

خصوصی سازی مسئولیت در جبران خسارات زیست محیطی؛ گذار از مسئولیت بین المللی دولت به مسئولیت متصدیان خصوصی فعالیت های خطرناک

علی مشهدی*

دانشیار گروه حقوق عمومی و بین الملل دانشکده حقوق دانشگاه قم

عطیه شاه حسینی

کارشناس ارشد حقوق بین الملل، دانشکده حقوق دانشگاه قم

(تاریخ دریافت: ۱۳۹۵/۶/۲۷ - تاریخ تصویب: ۱۳۹۵/۸/۲۸)

چکیده

مطابق با رویکرد سنتی حقوق عمومی، عمدتاً مسئولیت بین المللی ناشی از خسارات زیست محیطی بر عهده دولت ها قرار می گرفت. لیکن از آنجا که برخی از خسارات زیست محیطی ناشی از فعالیت بخش خصوصی است، محدود کردن مسئولیت بین المللی ناشی از خسارات زیست محیطی به دولت ها موجب عدم پاسخگویی به موارد زیادی از خسارات زیست محیطی می شود. از این رو یکی از تحولات بسیار مثبتی که در عرصه مسئولیت بین المللی ناشی از خسارات زیست محیطی به وجود آمده، توسعه دامنه این نوع مسئولیت به بخش خصوصی یا همان خصوصی سازی مسئولیت ناشی از خسارات زیست محیطی است. خصوصی سازی مسئولیت از دو طریق محقق می شود: پذیرش مسئولیت ابتدایی بهره بردار به جای مسئولیت دولت منشأ که کانالیزه کردن مسئولیت به سمت بهره بردار خوانده می شود و فروکاستن مسئولیت از سطح میان دولتی به سطح حقوق داخلی دولت که منشأ زیان است.

واژگان کلیدی

بهره بردار، خصوصی سازی مسئولیت، کانالیزه کردن مسئولیت، مسئولیت مدنی بخش خصوصی، مسئولیت دولت، مسئولیت بین المللی.

۱. مقدمه

بی‌شک ساختار مسئولیت برای نقض تعهدات بین‌المللی زیست‌محیطی یا به دیگر سخن، برای اعمال متخلفانه بین‌المللی، ماهیت حقوق عمومی دارد. تعهدات بین‌المللی هرچه باشند، اعم از تعهدات مربوط به اعمال تصدی یا اعمال حاکمیتی، دولت‌ها موظف به رعایت آنها هستند و دولتی که رفتارش مطابق با تعهدات بین‌المللی‌اش نباشد، دارای مسئولیت بین‌المللی شناخته می‌شود.

هرچند در عمل، تعهدات بین‌المللی دولت توسط اشخاص حقیقی یا حقوقی کارگزار آن ایفا می‌شود، این اعمال به منزله عمل آن دولت فرض می‌شود. درست به همین دلیل، مسئولیت بین‌المللی دولت‌ها برای اعمال متخلفانه بین‌المللی دارای ماهیتی نیابتی یا مبتنی بر نمایندگی است. در چنین نظامی، مسئله قابلیت انتساب^۱ بسیار مهم است، زیرا تنها با تعبیه و توسعه ضوابط دقیقی از قابلیت انتساب می‌توان اعمال متخلفانه ارکان دولت و حتی اعمال اشخاص یا گروه‌های غیردولتی را به‌عنوان عمل متخلفانه بین‌المللی دولت توصیف و مسئولیت بین‌المللی دولت مزبور را احراز کرد.

در کلیه موارد این دولت است که برای اعمال متخلفانه انتسابی به آن مسئولیت بین‌المللی دارد. در مقایسه با این رویکرد، در سال‌های اخیر رویکرد جدیدی در عرصه خسارات فرامرزی ناشی از اعمال منع‌نشده به‌خصوص در عرصه خسارات زیست‌محیطی تحت عنوان رویکرد «خصوصی‌سازی» مسئولیت مطرح شده است. در واقع براساس قواعد مسئولیت بین‌المللی کلاسیک یا همان مسئولیت در قبال اعمال متخلفانه بین‌المللی، مسئولیت در سطح دولتی مطرح است، اما در مسئولیت بین‌المللی ناشی از اعمال منع‌نشده^۲ و خسارات زیست‌محیطی مسئولیت فقط در سطح دولتی مطرح نیست، بلکه مسئولیت با رویکرد خصوصی جلوه کرده است (Caubet, 1983: 99). این رویکرد با دو دلیل توجیه می‌شود؛ اول اینکه با گزینش نظریه خطر به‌عنوان مبنای مسئولیت برای جبران خسارات فرامرزی ناشی از فعالیت‌های خطرناک سازگار است. در واقع، به موجب این نظریه شخصی که خطر را ایجاد کرده و در پی کسب منفعت اقتصادی است، باید نتایج زیان‌آور کنترل فعالیت را متحمل شود. چنین شخصی با توجه به غلبه نظام اقتصاد خصوصی در جهان امروز، بهره‌بردار فعالیت زیانبار است؛ دوم اینکه، گستردگی، جبران‌ناپذیری و ناشناختگی بسیاری از خسارات فرامرزی و به‌ویژه خسارات زیست‌محیطی در تشویق دولت‌ها به دولت‌زدایی مسئولیت در حوزه خسارات فرامرزی مؤثر بوده است.

1. Attribution

2. responsabilité pour les dommages résultant d'activités qu'il n'interdit pas en droit international

این پژوهش سعی در تبیین دو طریق خصوصی سازی مسئولیت، یعنی پذیرش مسئولیت ابتدایی بهره‌بردار به جای مسئولیت دولت منشأ و فروکاستن مسئولیت از سطح میان‌دولتی به سطح حقوق داخلی دولت منشأ زیان و تعیین حدود مسئولیت بهره‌بردار و نقش دولت منشأ زیان دارد.

۲. مسئول جبران خسارت

امروز پیکره اصلی جامعه بین‌المللی را کشورها و سازمان‌های بین‌المللی دولتی تشکیل می‌دهند. البته اشخاص خصوصی، اعم از حقیقی یا حقوقی، شرکت‌های فراملی یا چندملیتی^۱، سازمان‌های بین‌المللی غیردولتی^۲ و نیز نهضت‌های آزادی‌بخش ملی نیز به‌طور استثنایی و در شرایط خاص در زمره اعضای جامعه بین‌المللی یا تابعان حقوق بین‌الملل محسوب می‌شوند (ضیایی بیگدلی، ۱۳۹۱: ۱۹۹). امروزه رویه انتقال مسئولیت زیست‌محیطی^۳ به عاملان خصوصی به میزان زیادی در زیان‌های ناشی از آلودگی توسعه یافته است.

مسئله انتساب اعمال اشخاص خصوصی به دولت‌ها، به‌ندرت بر مسئولیت در مورد عدم اجرای تعهدات زیست‌محیطی دولت در حقوق بین‌الملل اثر می‌گذارد، چراکه این مسئولیت دولت ناشی از عمل متخلفانه اوست. وقتی فعالیت اشخاص خصوصی، موجب زیان زیست‌محیطی است، مانند قضیه تریل اسملتر^۴ یکی از تکالیف دولت، نظارت، همکاری و اطلاع‌رسانی به دیگر دولت‌هاست. دولت نمی‌تواند از این تکلیف واگذاری فعالیت به بخش خصوصی اجتناب ورزد (Jardim Oliveira, 2012: 205-242; Fitzgerald, 1980: 393-419). دولت در این معنا، ضامن رفتار اشخاص خصوصی است. لیکن مسئولیت دولت، مسئولیت ناشی از عدم مراقبت خود اوست.

