‌ای مصوب ۱۹۸۶، ۶- کنوانسیون ۱۹۸۹ بازل در خصوص کنترل حمل و نقل فرامرزی پسماندهای خطرناک و دفع آن‌ها، ۷- دستورالعمل حمل و نقل فرامرزی پسماندهای رادیواکتیو مصوب ۱۹۹۰، ۸- پروتکل ۱۹۹۶ لندن در خصوص جلوگیری از آلودگی دریا توسط تخلیه پسماندها و دیگر مواد زائد، ۹- کنوانسیون ۱۹۹۷ مشترک در مورد ایمنی سوخت مصرف شده و مدیریت پسماندهای رادیواکتیو.

اسناد منطقه‌ای عبارت‌اند از:

۱- معاهده ایجاد منطقه عاری از سلاح هسته‌ای در جنوب اقیانوس آرام مصوب ۱۹۸۵، ۲- پروتکل ۱۹۸۶ نومه آ در مورد جلوگیری از تخلیه پسماندها توسط کشتی‌ها در منطقه جنوب اقیانوس آرام، ۳- پروتکل ۱۹۸۹ پایا در مورد حمایت از جنوب شرقی اقیانوس آرام در برابر آلودگی رادیواکتیو، ۴- کنوانسیون ۱۹۹۱ باماکو در خصوص جلوگیری از واردات در محدوده آفریقا و کنترل حمل و نقل فرامرزی و مدیریت پسماندهای خطرناک در آفریقا، ۵- کنوانسیون ۱۹۹۲ هلسینکی در مورد حمایت از محیط زیست منطقه بالتیک، ۶- کنوانسیون ۱۹۹۵ وایگانی در مورد ممنوعیت واردات پسماندهای خطرناک و رادیواکتیو به داخل کشورهای مجمع‌الجزایری و کنترل حمل و نقل فرامرزی و مدیریت در رابطه با پسماندهای خطرناک در منطقه اقیانوس آرام جنوبی، ۷- پروتکل ۱۹۹۵ بارسلونا در مورد تخلیه پسماندها از کشتی‌ها و هواپیماها، ۸- پروتکل ۱۹۹۶ از میر مربوط به پیشگیری از آلودگی دریای مدیترانه از حمل و نقل فرامرزی پسماندهای خطرناک و دفع آن‌ها، ۹- پروتکل ۱۹۹۸ منطقه‌ای کویت در مورد انتقالات فرامرزی و دفع مواد زائد خطرناک و دیگر ضایعات در دریا.

۳-۱. تعهدات دولت‌ها در زمینه کاهش تولید، دفع و تخلیه پسماندها

قبل از هر چیز دولت‌ها مکلف‌اند میزان تولید پسماندها را در کشور خود به حداقل کاهش دهند و در این خصوص باید موارد فنی، تکنولوژیکی و نیز جنبه‌های اقتصادی و اجتماعی آن را

در نظر گیرند. دولت‌ها موظف‌اند مقام یا مقامات ذی صلاح را برای دفع پسماندها، نوع و مقدار، محل و زمان موادی که قرار است دفع شوند، تعیین نمایند و نیز تخلیه پسماندها باید با اجازه آن‌ها صورت گیرد. در همین خصوص مناسب است دولت‌ها امکاناتی را پیش‌بینی کنند که اشخاص اعم از خصوصی و دولتی بتوانند مواردی که منجر به سوءظن آن‌ها در مورد دفع و تخلیه غیر قانونی پسماندها می‌شود را به مسئولان گزارش دهند.

در مورد جلوگیری از دفع و تخلیه پسماندها در دریا، کسب اجازه به منظور دفع و تخلیه باید در تمامی مناطق دریایی صورت گیرد. بنابراین تخلیه پسماندها در دریای سرزمینی و منطقه انحصاری اقتصادی یا فلات قاره بدون اجازه صریح کشور ساحلی، که حق دارد تخلیه پسماندها را با سایر کشورهایی که به دلیل وضعیت جغرافیایی آن‌ها ممکن است تحت تأثیر این آلودگی قرار گیرند، بررسی کند، انجام نخواهد شد. همچنین دولت‌ها موظف‌اند برای جلوگیری، کاهش و کنترل آلودگی محیط‌زیست دریایی ناشی از دفع و تخلیه پسماندها، قوانین و مقررات لازم را تصویب و تأسیسات دفع را برای کشتی‌ها ایجاد نمایند. در رابطه با تعهدات ذکر شده در مورد کاهش تولید و دفع پسماندها اقدامات عملی چندی نیز صورت گرفته است که در این راستا می‌توان به دستورالعمل پارلمان اروپا مصوب ۲۰۰۸ با عنوان "Waste Framework Directive" اشاره کرد که در این دستورالعمل علاوه بر بازیافت و بازیابی پسماندها، تأکید می‌کند کمیسیون ملزم به ارائه گزارش در مورد چگونگی روند کاهش تولید پسماندهای اتحادیه اروپا نیز شده است.^۱

به طور کلی رویکرد اتحادیه اروپا در زمینه مدیریت پسماندها بر سه اصل استوار است:

۱- پیشگیری از پسماندها: که این اصل به کاهش تولید پسماندها و کاهش خطرات آن‌ها با استفاده از مواد کم‌خطر اشاره می‌کند.

۲- بازیابی و دوباره استفاده کردن: که این اصل به بازیافت مواد پسماندها در صورتی که کاهش میزان تولید آن‌ها امکان‌پذیر نباشد اشاره می‌کند.

۳- بهبود دفع نهایی و نظارت: جایی که، پسماندها قابل بازیافت یا بازیابی نیستند باید به طور ایمنی سوزانده شوند و دفن گردند. هر دوی این روش‌ها یعنی سوزاندن و دفن باید با نظارت دقیقی صورت گیرد زیرا آن‌ها پتانسیل آسیب‌های زیست‌محیطی را دارند.^۲

علاوه بر موارد یاد شده فوق، در مورد پسماندهای هسته‌ای دولت‌ها موظف به انجام برخی امور دیگر نیز هستند. دولت‌ها بایستی تدابیری برای شناسایی و جداسازی انواع پسماندهای

1. Natural Resources and Waste, www.europarl.europa.eu, 2013: 3

2. Waste-Environment, www.ec.europa.eu, 2014:1

هسته‌ای در نظر بگیرند، خطرات بیولوژیکی، شیمیایی و دیگر خطراتی که ممکن است از دفع پسماندهای هسته‌ای ناشی شود را به حداقل کاهش دهند، امنیت تأسیسات دفع پسماندهای هسته‌ای و آثار سوء آن را بر انسان حتی پس از بسته شدن آن مدنظر قرار داده و در جهت بهبود امنیت این گونه تأسیسات بکوشند. بنابراین باید طراحی و ساخت مناسب تأسیسات دفع پسماندهای هسته‌ای به منظور کاهش تأثیرات احتمالی تشعشعات هسته‌ای بر افراد، جامعه و محیط زیست، شامل مواد آزاد شده که قابل کنترل نیستند انجام شود. در این مرحله مقررات فنی برای بسته شدن تأسیسات دفع باید آماده شود. همچنین قبل از ساخت و طراحی تأسیسات دفع پسماندهای هسته‌ای ارزیابی‌های سامانمند و زیست محیطی نسبت به خطرات پیش رو تأسیسات باید انجام شود. این ارزیابی‌ها باید در طول دوره عمر این تأسیسات و هم در زمان بسته شدن آن‌ها نیز صورت گیرد. دولت‌ها تعهد دارند اقداماتی در مورد به روز شدن سیستم‌های ایمنی انجام دهند و حمایت‌های فنی و مهندسی باید در تمام زمینه‌های مربوط به ایمنی در سراسر اجرای تأسیسات دفع پسماندهای هسته‌ای در دسترس باشد. در مورد تأسیساتی که باید بسته شوند از قبل طرح‌هایی را مهیا نمایند، آن‌ها را با نیازهای روز هماهنگ، در مواقع ضروری اطلاعات را بازبینی و نیز پس از بسته شدن تأسیسات دفع، سوابق علمی، طراحی و امکانات مورد نیاز را توسط مجموعه نظارتی حفظ کنند.^۱ در رابطه با این موضوع شورای اتحادیه اروپا در ۲۸ ژوئن ۲۰۰۴ به تصویب دستورالعملی مبنی بر ایمنی هسته‌ای و مدیریت ایمن سوخت مصرف شده و پسماندهای رادیواکتیو موافقت نمود که در یکی از سه بخش اصلی آن به موضوع تأمین مالی برای انهدام تأسیسات هسته‌ای و مدیریت ایمن سوخت مصرف شده و پسماندهای رادیواکتیو می‌پردازد.^۲

حال ممکن است این سؤال به ذهن برسد که آیا تنها دولت‌ها در امر دفع و تخلیه پسماندها دخیل هستند یا اینکه اشخاص حقیقی یا حقوقی خصوصی می‌توانند دفع و تخلیه پسماندها را بر عهده بگیرند. در پاسخ باید گفت اشخاص خصوصی به تنهایی اجازه دفع یا تخلیه پسماندها را ندارند مگر اینکه مقامات مسئول کشورشان این اجازه را به آن‌ها داده باشد.

۱. در این میان شاید خالی از لطف نباشد که از رأی مشورتی دیوان دادگستری بین‌المللی در خصوص مشروعیت تهدید یا استفاده از سلاح‌های هسته‌ای یاد کنیم. دیوان در یکی از بندهای رأی خود اظهار می‌دارد که «این تعهد وجود دارد که با حسن نیت مذاکره راجع به خلع سلاح هسته‌ای ادامه یابد و نظام کنترلی مؤثر و بین‌المللی برای دستیابی به این نتیجه برقرار گردد». (طلایی، ۱۳۹۱: ۲۷) از آنجایی که پسماندهای حاصل از سلاح‌های هسته‌ای می‌تواند آسیب‌های زیست محیطی جبران‌ناپذیری را به بار بیاورد بنابراین این بند از رأی دیوان می‌تواند قابل توجه می‌باشد.

2. Working Party on Nuclear Safety, www.consilium.europa.eu, 2013:1

۲-۳. استثنائات مربوط به تعهدات دولت‌ها در مورد کاهش تولید، دفع و تخلیه پسماندها

دو استثناء در زمینه تعهدات دولت‌ها در مورد دفع و تخلیه پسماندها وجود دارد. اولین استثناء مربوط به فورس ماژور^۱ است. اسناد بین‌المللی زیست‌محیطی در حوزه حقوق دریاها به این نکته تصریح کردند در صورتی که شرایط نامطلوب آب و هوایی ایمنی جان اشخاص، کشتی‌ها و هواپیماها یا دیگر سازه‌های ساخت دست بشر در دریاها را در خطر بیندازد، برای رفع تهدید می‌توان پسماندها را در دریاها دفع نمود، در صورتی که این دفع، خطرات کمتری نسبت به خطری که جان اشخاص را تهدید می‌کند، داشته باشد. طبق ماده ۲۳ پیش‌نویس مواد راجع به مسئولیت دولت‌ها ناشی از اعمال متخلفانه بین‌المللی اگر وضعیت فورس ماژور ناشی از عمل خود دولت استناد کننده به آن یا ترکیبی از عمل او و سایر عوامل باشد و یا آن دولت خطر این که چنین وضعیتی رخ دهد را بر عهده گرفته باشد، رافع مسئولیت بین‌المللی دولت نخواهد بود.

