

## مقدمة

## ١ - أهمية دور النقل البحري في نقل الطاقة النووية:

يحيا عالمنا المعاصر تحديات جساما تتعلق بالاستخدام السلمي<sup>(١)</sup> للطاقة

(١) ويعود تاريخ الاستخدام السلمي للطاقة النووية إلى عام ١٩٧٣ على أثر أزمة النفط الشهيرة، الأمر الذي دفع إلى إنشاء مفاعلات نووية لإنتاج الكهرباء، وقد وصل عدد هذه المفاعلات إلى حوالي ٤٥٠ مفاعلاً نووياً، تمتلك فرنسا منها ٥٩ مفاعلاً، وتمتلك الولايات المتحدة الأمريكية منها ١٢٠ مفاعلاً، كما حدث انتشار كبير لهذه المفاعلات خاصة في دول آسيا وأمريكا اللاتينية. هذا وقد أوصى المشاركون بالمؤتمر العربي الثاني للاستخدامات السلمية للطاقة النووية المنعقد بالقاهرة عام ١٩٩٥ بضرورة التوسع في مجالات الاستخدام السلمي للطاقة النووية، في ظل أهمية هذا الأمر، خاصة بعد أن أثبتت الدراسات أن مصادر الطاقة التقليدية آخذة في النضوب، يأتي ذلك في ظل زيادة أهمية الطاقة للدول العربية لزيادة الإنتاج وتحسينه. د. محمد عبد الرحيم الناعي، الحماية الجنائية في مجالات الطاقة النووية السلمية، (بدون دار نشر)، ٢٠٠٩، ص ١١.

- هذا وقد بدأت الدول العربية تفكر بجدية في الاعتماد على الطاقة النووية، والدليل على ذلك القرار الصادر عن القمة العربية المنعقدة في الرياض عام ٢٠٠٧، القاضي بأهمية دعم هذه الصناعة استجابة لمتطلبات التنمية التي تسعى إليها الدول العربية. وقد جاء هذا القرار داعماً لما صدر عن قمة دول مجلس التعاون في قمة جابر لعام ٢٠٠٦، الخاصة بدخول دول المجلس في برنامج سلمي خليجي للطاقة النووية. و تشهد دول مجلس التعاون الخليجي في الوقت الراهن طفرة تنموية وصناعية كبرى، ويتوقع أن تستمر لسنوات قادمة، خاصة بعد زيادة معدلات النمو السكاني، إذ يتوقع زيادة أعداد السكان من ٣٦ مليون حالياً إلى حوالي ٦٦ مليون نسمة بنهاية ٢٠٥٠م، كما يتوقع أن تتضاعف مساهمة القطاع الصناعي في الناتج المحلي الخليجي، الأمر الذي يعظم من أهمية توافر مصادر

النووية<sup>(١)</sup> ، كأحد أهم مصادر الطاقة البديلة في الوقت الراهن<sup>(٢)</sup>.

دائمة ومستقرة للطاقة. د. رضا عبد السلام، الطاقة النووية وأهداف التنمية المستدامة لدول مجلس التعاون الخليجي، مركز الإمارات للدراسات والبحوث الإستراتيجية، الطبعة الأولى، ٢٠٠٩، ص ٧.

(١) وقد تم تعريف مصطلح الطاقة النووية " atomic energy " من قبل قانون الطاقة النووية الهندي لسنة ١٩٦٢ بأنه عبارة عن " الطاقة الناتجة عن الأنوية الذرية نتيجة أية عملية، بما في ذلك عمليات الاندماج أو الاثطار".

The Atomic Energy Act, no. 33 OF 1962, [15th September, 1962], article (1-a), available at: <http://www.dae.gov.in/rules/aeact.pdf>

(٢) راجع:

Thaqal S. Al-Ajmi, maritime transport of environmentally damaging materials: a balance between absolute freedom and strict prohibition, LEAD Journal (Law, Environment and Development Journal), 2007, p42.

- ويعود ذلك في الأساس إلى الارتفاع المطرد في أسعار مصادر الطاقة التقليدية خاصة البترول، وذلك على أثر التفاوت الكبير بين الاحتياطي المخزون منه وبين الاحتياجات المتزايدة عليه، الأمر الذي تسبب في ضعف حد الأمان لتوفير الطاقة، خاصة لتلبية الاحتياجات المستقبلية. فكافة المؤشرات العالمية تشير بجلاء إلى تزايد إنتاج واستهلاك دول العالم للطاقة بنسبة ٢% سنوياً، بل تؤكد الدراسات أن هذا المعدل سيستمر حتى عام ٢٠٣٠. كما أن الطلب العالمي على الطاقة سيزداد بمقدار الثلثين في العقود الثلاثة المقبلة لتصل إلى ١٦ مليار طن من البترول ومشتقاته المختلفة. كما تؤكد هذه الدراسات أيضاً على أن الطلب العالمي على الطاقة سوف يتضاعف عن مستواه الحالي، حيث سيرتفع استهلاك النفط من ٨٤ مليون برميل يومياً إلى ١٤٠ مليون برميل، وسوف يزداد استهلاك الغاز الطبيعي لأكثر من ١٢٠% ، وسوف يزداد الفحم لأكثر من ٦٠% . يضاف لكل ذلك عدم قدرة مصادر الطاقة المتجددة، كالشمس والرياح والمياه على تغطية الحاجات المختلفة

للعالم، بسبب صعوبة تخزين هذه الطاقة، وما تحتاجه من تكلفة عالية، بالإضافة إلى الحاجة إلى مساحات واسعة من الأرض لنشر خلايا تخزين الطاقة الشمسية، وزرع التوربينات اللازمة لتخزين طاقة الرياح. وعلى صعيد متصل ثبت أن كمية صغيرة من الوقود النووي يمكن أن تنتج كمية هائلة من الطاقة تمثل أضعاف الكمية المتولدة عن الوقود التقليدي (الفحم - البترول)، كما أن الوقود النووي يتفوق على الوقود التقليدي بميزة سهولة نقله إلى أي مكان في العالم بالسرعة المطلوبة. كل هذه العوامل جعلت أنظار العالم بأطيافه المختلفة تتوجه شطر الطاقة النووية كمصدر بديل يمكن الاعتماد عليه.