به بیان دیگر، در نظام بین‌المللی برخلاف گذشته، منحصرأ دولت‌ها مسئول نیستند، بلکه اشخاص دیگری که در اسناد بین‌المللی «بهره‌بردار» نامیده می‌شوند، نیز مسئول شناخته می‌شوند و باید خسارت به‌بارآمده را جبران کنند. باید توجه داشت که هرچند مسئولیت ابتدائاً به متصدی تحمیل می‌شود، همان‌طور که اشاره خواهد شد، دولت منشأ در برخی موارد مسئولیت غایی دارد، یعنی باید جبران خسارت را توسط متصدی تضمین کند و در صورت عدم امکان تحقق جبران خسارت توسط متصدی، خود دولت منشأ باید جبران خسارت را متقبل شود. شایان ذکر است که مفهوم بهره‌بردار حسب فعالیت‌های مختلف، متفاوت است.

1. Transnational Corporations or Multinational Corporations

2. Non-Governmental Organization (N.G.O)

3. Environmental Liability

4. Environmental Liability l'Affaire de la fonderie de Trail

منشأ ایجاد چنین رویکردی به مشکل اساسی کمیسیون حقوق بین‌الملل در زمینه موضوع مسئولیت ناشی از اعمال منع‌نشده برمی‌گردد. مشکل اساسی کمیسیون بر روی مفهوم محض تحمیلی مسئولیت دولت‌ها متمرکز شده بود. هدف کمیسیون حقوق بین‌الملل آن بود تا یک شکل مسئولیت بر مبنای مفهوم مسئولیت محض را به یک سری از دولت‌ها، که محصور به دولت‌های در حال پیشرفت مخالف با چنین طرحی شده بود، برای خسارات فرامرزی ناشی از فعالیت‌های مخاطره‌آمیز پیشنهاد کند. نگرش رایج در میان دولت‌ها این بود که یا یک عمل مورد منع واقع شده است، که در چنین موردی قانون حاکم بر مسئولیت دولت باید هر گونه جبران خسارت را که نسبت به نتایج آن حاصل می‌شود، مقرر کند، یا یک عمل مورد منع واقع نشده است و هیچ‌گونه مسئولیت حقوقی بین‌المللی نمی‌تواند به آثار ایجادشده از آن عمل ملحق شود.

کمیسیون حقوق بین‌الملل به این مطلب رسید که دولت‌ها تمایلی به حمایت از تفکر ایجاد صورتی از مسئولیت حقوقی بین‌المللی برای نتایج اعمالی که توسط خود آن دولت‌ها به وسیله حقوق بین‌الملل منع نشده است، ندارند. سرانجام پیشرفتی از طریق طرح کردن برنامه‌ای بر مبنای رویکرد خصوصی‌سازی به خطر^۱ حاصل شد. براساس این رویکرد تعهد به جبران خسارت برای خسارت فرامرزی ناشی از اعمال مخاطره‌آمیز، ابتدائاً بر دوش بهره‌برداران قرار می‌گیرد و نه دولت‌های منشأ، البته این امر نافی مسئولیت غایبی دولت منشأ نیست. بند ۵ از اصل ۴ طرح اصول ۲۰۰۶ کمیسیون حقوق بین‌الملل به این مسئله اشاره دارد. بدین ترتیب پیشنهادی حاوی یک‌سری از اصول وجود داشت که براساس آن از بخش‌های خصوصی می‌توان انتظار داشت تا بار مسئولیت جبران خسارت را به دوش بگیرند. این اصول در طرح ۲۰۰۶ کمیسیون حقوق بین‌الملل در مورد «اصول تخصیص زیان در خسارات فرامرزی ناشی از فعالیت‌های خطرناک» گردآوری شده‌اند.

البته بازتاب اصول مندرج در طرح ۲۰۰۶ در بیشتر جنبه‌ها، پیش از این نیز در بخش خاصی از کنوانسیون‌های مسئولیت مدنی در زمینه‌های آلودگی نفتی، حمل‌ونقل مواد خطرناک و رادیواکتیو و هسته‌ای وجود داشته است. تفاوت اساسی این است که همان‌طور که از ابتدا قصد شده بود، اصول مندرج در طرح ۲۰۰۶ نظام جامعی را برای جبران خسارت فرامرزی ناشی از فعالیت‌های مخاطره‌آمیز به‌خصوص خسارات زیست‌محیطی پیشنهاد می‌کند (Foster, 2005:265-266).

۱.۲. تبیین اصل کانالیزه کردن مسئولیت

براساس قواعد عام مسئولیت، هر کس با فعل و ترک فعل خود موجب ورود خسارت به دیگری شود، با جمع شرایط باید مسئولیت جبران آن خسارت را بپذیرد و به زیان دیده غرامت بپردازد، هیچ شخصی طبق قانون بار تحمل مسئولیت ناشی از فعل زیانبار دیگری را بر دوش نمی کشد. نمی توان «الف» را به دلیل زیان هایی که از فعالیت «ب» ناشی شده است، تعقیب کرد. این یک اصل اساسی در حقوق مسئولیت مدنی است.

در مسئولیت ناشی از اعمال منع نشده و به ویژه در مسئولیت مدنی در مورد خسارات زیست محیطی اصل مذکور کنار گذاشته شده و اصل جدیدی جایگزین آن شده است. اصل جدیدی که اصل «کانالیزه کردن حقوقی»^۱ مسئولیت خوانده می شود، به این معناست که تنها بهره بردار، یعنی کسی که تحت کنترل او فعالیت مخاطره آمیز رخ داده است، مسئول شناخته خواهد شد. این مفهوم که از ویژگی های مسئولیت ناشی از اعمال منع نشده است، مفهوم جدید و منحصر به فردی است و با سایر زمینه های مسئولیت مدنی منطبق و سازگار نیست (Stoiber, Baer, Pelzer, Tonhauser, 2003:112).

باید توجه کرد که این اصل که می توان آن را اصل «مسئولیت انحصاری بهره بردار»^۲ نامید، به این معنا نیست که دیگران هم مسئول اند، ولی بهره بردار به جای آنها جبران خسارت می کند، بلکه اصلاً کسی جز بهره بردار «از نظر حقوقی» مسئول نیست و در واقع تنها اوست که می تواند خوانده قرار بگیرد و تنها می توان علیه او اقامه دعوا کرد.

یکی از دلایل دخیل در ایجاد این اصل، پذیرش اصل «پرداخت توسط آلوده ساز»^۳ است که دولت ها پذیرفته اند (Thunis, 2010: 169). این اصل عبارت است از تخصیص هزینه هایی برای جلوگیری از آلودگی و جبران خسارات ناشی از آلودگی محیط زیست. به عبارت دیگر، این اصل عنوان می کند هر کس آلودگی ایجاد کند، باید هزینه های کنترل و کاهش آلودگی را هم بپردازد (Woolley QC & other, 2000:95)؛ با این توضیح که، از آنجا که بهره بردار کنترل فعالیت مخاطره آمیز را بر عهده دارد، در صورت وجود خسارت زیست محیطی خود او به عنوان آلوده کننده باید خسارت را جبران کند (Brown Weiss & others, 1998:100).

اصل کانالیزه کردن حقوقی مسئولیت به سوی بهره بردار از دو قاعده تشکیل می شود که با هم اجرا می شوند:

۱. زیان دیده تنها می تواند علیه بهره بردار اقامه دعوا کند، نه علیه اشخاص دیگر مانند عرضه کننده تجهیزات یا متصدی حمل و نقل مواد اتمی؛

1. Legal Channeling
2. Exclusive Liability of Operator
3. Polluter-Pays Principle=Principe du pollueur- payeur

۲. پس از جبران خسارت، بهره‌بردار حق مراجعه به عامل واقعی زیان را ندارد (Stone, 1983:59).