دومین استثناء مربوط به موقعیت اضطراری است. هنگامی که در مواقع اضطراری خطرات غیر قابل قبولی در ارتباط با سلامتی انسان وجود دارد و راه‌حل معقول دیگری درباره آن‌ها وجود نداشته باشد، دولت‌ها می‌توانند اجازه خاص در مورد تخلیه پسماندها صادر کنند. برخلاف فورس ماژور دولت‌ها باید قبل از اتخاذ تصمیم در مورد دفع پسماندها در دریا با کشور یا کشورهایی که ممکن است تحت تأثیر این گونه دفع قرار بگیرند مشورت نمایند. دولتی که در شرایط اضطراری قرار گرفته باید پیشنهادهای دولت‌های دیگر را تا جایی که ممکن است و تا زمانی که عمل باید در محدوده آن صورت گیرد و منطبق با تعهد کلی پرهیز از وارد کردن خسارت به محیط‌زیست دریایی باشد، انجام دهد. طبق ماده ۲۴ پیش‌نویس مواد راجع به مسئولیت دولت‌ها ناشی از اعمال متخلفانه بین‌المللی، در صورتی که وضعیت اضطراری ناشی از عمل خود استناد کننده به آن یا ترکیبی از عمل او و سایر عوامل باشد و یا فعل مورد بحث احتمال ایجاد خطری بزرگ‌تر یا هم‌سطح را در پی داشته باشد رافع مسئولیت بین‌المللی نمی‌شود.

با توجه به مطالب ذکر شده باید اذعان کرد که دو استثنای مطرح شده در راستای تعهدات دولت‌ها در زمینه دفع و تخلیه پسماندها تنها مربوط به شرایط خاص دریاها نیست و با توجه به ویژگی‌های عام این دو استثناء و ذکر آن در مواد ۲۳ و ۲۴ پیش‌نویس مواد راجع به مسئولیت دولت‌ها ناشی از اعمال متخلفانه بین‌المللی، قابل تسری در مورد مناطق غیر دریایی نیز می‌باشند.

۳-۳. تعهدات دولت‌ها در زمینه حمل و نقل فرامرزی پسماندها

قبل از شروع بحث در مورد تعهدات دولت‌ها در زمینه حمل و نقل فرامرزی پسماندها باید این نکته را خاطر نشان کرد که در حمل و نقل فرامرزی پسماندها همواره کشورها و نیز اشخاصی درگیر می‌باشند که شامل کشور صدور، کشور ورود، کشور عبور، صادر کننده، وارد کننده، انتقال دهنده و دفع کننده هستند که به طور مختصر به آن‌ها اشاره می‌کنیم.

۱- کشور صدور: به معنی کشوری است که قرار است انتقال برون مرزی پسماندهای مضر و سایر انواع پسماندها از آنجا آغاز شود.

۲- کشور ورود: به معنی کشوری است که انتقال برون مرزی پسماندهای مضر یا سایر انواع پسماندها به منظور دفع آن‌ها در آنجا یا به منظور بارگیری آن قبل از دفع در ناحیه‌ای که تحت حاکمیت ملی هیچ دولتی نیست، انجام می‌گیرد.

۳- کشور عبور: به معنی کشوری جز کشور صدور و یا کشور ورود است که انتقال پسماندهای مضر و سایر انواع پسماندها از طریق آن انجام می‌شود، یا قرار است انجام شود.

۴- صادر کننده: به معنی شخصی است که تحت حاکمیت دولت کشور صدور است که ترتیب صدور پسماندهای مضر و سایر انواع پسماندها را می‌دهد.

۵- وارد کننده: به معنی شخصی است که تحت حاکمیت دولت کشور ورود است که ترتیب ورود پسماندهای مضر و سایر انواع پسماندها را می‌دهد.

۶- انتقال دهنده: به معنی شخصی است که انتقال پسماندهای مضر یا سایر انواع پسماندها را انجام می‌دهد.

۷- دفع کننده: به معنی شخصی است که پسماندها مضر یا سایر انواع پسماندها برای او حمل می‌شود تا آن‌ها را دفع نماید.^۱

با توجه به تعاریف فوق تعهدات دولت‌ها در زمینه حمل و نقل فرامرزی پسماندها به سه دسته تقسیم می‌شوند:

۴. تعهد دولت‌ها در مورد صدور و ورود پسماندها

کشورها موظف‌اند از صدور پسماندها به کشورهایی که ورود این گونه پسماندها را طبق قوانین داخلی و نیز معاهدات بین‌المللی ممنوع اعلام کرده‌اند خودداری کنند. همچنین دولت‌ها

۱. ۷ مورد تعریف مطرح شده بر اساس اسناد زیر به دست آمده است:

Art. 2 of Basel Convention, Art. 2 of Bamako Convention, Art. 1 of Waigani Convention.

می‌توانند از ورود پسماندهای خطرناک و دیگر پسماندها در صورتی که تشخیص دهند که پسماندها به نحو صحیحی از لحاظ زیست‌محیطی اداره نخواهند شد جلوگیری نمایند. البته چنین دولت‌هایی باید طبق اعلامیه رسمی دولت‌های دیگر را مبنی بر ممنوعیت ورود پسماندها به کشورشان مطلع سازند. کشور صدور در دو مورد اجازه صدور پسماندها به کشورهای دیگر را دارد:

الف- خود توانایی‌های فنی و وسایل لازم، محل‌های دفن مناسب و ظرفیت‌های کافی برای دفع پسماندها به نحو مؤثر که سازگار با اصول زیست‌محیطی باشند را نداشته باشد.
ب- کشور ورود به مواد اولیه این پسماندها برای بازیافت در کشورش نیاز داشته باشد. برای نمونه اگر بگویند که در کشور ورود پسماندها از تکنولوژی مناسب برای بازیافت پسماندهای الکترونیکی به صورتی که مطابق با شیوه سازگار با محیط‌زیست باشد برخوردار نباشد، دولت صادرکننده اجازه هیچ‌گونه حمل و نقلی را ندارد.^۱

نکتهٔ مهمی که باید در مورد حمل و نقل فرامرزی پسماندها در نظر داشت این است که کشور صدور باید از طریق اعلامیه‌ای کتبی دولت ورود و دیگر کشورهای ذینفع مانند کشور یا کشورهای عبور را از تصمیم خود مبنی بر حمل و نقل پسماندها مطلع سازد. دولت صدور در اعلامیه کتبی باید تمام جزئیات را ذکر کند مگر اینکه پسماندها به صورتی باشند که خصوصیت شیمیایی و فیزیکی آن‌ها تغییر نکند و به طور مرتب از طریق گمرک کشور صدور، کشور ورود و در مورد عبور از طریق گمرک کشور یا کشورهای عبور برای دفع کننده معین و واحد ارسال می‌شود. تا زمانی که کشور ورود رضایت خود را در اعلامیه کتبی ابراز نکرده باشد اجازه حمل و نقل فرامرزی پسماندها داده نخواهد شد. کشور ورود می‌تواند موافقت خود را منوط به شروطی نماید یا اینکه بدون شرط اعلامیه کتبی را امضا نماید. البته به دلیل آسیب‌های زیست‌محیطی که پسماندها ممکن است به کشور عبور برسانند، مطالب فوق در مورد کشور ورود، در مورد کشور عبور نیز صدق می‌کند. امکان دارد حمل و نقل فرامرزی پسماندها توسط اشخاص خصوصی صورت گیرد. در این صورت این اشخاص موظف‌اند مقامات صاحب صلاح کشور متبوعشان را از طریق اسناد اطلاع‌رسانی از چنین حمل و نقلی آگاه سازند. بنابراین وظیفهٔ حفظ محیط‌زیست و سلامت انسان‌ها تعهدی است که دولت‌ها و اشخاص خصوصی باید با مشارکت یکدیگر رعایت کنند و اصول سازگار با محیط‌زیست را در حمل و نقل فرامرزی پسماندها به کار گیرند.

1. Controlling Transboundary Movements of Hazardous Wastes, www.basel.int, 2013:2

همچنین دولت‌ها مکلف‌اند هنگام حمل و نقل فرامرزی پسماندها مقررات مربوط به برچسب‌زنی و بسته‌بندی را رعایت کنند و نیز پسماندها باید از نقطه انتقال تا زمان دفع دارای سند انتقال باشند. اسناد حمل و نقل شامل: اطلاعات مربوط به حمل و نقل خاص، برای مثال بر تمام حامل‌های محموله که مأموران گمرک آن را عبور داده‌اند، نوع پسماندها و چگونگی بسته‌بندی آن‌ها، اطلاعات دقیقی مبنی بر اختیارات گسترده که توسط مقامات صاحب صلاح برای حمل و نقل پیشنهاد شده است و همچنین اطلاعات مربوط به انتقال پسماندها با تبیین اثرات آن بر انسان و محیط‌زیست به کشورهای ذی‌ربط باشند. در راستای اجرای اصول کلی حقوق محیط‌زیست مانند اصل اقدامات پیشگیرانه و اصل آلوده کننده باید هزینه آلودگی را پردازد، این است که محموله پسماندها باید تحت پوشش بیمه یا هرگونه ضمانت‌نامه قرار گیرند. در همین زمینه جامعه اروپا دستورالعملی را در سال ۱۹۸۴ در مورد حمل و نقل پسماندهای خطرناک وضع نمود که این دستورالعمل بر مشکل فرستادن پسماندها به کشورهای دیگر بدون برچسب‌زنی، طبقه‌بندی یا بسته‌بندی مناسب تأکید می‌کند و تمام حمل و نقل‌های میان اعضای جامعه اروپا با یکدیگر و بین اعضای جامعه اروپا با کشورهای ثالث را شامل می‌شود. عنصر اساسی این دستورالعمل ایجاد یک سیستم اجباری اطلاع قبلی است. یعنی هر کس قصد حمل و نقل پسماندها در خارج از مرزهای جامعه اروپا را دارد باید مقام صالح کشوری که در قبال دریافت این آگاهی مسئول است را آگاه نماید. آگاهی باید از طریق فرم مخصوصی به نام "بارنامه" صورت گیرد. بارنامه حاوی این موارد است: ۱- منابع و ترکیبات پسماندها، مشخصات تولید کننده، فهرست پسماندها، هویت تولیدکنندگان اصلی، ۲- مقررات ایجاد شده به منظور راه‌های جبران خسارت و بیمه در مقابل اشخاص ثالث، ۳- اقدامات صورت گرفته به منظور تضمین ایمنی حمل و نقل پسماندها، ۴- وجود هرگونه توافق قراردادی با کسی که پسماندها برایش ارسال شده و او نیز باید اجازه ویژه‌ای داشته باشد. پس از دریافت اطلاعات توسط مقامات مربوطه در کشوری که باید این اطلاعات به او می‌رسید، یک ماه فرصت دارد تا حمل و نقل را اجازه دهد. (Simonsson, 1995: 4)

البته باید به این نکته توجه کرد که گاهی حمل و نقل پسماندها با موفقیت و به طور کامل صورت نمی‌گیرد بنابراین در صورتی که انتقال برون‌مرزی پسماندها، که کشورهای ذی‌ربط با آن موافقت نموده‌اند، نتواند به طور کامل انجام گیرد، کشور صدور باید پسماندهای مورد نظر

را توسط صادرکننده ظرف مدت مکفی که کشور واردکننده کشور صدور را مطلع ساخته است یا طی مدت‌زمان دیگری که کشورهای ذی‌ربط توافق نمایند به کشور صدور بازگرداند. بدین منظور، کشور صدور و کشور عبور پسماندها نباید از اعاده آن پسماندها به کشور صدور مخالفت نماید.

