



JURIDISKA FAKULTETEN
vid Lunds universitet

Jerry Pettersson

Transporter av radioaktivt material

– En analys ur ett havsrättsligt och miljörettsligt
perspektiv

Examensarbete
20 poäng

Handledare
Ulf Linderfalk

Havsrätt & Miljörett

Vårterminen 2005

Innehåll

SAMMANFATTNING	1
FÖRORD	3
FÖRKORTNINGAR	4
1 INLEDNING	5
1.1 Syfte och frågeställningar	10
1.2 Metod och material	10
1.3 Avgränsningar	11
1.4 Disposition	12
2 DET STYRANDE RAMVERKET	13
2.1 Havsrättskonventionen	13
2.2 Den internationella konventionen om förhindrande av havsförorening från fartyg	14
2.3 Baselkonventionen om kontroll av gränsöverskridande transporter och slutligt omhändertagande av farligt avfall	15
2.4 Den internationella konventionen om säkerhet för människoliv till sjöss	16
2.5 The International Atomic Energy Agency (IAEA)	17
2.5.1 The Regulations for the Safe Transport of Radioactive Material	18
2.5.2 Code of Practice on the International Transboundary Movement of Radioactive Waste	19
3 SKYDDET FÖR DEN MARINA MILJÖN	21
3.1 Skyldigheten att skydda och bevara den marina miljön	21
3.1.1 Staters skyldighet att skydda och bevara den marina miljön	23
3.1.2 Staters möjlighet att skydda och bevara den marina miljön	26
3.2 Försiktighetsprincipen	27
3.2.1 Vad menas med försiktighetsprincipen?	28
3.2.2 Försiktighetsprincipen i praxis	29
4 OSKADLIG GENOMFART	34
4.1 Vad menas med oskadlig genomfart?	34
4.2 Rätten att neka och suspendera oskadlig genomfart	37
4.3 Kan transporter av radioaktivt material anses vara oskadlig genomfart?	39

5	SKADESTÅNDSANSVAR	42
5.1	Skadeståndsansvar enligt Havsrättskonventionen	45
5.2	Skadeståndsansvar enligt Baselkonventionen	46
5.3	Polluter Pays Principle	46
5.3.1	Principens svagheter	49
5.3.1.1	Vem är förorenaren?	49
5.3.1.2	För vad och för vilka skador skall förorenaren betala?	50
6	SLUTSATSER	52
	KÄLL- OCH LITTERATURFÖRTECKNING	56
	RÄTTSFALLSFÖRTECKNING	63

Sammanfattning

När det gäller transporter av radioaktivt material och skyddet för den marina miljön så finns det en mängd regleringar som är tillämpliga. Av dessa regleringar kan man säga att det finns fyra stora internationella konventioner som utgör ett slags ramar som man skall hålla sig inom. Utöver dessa fyra konventioner så skall man också ta hänsyn till IAEA och dess regleringar, eftersom det handlar om transporter av radioaktivt material. Man skall även titta på sedvanerätten i internationell rätt, eftersom den ålägger stater flera viktiga skyldigheter när det gäller att skydda miljön. Den grundläggande skyldigheten för stater är att deras agerande inte får skada andra staters rättigheter.

För att förhindra föroreningar från fartyg så skall stater verka för att fastställa internationella regler och normer för att förhindra, begränsa och kontrollera föroreningar av den marina miljön från fartyg. På samma sätt skall stater vid behov verka för att sådana farledssystem antas, som är utformade i syfte att så långt som möjligt begränsa risken för olyckor, som skulle kunna medföra föroreningar av den marina miljön. Kuststaterna får också under vissa specifika förhållanden anta lagar och andra författningar vad gäller sin exklusiva ekonomiska zon, för att förhindra, begränsa och kontrollera föroreningar från fartyg.

Det är många stater som har protesterat mot transporter av radioaktivt material. Gemensamt för flera av staterna är att de har fört fram försiktighetsprincipen som en grund på vilken de ifrågasätter lagligheten av transporter. I dagens läge så har försiktighetsprincipen fått ett stort stöd av det internationella samfundet och den tillämpas på en mängd ämnesområden. Försiktighetsprincipens målsättning är att bidra med riktlinjer när det finns vetenskaplig osäkerhet gällande utveckling och tillämpning av internationell miljö rätt. På den mest generella nivån så kan man säga att försiktighetsprincipen innebär att stater skall agera försiktigt och vara förutseende när de beslutar om aktiviteter som kan påverka miljön. En mer preciserad tolkning av försiktighetsprincipen kräver att man reglerar aktiviteter och ämnen som kan vara skadliga för miljön och att man även förbjuder dessa, även om man inte har några övertygande eller helt säkra bevis på att aktiviteterna eller ämnena är skadliga eller kan orsaka skada på miljön. Man kan säga att själva essensen av försiktighetsprincipen är att sedan en risk har identifierats så skall inte bristen på vetenskapliga bevis gällande orsak och effekt användas som ett skäl för att inte agera för att skydda miljön.

Skyldigheten att skydda och bevara den marina miljön står mot rätten till oskadlig genomfart. Rätten till oskadlig genomfart är en gammal rättighet och den fanns redan under romartiden. Den definition av oskadlig genomfart som i dagens läge är tillämplig och som ses som en del av sedvanerätten finns intagen i Havsrättskonventionen (*United Nations Convention on the*

Law of the Sea). I Havsrättskonventionen sägs det att en genomfart är oskadlig om den inte stör kuststatens lugn, ordning eller säkerhet. Om ett utländskt fartygs genomfart av någon anledning upphör att vara oskadlig, så har det fartyget ingen rätt att vara kvar i kuststatens territorialhav. Som en konsekvens av detta får kuststaten vidta nödvändiga åtgärder för att hindra sådan genomfart som inte är oskadlig. Men kuststaten kan inte och får inte utan stöd av Havsrättskonventionen hindra utländska fartyg som utövar oskadlig genomfart i kuststatens territorialhav. Detta får kuststaten inte ens göra trots att fartygens last utgör en påtaglig miljörisk, som t.ex. transporter av radioaktivt material gör. Men kuststaterna har vissa möjligheter att begränsa rätten till oskadlig genomfart för fartyg som transporterar radioaktivt material. En sådan begränsning kan t.ex. innebära att ett fartyg bara får använda sig av vissa bestämda farleder, för att på så sätt försöka göra genomfarten så säker som möjlig. Kuststaten får också tillfälligt suspendera rätten till oskadlig genomfart för utländska fartyg i särskilt angivna områden av dess territorialhav, om en sådan åtgärd är av väsentlig betydelse för skyddet av dess säkerhet.

När det kommer till skadeståndsfrågan i händelse av en olycka med transporter av radioaktivt material så finns det vissa specifika internationella traktater som etablerar ett skadeståndsansvar i händelse av en nukleär olycka. Men det existerar inga enhetliga regler som reglerar skadeståndsfrågan i samband med nukleära olyckor, varken om den inträffar vid t.ex. ett kärnkraftsverk eller om den inträffar under en transport. Att det inte finns några enhetliga regler ställer till problem, särskilt när det gäller transporter av radioaktivt material, eftersom dessa transporter ofta är gränsöverskridande. Detta innebär att om det inträffar en olycka så kan det bli så att det blir ett flertal skadeståndskonventioner som blir tillämpliga. Det finns alltså många luckor som måste täppas till i det gällande regelverket när det gäller skadeståndsansvar i händelse av en olycka med ett fartyg som transporterar radioaktivt material.

Polluter Pays Principle är en vida accepterad och tillämpad rättslig princip när det gäller att betala för kostnaderna för föroreningar och kontroll. Som en följd av detta så har principen också inkorporerats i ett miljörättsligt "liability" sammanhang, vilket alltså innebär att det är den som har handlat fel, d.v.s. förorenaren, som har en skyldighet att reparera skadan. Polluter Pays Principle är en miljörättslig princip och därmed är den en övergripande norm som inte är direkt bindande. Detta i sin tur medför att principen har vissa svagheter som får till följd att den är svår att tillämpa i praktiken.

Förord

Jag vill tacka min familj och min flickvän för det stora stöd som de utgör och för att de alltid tror på mig.

Ett särskilt tack vill jag framföra till min handledare Ulf Linderfalk för att han har väglett mig i mitt arbete och kommit med värdefulla synpunkter och tips.

Jerry Pettersson

Lund i maj 2005

Förkortningar

AJIL	American Journal of International Law
BNFL	British Nuclear Fuels Limited
COGEMA	Compagnie Générale des Matières Nucléaires
EU	Europeiska Unionen
FN	Förenta Nationerna
HLW	High-level nuclear Waste
IAEA	International Atomic Energy Agency
ICJ	International Court of Justice
ILM	International Legal Materials
IMCO	Inter-Governmental Maritime Consultative Organization
IMO	International Maritime Organisation
ITLOS	International Tribunal for the Law of the Sea
IWGMP	Intergovernmental Working Group on Marine Pollution
MARPOL	International Convention for the Prevention of Pollution from Ships
MOX	Mixed Oxide Fuel
OECD	Organization for Economic Co-operation and Development
OSPAR	Convention for the Protection of the Marine Environment of the North-East Atlantic
PNTL	Pacific Nuclear Transport Limited
PPP	Polluter Pays Principle
SOLAS	International Convention for the Safety of Life at Sea
SÖ	Sveriges Internationella Överenskommelser
UNCLOS	United Nations Convention on the Law of the Sea
UNECE	United Nations Economic Commission for Europe
UNTS	United Nations Treaty Series

1 Inledning

Transporter av radioaktivt material på haven är inget nytt men det är något som är angeläget och aktuellt att diskutera eftersom dessa transporter ökar. Transporterna är riskabla och om det skulle inträffa en olycka så kan det leda till allvarliga konsekvenser för bl.a. människors hälsa och för den marina miljön. Många stater är oroliga för att det ska inträffa allvarliga olyckor med fartyg som transporterar radioaktivt material och trots att oddsen för att ett fartyg t.ex. ska sjunka är små, så har det redan hänt¹ och det kommer garanterat att hända igen, frågan är bara när.

Det finns inget som säger att fartyg som transporterar radioaktivt material skulle vara mer förskonade från olyckor än fartyg som t.ex. transporterar olja. Vi har hört talas om många svåra olyckor med fartyg som transporterar olja, tänk t.ex. på *Prestige* som i november 2002 förläste utanför Spaniens kust och på *Fu Shan Hai* som sommaren 2003 förläste utanför Bornholms kust. Detta är bara två exempel på olyckor som har medfört stora konsekvenser för vår omgivning. En fördel, om man nu kan kalla det så, med oljeolyckor är att oljan går att sanera ganska bra. Sanering kan bl.a. ske genom att man tar bort oljan från stränderna och att man t.ex. tvättar fåglarnas fjädrar fria från olja eller så låter man oljan helt enkelt brytas ner på naturlig väg. Men lika lätt är det inte om det skulle ske ett radioaktivt utsläpp i haven. Ett radioaktivt utsläpp är mycket farligare och mycket mer långlivat än ett oljeutsläpp. Som ett exempel på en olycka med radioaktivitet kan nämnas Tjernobylylyckan, som inträffade 1986 och som innebar att radioaktivitet spred sig mycket långt. Effekterna av detta utsläpp märks fortfarande i dag och det kommer att finnas områden där radioaktiviteten kommer att märkas i tusentals år till. Nu är det troligtvis inte så att ett utsläpp av radioaktivitet från ett fartyg skulle bli lika omfattande som det från kärnkraftsverket i Tjernobyli. Men det är helt klart att om ett utsläpp av radioaktivitet i haven skulle inträffa så skulle detta innebära att radioaktiviteten spreds med havens strömmar och på så sätt skulle detta få stora konsekvenser för människor och den marina miljön på många platser på vår jord.

Det har genomförts ett flertal transporter av radioaktivt material på haven världen över och fler kommer det att bli.² Några exempel på sådana

¹ Som exempel kan nämnas det Panama flaggade fartyget *MSC Carla* som bröts i två under en storm mellan den 24 och 25 november 1997 utanför Azorerna. Fartygets för sjönk den 30 november och med den även det radioaktiva materialet som fartyget transporterade. Som tur var så gick inte behållarna som det radioaktiva materialet fanns i sönder och det blev därför inget radioaktivt utsläpp. (Marin, Oceanic Transportation of Radioactive Materials, kap. V (B) och www.archive.greenpeace.org/majordomo/index-press-releases/1997/msg00514.html (Uppgiften hämtad 2005-03-10))

² Mellan åren 1971 till 2003 så har det genomförts mer än 20 000 transporter av använt kärnbränsle eller separerat högriskabelt kärnavfall. Av dessa transporter så har ca. 300 genomförts på haven. (www.world-nuclear.org/info/inf20.htm) (Uppgiften hämtad 2005-04-14)

transporter är de som det japanska fartyget *Akatsuki Maru* och de brittiska fartygen *Pacific Pintail*, *Pacific Teal* och *Pacific Swan*³ har genomfört. I november 1992 transporterade det japanska fartyget *Akatsuki Maru* 2200 pund (997,90 kilo) plutonium från Frankrike till Japan, genom att ta sig runt Goda Hoppsudden i Afrika och sedan söder om Australien och Nya Zeeland innan den åkte norr ut genom Stillahavet till Japan.⁴ Det brittiska fartyget *Pacific Pintail* transporterade i februari 1995, 28 behållare⁵ med glaserat högriskabelt nukleärt avfall (HLW) i glasblock, som vart och ett vägde 1000 pund (453,59 kilo), runt Kap Horn och sedan tvärs över Stillahavet.⁶ I februari 1997 transporterade det brittiska fartyget *Pacific Teal* 40 behållare med nukleärt avfall runt Afrika och sedan upp till Tasmanhavet.⁷ Det Brittiska fartyget *Pacific Swan* transporterade i januari 1998 60 behållare med HLW genom Karibien och sedan genom Panamakanalen⁸ och detta ledde till stora protester bland många stater.⁹ I mars 1999 gjorde *Pacific Swan* en liknande resa och denna gången transporterade fartyget 40 cylindrar med HLW genom Mona Passagen, som ligger mellan Puerto Rico och Dominikanska Republiken och sedan vidare genom Panamakanalen.¹⁰ I september 2002 så var det dags för *Pacific Pintail* igen och denna gången transporterade fartyget MOX bränsle bestående av 255 kilo plutonium från Japan till England.¹¹

Transporterna av radioaktivt material upprör och detta leder till tvister. En tvist som ännu inte helt är avgjord och som bl.a. handlar om transporter av radioaktivt material är *The MOX Plant Case*¹². Detta är en tvist mellan Irland och Storbritannien och den har sin grund i att Storbritannien ville öppna en ny MOX fabrik i Sellafield. MOX fabriken i Sellafield öppnade

³ Pacific Pintail och Pacific Teal ägs av PNTL, som i sin tur ägs av BNFL (ett statligt brittiskt företag), COGEMA (ett statligt franskt företag) och Japanska nukleära företag. (www.pntl.co.uk) (Uppgiften hämtad 2005-04-28) Pacific Swan ägs av BNFL. (www.corecumbria.co.uk/newsapp/briefings/briefsmenu.asp) (Uppgiften hämtad 2005-04-27)

⁴ Van Dyke, *Applying the Precautionary Principle to Ocean Shipments of Radioactive Materials*, s. 380

⁵ Tunnorna som används till transporterna består av massivt stål och de väger runt 100 ton. När det gäller använt kärnbränsle så innehåller varje tunna upp till åtta ton bränsle. När det gäller glaserat avfall så innehåller varje tunna 20 eller 28 rostfria cylindriska stålbehållare som, i sin tur, innehåller det solida glaserade avfallet. Varje full stålbehållare väger ca. 500 kg. (www.uic.com.au/nip23.htm) (Uppgiften hämtad 2005-04-14)

⁶ Van Dyke, *The Legal Regime Governing Sea Transport of Ultrahazardous Radioactive Materials*, s. 78

⁷ Van Dyke, *The Legal Regime Governing Sea Transport of Ultrahazardous Radioactive Materials*, s. 78

⁸ Van Dyke, *The Legal Regime Governing Sea Transport of Ultrahazardous Radioactive Materials*, s. 78

⁹ Currie, *The International Law of Shipment of Ultrahazardous Radioactive Materials: Strategies and Options to Protect the Marine Environment*, kap. 2

¹⁰ Van Dyke, *The Legal Regime Governing Sea Transport of Ultrahazardous Radioactive Materials*, s. 78

¹¹ Tanaka, *Lessons from the Protracted MOX Plant Dispute: A Proposed Protocol on Marine Environmental Impact Assessment to the United Nations Convention on the Law of the Sea*, kap. I

¹² *The MOX Plant Case (Ireland v. United Kingdom), Provisional Measures, ITLOS, Order of 3 December 2001*

1996¹³ och i den så arbetar man om använt kärnbränsle till nytt bränsle, s.k. *mixed oxide fuel* (MOX). Den Irländska regeringen menar att driften av fabriken kommer att bidra till föroreningen av Irländska Sjön och de pekar också på de risker som finns med transporten av det radioaktiva materialet till och från fabriken.¹⁴ I Sellafield finns det ett kärnkraftverk sedan länge och detta kärnkraftverk och transportererna av radioaktivt material på Irländska Sjön till och från kärnkraftverket har oroat den irländska befolkningen sedan 1950-talet. Detta är en oro som det finns fog för, eftersom Irländska Sjön är ett av de havsområden som är mest förorenat av radioaktivitet i hela världen.¹⁵

Konflikten mellan Irland och Storbritannien rörande kärnkraftverket i Sellafield tog ordentlig fart 1992, eftersom det var då BNFL beslutade sig för att bygga en ny MOX fabrik i Sellafield. Irland bad Storbritannien att bl.a. förbereda en miljökonsekvensbeskrivning och dela med sig av relevant information som hade med byggets miljöpåverkan att göra, men det gjorde Storbritannien inte. Så efter flera år av misslyckade diplomatiska ansträngningar från Irlands sida för att försöka få fram relevant information, så utnyttjade Irland det skiljedomsförfarande som finns i Havsrättskonventionen (*United Nations Convention on the Law of the Sea*¹⁶) och i OSPAR-konventionen (*Convention for the Protection of the Marine Environment of the North-East Atlantic*¹⁷).¹⁸ Som grund för

¹³ www.bellona.no/en/energy/nuclear/sellafield/wp_5-2001/21755.html (Uppgiften hämtad 2005-04-25)

¹⁴ Irland menar att Storbritannien har brutit mot vissa traktaträttsliga regler i Havsrättskonventionen och därmed har de också misslyckats med att vidta nödvändiga åtgärder för att förhindra, minska och kontrollera att den marina miljön i Irländska Sjön inte förorenas. Detta innebär att MOX fabriken kommer att bidra till föroreningen av Irländska Sjön bl.a. genom att det kommer att bli radioaktiva utsläpp från MOX fabriken, både sådana som är avsiktliga och sådana som kan ske till följd av en olycka. Irland menar också på att transporter av radioaktivt material till och från MOX fabriken utgör en risk för att det ska bli utsläpp av radioaktivitet i Irländska Sjön. Ett sätt som det kan bli ett utsläpp på är att transportererna utsätts för terroristangrepp. (The MOX Plant Case, ORDER, 3 December 2001, Paragraf 26)

¹⁵ Tanaka, Lessons from the Protracted MOX Plant Dispute: A Proposed Protocol on Marine Environmental Impact Assessment to the United Nations Convention on the Law of the Sea, kap. II (A) (1)

¹⁶ United Nations Convention on the Law of the Sea, Done at Montego Bay, December 19, 1982

¹⁷ Convention for the Protection of the Marine Environment of the North East Atlantic, Done at Paris, September 22, 1992

¹⁸ ITLOS har inte jurisdiktion över faktan i the MOX Plant Case, eftersom i enlighet med Artikel 287 (5) i Havsrättskonventionen så har tvisten hänskjutits till en *ad hoc* tribunal som inrättas under Annex VII i Havsrättskonventionen. Men i avvaktan på att en Annex VII tribunal ska inrättas så kan ITLOS föreskriva provisoriska åtgärder, om någon av parterna önskar detta. En förutsättning för detta är dock att ITLOS kommer fram till att Annex VII tribunalen har *prima facie* jurisdiktion och att situationen är så pass överhängande att den kräver sådana åtgärder. (Se Artikel 290 (5) Havsrättskonventionen) Man måste också ta hänsyn till att ITLOS och Annex VII tribunalen inte har jurisdiktion över en tvist som rör tolkningen och tillämpningen av OSPAR-konventionen, eftersom denna konvention inte tillåter någon tvistelösning för ITLOS eller för en *ad hoc* tribunal som har etablerats i enlighet med Havsrättskonventionen. (Se Artikel 288 (2) Havsrättskonventionen, Artikel 32 OSPAR-konventionen och Tanaka: Lessons from the Protracted MOX Plant Dispute, fotnot 12) När en tvist rör tolkningen eller tillämpningen av OSPAR-konventionen så kan tvisten,

skiljedomsförfarandet hävdade Irland att Storbritannien bröt mot vissa relevanta traktatsrättsliga regler när det gällde att skydda den marina miljön i Irländska Sjön.¹⁹ I väntan på att en tribunal i enlighet med Annex VII i Havsrättskonventionen skulle inrättas, så begärde Irland att ITLOS skulle bevilja provisoriska åtgärder i förhållande till MOX fabriken.²⁰

Tvisten består av tre delar, nämligen själva MOX fabriken, internationell transport av radioaktivt material och skyddet för den marina miljön i Irländska sjön.²¹ ITLOS sa att skyldigheten för stater att samarbeta är en fundamental princip under del XII i Havsrättskonventionen och enligt internationell lag, när det gäller att förhindra förorening av den marina miljön.²² För detta syfte föreskrev ITLOS följande provisoriska åtgärder i enlighet med artikel 290 (5) i Havsrättskonventionen:

Ireland and the United Kingdom shall cooperate and shall, for this purpose, enter into consultations forthwith in order to:

- (a) exchange further information with regard to possible consequences for the Irish Sea arising out of the commissioning of the MOX plant;
- (b) monitor risks or the effects of the operation of the MOX plant for the Irish Sea;
- (c) devise, as appropriate, measures to prevent pollution of the marine environment which might result from the operation of the MOX plant.²³

Irland hade hävdat att försiktighetsprincipen i internationell miljö rätt var en del av internationell sedvanerätt. Om detta sa domare Wolfrum i sin skiljaktiga mening:

It is still a matter of discussion whether the precautionary principle or the precautionary approach in international environmental law has become part of customary international law.²⁴

Det finns många stater, i stora delar av världen, som har protesterat mot transporter av radioaktivt material till havs. Som exempel kan nämnas att länderna i Karibien har uttryckt att de är oroliga för transporter och 1992 sa *the Heads of Government of the Caribbean Community* följande:

shipment of plutonium and other radioactive or hazardous materials should not traverse the Caribbean Sea.²⁵

på begäran av en part, hänskjutas till en *ad hoc* tribunal, i enlighet med Artikel 32 i OSPAR-konventionen. Detta är skälet till varför två *ad hoc* tribunaler, en under Havsrättskonventionen och en under OSPAR-konventionen, har behandlat tvisten rörande The MOX Plant. (Se Tanaka, Lessons from the Protracted MOX Plant Dispute, fotnot 12) I detta examensarbete behandlas dock bara den tvist som ITLOS har behandlat.