باید توجه داشت به این دو قاعده در برخی از کنوانسیون‌های بین‌المللی استثنا وارد شده است. برای مثال در کنوانسیون ۱۹۶۰ پاریس در زمینه مسئولیت اشخاص ثالث در حوزه انرژی هسته‌ای به قاعده اول استثنائات ذیل وارد شده است:

الف) بهره‌بردار نسبت به خسارات وارد به خود تأسیسات و اموال موجود در آن محل مسئول نیست (ماده (۱) (a) ۳). مسئولیت در این مورد تابع قواعد عام است و ممکن است افراد مختلفی مسئول آن باشند.

ب) مسئولیت بهره‌بردار بر مسئولیت هر شخص یا متصدی دیگری که تصدی راکتور اتمی مورد استفاده در وسایل حمل‌ونقل را بر عهده دارد، تأثیری نمی‌کند و شخص اخیر طبق قواعد مربوط مسئول است (ماده ۶ (۲) (i) (c)).

ج) همچنین این اصل بر تعهدات و مسئولیت‌های دولت (جایی که دولت اپراتور است) به موجب موافقت‌نامه بین‌المللی موجود در زمینه حمل‌ونقل و قواعد حقوق بین‌الملل عمومی اثر ندارد (ضمیمه ۲ کنوانسیون پاریس). نسبت به قاعده دوم هم در کنوانسیون مزبور استثنائات ذیل وجود دارد:

الف) جایی که شخصی با عمد یا تقصیر سنگین و به قصد ایراد خسارت مرتکب فعل یا ترک فعلی شود که به حادثه اتمی بینجامد، در این صورت بهره‌بردار حق مراجعه به او را دارد، چراکه عادلانه نیست که بهره‌بردار مسئولیت ناشی از تقصیر عمدی دیگری را خود به دوش بکشد و حق مراجعه هم نداشته باشد (ماده ۵ (۲) و ماده ۶ (i) (f)).

ب) جایی که به موجب قرارداد بهره‌بردار حق مراجعه دارد (ماده ۶ (ii) (f)).

در قریب به اتفاق کشورهایی که قانون خاص در مورد مسئولیت مدنی اتمی دارند، این اصل پذیرفته شده است. تنها اتریش و ایالات متحده آمریکا اصل کانالیزه کردن حقوق مسئولیت را نپذیرفته‌اند (Nuclear Energy Agency, 2000: 143). اگرچه ایالات متحده آمریکا این اصل را نپذیرفته، به جای آن نظامی وضع کرده است که همان نتیجه کانالیزه کردن حقوقی را می‌دهد. در این نظام که «کانالیزه کردن اقتصادی مسئولیت»^۱ خوانده می‌شود، هر شخص در مورد حادثه و خسارت اتمی مسئول خسارت وارده از ناحیه خود است و مسئولیت بهره‌بردار منحصر نیست، ولی پوشش بیمه‌ای که بهره‌بردار فراهم می‌کند، همه مسئولیت‌های افراد دیگر را نیز دربرمی‌گیرد. از این رو جبران خسارت عملاً بر عهده بهره‌بردار قرار می‌گیرد و هرچند

ممکن است اشخاص دیگر از نظر حقوقی مسئول باشند، نتایج اقتصادی خسارت اتمی را بهره‌بردار متحمل می‌شود.

کنوانسیون جبران تکمیلی خسارت ۱۹۹۷ که خود نظام کانالیزه کردن حقوقی را پذیرفته است (ماده ۹) و (۱) ۳، به صراحت به آمریکا اجازه داده است که نظام کانالیزه کردن اقتصادی خود را حفظ کند (Mcrae, 1998: 28-29).

کمیسیون اروپا در لایحه توشیحی خود به تقلید از کنوانسیون لوگانو، مسئولیت را به سوی بهره‌بردار سوق داده است. در این سند، بهره‌بردار شخصی است که بر فعالیتی کنترل و نظارت دارد.^۱ به عبارت دیگر، بهره‌بردار شخصی است که به موجب اصل «پرداخت توسط آلوده‌ساز» مسئولیت دارد و لذا شخصی غیر از مالک یا متصرف زمین و محوطه‌های آلوده است.

تعریف بهره‌بردار از مهم‌ترین اختلاف‌های بین کمیسیون و کشورهای عضو اتحادیه و سازمان‌های غیردولتی بود. در مجموع این نظر مشترک به دست آمد که بهره‌بردار شخصی است که بر فعالیت زیانبار کنترل دارد، با این قید که سخن بر سر «کنترل عملی» است؛ یعنی شخصی که کنترل عملی مؤثر بر فعالیت زیانبار دارد (کاتوزیان و انصاری، ۱۳۸۷: ۳۰۳-۳۰۲)، از دیدگاه دستورالعمل مسئولیت ناشی از پیشگیری و جبران خسارت زیست‌محیطی^۲، بهره‌بردار، شخص حقیقی یا حقوقی اعم از خصوصی یا عمومی است که فعالیت حرفه‌ای را اجرا یا کنترل می‌کند یا اگر در قانون ملی پیش‌بینی شده باشد، شخصی است که قدرت اقتصادی مهم و تعیین‌کننده بر کارکرد فنی چنین فعالیتی به او واگذار شده است و دارنده جواز و اختیار فعالیت‌های مزبور را نیز در برمی‌گیرد (Ibid, Article 6(2)). بهره‌بردار شخصی است که کنترل مستقیم یعنی مسئولیت مدیریت روزانه دارد نه کنترل غیرمستقیم. از این رو شرکت‌های مادر را در بر نمی‌گیرد (Bergkamp, 2001: 6). همچنین می‌توان گفت هر بنگاه اقتصادی که از فعالیتی بهره‌برداری می‌کند، می‌تواند از نظر دستورالعمل، بهره‌بردار شناخته شود (Fuchs, 2003 ; Pirotte, 2004: 8).

در واقع مسئولیت بهره‌بردار به این دلیل توسعه یافته است که شخصی که خطر زیادی را ایجاد کرده و در پی منفعت اقتصادی است، باید نتایج زیان‌آور کنترل فعالیت را متحمل شود (Doeker&Gehring, 1990: 1-15).

۲.۲. نقد و توجیه اصل کانالیزه کردن مسئولیت

اصل کانالیزه کردن، مصون از ایراد و انتقاد نمانده است، به ویژه در آلمان و اتریش به این اصل انتقاد شده است. نویسندگان به این دلیل به آن انتقاد می‌کردند که این قاعده غیرعادلانه‌ای

1. European Policy Office (2000), Common Comments on the Commission white paper on environmental liability, p 19.

2. Directive 2004/35/CE of the European Parliament and of the Council, 21 April 2004.

است، زیرا مشارکت‌کنندگان در زیان و کسانی را که شاید عامل واقعی زیان باشند، مصون از مسئولیت و معاف از جبران خسارت نگاه می‌دارد و نتایج زیانبار اعمال آنان را به دیگری تحمیل می‌کند. به‌علاوه این مفهوم از دیدگاه سیاست حقوقی زیانبار است، زیرا در این صورت کسی برای جلوگیری از وقوع حادثه و ورود خسارت اقدام پیشگیرانه نمی‌کند (Stone, 1983:59).