۵. تعهدات دولت‌ها در مورد جلوگیری از حمل و نقل غیرقانونی پسماندها

جلوگیری از حمل و نقل غیرقانونی پسماندها به خصوص پسماندهای خطرناک تضمین می‌کند تنها کسانی که تمایل دارند و قادرند که چنین پسماندهایی را در شرایط زیست‌محیطی مناسب دفع کنند آن‌ها را دریافت نمایند. با جلوگیری از حمل و نقل غیرقانونی پسماندها یک گام نزدیک‌تر برای دستیابی به اهداف توسعه هزاره که شامل کاهش فقر، کاهش مرگ و میر کودکان، بهبود بهداشت مادران و حصول اطمینان از پایداری محیط‌زیست است، می‌شویم.^۱

حمل و نقل غیرقانونی پسماندها به حمل و نقل پسماندها در برابر نقض قوانین داخلی دولت‌ها و مقررات کنوانسیون‌های بین‌المللی اشاره دارد که این حمل و نقل فرامرزی مطابق با راهنماها و اصول قابل اجرا نیستند. قطعنامه ۴۲/۱۸۳ در ۱۱ دسامبر ۱۹۸۷ میلادی و قطعنامه ۴۴/۲۲۶ در ۲۹ دسامبر ۱۹۸۹ میلادی توسط مجمع عمومی سازمان ملل متحد تصویب شد که چنین حمل و نقلی را مخل سلامتی انسان‌ها و محیط‌زیست می‌دانست. بعلاوه کمیسیون حقوق بشر قطعنامه ۲۰۰۱/۳۵ را در ۲۳ آوریل ۲۰۰۱ میلادی در مورد حمل و نقل غیرقانونی و دفع تولیدات و پسماندهای سمی و خطرناک که شامل یک سری از تهدیدات نسبت به حقوق بشر و زندگی و سلامت افراد، بخصوص در کشورهای در حال توسعه که تکنولوژی لازم را ندارند تصویب نمود. این قطعنامه نیز، افزایش شاخص حمل و نقل و دفع غیرقانونی پسماندها را به وسیله شرکت‌های بزرگ چندملیتی و دیگر نهادهای کشورهای صنعتی در کشورهای در حال توسعه را بررسی نموده است. (Augustus, 2001: 56)

در همین زمینه در سال ۲۰۱۱ کمیسیون اتحادیه اروپا قانون الزام‌آوری برای تحقیق ملی در مورد حمل و نقل پسماندها به منظور تضمین اینکه تمام دولت‌های عضو سطح مشابهی از کنترل را در حمل و نقل فرامرزی داشته باشند پیشنهاد داد. لازم به ذکر است نزدیک ۲۵ درصد از حمل و نقل پسماندها از اتحادیه اروپا به کشورهای در حال توسعه در آفریقا و آسیا از طریق نقض مقررات بین‌المللی فرستاده می‌شود. هنگامی که پسماندها به مقصد می‌رسند، اغلب سوء

1. Illegal Traffic Under the Basel Convention, www.basel.int, 2013: 3

مدیریت می‌شوند و باعث تأثیرات منفی بر سلامت انسان و محیط‌زیست می‌گردند.^۱ اخیراً نیز شورای اتحادیه اروپا در ۶ می ۲۰۱۴ قانون جدیدی را در رابطه با حمل و نقل پسماندها تصویب نمود. این قوانین و مقررات جدید شامل تدابیری به منظور اطمینان از یکنواخت سازی اجرای مقررات حمل و نقل پسماندها در سراسر اتحادیه اروپا است. تا ۱ ژانویه ۲۰۱۷، دولت‌های عضو باید برنامه‌های بازرسی ایجاد کنند که شامل اهداف و اولویت‌های بازرسی، منطقه جغرافیایی که توسط برنامه‌های بازرسی پوشش داده می‌شود و وظایف واگذار شده به هر مقام، می‌شود. برنامه‌های بازرسی باید بر اساس تعیین ارزش‌های کمی و کیفی خطرهای مرتبط با موقعیت‌های سخت و خطرهای مشخص باشد. این برنامه‌های بازرسی باید به طور مرتب بازبینی و حداقل هر سه سال یک‌بار به روز شوند. دولت‌های عضو باید اطلاعات مربوط به بازرسی‌ها را برای دسترسی عموم، سالانه ایجاد نمایند. کمیسیون این مقررات را تا سال ۲۰۲۰ بازبینی می‌نماید.

جا دارد که در ذیل همین مبحث به حمل و نقل فرامرزی پسماندهای خطرناک بالأخص پسماندهای هسته‌ای و رادیواکتیو توسط کشورهای توسعه یافته به کشورهای در حال توسعه اشاره شود که برخلاف مدلول قسمت ب از بند ۲ ماده ۴ کنوانسیون بازل که به داشتن امکانات کافی برای دفع پسماندها اشاره می‌کند است زیرا اکثر کشورهای در حال توسعه امکانات لازم را برای دفع این گونه پسماندها ندارند. با افزایش حجم حمل و نقل چنین پسماندی بسیاری از کشورهای در حال توسعه در منطقه خاص خودشان تصمیم بر تصویب معاهداتی در زمینه کنترل حمل و نقل فرامرزی پسماندهای خطرناک گرفتند که از آن جمله می‌توان به کنوانسیون باماکو در مورد ممنوعیت واردات به آفریقا و کنترل رفت و آمد فرامرزی و مدیریت در خصوص پسماندهای خطرناک در محدوده آفریقا در سال ۱۹۹۱،^۲ موافقت نامه پاناما مربوط به حمل و نقل فرامرزی پسماندهای خطرناک در سال ۱۹۹۲ و کنوانسیون وایگانی مربوط به ممنوعیت واردات پسماندهای خطرناک و رادیواکتیو به داخل کشورهای مجمع‌الجزایری و کنترل حمل و نقل فرامرزی و مدیریت در رابطه با پسماندهای خطرناک در منطقه اقیانوس آرام جنوبی، در سال ۱۹۹۵ اشاره کرد. البته یکی از راه‌های مؤثر در زمینه واردات پسماندهای خطرناک از کشورهای توسعه یافته به کشورهای در حال توسعه ایجاد تأسیسات مناسب دفع و

1. Environmental:Commission Fights Back Against Illegal Waste Shipments, www.europa.eu, 2013: 1-2

۲. برای مثال می‌توان به بند ۱ ماده ۴ کنوانسیون باماکو اشاره کرد که اعضای خود را ملزم به انجام اقدامات قانونی و اداری در منطقه مربوط به صلاحیت‌شان راجع به ممنوعیت ورود پسماندهای خطرناک با هر عنوانی به کشورهایشان می‌نماید.

به عهده گرفتن عملیات دفع و بازیافت توسط کشورهای توسعه یافته در کشورهای در حال توسعه است. در همین رابطه نیز در سال ۱۹۸۸ شورای محیط‌زیست جوامع اروپایی (که امروزه این شورا در ساختار اتحادیه اروپا به کار خود ادامه می‌دهد) قطعنامه‌ای را مورد پذیرش قرار داد که یکی از اهداف آن در اولویت قرار دادن درخواست کشورهای در حال توسعه به منظور اصلاح دفع و کمک‌های فنی است. (Simonsson, 1995: 4-5)

اما باید توجه داشت که گاهی اوقات بازگرداندن پسماندها به کشورهای مبدأ ممکن نیست در این صورت به منظور جلوگیری از آسیب‌های زیست‌محیطی ظرف مدت ۳۰ روز از تاریخی که انتقال غیرقانونی انجام شده به آن کشور اطلاع داده شود، یا طی مدت زمانی که طرف‌های ذی‌ربط توافق کنند، باید کشور وارد کننده آن‌ها را دفع نمایند. در مواردی که مسئولیت انتقال غیرقانونی را نتوان به صادر کننده یا ایجاد کننده یا وارد کننده یا دفع کننده منتسب دانست، طرف‌های ذی‌ربط حسب ضرورت باید از طریق همکاری اقداماتی نمایند تا پسماندهای مورد نظر در اسرع وقت به نحوی سالم از لحاظ زیست‌محیطی یا در کشور صدور یا در کشور ورود یا در هر جای مناسب دیگر دفع شوند.^۱

۶. اقدامات مورد نیاز به منظور کنترل حمل و نقل غیر قانونی پسماندها

تلاش‌هایی برای تقویت پیشگیری، تشخیص، کنترل و مجازات حمل و نقل غیرقانونی در مورد پسماندها صورت گرفته اما تلاش‌های بیشتری مورد نیاز است که شامل اقداماتی در سطح ملی، منطقه‌ای و بین‌المللی می‌باشد. که در زیر به آن‌ها اشاره شده است.

۶-۱. اقدامات در سطح ملی

➤ پذیرش چارچوب قانونی مناسب برای جلوگیری و مجازات حمل و نقل غیرقانونی پسماندها که روش‌ها و نیز حقوق و تعهدات مورد احترام در برخورد با حمل و نقل غیرقانونی مشخص باشد.

➤ بالا بردن آگاهی تمام ذینفعان علاقه‌مند در مورد مقررات مربوط به حمل و نقل غیرقانونی پسماندها.

1. Art. 9 (4) of Basel Convention 1989, Art. 9 (5) of Waigani Convention 1995, Art. 9 (5) of Ezmir Protocol 1996, Art. 10 (4) of Protocol 1998 on the Control of Marine Transboundary Movements and Disposal of Hazardous Wastes and Other Wastes.

- تضمین تسهیلات دفع کافی قابل دسترس برای مدیریت صحیح پسماندهای خطرناک و دیگر پسماندهای واقع شده (تا حد امکان) در کشور.
- آموزش کارمندان اجرایی (مأموران گمرک، مقامات بندری، نگهبانان، آژانس‌های زیست‌محیطی، پلیس)، به منظور ایجاد توانایی بهتر برای جلوگیری، تشخیص، شناسایی و برخورد با موارد حمل و نقل‌های غیرقانونی پسماندها.
- تمرکز بیشتر بر صادرات و واردات و مهیا کردن مشوق‌هایی برای نهادهای اجرایی به منظور پیشگیری و مقابله با موارد حمل و نقل‌های غیرقانونی پسماندها.
- بهبود همکاری میان نهادهای مربوطه با اجرا، پذیرش و اجرا در سطح ملی.
- تحقیق، تعقیب و مجازات موارد حمل و نقل‌های غیرقانونی پسماندها.

۲-۶. اقدامات در سطح منطقه‌ای

- تبادل مؤثر اطلاعات و افزایش همکاری میان کشورهای یک منطقه، بخصوص کشورهای که در گذرگاه‌های مرزی و آبراهه‌ها اشتراک دارند و اطمینان حاصل شود که همه کشورهای از حمل و نقل‌های غیرقانونی پسماندها در منطقه مطلع شده و در کاهش آن تلاش می‌کنند.
- تسهیم بهترین عمل در منطقه که به توسعه قابلیت کشورها در برخورد با چنین مشکلی کمک کند.

۳-۶. اقدامات در سطح بین‌المللی

- درک بهتر و مخاطب قرار دادن محرک‌های اجتماعی و اقتصادی در مورد پدیده حمل و نقل غیرقانونی پسماندها، هم در مورد تقاضا و هم در مورد عرضه، بعلاوه اینکه چرا، کجا و چه زمانی فعالیت‌های غیرقانونی راهشان را به زنجیره پسماندهای جهانی پیدا می‌کنند.
- ایجاد قابلیت‌های کشورها، به طور خاص کشورهای در حال توسعه به منظور جلوگیری مؤثر و برخورد با حمل و نقل غیرقانونی پسماندها که این مورد می‌تواند از طریق توسعه ابزار و اطلاعات و تخمین از طریق آموزش صورت گیرد.
- شناسایی روش مناسب و ارتقاء همکاری بین گروه‌های درگیر با مورد خاص حمل و نقل غیرقانونی پسماندها. برای مثال، هنگامی که محموله غیرقانونی توسط صادرکننده مرجوع می‌شود، کشورهای درگیر می‌توانند به‌طور مشترک حمل کالا را کنترل نمایند تا اطمینان حاصل کنند که به دست صادرکننده رسیده است.

- افزایش آگاهی از پیامدهای حمل و نقل غیرقانونی پسماندها بر روی سلامت انسان و محیط زیست.
- (Illegal Traffic Under the Basel Convention, 2013:3).