د. محمد عبد الرحيم الناغي، الحماية الجنائية في مجالات الطاقة النووية السلمية، مرجع سابق، ص ٨؛ د. مرفت محمد البارودي، المسؤولية الجنائية للاستخدامات السلمية للطاقة النووية، (بدون دار نشر)، ص ٣٢.

- وقد أشارت " الدلائل المستقبلية للطاقة العالمية" الصادرة عن الوكالة الدولية للطاقة (IEA) عام ١٩٩٨ أن معدل استخدام الطاقة النووية سوف يحتفظ بمستواه حتى عام ٢٠٢٠، لكن توقعت رسالة مجلس الطاقة العالمي لعام ٢٠٠٠ " الطاقة لعالم الغد" أن تتضاعف معدلات استخدام الطاقة النووية، وإن كان الاستخدام الحالي لهذه الطاقة مقصوراً على بعض الدول، مثل اليابان - فرنسا - فنلندا - جمهورية كوريا - الهند - الصين - سلوفاكيا - جمهورية التشيك - بولندا. وبصفة عامة، فإن النمو الاقتصادي القوي وانكماش إمدادات الطاقة التقليدية، يمكن أن يفسح المجال أمام الطاقة النووية، والذي من المتوقع أن يحدث بحلول عام ٢٠٢٠. راجع: الطاقة لعالم الغد - فعالية الوضع الراهن، رسالة مجلس الطاقة العالمي لعام ٢٠٠٠، ص ٦٠.

ويلعب النقل البحري — خاصة على صعيد النقل الدولي<sup>(١)</sup> — دورًا هامًا في تمكين أي دولة من استغلال الطاقة النووية، وذلك بالنظر إلى ارتباط دورة الوقود النووي<sup>(٢)</sup> في مراحلها المختلفة بعملية النقل من وإلى المنشأة النووية. فباستثناء الدول الصناعية الكبرى، فإن المصانع المساهمة

(١) راجع:

Lisa Welming, The Transportation of Nuclear Cargo at Sea (Shrinkage of the Right of Innocent Passage), Master thesis, faculty of law- University of Lund, Autumn 2007, p1.

وتشير أحدث الإحصائيات في هذا المجال إلى أن حوالي ٥٠% من حجم المواد المنقولة عبر النقل البحري هي مواد خطيرة، أهمها نقل المواد النووية.

Thaqal S. Al-Ajmi, maritime transport of environmentally damaging materials: a balance between absolute freedom and strict prohibition, op. cit, p42.

(٢) وقد عرفت دور الوقود النووي بأنها عبارة عن " جميع العمليات المرتبطة بإنتاج الطاقة، بما في ذلك: (أ) تعدين ومعالجة خامات اليورانيوم والثوريوم. (ب) تحويل اليورانيوم (ج) إثراء اليورانيوم (د) صنع الوقود النووي (هـ) تشغيل المفاعلات النووية بما فيها مفاعلات البحوث (و) إعادة معالجة الوقود النووي المستهلك (ز) كل أنشطة التصرف في النفايات بما في ذلك الإخراج من الخدمة (ح) أية أنشطة بحوث تطويرية ذات صلة". راجع: المادة (٣) من القانون المصري رقم (٧) لسنة ٢٠١٠ بإصدار قانون تنظيم الأنشطة النووية والإشعاعية، الجريدة الرسمية، العدد ١٢ مكرر (أ)، ٣٠ مارس لسنة ٢٠١٠.

فى إنتاج الوقود النووي<sup>(١)</sup> (مثل مصانع فصل اليورانيوم وتركيزه وتخصيبه ومصانع إعادة معالجة الوقود المستخدم) لا تتواجد جميعها لدى كثير من الدول (خاصة النامية)، الأمر الذي يجعل هذه الدول فى حاجة إلى استجلاب الإمكانيات والخبرات اللازمة خاصة من الدول المنتجة للطاقة النووية<sup>(٢)</sup>.

(١) وقد عرف الوقود النووي بأنه عبارة عن "الوقود المستخدم فى المفاعلات النووية فى دورة إنتاج الطاقة إلى أقصى حد". راجع: المادة (٣) من القانون المصري رقم (٧) لسنة ٢٠١٠ بإصدار قانون تنظيم الأنشطة النووية والإشعاعية، الجريدة الرسمية، العدد ١٢ مكرر (أ)، ٣٠ مارس لسنة ٢٠١٠.

(٢) ويبرر هذا الارتباط الشديد فيما بين النقل البحري واستغلال الطاقة النووية، أن هذا الاستغلال يحتاج إلى سلسلة من الصناعات المختلفة والمتراصة، تتكامل فيما بينها من أجل تحقيق هدف واحد يتمثل فى تشغيل المفاعل النووي من خلال الوقود النووي، الذي يمر بالعديد من المراحل اللازمة لإحداث عملية الانتشار داخل المفاعل بمساعدة عملية النقل. فمثلاً يلزم نقل فلز اليورانيوم من مناجمه إلى مصانع التخصيب وذلك لتجهيزه فى صورة وقود نووي، كما يجب نقل هذا الوقود إلى المفاعل للاعتماد عليه فى تشغيل هذا المفاعل، كما يجب نقل الوقود المشع من أجل إعادة معالجته، وأخيراً تبرز خصوصية عملية النقل للتخلص من النفايات المشعة. د. محمد حسين عبد العال، النظام القانوني للمسئولية المدنية فى المجال النووي، دار النهضة العربية، القاهرة، ٢٠٠٨، ص ٢٠:

The regulation of the transport of radioactive material, Radiation Act 2005, available

at: [http://docs.health.vic.gov.au/docs/doc/F6CEF1354DA8BE8BCA25796E0075CB59/\\$FILE/Regulation%20of%20the%20transport%20of%20radioactive%20material.pdf](http://docs.health.vic.gov.au/docs/doc/F6CEF1354DA8BE8BCA25796E0075CB59/$FILE/Regulation%20of%20the%20transport%20of%20radioactive%20material.pdf)

=

وقد أظهرت أحدث الدراسات التي أجريت في هذا الشأن الدور الكبير الذي يلعبه النقل البحري في نقل هذه المواد، وذلك بالنظر إلى أنه أكثر وسائل النقل من ناحية الأمان، حيث تتم عملية النقل — في الغالب — بعيدًا عن التجمعات العمرانية، الأمر الذي جعل للنقل البحري اليد الطولي في نقل صور الطاقة المختلفة، خاصة الطاقة النووية<sup>(١)</sup>.