اما وضع این اصل بدون حکمت نیست و دلایل موجهی وجود آن را نه‌تنها توجیه بلکه ضروری می‌کند. اولاً: فقدان این اصل سبب جلوگیری از توسعه فناوری و صنعت مانند صنعت اتمی می‌شود، زیرا برای مثال در فعالیت‌های هسته‌ای، از یک طرف از همان ابتدا عرضه‌کننده مواد، تجهیزات و فناوری اتمی از دعوی مسئولیت پیچیده و پرهزینه وحشت داشتند و به این دلیل از ورود در عرصه فعالیت‌های اتمی خودداری می‌کردند. از طرف دیگر، اگر همه کسانی که در زمینه عرضه مواد و سوخت اتمی یا حمل و نقل مواد اتمی فعالیت می‌کنند مسئول باشند، مجبورند خود را برای چنین مسئولیتی بیمه کنند و در نتیجه با توجه به اینکه فعالیت‌های اتمی ممکن است بخش کوچکی از فعالیت‌های آنان باشد و هزینه بیمه هم گران است، آنها این هزینه را بر قیمت مواد و کالاها و خدمات اتمی می‌افزایند و موجب افزایش قیمت آنها می‌شوند، از این رو بهره‌برداری که قرار است چنین کالاها و خدماتی را تهیه کند، با مشکل مالی مواجه می‌شود و ممکن است فعالیت اتمی خود را تعطیل کند.^۱

ثانیاً: امکان مسئول بودن دیگران موجب می‌شود آنها نیز برای خود بیمه تهیه کنند که این امر سبب هر می کردن غیرضروری بیمه می‌شود. این مسئله از یک طرف موجب افزایش هزینه بیمه می‌شود و از طرف دیگر با توجه به ظرفیت محدود پوشش بیمه‌ای، تأثیر منفی بر ظرفیت بیمه‌ای موجود دارد (Trevor, 1969:110).

ثالثاً: این اصل به نفع زیان‌دیده است که تردیدی در مورد شخص مسئول نداشته باشد، با توجه به اینکه فعالیت‌های اتمی پیچیده، تخصصی و فنی‌اند، زیان‌دیده به‌تنهایی نمی‌تواند یا شاید اصلاً نمی‌تواند تشخیص دهد که خسارات از کدام قسمت فعالیت اتمی و مربوط به عمل چه شخصی بوده است. کانالیزه کردن حقوقی مسئولیت به‌سوی بهره‌بردار به زیان‌دیده در خصوص اینکه چه کسی باید مورد تعقیب قرار گیرد، اطمینان، یقین و آرامش می‌دهد. به خود بهره‌بردار هم نفع می‌رساند، چراکه موجب می‌شود او بهتر بتواند هزینه‌ها و ریسک‌ها را ارزیابی کند. از طرفی با پذیرش رویکرد جمعی کردن مسئولیت و مسئولیت غایی دولت منشأ

1. Liability and Compensation for Nuclear,
At: <http://www.unep.org/DEPI/programmes/Liability-compen-papers.pdf>, at 23.

که در دیگر قسمت‌های این مقاله بدان‌ها پرداخته شده است، از تحمیل خسارت بسیار سنگین بر متصدیان فعالیت‌های مزبور نیز خودداری می‌شود. اینها دلایل قانع‌کننده‌ای برای تأسیس مسئولیت بهره‌بردار است و جالب توجه است که کشورهایی که اصل کانالیزه کردن حقوقی مسئولیت را نپذیرفته‌اند، مجبور شده‌اند از طریق ترتیباتی مسئولیت اشخاص غیر از بهره‌بردار را به‌نوعی تحت پوشش بیمه بهره‌بردار یا تضمین مالی دولت درآورند و این است که کشور ایالات متحده، کانالیزه کردن اقتصادی مسئولیت را مقرر کرده است. همان‌طور که اشاره شد، یکی از زمینه‌های ایجاد این اصل، پذیرش مسئولیت ناشی از اعمال منع‌نشده توسط دولت‌هاست.

۳. مسئولیت در سطح حقوق داخلی دولت منشأ زیان

یکی از طرق تحقق خصوصی‌سازی مسئولیت در اعمال منع‌نشده، فروکاستن مسئولیت از سطح میان‌دولتی به سطح حقوق داخلی دولت منشأ زیان است. در واقع دیگر مسئولیت فقط در میان دولت‌ها با جبران خسارت در سطح بین‌المللی مطرح نیست و نه تنها مسئولیت بر شخص خصوصی یا همان بهره‌بردار تحمیل می‌شود، بلکه جبران خسارت از طریق حقوق داخلی کشور منشأ نیز امکان‌پذیر است و کشور منشأ زیان باید این بستر را مهیا کند تا زیان‌دیدگان بتوانند به‌راحتی با تمسک به قواعد و مقررات داخلی، خسارت وارده بر خود را توسط بهره‌بردار جبران کنند. البته باید توجه داشت که این امر نافی حق زیان‌دیده در رجوع به روش‌های بین‌المللی نیست.

توسل به حقوق داخلی کشور منشأ، به‌صورت آشکاری متضمن اصل «دسترسی مساوی به دادگاه یا عدم تبعیض در دسترسی به محکمه»^۱ است. بنا بر این، به‌منظور عینیت بخشیدن به مراجعه به محاکم داخلی دولت منشأ توسط زیان‌دیده، دولت مزبور باید شرایط مساوی و برابری را میان زیان‌دیده و اتباع خود از لحاظ دسترسی به محاکم دادگستری فراهم کند.

در همین زمینه، کمیسیون حقوق بین‌الملل نیز در طرح اصول ۲۰۰۶ تکلیفی را مبنی بر الزام دولت منشأ به اتخاذ تدابیری که براساس آن، خسارت‌دیدگان بتوانند به‌منظور جبران خسارت فوری و کافی به ابزار موجود در دولت منشأ متوسل شوند، مقرر کرده است. البته این الزام دولت منشأ نافی حق زیان‌دیده در توسل به راه‌ها و ابزار دیگر جهت جبران خسارت خود نیست. اصل ۶ طرح اصول ۲۰۰۶ کمیسیون حقوق بین‌الملل در این زمینه بیان داشته است:

1. Equal or Non-Discriminatory Access to Justice
2. Draft Principles on the Allocation of Loss in the Case of Transboundary Harm arising out of Hazardous Activities, YILC 2006, (A/61/10), Vol II, p. 173, para. 2.

۱. دولت‌ها باید صلاحیت‌های لازم را به نهادهای قضایی و اداری خود اعطا کرده و اطمینان حاصل کنند که این نهادها در مواقع بروز زیان فرامرزی ناشی از فعالیت‌های خطرناک واقع‌شده در سرزمین یا مکان‌های تحت صلاحیت یا نظارت آنها، ابزارهای جبران فوری، کافی و مؤثر را در اختیار خواهند داشت.
 ۲. قربانیان خسارات فرامرزی باید به سازوکارهای جبران موجود در دولت منشأ دسترسی داشته باشند که فوریت، کافی و مؤثر بودن آن نباید از جبران قربانیانی که از همان حادثه در قلمرو آن دولت متحمل خسارت می‌شوند، کمتر باشد.
 ۳. بندهای ۱ و ۲ تأثیری در حق قربانیان مبنی بر توسل به جبران‌هایی غیر از آنهایی که در دولت منشأ وجود دارد، نخواهد داشت.
 ۴. دولت‌ها می‌توانند به روش‌های فیصله‌دعای بین‌المللی که سریع‌تر و کم‌هزینه‌تر باشد، رجوع کنند.
 ۵. دولت‌ها باید دسترسی مقتضی به اطلاعات مربوط به پیشگیری جبران‌ها، از جمله دعاوی جبران خسارت را تضمین کنند.
- همان‌طور که مشاهده می‌شود بند ۲ از اصول ۶ مذکور به اصل «دسترسی مساوی به دادگاه یا عدم تبعیض در دسترسی به محکمه» اشاره دارد تا جبران خسارت فوری و کافی زیان‌دیدگان بهتر تأمین شود.