¹⁹ The MOX Plant Case, ORDER, 3 December 2001, Paragraf 26

²⁰ The MOX Plant Case, ORDER, 3 December 2001, Paragraf 27

²¹ ITLOS: Press Release 59, 13 November 2001

²² ITLOS: Press Release 62, 3 December 2001

²³ The MOX Plant Case, ORDER, 3 December 2001, Paragraf 89

²⁴ The MOX Plant Case, ORDER, 3 December 2001, Domare Wolfrum's skiljaktiga mening

Ytterligare exempel är att 1995 så protesterade många Sydamerikanska länder, däribland Chile, mot att man transporterade radioaktivt material genom deras territorialhav och exklusiva ekonomiska zon.²⁶ Även nationer som är öar i Stilla havet har protesterat kraftigt mot transporterna. Bland dessa länder är det Nya Zeeland som har tagit på sig den ledande rollen genom att hävda att transporter av radioaktivt material inte kommer att tillåtas genom Nya Zeelands exklusiva ekonomiska zon. Detta baserar de på försiktighetsprincipen som bl.a. finns i Rio-deklarationen och på att det skulle finnas erkännande i internationell rätt att potentiellt påverkade stater ska få förvarning om transporter och att dessa stater i förhand ska godkänna transporterna.²⁷ Ytterligare ett land som har genomfört protester är Sydafrika. Likaså har länder i Indiska Oceanen uttalat sig om att fartyg som transporterar radioaktivt material inte kommer att tillåtas i deras exklusiva ekonomiska zon.²⁸

Att transporterna av radioaktivt material rör upp starka känslor och leder till protester världen över är inte så konstigt. Att det är så beror på att dessa transporter ger upphov till risker som skiljer sig stort från transporten av annat gods som transporteras på haven. Om man tittar på hur radioaktivt det material som transporteras kan vara²⁹ så är det inte svårt att förstå att om en olycka skulle vara framme så kan det långlivade, högradioaktiva materialet som fartygen transporterar hota stora delar av den marina miljön och medföra långvariga föroreningar av den marina miljön. Om man försöker måla upp ett värsta tänkbara scenario med vad som kan hända med ett fartyg som transporterar radioaktivt material, så är det nog inte att fartyget sjunker, utan det värsta är nog att fartyget kolliderar med ett annat fartyg och att detta i sin tur leder till att det uppstår en brand. Om en brand uppstår skulle detta kunna få till följd att radioaktiva partiklar blir luftburna och på så sätt kan de spridas över stora områden och utsätta många livsformer för stor fara.³⁰

För att minimera olycksrisken och minska konsekvenserna av en eventuell olycka så är det viktigt att man har ett bra regelverk och ett bra samarbete, både nationellt och internationellt som medför att man bl.a. kan skydda den marina miljön på ett bra och tillfredsställande sätt. De viktigaste internationella organisationerna som hjälper till att kontrollera transporter av

²⁵ Van Dyke, The Legal Regime Governing Sea Transport of Ultrahazardous Radioactive Materials, s. 79

²⁶ Van Dyke, The Legal Regime Governing Sea Transport of Ultrahazardous Radioactive Materials, s. 79

²⁷ Van Dyke, The Legal Regime Governing Sea Transport of Ultrahazardous Radioactive Materials, s. 80

²⁸ Van Dyke, The Legal Regime Governing Sea Transport of Ultrahazardous Radioactive Materials, s. 80

²⁹ Vissa fartyg transporterar plutonium och som exempel så har Plutonium 239 en halveringstid på 24 000 år. (www.ssi.se/fakta_om_stroelning/Strolningsbroschyr/Halveringstid.html) (Uppgiften hämtad 2005-04-14)

³⁰ Van Dyke, The Legal Regime Governing Sea Transport of Ultrahazardous Radioactive Materials, s. 79

radioaktivt material är IMO (International Maritime Organization) och IAEA (International Atomic Energy Agency). Dessa organisationer arbetar bl.a. med att utarbeta bestämmelser för säkerheten till sjöss och riktlinjer för hur det radioaktiva godset skall var paketerat under transport på haven. Det är viktigt att stater har klart för sig vilka regler som är tillämpliga och hur de ska agera när det gäller transporter av radioaktivt material, för frågan är inte *om* det kommer att ske olyckor, utan frågan är *när* det kommer att ske olyckor med fartyg som transporterar radioaktivt material.

1.1 Syfte och frågeställningar

Syftet med examensarbetet är att identifiera och beskriva de regler och principer som är tillämpningsbara för kuststaten och flaggstaten när det gäller transporter av radioaktivt material på haven och skyddet för den marina miljön.

För att uppnå mitt syfte så har jag ställt en rad frågor. Dessa frågor är bl.a. följande:

- Vilka konventioner och principer är tillämpliga när det gäller transporter av radioaktivt material och skyddet för den marina miljön?
- Vilka rättigheter och skyldigheter har kuststaten och flaggstaten i territorialhavet och i den exklusiva ekonomiska zonen när det gäller skyddet för den marina miljön?
- Vad menas med oskadlig genomfart och kan kuststaten inskränka på flaggstatens rätt till oskadlig genomfart för att skydda den marina miljön?
- Om det inträffar en olycka med ett fartyg som transporterar radioaktivt material, är då Polluter Pays Principle till någon hjälp när det kommer till att bestämma skadeståndsansvaret och storleken på ett eventuellt skadestånd?

1.2 Metod och material

Utgångspunkten till detta examensarbete är några av de transporter av radioaktivt material som har skett under årens lopp och *The MOX Plant Case*. Dessa händelser har gett en bra utgångspunkt för att arbeta vidare på och analysera de speciella problem som transport av radioaktivt material för med sig. För att få svar på de frågor som jag har om transporter av radioaktivt material och skyddet för den marina miljön så har jag sökt i ett flertal databaser på Internet och på bibliotek. Detta har resulterat i att jag har fått tillgång till och använt mig av ett flertal artiklar som har publicerats i många delar av världen. Jag har även använt mig av mer traditionell juridisk litteratur som t.ex. böcker och propositioner. När det gäller konventioner så har jag till största delen använt mig av konventionernas engelska versioner.

Men jag har även använt mig av Sveriges Internationella Överenskommelser (SÖ). I de fall där jag har citerat text så har jag dock gjort detta på engelska. Detta för att texten skall bli så korrekt som möjligt utan något bortfall av relevant information.

1.3 Avgränsningar

Eftersom det inte finns någon möjlighet att inom ramarna för detta examensarbete behandla alla de internationella regleringar som finns på havsrättens och miljörettens område, så har jag varit tvungen att göra vissa avgränsningar. Någon fullständig redogörelse av internationell rätt på havsrättens och miljörettens område eftersträvas inte, så därför har jag avgränsat mig till att i huvudsak titta på fyra stora internationella konventionerna som utgör ett slags ramverk när det gäller transporter av radioaktivt material på haven och skyddet för den marina miljön. De fyra konventionerna är:

- *United Nations Convention on the Law of the Sea, (Havsrättskonventionen)*³¹
- *International Convention for the Prevention of Pollution from Ships, as modified by the Protocol of 1978 relating thereto, (MARPOL 73/78)*³²
- *Basel Convention on the Control of Transboundary Movements of Hazardous Wastes and their Disposal, (Baselkonventionen)*³³
- *International Convention for the Safety of Life at Sea, (SOLAS)*³⁴

Jag har också tittat på de regleringar som IAEA har när det gäller transporter av radioaktivt material på haven och de är:

- *The Regulation for the Safe Transport of Radioactive Material*³⁵
- *Code of Practice on the International Transboundary Movement of Radioactive Waste*³⁶

Jag har vidare koncentrerat mig på transporter av radioaktivt material i territorialhavet och i den exklusiva ekonomiska zonen och p.g.a. detta så har jag speciellt tittat på de bestämmelser som kan bli aktuella för dessa områden.

³¹ United Nations Convention on the Law of the Sea, Done at Montego Bay, December 19, 1982

³² International Convention for the Prevention of Marine Pollution from Ships, 1973, as modified by the protocol of 1978 relating thereto, MARPOL 73/78

³³ Basel Convention on the Control of Transboundary Movements of Hazardous Wastes and their Disposal, Basel, 22 March, 1989

³⁴ International Convention for the Safety of Life at Sea, Concluded at London on 1 November 1974

³⁵ The Regulation for the Safe Transport of Radioactive Material, 1996 Edition (Revised)

³⁶ Code of Practice on the International Transboundary Movement of Radioactive Waste, IAEA, 21 September 1990

1.4 Disposition

För att läsaren ska få en förståelse för den problematik som finns kring transporter av radioaktivt material på haven så har jag valt att först redogöra för några av de transporter som har skett och för *The MOX Plant Case*. Därefter ges det en överblick över de fyra internationella konventionerna som utgör ett slags ramverk när det gäller transporter av radioaktivt material på haven och skyddet för den marina miljön. I samband med detta så redogörs det också för IAEA:s bestämmelser som är tillämpningsbara på transporter av radioaktivt material på haven. Efter detta behandlas skyddet för den marina miljön mer ingående och här kommer bl.a. Havsrättskonventionens regleringar och försiktighetsprincipen in i bilden. Därefter görs det en redogörelse för vad som egentligen menas med oskadlig genomfart och vilka regler som gäller för oskadlig genomfart. Slutligen diskuteras den skadeståndsskyldighet som kan uppstå i händelse av en olycka med ett fartyg som transporterar radioaktivt material och här ligger tyngdpunkten på Polluter Pays Principle. Arbetet avslutas med de slutsatser som jag har dragit av examensarbetet.

2 Det styrande ramverket

När det gäller sjöfart och transporter av olika typer av gods så finns det en mängd olika bestämmelser. Dessa bestämmelser tar sitt uttryck i lokala, nationella och internationella regleringar. Som jag nämnde i kapitel 1.3 så kommer jag att behandla fyra stora internationella konventioner, som man kan säga utgör ett slags ramar för transporter av radioaktivt material och skyddet för den marina miljön, samt två regleringar som IAEA har när det gäller transporter av radioaktivt material på haven.

Huvudsyftet med detta kapitel är att ge en ökad förståelse för varför just dessa konventioner och regleringar är tillämpliga på transporter av radioaktivt material och skyddet för den marina miljön. I detta kapitel kommer jag inte att rada upp artikel efter artikel i de aktuella konventionerna. Relevanta artiklar kommer i stället att nämnas i de sammanhang där de är tillämpliga.

2.1 Havsrättskonventionen

FN:s Havsrättskonvention (*United Nations Convention on the Law of the Sea, UNCLOS*³⁷) är en global ramkonvention som i stort sett reglerar alla aspekter rörande havens och havsbottens fredliga användning. Centrala delar av konventionen är att betrakta som sedvanerätt och detta får till följd att alla stater *prima facie* är bundna av dessa delar. Konventionen består av 320 artiklar och av 9 bilagor (s.k. annex). Konventionen undertecknades 1982 och den trädde i kraft 1994. Konventionen är en ”paketlösning” och det innebär att man inte kan göra någon reservation till någon av konventionens delar, utan man måste anta hela konventionen.³⁸

Antalet parter till Havsrättskonventionen är 148³⁹ och konventionen är det största enskilda internationella politiska avtalet om hur världens länder skall dela upp världshavet och dess resurser.⁴⁰ Havsrättskonventionen behandlar dels den ”klassiska” havsrätten som t.ex. territorialhavet, sjöfart, fiske, rätten till oskadlig genomfart, internationella sund och farleder men också frågor om exklusiva ekonomiska zoner, skyddet för den marina miljön,

³⁷ United Nations Convention on the Law of the Sea, Done at Montego Bay, December 19, 1982

³⁸ Oceans and Law of the Sea, Overview- Convention & Related Agreements, The United Nations Convention on the Law of the Sea (Återfinns på www.un.org/Depts/los/convention_agreements/convention_historical_perspective.htm) (Uppgiften hämtad 2005-04-06)

³⁹ 2005-02-01 var antalet parter till konventionen 148, (www.un.org/Depts/los/reference_files/chronological_lists_of_ratifications.htm#The United Nations Convention on the Law of the Sea) (Uppgiften hämtad 2005-04-10)

⁴⁰ Naturvårdsverket: Förenta Nationernas havsrättskonvention (Återfinns på www.naturvardsverket.se) (Uppgiften hämtad 2005-04-02)

marin forskning m.m.⁴¹ Ett av konventionens huvudsyften är att skapa balans mellan rättigheter och skyldigheter. Detta får till följd att en stat i vissa hänseenden får ökade rättigheter och i andra hänseenden får staten ökade skyldigheter. Principen om havets frihet ställs mot ökade nationella befogenheter, fördelningen av havets tillgångar mot nationella intressen och miljöhänsyn mot ekonomiska intressen.⁴²

De delar av Havsrättskonventionen som är speciellt intressanta för detta examensarbete är del II som handlar om territorialhav och avgränsande zon, del V som handlar om ekonomisk zon och del XII som handlar om skydd och bevarande av den marina miljön.

2.2 Den internationella konventionen om förhindrande av havsförorening från fartyg

Den internationella konventionen om förhindrande av havsförorening från fartyg (*International Convention for the Prevention of Marine Pollution from Ships*⁴³), eller som den brukar kallas MARPOL-konventionen är en global ramkonvention som består av protokoll och annex. MARPOL-konventionen är en FN-konvention som är framförhandlad inom FN: s internationella sjöfartsorganisation (IMO). MARPOL-konventionens tillkomst är ett resultat av att oljetransporterna till sjöss ökade kraftigt och att allt större tankfartyg användes vid dessa transporter.⁴⁴ Konventionen undertecknades 1973 och den ändrades genom ett protokoll som undertecknades 1978 (det s.k. MARPOL-protokollet⁴⁵). Efter denna ändring så brukar man beteckna MARPOL-konventionen som MARPOL 73/78.⁴⁶

Protokollet innehåller ändringar och tillägg till MARPOL-konventionen, men i praktiken utgör protokollet en reviderad version av konventionen och protokollet är avsett att ersätta konventionen i dess ursprungliga lydelse.⁴⁷ När MARPOL i fortsättningen nämns så menas både konventionen och protokollet.

Konventionen trädde i kraft 1983 och den består av 20 artiklar och innehåller sex annex. Annexen innehåller tekniska föreskrifter för att förhindra olika typer av föroreningar och de behandlar i tur och ordning:

⁴¹ Naturvårdsverket: Förenta Nationernas havsrättskonvention (Återfinns på www.naturvardsverket.se) (Uppgiften hämtad 2005-04-02)

⁴² Prop. 2000/01:139 s. 46

⁴³ International Convention for the Prevention of Marine Pollution from Ships, London, November 2, 1973

⁴⁴ Prop. 2000/01:139 s. 49

⁴⁵ Protocol of 1978 relating to the International Convention for the Prevention of Pollution from Ships 1973, London, February 17, 1978

⁴⁶ International Convention for the Prevention of Marine Pollution from Ships, 1973, as modified by the protocol of 1978 relating thereto, MARPOL 73/78

⁴⁷ Prop. 2000/01:139 s. 49

- Annex I: Prevention of pollution by oil
- Annex II: Control of pollution by noxious liquid substances
- Annex III: Prevention of pollution by harmful substances in packaged form
- Annex IV: Prevention of pollution by sewage from ships
- Annex V: Prevention of pollution by garbage from ships
- Annex VI: Prevention of Air Pollution from ships

När det gäller transporter av radioaktivt material så är det annex III som blir tillämpligt.⁴⁸ Antalet parter till konventionens annex varierar, beroende på att det är bara annex I och annex II som är obligatoriska. Antalet parter till annex I och annex II är 130 och antalet parter till t.ex. annex III är 115.⁴⁹

Konventionen tillsammans med annexen innehåller regler som, mot bakgrund av olika havsområdens ekologiska känslighet reglerar vilka typer och vilka mängder av avfall som fartyg får släppa ut till havs. De utsläpp av föroreningar som konventionen omfattar är sådana utsläpp som uppstår till följd av fartygens normala drift, men också utsläpp som sker i samband med olyckor.

2.3 Baselkonventionen om kontroll av gränsöverskridande transporter och slutligt omhändertagande av farligt avfall

Baselkonventionen om kontroll av gränsöverskridande transporter och slutligt omhändertagande av farligt avfall (*Basel Convention on the Control of Transboundary Movements of Hazardous Wastes*⁵⁰), brukar kallas för Baselkonventionen eller Avfallskonventionen. Baselkonventionen är en FN-konvention som är framförhandlad inom FN-systemet och det är en global miljö- och hälsoskyddskonvention som innehåller annex och protokoll. Konventionen är en ramkonvention och den undertecknades 1989 och den trädde i kraft 1992. Antalet parter till konventionen är 165.⁵¹

⁴⁸ I MARPOL, Annex III, Regulation 1 (1) sägs det: "Unless expressly provided otherwise, the Regulations of this Annex apply to all ships carrying harmful substances in packaged forms, or in freight containers, portable tanks or road and rail tank wagons." Vad som menas med "harmful substances" framgår av MARPOL artikel 2 (2), där det sägs: "'Harmful substance' means any substance which, if introduced into the sea, is liable to create hazards to human health, to harm living resources and marine life, to damage amenities or to interfere with other legitimate uses of the sea, and includes any substance subject to control by the present Convention."

⁴⁹ Antalet parter till konventionens Annex I och II är 130 och till Annex III 115. (www.imo.org/home.asp) (Uppgiften hämtad 2005-05-24)

⁵⁰ Basel Convention on the Control of Transboundary Movements of Hazardous Wastes and their Disposal, Basel, 22 March, 1989

⁵¹ 2005-04-08 var antalet parter till konventionen 165. (www.basel.int/ratif/frsetmain.php) (Uppgiften hämtad 2005-04-28)

Syftet med konventionen är att minimera de gränsöverskridande transporter av miljöfarligt avfall och minska uppkomsten av farligt avfall.⁵² För att uppnå detta syfte så strävar man efter att kontrollera gränsöverskridande transporter av farligt avfall, övervaka och förhindra illegal avfallshandel, ge bistånd till miljömässig sund hantering av farligt avfall, främja samarbete mellan parterna till konventionen samt utarbeta tekniska riktlinjer för hanteringen av farligt avfall.⁵³

Baselkonventionens tillämpning på flera viktiga områden är begränsad. Men artikel 1 (3) i Baselkonventionen säger följande:

Wastes which, as a result of being radioactive, are subject to other international control systems, including international instruments, applying specifically to radioactive materials, are excluded from the scope of this Convention.

Av detta framgår det att Baselkonventionen inte specifikt är tillämplig på transporter av radioaktivt material. Men om man tolkar lydelsen av artikel 1 (3) i Baselkonventionen så ser man att Baselkonventionen ska vara tillämplig på radioaktivt avfall om inte radioaktivt avfall faller under andra internationella kontrollsystem, inklusive internationella instrument. I dagsläget så finns det inga andra bindande överenskommelser om gränsöverskridande transport av radioaktivt avfall. IAEA har enbart föreskrivit icke-bindande rekommendationer för transporter av radioaktivt avfall.⁵⁴ Slutsatsen av detta blir att man kan tillämpa Baselkonventionen när det gäller transporter av radioaktivt material.

2.4 Den internationella konventionen om säkerhet för människoliv till sjöss

Den internationella konventionen om säkerhet för människoliv till sjöss, (*International Convention for the Safety of Life at Sea, SOLAS*⁵⁵), betraktas generellt som det viktigaste internationella avtalet när det gäller säkerhet för handelsfartyg. SOLAS har under årens lopp funnits i flera versioner. Den första versionen antogs redan 1914, som en direkt följd av Titanics förlisning.⁵⁶ Den version av SOLAS som är i kraft i dagsläget antogs den 1 november 1974 och den trädde i kraft den 25 maj 1980. Den benämns ibland som SOLAS 1974 och den har 155 parter.⁵⁷ Konventionen innehåller

⁵² Ebbesson, *Internationell Miljörätt*, s. 123

⁵³ Naturvårdsverket: Baselkonventionen (Återfinns på www.naturvardsverket.se) (Uppgiften hämtad 2005-04-02)

⁵⁴ Ebbesson, *Internationell Miljörätt*, s. 124

⁵⁵ International Convention for the Safety of Life at Sea, Concluded at London on 1 November 1974

⁵⁶ IMO: International Convention for the Safety of Life at Sea (SOLAS), 1974 (Återfinns på www.imo.org/home.asp) (Uppgiften hämtad 2005-04-06)

⁵⁷ 2005-01-31 var antalet parter till konventionen 155. (www.imo.org/home.asp) (Uppgiften hämtad 2005-01-31)

artiklar som reglerar generella skyldigheter, tilläggsförfarande m.m. och artiklarna följs av annex som är indelade i 12 kapitel.