من ناحية أخرى، لعبت السعة الحجمية للسفينة دورًا كبيرًا في نقل مواد الطاقة النووية، جعلتها تتفوق في هذا على نظرائها من وسائل النقل

=

— ففي اليابان يوجد حوالي ٥٤ مفاعل نووي للأغراض التجارية، و٢٣ مفاعل نووي للأبحاث العلمية، وحوالي ٢٠٠ مرفق يعتمدون على الطاقة النووية في التشغيل والعمل، وحوالي ٤٨٤٤ مرفقًا يعتمدون على النظائر المشعة، يأتي هذا في ظل قلة المصادر الطبيعية في اليابان المنتجة لليورانيوم، الأمر الذي زاد من أهمية النقل الدولي لمواد الوقود النووي خاصة سادس فلوريد اليورانيوم الطبيعي، وسادس فلوريد اليورانيوم المخصب، ومسحوق ثاني أكسيد اليورانيوم.

Appraisal for Japan of the Safety of the Transport of Radioactive Material, Provision for the Application of the IAEA Safety Standards, International Atomic Energy, p18, available at: [http://www-pub.iaea.org/MTCD/publications/PDF/Pub1267\\_web.pdf](http://www-pub.iaea.org/MTCD/publications/PDF/Pub1267_web.pdf)

(١) راجع:

Safety of Transport of Radioactive Material, Proceedings of an international conference Vienna, 7–11 July 2003, available at: [http://www-pub.iaea.org/MTCD/publications/PDF/Pub1200\\_web.pdf](http://www-pub.iaea.org/MTCD/publications/PDF/Pub1200_web.pdf)

الأخرى (كالطائرة والسيارة). يضاف لذلك ما شهده قطاع النقل البحري من تقدم مذهل، خاصة بعد الاعتماد الكبير على الأدوات والوسائل التكنولوجية في تجهيز السفن وتسييرها.

وقد ظهر أثر أهمية دور النقل البحري في مجال نقل مواد الطاقة النووية فيما يصدر بصورة دورية عن الوكالة الدولية للطاقة النووية من معايير خاصة بتأمين نقل هذه المواد، حيث تعالج هذه المعايير ضوابط تعبئة هذه المواد وتغليفها وشحنها على متن السفينة، وكيفية رصها وتصنيفها. بل وصل حرص الوكالة في هذا الصدد إلى إصدار تقارير دورية كي تواكب الضوابط كل مستجدات النقل البحري في هذا الشأن<sup>(١)</sup>.

(١) راجع:

- IAEA Safety Standards series, Regulations for the Safe Transport of Radioactive Material, 1996 Edition.
- IAEA Safety Standards series, Advisory Material for the IAEA Regulations for the Safe Transport of Radioactive Material SAFETY GUIDE, No. TS-G-1.1 (ST-2), 2002 Edition.
- IAEA Safety Standards Regulations for the Safe Transport of Radioactive Material, for protecting people and the environment No. TS-R-1 Safety Requirements, 2009 Edition.

من ناحية أخرى سعى العديد من الناقلين البحريين — ، خاصة فى الآونة الأخيرة، — إلى الاستفادة المباشرة من الطاقة النووية فى تسيير سفنهم، وذلك من خلال تزويد السفينة بمفاعل نووي لتوليد الطاقة اللازمة لتسيير السفينة، بعد ما ثبت تفوق الطاقة النووية فى هذا الخصوص عن نظيرتها من مصادر الطاقة الأخرى، فقد ثبت أن التفاعل المتسلسل فى اليورانيوم أو البلوتونيوم يمكن أن يولد طاقة تقدر بملايين الكيلووات فى الساعة، والمفاعل النووي الذي يستهلك فى اليوم حوالي واحد كيلوجرام من اليورانيوم يولد طاقة حرارية تقدر بمليون كيلووات<sup>(١)</sup>.

ولعل هذه الصورة من صور استغلال الطاقة النووية تتسم بالخطورة، وذلك بالنظر إلى زيادة فرصة وقوع الحوادث النووية بالنظر إلى قدرة السفينة على الحركة بين الأماكن المختلفة، الأمر الذي يزيد من احتمالات وقوع

(١) مثلا إذا كانت كفاءة المحرك ٣٠% فإنه يولد طاقة محرك قدرها ٣٠٠ ألف كيلووات، وهو قدر من الطاقة يكفى لتسيير أية سفينة مهما كان حجمها، فالسفينة التي تعمل بالوقود العادي تحتاج إلى التزود بالوقود كل ١٠٠٠٠ كيلو متر، أما السفينة التي تعمل بالوقود النووي فإنها لا تحتاج للتزود بالوقود إلا كل ٣٠٠٠٠٠ ألف كيلو. راجع د. نجوى رياض إسماعيل، المسئولية الدولية عن أضرار السفن النووية فى وقت السلم، رسالة دكتوراه، كلية الحقوق - جامعة الزقازيق، ٥١٤٢٠ - ٢٠٠٠م، ص ٧٧.