۷. تعهدات دولت‌ها به همکاری‌های بین‌المللی در جهت کاهش آثار زیان‌بار

پسماندها

دولت‌ها موظف‌اند به منظور جلوگیری از کاهش اثرات زیان‌بار پسماندها با یکدیگر همکاری داشته باشند. این همکاری‌ها شامل همکاری‌های علمی، آموزش کارکنان، انتقال تکنولوژی و کمک‌های زیست‌محیطی به منظور پیشگیری از ورود خسارت و نیز هنگام ورود خسارت می‌شود. البته باید این نکته را در نظر گرفت که سهم کشورهای توسعه یافته بیشتر از کشورهای در حال توسعه می‌باشد و آن‌ها موظف‌اند همکاری‌های فعال و مؤثری را در زمینه‌های مختلف با کشورهای در حال توسعه و با اقتصاد گذرا داشته باشند. همچنین دولت‌ها به منظور کاهش اثرات زیان‌بار پسماندها موظف‌اند قوانین داخلی خود را با تعهدات بین‌المللی و عرف‌های بین‌المللی در زمینه حمایت و حفاظت از محیط زیست مطابق سازند و در زمینه اثرات اقتصادی، اجتماعی و فرهنگی ناشی از تولیدات پسماندها با یکدیگر همکاری نمایند.

دولت‌ها بایستی از طریق سازمان‌های بین‌المللی صلاحیت‌دار یا کنفرانس‌های دیپلماتیک، قواعد، استانداردها، رویه‌ها و ضوابط توصیه شده منطقه‌ای و جهانی برای جلوگیری، کاهش و کنترل این نوع آلودگی ایجاد کنند و این قواعد، استانداردها، رویه‌ها و ضوابط باید هر از چند گاه بر حسب ضرورت دوباره بررسی گردند.

این نکته را باید خاطر نشان ساخت که تعهد دولت‌ها تنها محدود به همکاری علمی و فنی نمی‌شود بلکه آن‌ها موظف‌اند در زمینه اطلاع‌رسانی با یکدیگر همکاری‌هایی داشته باشند. برای نمونه به هنگام وقوع حادثه زیست‌محیطی ناشی از حمل و نقل فرامرزی و یا دفع پسماندها موظف‌اند دولت‌های ذی‌ربط و ذینفع را از وقوع حادثه مطلع سازند و یا در مورد انتقالات فرامرزی پسماندها اطلاعاتی را در اختیار کشورهای ذی‌ربط قرار دهند که این اطلاعات می‌تواند شامل نوع، خصوصیت، مقصد، کشور محل عبور و شیوه دفع پسماندها باشد. این نوع اطلاع‌رسانی از این باب می‌تواند قابل توجه باشد که دولت‌های ذینفع و ذی‌ربط می‌توانند هنگام شروع حمل و نقل فرامرزی پسماندها، روش‌ها و اقدامات پیشگیرانه‌ای اتخاذ کنند و در مواردی

از حمل و نقل فرامرزی پسماندها به دلیل آثار زیانباری که بر محیط زیست و سلامت انسان‌ها در دیگر کشورها می‌گذارد جلوگیری کنند. گاهی اوقات امکان دارد دولت‌های صدور به دلیل خطرات احتمالی در حمل و نقل فرامرزی پسماندها ملزم به تغییر مسیر برای رساندن آن‌ها به مقصد شوند و بدیهی است که در این صورت به مسیرهای بی‌خطر و نزدیک‌تر به مقصد توجه خواهد شد زیرا طولانی شدن مسیر می‌تواند خصوصیات شیمیایی و فیزیکی پسماندها را تغییر دهد و این امر نه تنها برای محیط زیست بلکه برای انسان‌ها به خصوص افراد درگیر در این حمل و نقل مانند راننده‌ها خطرات جبران‌ناپذیری را به همراه دارد. همکاری دولت‌ها در زمینه کاهش اثرات سوء پسماندها بر محیط زیست فوایدی را به همراه دارد از جمله:

- ۱-۷. اگر شیوه مدیریت پسماندها ناسازگار با اصول زیست محیطی باشد دولت‌های دیگر باید به کشور مربوط پیشنهادهای لازم را در جهت بهبود مدیریت پسماندها دهند.
- ۲-۷. اگر شیوه مدیریت پسماندها در کشور اطلاع دهنده سازگار با اصول زیست محیطی باشد، کشورهای دیگر می‌توانند از تجربه چنین کشوری به منظور بهبود شرایط دفع در کشورهای خود الگوبرداری نمایند.

در آخر این بخش لازم است در مورد آلودگی‌های زیست محیطی ناشی از پسماندها (اعم از کاهش تولید، دفع صحیح و نیز حمل و نقل پسماندها) به برخی از اصول زیست محیطی از جمله: ۱- اصل اقدامات پیشگیرانه که باید به منظور جلوگیری از ورود خسارت بر محیط زیست و با تدارک اقدامات ضروری اتخاذ گردند و این اقدامات، پیش از اجرای یک فعالیت یا ساخت و ساز اعمال شوند (روش، ۱۳۹۱: ۳۳)، ۲- اینکه آلوده کننده باید هزینه آلودگی را پردازد و معنای اصل و کاربرد آن در موارد و موقعیت‌های خاص راه تفسیر را باز می‌گذارد به خصوص در رابطه با ماهیت و وسعت هزینه‌های ایجاد شده (Sands, 2003: 281) ۳- اصل توسعه پایدار، که بر پایه سه ستون پایداری اکولوژیک، پایداری اجتماعی و اقتصادی استوار است (طلایی، ۱۳۸۴: ۶)، ۴- اصل منع ورود آسیب زیست محیطی که بر این اعتقاد استوار است که حمایت از محیط زیست به نحو مطلوب‌تری از طریق اقدامات پیشگیرانه برای جلوگیری از آسیب حمایت شود تا از طریق کوشش‌های بعدی برای ترمیم این آسیب و یا ارائه جبران خسارت (طلایی، ۱۳۸۴: ۱۳) و ۵- اصل مطالعه تأثیرات بر محیط زیست که هدف آن انجام مطالعات مربوط به تأثیرات زیست محیطی با اتخاذ شیوه‌های احتیاطی است (طلایی، ۱۳۸۴: ۱۰)، اشاره شود که از مهم‌ترین اصول زیست محیطی در حوزه مربوط به آلودگی‌های ناشی از

پسماندها می‌باشند. در صورتی که دولت‌ها تمامی اصول کلی محیط‌زیست از جمله این اصول نامبرده را در عرصه آلودگی ناشی از پسماندها به کارگیرند نه تنها هزینه‌های ناشی از جبران خسارت کاهش می‌یابد بلکه جایی که دولتی باید هزینه سنگین آلودگی را پردازد در واقع با ضمانت اجرایی قدرتمندی روبه‌رو است که خود به نوعی حالت بازدارندگی را برای دولت‌ها ایجاد می‌کند که قبل از اجرای اقدامات خطرناک به عواقب آن بیندیشند.

۸. مسئولیت بین‌المللی دولت‌ها در زمینه خسارات زیست‌محیطی ناشی از پسماندهای خطرناک

از آنجایی که همیشه امکان نقض تعهدات بین‌المللی دولت‌ها وجود دارد به همین دلیل نظام حقوق بین‌الملل قواعد ثانویه مسئولیت بین‌المللی را به منظور ضمانت اجرایی برای جلوگیری از نقض تعهدات بین‌المللی دولت‌ها پیش‌بینی نموده تا نظم جهانی بدین طریق حفظ شود. تعهدات دولت‌ها در حوزه حقوق بین‌الملل محیط‌زیست به خصوص در زمینه آلودگی‌های ناشی از پسماندها از این امر مستثنا نیست. بنابراین در این بخش سعی شده است به مسئولیت بین‌المللی دولت‌ها و در بخش دیگر به اشکال جبران خسارت در حوزه آلودگی ناشی از پسماندها توجه شود.

۸-۱. تعریف و مبانی مسئولیت بین‌المللی دولت‌ها در خسارات زیست‌محیطی

مسئولیت بین‌المللی تکلیفی است که به موجب قواعد حقوق بین‌الملل به یک دولت تحمیل می‌شود تا خساراتی را که در نتیجه نقض قواعد حقوق بین‌الملل به دولت دیگری وارد کرده است جبران نماید. پیش‌نویس مواد راجع به مسئولیت دولت‌ها ناشی از اعمال متخلفانه بین‌المللی نیز از همین نظر پیروی کرده است. ماده ۱ پیش‌نویس مواد راجع به مسئولیت دولت‌ها ناشی از اعمال متخلفانه بین‌المللی مصوب ۲۰۰۱ مقرر می‌کند: «هر فعل متخلفانه بین‌المللی دولت موجب مسئولیت بین‌المللی دولت می‌شود» و ماده ۲ همین پیش‌نویس در ادامه می‌گوید: «فعل متخلفانه بین‌المللی دولت هنگامی محقق می‌شود که رفتاری اعم از فعل یا ترک فعل به موجب حقوق بین‌الملل قابل انتساب به آن دولت باشد و نقض تعهد بین‌المللی آن دولت تلقی شود». اما اینکه کدام فعل دولت به عنوان فعل متخلفانه توصیف شود را تابع حقوق بین‌الملل می‌داند. بنابراین می‌توان گفت مسئولیت بین‌المللی به مثابه یک نهاد حقوقی بین‌المللی، عبارت است از: الزام به

جبران خسارت (مادی یا معنوی) وارد بر تابعان حقوق بین‌الملل (کشورها و سازمان‌های بین‌المللی) که این خسارت باید ناشی از عمل یا خودداری از عمل غیر مشروع و مخالف حقوق بین‌الملل (عرفی یا معاهده‌ای) یکی از موضوعات یا تابعان حقوق بین‌الملل باشد. (بیگدلی، ۱۳۸۹: ۴۶۹)

مسئولیت بین‌المللی دولت ممکن است: ۱- از اعمالی که مستقیماً از طریق نمایندگان و عاملان آن، به آن دولت قابل انتساب باشد (مسئولیت اصلی) ناشی شود. (بلدسو، ۱۳۷۵: ۸۵) در همین راستا ماده ۴ پیش‌نویس مواد راجع به مسئولیت دولت برای افعال متخلفانه بین‌المللی مصوب ۲۰۰۱ مقرر می‌کند: «الف- رفتار هر ارگان دولتی به موجب حقوق بین‌الملل فعل آن دولت تلقی می‌شود فارغ از اینکه آن ارگان کارکرد تقنینی، قضایی، اجرایی یا کارکردی دیگر داشته باشد و اعم از اینکه ارگان مذکور عضوی از دولت مرکزی باشد یا عضوی از واحد دولتی محلی. ب- ارگان شامل هر شخص یا نهادی می‌شود که به موجب حقوق داخلی دولت، وضعیت مزبور را داشته باشد.»

۲- و یا از اعمالی که فقط به طور غیرمستقیم دولت را درگیر می‌سازد، ناشی شود (مسئولیت تبعی). بنابراین مسئولیت تبعی می‌تواند در اثر اقدامات غیر مجاز عوامل تابعه یا سطح پایین دولت یا افراد خصوصی پیش‌آید. (بلدسو، ۱۳۷۵: ۸۶) در این زمینه می‌توان به مواد ۷، ۸، ۱۰، ۹ و ۱۱ پیش‌نویس راجع به مسئولیت دولت برای اعمال متخلفانه بین‌المللی مصوب ۲۰۰۱ اشاره نمود.