۴. شناسایی مسئول جبران خسارات زیست‌محیطی بر مبنای کنوانسیون‌های

بین‌المللی

رژیم‌های قراردادی جبران خسارات ناشی از فعالیت‌های خطرناک زیست‌محیطی، در تخصیص مسئولیت به بهره‌برداران خصوصی فعالیت‌های خطرناک پیشگام هستند. اولین کنوانسیون در این زمینه، کنوانسیون ۱۹۶۰ پاریس^۱ در خصوص «مسئولیت شخص ثالث در زمینه انرژی هسته‌ای» است. کنوانسیون در ماده ۶، بهره‌بردار را مسئول جبران هر گونه سلب حیات، جراحت، تخریب و آسیب به اموال می‌داند. کنوانسیون برای بهره‌بردار فعالیت هسته‌ای اعم از آنکه شخص خصوصی یا دولتی باشد مسئولیت محض در نظر گرفته است. به عبارت دیگر، نیازی به اثبات تقصیر بهره‌بردار نیست و صرف اثبات رابطه علیت میان حادثه و خسارات وارده برای مطالبه مسئولیت بهره‌بردار کفایت می‌کند.

1. Paris Convention on Third party Liability in the Field of Nuclear Energy, OECD, 29 July 1960, European Yearbook of International Law, Vol. 6, 1960, p. 268.

کنوانسیون وین درباره مسئولیت مدنی و خسارات اتمی مصوب ۱۹۶۳ نیز همین مفهوم را به صراحت بیان می کند.^۱ بند ۱ ماده ۴ کنوانسیون به صراحت بهره بردار تأسیسات هسته ای را مسئول مطلق جبران خسارات وارده به اشخاص ثالث معرفی می کند. بهره بردار همچنین به بیمه خسارات احتمالی تا سقف پیش بینی شده ملزم شده است (Voir: Pelzer, 2010,55-69).

کنوانسیون بروکسل نیز در خصوص مسئولیت مدنی در زمینه حمل دریایی مواد هسته ای که در دسامبر ۱۹۷۱ به تصویب رسیده، در مورد تأمین خسارت حادثه هسته ای گفت و گو می کند؛^۲ این کنوانسیون از پانزدهم ژوئیه ۱۹۷۵ لازم الاجرا شده است. به موجب این کنوانسیون گرداننده تأسیسات هسته ای منحصرأً مسئول خسارت وارده به واسطه یک حادثه هسته ای که در جریان حمل و نقل دریایی هسته ای روی می دهد، خواهد بود.

در اسناد مربوط به آلودگی نفتی نیز مسئولیت بهره بردار به رسمیت شناخته شده است. کنوانسیون بین المللی «مسئولیت مدنی برای خسارت ناشی از آلودگی نفتی ۱۹۶۹» در ماده ۳،^۳ مسئولیت را متوجه مالک تانکرهای نفتی می کند.^۳ مگر در خسارات ناشی از جنگ یا قوه قاهره یا اقدام شخص ثالثی با سوء نیت به منظور ایجاد آلودگی یا ناشی از غفلت دولت یا مقامات مسئول نگهداری وسایل کمک ناوبری مالک کشتی مسئول تلقی نمی شود. همچنین کنوانسیون بین المللی ۲۰۰۱ درباره مسئولیت مدنی برای خسارت آلودگی نفتی سوخت کشتی در ماده ۳،^۴ مالک زمان تصادف کشتی را در مورد هر گونه خسارت ناشی از آلودگی نفتی دریایی که از کشتی در نتیجه تصادف نشئت کرده باشد، مسئول شناخته است.^۴

اخیراً پروتکل مکمل ناگویا (۲۰۱۰)^۵ درباره مسئولیت و جبران خسارت ناشی از فعالیت های فرامرزی بر روی موجودات جاندار اصلاح شده ژنتیکی الحاقی به کنوانسیون تنوع زیستی ۱۹۹۲، در ماده ۵ همین رویکرد (خصوصی سازی) را در دستور کار خود قرار داده است.

1. Vienna Convention on Civil Liability for Nuclear Damage. 29 May, 1963, UNTS, Vol. 1063, p. 265. in force 12 November 1997 (article IV).

2. Brussels Convention Relating to Civil Liability in the Field of Maritime Carriage of Nuclear Material (1971), IAEA, International Convention on Civil Liability for Nuclear Damage (Vienna), 1976. p. 55.

3. International Convention on Civil Liability for Oil Pollution Damage, Brussels, 29 Nov, 1996.

4. International Convention on Civil Liability for Bunker Oil Pollution Damage (2001).

5. Supplementary protocol on [Liability and Redress for] Damage Resulting from Transboundary Movements of Living Modified Organisms to the Cartagena Protocol on Biosafety.

در کنار رژیم‌های قراردادی بین‌المللی، کنوانسیون منطقه‌ای «لوگانو» و برخی از اسناد هنجاری نیز خصوصی‌سازی مسئولیت را اتخاذ کرده‌اند. کنوانسیون ۱۹۹۳ لوگانو در خصوص مسئولیت مدنی خسارت زیست‌محیطی ناشی از فعالیت‌های خطرناک نیز در بند ۱ ماده ۶ بهره‌بردار را در قبال حوادثی که در زمان یا در خلال دوره‌ای که بر فعالیت مورد نظر کنترل داشته، مسئول می‌شناسد (قرشی سروندانی، ۱۳۹۱: ۷۸).

در همین زمینه و در چارچوب حقوق هنجاری، پیش‌نویس سال ۱۹۹۷ انستیتوی حقوق بین‌الملل با عنوان مسئولیت و مسئولیت بدون تقصیر برای خسارت زیست‌محیطی در حقوق بین‌الملل و همچنین بند ۲ ماده ۴ طرح ۲۰۰۶ تخصیص زیان ناشی از فعالیت‌های خطرناک نیز مسئولیت را به بهره‌بردار فعالیت مزبور تحمیل می‌کند.

این موارد همگی حکایت از تمایل به خصوصی‌سازی مسئولیت و عدم تمایل دولت‌ها برای پذیرش مسئولیت خسارات ناشی از اعمال خطرناک منع‌نشده دارد.

۵. حدود مسئولیت بهره‌بردار در جبران خسارات زیست‌محیطی

در حقوق عمومی کلاسیک «اصل جبران کامل خسارت» از جمله اصول مسئولیت مدنی است که موضوع آن اعاده زیان دیده به وضعیت سابق است (زوردن، ۱۳۸۲: ۲۱۹). در طرح ۲۰۰۱ کمیسیون حقوق بین‌الملل در زمینه مسئولیت دولت‌ها در قبال اعمال متخلفانه بین‌المللی (بند ۱ ماده ۳۱ و ماده ۳۴) و همچنین در قضیه «گابچیکو-ناگیماروس» دیوان بین‌المللی دادگستری، تعهد ثانویه دولت مسئول به «جبران کامل» زیان‌های ناشی از فعالیت‌های ممنوع‌شده تأیید شده است.^۱

لیکن خسارات زیست‌محیطی به سبب وسعت زمانی و مکانی آنها به عنوان استثنا بر اصل مذکور مطرح شده‌اند. در واقع از آنجا که بیشتر فعالیت‌ها و صناعی که می‌توانند موجب خسارات فرامرزی زیست‌محیطی شوند، فعالیت‌هایی پرخطر ولی سودمند به حال اجتماع هستند، دولت‌ها آنچنان نسبت به گسترش این صنایع متمایل‌اند که بهره‌بردار این‌گونه تأسیسات را در دعاوی جبران خسارت یاری و مساعدت می‌کنند و این مساعدت را در قالب پذیرش و اعمال «اصل محدودیت مسئولیت بهره‌بردار» متجلی می‌سازند؛ بدین نحو که میزان مسئولیت را محدود کرده و سقف مشخصی را برای آن تعیین می‌کنند.