الحوادث، بما يشكل تهديدًا واسع النطاق للبيئة البحرية بعناصرها المختلفة<sup>(١)</sup>، وأيضًا البيئة الأرضية عند الزيارات التي تقوم بها هذه السفن لموانئ الدول المختلفة<sup>(٢)</sup>.

## ٢ - دولية التنظيم القانوني لمسئولية الناقل البحري عن أضرار الحوادث النووية:

جرت العادة على مواجهة الإشكالات القانونية من خلال التنظيم التشريعي التصاعدي، حيث تتصدى القوانين الوطنية في كل دولة لها أولاً، ثم السعي إلى التنسيق الدولي إذا دعت الحاجة لذلك. لكن بالنسبة لإشكالية التنظيم القانوني للمسئولية عن أضرار الحوادث النووية بصورة عامة، ومسئولية الناقل البحري

(١) راجع:

Todd Konkel, Container Security: Preventing a Nuclear Catastrophe, the journal of international policy solutions, (Without the date of publication), p4.

(٢) د. محمد حسين عبد العال، النظام القانوني للمسئولية المدنية في المجال النووي، المرجع السابق، ص ٢٦:

Lisa Welming, The Transportation of Nuclear Cargo at Sea (Shrinkage of the Right of Innocent Passage), op. cit, p24.

عنها بصورة خاصة فقد كان لها مسار مختلف، حيث بدأ الأمر بالتنظيم الدولي أولاً، ثم جاء التنظيم الداخلي لها لاحقاً<sup>(١)</sup>.

ولعل هذا الترتيب العكسي قد جاء نتيجة ما يتسم به الضرر النووي من خصوصية تمثلت في أمرين:

الأول/ اتساع المدى الجغرافي للضرر النووي<sup>(٢)</sup>، مكتسباً بذلك صبغة دولية، حيث إن الحادث النووي غالباً ما تطل آثاره العديد من الدول، الأمر الذي دعا المجتمع الدولي إلى أن تكون له سبق المبادرة في التنظيم القانوني للمسئولية عن هذه الأضرار، بهدف تنسيق جهود الدول للسيطرة على تبعات الحادث النووي<sup>(٣)</sup>.

(١) د. محمد حسين عبد العال ، المرجع السابق، ص ٥١.

Lisa Welming, The Transportation of Nuclear Cargo at Sea (Shrinkage of the Right of Innocent Passage), op. cit, p1.

(٢) راجع:

Environmental consequences of the Chernobyl the accident and their remediation: twenty years of experience, Report of the Chernobyl Forum Expert Group 'Environment, p8, available at: [http://www-pub.iaea.org/mtcd/publications/pdf/pub1239\\_web.pdf](http://www-pub.iaea.org/mtcd/publications/pdf/pub1239_web.pdf)

(٣) راجع:

Civil Liability for Nuclear Damage: Advantages and Disadvantages of Joining the International Nuclear Liability Regime A paper by the

الثاني/ كفالة معاملة متساوية وموحدة للمضورين من جراء هذا الحادث، وخاصة أن التشريعات الوطنية قد تختلف فيما يتعلق بتقرير المسؤولية عن أضرار هذه الحوادث، أو بقواعد التعويض عنها، الأمر الذي يحتاج إلى إيجاد معاملة متساوية لكافة المضورين، بصرف النظر عن جنسياتهم أو محل إقامتهم<sup>(١)</sup>.

International Expert Group on Nuclear Liability (INLEX), p2,  
available at: [ola.iaea.org/ola/treaties/documents/liability\\_regime.pdf](http://ola.iaea.org/ola/treaties/documents/liability_regime.pdf)

- وهذا هو ما عبر عنه صراحة ممثل دولة الإمارات العربية المتحدة لدى الوكالة الدولية للطاقة النووية، قبل إصدار المرسوم الاتحادي بقانون رقم ٤ لسنة ٢٠١٢ للمسؤولية المدنية عن الأضرار النووية، حيث قال: " إن السياسة النووية لدولة الإمارات لسنة ٢٠٠٨ نصت على أن الدولة تدرك أن التعامل مع المطالبات المتعلقة بالمسؤولية النووية بموجب قوانين التعويضات الوطنية السارية حالياً يتميز بالمحدودية نظراً للسمة الفريدة للمخاطر التي يثيرها تسرب المواد المشعة حيث يمكن أن يكون لهذا التسرب تأثيرات عابرة لحدود البلد الذي حدث فيه وقد يستغرق الأمر عقوداً كي تظهر آثار التعرض للإشعاع وتبدو واضحة للعيان. ونتيجة لذلك وكعنصر أساسي يدفع نحو تأسيس برنامج محتمل للطاقة النووية السلمية ستقدم الإمارات نظاماً للمسؤولية النووية متفقاً مع الاتفاقيات الدولية الرئيسية التي تنظم المسؤولية في المجال النووي، وستتزامن إقامة هذا النظام مع تقديم نظام مستقل للمسؤولية النووية لتعويض الغير على أساس اتفاقيات الوكالة الدولية للطاقة الذرية في شأن المسؤولية النووية". راجع العنوان الإلكتروني التالي:

<http://www.lawoflibya.com/forum/showthread.php?t=22512>

(١) راجع:

Civil Liability for Nuclear Damage: Advantages and Disadvantages  
of Joining the International Nuclear Liability Regime, op. cit, p1.

هذا وقد بدأ الحديث عن التنظيم القانوني لأحكام المسؤولية النووية بصورة عامة مع ظهور الاستخدام السلمي للطاقة النووية<sup>(١)</sup>، وقد كان من أهم الاتفاقيات الدولية التي اهتمت بهذا الأمر ما يلي:

**أ- اتفاقية باريس بشأن المسؤولية المدنية في مجال الطاقة النووية لسنة ١٩٦٠ (٢):**

قام على الإعداد لهذه الاتفاقية منظمة التعاون والتنمية الاقتصادية O.C.D.E من خلال وكالة الطاقة النووية التابعة لها (N.E.A)<sup>(٣)</sup>، وبعد أن

(١) راجع:

Norbert Pelzer, Nuclear new Build - New Nuclear law, Nuclear law bulletin, No 48, volume 2009, p17.