Konventionens huvudsyfte är att specificera bestämmelser om hur fartyg ska vara konstruerade för att de ska vara så säkra som möjligt. Det är flaggstaten som är ansvarig för att garantera att fartyg som för deras flagg lever upp till de krav som ställs i konventionen.⁵⁸ SOLAS förbjuder transporter av radioaktivt material på haven, förutom i överensstämmelse med de bestämmelser som finns i konventionen, särskilt i överensstämmelse med de regleringar som finns i kapitel VII.⁵⁹ I kapitel VII i SOLAS regleras transporten av farligt gods i förpackad form och i fast form i bulk liksom transport av flytande bulkvaror och kondenserade gaser i bulk.⁶⁰ De bestämmelser som finns här är tillämpliga på allt gods som kan klassas som farligt och det innefattar även sådant gods som är radioaktivt i enlighet med reglering 2 i kapitel VII i konventionen.⁶¹

Inte någonstans i konventionen så gör man någon skillnad på radioaktiva substanser och andra typer av farligt gods, som t.ex. brandfarliga substanser, utan allt benämns som ”*dangerous goods*”.⁶² Detta är inte bra eftersom det medför att de bestämmelser som finns blir mycket generella. Detta i sin tur medför att bestämmelserna inte kan ge någon specifik vägledning om vad man skall göra när det gäller specifika substanser.⁶³ Men konventionen bidrar dock med hjälpmedel så att man kan etablera mer detaljerade regleringar som man kan tillämpa vid transporter av specifikt gods. Reglering 1 (d) i kapitel VII i SOLAS säger följande:

To supplement the provisions of this Chapter each Contracting Government shall issue, or cause to be issued, detailed instructions on the safe packing and stowage of specific dangerous goods or categories of dangerous goods which shall include any precautions necessary in their relation to other cargo.⁶⁴

2.5 The International Atomic Energy Agency (IAEA)

När man talar om transporter av radioaktivt material så går det inte att bortse från IAEA och dess regleringar. IAEA är en av många organisationer som existerar inom FN-familjen⁶⁵ och den bildades 1957 som en följd av de farhågor och förväntningar som hade uppkommit genom att man hade

⁵⁸ IMO: International Convention for the Safety of Life at Sea (SOLAS), 1974 (Återfinns på www.imo.org/home.asp) (Uppgiften hämtad 2005-04-06)

⁵⁹ International Atomic Energy Agency, Maritime Carriage of nuclear materials, s. 67

⁶⁰ Sjöfartsverket: SOLAS (Återfinns på www.sjofartsverket.se/ta-b/htm/b15/b151/b1514solas-marpol.htm) (Uppgiften hämtad 2005-02-15)

⁶¹ SOLAS, Chapter VII, Regulation 2: Classification: Class 7 -Radioactive substances

⁶² International Atomic Energy Agency, Maritime Carriage of nuclear materials, s. 67

⁶³ International Atomic Energy Agency, Maritime Carriage of nuclear materials, s. 67

⁶⁴ SOLAS, Chapter VII Carriage of Dangerous Goods, Regulation 1: Application

⁶⁵ Fischer, History of the International Atomic Energy Agency, s. 1 och IAEA Statute, Artikel XVI

upptäckt kärnkraften.⁶⁶ IAEA har 138 medlemsstater⁶⁷ och är det organ som globalt arbetar med frågor rörande radioaktivitet. I artikel III i IAEA: s stadga så framgår det vad IAEA är berättigad att göra. Som exempel kan nämnas att i enlighet med artikel III (6) i IAEA: s stadga så får IAEA göra följande:

[...] establish or adopt, in consultation and, where appropriate, in collaboration with the competent organs of the United Nations and with the specialized agencies concerned, standards of safety for protection of health and minimization of danger to life and property [...] and to provide for the application of these standards to its own operations as well as to the operations making use of materials [...] and provide for the application of these standards [...] to operations under any bilateral or multilateral arrangements, or, at the request of a State, to any of that State's activities in the field of atomic energy;

Det är dock viktigt att påpeka att IAEA: s regleringar bara är rekommendationer, d.v.s. regleringarna är inte rättsligt bindande.⁶⁸ Trots att IAEA: s regleringar inte är rättsligt bindande så tycker jag att det är viktigt att nämna dem. Detta eftersom IAEA spelar en stor och viktig roll när det gäller att globalt reglera och kontrollera sådant som har med radioaktivitet att göra.

Jag har valt att ta upp två regleringar som har utarbetats av IAEA som man skall ha i åtanke när det gäller transporter av radioaktivt material. De två regleringarna är: *The Regulation for the Safe Transport of Radioactive Material*⁶⁹ och *Code of Practice on the International Transboundary Movement of Radioactive Waste*⁷⁰.

2.5.1 The Regulations for the Safe Transport of Radioactive Material

De regleringar som finns i *The Regulation for the Safe Transport of Radioactive Material*⁷¹ är tillämpliga på alla transporter av radioaktivt material som sker på land, vatten eller i luften.⁷² De första regleringarna kom till 1961 och sedan dess så har de kontinuerligt uppdaterats.⁷³ I dagsläget är det en reviderad version från 1996 som är gällande⁷⁴ och den trädde i kraft i januari 2003.⁷⁵ *The Regulation for the Safe Transport of*

⁶⁶ www.iaea.org/About/history.html (Uppgiften hämtad 2005-04-08)

⁶⁷ www.iaea.org/About/by_the_numbers.html (Uppgiften hämtad 2005-04-08)

⁶⁸ Cameron, Hancher, Kühn, Nuclear Energy Law After Chernobyl, s. 4

⁶⁹ The Regulation for the Safe Transport of Radioactive Material, 1996 Edition (Revised)

⁷⁰ Code of Practice on the International Transboundary Movement of Radioactive Waste, IAEA, 21 September 1990

⁷¹ The Regulation for the Safe Transport of Radioactive Material, 1996 Edition (Revised)

⁷² IAEA, Regulations for the Safe Transport of Radioactive Material, s. 2, Paragraf 106

⁷³ Pope, Safety in the Transport of Radioactive Material

⁷⁴ IAEA, Regulations for the Safe Transport of Radioactive Material

⁷⁵ World Nuclear Transport Institute, Regulations (Återfinns på www.wnti.co.uk/regulations.html) (Uppgiften hämtad 2005-03-21)

Radioactive Material är bara en rekommendation och detta medför att den inte är rättsligt bindande.

The Regulation for the Safe Transport of Radioactive Material innehåller regleringar som etablerar standarder för säkerhet när det gäller transport av radioaktivt material. Syftet med dessa regleringar är att skydda personer, egendom och miljön från de effekter som radioaktivitet kan medföra under transporter av radioaktivt material.⁷⁶ Även märkning av det radioaktiva godset regleras. Regleringarna i *The Regulation for the Safe Transport of Radioactive Material* är baserade på principen att radioaktivt material som transporteras skall vara ordentligt paketerat för att på så sätt kunna erbjuda skydd mot de olika risker som materialet kan utsättas för, både under normala förhållanden och under eventuella olyckstillfällen.⁷⁷ Eftersom regleringarna är baserade på denna princip så ligger säkerhetsaspekterna på paketeringen.⁷⁸

2.5.2 Code of Practice on the International Transboundary Movement of Radioactive Waste

Code of Practice on the International Transboundary Movement of Radioactive Waste,⁷⁹ eller som den också kallas "IAEA: s kod" antogs genom en resolution på en generalkonferens som IAEA höll den 21 September 1990.⁸⁰ Koden har ingen rättslig verkan som sådan, men den har använts och används för att kontrollera transporter av radioaktivt material.⁸¹

Om man tittar på bestämmelserna i koden så ser man att det i artikel III (3) sägs att:

It is the sovereign right of every State to prohibit the movement of radioactive waste into, from or through its territory.

Vad som dock menas med territorium är inte definierat, men om man ser på det logiskt så borde ordet territorium i alla fall omfatta en stats territorialhav.⁸² Frågan är om territorium i detta sammanhang även omfattar den exklusiva ekonomiska zonen. Den exklusiva ekonomiska zonen är inte

⁷⁶ IAEA, Regulations for the Safe Transport of Radioactive Material, s.1, p. 104

⁷⁷ World Nuclear Transport Institute, Regulations (Återfinns på www.wnti.co.uk/regulations.html) (Uppgiften hämtad 2005-03-21)

⁷⁸ World Nuclear Transport Institute, Regulations (Återfinns på www.wnti.co.uk/regulations.html) (Uppgiften hämtad 2005-03-21)

⁷⁹ Code of Practice on the International Transboundary Movement of Radioactive Waste, IAEA, 21 September 1990

⁸⁰ IAEA, Information Circular, 13 November 1990, Code of Practice on the International Transboundary Movement of Radioactive Waste (Återfinns på www.iaea.org/Publications/Documents/Infcircs/Others/inf386.shtml) (Uppgiften hämtad 2005-03-21)

⁸¹ Lloyd's of London Press Ltd- Marine Environment Law, Kapitel 5, Paragraf 5.275

⁸² Currie, The International Law of Shipments of Ultrahazardous Radioactive Materials: Strategies and Options to Protect the Marine Environment, kap. 3.3.1

kuststatens territorium i ordets strikta betydelse, men de resurser som finns i den exklusiva ekonomiska zonen omfattas av kuststatens jurisdiktion.⁸³ Om man tittar i preambeln i koden så ser man att den tar hänsyn till IAEA: s säkerhetsprinciper, som *inter alia* kräver följande:

policies and criteria for radiation protection of populations outside national borders from releases of radioactive substances should not be less stringent than those for the population within the country of release.⁸⁴

Detta ger stöd för argumentet att skyddsåtgärder utanför en stats gränser, men inom det vidare området av jurisdiktion, är berättigade till att vara lika stränga som de som är relaterade till transporter inom en stats gränser.⁸⁵ Man skulle alltså kunna hårdra det så att även den exklusiva ekonomiska zonen omfattades av territoriet i detta sammanhang.

I artikel III (5) inkorporeras principerna om meddelandeskyldigheten och samtycke. Genom att man i artikel III (5) säger att:

Every state should take the appropriate steps necessary to ensure that, subject to the relevant norms of international law, the international transboundary movement of radioactive waste takes place only with the prior notification and consent of the sending, receiving and transit States in accordance with their respective laws and regulations.⁸⁶

Om man går vidare i IAEA: s kod så ser man att artikel III (6) reglerar aktiviteter som rör radioaktivt avfall genom att den säger följande:

Every state involved in the international transboundary movement of radioactive waste should have a relevant regulatory authority and adopt appropriate procedures as necessary for the regulation of such movement.

Man kan säga att IAEA: s kod går åt det hållet att den säger att alla stater skall vidta nödvändiga åtgärder så att man minimera mängden radioaktivt avfall och för att göra detta så skall stater ta social, miljö, teknologisk och ekonomisk hänsyn.⁸⁷

⁸³ Currie, The International Law of Shipments of Ultrahazardous Radioactive Materials: Strategies and Options to Protect the Marine Environment, kap. 3.3.1

⁸⁴ IAEA, Information Circular, 13 November 1990, Code of Practice on the International Transboundary Movement of Radioactive Waste, (vi) (Återfinns på www.iaea.org/Publications/Documents/Infcircs/Others/inf386.shtml) (Uppgiften hämtad 2005-03-21)

⁸⁵ Currie: The International Law of Shipments of Ultrahazardous Radioactive Materials: Strategies and Options to Protect the Marine Environment kap. 3.3.1

⁸⁶ IAEA, Information Circular, 13 november 1990, Artikel III (5) (Återfinns på www.iaea.org/Publications/Documents/Infcircs/Others/inf386.shtml) (Uppgiften hämtad 2005-03-21)

⁸⁷ IAEA, Information Circular, Artikel III (2) (Återfinns på www.iaea.org/Publications/Documents/Infcircs/Others/inf386.shtml) (Uppgiften hämtad 2005-03-21)

3 Skyddet för den marina miljön

3.1 Skyldigheten att skydda och bevara den marina miljön

Att det finns en skyldighet att skydda och bevara den marina miljön kan kanske anses självklart i dagens läge, men så har det inte alltid varit. Det var inte förrän i början av 1900-talet som stater började inse att havens resurser inte var oändliga.⁸⁸ Som en följd av detta så insåg man att det fanns en nödvändighet att skydda och bevara den marina miljön. Tanken på ett internationellt samarbete för att skydda och bevara den marina miljön uppstod för första gången 1926 genom att man försökte anta en internationell konvention som skulle bidra till att man skulle minska dumpningen av olja och gas i haven.⁸⁹ Denna konvention misslyckades dock och det skulle dröja till 1954 innan en effektiv konvention för att förhindra föroreningarna i havet antogs.⁹⁰ Efter denna konvention har ett flertal konventioner antagits som har till syfte att minska och förhindra föroreningarna av den marina miljön.⁹¹

1972 höll FN en konferens i Stockholm, "*United Nations Conference on the Human Environment*". Som ett resultat av konferensen antogs enhälligt en deklaration, den s.k. Stockholmsdeklarationen, som innehåller 26 principer.⁹² Bland dessa principer finns det särskilt två principer som betraktas som hörnstenarna i modern internationell miljörätt,⁹³ närmare bestämt princip 21⁹⁴ och princip 22⁹⁵. Stockholmsdeklarationens princip 21 bekräftar en skyldighet som stater har, nämligen att stater skall tillse att aktiviteter som faller inom deras jurisdiktion och kontroll inte medför

⁸⁸ Marin, *Oceanic Transportation of Radioactive Materials*, kap. II (B)

⁸⁹ Marin, *Oceanic Transportation of Radioactive Materials*, kap. II (B)

⁹⁰ 1954 antogs the International Convention for the Prevention of Pollution of the Sea By Oil (Marin, *Oceanic Transportation of Radioactive Materials*, kap. II (B))

⁹¹ Som exempel på konventioner förutom the International Convention for the Prevention of Pollution of the Sea By Oil (1954), kan t.ex. nämnas; MARPOL 73/78 och Basel Convention on the Control of Transboundary Movements of Hazardous Wastes and their Disposal.

⁹² Declaration of the United Nations Conference on the Human Environment, Adopted on June 16, 1972 (Stockholm Declaration)

⁹³ Malanczuk, *Akehurst's Modern Introduction to International Law*, s. 241

⁹⁴ Princip 21 i Stockholmsdeklarationen lyder: "States have, in accordance with the Charter of the United Nations and the principles of international law, the sovereign right to exploit their own resources pursuant to their own environmental policies, and the responsibility to ensure that activities within their jurisdiction or control do not cause damage to the environment of other States or of areas beyond the limits of national jurisdiction."

⁹⁵ Princip 22 i Stockholmsdeklarationen lyder: "States shall co-operate to develop further the international law regarding liability and compensation for the victims of pollution and other environmental damage caused by activities within the jurisdiction or control of such States to areas beyond their jurisdiction."

skador på miljön som tillhör andra stater eller områden som ligger utanför den nationella jurisdiktionen. För att göra princip 21 tillämplig på konkreta fall så behövde man formulera mer specifika rättigheter och skyldigheter och det är här princip 22 kommer in i bilden. Princip 22 säger att stater ska utveckla den internationella rätten som gäller skadestånd och kompensation för de som är offer för föroreningar och andra miljöförstöringar som orsakas av aktiviteter som utförs inom jurisdiktionen eller kontrollen av stater så att dessa regler också gäller för områden som ligger utanför staternas jurisdiktion.⁹⁶

Sedvanerätten i internationell rätt pålägger stater flera viktiga skyldigheter när det gäller att skydda miljön. Den grundläggande skyldigheten för stater är att deras agerande inte får skada andra staters rättigheter.⁹⁷ Som exempel på rättsfall där denna ståndpunkt har fastslagits kan nämnas *Trail Smelter Arbitration*⁹⁸ och *Corfu Channel Case*⁹⁹.

*Trail Smelter Arbitration*¹⁰⁰ var en tvist mellan USA och Kanada och den handlade om utsläpp av svaveldioxid från ett kanadensiskt smältverk.¹⁰¹ Dessa utsläpp var gränsöverskridande och detta fick till följd att de skadade träd och grödor i USA. Om detta sa tribunalen att:

[...] under the principles of international law, as well as the law of the United States, no state has the right to use or permit the use of its territory in such a manner as to cause injury by fumes in or to the territory of another or the properties or persons therein, when the case is of serious consequence and the injury is established by clear and convincing evidence.¹⁰²

Detta var en ståndpunkt som ICJ stärkte i *Corfu Channel Case*¹⁰³, som avgjordes av ICJ 1949. Fallet var en tvist mellan Storbritannien och Albanien och bakgrunden till fallet är den incident som inträffade den 22 oktober 1946 i Corfu kanalen. Det var nämligen då två brittiska jagare gick på minor i albanskt vatten och detta fick till följd att det uppstod skador på jagarna och att människor omkom.¹⁰⁴ Om denna incident sa ICJ följande:

[...] every State's obligation not to allow knowingly its territory to be used for acts contrary to the rights of other States.¹⁰⁵

Detta är en juridisk uppfattning som nu har blivit bekräftad i ett flertal internationella instrument.¹⁰⁶ Som exempel kan nämnas de regleringar som

⁹⁶ Malanczuk, Akehurst's Modern Introduction to International Law, s. 241-242

⁹⁷ Shaw, International Law, s. 760

⁹⁸ Trail Smelter Arbitration (United States vs. Canada), Arbitral Tribunal, Montreal, 16 April 1938 and 11 March 1941

⁹⁹ Corfu Channel Case (United Kingdom v. Albania), ICJ, Judgment of April 9th, 1949

¹⁰⁰ Trail Smelter Arbitration, se fotnot 89

¹⁰¹ Trail Smelter Arbitration, AJIL, Vol. 33, 1939, s. 182-192

¹⁰² Trail Smelter Arbitration, AJIL, Vol. 35, 1941, s. 684

¹⁰³ Corfu Channel Case, se fotnot 90

¹⁰⁴ Corfu Channel Case (Merits), s. 1

¹⁰⁵ Corfu Channel Case (Merits), s. 22

¹⁰⁶ Shaw, International Law, s. 762

handlar om bevarande och skyddandet av den marina miljön som tydligt kommer till uttryck i Havsrättskonventionen och staternas skyldighet att tillämpa försiktighetsprincipen.

3.1.1 Staters skyldighet att skydda och bevara den marina miljön

För att skydda och bevara den marina miljön så finns det vissa skyldigheter som staterna ska leva upp till. Den konvention, i vilken dessa skyldigheter starkast kommer till uttryck i är Havsrättskonventionen. I artikel 192 i Havsrättskonventionen sägs det att:

States have the obligation to protect and preserve the marine environment.

Här framgår det klart och tydligt att stater har en skyldighet att skydda och bevara den marina miljön. Men vilken grund finns det för detta?

Artikel 192 i Havsrättskonventionen ger uttryck för de principer för bevarandet av den marina miljön som antogs av *the Intergovernmental Working Group on Marine Pollution (IWGMP)* på deras andra session i Ottawa 1971 (*the IWGMP Principles*), och de principer som finns i Stockholmsdeklarationen.¹⁰⁷ Princip 1 av IWGMP principerna säger att:

Every State has a duty to protect and preserve the marine environment and, in particular, to prevent pollution that may affect areas where an internationally shared resource is located.¹⁰⁸

Stockholmsdeklarationen är också relevant för skyddet och bevarandet av den marina miljön, trots att den inte exklusivt behandlar den marina miljön. Det är särskilt Princip 7 i Stockholmsdeklarationen som är intressant och den principen säger att:

States shall take all possible steps to prevent pollution of the seas by substances that are liable to create hazards to human health, to harm living resources and marine life, to damage amenities or to interfere with other legitimate uses of the sea.

Som en del av rapporten från Stockholmskonferensen finns det en ”*Action Plan for the Human Environment*”.¹⁰⁹ Den innehåller en mängd rekommendationer när det gäller identifiering och kontroll av förorenare som är av generell internationell betydelse och i dessa så finns det inkluderat ett avsnitt om förorening av den marina miljön.¹¹⁰ Som exempel kan nämnas

¹⁰⁷ Nordquist, United Nations Convention on the Law of the Sea, 1982, A Commentary, Volume IV, s. 37

¹⁰⁸ Nordquist, United Nations Convention on the Law of the Sea, 1982, A Commentary, Volume IV, s. 37

¹⁰⁹ Report of the United Nations Conference on the Human Environment, Stockholm 1972 (Stockholm Conference Report)

¹¹⁰ Stockholm Conference Report, Chapter II, Recommendations 70 to 94 (särskilt rekommendation 87 till 94) (Återfinns på www.unep.org/Documents/Default.asp?Docu

att rekommendation 92 i Action Plan for the Human Environment, *inter alia*, uppmanade regeringar att kollektivt anamma IWGMP principerna genom att säga följande:

That Governments collectively endorse the principles [...] as guiding concepts for the Conference on the Law of the Sea and the Inter-Governmental Maritime Consultative Organization (IMCO) Marine Pollution Conference scheduled to be held in 1973 [...] ¹¹¹

Artikel 192 i Havsrättskonventionen uttrycker explicit en generell rättslig princip att alla stater har skyldigheten att skydda och bevara den marina miljön, och implicit skyldigheten att inte avsiktligt fördärva den (eller kanske även vårdslöst).¹¹² Att artikel 192 i Havsrättskonventionen ger uttryck för en generell princip följer också av att man använder frasen "have the obligation" i artikeln.¹¹³ Artikel 235 (1) i Havsrättskonventionen trycker ytterligare på staters skyldighet att bevara den marina miljön genom att säga att:

States are responsible for the fulfilment of their international obligations concerning the protection and preservation of the marine environment.

Vad dessa skyldigheter mer konkret innebär kommer till uttryck i artikel 194 i Havsrättskonventionen. Artikel 194 (1) i Havsrättskonventionen säger följande:

States shall take, individually or jointly as appropriate, all measures consistent with this Convention that are necessary to prevent, reduce and control pollution of the marine environment from any source [...]