برای مدت‌زمان زیادی دکترین مسئولیت دولت‌ها تنها برای جبران خسارت نسبت به بیگانگان به کار برده می‌شد. در نهایت دو مکتب اصلی در مورد مسئولیت بین‌المللی دولت‌ها در قرن ۲۰ به وجود آمد که هر دوی آن‌ها یک نقطه مشترک داشتند و آن استناد به عمل متخلفانه بین‌المللی بود. اما یکی از این دو مکتب به تقصیر دولت‌ها و دیگری به عدم نیاز به تقصیر دولت‌ها اشاره می‌کرد. نظریه مسئولیت مبتنی بر تقصیر یا خطا یکی از آن دو مکتب بود که برای نخستین بار توسط گروسیوس^۱ مطرح شد که خود او این نظریه را از حقوق رم اقتباس کرده بود. نظریه مسئولیت عینی مکتب دیگری در مسئولیت بین‌المللی کلاسیک دولت‌ها بود که مطابق آن نقض تعهد بین‌المللی با فعل یا ترک فعل دولت به او منتسب می‌شود بدون اینکه نیاز به اثبات عنصر تقصیر باشد این نظریه در سال ۱۹۰۲ توسط آنزیلوتی^۲ مطرح شد. (Benhardt, 1987: 358-359)

1. Grotius
2. Anzilotti.

به همین صورت در مورد خسارات وارده به محیط‌زیست در پاره‌ای موارد «مسئولیت خطا» و در برخی دیگر «مسئولیت مبتنی بر خطر» پذیرفته شده است. نظریه مبتنی بر خطا، سنتی‌ترین نظریه در مسئولیت خسارات زیست‌محیطی است. بر این اساس خسارات زیست‌محیطی قابل مطالبه نیست مگر این که بتوان تقصیر عامل ورود خسارت را اثبات نمود. این نظریه که تقریباً رویکرد شایع در رژیم مسئولیت مدنی حقوق ایران و اکثر نظام‌های حقوقی، نظیر فرانسه است با مبانی و فلسفه حقوق محیط‌زیست فاصله دارد. هرچند نظریه تقصیر در برقراری رابطه سببیت و استناد عرفی زیان به فاعل نقش بازی می‌کند ولی نمی‌تواند مبنای جامعی باشد. در واقع پذیرش این نظریه امکان جبران بسیاری از خسارات زیست‌محیطی را دشوار می‌نماید چرا که اثبات تقصیر در خسارات زیست‌محیطی برخلاف سایر حوزه‌ها مشکل است که این امر بیشتر ناشی از ماهیت خسارات زیست‌محیطی، وجود آلوده‌کنندگان متعدد و مشکلات مربوط به اثبات رابطه سببیت است. در خصوص مسئولیت‌های زیست‌محیطی بر مبنای نظریه خطر نیازی به اثبات تقصیر آلوده‌کننده نیست بلکه همین که شخصی اقدام به فعالیتی نماید که نفعی در آن داشته و منجر به آلودگی و تخریب محیط‌زیست شود باید از عهده خسارات وارده برآید. اعم از این که در واقع تقصیر داشته یا نداشته باشد. (بهرامی احمدی، فهیمی، ۱۳۸۶: ۶-۷)

اصل بیست و یکم اعلامیه استکهلم^۱ نیز صراحتاً مسئولیت بین‌المللی مبنی بر خطر را پذیرفته است و بند ۳ ماده ۴ کنوانسیون بازل بر اساس نظریه خطر قرار دارد. که مقرر می‌دارد: «هرگونه نقل و انتقال پسماندهای مضر و سایر پسماندها عملی جنایت کارانه می‌باشد».

در اینجا لازم است مفهوم دیگری از مسئولیت چون مسئولیت مطلق اشاره کنیم که از دیدگاه برخی از حقوقدانان متفاوت از مسئولیت بر مبنای نظریه خطر می‌باشد. آن هم بدین مفهوم که در این نوع مسئولیت خسارت تنها شرط لازم برای مسئول شناختن خواننده است و حتی احراز رابطه سببیت میان فعل او و ورود زیان نیز حذف شده است. بنابراین، این مسئولیت را می‌توان شدیدترین نوع مسئولیت نام نهاد. (بادینی، ۱۳۹۱: ۲۱) عده‌ای دیگر از حقوقدانان مسئولیت مطلق را در همان مفهوم مسئولیت خطر به کار برده‌اند و معتقدند این مسئولیت مبنای قراردادی دارد. در این زمینه به کنوانسیون ۱۹۷۲ راجع به مسئولیت بین‌المللی برای خسارات

۱. اصل بیست و یکم اعلامیه ۱۹۷۲ استکهلم مقرر می‌دارد: «دولت‌ها، بر طبق منشور سازمان ملل متحد و اصول حقوق بین‌الملل، دارای حقوق حاکمه برای بهره‌برداری از منابعشان، مطابق سیاست‌های زیست‌محیطی خود می‌باشند و مسئولند ترتیبی دهند تا فعالیت‌های انجام شده در حیطه صلاحیت یا نظارت آنها موجب ورود زیان به محیط‌زیست کشورها یا مناطق خارج از محدوده صلاحیت ملی آنها نگردد».

ناشی از اجسام فضایی اشاره می‌کنند که در ماده ۲ پرتاب کننده شیء فضایی مطلقاً مسئول پرداخت غرامت برای خسارات ناشی از اجسام فضایی خود در سطح زمین و هواپیماهای در حال پرواز است. بنابراین معتقدند در این نوع مسئولیت صرف اثبات ورود خسارت و رابطه علیت میان خسارت وارده و فعل یا ترک فعل ادعایی مستلزم مسئولیت بین‌المللی است، گرچه فعل یا ترک فعل مذکور فی‌نفسه و به تنهایی متضمن نقض تعهد بین‌المللی نباشد. (زمانی، ۱۳۸۸: ۱۳۹-۱۴۰)

۲-۸. مسئولیت بین‌المللی دولت‌ها در زمینه خسارات زیست‌محیطی ناشی حمل و نقل فرامرزی و دفع پسماندهای خطرناک

وقتی که دولتی در جست و جوی سود از حمل و نقل فرامرزی پسماندهای خطرناک می‌باشد، منافع دیگر کشورها نیز باید مورد توجه قرار دهد. به عبارت دیگر باید حفاظت از محیط‌زیست کشورهای دیگر را ناشی از خسارات چنین حمل و نقلی تضمین نماید. بدیهی است که کشورهای صادرکننده پسماندها برای حمل و نقل غیرقانونی پسماندهای خطرناک مسئول شناخته می‌شوند. منتها اگر کشور واردکننده پسماندها، حمل و نقل فرامرزی پسماندهای خطرناک را اجازه داده و این حمل و نقل موجب خسارت نشود، کشور صادرکننده مسئولیتی ندارد اما در صورتی که خساراتی به وقوع بپیوندد کشورهای صادرکننده مسئول می‌باشند. بنابراین کشورهای صادرکننده برای خساراتی که آن‌ها سبب شده‌اند مسئول هستند چه رضایت کشور واردکننده را گرفته باشند چه ننگرفته باشند. (Tou, 2008: 101-102)

البته به نظر می‌رسد چنانچه در حمل و نقل فرامرزی و دفع قانونی پسماندهای خطرناک کشور واردکننده و یا کشوری که پسماندها در سرزمینش دفع می‌شوند قبل از شروع دفع و حمل و نقل فرامرزی نسبت به خسارات احتمالی رضایت دهند در اینجا طبق ماده ۲۰ پیش‌نویس مواد راجع به مسئولیت دولت‌ها ناشی از اعمال متخلفانه بین‌المللی که مقرر می‌کند: «رضایت معتبر دولت به ارتکاب فعلی معین توسط دولتی دیگر تا حدی که آن فعل در محدوده رضایت مزبور باشد مانع متخلفانه بودن آن فعل نسبت به دولت نخست می‌شود» هیچ مسئولیتی شامل دولت یا اشخاص خصوصی صادرکننده یا دفع کننده نخواهد شد.

خطر بالای خسارات رخ داده از آلودگی‌های زیست‌محیطی ناشی از پسماندها نیازمند تجدیدنظر در قواعد مسئولیت مدنی است که این قواعد باید با اصول مسئولیت مطلق جایی که دولت‌ها برای اعمال سهل‌انگارانه خود چه مقصر باشند چه نباشند مسئول می‌باشند، جایگزین

شود. خوانندگان که بیشتر از خواهان با روند تولید، شرایط و اوضاع تجهیزات و مکانیزم تولید آشنایی دارند بایستی مسئولیت رد ادعاهای خواهان در مورد آلودگی‌های زیست‌محیطی ناشی از پسماندها را به عهده بگیرند. در این زمینه بسیاری از کشورها نیز تمایل به کم کردن بار اثبات مسئولیت توسط خواهان را دارند. برای نمونه در ایالات متحده آمریکا، در قانون حمایت از منابع طبیعی و زیست‌محیطی ایالت میشیگان (۱۹۷۰)، خواهان تنها نیاز به ایجاد یک ادعای محمول بر صحت دارد که بار اثبات از خواهان به خواننده منتقل شود. به عبارت دیگر خواهان تنها نیاز دارد رابطه سببیت بین خسارت وارده شده و عمل خواننده را اثبات کند و از آن به بعد خواننده است که باید دلیلی موجه برای میرا شدن خود از مسئولیت ارائه دهد. اگر خوانندگان خواهان معافیت از مسئولیت باشد، آن‌ها باید مدارکی ارائه کنند که از عواقب آسیب نمی‌توانستند جلوگیری کنند حتی اگر اقدامات لازم را در طول حمل و نقل پسماندهای خطرناک اتخاذ می‌کردند. (Tou, 2008: 102)

در این خصوص بند ۵ ماده ۴ پروتکل بازل در مورد مسئولیت و جبران خسارت ناشی از حمل و نقل فرامرزی پسماندهای خطرناک و دفع آن‌ها مصوب ۱۹۹۹ مقرر می‌دارد که اگر خسارت زیست‌محیطی پسماندها ناشی از درگیرهای مسلحانه، خصومت یا جنگ داخلی و یا قیام باشد یا نتیجه عمل طبیعی که دارای ویژگی استثنایی، اجتناب‌ناپذیر، غیرقابل پیش‌بینی و غیرقابل مقاومت و یا کاملاً نتیجه منطقی اقدامات اجباری یک مقام دولتی جایی که آسیب رخ داده است باشد مسئولیت‌های بار شده ناشی از حمل و نقل فرامرزی پسماندها و دفع آن‌ها متوجه مقام مسئول نیست و به گونه‌ای موارد بالا رافع مسئولیت هستند. در این رابطه می‌توان به ماده ۲۳ پیش‌نویس مواد راجع به مسئولیت بین‌المللی دولت‌ها ناشی از اعمال متخلفانه بین‌المللی در مورد فورس ماژور و نیز مواد ۲۴ و ۲۵ همین پیش‌نویس در مورد عامل اضطرار و ضرورت اشاره کرد.

همچنین جایی که دولت‌های صادرکننده اطلاعات کمی از پسماندهای خطرناک و خساراتی که ممکن است ایجاد کنند دارند یا اصلاً اطلاعاتی ندارند، پذیرش سیستم مسئولیت مطلق غلبه بر چنین مسائلی با مسئول شناختن دولت صادرکننده دارد زیرا دولت صادرکننده وظیفه دارد اطلاعات راجع به پسماندها را به دولت واردکننده و اشخاص ذی‌ربط اطلاع دهد. (Tou, 2008: 103)

در همین راستا طبق بند ۱ ماده ۴ پروتکل بازل، صادرکننده تا زمانی مسئولیت را به عهده دارد که پسماندها را به دفع‌کننده تحویل نداده باشد زمانی که دفع‌کننده پسماندها را تحویل

می‌گیرد خود او مسئول خسارات ناشی از آن می‌باشد نه صادرکننده. بنابراین دفع‌کننده پسماندها نیز در صورت ورود خسارت مسئول می‌باشد زیرا در زمان دفع، پسماندها به او تحویل داده شده است و مسئولیت از آن زمان به وی منتقل می‌شود. همچنین طبق بند ۲ ماده ۴ پروتکل بازل زمانی که کشور ورود، پسماندی را طبق مقررات داخلی خود جز پسماندهای خطرناک اعلام کرده است چون وی ملزم به ارائه اطلاعات در مورد خطرناک بودن این نوع پسماندها به دیگر کشورها می‌باشد در صورت عدم اطلاع‌رسانی خود او مسئول خسارات ناشی از حمل و نقل و دفع پسماندها است در صورتی که پسماندها تحویل دفع‌کننده داده نشده باشد. همان‌طور که قبلاً بیان شد دفع‌کننده شخصی است که پسماندها برای او حمل می‌شود که آن‌ها را دفع کند که می‌تواند این وظیفه را هم اشخاص دولتی و هم اشخاص خصوصی بر عهده گیرند. همچنین طبق بند ۳ ماده ۴ پروتکل بازل در مورد ورود مجدد پسماندها شخصی که اطلاع از ورود مجدد دارد از زمانی که پسماندها سایت دفع را ترک می‌کنند تا زمانی که این پسماندها در اختیار صادرکننده یا دفع‌کننده قرار بگیرد مسئول است.