(٢) راجع:

Paris Convention on Nuclear Third Party Liability, 29 juillet 1960  
<http://www.oecd-nea.org/law/paris-convention.html>

(٣) وتعد وكالة الطاقة النووية (N.E.A) وكالة متخصصة تابعة لمنظمة التعاون الاقتصادي والتنمية (OECD)، وهي منظمة دولية حكومية تضم الدول الصناعية، ومقرها باريس في فرنسا. وتهدف هذه الوكالة إلى إقامة نوع من التعاون الدولي فيما بين الدول الأعضاء في المجالات العلمية والتكنولوجية والقانونية فيما يتعلق بالاستخدام السلمي للطاقة النووية.

The Nuclear Energy Agency, available at: <http://www.oecd-nea.org/nea/>

انتهت الوكالة من عملها، تم التوقيع على هذه الاتفاقية في باريس عام ١٩٦٠ من قبل ١٦ دولة أوروبية.

وتعد هذه الاتفاقية من أوائل الاتفاقيات الدولية في مجال تنظيم المسؤولية عن أضرار الحوادث النووية. ومن أهم ما تميزت به من أحكام أنها قررت بعض القواعد الاستثنائية التي تعد خروجاً على القواعد العامة في المسؤولية المدنية، كان أهمها: تقرير مسؤولية القائم على تشغيل المؤسسة النووية على أساس المسؤولية الموضوعية، والأخذ بمبدأ تركيز مسؤولية مستغل المؤسسة النووية بحيث يسأل وحده عن أضرار هذه الحوادث دون غيره ممن يرتبط نشاطهم بتشغيل المؤسسة النووية، وسمحت له بأن يتمسك بتحديد مسؤوليته عن أضرار هذه الحوادث، كما أخذت بمبدأ الضمان المالي الإجمالي.

ومما يؤخذ على هذه الاتفاقية أنها اتفاقية إقليمية، تطبيقها مقصور فقط على الدول الأعضاء فيها، كما أنها حرصت فقط على مخاطبة الدول الأطراف بمخاطبة أحكامها (المملكة المتحدة والسويد ولكسمبورج والبرتغال وتركيا وألمانيا والنمسا وبلجيكا والدنمارك وأسبانيا وفرنسا واليونان وإيطاليا واليونان والنرويج وهولندا وسويسرا وفنلندا).

وقد ورد على هذه الاتفاقية العديد من التعديلات بمقتضى العديد من البروتوكولات، كان أهمها: بروتوكول ٢٨ يناير لسنة ١٩٦٤ (كان بهدف إيجاد

نوع من الموامة بين اتفاقية باريس ١٩٦٠ واتفاقية فيينا ١٩٦٣)، ثم بروتوكول ١٩٨٢، وبروتوكول عام ١٩٨٨.

### ب- اتفاقية بروكسيل المكملة لسنة ١٩٦٣<sup>(١)</sup>:

سعت بعض الدول الأطراف في اتفاقية باريس لسنة ١٩٦٠ إلى إجراء بعض التعديلات على هذه الاتفاقية، وذلك بعد أن ظهرت بعض المستجدات المرتبطة بالنشاط النووي واستغلال الطاقة النووية، لذلك قامت هذه الدول بإبرام اتفاقية تكمل ما جاء في اتفاقية باريس من أحكام، أطلق عليها اتفاقية بروكسيل التكميلية لسنة ١٩٦٣.

والملاحظ على هذه الاتفاقية أنها لم تَسعَ إلى الحلول محل اتفاقية باريس، ولكن دورها فقط كان مقصوراً على مجرد تكملة ما جاء في هذه الاتفاقية من أحكام.

(١) راجع:

Convention of 31st January 1963 Supplementary to the Paris Convention of 29th July 1960, as amended by the additional Protocol of 28th January 1964 and by the Protocol of 16th November 1982 ("Brussels Supplementary Convention"), available at:

[http://www.bfs.de/de/bfs/recht/rsh/volltext/1E\\_Multilateral/1E\\_5\\_2\\_B\\_russel\\_Con.pdf](http://www.bfs.de/de/bfs/recht/rsh/volltext/1E_Multilateral/1E_5_2_B_russel_Con.pdf)

وقد كان من أهم ما أضافته هذه الاتفاقية، تقرير مسؤولية الدولة عن تعويض الأضرار المترتبة على استغلال الطاقة النووية من قبل المنشآت النووية، كما زادت هذه الاتفاقية من حجم المبالغ المقررة كحد أقصى للتعويض عن هذه الأضرار، وذلك بالإضافة لبعض النصوص التي قررت بعض الضمانات المتاحة للمضربين للحصول على تعويضاتهم المستحقة.

### ج - اتفاقية فيينا الخاصة بالمسؤولية المدنية عن الأضرار النووية لسنة

١٩٦٣<sup>(١)</sup>:

على أثر اتساع نطاق استغلال الطاقة النووية والاستفادة من معطياتها المختلفة، بدت الحاجة ملحة لدول العالم المختلفة إلى تنظيم اتفاقية دولية تنظم المسؤولية المدنية عن أضرار الحوادث النووية، ولا يكون الانضمام إليها مقصوراً فقط على دول معينة ( كما كانت اتفاقية باريس لسنة ١٩٦٠)، بل يتاح لكافة الدول الفرصة للانضمام إليها.

وعلى أثر ذلك قامت الوكالة الدولية للطاقة النووية في ٢١ مايو لسنة ١٩٦٣ بعقد أول اتفاقية دولية ذات طابع عالمي في مجال المسؤولية عن تعويض

(١) راجع:

Vienna Convention on civil liability for nuclear damage 1963, IAEA series 3. available at:

[http://www-pub.iaea.org/MTCD/publications/PDF/Pub1279\\_web.pdf](http://www-pub.iaea.org/MTCD/publications/PDF/Pub1279_web.pdf)

الضرر النووي، وقد انضم لهذه الاتفاقية عشر دول (الكاميرون ومصر وكوبا والنيجر والأرجنتين وبوليفيا وبيرو والفلبين ويوغسلافيا واتحاد الملايو).