در این زمینه برخی از کنوانسیون‌ها به منظور تقویت اعمال سودمند به حال اجتماع ولی پرخطر و جلوگیری از دلسردی بهره‌برداران از ورود به اعمال مخاطره‌آمیز، متمسک به تعیین سقف مسئولیت شده‌اند. به این مفهوم که بهره‌بردار تا میزانی خاص تعهد به پرداخت خسارت

1. IcjJudgement, 1997, Para. 149.. 1.Gabcikove-Nagymaros project (Hungary/Solovakia).

دارد و خسارت مازاد از طریق بیمه یا صندوق‌های خاص جبران می‌شود (Spaeter, 2004: 227-245). در این زمینه، می‌توان به کنوانسیون‌های مربوط به آلودگی نفتی اشاره کرد، برای مثال براساس کنوانسیون مسئولیت مدنی^۱ ۱۹۹۲، برای تانکری که آتناژ آن بیشتر از پنج هزار تن نباشد، خسارتی تا سقف تقریبی ۴/۵۱ میلیون SDR (۶/۸ میلیون دلار آمریکا) و برای تانکری با ظرفیت بیش از پنج هزار تن ۴/۵۱ میلیون SDR به اضافه ۶۳۱ میلیون SDR (۹۴۷ دلار) برای هر تن اضافی تا حداکثر ۱۳۵ میلیون دلار آمریکا پرداخت خواهد شد.

کنوانسیون صندوق احتیاطی ۱۹۹۲^۳ برای هر سانحه، فارغ از اندازه تانکر حداکثر مبلغ ۲۰۳ میلیون SDR (۳۰۵ میلیون دلار آمریکا) جهت پرداخت خسارت مقرر کرده است. همچنین پروتکل ذخیره اضافی ۲۰۰۳^۴ حداکثر خسارت قابل پرداخت در کشورهای عضو این پروتکل را ۷۵۰ میلیون SDR (۱۲۵ میلیون دلار آمریکا) اعلام کرده است. این مبلغ علاوه بر خسارات پیش‌بینی شده تحت کنوانسیون‌های ۱۹۹۲ است (امتاب، ۱۳۸۹: ۱۵۳-۱۵۵).

این در حالی است که بدون پذیرش اصل مزبور، مسئولیت نامحدودی بر بهره‌بردار تحمیل می‌شود (A.Schwartz, 2006: 40). حقوق بین‌الملل برای اینکه اولاً، از اعمال سودمند به حال اجتماع ولی پرخطر حمایت کند؛ ثانیاً، زیان‌دیدگان بی‌تقصیر را پشتیبانی کند؛ ثالثاً، خسارت بسیار سنگین زیست‌محیطی را فقط بر یک بهره‌بردار تحمیل نکند، رویکرد جمعی شدن مسئولیت را اتخاذ کرده است؛ یعنی با اجباری ساختن بیمه یا تضمین‌های مالی یا تأسیس صندوق‌های جبران خسارت سعی در گروهی کردن جبران خسارت کرده است. در واقع با توجه به واقعیت‌های جامعه بین‌المللی، حقوق بین‌الملل سعی در نوعی تقسیم هزینه‌های اجتماعی کرده است. البته تا حد امکان باید میان مبلغ بیمه و میزان مسئولیت بهره‌بردار، تناسب وجود داشته باشد. این امر که «اصل تناسب مسئولیت و پوشش بیمه» خوانده می‌شود و اطمینان می‌دهد که میزان مسئولیت بهره‌بردار همیشه با مبلغ پولی معادل آن پوشش داده می‌شود (Stoiber & other, 2003: 114)، هم به نفع زیان‌دیده است و هم به نفع بهره‌بردار؛ زیرا از یک سو اطمینان می‌دهد که ضرر و زیان وارد به زیان‌دیدگان مشمول پوشش بیمه می‌شود و دعوای جبران خسارت آنها به نتیجه می‌رسد. از سوی دیگر، از بهره‌بردار در برابر دعوای جبران خسارت حمایت می‌کند و به نامبرده اطمینان می‌دهد که وجوه لازم برای جبران خسارات تا حد مسئولیتش وجود دارد و تبدیل‌داری‌اش به وجوه نقد، ضرورت ندارد

1. The International Convention on Civil Liability for Pollution Damage (1992)

2. Tonnage واحد اندازه گیری گنجایش حمل بار

3. International Maritime Organization Protocol of 1992 to amend the International

4. Financial Regulations of the International OIL Pollution Compensation Supplementary fund Established under the 2003 Supplementary fund Protocol.

(Pelzer,2007:38). البته باید توجه داشت که نمی‌توان پوشش بیمه‌ای نامحدودی فراهم کرد، ظرفیت بیمه و مبلغ بیمه‌شده همیشه محدود است؛ بنابراین در جایی که مسئولیت نامحدود است، نمی‌توان یک پوشش نامحدود هم تهیه کرد، از این‌رو اصل مطابقت بیمه با مسئولیت در این مورد اعمال نمی‌شود (عبداللهی، ۱۳۹۰: ۲۰۱).

پیشنویس اصول ۲۰۰۶ کمیسیون حقوق بین‌الملل با اشاره به جبران فوری و کافی خسارت توسط بهره‌بردار و اینکه جبران خسارت باید توسط دولت منشأ تضمین شود، پس از اشاره به طرق بیمه و تضمین مالی، به تأسیس صندوق‌های صنعتی در سطح ملی به منظور جبران خسارات فراتر از مسئولیت بهره‌بردار و ایجاد صندوق‌های جبران از سوی دولت‌های منشأ فعالیت، در مواردی که تضمین‌های مالی و صندوق‌های صنعتی برای جبران خسارت کافی نباشد، اشاره می‌کند که از جمله اقداماتی است که می‌تواند زمینه و شرایط را برای جبران فوری و کافی خسارت فراهم آورد.^۱

۶. نقش دولت منشأ در جبران خسارات زیست‌محیطی

در تعهدات موجود در حقوق بین‌الملل، یکی از اصول منطبق با حقوق بین‌الملل عمومی و کنوانسیون‌های مربوطه این است دولی که مجوز انجام فعالیت‌های خطرناک را در قلمرو خود صادر می‌کنند، باید تضمین کنند که از این فعالیت‌ها خسارات و خطرهای چشمگیر بر دیگران وارد نمی‌آید (Stoiber & other,2003:112). در برخی کنوانسیون‌ها و اسناد در خصوص زیان‌هایی که از محدوده خاصی تجاوز کرده، از دولت تقاضا می‌شود مبالغی را که بهره‌بردار فعالیت یا شرکت بیمه قادر به تأمین آن نیستند، تقبل کند. در این مورد، دولت به‌طور غیرمستقیم، به موجب عنصر حاکمیت سرزمین خود مسئول است (یزدانیان و حبیبیان، ۱۳۹۳: ۱۴).