همان‌طور که گفته شد امکان دارد وظیفه حمل و نقل و یا دفع پسماندها توسط اشخاص خصوصی صورت گیرد بنابراین لازم است اشاره‌ای به مسئولیت این گونه اشخاص شود. در مورد اشخاص خصوصی باید گفت که اشخاص خصوصی دولت نیستند اما در حمل و نقل فرامرزی پسماندهای خطرناک به اسم تجارت بین‌الملل درگیر می‌باشند و همان‌طور که پیش‌تر گفته شد عملیات دفع و حمل و نقل فرامرزی پسماندهای خطرناک توسط اشخاص خصوصی باید تحت نظر مقامات صلاحیت‌دار کشورشان صورت گیرد. بر اساس منافع ملی، بیشتر کشورها از این نظر دفاع می‌کنند که افراد و نهادهای غیردولتی باید برای خسارات زیست‌محیطی مسئول شناخته شوند چون آن‌ها به جای دولت باعث خسارت شده‌اند. (Tou, 2008:103-104)

اما ماده ۸ پیش‌نویس مواد راجع به مسئولیت دولت‌ها ناشی از اعمال متخلفانه بین‌المللی قاعده دیگری را بیان می‌کند که: «رفتار یک شخص یا گروهی از اشخاص به موجب حقوق بین‌الملل فعل دولت تلقی می‌شود، در صورتی که شخص یا اشخاص مزبور در انجام رفتار مزبور در واقع به دستور، تحت هدایت یا کنترل دولت عمل کنند». گرچه اعمال اشخاص خصوصی تحت صلاحیت یا کنترل یک کشور که در حمل و نقل فرامرزی پسماندهای خطرناک درگیر شده است ذاتاً عمل یک دولت نیست اما این اعمال، عمل دولت محسوب می‌شود زیرا حمل و نقل تحت نظارت دولت صورت گرفته است. برای نمونه طبق ماده ۲۶۳ کنوانسیون سازمان ملل

متحد در مورد حقوق دریاها مصوب ۱۹۸۲ دولت‌ها باید بر هر رفتاری توسط اشخاص حقیقی و حقوقی شان که مقررات کنوانسیون را نقض کرده و برای آثار ناشی از رفتار خود مسئول می‌باشند، نظارت داشته باشند. در موارد دیگر، اگر کشوری تأیید ضمنی دهد و یا از انتقال پسماندهای خطرناک توسط شرکت‌های خود به دیگر کشورها حمایت کند آن دولت برای خسارات ناشی از پسماندهای خطرناک مسئول است. (Tou, 2008: 104)

این مفهوم به طرز روشنی در ماده ۱۱ پیش‌نویس مواد راجع به مسئولیت دولت ناشی از اعمال متخلفانه بین‌المللی بیان شده است که مقرر می‌کند: «رفتاری که به موجب مواد پیشین به دولت منتسب نشود با این وجود به موجب حقوق بین‌الملل فعل آن دولت تلقی می‌شود در صورتی که و تا حدی که آن دولت آن رفتار را تأیید نموده و آن را همچون رفتار خویش تلقی کند». بنابراین مسئولیت دولت برای خساراتی که ناشی از اعمال اشخاص خصوصی می‌باشد به طور مؤثرتری از منافع قربانی حمایت می‌کند.

در همین جا لازم است با توجه به حساس بودن خسارات وارده ناشی از مواد هسته‌ای به ذکر برخی اصولی که در مورد مسئولیت ناشی از خسارات هسته‌ای به کار برده می‌شود اشاره کنیم. از جمله کنوانسیون‌هایی که در باب مسئولیت ناشی از خسارات هسته‌ای مورد توجه قرار گرفته‌اند عبارت‌اند از: ۱- کنوانسیون پاریس در مورد مسئولیت شخص ثالث در زمینه انرژی هسته‌ای مصوب ۱۹۶۰ میلادی، این کنوانسیون به وسیله کنوانسیون تکمیلی ناظر بر مسئولیت شخص ثالث در زمینه انرژی هسته‌ای مورخ ۳۱ ژانویه ۱۹۶۳ میلادی (کنوانسیون بروکسل) تکمیل شده است. کنوانسیون پاریس و کنوانسیون بروکسل نیز هر دو، سه بار به وسیله پروتکل‌های الحاقی در سال‌های ۱۹۶۴ و ۱۹۸۲ و ۲۰۰۴ میلادی اصلاح شده‌اند. ۲- کنوانسیون وین مربوط به مسئولیت مدنی در قبال آسیب‌های هسته‌ای مصوب ۱۹۶۳ که در تاریخ ۲۱ مه ۱۹۶۳ به امضا رسید. ۳- کنوانسیون مسئولیت مدنی در زمینه حمل و نقل دریایی مواد هسته‌ای مصوب ۱۹۷۱ در بروکسل که به موجب کنفرانسی که توسط شورای سازمان بین‌المللی دریانوردی به همراه آژانس بین‌المللی انرژی اتمی و آژانس انرژی هسته‌ای سازمان همکاری و توسعه اقتصادی تشکیل شد، به وجود آمد. متعاقب حادثه چرنوبیل در سال ۱۹۸۶ میلادی، آژانس بین‌المللی انرژی اتمی در مورد تمام جنبه‌های مسئولیت هسته‌ای، با هدف اصلاح کنوانسیون‌های اصلی آغاز به کار کرد و یک رژیم مسئولیت جامع را به وجود آورد. به عنوان نتیجه تلاش‌های مشترک آژانس بین‌المللی انرژی اتمی و آژانس انرژی هسته‌ای سازمان همکاری و توسعه اقتصادی، کنوانسیون‌های پاریس و وین به وسیله پروتکل مشترک مربوط به

کاربرد کنوانسیون وین و کنوانسیون پاریس، مورخ ۱۹۹۲ میلادی لازم‌الاجرا شد. ۴- در سال ۱۹۹۷ میلادی، دولت‌ها گام مهمی در راستای اصلاح رژیم مسئولیت خسارت‌های هسته‌ای برداشتند. در سپتامبر ۱۹۹۷ پروتکلی برای اصلاح برخی از مقررات کنوانسیون وین راجع به مسئولیت مدنی در قبال خسارت‌های هسته‌ای به تصویب رسید. ۵- کنوانسیون تکمیلی ناظر بر جبران خسارت هسته‌ای مصوب ۱۹۹۷. (محقق منتظری، ۱۳۸۳: ۲۶-۲۷)

در زمینه مسئولیت هسته‌ای اصولی مطرح می‌شوند که عبارت‌اند از:

۱- اصل مسئولیت مطلق: بر طبق رویکرد مسئولیت مطلق، متصدی تأسیسات هسته‌ای (که معمولاً، متصدی شخصی است که مسئولیت ایمنی تأسیسات را بر عهده دارد و اصطلاحاً فرد دارنده مجوز است) صرف‌نظر از ارتکاب تقصیر، یا عدم ارتکاب تقصیر، مسئول شناخته می‌شود. بر طبق این رویکرد، مدعی ملزم به اثبات مسامحه یا هرگونه قصور از جانب متصدی نیست. مسئولیت مطلق مبنای مناسبی برای ادعای مطالبه خسارت علیه سایر تأسیسات و فعالیت‌های بالقوه زیان‌بار دیگر است تا خود زیان‌دیده و یا به نمایندگی از او، بتوان ادعای خسارت نمود. (استوییر و دیگران، ۱۳۸۸: ۱۷۶-۱۷۸)

۲- انتقال قانونی مسئولیت متصدی: متصدی تأسیسات هسته‌ای، منحصرأ مسئول خسارات هسته‌ای است. هیچ فرد دیگری را نمی‌توان مسئول شمرد و متصدی را نمی‌توان بر طبق سایر مقررات قانونی (برای نمونه قانون مسئولیت مدنی جبران خسارت) مسئول دانست. مسئولیت از لحاظ حقوقی منحصرأ به متصدی تأسیسات هسته‌ای انتقال داده می‌شود. این رویکرد یکی از ویژگی‌های خاص حقوق مسئولیت هسته‌ای است که شباهتی به سایر حوزه‌های حقوقی ندارد. (استوییر و دیگران، ۱۳۸۸: ۱۷۸-۱۷۹)

۳- براءت از مسئولیت: متصدی حتی در صورتی که حادثه هسته‌ای بر اثر قوه قاهره (به عبارتی، حوادث طبیعی مانند سیل، زلزله، و غیره) رخ دهد، مسئول شناخته می‌شود. فقط بعضی شرایط خاص، متصدی را از مسئولیت مستثنا می‌کند. متصدی در صورتی از مسئولیت براءت می‌یابد که ثابت شود برای نمونه حادثه هسته‌ای، صرفاً بر اثر مخاصمات مسلحانه، اقدامات خصمانه، شورش و یا جنگ داخلی ایجاد شده است و یا اینکه خسارت وارده کلاً و یا بعضاً، بر اثر بی‌احتیاطی فاحش فرد زیان‌دیده و یا از فعل یا ترک فعل زیان‌دیده که به قصد ایجاد صدمه انجام شده است، حاصل شده باشد. (استوییر و دیگران، ۱۳۸۸: ۱۸۰)

۴- محدودیت میزان مسئولیت: کنوانسیون‌های مسئولیت هسته‌ای به دول متعاقد (به عبارتی دولی که عضو کنوانسیون هستند) اجازه می‌دهند تا میزان مسئولیت متصدی را محدود نمایند.

بدون بیان صریح محدودیت، مسئولیت متصدی نامحدود خواهد بود. (استوییر و دیگران، ۱۸۰:۳۸۸) ۵- محدودیت زمانی مسئولیت: در کلیه نظام‌های حقوقی، جهت تسلیم ادعای خسارت محدودیت زمانی وجود دارد. در بسیاری از کشورها، محدودیت زمانی متعارف در قانون عام مسئولیت مدنی ۳۰ سال است. مطالبه غرامت برای خسارات هسته‌ای در صورت بروز صدمات جسمی در طی ۳۰ سال و در صورت بروز سایر خسارات در خلال ۱۰ سال باید ارائه شود. تعیین دوره ۳۰ ساله جهت مطالبه غرامت برای صدمات جسمی ناشی از این واقیعت است که آسیب منتج از تشعشعات هسته‌ای، ممکن است برای مدت طولانی نهفته باقی بماند و سایر خسارات در طی یک دوره ده‌ساله آشکار می‌شوند. (استوییر و دیگران، ۱۳۸۸: ۱۸۱)

۶- تناسب مسئولیت و پوشش مالی: کنوانسیون‌های مسئولیت هسته‌ای، متصدی را ملزم به تأمین بیمه یا ارائه سایر تضمینات مالی جهت پوشش مسئولیت وی در جبران خسارات هسته‌ای به میزان یا نوع یا تحت شروطی که دولت محل قرارگیری تأسیسات مشخص می‌کند، می‌نماید. اصل تناسب مسئولیت و پوشش بیمه تضمین می‌نماید که میزان مسئولیت متصدی همیشه تحت پوشش میزان متناسب از اعتبار مالی قرار گیرد. اصل تناسب مسئولیت و پوشش بیمه هم به نفع زیان دیدگان حادثه هسته‌ای و هم به نفع متصدی است. زیان دیدگان اطمینان دارند که مطالبات آن‌ها از لحاظ مالی تأمین می‌شود و متصدی نیز، اعتبار مالی لازم را برای پرداخت غرامت در اختیار دارد و نیازی به تبدیل دارایی‌ها به پول نقد نیست. (استوییر و دیگران، ۱۳۸۸: ۱۸۲)