واللافت للانتباه أن اتفاقية فيينا تطابقت أحكامها إلى حد بعيد مع أحكام اتفاقية باريس؛ خاصة في تبني مبدأ المسؤولية الموضوعية، ومبدأ تحديد المسؤولية، والضمان المالي الإلزامي. وعلى الرغم من هذا التقارب الشديد بين الاتفاقيتين إلا أن كلا من وكالة الطاقة النووية (N.E.A) والوكالة الدولية للطاقة الذرية (A.I.E.A) قد حرصتا على التوفيق بين أحكامهما لتجنب حدوث تنازع بينهما أثناء التطبيق، خاصة فيما يتعلق بالأضرار الناجمة عن نقل المواد النووية، لذلك تم توقيع بروتوكول مشترك في ١٩٨٨/٩/٢١ من جانب بعض الدول الموقعة على اتفاقية باريس وبعض الدول الموقعة على اتفاقية فيينا<sup>(١)</sup>.

ورغم ذلك إلا أن الاختلاف الذي يميز كلا من هاتين الاتفاقيتين يكمن في نطاق التطبيق الخاص بكل منهما، حيث تنسم اتفاقية فيينا بطابعها الدولي، أما اتفاقية باريس فهي تنسم بطابعها الإقليمي.

(١) راجع:

Joint protocol relating to the application of the Vienna convention and the Paris convention, International Atomic Energy Agency (information circular), available at:

<http://www.iaea.org/Publications/Documents/Infocircs/Others/infocirc402.pdf>

**د - اتفاقية بروكسيل الخاصة بمسئولية مستغلي السفن النووية<sup>(١)</sup>:**

لم يتوقف الاهتمام الدولي بقضايا الحوادث النووية عند حد الأضرار الناتجة عن نقل هذه المواد، ولكن امتد ليشمل الأضرار الناجمة عن تسيير السفن بالوقود النووي، وذلك بعد أن تبين أن العديد من شركات النقل البحري شرعت في الاستفادة من معطيات الطاقة النووية في تشغيل سفنها. ولعل الاهتمام الدولي بتنظيم المسؤولية الناشئة عن أضرار هذه السفن لم يقتصر فقط على الدول المالكة لهذه السفن، بل امتد ليشمل كافة دول العالم، بالنظر للضرر الذي يمكن أن يلحق الدول الأخرى بمناسبة مرور هذه السفن في موانئها أو مياهها الإقليمية<sup>(٢)</sup>.

(١) راجع:

Brussels Convention on the Liability of Operators of Nuclear Ships, Public International Law, available at:

<http://www.dipublico.com.ar/english/brussels-convention-on-the-liability-of-operators-of-nuclear-ships/>

(٢) راجع:

Muthu S. Sundram, Basel Convention on Transboundary Movement of Hazardous Wastes: Total Ban Amendment, Pace International Law Review, Volume 9, Issue 1, Summer 1997, p5; Thaqal S. Al-Ajmi, maritime transport of environmentally damaging materials: a balance between absolute freedom and strict prohibition, op. cit, p 42.

وعلى أثر ذلك قامت اللجنة البحرية الدولية (C.M.I)<sup>(١)</sup> بإعداد مشروع لاتفاقية دولية لتنظيم المسؤولية الناشئة عن استغلال السفن النووية، وقد قامت الوكالة الدولية للطاقة النووية بدراسة هذا المشروع، وقد كان لها العديد من الملاحظات على هذا المشروع، الأمر الذي دفعها إلى طرح مشروع آخر، وقد تم عرض كل من المشروعين على مؤتمر بروكسيل المنعقد في ١٤ مايو لسنة ١٩٦٢، والذي انتهى إلى توقيع الاتفاقية الخاصة بمسؤولية مشغل السفن النووية في ٢٥ مايو ١٩٦٢.

ومن أهم ما جاءت به هذه الاتفاقية أنها جعلت المسؤولية الموضوعية أساساً لمسؤولية مستغل السفينة عما تسببه من أضرار، كما أنها ألزمتها بتقديم ضمان مالي إجباري لمواجهة التعويضات المستحقة عن هذه المسؤولية، أيضاً أخذت بمبدأ تحديد مسؤولية الناقل، ولكنها وضعت حداً أقصى يفوق الحد المقرر من قبل اتفاقية لندن ١٩٧٦.

(١) وهذه المنظمة منظمة دولية غير حكومية غير هادفة للربح، تأسست عام ١٨٩٧ في أنتويرب البلجيكية، وهي تسعى إلى توحيد القواعد والمبادئ الحاكمة للقانون البحري على المستوى الدولي.

Comite Maritime International, available at;

<http://www.comitemaritime.org/Home/0,271,1132,00.html>

ومع ذلك يؤخذ على هذه الاتفاقية ما يلي:

أولاً/ أنها لم تحظ بتوقيع العديد من الدول، أهمها الولايات المتحدة الأمريكية وروسيا الاتحادية وهما من أكبر الدول النووية، كما لم يصدق عليها من بين الدول الخمسة عشرة التي وقعتها سوى ثلاثة دول فقط.

ثانياً/ أن هذه الاتفاقية عالجت فقط مسؤولية مستغل السفينة التي تعمل بالطاقة النووية<sup>(١)</sup>، ولم تعالج مسؤولية الناقل في حالة نقل المواد النووية.