För att stater skall kunna uppnå vad som nämns i artikel 194 (1) i Havsrättskonventionen så sägs det i artikel 194 (2) i Havsrättskonventionen att:

States shall take all measures necessary to ensure that activities under their jurisdiction or control are so conducted as not to cause damage by pollution to other States and their environment, and that pollution arising from incidents or activities under their jurisdiction or control does not spread beyond the areas where they exercise sovereign rights in accordance with this Convention.

[mentID=97&ArticleID=1509](http://www.unep.org/Documents/Default.asp?DocumentID=97&ArticleID=1509) och på www.unep.org/Documents/Default.asp?DocumentID=97&ArticleID=1510 (Uppgiften hämtad 2005-04-28), se också Nordquist, United Nations Convention on the Law of the Sea, 1982, A Commentary, Volume IV, s. 37

¹¹¹ Stockholm Conference Report, Chapter II, Rekommendation 92 (Återfinns på www.unep.org/Documents/Default.asp?DocumentID=97&ArticleID=1510) (Uppgiften hämtad 2005-04-28)

¹¹² Nordquist, United Nations Convention on the Law of the Sea, 1982, A Commentary, Volume IV, s. 39-40

¹¹³ Detta kan jämföras med den engelska texten av artikel 193 i Havsrättskonventionen där man använder sig av "duty" i stället för "obligation". Här skiljer man alltså på dessa två begrepp. Men om man tittar på den franska texten så använder de samma ord (obligation) i båda artiklarna, samma sak är det med den spanska texten som använder sig av ordet (obligación) i båda artiklarna. Den kinesiska texten använder sig dock av överensstämmande betydelser av orden "obligation" och "duty". (Se Nordquist, United Nations Convention on the Law of the Sea, 1982, A Commentary, Volume IV, s. 40, 49)

De åtgärder som staterna skall vidta skall omfatta alla källor, som medför föroreningar av den marina miljön. När det gäller föroreningar från fartyg så skall man särskilt vidta åtgärder för att förhindra olyckor och hantera nödsituationer, så att säkerheten till sjöss tryggas, att avsiktliga och oavsiktliga utsläpp förhindras och att utformning, konstruktion, utrustning, drift och bemanning av fartyg regleras.¹¹⁴

För att förhindra föroreningar från fartyg så skall stater verka för att fastställa internationella regler och normer för att förhindra, begränsa och kontrollera föroreningar av den marina miljön från fartyg och på samma sätt vid behov verka för att sådana farledssystem antas som är utformade i syfte att så långt som möjligt begränsa risken för olyckor, vilka skulle kunna medföra föroreningar av den marina miljön.¹¹⁵ Kuststater får också, under vissa specifika förhållanden, anta lagar och andra författningar vad gäller deras exklusiva ekonomiska zoner för att förhindra, begränsa och kontrollera föroreningar från fartyg som uppfyller och genomför allmänt erkända internationella regler och normer.¹¹⁶

När man pratar om den exklusiva ekonomiska zonen så är det viktigt att man håller i minnet att den inte uppstår automatiskt, utan en stat måste kräva att de ska ha en exklusiv ekonomisk zon. När det gäller jurisdiktion över föroreningar i den exklusiva ekonomiska zonen så är vanligtvis lagstiftning nödvändigt för att kuststaten skall få den nödvändiga kompetensen.¹¹⁷ Det är dock bara ett fåtal stater som har en lagstiftning som inkorporerar de möjligheter som kuststaten har under artikel 211¹¹⁸ och artikel 220¹¹⁹ i Havsrättskonventionen.¹²⁰ Andra stater som bl.a. USA har bara jurisdiktion i sin exklusiva ekonomiska zon för vissa syften, som t.ex. för fiske och dumpning. De har alltså inte lagstiftat om att kontrollera föroreningar från fartyg bortom sitt territorialhav.¹²¹

En kuststat har vissa suveräna rättigheter och viss specificerad jurisdiktion när det gäller att skydda och bevara den marina miljön i den exklusiva ekonomiska zonen.¹²² Artikel 56 (1) i Havsrättskonventionen säger följande om kuststatens suveräna rättigheter i den exklusiva ekonomiska zonen:

[...] the coastal State has: sovereign rights for the purpose of exploring and exploiting, conserving and managing the natural resources, whether living or non-living, of the waters superjacent to the sea-bed and of the sea-bed and its subsoil, and with regard to other activities for the economic exploitation and exploration of the zone [...]

¹¹⁴ Havsrättskonventionen, Artikel 194 (3) (b)

¹¹⁵ Havsrättskonventionen, Artikel 211 (1)

¹¹⁶ Havsrättskonventionen, Artikel 211 (5)

¹¹⁷ Birnie and Boyle, *International Law & The Environment*, s. 373

¹¹⁸ Artikel 211 i Havsrättskonventionen handlar om förorening från fartyg

¹¹⁹ Artikel 220 i Havsrättskonventionen handlar om åtgärder för att förhindra förorening som härrör från sjöolyckor

¹²⁰ Birnie and Boyle, *International Law & The Environment*, s. 373

¹²¹ Birnie and Boyle, *International Law & The Environment*, s. 373

¹²² Havsrättskonventionen, Artikel 56

Artikel 56 i Havsrättskonventionen ger också kuststaten jurisdiktion i den ekonomiska zonen när det gäller uppförande och användning av konstgjorda öar, anläggningar och konstruktioner, marinvetenskaplig forskning och skydd och bevarande av den marina miljön.¹²³ Man måste ha i åtanke att när kuststaten utövar jurisdiktion i den exklusiva ekonomiska zonen så måste de ta hänsyn till andra staters rättigheter och skyldigheter och de måste uppträda på ett sätt som är förenligt med bestämmelserna i Havsrättskonventionen.¹²⁴

Andra staters rättigheter i den exklusiva ekonomiska zonen innefattar bl.a. att alla stater, vare sig de är kuststater eller kustlösa stater, med förbehåll för tillämpliga bestämmelser i Havsrättskonventionen, åtnjuter vissa av det fria havets friheter som finns i artikel 87 i Havsrättskonventionen.¹²⁵ Bland det fria havets friheter som är tillämpliga i den exklusiva ekonomiska zonen finns friheten till sjöfart.¹²⁶ Det måste dock påpekas att de friheter som nämns i artikel 87 i Havsrättskonventionen skall utövas av alla stater med vederbörlig hänsyn till andra staters intressen vid deras utövande av det fria havets friheter.¹²⁷ Enligt artikel 58 i Havsrättskonventionen så skall stater också vid utövande av sina rättigheter och vid fullgörande av sina skyldigheter enligt Havsrättskonventionen i den exklusiva ekonomiska zonen, ta vederbörlig hänsyn till kuststatens rättigheter och skyldigheter. Stater ska också iaktta de lagar och andra författningar som antagits av kuststaten i enlighet med bestämmelserna i Havsrättskonventionen samt andra folkrättsliga regler, i den mån dessa inte är oförenliga med del V i Havsrättskonventionen.¹²⁸

3.1.2 Staters möjlighet att skydda och bevara den marina miljön

När principer i internationell rätt är tveksamma eller tvistiga så är det vanligt att stater vidtar lämpliga ensidiga åtgärder för att uttrycka och skydda sina åsikter.¹²⁹ Att det finns en rätt för stater att agera så här finner man om man tittar på havsrättens utveckling under årens lopp. Havsrätten består inte av statiska, absoluta regler, utan havsrätten har beskrivits som levande, växande, sedvanerätt, som har sin grund i de krav och i den praxis som stater utövar.¹³⁰

¹²³ Havsrättskonventionen, Artikel 56 (1) (b)

¹²⁴ Havsrättskonventionen, Artikel 56 (2)

¹²⁵ Havsrättskonventionen, Artikel 58 (1)

¹²⁶ Havsrättskonventionen, Artikel 87 (1) (a)

¹²⁷ Havsrättskonventionen, Artikel 87 (2)

¹²⁸ Havsrättskonventionen, Artikel 58 (3)

¹²⁹ Van Dyke, *The Legitimacy of Unilateral Actions to Protest the Ocean Shipments of Ultrahazardous Radioactive Materials*, s. 1

¹³⁰ Van Dyke, *The Legitimacy of Unilateral Actions to Protest the Ocean Shipments of Ultrahazardous Radioactive Materials*, s. 1

Än så länge finns det inte några bestämmelser som helt och hållet reglerar vilka bestämmelser som är tillämpliga vid transporter av radioaktivt material. Därför har stater vidtagit ensidiga åtgärder för att uttrycka och skydda sina åsikter. Man kan säga att det blir lite av ett givande och tagande när kuststatens intressen för att skydda den marina miljön står mot tredje stats intresse av att passera territorialhavet och/eller den exklusiva ekonomiska zonen. Detta givande och tagande inträffade bl.a. 1992 när det japanska fartyget *Akatsuki Maru*, ändrade sin kurs så att de under sin färd från Frankrike till Japan undvek alla 12 sjömil stora territorialhav och alla 200 sjömil stora exklusiva ekonomiska zoner (förutom de som tillhörde Franska Polynesien).¹³¹ Det inträffade också 1995 när det Brittiska fartyget *Pacific Pintail*, till följd av starka protester, ändrade sin kurs så att de undvek Brasiliens, Argentinas, Chiles med fleras exklusiva ekonomiska zoner.¹³² Chile gick till och med så långt att de sände fartyg och flyg mot *Pacific Pintail* för att tvinga dem att ändra sin kurs så att *Pacific Pintail* inte skulle färdas i Chiles exklusiva ekonomiska zon.

Det finns de stater som hävdar att de har friheten att transportera nukleärt material genom vilken del av haven som helst. Detta baserar de på rätten till oskadlig genomfart, transitpassage och på det fria havets friheter.¹³³ Andra stater hävdar att de starka miljöskyddsbestämmelserna som finns i Havsrättskonventionen och i Baselkonventionen kräver att nationer som transporterar radioaktivt material gör miljöriskbedömningar och meddelar och söker tillstånd av de stater som kan komma att påverkas av transporterarna innan deras fartyg passerar genom andra staters territorialhav och exklusiva ekonomiska zon. Kuststaternas stöd för detta är att de anser att det är nödvändigt att flaggstaterna lever upp till dessa miljöskyddsbestämmelser för att fartygen ska kunna använda sig av de säkraste rutterna och för att kuststaterna ska kunna förbereda en nödplan som de ska kunna verkställa om det är så att en olycka inträffar.¹³⁴

3.2 Försiktighetsprincipen

Transporterna av radioaktivt material, framförallt från Europa till Japan har lett till stora protester. Gemensamt för många av de stater som har protesterat är att de har fört fram försiktighetsprincipen som en grund på vilken de ifrågasätter lagligheten av transporterarna.¹³⁵ Försiktighetsprincipen är en relativ ny företeelse och det var inte förrän i mitten av 1980-talet som den började dyka upp i internationella rättsliga instrument. Men innan dess

¹³¹ Van Dyke, *The Legitimacy of Unilateral Actions to Protest the Ocean Shipments of Ultrahazardous Radioactive Materials*, s. 2

¹³² Van Dyke, *The Legitimacy of Unilateral Actions to Protest the Ocean Shipments of Ultrahazardous Radioactive Materials*, s. 1

¹³³ Det fria havets friheter finns i Artikel 87 i Havsrättskonventionen

¹³⁴ Van Dyke, *The Legitimacy of Unilateral Actions to Protest the Ocean Shipments of Ultrahazardous Radioactive Materials*, s. 2

¹³⁵ Van Dyke, *The Evolution and International Acceptance of the Precautionary Principle*, kap. II (C)

så hade den dykt upp i inhemska rättsliga system, mest känd är de tillhörande f.d. Västtyskland.¹³⁶ I dagens läge så har försiktighetsprincipen fått ett stort stöd av det internationella samfundet och den tillämpas på en mängd ämnesområden.¹³⁷ Försiktighetsprincipens målsättning är att bidra med riktlinjer när det finns vetenskaplig osäkerhet gällande utveckling och tillämpning av internationell miljö rätt.¹³⁸

3.2.1 Vad menas med försiktighetsprincipen?

Det finns inte någon helt klar och enhetlig tolkning av försiktighetsprincipen bland världens stater och andra medlemmar av världssamfundet.¹³⁹ Men på den mest generella nivån så kan man säga att försiktighetsprincipen innebär att stater skall agera försiktigt och vara förutseende när de beslutar om aktiviteter som kan påverka miljön.¹⁴⁰ En mer preciserad tolkning av försiktighetsprincipen kräver att man reglerar aktiviteter och ämnen som kan vara skadliga för miljön och att man även förbjuder dessa, även om man inte har några övertygande eller helt säkra bevis på att aktiviteterna eller ämnena är skadliga eller kan orsaka skada på miljön.¹⁴¹

Det finns ett flertal olika formuleringar på försiktighetsprincipen,¹⁴² men kanske den mest universella formuleringen av försiktighetsprincipen finner man i Rio-deklarationen.¹⁴³ Försiktighetsprincipen kommer till uttryck i princip 15 i Rio-deklarationen och där har den följande lydelse:

In order to protect the environment, the precautionary approach shall be widely applied by States according to their capabilities. Where there are threats of serious or irreversible damage, lack of full scientific certainty shall not be used as a reason for postponing cost-effective measures to prevent environmental degradation.

¹³⁶ Försiktighetsprincipen dök upp 1976 i Västtyskland under namnet *Vorsorgeprinzip*. Den hade följande formulering på engelska: "Environmental policy is not fully accomplished by warding off imminent hazards and the elimination do damage which has occurred. Precautionary environmental policy requires furthermore that natural resources are protected and demands on them made with care." (Freestone & Hey, *The precautionary principle and international law*, s. 31)

¹³⁷ Sands, *Principles of International Environmental Law*, s. 272

¹³⁸ Sands, *Principles of International Environmental Law*, s. 267

¹³⁹ Sands, *Principles of International Environmental Law*, s. 272

¹⁴⁰ Sands, *Principles of International Environmental Law*, s. 272

¹⁴¹ Sands, *Principles of International Environmental Law*, s. 272

¹⁴² Sandin, *The Precautionary Principle: From Theory to Practice* II s. 902

¹⁴³ United Nations Conference on Environment and Development: Rio Declaration on Environment and Development. Rio-deklarationen är ett resultat av FN:s konferens om miljö och utveckling som hölls i Rio de Janeiro 1992. Rio-deklarationen är inte rättsligt bindande. Men den är relevant för miljö rätten p.g.a. en mängd orsaker. Som exempel kan nämnas att den upprepar och bekräftar internationella rättsliga regler vilka mer och mer accepteras som sedvanligrättsliga regler. (Se Campiglio, Pineschi, Siniscalco, Treves, *The Environment After Rio*, s. 56)

För att se på försiktighetsprincipen ur ett mer havsrättsligt perspektiv så kan man titta på Agenda 21¹⁴⁴ kapitel 17. Agenda 21 kapitel 17, handlar om skydd av oceaner, alla slags hav, inklusive slutna och halvslutna hav och kustområden, samt skydd, rationell användning och utveckling av deras levande tillgångar och här refereras det till försiktighetsprincipen. Det kan också nämnas att Chile, när de 1995 tvingade *Pacific Pintail* att ändra sin kurs så att de undvek Chiles exklusiva ekonomiska zon så använde sig Chile, som stöd för sitt agerande, av kapitel 17 i Agenda 21.¹⁴⁵

Kapitel 17.21 säger följande:

A precautionary and anticipatory rather than a reactive approach is necessary to prevent the degradation of the marine environment. This requires, *inter alia*, the adoption of precautionary measures, environmental impact assessments, clean production techniques, recycling, waste audits and minimization, construction and/or improvement of sewage treatment facilities, quality management criteria for the proper handling of hazardous substances, and a comprehensive approach to damaging impacts from air, land and water. Any management framework must include the improvement of coastal human settlements and the integrated management and development of coastal areas.

Om man tittar vidare i kapitel 17 i Agenda 21 och då på 17.22, så sägs det följande:

States, in accordance with the provisions of the United Nations Convention on the Law of the Sea on protection and preservation of the marine environment, commit themselves, in accordance with their policies, priorities and resources, to prevent, reduce and control degradation of the marine environment so as to maintain and improve its life-support and productive capacities. To this end, it is necessary to:

(a) Apply preventive, precautionary and anticipatory approaches so as to avoid degradation of the marine environment, as well as to reduce the risk of long-term or irreversible adverse effects upon it;

Det framgår av Agenda 21, kapitel 17 att när stater utövar sin jurisdiktion för att skydda och bevara den marina miljön i enlighet med Havsrättskonventionen så kan och skall stater tillämpa försiktighetsprincipen.

3.2.2 Försiktighetsprincipen i praxis

Det har diskuterats om försiktighetsprincipen officiellt har accepterats som en sedvanerättslig norm i internationell rätt och på så sätt blivit bindande för alla stater. Kritikerna av försiktighetsprincipen menar att den inte är en del av internationell rätt eftersom den inte är allmänt accepterad och att den inte

¹⁴⁴Agenda 21- Global Programme of Action on Sustainable Development, 1992. Agenda 21 är ett omfattande handlingsprogram för det 21: a seklet som mer än 150 stater antog på 1992 års FN-konferens i Rio de Janeiro om miljö och utveckling.

¹⁴⁵www.archive.greenpeace.org/comms/27.html (Uppgiften hämtad 2005-04-27)

är tillräcklig gammal för att betraktas som sedvanerätt.¹⁴⁶ Men det mesta talar nog för att den har blivit en del av internationell rätt och att man därför kan se försiktighetsprincipen som en central princip som man ska rätta sig efter när man beslutar om något som har med miljön att göra.¹⁴⁷ Det som talar för att det ligger till på detta sätt, är att sedan 1989 så har försiktighetsprincipen blivit antagen i en mängd internationella dokument som har antagits på miljörettens område. Några exempel på sådana dokument är: *United Nations Framework Convention on Climate Change*,¹⁴⁸ *Convention on the Protection of the Marine Environment of the Baltic Sea Area*¹⁴⁹ och *Convention for the Protection of the Marine Environment of the North East Atlantic*¹⁵⁰ (OSPAR-konventionen).¹⁵¹

Genom att stater deltar i förhandlingar, undertecknande och ratifikation av traktater som innehåller och bygger på försiktighetsprincipen så har de erkänt att försiktighetsprincipen existerar som en princip i internationell rätt. Trots att den precisa formuleringen av försiktighetsprincipen inte är identisk i alla traktater så är det den formuleringen som finns i Rio-deklarationens princip 15 som får ett stort stöd.¹⁵² Det har även kommit ett flertal rättsfall som talar för att man skall betrakta försiktighetsprincipen som en central princip som man skall tillämpa när det gäller miljörettsliga frågor.¹⁵³

Enkelt uttryckt så kan man säga att man enligt försiktighetsprincipen skall vidta försiktighet så snart det finns skäl till att anta att en åtgärd kan skada människors hälsa eller miljö. Det är alltså bättre att vara försiktig än att ångra sig i efterhand. Man kan säga att själva essensen av försiktighetsprincipen är att sedan en risk har identifierats så skall inte bristen på vetenskapliga bevis gällande orsak och effekt användas som ett skäl för att inte agera för att skydda miljön.¹⁵⁴ Om man ser på försiktighetsprincipen från ett mer rättsligt perspektiv så är den viktigaste aspekten att man kan kräva att man skall agera för att skydda miljön innan det finns några vetenskapliga bevis på att miljön har skadats.¹⁵⁵

¹⁴⁶ Marin, *Oceanic Transportation of Radioactive Materials: The Conflict Between the Law of the Seas' Rights of Innocent Passage and Duty to the Marine Environment*, kap. V (C)

¹⁴⁷ Van Dyke, *Applying the Precautionary Principle to Ocean Shipments of Radioactive Materials* s. 387

¹⁴⁸ *United Nations Framework Convention on Climate Change*, New York on 9 May 1992

¹⁴⁹ *Convention on the Protection of the Marine Environment of the Baltic Sea Area*, Concluded at Helsinki on 22 March 1974

¹⁵⁰ *Convention for the Protection of the Marine Environment of the North East Atlantic*, Done at Paris, September 22, 1992

¹⁵¹ Freestone and Hey, *The Precautionary Principle and International Law-The Challenge of implementation*, s. 3-4

¹⁵² Sands, *Principles of International Environmental Law*, s. 268

¹⁵³ Exempel på rättsfall: *Nuclear Test Case*, *The Southern Bluefin Tuna Case* och *The Mox Plant Case*.

¹⁵⁴ Freestone and Hey, *The precautionary principle and international law*, s. 13

¹⁵⁵ Freestone and Hey, *The precautionary principle and international law*, s. 13

Något viktigt som försiktighetsprincipen för med sig är att den kastar om bevisbördan.¹⁵⁶ I normala fall ligger bevisbördan på den som motsätter sig en aktivitet, d.v.s. det är den personen/staten som skall bevisa att aktiviteten medför eller kan medföra skada på miljön.¹⁵⁷ Men så är det inte när man tillämpar försiktighetsprincipen. Här blir det i stället så att bevisbördan kastas om, så att det blir den som vill utföra en aktivitet som måste visa på att aktiviteten inte medför någon skada på miljön.¹⁵⁸ Denna tolkning medför att stater som t.ex. vill transportera radioaktivt material måste visa på att detta är oskadligt för miljön innan de får lov att genomföra transportererna. Det finns mer och mer som talar för att den omvända bevisbördan vinner stöd i statspraxis, men än kan man nog inte tala om en regel som har generell tillämpning.¹⁵⁹

Om man tittar på den praxis som domstolar och tribunaler har utvecklat så växer en klarare bild av vad som menas med försiktighetsprincipen och vilken effekt den har fram. Det första fallet som väcktes hos ICJ och som behandlade försiktighetsprincipen var det som Nya Zeeland väckte mot Frankrike 1973. Fallet benämns *Nuclear Test Case*¹⁶⁰ och det handlade om Frankrikes kärnvapensprängningar i Franska Polynesien (Södra Stillahavet).