بنابراین، هرچند کنوانسیون‌های ذکر شده و پیش‌نویس ۲۰۰۶ کمیسیون حقوق بین‌الملل به‌طور مستقیم دولت‌ها را متعهد به جبران خسارات فرامرزی زیست‌محیطی نکرده است، با تعریفی که از مفهوم بهره‌بردار^۲ ارائه داده‌اند، امکان دولتی بودن بهره‌بردار و بالتبع تعهد مستقیم دولت‌ها به جبران را منتفی ندانسته است. براساس این پیش‌نویس، بهره‌بردار فعالیت منع‌نشده می‌تواند دولت یا یکی از ارکان آن باشد.^۳ در چنین حالتی دولت‌ها به‌عنوان بهره‌بردار متعهد به جبران به‌صرف ورود خسارت خواهند بود. در تعهد به جبران به‌صرف ورود خسارت،

1. Draft principles on the allocation of loss in the Case of Transboundary Harm arising out of Hazardous Activities, YILC 2006 (A/61/10), Vol II).

2. Operator

3. Commentaries to Draft Principles on the allocation of loss in the Case of Transboundary Harm arising out of Hazardous Activities , 2006, p. 140, para. 34.

زیان‌دیده الزامی به اثبات تقصیر زیان‌زننده نخواهد داشت و فقط اثبات رابطه سببیت بین ضرر و زیان وارده و عامل زیان کفایت خواهد کرد (داراب‌پور و نعمتی، ۱۳۹۰: ۲۱۲).

براساس پیش‌نویس ۲۰۰۶ دولت‌ها ملزم‌اند با اتخاذ تدابیر لازم جبران کافی^۱ و فوری^۲ زیان‌های ناشی از فعالیت‌های خطرناک منع‌نشده در سرزمین قلمرو تحت نظارت، صلاحیت خود را تضمین کنند.^۳ دولت‌ها باید تضمین کنند که در چنین جبرانی اصل مسئولیت بدون تقصیر بهره‌بردار یا شخص دیگر حاکم باشد. همچنین دولت‌ها مکلف‌اند با اتخاذ تدابیر لازم تضمین کنند که میزان مسئولیتی را که بهره‌بردار برای جبران بر عهده گرفته است، بیمه تضمین مالی کرده باشد و در مواقعی که منابع مالی یادشده کفایت نمی‌کند، منابع مالی بیشتری برای جبران ضرر و زیان‌ها اختصاص داده شود (Ibid: Principle 4).

۷. نتیجه

موضوع مسئولیت بین‌المللی دولت‌ها در قبال ورود خسارت بر محیط زیست و اجزای آن از جمله موضوعات جدیدی است که جامعه بین‌المللی را درگیر ساخته است و در منابع حقوق بین‌الملل نیز می‌توان نشانه‌هایی از آن یافت. البته بروز این مسئولیت به ماهیت فرامرزی بسیاری از لطمات زیست‌محیطی وابسته است که خاستگاه بروز آثاری در جامعه بین‌المللی شده است. در واقع اگرچه مسئولیت مدنی اساساً یک مسئله داخلی است، در مورد خسارات زیست‌محیطی مانند آلودگی‌های ناشی از حوادث هسته‌ای خسارات محدود به مرزهای داخلی نمی‌ماند. به همین دلیل این مسئله می‌تواند جنبه فراملی پیدا کند. یکی از مسائل پیچیده در این میان تعیین مسئول جبران خسارت است.

پیش‌نویس سال ۲۰۰۶ کمیسیون حقوق بین‌الملل در خصوص اصول تخصیص زیان در مورد خسارات فرامرزی ناشی از فعالیت‌های خطرناک به همین حوزه می‌پردازد و در نهایت دولت‌ها را موظف به تضمین جبران خسارات قربانیان در صورت کافی نبودن منابع مالی بهره‌بردار می‌کند و اگر دولت‌ها در اجرای این تعهد اولیه قصور کنند، مسئولیت بین‌المللی آنها محقق می‌شود.

این رویکرد خصوصی‌سازی کارکردهای بسیار مهمی داشته است، از جمله اینکه سبب شده است تا دولت‌ها به این نوع مسئولیت تمایل نشان دهند، چراکه دولت‌ها در قبول مسئولیت و در نتیجه جبران خسارت در زمانی که نقض تعهدی را انجام نداده‌اند، بسیار محتاط

1. Adequate

2. Prompt

3. Draft Principles on the allocation of loss in the Case of Transboundary Harm arising out of Hazardous Activities, 2006, Principle 4.

و بی‌میل هستند و این رویکرد خصوصی‌سازی، مخالفت را بسیار کاهش داده است. همچنین از رهگذر این مفهوم جدید، هم مانعی مستقیم در راه پیشرفت علم و فناوری ایجاد نمی‌شود و هم خسارات واردشده بر محیط زیست جبران می‌شود و به توازن و تعادلی مناسب در حقوق و منافع عامل ورود خسارت و طرف زیان‌دیده دست می‌یابیم.

از آنجا که تضمین و تحقق مسئولیت بخش خصوصی اصولاً بر عهده سیستم‌های حقوقی ملی است و سیستم‌های حقوقی ملی بنا به علل مختلف از اجرای رژیم مسئولیت نسبت به آنها سرباز می‌زنند و خودداری می‌ورزند، عملاً مسئولیت بخش خصوصی چندان واقعی نیست و معمولاً مقررات کنوانسیون‌ها در این خصوص با موانع زیادی روبه‌روست. با وجود این، توجه به رشد روزافزون آگاهی و حساسیت جامعه بین‌المللی در خصوص حمایت و حفاظت از محیط زیست و نیز توجه به نوظهور بودن مباحث مربوط به جبران خسارات زیست‌محیطی در حقوق بین‌الملل، توسعه و تدوین نظام خاص جبران خسارات این حوزه از حقوق بین‌الملل را در آینده نزدیک، چندان دور از دسترس نمی‌سازد. نظام حقوقی خاص که در عین انطباق با اصول کلی و عام بین‌المللی، متناسب با ماهیت منحصربه‌فرد محیط زیست و خسارات وارده به آن باشد و در نهایت بتواند جامعه بین‌المللی را در دستیابی به هدف حل‌وفصل مسالمت‌آمیز اختلافات بین‌المللی زیست‌محیطی از یک سو و حمایت و حفاظت محیط زیست بین‌المللی یاری رساند؛ کما اینکه تصویب طرح ۲۰۰۶ کمیسیون حقوق بین‌الملل بیانگر نزدیک شدن به این هدف است.

منابع و مأخذ

الف) فارسی

۱. ضیایی بیگدلی، محمدرضا (۱۳۹۱). حقوق بین‌الملل عمومی. ج. چهل و دوم، تهران: گنج دانش.
۲. ژوردن، پاتریس (۱۳۸۲). اصول مسئولیت مدنی همراه با آرای دیوانعالی کشور فرانسه. ترجمه مجید ادیب، تهران: میزان.
۳. داراب‌پور، مهرباب؛ زارع نعمتی، رویا (۱۳۹۰). «تعهدات دولت‌ها در پیشگیری و جبران خسارت ناشی از حوادث اتمی». مجله حقوقی بین‌المللی، نشریه مرکز امور حقوقی بین‌المللی ریاست جمهوری، سال بیست‌وهشتم، ش ۴۴.
۴. کاتوزیان، ناصر؛ انصاری، مهدی (۱۳۸۷). «مسئولیت ناشی از خسارت‌های زیست‌محیطی». فصلنامه حقوق، مجله دانشکده حقوق و علوم سیاسی، دوره سی‌وهشتم، ش ۲.
۵. عبداللهی، محسن (۱۳۹۰). «رویکردهای نظام مسئولیت بین‌المللی در جبران خسارات ناشی از اعمال منع نشده در حقوق بین‌الملل». مجله تحقیقات حقوقی، ش ۵۶.
۶. یزدانیان، علیرضا؛ حبیبیان، هدیه (۱۳۹۳). «مسئول جبران خسارات ناشی از حوادث هسته‌ای در کنوانسیون‌های بین‌المللی و حقوق ایران». مجله مطالعات حقوقی دانشگاه شیراز، دوره ششم، ش ۲.
۷. یدایی امناب، محسن (۱۳۸۹). رویکرد نظام بین‌المللی دولت‌ها در خسارت‌های زیست‌محیطی. پایان‌نامه کارشناسی ارشد، دانشگاه شهید بهشتی.