(١) وتعرف الطاقة النووية بأنها عبارة عن " الطاقة المنبعثة بمناسبة عمليات الانشطار أو الاندماج المؤدية إلى تفاعلات نووية"، وعرفت أيضاً بأنها " الطاقة الناتجة عن انشطار نوايا ذرات اليورانيوم والبلوتونيوم"، ويعد التعريف الأول أكثر دقة نظراً لكونه أكثر شمولية، حيث يستوعب كافة صور الحصول على الطاقة النووية ولا يقصرها فقط على حالة الانشطار النووي. من ناحية أخرى، جرت العادة على استخدام مصطلحي الطاقة الذرية والطاقة النووية كمترادفين، ويعد المصطلح الأكثر دقة من الناحية العلمية مصطلح الطاقة النووية، وذلك لأن مصدر هذه الطاقة نواة الذرة. د. محمد حسين عبد العال، النظام القانوني للمسئولية المدنية في المجال النووي، المرجع السابق، ص ١٥.

٥- اتفاقية بروكسيل للمسئولية المدنية عن أضرار النقل البحري للمواد  
النوية لسنة ١٩٧١<sup>(١)</sup>:

وقف وراء إبرام هذه الاتفاقية رغبة شركات النقل البحري فى إعفاء الناقل البحري من المسئولية التي قد يتحملها فى بعض الحالات المقررة من قبل لاتفاقيتي باريس وفيينا.

وقد قامت الوكالة الدولية للطاقة النووية بالتعاون مع اللجنة البحرية الدولية والمنظمة الاستشارية البحرية (O.M.C.I) بالتعاون فيما بينها من أجل التوصل لآلية يمكن من خلالها إعفاء الناقل من المسئولية عن الأضرار الناشئة عن نقل المواد النووية، وقد أسفر هذا التعاون عن إبرام اتفاقية بروكسيل للمسئولية المدنية عن أضرار النقل البحري للمواد النووية لسنة ١٩٧١.

وقد حرصت هذه الاتفاقية على التأكيد على مبدأ تركيز المسئولية على عاتق مستغل المنشأة النووية وحده، على أن يعفى الناقل من المسئولية عن الأضرار الناشئة عن نقل المواد النووية.

(١) راجع:

Brussels Convention on the Liability of Operators of Nuclear Ships, available at: <http://www.dipublico.com.ar/english/brussels-convention-on-the-liability-of-operators-of-nuclear-ships/>

وقد تم التوقيع على هذه الاتفاقية من قبل العديد من الدول: وهى بلجيكا وألمانيا والبرازيل والدنمارك وفنلندا وفرنسا وإيطاليا والنرويج والبرتغال والسويد والمملكة المتحدة ويوغوسلافيا.

### ٣- أهمية تقرير مسؤولية الناقل البحري بصورة مباشرة عن أضرار نقل المواد النووية:

على الرغم من تعدد الاتفاقيات الدولية التي عالجت المسؤولية النووية، إلا أن الملاحظ عليها أنها لم تتعرض لتنظيم مسؤولية الناقل البحري عن أضرار نقل هذه المواد بصورة مباشرة، فاتفاقية بروكسيل لسنة ١٩٧١ رغم أنها كانت تسعى فى الأساس إلى تقرير مسؤولية ناقل المواد النووية، إلا أنها قررت صراحة فى مادتها الأولى الإعفاء الكامل للناقل من المسؤولية لصالح أي شخص يمكن أن يسأل عن ضرر ناشئ عن حادث نووي بموجب اتفاق دولي أو قانون وطني قابل للتطبيق فى مجال النقل البحري، وذلك إذا كان المستغل مسئولاً بموجب اتفاقية فيينا أو باريس أو بمقتضى قانون وطني يقرر مسؤوليته. كما قررت هذه الاتفاقية أنه فى حالة تعارض اتفاقية نووية مع اتفاقية خاصة بالنقل البحري، فالعبرة بما جاء فى الاتفاقية النووية، الأمر الذي يوفر حماية للناقل البحري لا تتوفر للناقل الجوى أو الناقل البرى.

ولعل هذا الموقف يشكل قصورًا شديدًا بالنظر إلى الاعتبارات التالية:

١- أن الاتفاقيات النووية السابقة وأيضًا التشريعات الوطنية<sup>(١)</sup> عالجت في الأصل مسؤولية صاحب المؤسسة النووية (الشاحن أو المرسل إليه) حتى عن الأضرار التي تقع أثناء عملية النقل، ولم تتعرض لمعالجة مسؤولية الناقل عنها بصور مباشرة، وذلك على الرغم من أنه هو المسؤول الأول عن حراسة المواد المحملة على متن السفينة، ومن ثم يمكن أن يكون فعل الناقل هو السبب الحقيقي للضرر، بالنظر لما يتمتع به الناقل من رقابة قوية وسيطرة مباشرة على هذه المواد أثناء عملية النقل. يضاف لذلك أن الحادث النووي قد يقع بسبب وجود عيوب في تصميم السفينة أو طريقة بنائها<sup>(٢)</sup>، أو لأسباب أخرى مثل حوادث التصادم أو الجنوح<sup>(١)</sup>.

(١) راجع:

The civil liability for nuclear damage act, India, 2010 No. 38 OF 2010, available at:

[http://lawmin.nic.in/ld/regionallanguages/THE%20CIVIL%20LIABILITY%20OF%20NUCLEAR%20DAMAGE%20ACT,2010.%20\(38%20OF2010\).pdf](http://lawmin.nic.in/ld/regionallanguages/THE%20CIVIL%20LIABILITY%20OF%20NUCLEAR%20DAMAGE%20ACT,2010.%20(38%20OF2010).pdf)

(٢) ففي الفترة ما بين عامي ١٩٦٣ وحتى عام ١٩٨٦ تعرضت العديد من السفن والغواصات النووية لعدد من الحوادث أسفرت عن وفاة ٣٣٠ شخص. كما ثبت أيضًا أن حوالي ٢٨ حادثًا لسفن وغواصات تابعة للولايات المتحدة الأمريكية وروسيا كان السبب =

٢- أن هناك حالات تقع فيها الحوادث النووية ولا تنطبق فيها الاتفاقيات النووية السابقة، وذلك كما لو تم نقل المواد النووية بين دولتين غير موقعتين على الاتفاقية، أو كان الضرر الناجم عن الحادث النووي مما لا تسري عليه الاتفاقية (لكونه ليس ضمن الأضرار التي تنظمها الاتفاقيات) أو كان المكان الذي وقع فيه الضرر أو وقع فيه الحادث مما لا تسري عليه الاتفاقيات، الأمر الذي يثير مسؤولية الناقل عن هذه الأضرار.