1995 ville Nya Zeeland att ICJ återigen skulle undersöka *Nuclear Test Case* från 1974¹⁶¹ och som en grund för sin talan mot Frankrike 1995 använde sig Nya Zeeland av försiktighetsprincipen. Nya Zeeland sa i sin talan att försiktighetsprincipen var följande:

[...] a very widely accepted and operative principle of international law [...]¹⁶²

Nya Zeeland sa också att försiktighetsprincipen kastade om bevisbördan, så att det var Frankrike som var tvungen att bevisa att kärnvapentesterna inte förde med sig några skador på miljön.¹⁶³ Som svar på detta sa Frankrike bl.a. att försiktighetsprincipens status i internationell rätt var "tout á fait incertain" och att bevisbördan inte var annorlunda när det gäller miljörätt än inom något annat område i internationell rätt.¹⁶⁴

ICJ: s domslut behandlade inte de argument om försiktighetsprincipen som de båda länderna framförde. Men i sin skiljaktiga mening sa domare Weeramantry att:

¹⁵⁶ Sands, Principles of International Environmental Law, s. 273

¹⁵⁷ Sands, Principles of International Environmental Law, s. 273

¹⁵⁸ Sands, Principles of International Environmental Law, s. 273

¹⁵⁹ Sands, Principles of International Environmental Law, s. 273

¹⁶⁰ Nuclear Test Case, (New Zealand v. France), ICJ, Judgment of 20 December, 1974

¹⁶¹ Request for an Examination of the Situation in Accordance with Paragraph 63 of the Court's Judgment of 20 December 1974 in the *Nuclear Test (New Zealand v. France)* Case, Order of 22 September 1995, ICJ. (Detta fallet benämns ibland som Nuclear Test Case II)

¹⁶² New Zealand, Request for an Examination of the Situation, s. 53, Paragraf 105

(Återfinns på www.icj-cij.org/icjwww/icasess/inzfr/inzfr_pleadings/inzf_ipleadings_19950821_RequestExam_NewZealand_6.pdf) (Uppgiften hämtad 2005-05-09)

¹⁶³ Request for an Examination of the Situation, Nuclear Test Case, Order of 22 September 1995, ICJ Report, s. 298, Paragraf 34

¹⁶⁴ Sands, Principles of International Environmental Law, s. 274

The law cannot function in protection of the environment unless a legal principle is evolved to meet this evidentiary difficulty, and environmental law has responded with what has come to be described as the precautionary principle—a principle which is gaining increasing support as part of the international law of the environment.¹⁶⁵

Även *ad hoc* domare Palmer uttalade sig positivt om försiktighetsprincipen. Han sa att:

the norm involved in the precautionary principle has developed rapidly and may now be a principle of customary international law relating to the environment;¹⁶⁶

Havsrättstribunalen (ITLOS), har också ställts inför fall som hävdar tillämpning av försiktighetsprincipen, och ITLOS verkar ha varit mer öppen för tillämpning av försiktighetsprincipen än ICJ.¹⁶⁷ Ett fall som har avgjorts inför ITLOS och som behandlar försiktighetsprincipen är *Southern Bluefin Tuna Case*¹⁶⁸. I fallet bad Australien och Nya Zeeland ITLOS att besluta följande:

that the parties act consistently with the precautionary principle in fishing for Southern Bluefin Tuna pending a final settlement of the dispute;¹⁶⁹

Japan, som var svarande i fallet, brydde sig inte om frågan om försiktighetsprincipens status eller effekt. I domslutet så uttryckte ITLOS följande åsikt:

[...] the parties should in the circumstances act with prudence and caution to ensure that effective conservation measures are taken to prevent serious harm to the stock of southern bluefin tuna;¹⁷⁰

ITLOS sa också att:

[...] there is scientific uncertainty regarding measures to be taken to conserve the stock of southern bluefin tuna [...]¹⁷¹

Slutligen fann ITLOS, trots att man inte helt och hållet kunde fastställa de vetenskapliga bevisen som parterna presenterade, följande:

[...] measures should be taken as a matter of urgency to preserve the right of the parties and to avert further deterioration of the southern bluefin tuna stock;¹⁷²

Här framgår det klart att ITLOS använde sig av ett synsätt baserat på försiktighet.

¹⁶⁵ Nuclear Test Case, ICJ, 1995, s. 342, Dissenting opinion Weeramantry.

¹⁶⁶ Nuclear Test Case, ICJ, 1995, s. 412, Dissenting opinion Palmer.

¹⁶⁷ Sands, Principles of International Environmental Law, s. 275

¹⁶⁸ The Southern Bluefin Tuna Case (Australia v. Japan; New Zealand v. Japan), Provisional Measures, ITLOS, Order of 16 August 1999; Order of 27 August 1999

¹⁶⁹ Southern Bluefin Tuna Case, Order, 27 August 1999, Paragraf 34 (3)

¹⁷⁰ Southern Bluefin Tuna Case, Order, 27 August 1999, Paragraf 77

¹⁷¹ Southern Bluefin Tuna Case, Order, 27 August 1999, Paragraf 79

¹⁷² Southern Bluefin Tuna Case, Order, 27 August 1999, Paragraf 80

Ett tredje fall, som också har avgjorts inför ITLOS var *The Mox Plant Case*.¹⁷³ Detta var ett fall mellan Irland och Storbritannien och försiktighetsprincipen åberopades av Irland bl.a. som stöd för att det var Storbritannien som hade bevisbördan. Därmed var det upp till Storbritannien att bevisa att driften och andra aktiviteter vid MOX fabriken inte skulle medföra några skador på miljön.¹⁷⁴ ITLOS beslutade inte om att verksamheten vid fabriken skulle suspenderas som Irland hade krävt, men ITLOS beslutade om att parterna skulle samarbeta och inleda överläggningar för att utbyta information om vad som möjligtvis kan bli konsekvenserna för Irländska Sjön till följd av driften av MOX fabriken.¹⁷⁵ ITLOS beslutade också om att parterna skulle komma på åtgärder så att man förhindrar att den marina miljön drabbas av föroreningar, som eventuellt kan bli ett resultat av driften av MOX fabriken.¹⁷⁶ ITLOS sa följande:

[...] prudence and caution require that Ireland and the United Kingdom cooperate in exchanging information concerning risks or effects of the operation of the MOX plant and in devising ways to deal with them, as appropriate;¹⁷⁷

Av detta uttalande från ITLOS sida så framgår det att domslutet har en karaktär av försiktighet i sig.

Försiktighetsprincipens status i internationell rätt utvecklas. Det finns bevis i praxis för att man skall kunna dra slutsatsen att försiktighetsprincipen, så som den kommer till uttryck i Rio-deklarationens princip 15 och i flertalet internationella konventioner, nu har fått tillräckligt stort stöd för att man skall kunna argumentera för att den speglar en princip i internationell sedvanerätt.¹⁷⁸ Trots detta så måste man erkänna att internationella domstolar och tribunaler har varit ganska motvilliga att explicit acceptera att försiktighetsprincipen har fått en status av sedvanerätt, trots att det finns ett övervägande stöd för denna åsikt och ett minskat stöd för det motsatta.¹⁷⁹

¹⁷³ The MOX Plant Case (Ireland v. United Kingdom), Provisional Measures, ITLOS, Order of 3 December 2001. (Bakgrunden till fallet finns att läsa om i kapitel 1)

¹⁷⁴ The MOX Plant Case, Order of 3 December 2001, Paragraph 71

¹⁷⁵ The MOX Plant Case, Order of 3 December 2001, Paragraph 89

¹⁷⁶ The MOX Plant Case, Order of 3 December 2001, Paragraph 89

¹⁷⁷ The MOX Plant Case, Order of 3 December 2001, Paragraph 84

¹⁷⁸ Sands, Principles of International Environmental Law, s. 279

¹⁷⁹ Sands, Principles of International Environmental Law, s. 279

4 Oskadlig genomfart

Skyldigheter står ofta mot rättigheter och så är det även på havsrättens område. När det gäller skyldigheten att skydda och bevara den marina miljön så står den mot rätten till oskadlig genomfart. Rätten till oskadlig genomfart är en gammal rättighet som redan fanns under romartiden. Romarna ansåg att haven var *communis omnium naturali jure*,¹⁸⁰ men med romarrikets undergång och de europeiska staternas kolonisation av världen så uppstod det krav över haven. 1633 skrev Hugo Grotius, som kallas för den moderna havsrättens fader, boken *Mare Liberum* och i den försvarade han holländarnas försök att kolonisera den ”Nya Värden”.¹⁸¹ Grotius skrev att haven inte tillhörde något väsen och på så sätt var det fritt fram för vem som helst att passera över dem.¹⁸² I dagens läge är rätten till oskadlig genomfart tillåten genom territorialhavet, men den måste *de facto* vara oskadlig.

4.1 Vad menas med oskadlig genomfart?

För att ta reda på vad som menas med oskadlig genomfart så får man ta och definiera orden ”oskadlig” och ”genomfart”. Om man börjar med ordet ”genomfart” så ställer detta inte till med så stora problem. I Havsrättskonventionens artikel 18 redogörs det för innebörden av genomfart. Där sägs det att:

- (1) Passage means navigation through the territorial sea for the purpose of:
 - (a) traversing that sea without entering internal waters or calling at a roadstead or port facility outside internal waters; or
 - (b) proceeding to or from internal waters or a call at such roadstead or port facility.

Här framgår det klart vad som menas med genomfart. Om man läser vidare i artikel 18 i Havsrättskonventionen så ser man att ordet genomfart, i detta sammanhang, även innefattar rätten att stoppa och ankra i den mån detta sammanhänger med fartygets normala framförande eller är nödvändigt p.g.a. *force majeure* eller nöd eller i syfte att bistå personer, fartyg eller luftfartyg som är i fara eller nöd.¹⁸³ Det är bara under dessa specifika fall som ett fartyg som utövar oskadlig genomfart får stoppa och ankra, annars

¹⁸⁰ Den engelska översättningen på *communis omnium naturali jure* är “open to all men by the operation of natural law.” (Se Marin, Oceanic Transportation of Radioactive Materials: The Conflict Between the Law of the Sea’s Right of Innocent Passage and Duty to the Marine Environment, kap. II (A))

¹⁸¹ Marin, Oceanic Transportation of Radioactive Materials: The Conflict Between the Law of the Sea’s Right of Innocent Passage and Duty to the Marine Environment, kap. II (A)

¹⁸² Marin, Oceanic Transportation of Radioactive Materials: The Conflict Between the Law of the Sea’s Right of Innocent Passage and Duty to the Marine Environment, kap. II (A)

¹⁸³ Havsrättskonventionen, Artikel 18 (2)

gäller regeln att en oskadlig genomfart måste vara oavbruten och skyndsam.¹⁸⁴

I *Nicaragua Case*¹⁸⁵ från 1986 som var en tvist mellan Nicaragua och USA, sa ICJ följande:

[...] it is true that in order to enjoy access to ports, foreign vessels possess a customary right of innocent passage in territorial waters for the purposes of entering or leaving internal waters; Article 18, paragraph 1 (b), of the United Nations Convention on the Law of the Sea of 10 December 1982, does no more than codify customary international law on this point. Since freedom of navigation is guaranteed, first in the exclusive economic zones which may exist beyond territorial waters (Art. 58 of the Convention), and secondly, beyond territorial waters and on the high seas (Art. 87), it follows that any State which enjoys a right of access to ports for its ships also enjoys all the freedom necessary for maritime navigation.¹⁸⁶

Av detta framgår det att ICJ anser att oskadlig genomfart även omfattar färden till och från hamnar och att detta är något som är etablerat i sedvanerätten.

När vi nu har definierat ordet "genomfart" så blir nästa uppgift att definiera ordet "oskadlig". Under en lång tid saknade kriteriet oskadlig en klar definition och troligtvis så saknade det också en klar betydelse.¹⁸⁷ 1930 var det en konferens i Haag och där antogs en text som uttryckte följande åsikt om oskadlig genomfart:

Passage is not *innocent* when a vessel makes use of the territorial sea of a coastal State for the purpose of doing any act prejudicial to the security, to the public policy or to the fiscal interests of that State.¹⁸⁸

Av detta framgår det att ett främmande fartyg inte behövde ha brutit mot någon av kuststaternas lagar för att en genomfart skulle mista sin status som oskadlig. Men det framgår också att det främmande fartyget måste ha gjort någonting annat än bara passerat genom territorialhavet för att en genomfart skulle bli skadlig.¹⁸⁹

Frågan om en genomfart var "oskadlig" diskuterades ingående av ICJ i fallet *Corfu Channel Case*.¹⁹⁰ Det relevanta i *Corfu Channel Case*, när det gäller att definiera oskadlig genomfart, är att domstolen sa att det avgörande kriteriet för om en genomfart skulle anses oskadlig eller inte var följande:

¹⁸⁴ Havsrättskonventionen, Artikel 18 (2)

¹⁸⁵ *Military and Paramilitary Activities in and against Nicaragua (Nicaragua v. United States of America)*, Merits, ICJ, 1986

¹⁸⁶ *Nicaragua Case (Merits)*, 1986, Paragraf 214

¹⁸⁷ Churchill and Lowe, *The law of the sea*, s. 82

¹⁸⁸ Churchill and Lowe, *The law of the sea*, s. 83

¹⁸⁹ Churchill and Lowe, *The law of the sea*, s. 83

¹⁹⁰ *Corfu Channel Case (United Kingdom v. Albania)*, ICJ, Judgment of April 9th, 1949 (För bakgrunden till fallet se kapitel 3.1)

[...] to consider whether the *manner* in which the passage was carried out was consistent with the principle of innocent passage [...]¹⁹¹

Med detta menade ICJ att man skulle se på vilket sätt som genomfarten genomfördes på. En viktig poäng med ICJ: s domslut är att det är ICJ själv som har kursiverat ordet *manner*. Detta understryker än mer att man skall se på det sätt som en genomfart genomförs på, för att på så sätt bestämma om genomfarten är oskadlig eller inte. I *Corfu Channel Case*¹⁹² var det så att trots att två brittiska krigsfartyg gick på minor, så blev det ingen våldsam reaktion, varken från de två krigsfartygens sida eller från de kryssare som åtföljde dem.¹⁹³ Detta ledde fram till att ICJ ansåg att genomfarten var att betrakta som en oskadlig genomfart, eftersom genomfarten inte utgjorde något hot mot kuststaten.¹⁹⁴ Själva lydelsen i domslutet gjorde klart att oskadlig var en egenskap som man skulle göra en objektiv bedömning på och att kuststatens syn på saken, inte nödvändigtvis skulle anses som slutgiltig.¹⁹⁵ Av detta följer i sin tur att om det sker en kränkning av kuststatens lagar så innebär det inte *ipso facto* att genomfarten förlorar sin status som oskadlig.

Den definition av oskadlig genomfart som i dagens läge är tillämplig och som ses som en del av sedvanerätten finns intagen i Havsrättskonventionen.¹⁹⁶ I Havsrättskonventionen sägs det att en genomfart är oskadlig om den inte stör kuststatens lugn, ordning eller säkerhet.¹⁹⁷ Vad skulle då kunna göra så att en genomfart mister sin status som oskadlig?

I artikel 19 (2) i Havsrättskonventionen sägs det följande:

Passage of a foreign ship shall be considered to be prejudicial to the peace, good order or security of the coastal State if in the territorial sea it engages in any of the following activities:

Sedan följer det en lista på en mängd aktiviteter som bl.a. innefattar bruk av vapen av alla slag, spioneri och åtgärder som medför avsiktlig och allvarlig förorening i strid med Havsrättskonventionen. Att det finns så detaljerade bestämmelser i Havsrättskonventionen om vad som inte är oskadlig genomfart är till för att man vill minimera tolkningsmöjligheterna om vad som menas med skadlig genomfart. På så sätt försöker man motverka kuststaternas möjligheter att inskränka rätten till oskadlig genomfart.¹⁹⁸

¹⁹¹ Corfu Channel Case (Merits), 1949, s. 30

¹⁹² Corfu Channel Case (United Kingdom v. Albania), ICJ, Judgment of April 9th, 1949

¹⁹³ Corfu Channel Case (Merits), 1949, s. 32

¹⁹⁴ Corfu Channel Case (Merits), 1949, s. 32

¹⁹⁵ Corfu Channel Case (Merits), 1949, s. 30-31

¹⁹⁶ Churchill and Lowe, The law of the sea, s. 87

¹⁹⁷ Havsrättskonventionen, Artikel 19 (1)

¹⁹⁸ Churchill and Lowe, The law of the sea, s. 85

4.2 Rätten att neka och suspendera oskadlig genomfart

Eftersom kuststaten har suveränitet över sitt territorialhav så finns det bara en rättighet som en utländsk stat har på en annan stats territorialhav, bortsett från eventuella rättigheter som kan följa av olika traktater, och det är rätten till oskadlig genomfart.¹⁹⁹ Detta innebär i sin tur att om ett utländskt fartygs genomfart upphör, av någon anledning, att vara oskadlig, så har det fartyget ingen rätt att vara kvar i kuststatens territorialhav. Som en konsekvens av detta får kuststaten vidta nödvändiga åtgärder för att hindra genomfart som inte är oskadlig.²⁰⁰

Vad kan då en kuststat lagligen göra när ett utländskt fartyg bryter mot internationella regler i kuststatens territorialhav, eller när det finns en risk för att miljön skall skadas, t.ex. genom en olycka? En kuststat kan inte och får inte, utan stöd av Havsrättskonventionen, hindra utländska fartyg som utövar oskadlig genomfart i kuststatens territorialhav, inte ens om fartygens last utgör en påtaglig miljörisk, som t.ex. transporter av radioaktivt material gör.²⁰¹ Vad kuststaten däremot kan göra är att vidta vissa försiktighetsåtgärder för att försöka minimera de risker som finns. Kuststaten kan t.ex. kräva att de fartyg som transporterar radioaktivt material eller andra till sin natur farliga eller giftiga substanser, som t.ex. olja eller giftigt avfall, har med sig dokument, följer specifika försiktighetsåtgärder som är etablerade genom internationella avtal som t.ex. MARPOL,²⁰² eller att de bl.a. i säkerhetssyfte och för att skydda miljön begränsar sin genomfart till vissa speciella farleder.²⁰³ Kuststaten får också tillfälligt suspendera rätten till oskadlig genomfart för utländska fartyg i särskilt angivna områden av dess territorialhav, om en sådan åtgärd är av väsentlig betydelse för skyddet av dess säkerhet.²⁰⁴ Detta är dock en åtgärd som träder i kraft först sedan den blivit vederbörligen offentliggjord.²⁰⁵

Eftersom kuststaten har suveränitet över territorialhavet så kan kuststaten tillämpa nationella lagar i sitt territorialhav.²⁰⁶ De huvudsakliga bestämmelserna som reglerar jurisdiktion i del II i Havsrättskonventionen, finns i kapitel 3, artikel 21.²⁰⁷ Det tål att påpekas att den lista som finns i

¹⁹⁹ Churchill and Lowe, *The law of the sea*, s. 87

²⁰⁰ Havsrättskonventionen, Artikel 25 (1)

²⁰¹ Havsrättskonventionen, Artikel 24

²⁰² International Convention for the Prevention of Marine Pollution from Ships, 1973, as modified by the protocol of 1978 relating thereto, MARPOL 73/78

²⁰³ Birnie and Boyle, *International Law & The Environment*, s. 371

Se även t.ex. Artikel 22 (2) och Artikel 23 i Havsrättskonventionen och Artikel 4 (12) i Baselkonventionen

²⁰⁴ Havsrättskonventionen, Artikel 25 (3)

²⁰⁵ Som exempel kan nämnas att Mexiko har lämnat in fyra ansökningar om att tillfälligt häva rätten till oskadlig genomfart i deras territorialhav. Detta har offentliggjorts på www.un.org/Depts/los/convention_agreements/innocent_passage_suspension.htm (Uppgiften hämtad 2005-04-20)

²⁰⁶ Havsrättskonventionen, Artikel 2

²⁰⁷ Molenaar, *Coastal State Jurisdiction Over Vessel-Source Pollution*, s. 199

artikel 21 (1) i Havsrättskonventionen är uttömmande och fullständig.²⁰⁸ I artikel 21 (1) sägs det att:

The coastal State may adopt laws and regulations, in conformity with the provisions of this Convention and other rules of international law, relating to innocent passage through the territorial sea, in respect of all or any of the following:

- (a) the safety of navigation and the regulation of maritime traffic;
- (b) the protection of navigational aids and facilities and other facilities or installations;
- (c) the protection of cables and pipelines;
- (d) the conservation of the living resources of the sea;
- (e) the prevention of infringement of the fisheries laws and regulations of the coastal State;
- (f) the preservation of the environment of the coastal State and the preservation, reduction and control of pollution thereof;
- (g) marine scientific research and hydrographic surveys;
- (h) the prevention of infringement of the customs, fiscal, immigration or sanitary laws and regulations of the coastal State.