۷- رفتار منصفانه: یکی از مهم‌ترین اصول کنوانسیون‌های مسئولیت هسته‌ای، اصل عدم تبعیض است کنوانسیون‌ها و قوانین ملی که بر طبق کنوانسیون‌های مذکور قابل اعمال‌اند، باید بدون هیچ گونه تبعیض بر اساس ملیت، محل اقامت و یا مدت اقامت قابل اجرا گردند. اصل عدم تبعیض به‌ویژه تضمین می‌نماید که زیان دیدگان در کشور دیگری به غیر از کشور محل حادثه، به همان شیوه‌ای که با زیان دیدگان کشور محل حادثه برخورد می‌شود، با آنان نیز رفتار شود. (استوییر و دیگران، ۱۳۸۸: ۱۸۴)

۸- صلاحیت: قانون عام شکلی ممکن است مقرر نماید که محاکم متعددی جهت رسیدگی به ادعای خسارت ناشی از حوادث گسترده هسته‌ای صلاحیت قضایی داشته باشند. البته این امر مشکل آفرین خواهد بود. به همین دلیل، کنوانسیون‌های مسئولیت هسته‌ای، (به عنوان یک قاعده عام، با استثنائات معدود) مقرر می‌کنند که در آغاز، فقط محاکم کشوری که در آن حادثه هسته‌ای رخ داده است، صلاحیت رسیدگی دارند و دوم اینکه، هر یک از دول عضو کنوانسیون‌های مذکور باید تضمین نمایند که فقط یکی از محاکم آن‌ها صلاحیت قضایی

در مورد حادثه هسته‌ای که در کشور دیگر رخ داده است را دارد. تمرکز دادرسی‌ها در یک دادگاه واحد نه تنها باعث ایجاد قطعیت قانونی می‌شود، بلکه احتمال اینکه زیان دیدگان حوادث هسته‌ای بخواهند ادعای مطالبه خسارت خود را در کشورهایی که در محاکم آن‌ها، به احتمال زیاد رفتار مساعدتری با آن‌ها خواهد شد، مطرح نمایند، افزایش خواهد داد. شیوه جستجوی مساعدترین دادگاه برای متصدیان هزینه‌بر است و ممکن است منجر به اتمام سریع منابع مالی شود که متصدی می‌توانست آن‌ها را به عنوان غرامت به خسارت دیدگان پردازد. (استویبر و دیگران، ۱۳۸۸: ۱۸۵)

همچنین آژانس انرژی اتمی مجموعه اصولی بر حمل و نقل فرامرزی پسماندهای هسته‌ای را در سال ۱۹۹۰ تصویب نمود. این قانون ویژگی توصیه‌ای دارد اما در واقع توسط سازمان ملل متحد و تمام سازمان‌های بین‌المللی و نیز گروهی از دولت‌ها در ارتباط با حمل و نقل مواد هسته‌ای خطرناک پذیرفته شده است. در کل، این قواعد فرستادن کالای با کشتی را برای ایمنی طراحی تأسیسات، بسته‌بندی درست؛ برچسب‌زنی و علامت‌گذاری مسئول می‌شناسد و حمل‌کننده برای مهیا کردن اقدامات نظارتی ضروری در طول حمل و نقل مسئول است. (Kiss, 2008:73-74)

۹. اشکال جبران خسارت در مورد خسارت‌های زیست‌محیطی ناشی از پسماندها

اشکال جبران خسارت در مورد خسارت‌های زیست‌محیطی ناشی از پسماندها در واقع مطابق همان قواعد عام اشکال جبران خسارت می‌باشد. یعنی اعاده وضع به حالت سابق، پرداخت غرامت، جلب رضایت و خسارت تأخیر تأدیه که در فصل دوم پیش‌نویس مواد راجع به مسئولیت دولت‌ها ناشی از اعمال متخلفانه بین‌المللی توضیح داده شده است.

در رویه دولت‌ها و همچنین روند دکتین حقوق بین‌الملل تکلیف به جبران خسارت، یکی از اصول بنیادین روابط بین‌المللی تلقی گردیده و روی این اصل تأکید می‌شود که اگر دولتی یک قاعده حقوقی یا یک تعهد بین‌المللی خود را نقض کرد، وظیفه دارد آثار ناهنجار و زیان‌های ناشی از این نقض و پیمان‌شکنی را جبران کند و مکانیزم مسئولیت بین‌المللی ضامن اجرای این اصل باشد. هنگامی که در سال ۱۹۴۹ مسئله جبران خسارات وارده شده به کارمندان سازمان ملل در دیوان بین‌المللی دادگستری در دست رسیدگی مشورتی بود،^۱ نماینده فرانسه در

۱. در ارتباط با این رأی باید خاطر نشان ساخت گرچه بر طبق قواعد سنتی، حمایت دیپلماتیک می‌بایستی از سوی دولت متبوع قربانیان اجرا شود، سازمان ملل متحد بایستی در حقوق بین‌الملل از این اختیارات برخوردار باشد، حتی اگر این اختیارات به طور صریح در منشور درج نشده‌اند، چراکه اعطای این اختیارات به سازمان ملل متحد برای اجرای وظایف اساسی و ضروری هستند.

اظهارات خود گفت: «هر بار که یک قاعده حقوق بین‌الملل به ضرر دولت دیگری نقض شد، مسئولیت بین‌المللی مصداق پیدا می‌کند و مسئله جبران خسارت ناشی از آن مطرح می‌شود». در همین قضیه از طرف دیوان این نظریه تکرار شده بود که: «نقض یک تعهد بین‌المللی مستلزم این تکلیف می‌شود که خسارات ناشی از آن به طور شایسته و مؤثر جبران شود». (فیوضی، ۱۳۷۹: ۵۲۶-۵۲۷) در بسیاری از خسارات زیست‌محیطی، قربانی احتمالاً به دنبال خسارت مالی است. مشکلات ایجاد شده به خاطر خسارات زیست‌محیطی نمی‌تواند با رویکرد سنتی مسئولیت بررسی شوند. رویکرد سنتی مسئولیت بین‌المللی دولت‌ها به جبران خسارت هزینه‌های مالی ناشی از، نابودی یا وارد آمدن خسارت به مالکیت می‌پردازد. در برخی از خسارات زیست‌محیطی انجام محاسبات مالی مشکل می‌باشد. برای نمونه، در مورد از دست دادن گیاهان و جانوران که به لحاظ تجاری با منفعت و دارای ارزش بازاری نیستند و همچنین در مورد وارد آمدن خسارت به اکوسیستم‌ها و چشم‌اندازهای طبیعی، ارزش اقتصادی نمی‌تواند با رویکردهای سنتی مسئولیت مورد ارزیابی قرار گیرد. (راینسون، کوروکولاسوریا: ۱۳۹۰، ۱۷۷)

بیشتر معاهدات بین‌المللی سعی در تأسیس ساز و کاری دارند که از طریق آن خسارت و صدمه، مرتفع شده یا منابع تخریب شده مجدداً به حالت اولیه بازگردند. این روش، هدف تعقیب شده توسط معاهدات بین‌المللی مربوط به حفاظت از محیط‌زیست به خصوص در برابر خسارات ناشی از پسماندها را منعکس می‌سازد. اعاده وضع به حالت سابق در رابطه با ارزش‌های زیست‌بومی بر روش‌های اقتصادی جبران خسارت برتری دارند تا حدی که اعاده و استقرار مجدد مذکور باید بدون توجه به مخارج آن‌ها انجام گیرد. بند ۸ ماده ۲ کنوانسیون لوگانو، «تدابیر اعاده وضعیت» را به عنوان هر گونه تدابیر متعارف و معقول با هدف اعاده یا بازگرداندن اجزای صدمه دیده یا تخریب شده محیط‌زیست یا ایجاد معادل اجزای مذکور در داخل محیط‌زیست تعریف می‌کند. پیشنهاد بررسی شده در چارچوب پروتکل الحاقی حفاظت از محیط‌زیست به معاهده جنوبگان نیز از همین دیدگاه تبعیت می‌کند. (ولفروم، ۱۳۸۰: ۷۲) حقوق داخلی برخی کشورها اغلب همین برخورد را اتخاذ کرده‌اند. برای نمونه قانون مدیریت پسماندها که در سال ۱۳۸۳ در ایران به تصویب رسید در ماده ۱۸ اعاده وضع به حالت سابق را برای آلودگی‌های زیست‌محیطی ناشی از پسماندها در نظر گرفته است.

بنابراین دیوان به این نتیجه رسید که سازمان ملل متحد از این صلاحیت برخوردار است تا دعوی جبران خسارت مقتضی را، از جمله در خصوص آسیب‌های وارد شده به کارکنانش، مطرح نماید. برای مطالعه بیشتر بنگرید به: (طلایی، ۱۳۹۱: ۲۳)

بند ۶ ماده ۴ پروتکل بازل در خصوص مسئولیت و جبران خسارات ناشی از حمل و نقل فرامرزی پسماندهای خطرناک این نظر را مورد پذیرش قرار داده است که خسارت وارده شده باید به طور کامل جبران شود که هم می‌تواند شامل اعاده وضع به حالت سابق و پرداخت غرامت باشد. همچنین ماده ۱۵ پروتکل مذکور نیز به جبران خسارت اضافی و تکمیلی اشاره می‌کند و بدین گونه سعی بر جبران کامل خسارات زیان دیده ناشی از حمل و نقل فرامرزی و دفع پسماندهای خطرناک را دارد.

در جایی که باید برای جبران خسارت غرامت پرداخت شود این مسئله مطرح می‌شود که چگونه به محاسبه ارزش اقتصادی دارایی‌های زیست محیطی که ارزش بازاری ندارند پردازیم. یک راه حل منصفانه و پذیرفته شده، محاسبه خسارت بر اساس پیوند میان هزینه‌های منطقی اقدامات بازپروری، بازگشت به دوران قبل و اقدامات پیشگیرانه است. وجود این حقیقت که خسارات زیست محیطی غیرقابل ترمیم و غیرقابل اندازه‌گیری هستند، نباید منجر به معافیت از مسئولیت شود. معیارهای چندگانه برای محاسبه این خسارات وجود دارد و بدین منظور توسعه یافته‌اند و در نظام‌های مختلف حقوقی مورد استفاده قرار می‌گیرند. از جمله‌ای این معیارها برای تعیین میزان خسارت مرتبط کردن خسارت به قیمت منبع زیست محیطی، یا ارزش اقتصادی متصل به استفاده از آن است برای نمونه هزینه‌های سفر که توسط اشخاص برای دیدن و لذت بردن از آرامش منبع زیست محیطی خرج می‌شود، ارزش اقتصادی ملک خصوصی در جایی که تسهیلات زیست محیطی واقع شده‌اند، خواست اشخاص برای پرداخت هزینه برای استفاده از کالاهای زیست محیطی از قبیل هوای پاک یا آب یا حفاظت از گونه‌های در معرض خطر، موارد ذکر شده از معیارهای مورد نظر تعیین میزان خسارت هستند.

بسیاری از رژیم‌ها مسئولیت متصدی را ملزم به ارائه تضمین مالی، معمولاً به شکل بیمه می‌کنند تا جبران خسارت ناشی از ایجاد خطر تضمین شود. بیمه اجباری به عنوان ابزاری برای تضمین اینست که پرداخت مناسبی از غرامت صورت گیرد و از ورشکستگی شرکت‌هایی که باید خسارات چندگانه را جبران کنند اجتناب می‌کند. با این وجود، سیستم‌های بیمه اجباری می‌توانند انگیزه‌های آلوده‌کنندگان بالقوه را به منظور در نظر گرفتن احتیاط و جلوگیری از خسارت کاهش دهند. مکانیزم‌های دیگری که برای تضمین پوشش خسارت استفاده شده است، ایجاد صندوق‌های جبران خسارت قربانی می‌باشد که توسط متصدیان یک بخش خاص که صندوق برای آن‌ها تأسیس شده است تکمیل می‌شود. این صندوق‌ها به منظور تأمین جبران

خسارت برای قربانیان و پرداخت غرامت خسارت‌هایی است که در مواردی به دلایل مختلف، پرداخت غرامت توسط متصدی ایجاد خسارت ممکن نیست. (راینسون، کوروکولاسوریا، ۱۳۹۰: ۱۷۷ - ۱۷۸)

۱۰. نتیجه

با مطالعه اسناد گوناگون بین‌المللی زیست‌محیطی و قواعد مشترک آن‌ها در مورد تعهدات دولت‌ها در زمینه حراست از محیط‌زیست در برابر پسماندها این نتیجه حاصل می‌شود که امروزه اصول و قواعد زیست‌محیطی در زمینه جلوگیری از آلودگی ناشی از پسماندها نه تنها جزء قواعد الزام‌آوری در آمدند بلکه حتی می‌توان پا را فراتر نهاد و برخی از آن‌ها را جزء قواعد عرفی در نظر گرفت.