۸. قرشی سروندانی، سیده نرگس (۱۳۹۱). مسئولیت بین‌المللی دولت‌ها در قبال حملات سایبری. پایان‌نامه کارشناسی‌ارشد، دانشگاه شهید بهشتی.

ب) خارجی

Books

9. Bergkamp, Lucas, (2001), *liability and environment private and public law aspects of civil liability for environmental harm*, First edition, Netherlands: Kluwer law international.
10. Brown Weiss, Edith; C. MC Caffrey, Stephen; Barstow Magraw, Daniel; C. Szasz, Paul; E. Lutz, Robert, (1998), *International Environmental law and Policy*, Aspenlaw & Business (A Division of Aspen publishers, inc).
11. Fuchs, O., & Déjeant-Pons, M. (2003). *Pour une éfinition communautaire de la responsabilité environnementale: comment appliquer le principe pollueur-payeur?*. Editions L'Harmattan.
12. Stoiber, Carlton; Baer, Alec; Pelzer, Norbert; Tonhauser, Wolfram, (2003), *Handbook on Nuclear Law*, First edition, Vienna, IAEA.
13. Stone, F. Ferdinand, (1983), *Liability for damage Caused by Things, International Encyclopedia of Comparative Law*, (by Ander Tunk), Volume XI: Torts, part I, The Hague- Boston, London: Tubingen and Martinus Nijhoff Publisher.
14. Trevor, J. P. H., (1969), *Principles of civil liability for Nuclear Damage. Nuclear Law for a Developing World, Legal Series*, No. 5, Vienna, IAEA.
15. Woolley QC, David; Pugh-Smith, John; Langham, Richard and Upton, William. *Environmental Law*, First Published, oxford university press.
16. *Nuclear Energy Agency, Nuclear Legislation: Analytical Study*, OECD Publishing, 2000.

Articles

17. A. Schwartz, Julia, (2006). "International Nuclear Third Party Liability Law: The Response to Chernobyl", *Journal of International Nuclear Law in the Post-Chernobyl Period*, No. 1.
18. Caubet, Christian G. (1983) "Le droit international en quête d'une responsabilité pour les dommages résultant d'activités qu'il n'interdit pas." *Annuaire français de droit international* 29.1, 99-120.
19. Doeker, Gunter & Gehring, Thomas, (1990), "private or international liability for Transnational Environmental Damage-The precedent of Conventional Liability Regimes", *Journal of Environmental Law*, Vol. 2.
20. Fitzgerald, Gerald F. (1980), "Le Canada et le développement du droit international: La contribution de l'Affaire de la fonderie de Trail à la formation du nouveau droit de la pollution atmosphérique transfrontière." *Études internationales*, 11.3, 393-419.
21. Foster, Caroline, (2005), "The ILC draft principles on the Allocation of Loss in the case of Transboundary Harm arising out of Hazardous activities: Privatizing Risk?" *RECIEL*, vol. 14, No. 3.
22. Jardim Oliveira, Thiago B. (2012), "La Diligence Due Dans La Prévention Des Dommages À L'Environnement (Due Diligence and Prevention of Environmental Harm)." *VII Anuário Brasileiro de Direito Internacional/Annuaire Brésilien de Droit International/Brazilian Yearbook of International Law* 2.13, 205-242.
23. Mcrae, Ben, (1998), "The Compensation Convention: Path to a Global Regime for Dealing with Legal Liability and Compensation for Nuclear Damage", *Nuclear Law Bulletin, IAEA & NEA*, vol. 619, No. 61.
24. Pelzer, Norbert (2007). "International pooling of Operator's Funds: an Option to Increase the Amount of Financial
25. Pelzer, Norbert (2010), "Réflexions éparat sur l'indemnisation et la éparation des dommages nucléaires à l'environnement." *Bulletin de droit nucléaire* 2010.2, 55-64.
26. Security to Cover Nuclear Liability" *Journal of Nuclear Law Bulletin*, No. 79
27. Spaeter, Sandrine. (2004), "L'incidence des régimes de responsabilité environnementale sur les comportements de révention et d'assurance des firmes." *Revue économique* 55.2. 227-245.
27. Thunis, Xavier. (2010) "Le principe du pollueur-payeur: de l'imputation des coûts à la détermination des responsabilités." *Stratégies de développement durable*, 169-1999.

Document

28. Gabcikove-Nagymaros project (Hungary/Slovakia) IcjJudgement, 1997, Para. 149.
29. Brussels Convention Relating to Civil Liability in the Field of Maritime Carriage of Nuclear Material (1971),
30. IAEA, International Convention on Civil Liability for Nuclear Damage (Vienna), 1976.
31. Directive 2004/35/CE of the European Parliament and of the Council, 21 April 2004, on environmental liability with regard to the prevention and remedying of environmental damage, Official Journal of the European Union, L 143/56, 30.4.2004.
32. Draft Principles on the Allocation of Loss in the Case of Transboundary Harm arising out of Hazardous Activities, YILC 2006, (A/61/10), Vol II.
33. Financial Regulations of the International Oil Pollution Compensation Supplementary Fund Established under the 2003 Supplementary Fund Protocol.
34. International Convention on Civil Liability for Oil Pollution Damage, Brussels, 29 Nov, 1996.
35. International Convention on Civil Liability for Bunker Oil Pollution Damage (2001).
36. International Maritime Organization Protocol of 1992 to amend the International Convention on the Establishment of an International Fund for Compensation for Oil Pollution Damage of 18 December 1971.
37. The International Convention on Civil Liability for Pollution Damage (1992).
38. Paris Convention on Third Party Liability in the Field of Nuclear Energy, OECD, 29 July 1960, European Yearbook of International Law, Vol. 6, 1960.
39. Supplementary Protocol on [Liability and Redress for] Damage Resulting from Transboundary Movement of Living Modified Organisms to the Cartagena Protocol on Biosafety.
40. Vienna Convention on Civil Liability for Nuclear Damage, 29 May 1963, UNTS, Vol. 1063, p. 265. in force 12 November 1997.

Sites

42. European Policy Office (2000), Common Comments on the Commission white paper on environmental liability, p 19, Available in: http://www.regjeringen.no/.../Miljoverndepartementet/260597/260604/t-1300_pollution_control_act.html.
43. Charles Pirotte, La directive 2004/35/CE du 21 avril 2004 sur la responsabilité environnementale: premiers commentaries, p. 8, Available in: <http://www.sckcen.be/pisa/aspx/viewer.aspx>.
44. Liability and Compensation for Nuclear, At: <http://www.unep.org/DEPI/programmes/Liability-compen-papers.pdf>, at 23.
45. Convention on Biological Diversity, Rio 1992, at: <http://www.cbd.int/doc/legal/cbd-unen.pdf>.