De delar i artikel 21 (1) i Havsrättskonventionen som är relevanta när det gäller förorening av den marina miljön är följande: (a) the safety of navigation and the regulation of maritime traffic, (d) the conservation of the living resources of the sea och (f) the preservation of the environment of the coastal State and the preservation, reduction and control of pollution thereof. Om man t.ex. tittar på subparagraf (f) så ser man att det inte står ”marin” framför ordet miljö. Detta ger en indikation på att kuststatens kompetens går utöver den marina miljön och att den på så sätt även omfattar bl.a. skyddet för kustlinjen.²⁰⁹ Det bör påpekas att kuststaten har en skyldighet att offentliggöra alla lagar och andra författningar som den antar.²¹⁰

Kuststatens jurisdiktion har begränsningar och dessa hittar man i artikel 21 (2) i Havsrättskonventionen. Enligt artikeln så har kuststaten ingen möjlighet att utforma regler som har att göra med utformning, konstruktion, bemanning, eller utrustning av utländska fartyg, om det inte är så att dessa regler ger uttryck åt allmänt accepterade internationella regler eller standarder,²¹¹ som i detta syfte primärt omfattar MARPOL²¹² och SOLAS²¹³-konventionerna.²¹⁴ Anledningen till denna begränsning av kuststatens legislativa kompetens är till för att balansera kuststatens och flaggstatens intressen.²¹⁵ Om det skulle vara så att varje kuststat fritt kunde bestämma om dessa saker så skulle det få till följd att fartyg inte skulle kunna navigera fritt i främmande staters territorialhav. Denna begränsning gör det möjligt för kuststaten att lagstifta utan att det får den konsekvensen

²⁰⁸ Bardin, Coastal State's Jurisdiction over Foreign Vessels, kap. B (2)

²⁰⁹ Molenaar, Coastal State Jurisdiction over Vessel-Source Pollution, s. 200

²¹⁰ Havsrättskonventionen, Artikel 21 (3)

²¹¹ Molenaar, Coastal State Jurisdiction over Vessel-Source Pollution, s. 200

²¹² International Convention for the Prevention of Marine Pollution from Ships, 1973, as modified by the protocol of 1978 relating thereto, MARPOL 73/78

²¹³ International Convention for the Safety of Life at Sea, Concluded at London on 1 November 1974

²¹⁴ Birnie and Boyle, International Law & The Environment, s. 371

²¹⁵ Churchill and Lowe, The Law of the Sea, s. 94

att fartyg behöver ändra på sin utformning, konstruktion, bemanning, eller utrustning.²¹⁶ Detta är något som skulle vara mycket svårt, om inte rent ut omöjligt för fartygen att göra under färd. Om denna begränsning inte skulle finnas så skulle detta motsätta sig den viktigaste begränsningen som finns för kuststatens jurisdiktion i territorialhavet, nämligen att kuststaten inte får hindra oskadlig genomfart genom territorialhavet eller suspendera denna rättighet i sund som används för internationell navigation.²¹⁷

Artikel 211 (4) i Havsrättskonventionen talar om när kuststaten har jurisdiktion att anta lagar och andra författningar gällande föroreningar från utländska fartyg, genom att säga följande:

Coastal States may, in the exercise of their sovereignty with their territorial sea, adopt laws and regulations for the prevention, reduction and control of marine pollution from foreign vessels, including vessels exercising the right of innocent passage. Such laws and regulations shall, in accordance with Part II, section 3, not hamper innocent passage of foreign vessels.

Det är väletablerat i statspraxis att fartyg som inte är inblandad i en oskadlig genomfart, antingen beroende på att de inte utför någon genomfart, eller att genomfarten inte är oskadlig, omfattas av kuststatens lagar.²¹⁸ Detta innebär att fartyg som inte längre utövar oskadlig genomfart kan arresteras av kuststaten för brott mot kuststatens lagar.²¹⁹ Kuststaten kan dock inte arrestera alla typer av fartyg. De fartyg som är undantagna är örlogsfartyg och andra fartyg som åtnjuter immunitet.²²⁰ En konsekvens av detta är att stater skulle kunna ha en rätt att suspendera genomfart helt och hållet, i områden där genomfart, som utövas av vilket fartyg som helst, skulle störa kuststatens lugn, ordning eller säkerhet.²²¹ Detta är också en rättighet som kuststaten har utövat när det till exempel gäller att hålla fartyg borta från zoner framför örlogsvarv.²²²

4.3 Kan transporter av radioaktivt material anses vara oskadlig genomfart?

Det finns de stater som anser att fartyg som transporterar radioaktivt material är ett hot mot deras lugn och säkerhet och att fartygen därmed inte skulle ha en rätt till oskadlig genomfart.²²³ De tidigaste kraven där stater hävdade att fartyg inte hade rätt till oskadlig genomfart rörde atomdrivna fartyg. Ett av de tidigaste kraven rörde det amerikanska atomdrivna

²¹⁶ Churchill and Lowe, *The Law of the Sea*, s. 94

²¹⁷ Birnie and Boyle, *International Law & The Environment*, s. 371. Se även t.ex. Artiklarna 17-19 och Artiklarna 24-25 i Havsrättskonventionen

²¹⁸ Churchill and Lowe, *The Law of the Sea*, s. 95

²¹⁹ Churchill and Lowe, *The Law of the Sea*, s. 87

²²⁰ Artikel 32 i Havsrättskonventionen talar om att örlogsfartyg och andra statsfartyg som nyttjas i icke-kommersiellt syfte har immunitet i en kuststats territorialhav.

²²¹ Churchill and Lowe, *The Law of the Sea*, s. 87

²²² Churchill and Lowe, *The Law of the Sea*, s. 87

²²³ Churchill and Lowe, *The Law of the Sea*, s. 91

handelsfartyget *Savanna*. Som ett exempel kan nämnas att 1964 antog Spanien en lag som sa att passage genom territorialhavet som utfördes av ett atomdrivet fartyg var att anses som ett undantag till oskadlig genomfart.²²⁴ I samma veva som Spanien 1964 antog lagen så slöt USA, som var *Savannas* flaggstat, flera avtal med stater vars vatten *Savanna* skulle passera genom. Dessa avtal var omsorgsfullt utarbetade och de reglerade noggrant *Savannas* passage genom de berörda staternas territorialhav.²²⁵

Kuststater kan argumentera för att ett fartyg som transporterar radioaktivt material och som skall utföra en genomfart är ett hot mot kuststatens säkerhet och därmed är genomfarten inte oskadlig.²²⁶ Ett exempel på ett fall som man kan jämföra med transport av radioaktivt material är att Kanada 1970 argumenterade för att de kunde kontrollera tankfartyg med olja så att de inte fick passera närmare än 100 miles (160,93 km) från den kanadensiska kusten. För att genomföra detta så antog Kanada en lag som heter *Canadian Arctic Waters Pollution Prevention Act of 1970*.²²⁷ Kanada sa att grunden för denna lagstiftning var följande:

[...] the overriding right of self-defence of coastal States to protect themselves against grave threats to their environment.²²⁸

Detta innebar alltså att Kanada förbehöll sig rätten att skydda sig mot farliga transporter genom att inte tillåta passage nära deras kust.

Rätten till oskadlig genomfart för atomdrivna fartyg och för fartyg lastade med nukleära eller andra farliga eller skadliga ämnen är erkänd i Havsrättskonventionen. Det sägs i Havsrättskonventionen: s artikel 23 att:

Foreign nuclear-powered ships and ships carrying nuclear or other inherently dangerous or noxious substances shall, when exercising the right of innocent passage through the territorial sea, carry documents and observe special precautionary measures established for such ships by international agreements.

Av artikel 23 i Havsrättskonventionen framgår det klar och tydligt att det finns en rätt för fartyg som transporterar radioaktivt material att utöva oskadlig genomfart. Detta i sin tur medför att transporter av radioaktivt material anses vara oskadlig genomfart.

Kuststaterna har dock möjligheter att begränsa rätten till oskadlig genomfart för fartyg som transporterar radioaktivt material. En sådan begränsning kan t.ex. innebära att ett fartyg bara får använda sig av vissa bestämda

²²⁴ Churchill and Lowe, *The Law of the Sea*, s. 91

²²⁵ Churchill and Lowe, *The Law of the Sea*, s. 91

²²⁶ Currie, *The International Law of Shipments of Ultrahazardous Radioactive Materials: Strategies and Options to Protect the Marine Environment*, kap. 3.2.2.1

²²⁷ Currie, *The International Law of Shipments of Ultrahazardous Radioactive Materials: Strategies and Options to Protect the Marine Environment*, kap. 3.2.2.1

²²⁸ Canadian Reply to the U.S. Government Summary of Canadian note of April 16 Tabled by the Secretary of State for External Affairs in the House April 17, 1970 (se 9 I.L.M. 607 och 610)

farleder,²²⁹ för att på så sätt försöka göra genomfarten så säker som möjlig. Det finns även de stater som har krävt och kräver att innan ett fartyg som t.ex. transporterar radioaktivt material får utföra en genomfart genom kuststatens territorialhav så måste flaggstaten meddela detta eller inhämta tillåtelse från kuststaten.²³⁰ Detta är något som har följts av starka protester från länder som ägnar sig åt sådana transporter. Eftersom dessa länder motsätter sig en begränsning av rätten till oskadlig genomfart för fartyg som transporterar vissa typer av gods. Men kravet på att en genomfart genom territorialhavet skall vara oskadlig och att den bl.a. måste genomföras i överensstämmelse med internationell rätt och erkännandet av andra internationella dokument och bestämmelserna om olika farleder, medför att kuststaten får ett visst spelrum för att kunna skydda sitt territorialhav från transporter av radioaktivt material.²³¹

²²⁹ Havsrättskonventionen, Artikel 22 (2)

²³⁰ Churchill and Lowe, *The Law of the Sea*, s. 92

²³¹ Currie, *The International Law of Shipments of Ultrahazardous Radioactive Materials: Strategies and Options to Protect the Marine Environment*, kap. 3.2.2.2

5 Skadeståndsansvar

En naturlig följdfråga när man har diskuterat skyddet för den marina miljön blir frågan om hur reglerna ser ut på skadeståndsområdet i händelse av en olycka med ett fartyg som transporterar radioaktivt material. Som nämnts ovan finns det en skyldighet, bl.a. i sedvanerätten, för stater att skydda miljön. Det finns alltså inget stöd i internationell rätt, som vissa har hävdad, för uppfattningen att p.g.a. en absolut territoriell suveränitet så får stater göra som de vill oavsett vad konsekvenserna blir för andra stater.²³² Den grundläggande skyldigheten för stater är att de ska agera så att de inte skadar andra staters rättigheter.²³³ Att det ligger till på detta sätt och att detta är att anses som en princip i internationell rätt har bl.a. kommit till uttryck i *Trail Smelter Arbitration*²³⁴ och i *Corfu Channel Case*²³⁵.

Om man jämför transporter av radioaktivt material på haven med transporter av olja så ser man att det finns ett tillfredsställande regelverk som reglerar skadeståndsansvaret när det gäller transporter av olja. Men hitintills så har det internationella samfundet inte lyckats följa detta exempel och utarbeta ett liknande regelverk som gäller den nukleära industrin.²³⁶

Det finns länder som hävdar att det inte finns något särskilt stort behov av att ha detaljerade bestämmelser när det gäller skadeståndsansvar som omfattar transporter av radioaktivt material.²³⁷ Ett sådant land är USA. Som grund för detta menar USA att det är så osannolikt att en allvarlig olycka skulle inträffa och om det ändå inträffade en olycka så skulle skadeståndsansvaret fastställas genom rättsligt processande. USA menar att detta skulle fungera eftersom de företag²³⁸ som är inblandade i transporter av radioaktivt material är stora och väletablerade och att företagen själva har uttryckt att de är övertygade att de har möjligheten att tillfredsställa giltiga

²³² Shaw, *International Law*, s. 760

²³³ Shaw, *International Law*, s. 760

²³⁴ *Trail Smelter Arbitration (United States vs. Canada)*, Arbitral Tribunal, Montreal, 16 April 1938 and 11 March 1941

I *Trail Smelter Arbitration* sa tribunalen följande: “[...] under the principles of international law, as well as the law of the United States, no state has the right to use or permit the use of its territory in such a manner as to cause injury by fumes in or to the territory of another or the properties or persons therein, when the case is of serious consequence and the injury is established by clear and convincing evidence.” (se även kapitel 3.1 ovan)

²³⁵ *Corfu Channel Case (United Kingdom v. Albania)*, Judgment of April 9th, 1949, ICJ

I *Corfu Channel Case* sa ICJ att det var: “[...] every State’s obligation not to allow knowingly its territory to be used for acts contrary to the rights of other States” (se även kapitel 3.1 ovan)

²³⁶ Van Dyke, *The Legal Regime Governing Sea Transport of Ultrahazardous Radioactive Materials*, s. 82

²³⁷ Van Dyke, *The Legal Regime Governing Sea Transport of Ultrahazardous Radioactive Materials*, s. 82

²³⁸ De företag som USA hänvisar till är det statliga franska företaget COGEMA, och det statliga brittiska företaget BNFL. Dessa företag är, respektive, ansvariga för franska och brittiska anläggningar där man upparbetar kärnbränsleavfall. (www.uic.com.au/nip23.htm) (Uppgiften hämtad 2005-04-14)

krav.²³⁹ Detta är en syn på skadeståndsfrågan som inte delas av alla. De stater som består av öar i Stillahavet är några av dem som inte delar USA: s uppfattning. Dessa stater menar att det är nödvändigt att ha ett regelverk som ordentligt reglerar skadeståndsfrågan vid en eventuell olycka vid transport av radioaktivt material.²⁴⁰ Att staterna i Stillahavsregionen har intagit denna ståndpunkt beror till stor del på att de är starkt beroende av turism och fiske för att kunna överleva. Detta är några av de näringsgrenar som riskerar att slås ut om det sker ett radioaktivt utsläpp. Staternas överlevnad kan alltså hänga på att det finns ett bra regelverk som reglerar skadeståndsansvaret i händelse av en olycka med ett fartyg som transporterar radioaktivt material.

Det finns vissa specifika internationella traktater som etablerar ett skadeståndsansvar i händelse av en nukleär olycka. Men det existerar inga enhetliga regler som reglerar skadeståndsansvaret i samband med nukleära olyckor, varken om den inträffar vid t.ex. ett kärnkraftsverk eller om den inträffar under en transport.²⁴¹ Att det inte finns några enhetliga regler ställer till problem, särskilt när det gäller transporter av radioaktivt material, eftersom dessa transporter ofta är gränsöverskridande. Detta innebär i sin tur att om det inträffar en olycka så kan det bli så att det blir ett flertal skadeståndskonventioner som blir tillämpliga.²⁴² För närvarande så är det åtminstone sju avtal som intervenerar med varandra.²⁴³ Det är:

- *Convention on Third Party Liability in the Field of Nuclear Energy (Paris Convention)*²⁴⁴
- *Vienna Convention on Civil Liability for Nuclear Damage*²⁴⁵
- *Convention of 31st January 1963 Supplementary to the Paris Convention of 29th July 1960 on Third Party Liability in the Field of Nuclear Energy*²⁴⁶
- *Convention Relating to Civil Liability in the Field of Maritime Carriage of Nuclear Material*²⁴⁷
- *Joint Protocol Relating to the Application of the Vienna Convention on Civil Liability for Nuclear Damage and the Paris Convention on Third Party Liability in the Field of Nuclear Energy*²⁴⁸

²³⁹ BNFL har t.ex. explicit bekräftat för the Department of State, i USA, att de tror att de är tillräckligt försäkrade. (Van Dyke, *The Legal Regime Governing Sea Transport of Ultrahazardous Radioactive Materials*, s. 82)

²⁴⁰ Van Dyke, *The Legal Regime Governing Sea Transport of Ultrahazardous Radioactive Materials*, s. 82

²⁴¹ Brown II, *Nuclear Liability: A Continuing Impediment To Nuclear Commerce*, s. 1

²⁴² Brown II, *Nuclear Liability: A Continuing Impediment To Nuclear Commerce*, s. 2

²⁴³ Brown II, *Nuclear Liability: A Continuing Impediment To Nuclear Commerce*, s. 2

²⁴⁴ *Convention on Third Party Liability in the Field of Nuclear Energy*, concluded at Paris on 29 July 1960

²⁴⁵ *Vienna Convention on Civil Liability for Nuclear Damage*, concluded at Vienna on 21 May 1963

²⁴⁶ *Convention of 31st January 1963 Supplementary to the Paris Convention of 29th July 1960 on Third Party Liability in the Field of Nuclear Energy*

²⁴⁷ *Convention Relation to Civil Liability in the Field of Maritime Carriage of Nuclear Material*, Brussels, 1971

- *Protocol to Amend the Vienna Convention on Civil Liability for Nuclear Damage*²⁴⁹
- *Convention on Supplementary Compensation for Nuclear Damage*²⁵⁰

Hur dessa konventioner kan kombineras med varandra och hur många kombinationer det blir är väldigt komplicerat att reda ut, och det är inget som jag kommer att ägna mig åt här. Men för att få en liten uppfattning om hur komplicerat det är så kan som exempel nämnas att för *Convention on Third Party Liability in the Field of Nuclear Energy* så finns det sexton kombinationer som enbart inkluderar denna konvention och dessa kombinationer kan i sin tur bli kombinerade med sexton kombinationer som inkluderar *Vienna Convention on Civil Liability for Nuclear Damage*.²⁵¹ Som exempel kan också nämnas att en part till *Convention on Third Party Liability in the Field of Nuclear Energy* kan också vara part till någon eller alla av *Joint Protocol Relating to the Application of the Vienna Convention on Civil Liability for Nuclear Damage and the Paris Convention on Third Party Liability in the Field of Nuclear Energy*, *Convention Relating to Civil Liability in the Field of Maritime Carriage of Nuclear Material* eller *Convention on Supplementary Compensation for Nuclear Damage*.²⁵²

Det finns många luckor som måste täppas till i det gällande regelverket som reglerar skadeståndsansvar i händelse av en nukleär olycka. Bland de problem som existerar kan t.ex. nämnas att definitionen av skada inte klart och tydligt omfattar skada som orsakats på miljön och sådana skador som uppstår som en följd av detta, som t.ex. påverkan på fiske och turism, inklusive de som uppstår utanför den exklusiva ekonomiska zonen.²⁵³ Ett annat problem är att flera av skadeståndskonventionerna på det nukleära området innehåller regleringar som medför att summan på ett eventuellt skadestånd begränsas.²⁵⁴ Detta får till följd att alla skador som eventuellt uppstår inte kan kompenseras. Ytterligare ett stort problem är att inte alla stater är parter till de ovan nämnda skadeståndskonventionerna. Så är fallet med flera av de största länderna i världen som sysslar med nukleära aktiviteter. Som exempel kan nämnas att varken Japan eller USA, där Japan är den verkligt stora aktören när det gäller transporter av radioaktivt material, är parter till någon internationell konvention som reglerar skadeståndsfrågan i händelse av en nukleär olycka.²⁵⁵ Detta innebär att

²⁴⁸ Joint Protocol Relating to the Application of the Vienna Convention On Civil Liability for Nuclear Damage and the Paris Convention on Third Party Liability in the Field of Nuclear Energy, 1988

²⁴⁹ Protocol to Amend the Vienna Convention on Civil Liability for Nuclear Damage, 1997

²⁵⁰ Convention on Supplementary Compensation for Nuclear Damage, 1997

²⁵¹ Brown II, Nuclear Liability: A Continuing Impediment To Nuclear Commerce, s. 2

²⁵² Brown II, Nuclear Liability: A Continuing Impediment To Nuclear Commerce, s. 2

²⁵³ Van Dyke, the Legal Regime Governing Sea Transport of Ultrahazardous Radioactive Materials, s. 81. Se även Article I (k) i Vienna Convention on Civil Liability for Nuclear Damage

²⁵⁴ Se t.ex. Artikel V i Vienna Convention on Civil Liability for Nuclear Damage, Artikel 7 (b) i Convention on Third Party Liability in the Field of Nuclear Energy (Paris Convention) och Artikel 7 (b) i Convention of 31st January 1963 Supplementary to the Paris Convention of 29th July 1960 on Third Party Liability in the Field of Nuclear Energy

²⁵⁵ Brown II, Nuclear Liability: A Continuing Impediment To Nuclear Commerce, s. 2-3

transporter av radioaktivt material mellan dem inte täcks av några nukleära skadeståndskonventioner, men de kan dock täckas av inhemska bestämmelser²⁵⁶ eller av andra internationella avtal, som t.ex. Havsrättskonventionen och Baselkonventionen.²⁵⁷

5.1 Skadeståndsansvar enligt Havsrättskonventionen

Havsrättskonventionen²⁵⁸ innehåller två artiklar som reglerar skadeståndsfrågan för stater och det är artiklarna 139 och 235. Artikel 139 är tillämplig på den verksamheten som sker inom ”området”. Med området menas havsbotten och dennas underlag utanför gränserna för nationell jurisdiktion.²⁵⁹ Detta innebär att denna artikel inte faller inom ramarna för detta examensarbete, så därför lämnas den därhän. Den andra artikeln i Havsrättskonventionen som reglerar skadeståndsfrågan är artikel 235. Enligt den så är stater skyldiga att fullgöra sina internationella förpliktelser rörande skyddet och bevarandet av den marina miljön och de är ansvariga i enlighet med folkrättens regler.²⁶⁰ Det ansvar som kommer till uttryck i artikel 235 (1) omfattar även flaggstaten, när det gäller deras fartyg, och kuststaten när det gäller aktiviteter som de tillåter inom sin jurisdiktion eller kontroll.²⁶¹ Artikel 235 i Havsrättskonventionen inkorporerar existerande regler som gäller statsansvar i Havsrättskonventionen, den skapar alltså inga nya regler som gäller ansvar för skador på den marina miljön.²⁶² Vad som menas med skada av den marina miljön definieras inte i Havsrättskonventionen.²⁶³ Men för att få ett hum om vad som kan menas med skada av den marina miljön så kan man titta på artikel 1 (4) i Havsrättskonventionen där man definierar förorening av den marina miljön. Den definitionen ger vissa riktlinjer om vilken typ av skada som bestämmelsen kan tillämpas på. I artikeln nämns det bl.a. människans direkta eller indirekta tillförsel av ämnen eller energi i den marina miljön som bidrar till skador på bl.a. det marina livet, risker för människors hälsa, försämring av havsvattnets användningsmöjligheter med mera.²⁶⁴

²⁵⁶ Som exempel kan nämnas att inhemska skadeståndslag i Japan i stort sett överensstämmer med de internationella konventionernas principer. Som exempel är ”*the operators*” skadeståndsansvar exklusivt och absolut. USA har också en inhemska skadeståndslag ”*the Price Anderson Act*” som behandlar skadeståndsansvar i händelse av en nukleär olycka. (www.uic.com.au/nip70.htm) (Uppgiften hämtad 2005-04-06)

²⁵⁷ Brown II, Nuclear Liability: A Continuing Impediment To Nuclear Commerce, s. 2

²⁵⁸ United Nations Convention on the Law of the Sea, Done at Montego Bay, December 19, 1982

²⁵⁹ Havsrättskonventionen, Artikel 1 (1)

²⁶⁰ Havsrättskonventionen, Artikel 235 (1)

²⁶¹ Birnie and Boyle, *International Law & The Environment*, s. 382

²⁶² Sands, *Principles of International Environmental Law*, s. 900

²⁶³ Sands, *Principles of International Environmental Law*, s. 900

²⁶⁴ Havsrättskonventionen, Artikel 1 (4) säger följande : ”pollution of the marine environment” means the introduction by man, directly or indirectly, of substances or energy into the marine environment, including estuaries, which results or is likely to result in such deleterious effects as harm to living resources and marine life, hazards to human health,

5.2 Skadeståndsansvar enligt Baselkonventionen

Enligt Baselkonventionens²⁶⁵ artikel 12 så skall parterna till konventionen göra följande:

[...] co-operate with a view to adopting, as soon as practicable, a protocol setting out appropriate rules and procedures in the field of liability and compensation for damage resulting from transboundary movement and disposal of hazardous wastes and other wastes.