همچنین این نکته را باید اذعان کرد که گرچه اکثر اسناد بین‌المللی زیست‌محیطی مسئولیت دولت‌ها را ناشی از خسارات وارده از پسماندهای خطرناک مورد توجه قرار داده‌اند اما این به معنای عدم توجه به مسئولیت دولت‌ها در راستای خسارات وارده ناشی از پسماندهای غیر خطرناک نیست. تأکید بر پسماندهای خطرناک به علت ویژگی خاص شیمیایی و فیزیکی و خطرات بیولوژیکی، شیمیایی و هسته‌ای می‌باشد که دارند. اما واقعیت امر این است که در صورتی که دولتی چه به وسیله پسماندهای خطرناک و چه به وسیله پسماندهای غیر خطرناک زمینه را برای آلودگی محیط‌زیست فراهم نماید به گونه‌ای که این آلودگی به خارج از مرزهایش نفوذ کند، دولت آلوده‌کننده طبق قواعد عام مسئولیت، مسئول می‌باشد حتی اگر این موضوع توسط اشخاص خصوصی تحت صلاحیت، کنترل و هدایت دولت صورت گرفته باشد.^۱ به علاوه پسماندهای غیر خطرناک همانند پسماندهای خطرناک می‌توانند خطرات و عوارض جبران‌ناپذیری داشته باشند مانند بیماری‌های تنفسی ناشی از سوزاندن آن‌ها. به همین دلیل نه تنها از این نوع پسماندها نباید غافل شویم بلکه باید برخی از قواعد قابل اعمال پسماندهای خطرناک را به پسماندهای غیر خطرناک نیز تعمیم دهیم.

در آخر باید خاطر نشان ساخت گرچه اسناد گوناگون بین‌المللی زیست‌محیطی توانسته‌اند قواعد الزام‌آوری را در زمینه مدیریت صحیح پسماندها به‌ویژه پسماندهای خطرناک ایجاد

۱. در واقع مسئولیت دولت‌ها ناشی از اعمال اشخاص در مورد خسارات زیست‌محیطی ناشی از آلودگی پسماندهای غیر خطرناک مطابق مواد ۴، ۵، ۷، ۸ و ۱۱ پیش‌نویس مواد راجع به مسئولیت دولت‌ها ناشی از اعمال متخلفانه بین‌المللی است.

نمایند، اما آنچه نیاز است ضمانت اجرای قوی برای به اجرا در آوردن این قواعد در سطح بین‌المللی و ملی می‌باشد. در این چارچوب ضرورت دارد که همکاری‌های ملی و بین‌المللی در راستای نظارت و فعالیت‌های دولت‌ها افزایش یافته و مراجع حقوقی صلاحیت‌دار بین‌المللی در خصوص آلودگی‌های ناشی از پسماندها به‌ویژه پسماندهای خطرناک نقش مؤثرتری را داشته باشند. در ضمن با توجه به آنکه امروزه اتحادیه اروپا به عنوان یک سازمان منطقه‌ای توانسته است گام‌های مثبتی در زمینه مدیریت پسماندها بردارد می‌تواند الگوی مناسبی برای دیگر کشورها و مراجع بین‌المللی و ملی در زمینه مدیریت صحیح پسماندها باشد.

منابع

الف) فارسی

کتاب

- استوییر، کارلتون، باثر، الک، پلرز، نوربرت، تونهوزر، ولفرام، (۱۳۸۸)، *حقوق هسته‌ای*، چاپ اول، ترجمه اصلی عباسی، تهران، انتشارات مجد.
- بلدسو- بوسچک، رابرت، (۱۳۷۵)، *فرهنگ حقوق بین‌الملل*، ترجمه بهمن آقایی، تهران، چاپ اول، تهران، انتشارات گنج دانش.
- رعایایی، عماد، عباسی مزار، زهرا، (۱۳۸۲)، *فرهنگ لغت محیط‌زیست*، تهران، انتشارات امور بهداشت، ایمنی و محیط‌زیست شرکت ملی نفت ایران.
- روش، کاترین، (۱۳۹۱)، *بایسته‌های حقوق محیط‌زیست*، ترجمه علی مشهدی، حسن خسروشاهی، زینب یوسفی، چاپ اول، تهران، انتشارات خرسندی.
- زمانی، قاسم، (۱۳۸۸)، *حقوق سازمان‌های بین‌المللی*، چاپ ششم، تهران، انتشارات شهر دانش.
- ضیایی بیگدلی، محمدرضا، (۱۳۸۵)، *حقوق بین‌الملل عمومی*، چاپ بیست و سوم، تهران، انتشارات گنج دانش.
- طلایی، فرهاد، (۱۳۹۲)، *حقوق سازمان‌های بین‌المللی*، چاپ دوم، تهران، انتشارات جنگل.
- فیوضی، رضا، (۱۳۷۹)، *مسئولیت بین‌المللی و نظریه حمایت سیاسی از اتباع*، جلد دوم، تهران، انتشارات دانشگاه تهران.
- کوروکولاسوریا، لال، راینسون، نیکلاس، (۱۳۹۰)، *مبانی حقوق بین‌الملل محیط‌زیست*، ترجمه سید مهدی حسینی، چاپ اول، تهران، انتشارات میزان.

مقالات

- بادینی، حسن، شعبانی کندسری، هادی، رادپرور، سجاد، (۱۳۹۱)، «مسئولیت محض؛ مبانی و مصادیق»، مجله مطالعات حقوق تطبیقی، دوره ۳، شماره ۱، تابستان.
- بهرامی احمدی، حمید، فهیمی، عزیزاله، (۱۳۸۶)، «مبانی مسئولیت مدنی زیست‌محیطی در فقه و حقوق ایران»، پژوهشنامه حقوق اسلامی، سال هشتم، شماره دوم، پاییز و زمستان.
- طلایی، فرهاد، (۱۳۸۴)، «ضرورت رعایت اصول حقوقی حفاظت از محیط‌زیست در توسعه شهری»، کارگاه آموزشی شهرسازی و معماری، سازمان مدیریت و برنامه‌ریزی استان

فارس، ۱۴ و ۱۵ آذر.

- محقق منتظری، (۱۳۸۳)، «مسئولیت مدنی ناشی از حوادث هسته‌ای در معاهدات بین‌المللی و مقررات داخلی دولت‌ها»، نشریه دادرسی، شماره ۴۶، مهر و آبان.
- ولفروم، رودیگر، (۱۳۸۰)، «مسئولیت بین‌المللی مدنی در قبال خسارات زیست‌محیطی: وسیله‌ای برای اجرای قواعد حقوق بین‌الملل محیط‌زیست»، ترجمه نادر ساعد، فصلنامه علمی سازمان حفاظت از محیط‌زیست، شماره ۳۷.

سند

- مجلس شورای اسلامی، قانون مدیریت پسماندها مصوب ۱۳۸۳.

منبع اینترنتی

- Fa.wikipedia.org, 2014 اتحادیه اروپا

(ب) انگلیسی

A) Books

- Benhardt, Rudolf, (1987), *Encyclopedia of Public International law: States, Responsibility of States, International Law and Municipal Law*, Netherlands, Elsevier Science Publishers.
- Boas, Gideon, *Public International Law*, (2012), Published by Edward Elgar.
- Hand, Caroline, *Waste Management: The New Legislative Climate*, (2006), Published in Great Britain, Thorogood Publishing.
- K. Anton, Donald, Dinah L. Shelton, (2011), *Environmental Protection and Human Rights*, United States of America, First Published, Cambridge University.
- Sands, Philippe, *Principles of International Environmental Law*, (2003), First Published, Cambridge University Press.

B) Articles

- Kiss, Alexander, (2008), "State Responsibility and Liability for Nuclear Damage", Part of the Conference on the Human Right to a Safe and Healthful Environment and the Responsibility under International Law of Operators of Nuclear Facilities.
- Simonsson, Eva, (1995), "Hazardous Waste Management Policy in the European Union: Case of Germany and Unification Illustrates Need to Consider Principle of Subsidiarity", for presentation at the biennial European Community Studies Association Conference Charleston, South Carolina.

- Tou, Xiaodong, (2008), "the Transboundary Movement of Hazardous Wastes and the Transformation of Traditional State Responsibility", vol. 5, MqJICEL.

- United States Environmental Protection Agency, (1998), "Illegal Dumping Prevention Guidebook", Region 5.

C) Thesis

- Debono, Augustus, (2001), "Prevention of Pollution of the Sea by Transboundary Movements of Hazardous Wastes and their Disposals", Presented to the University of Malta.

D) Documents

- (1972), Convention on the Prevention of Marine Pollution by Dumping of Wastes and other Matter, London.

- (1972), Convention for the Prevention of Marine Pollution by Dumping from Ships and Aircraft, Oslo,

- (1982), United Nations Convention on the Law of the Sea.

- (1986), South Pacific Nuclear Free Zone Treaty, (SPNFZ), Rarotonga.

- (1986), The Convention on Early Notification of a Nuclear Accident or Radiological Emergency, Vienna.

- (1986), Vienna Convention on Assistance in Case of a Nuclear Accident or Radiological Emergency.

- (1986), Protocol for the Prevention of Pollution of the South Pacific Region by Dumping, Numea.

- (1989), Basel Convention on the Control of Transboundary Movement of Hazardous Wastes and their Disposal, Basel.

- (1989), Protocol for the Protection of the South- East Pacific Against Radioactive Contamination, Paipa.

- (1991), Code of Practice on the International Transboundary Movement of Radioactive Waste.

- (1992), Convention on the Protection of the Marine Environment of the Baltic Sea Area, Helsinki.

- (1995), Convention to Ban the Importation into the Forum Island Countries of Hazardous and Radioactive Wastes and to Control the Transboundary Movement and Management of Hazardous Wastes within the South Pacific Region, Waigani.

- (1995), Protocol for the Prevention of Pollution of the Mediterranean Sea by Dumping from Ships and Aircraft, Barcelona.

- (1996), Protocol to the Convention on the Prevention of Marine Pollution by Dumping of Wastes and other Matter, 1972, London.

- (1996), Protocol on the Prevention of Pollution of the Mediterranean Sea by Transboundary Movement of Hazardous Wastes and their Disposal, Izmir.

- (1997), Joint Convention on the Safety of Spent Fuel Management and on the Safety of Radioactive Waste Management.

- (1998), Protocol on the Control of Marine Transboundary Movements and Disposal of Hazardous Wastes and other Wastes.
- (2001), Draft Articles on Responsibility of States for Internationally Wrongful Acts.
- (2003), Convention for the Protection of the Marine Environment of the Caspian Sea.

E) Internet Source

- Controlling Transboundary Movements of Hazardous Wastes, 2013, www.basel.int, pp1-4.
- Illegal traffic under the Basel Convention, 2013, www.basel.int, pp1-4.
- Natural Resources and Waste, 2013, www.europarl.europa.eu, pp 1-4.
- Environment- Waste, 2014, www.ec.europa.eu, pp 1-2.
- Working Party on Nuclear Safety, 2013, www.consilium.europa.eu, p 1.
- Environmental: Commission Fights Back Against Illegal Waste Shipments, 2013, www.europa.eu, pp 1-2.