Ett sådant protokoll antogs den 10 december 1999 och det heter *Basel Protocol on Liability and Compensation for Damage Resulting from Transboundary Movements of Hazardous Wastes and Their Disposal*.²⁶⁶ Målet med protokollet är följande:

[...] to provide for a comprehensive regime for liability and for adequate and prompt compensation for damage resulting from the transboundary movement of hazardous wastes and other wastes and their disposal including illegal traffic in those wastes.²⁶⁷

Protokollet tar upp vem det är som är ekonomiskt ansvarig i händelse av en olycka. Protokollet omfattar varje fas i transporten, från det att avfallet lastas på det aktuella transportmedlet för export, internationell transport, import och till den slutliga dispositionen.²⁶⁸ Protokollet har en mycket stor svaghet och det är att det inte har trätt i kraft än.²⁶⁹

5.3 Polluter Pays Principle

Som det har framgått så finns det inte några klara regler på skadeståndsområdet vid en eventuell olycka med ett fartyg som transporterar radioaktivt material. Därför blir det intressant att titta på en princip som finns i internationell miljö rätt och som bygger på försiktighetsprincipen. Den princip som jag syftar på är Polluter Pays Principle (PPP). Polluter Pays Principle, eller som den kallas för på svenska ”förorenaren ska betala”, är en vida accepterad och tillämpad rättslig

hindrance to marine activities, including fishing and other legitimate uses of the sea, impairment of quality for use of sea water and reduction of amenities;”

²⁶⁵ Basel Convention on the Control of Transboundary Movements of Hazardous Wastes and their Disposal, Basel, 22 March, 1989

²⁶⁶ The Basel Protocol on Liability and Compensation for Damage resulting from Transboundary Movements of Hazardous Wastes and their Disposal (Återfinns på www.basel.int/pub/protocol.html) (Senast besökt 2005-04-11)

²⁶⁷ The Basel Protocol on Liability and Compensation for Damage resulting from Transboundary Movements of Hazardous Wastes and their Disposal, Artikel 1

²⁶⁸ The Basel Protocol on Liability and Compensation for Damage resulting from Transboundary Movements of Hazardous Wastes and their Disposal, Artikel 3

²⁶⁹ Den 23 februari 2005 var det 13 stater som hade signerat protokollet, men bara 4 stater är parter till det. Det krävs att det ska vara 20 parter till protokollet för att det ska träda i kraft. (www.basel.int/ratif/frsetmain.php#protocol) (Senast besökt 2005-04-11)

princip.²⁷⁰ Som en följd av detta så har principen också inkorporerats i ett miljörättsligt "liability" sammanhang, vilket innebär att det är den som har handlat fel, d.v.s. förorenaren, som har en skyldighet att reparera skadan.²⁷¹

I traktaträtten kan Polluter Pays Principle spåras tillbaka till några av de första instrumenten som etablerade minimi regler när det gäller "civil liability" för skador som uppstod till följd av riskfyllda aktiviteter. *Vienna Convention on Civil Liability for Nuclear Damage*²⁷² och *Convention on Third Party Liability in the Field of Nuclear Energy*²⁷³ var två konventioner som var påverkade av önskan att få kompensation från dem som var ansvariga för den aktivitet som orsakade skadan för de drabbade.²⁷⁴

Från början var Polluter Pays Principle en renodlad ekonomisk princip och den har sitt ursprung i en rad rekommendationer som OECD²⁷⁵ började med på 1970-talet.²⁷⁶ OECD:s rekommendation från 1972,²⁷⁷ som är en rekommendation om fördelningen av kostnaderna vid förorening, anses vara principens ursprung. Den centrala delen av rekommendationen har följande lydelse:

4. The principle to be used for allocating costs of pollution prevention and control measures to encourage rational use of scarce environmental resources and to avoid distortions in international trade and investment is the so-called "Polluter-Pays Principle". This principle means that the polluter should bear the expenses of carrying out the above-mentioned measures decided by public authorities to ensure that the environment is in an acceptable state. In other words, the cost of these measures should be reflected in the cost of goods and services which cause pollution in production and/or consumption. Such measures should not be accompanied by subsidies that would create significant distortions in international trade and investment.²⁷⁸

Rekommendationen från 1972 är vid första påseendet inte tillämpningsbar på kostnader till följd av en miljökada. Men 1974 antog OECD ytterligare en rekommendation²⁷⁹ i fråga om att implementera Polluter Pays Principle. I rekommendationen från 1974 bekräftade OECD att Polluter Pays Principle var en fundamental princip för organisationens medlemsstater.²⁸⁰

²⁷⁰ Campiglio, Pineschi, Siniscalco, Treves, *The Environment after Rio*, s. 143

²⁷¹ Larsson, *The Law of Environmental Damage*, s. 90

²⁷² *Vienna Convention on Civil Liability for Nuclear Damage*, concluded at Vienna on 21 May 1963

²⁷³ *Convention on Third Party Liability in the Field of Nuclear Energy*, concluded at Paris on 29 July 1960

²⁷⁴ Sands, *Principles of International Environmental Law*, s. 281

²⁷⁵ OECD har idag 30 medlemsstater. Huvudsakligen är det västeuropeiska stater men även t.ex. USA, Japan och Australien är medlemmar. (www.oecd.org) (Uppgiften hämtad 2005-04-15)

²⁷⁶ Birnie and Boyle, *International Law & The Environment*, s. 92

²⁷⁷ Recommendation of the Council on Guiding Principles Concerning the International Economic Aspects of Environmental Policies, C (72)128, OECD, 1972. Detta är en rekommendation, den är alltså inte rättsligt bindande.

²⁷⁸ Recommendation of the Council on Guiding Principles Concerning the International Economic Aspects of Environmental Policies, C (72)128, OECD, 1972. Annex: A.a.4

²⁷⁹ Recommendation on the Implementation of the Polluter-Pays Principle, C (74)223.

²⁸⁰ Sands, *Principles of International Environmental Law*, s. 281

Polluter Pays Principle har introducerats i en mängd internationella avtal, antingen som en vägledande princip, eller som en bindande princip.²⁸¹ Men vad principen egentligen innebär och dess tillämpning i specifika fall och situationer är dock en tolkningsfråga, särskilt i förhållande till de kostnader som principen innefattar och till de situationer när principen, kanske undantagsvis, inte är tillämplig.²⁸² Definitioner av Polluter Pays Principle i rättsligt bindande texter finns bara att finna i två konventioner,²⁸³ men Polluter Pays Principle finns även intagen i Rio-deklarationens princip 16 och den ger en bra utgångspunkt för en precis definition av Polluter Pays Principle.²⁸⁴ Rio-deklarationens princip 16 säger följande:

National authorities should endeavour to promote the internalization of environmental costs and the use of economic instruments, taking into account the approach that the polluter should, in principle, bear the cost of pollution, with due regard to the public interest and without distorting international trade and investment.

Rio-deklarationens princip 16 saknar den normativa karaktären som en lagregel skall ha²⁸⁵ och detta gör att man får uppfattningen av att den inte skall ses som bindande.²⁸⁶ Detta stöds också, åtminstone till viss del, av den uppfattningen som flera stater har, både I-länder och U-länder, att Polluter Pays Principle är tillämpningsbar på det inhemska planet, men den är inte tillämpningsbar på relationer eller ansvar mellan stater på ett internationellt plan.²⁸⁷ Till detta kan man också lägga att Rio-deklarationen är, som nämnts innan, inte rättsligt bindande, utan den är bara en principdeklaration.

Från början var Polluter Pays Principle en princip som var tillämplig på civilrättens område, men i dagens läge kan man säga att den har omvandlats till en princip som kan åberopas för att rättfärdiga i stort sett alla åtgärder som belägger förorenare med kostnader.²⁸⁸ Detta i sin tur får till följd att, om inga effektiva förebyggande åtgärder har vidtagits, så kan man åberopa Polluter Pays Principle för att få den som har åsamkat föroreningen att kompensera den skada på miljön som har uppstått till följd av hans agerande.²⁸⁹ Man måste dock påpeka att varken stater eller domstolar, på något sätt är bundna av att låta förorenaren betala, utan de kan och skall bara

²⁸¹ Campiglio, Pineschi, Siniscalco, Treves, *The Environment after Rio*, s. 133

²⁸² Sands, *Principles of International Environmental Law*, s. 279-280

²⁸³ De två konventionerna är: Convention for the Protection of the Marine Environment of the North-East Atlantic (OSPAR-konventionen) och Convention on the Protection and Use of Transboundary Watercourses and International Lakes. I Artikel 2.2 (b) i OSPAR-konventionen sägs det: "the polluter pays principle, by virtue of which the costs of pollution prevention, control and reduction measures are to be borne by the polluter." I Artikel 2.5 (b) i (UNECE) Convention on the Protection and Use of Transboundary Watercourses and International Lakes sägs det: "The polluter-pays principle, by virtue of costs of pollution prevention, control and reduction measures shall be borne by the polluter;"

²⁸⁴ Campiglio, Pineschi, Siniscalco, Treves (eds), *The Environment after Rio*, s. 143

²⁸⁵ Birnie and Boyle, *International Law & The Environment*, s. 92

²⁸⁶ Birnie and Boyle, *International Law & The Environment*, s. 92

²⁸⁷ Sands, *Principles of International Environmental Law*, s. 280-281

²⁸⁸ Bergkamp, *Liability and Environment*, s. 16

²⁸⁹ Bergkamp, *Liability and Environment*, s. 16

beakta principen när det gäller utvecklingen av miljö rätt och policy.²⁹⁰ Det är alltså tveksamt om principen har uppnått en status av en internationellt sedvanerättslig regel som är generellt tillämpningsbar, förutom kanske i stater som är medlemmar i antingen EU, UNECE eller OECD.²⁹¹ Att det ligger till på detta sätt stöds av det något kompromissade språket i Rio-deklarationens princip 16.

Trots att det finns ett generellt godkännande av Polluter Pays Principle så finns det inte mycket bevis på att den har påverkat statspraxis eller resulterat i mer överensstämmande system när det gäller ”liability” för skador på den marina miljön på ett globalt plan.²⁹² De enda betydelsefulla utvidgningarna av marin ”liability” som kan kopplas samman med Polluter Pays Principle är revideringen 1992 av *International Convention on Civil Liability for Oil Pollution Damage*²⁹³ och *International Convention on the Establishment of an International Fund for Compensation for Oil Pollution Damage*²⁹⁴ samt antagandet 1996 av en ny *Convention on Liability and Compensation for the Carriage of Hazardous and Noxious Substances by Sea*²⁹⁵.²⁹⁶ Dessa traktater illustrerar två av ”Polluter Pays” konceptets svagheter, nämligen att det är svårt att fastställa vem det är som är att anses som förorenaren och att det inte är realistiskt att förorenaren skall kunna betala för alla skador som föroreningen orsakar.

5.3.1 Principens svagheter

Polluter Pays Principle är en miljö rättslig princip och därmed är den en övergripande norm som inte är direkt bindande. Detta i sin tur medför att principen har vissa svagheter som får till följd att den är svår att tillämpa i praktiken. När man skall tillämpa Polluter Pays Principle på en specifik situation, som t.ex. på transporter av radioaktivt material, uppstår en rad svåra frågor. Det kan vara frågor som vem är förorenaren; för vad skall förorenaren betala och hur mycket skall han betala?²⁹⁷

5.3.1.1 Vem är förorenaren?

Den första frågan att besvara blir vem som är förorenaren. Vilket är inte en helt lätt fråga att besvara. I OECD: s rekommendationer från 1972 och 1974 finns det ingen definition på vem det är som skall anses som förorenaren. Detta kan man tolka som att man ansåg att det var klart att förorenaren var

²⁹⁰ Birnie and Boyle, *International Law & The Environment*, s. 93

²⁹¹ Sands, *Principles of International Environmental Law*, s. 280

²⁹² Birnie and Boyle, *International Law & The Environment*, s. 384

²⁹³ *International Convention on Civil Liability for Oil Pollution Damage*, London, 27 November 1992

²⁹⁴ *International Convention on the Establishment of an International Fund for Compensation for Oil Pollution Damage*, London, 27 November 1992

²⁹⁵ *Convention on Liability and Compensation for the Carriage of Hazardous and Noxious Substances by Sea*, 1996

²⁹⁶ Birnie and Boyle, *International Law & The Environment*, s. 384

²⁹⁷ Bergkamp, *Liability and Environment*, s. 16

den person, fysisk eller juridisk, vars verksamhet hade givit upphov till föroreningen.

När det gäller transporter på havet blir det problem att identifiera förorenare eftersom det är flera parter som är inblandade. På ett sätt kan man säga att det är den som bestämmer över fartyget d.v.s. kaptenen, som skall anses som ansvarig om t.ex. fartyget sjunker. Men man kan likaväl säga att det är lasten, i detta fall det radioaktiva materialet, som orsakar skadan och därför skulle det vara den som äger lasten som är ansvarig och som skall anses som förorenaren.²⁹⁸ En annan alternativ argumentationslinje är att det är den som äger fartyget som skall anses som ansvarig. Detta kan man bl.a. basera på att det är han som har störst intresse av att fartyget är säkert och sjödugligt och därför skall han anses som förorenaren.²⁹⁹ Det är alltså ingen lätt fråga att avgöra vem det är som är att anses som ansvarig i händelse av att en förorening uppstår.

Vem det är som ska bli ansvarig får ses som ett principval och alltså inget som är möjligt att besvara med hjälp av "Polluter Pays konceptet".³⁰⁰ Men om man ser ur ekonomisk och administrativ synvinkel så är det ibland effektivast att peka ut den person som har en bestämmande roll vid föroreningen som ansvarig, än att peka ut den som faktiskt ger upphov till föroreningen.³⁰¹

Det nuvarande internationella systemet när det gäller "liability" och kompensation för förorening från fartyg behandlar både fartygets ägare och lastens ägare som ansvariga.³⁰² Detta medför att de har ett delat ansvar och att andra som eventuellt skulle komma på tal att ha ett ansvar utesluts, detta i syfte för att försöka göra det så enkelt som möjligt för käranden.³⁰³

5.3.1.2 För vad och för vilka skador skall förorenaren betala?

Ett stort problem som uppstår i händelse av en olycka är att miljöskadorna måste värderas i pengar. Vad blir t.ex. kostnaden för att turister ändrar sina semesterplaner p.g.a. att olja har förorenat havet och stranden? Detta är något som är mycket svårt att räkna ut. Hur svårt skulle det då inte vara om havet och stranden hade blivit förorenade av radioaktivitet?

Om man ändå har lyckats värdera skadorna så uppstår nästa problem, och det är att bestämma vilka kostnader som skall betalas. Det inte är realistiskt att förvänta sig att förorenaren kan betala för alla skador som uppstår till följd av en förorening. Detta är något som är särskilt påtagligt i sjöfartsindustrin, eftersom det är försäkringar som är fartygsägarens stora

²⁹⁸ Birnie and Boyle, *International Law & The Environment*, s. 384

²⁹⁹ Birnie and Boyle, *International Law & The Environment*, s. 384

³⁰⁰ Birnie and Boyle, *International Law & The Environment*, s. 384

³⁰¹ OECD, *The Polluter Pays Principle- OECD Analyses and Recommendations*, 1.2

³⁰² Birnie and Boyle, *International Law & The Environment*, s. 384

³⁰³ Birnie and Boyle, *International Law & The Environment*, s. 384

”skadeståndskassa”. Alla stora skadeståndskonventionerna på sjöfartens område begränsar skadeståndsfrågan,³⁰⁴ och även kompensationsmöjligheten från industrifonder och de utesluter också vissa typer av förluster.³⁰⁵ Detta får stora konsekvenser när det kommer till att förorenaren skall betala för miljöskadorna. För när compensationen är begränsad så finns det ingen möjlighet att alla krav på compensation kan uppfyllas, detta i sin tur innebär att vissa krav måste prioriteras eller helt enkelt uteslutas.³⁰⁶ Hur denna urvalsprocess skall gå till är, även det, ett principval.³⁰⁷

³⁰⁴ Som exempel ovan har nämnts Artikel V i Vienna Convention on Civil Liability for Nuclear Damage, Artikel 7 (b) i Convention on Third Party Liability in the Field of Nuclear Energy (Paris Convention) och Artikel 7 (b) i Convention Supplementary to the Paris Convention (Brussels Supplementary Convention)

³⁰⁵ Birnie and Boyle, *International Law & The Environment*, s. 384

³⁰⁶ Birnie and Boyle, *International Law & The Environment*, s. 384

³⁰⁷ Birnie and Boyle, *International Law & The Environment*, s. 384

6 Slutsatser

Det finns en mängd regelverk som man kan tillämpa inom havsrätten och inom miljörätten, men när det kommer till transporter av radioaktivt material och skyddet för den marina miljön så är reglerna långt ifrån fullständiga.

En fråga som uppstår när det gäller transporter av radioaktivt material, är på vilket sätt som en kuststat kan skydda sin marina miljö från eventuella radioaktiva föroreningar. Min bedömning är att kuststater, till en viss del, kan förbjuda transporter av radioaktivt material i sina territorialhav och exklusiva ekonomiska zoner, för att på så sätt skydda den marina miljön. Jag bygger detta ställningstagande framförallt på en grundläggande skyldighet som stater har, nämligen att deras agerande inte får skada andra staters rättigheter, och på staters skyldighet att skydda och bevara den marina miljön i sitt territorialhav och i sin exklusiva ekonomiska zon.³⁰⁸

I den exklusiva ekonomiska zonen har kuststater vissa suveräna rättigheter och viss specificerad jurisdiktion med avseende på att skydda och bevara den marina miljön.³⁰⁹ Detta står mot att alla stater åtnjuter vissa av det fria havets friheter, med förbehåll för tillämpliga bestämmelser i Havsrättskonventionen, i den exklusiva ekonomiska zonen.³¹⁰ Bland dessa friheter som alla stater åtnjuter finns friheten till sjöfart. Detta innebär att en flaggstat har en rätt att utöva sjöfart i en kuststats exklusiva ekonomiska zon. Detta i sin tur skulle kunna innebära att en kuststat inte kan hindra önskad sjöfart i den exklusiva ekonomiska zonen.

Men stater skall vid utövande av sina rättigheter och vid fullgörande av sina skyldigheter enligt Havsrättskonventionen i den exklusiva ekonomiska zonen, ta vederbörlig hänsyn till kuststatens rättigheter och skyldigheter. Stater ska också iaktta de lagar och andra författningar som antagits av kuststaten i enlighet med bestämmelserna i Havsrättskonventionen.³¹¹ Detta får till följd, enligt mig, att eftersom stater har en skyldighet att skydda och bevara den marina miljön och eftersom kuststaten har jurisdiktion för att skydda och bevara den marina miljön i den exklusiva ekonomiska zonen så borde miljöskyddsintresset vara starkare än en flaggstats intresse av att transportera radioaktivt material genom en kuststats exklusiva ekonomiska zon. Detta innebär i sin tur att t.ex. Chiles agerande 1995 när de sände fartyg och flyg mot *Pacific Pintail* för att få *Pacific Pintail* att lämna Chiles exklusiva ekonomiska zon, var i överensstämmelse med de bestämmelser som finns på området. Chiles agerande fick också till följd att *Pacific Pintail* ändrade sin kurs och lämnade Chiles exklusiva ekonomiska zon.

³⁰⁸ Havsrättskonventionen Artikel 192 och se kap. 3.1 och särskilt kap. 3.1.2

³⁰⁹ Havsrättskonventionen Artikel 56 (1) (b) (iii) och se kap. 3.1.2

³¹⁰ Havsrättskonventionen Artikel 58 och kap. 3.1.1

³¹¹ Havsrättskonventionen Artikel 58 (3) och kap. 3.1.1

Men det som gör det svårt för stater att helt och hållet skydda och bevara den marina miljön, är den rätt till oskadlig genomfart som finns för utländska fartyg i territorialhavet. Rätten till oskadlig genomfart är den enda rättighet som en utländsk stat har i en kuststats territorialhav, om det inte finns andra rättigheter som följer av olika traktater. Som det har framgått så finns det en rättighet i internationell rätt för fartyg som transporterar radioaktivt material att utöva oskadlig genomfart.³¹² Men frågan är om man verkligen kan anse att ett fartyg som transporterar radioaktivt material, med de risker som detta medför, överhuvudtaget kan omfattas av begreppet oskadlig genomfart.

Som det har nämnts diskuterades frågan om en genomfart var oskadlig eller inte i *Corfu Channel Case*³¹³ från 1949. Där kom ICJ fram till att det avgörande kriteriet för om en genomfart skulle anses som oskadlig eller inte, var på vilket sätt som genomfarten genomfördes på.³¹⁴ ICJ tog alltså inte hänsyn till vilken last som fartygen transporterade. Man kan ställa sig frågan om ICJ:s domslut i *Corfu Channel Case* är tillämpligt i dagens läge. Jag skulle vilja påstå att det inte helt och hållet är det. De starkaste argumenten för detta påstående, är att sjöfarten och särskilt staters kunskaper om radioaktivitet har utvecklats. Det var inte förrän efter andra världskrigets slut som stater började få upp ögonen för radioaktivitet och dess konsekvenser. Ett exempel på detta är att IAEA bildades 1957 som en följd av de farhågor och förväntningar som hade uppkommit genom att man hade upptäckt kärnkraften. Därför anser jag att man borde omvärdera kriterierna för vad som menas med oskadlig genomfart. Enligt min mening så borde man dels se på vilket sätt som genomfarten genomförs på, men man borde också titta på fartygens last och på hur skadlig lasten är när man bedömer om en genomfart är oskadlig eller inte.

Jag skulle alltså vilja påstå att eftersom transporter av radioaktivt material utgör en så stor potentiell fara för miljön som de gör, så kan man inte se dem som oskadliga. Enligt Havsrättskonventionen anses en genomfart vara oskadlig om den inte stör kuststatens lugn, ordning eller säkerhet. Jag delar de synpunkter som har framförts av ett flertal kuststater, nämligen att transporter av radioaktivt material bryter mot åtminstone ett av dessa kriterier, nämligen säkerhet. Enligt min mening kan det inte anses säkert för kuststaten att låta ett fartyg lastat med radioaktivt material färdas genom kuststatens territorialhav. Om det skulle inträffa en olycka som medför att det blir ett utsläpp av radioaktivitet så skulle detta definitivt utgöra ett potentiellt hot mot kuststatens säkerhet. Detta leder i sin tur till, med stöd av de regler som finns, att kuststaten kan hindra fartyg som utgör en potentiell fara för kuststaten och tillfälligt suspendera den oskadliga genomfarten för ett fartyg som transporterar radioaktivt material från deras territorialhav.³¹⁵ Ett krav för att en sådan suspension skall gälla är dock att den har blivit vederbörligt offentliggjord.

³¹² Havsrättskonventionen Artikel 23. Se även kap. 4.2 och kap. 4.3

³¹³ *Corfu Channel Case* (United Kingdom v. Albania), ICJ, Judgment of April 9th, 1949

³¹⁴ Se kap. 4.1

³¹⁵ Havsrättskonventionen Artikel 25 (3). Se även kap. 4.2 och kap. 4.3

Att det finns en rätt för kuststaten att hindra transporter av radioaktivt material både i den exklusiva ekonomiska zonen och i territorialhavet stöds också av försiktighetsprincipen. I dagens läge så talar det mesta för att försiktighetsprincipen har blivit en del av internationell rätt och därför kan man se den som en central princip i internationell rätt. Det som stödjer detta antagande är att stater deltar i förhandlingar, undertecknar och ratificerar traktater som innehåller och bygger på försiktighetsprincipen. Genom att stater gör detta så erkänner de att försiktighetsprincipen existerar som en princip i internationell rätt. Av försiktighetsprincipen framgår det klart och tydligt att man skall agera försiktigt och vara förutseende när man beslutar om aktiviteter som kan skada miljön.³¹⁶ Därför anser jag att man borde vara mycket restriktiv med att låta fartyg som transporterar radioaktivt material passera i en kuststats territorialhav och exklusiva ekonomiska zon.

Något som skulle vara bra för att klarlägga vilka regler som gäller vid transporter av radioaktivt material skulle vara ett rättsligt avgörande, från t.ex. ITLOS, som handlar om kuststatens handgripliga hindrande av ett fartyg som transporterar radioaktivt material. Det skulle vara mycket intressant att se vilka regler som tribunalen skulle använda sig av och hur de skulle värdera de olika reglerna. Men så länge det inte finns något sådant avgörande så får rättsläget anses vara oklart. Därför finns det inget, enligt min mening, som hindrar att kuststater agerar på så sätt som t.ex. Chile gjorde för att hindra fartyg som transporterar radioaktivt material från att ta sig in i deras exklusiva ekonomiska zon. Jag anser att stöd för denna uppfattning också finns i att havsrätten hela tiden utvecklas genom de krav och den praxis som stater utövar.

Eftersom havsrätten hela tiden utvecklas så är det inte helt omöjligt att tänka sig att det i framtiden kommer att bli möjligt för en kuststat att helt och hållet förbjuda transporter av radioaktivt material i sitt territorialhav och i sin exklusiva ekonomiska zon. Men i dagsläget så är kuststaters möjlighet att begränsa och hindra transporter av radioaktivt material i sina territorialhav och exklusiva ekonomiska zoner begränsade. Ett sätt på vilket transporter dock kan begränsas på, är genom tillfälliga suspenderingar av den oskadliga genomfarten.

Som det har framkommit så existerar det även stora luckor och brister i frågan om skadeståndsansvar i händelse av en olycka med ett fartyg som transporterar radioaktivt material. Det finns vissa specifika internationella traktater som etablerar ett skadeståndsansvar i händelse av en nukleär olycka. Men det existerar inga enhetliga regler som reglerar skadeståndsfrågan i samband med nukleära olyckor, varken om den inträffar vid t.ex. ett kärnkraftsverk eller om den inträffar under en transport.³¹⁷ Därför skulle det vara bra, i brist på bättre regler, om alla stater kunde tillämpa Polluter Pays Principle. Med detta menar jag att man borde verka för att göra Polluter Pays Principle till en bindande rättslig princip. Som det har framgått är Polluter Pays Principle en i dag vida erkänd och accepterad

³¹⁶ Se kap. 3.2 och särskilt kap. 3.2.2

³¹⁷ Se kap. 5

princip, men det finns egentligen inget som tvingar en förorenare att följa den, om förorenaren inte är bunden av något traktat som säger att det är så. Även om man skulle använda sig av Polluter Pays Principle, så är allt inte problemfritt för det. Ett par stora problem som kvarstår är att det är svårt att peka ut vem det är som skall anses vara förorenaren när det gäller transporter på haven och att det inte finns en möjlighet att kompensera för alla de skador som kan uppstå till följd av ett radioaktivt utsläpp i haven.³¹⁸ Konsekvensen av detta blir att Polluter Pays Principle låter bra i teorin men är svår att tillämpa i praktiken.

Slutligen så kan man konstatera att det i dagens läge inte finns några bra och enhetliga regler som är tillämpliga på alla de aspekter som uppkommer vid transporter av radioaktivt material. Därför är det nödvändigt att man snarast tar tag i de problem som existerar. Jag anser att man först och främst behöver förändra och klargöra de regler som styr oskadlig genomfart, för att på så sätt bidra till att kuststaterna får en ökad möjlighet att skydda sin marina miljö mot ett eventuellt radioaktivt utsläpp. Man bör också arbeta med att ta fram ordentliga regler på skadeståndsområdet som man kan tillämpa i samband med en olycka med radioaktivt material. En bra början vore att kodifiera de regler som finns, eftersom det finns en hel del regler som inte är bindande, och sedan bygga vidare på dessa. Min förhoppning är att stater snarast samarbetar med andra stater och med olika internationella organisationer, som t.ex. IMO och IAEA så att de täpper till de luckor som existerar så att regelverket blir så effektivt och slagkraftigt som möjligt.

³¹⁸ Se kap. 5.3.1.1 och kap. 5.3.1.2

Käll- och litteraturförteckning

Monografier och artiklar

Bardin, Anne: *Coastal State's Jurisdiction over Foreign Vessels*. Pace International Law Review, Spring 2002, pp. 27-76
(Återfinns i Westlaw International) (Senast besökt 2005-04-02)

Bates, John H., Benson, Charles: *Marine Environment Law*. Lloyd's Shipping Law Library, Lloyd's of London Press Ltd, 1993

Bergkamp, Lucas: *Liability and Environment - Private and Public Law Aspects of Civil Liability for Environmental Harm in an International Context*. Kluwer Law International, 2001

Birnie, Patricia & Boyle, Alan: *International Law and The Environment*. 2: nd ed., Oxford University Press, 2002

Brown II, Omer F.: *Nuclear Liability: A Continuing Impediment To Nuclear Commerce*. The Uranium Institute, Twenty Fourth Annual International Symposium, 1999 (Återfinns på www.world-nuclear.org/sym/1999/brown.htm) (Senast besökt 2005-03-21)

Cameron, Peter, Hancher, Leigh, Kühn, Wolfgang (eds): *Nuclear Energy Law After Chernobyl*. Graham & Trotman, 1988

Campiglio, Luigi, Pineschi, Laura, Siniscalco, Domenico, Treves, Tullio (eds): *The Environment After Rio- International Law and Economics*. Graham & Trotman/Martinus Nijhoff, 1994

Churchill, R.R. and Lowe A.V.: *The law of the sea*. 3: rd ed., Manchester University Press, 1999

Currie, Duncan E.J.: *The International Law of Shipments of Ultrahazardous Radioactive Materials: Strategies and Options to Protect the Marine Environment*. Globelaw, International and Transnational Law, 1998. (Återfinns på www.globelaw.com/Nukes/Nuclear%20Shipment%20Paper.htm) (Senast besökt 2005-02-09)

Ebbesson, Jonas: *Internationell Miljö rätt*. 1: a upplagan, Graphic Systems AB, Göteborg, 1993

Fisher, David: *History of the International Atomic Energy Agency- The First Forty Years*. Printed by IAEA, Austria, 1997

Freestone, David & Hey, Ellen (eds): *The Precautionary Principle and International Law – The Challenge of Implementation*. Kluwer Law, Hague, 1996

Greenpeace: *Ship Involved in Nuke Accident to be Towed to Spanish Port*, 1997 (Återfinns på www.archive.greenpeace.org/majordomo/index-press-releases/1997/msg00514.html) (Senast besökt 2005-03-10)

International Atomic Energy Agency: *Maritime Carriage of Nuclear Materials*. Printed by IAEA, Austria, 1973

Larsson, Marie-Louise: *The Law of Environmental Damage- Liability and Reparation*. Kluwer Law International, Norstedts Juridik, Stockholm, 1999

Malanczuk, Peter: *Akehurst's - modern introduction to international law*. 7: th ed., Routledge, 1997

Marin, Lawrence: *Oceanic Transportation of Radioactive Materials: The Conflict Between the Law of the Seas' Right of Innocent Passage and Duty to the Marine Environment*. Florida Journal of International Law, Summer, 2001, 13 Fla. J. Int'l L. 361. (Återfinns på www.ilsa.org/jessup/jessup05/bm2/Marin.doc) (Senast besökt 2005-04-02)

Molenaar, Erik Jaap: *Coastal State Jurisdiction over Vessel-Source Pollution*. Kluwer Law International, Hague, 1998

Nordquist, Myron H. (ed): *United Nations Convention on the Law of the Sea, 1982, A Commentary, Volume IV, Articles 192 to 278, Final Act, Annex VI*. Martinus Nijhoff Publishers, Netherlands, 1991

Pope, R.B: *Safety in the Transport of Radioactive Material*. Leader, Transportation Technologies Group, Oak Ridge National Laboratory, Oak Ridge, Tennessee, United States of America (Återfinns på www.iaea.org/About/Policy/GC/GC42/SciProg/gc42_scifor_6.pdf) (Senast besökt 2005-03-21)

Sandin, Per: *The Precautionary Principle: From Theory to Practice*. Licentiate thesis, theses in Philosophy from the Royal Institute of Technology, Stockholm, number 2, 2002

Sands, Philippe: *Principles of International Environmental Law*. 2: nd ed., Cambridge University Press, 2003

Shaw, Malcolm N.: *International Law*. 5: th ed., Cambridge University Press, 2003

Tanaka, Maki: *Lessons from the Protracted MOX Plant Dispute: A Proposed Protocol on Marine Environmental Impact Assessment to the United Nations Convention on the Law of the Sea*. Michigan Journal of International Law, 25 Mich. J. Int'l L. 337 (Återfinns på www.ilsa.org/jessup/jessup05/bm2/Tanaka.doc) (Senast besökt 2005-04-02)

Vandekerckhove, Karen: *The Polluter Pays Principle in the European Community*. Yearbook of European Law, 1993, s. 201-262

Van Dyke, Jon M.: *Balancing Navigational Freedom With Environmental and Security Concerns*. Colorado Journal of International Environmental Law and Policy, 2003, 2003 Colo. J. Int'l Env'tl. L. & Pol'y 19 (Återfinns i: Westlaw International) (Senast besökt 2005-04-02)

Van Dyke, Jon M.: *The Legal Regime Governing Sea Transport of Ultrahazardous Radioactive Materials*. 33 Ocean Development & International Law 77, 2002 (Återfinns på www.ilsa.org/jessup/jessup05/bm2/vandyke2.doc) (Senast besökt 2005-04-02)

Van Dyke, Jon M.: *The Legitimacy of Unilateral Actions to Protest the Ocean Shipment of Ultrahazardous Radioactive Materials*. Nuclear Control Institute, Washington, D.C., 1996. (Återfinns på: www.nci.org/ib121396.htm) (Senast besökt 2005-02-09)

Van Dyke, Jon M.: *Applying the Precautionary Principle to Ocean Shipments of Radioactive Materials*. 27 Ocean Development & International Law 379, 1996 (Återfinns på www.ilsa.org/jessup/jessup05/bm2/vandyke1.pdf) (Senast besökt 2005-04-06)

Van Dyke, Jon M.: *The Evolution and International Acceptance of the Precautionary Principle* (Återfinns på www.hawaii.edu/elp/publications/faculty/PrecautionaryPrinciple.doc) (Senast besökt 2005-04-02)

Traktater och instrument

International Convention for the Prevention of Pollution of the Sea by Oil, 1954. Done at London, on 12 May 1954, 327 U.N.T.S. 3

Statute of the International Atomic Energy Agency. Done at the Headquarters of the United Nations, on 26 October 1956, 276 U.N.T.S. 3

Convention on Third Party Liability in the Field of Nuclear Energy (with annexes), concluded at Paris on 29 July 1960, and Additional Protocol to the said Convention, concluded at Paris on 28 January 1964, (Paris Convention), 956 U.N.T.S. 251

Vienna Convention on Civil Liability for Nuclear Damage, concluded at Vienna on 21 May 1963, 7 I.L.M. 727, 1063 U.N.T.S. 265,(as amended by the 1997 Protocol)

Convention of 31st January 1963 Supplementary to the Paris Convention of 29th July 1960 on Third Party Liability in the Field of Nuclear Energy, (Brussels Supplementary Convention), 2 I.L.M. 685

International Convention on Civil Liability for Oil Pollution Damage, Concluded at Brussels on 29 November 1969, 973 U.N.T.S. 3

Convention Relating to Civil Liability in the Field of Maritime Carriage of Nuclear Material, Adopted at Brussels on 17 December 1971, 974 U.N.T.S. 255

Declaration of the United Nations Conference on the Human Environment, Adopted on June 16, 1972, (Stockholm Declaration), 11 I.L.M. 1416

International Convention for the Prevention of Marine Pollution from Ships, London, (MARPOL), November 2, 1973, 12 I.L.M. 1319

International Convention for the Safety of Life at Sea, (SOLAS), Concluded at London on 1 November 1974, 1184 U.N.T.S. 2

Convention on the Protection of the Marine Environment of the Baltic Sea Area, Concluded at Helsinki on 22 March 1974, 1507 U.N.T.S. 166

Protocol of 1978 relating to the International Convention for the Prevention of Pollution from Ships 1973, London, February 17, 1978, 17 I.L.M. 546

International Convention for the Prevention of Marine Pollution from Ships, 1973, as modified by the Protocol of 1978 relating thereto, MARPOL 73/78 (Återfinns på www.imo.org/home.asp) (Senast besökt 2005-05-03)

United Nations Convention on the Law of the Sea, Done at Montego Bay, December 10, 1982, 21 I.L.M. 1261

Joint Protocol Relating to the Application of the Vienna Convention On Civil Liability for Nuclear Damage and the Paris Convention on Third Party Liability in the Field of Nuclear Energy, Adopted at Vienna on 21 September 1988 (Återfinns på www.iaea.org/Publications/Documents/Infcircs/Others/inf402.shtml) (Senast besökt 2005-04-27)

Basel Convention on the Control of Transboundary Movements of Hazardous Wastes and their Disposal, Basel, 22 March, 1989, 28 I.L.M. 657

Code of Practice on the International Transboundary Movement of Radioactive Waste, IAEA, Adopted on 21 September 1990 (Återfinns i ElBaradei, Mohamed M, Nwogugu, Edwin I and Rames, John M. (eds): *The International Law of Nuclear Energy- Basic Documents, Part I*, Martinus Nijhoff Publishers, 1993, s. 957-962)

Convention for the Protection of the Marine Environment of the North East Atlantic (OSPAR Convention), Done at Paris, September 22, 1992, 32 I.L.M. 1069

Convention on the Protection and Use of Transboundary Watercourses and International Lakes, Helsinki, 17 March 1992, (Återfinns i Birnie P.W. and Boyle A.E.: *Basic Documents on International Law and The Environment*. Oxford University Press, 1995, s. 345-374)

International Convention on Civil Liability for Oil Pollution Damage, London, 27 November 1992 (Återfinns i Birnie P.W. and Boyle A.E.: *Basic Documents on International Law and The Environment*. Oxford University Press, 1995, s. 92-106)

International Convention on the Establishment of an International Fund for Compensation for Oil Pollution Damage, London, 27 November 1992, with Protocols of 1992 (Återfinns i Birnie P.W. and Boyle A.E.: *Basic Documents on International Law and The Environment*. Oxford University Press, 1995, s. 107- 131)

United Nations Conference on Environment and Development: Rio Declaration on Environment and Development, Adopted at Rio de Janeiro June 14, 1992, 31 I.L.M. 874, U.N. Doc. A/CONF.151/26 (Vol. I) (Återfinns på www.un.org/documents/ga/conf151/aconf15126-1annex1.htm) (Senast besökt 2005-04-22)

Agenda 21- Global Programme of Action on Sustainable Development, done at the UN Conference on Environment and Development in Rio de Janeiro, 3-4 June 1992 (Återfinns på www.un.org/esa/sustdev/documents/agenda21/english/agenda21toc.htm) (Senast besökt 2005-04-28)

United Nations Framework Convention on Climate Change, New York, 9 May 1992 (Återfinns i Birnie P.W. and Boyle A.E.: *Basic Documents on International Law and The Environment*. Oxford University Press, 1995, s. 252-276)

The Regulation for the Safe Transport of Radioactive Material, 1996 Edition (Revised), Safety Standards Series No. TS-R-1 (ST-1, Revised), International Atomic Energy Agency, Vienna (Återfinns på www-pub.iaea.org/MTCD/publications/PDF/Pub1098_scr.pdf) (Senast besökt 2005-03-21)

Convention on Liability and Compensation for the Carriage of Hazardous and Noxious Substances by Sea, 1996, 35 I.L.M. 1415

Protocol to Amend the Vienna Convention on Civil Liability for Nuclear Damage, 1997, 36 I.L.M. 1462

Convention on Supplementary Compensation for Nuclear Damage, 1997, 36 I.L.M. 1473

Basel Protocol on Liability and Compensation for Damage Resulting from Transboundary Movements of Hazardous Wastes and Their Disposal, 1999 (Återfinns på www.basel.int/meetings/cop/cop5/docs/prot-e.pdf) (Senast besökt 2005-04-22)

Offentliga tryck

Regeringens Proposition 2000/01:139

SÖ 2000:1, Havsrättskonventionen, 1982, svensk officiell översättning.

SÖ 1991:22, Baselkonventionen, 1989, svensk officiell översättning

SÖ 1980:7, 1987 års protokoll till 1973 års Internationella konvention till förhindrande av förorening från fartyg (MARPOL-protokollet), svensk officiell översättning

Rapporter och rekommendationer

Canadian Reply to the U.S. Government Summary of Canadian note of April 16 Tabled by the Secretary of State for External Affairs in the House April 17, 1970, 9 I.L.M. 607

Report of the United Nations Conference on the Human Environment, Stockholm 1972 (Återfinns på www.unep.org/Documents/Default.asp?DocumentID=97) (Senast besökt 2005-04-28)

Recommendation of the Council on Guiding Principles concerning international Economic Aspects of Environmental Policies, 26 May 1972-C (72)128 (Återfinns på www.webdomino1.oecd.org/horizontal/oecdacts.nsf/Display/8DC406346C4972E7C1256FF00022869B?OpenDocument) (Senast besökt 2005-04-27)

Organisation for Economic Co-operation and Development, The Polluter-Pays Principle- OECD Analyses and Recommendations, OECD/GD(92)81, Paris 1992 (Återfinns på www.ois.oecd.org/olis/1992doc.nsf/0/1d9ff8428f465ac8c125631a0062bb06?OpenDocument) (Senast besökt 2005-04-27)

Hemsidor på Internet

www.basel.int (Secretariat of the Basel Convention)

www.iaea.org (International Atomic Energy Agency)

www.icj-cij.org (International Court of Justice)

www.itlos.org (International Tribunal for the Law of the Sea)

www.imo.org (International Maritime Organization)

www.naturvardsverket.se (Naturvårdsverket)

www.un.org (United Nations)

Rättsfallsförteckning

Trail Smelter Arbitration (United States vs. Canada), Arbitral Tribunal, Montreal, 16 April 1938 and 11 March 1941, AJIL, Vol. 33, 1939, s. 182-212 och AJIL, Vol. 35, 1941, s.684-736

Corfu Channel Case (United Kingdom v. Albania), Judgment of April 9th, 1949, I.C.J. Reports 1949, p. 4

Nuclear Test Case (New Zealand v. France), Judgment of 20 December 1974, I.C.J. Reports 1974, p. 253

Military and Paramilitary Activities in and against Nicaragua (Nicaragua v. United States of America), Merits, I.C.J. Reports 1986, p. 14

Request for an Examination of the Situation in accordance with Paragraph 63 of the Court's Judgment of 20 December 1974 in the *Nuclear Tests* (New Zealand v. France) *Case*, Order of 22 September 1995, I.C.J. Reports 1995, p. 288 (Detta rättsfall kallas ibland för Nuclear Test Case II)

The Southern Bluefin Tuna Case (Australia v. Japan; New Zealand v. Japan), Provisional Measures, Order of 16 August 1999; Order of 27 August 1999, ITLOS, Cases Nos. 3 and 4, 1999

The Mox Plant Case (Ireland v. United Kingdom), Provisional Measures, ITLOS, Order of 3 December 2001, Case No. 10