٣- يضاً في حالات حلول الناقل محل المستغل النووي — تطبيقاً لحكم أي من الاتفاقيات النووية السابقة — وقيام الناقل بدفع التعويضات المستحقة للمضرورين على أثر ذلك، فإن الناقل يحق له الرجوع على المستغل بما أداه من تعويضات، لكن قد لا يحقق هذا الأمر الحماية الكاملة للناقل، خاصة في الحالات التي يتم فيها الحجز التحفظي على السفينة موضوع الحادث، أو أي

=

ورائها قصور في تصميم المفاعل النووي المشغل للسفينة، أو نتيجة وجود عطل في دوائر التبريد الخاصة بالمفاعل، الأمر الذي تسبب في حدوث تسرب إشعاعي في البيئة المحيطة بمكان وقوع الحادث، سوف ترتفع بحوالي ٥٠٠ متر في الأحوال الجوية العادية، وقد تزيد بحسب اتجاه الرياح وسرعتها. راجع:

Todd Konkel, Container Security: Preventing a Nuclear Catastrophe, the journal of international policy solutions, op.cit, p3.

(١) د.نجوى رياض إسماعيل، المسؤولية الدولية عن أضرار السفن النووية في وقت السلم، مرجع سابق، ص ٨٠.

سفينة أخرى تابعة للمالك تنفيذًا للتعويضات المستحقة، كما أن الناقل لن يتمكن من الرجوع على المستغل بأكثر مما دفعه للمضور، الأمر الذي يفضل معه تقرير مسؤولية الناقل بصورة مباشرة، حتى يستطيع الاستفادة من الضمانات التي قد تدعمه في دفع التعويضات، سواء من جهات التأمين، أم من قبل الدولة المرخصة.

#### ٤ - أهمية الدراسة:

تظهر أهمية هذه الدراسة من خلال اليقين بالدور الذي يلعبه النقل البحري للطاقة النووية في الآونة الأخيرة، بعد أن بدأت معظم الدول تسعى إلى امتلاك الطاقة النووية، باعتبارها أهم صور الطاقة البديلة النظيفة<sup>(١)</sup>، خاصة في ظل ما يشهده العالم من صراعات دامية حول امتلاك مصادر الطاقة بأشكالها المختلفة، يأتي هذا في ظل الارتباط الشديد بين استغلال هذه الطاقة وعمليات نقلها من دول الإنتاج إلى دول الاستهلاك وما يترتب على هذا النقل

(١) راجع:

Al-Ajmi, Thaqal S., 'Maritime Transport of Environmentally Damaging Materials: A Balance Between Absolute Freedom and Strict Prohibition', 3/1 Environment and Development Journal (2007), p42.

من مخاطر كبيرة<sup>(١)</sup>. وتأتي هذه الأهمية في ظل خلو التشريعات الوطنية والدولية من نصوص تنظم مسؤولية الناقل البحري عن أضرار هذا النقل بقواعد خاصة، بل حتى القواعد العامة لمسئولية هذا الناقل لا تراعى خصوصيات أضرار حوادث النقل البحري للطاقة النووية<sup>(٢)</sup>، الأمر الذي يشكل فراغاً تشريعياً في واحدة من أكثر الموضوعات أهمية في الوقت الراهن، بما يمثل خطورة ليس فقط بالنسبة للدول النووية، ولكن بالنسبة لكافة دول العالم، وذلك

(١) راجع:

Todd Konkel, Container Security: Preventing a Nuclear Catastrophe, the journal of international policy solutions, op. cit, p3.

(٢) وتعود فكرة المسؤولية المدنية عن الأضرار النووية إلى ما جاء في تقرير بروكهافن لسنة ١٩٥٧، وقد قام هذا التقرير للمرة الأولى بإجراء تقييم فعلى لطبيعة المخاطر المرتبطة بالحوادث النووي، وتوقع الحوادث المحتملة المرتبطة بوقوع هذا الحادث. وقد كان حادث تشيرنوبل هو البداية للبحث عن نظام للمسئولية المدنية والتعويض عنها دولياً، وقد بذلت الجهود القانونية دولياً وداخلياً من أجل وضع تنظيم قانوني ملائم لهذه الحوادث، لكن لا تزال هناك العديد من الإشكاليات القانونية التي تحتاج الى معالجة راجع:

Anthony Adisianya, different compensation systems under nuclear liability conventions, Centre of Energy, Petroleum and Mineral Law and Policy, University of Dundee, 2009, p1.

بالنظر إلى أن الحادث النووي قد يقع أثناء وجود السفينة في أحد الموانئ التابعة لدولة أخرى، أو أثناء مرورها في المياه الإقليمية لهذه الدولة<sup>(١)</sup>.

من ناحية أخرى تزداد أهمية هذا الموضوع بالنظر إلى دولية الأضرار النووية المترتبة على تعرض السفينة لحادث، حيث لا تقتصر فقط على الدولة التي وقع فيها هذا الحادث، ولكنها تمتد إلى غيرها من الدول الأخرى، الأمر الذي لا يكفي معه مجرد المواجهة التشريعية على الصعيد الوطني، بل يجب السعي لوضع تنظيم قانوني دولي يحقق نوعاً من توحيد المعاملة لكافة المضرورين.

#### ٥ - إشكالية الدراسة:

يعكس الحديث عن مسئولية الناقل عن أضرار حوادث النقل البحري العديد من الإشكاليات القانونية، أهمها صعوبة التوفيق بين اعتبارين مختلفين في هذا الصدد: الأول يتعلق بسعي الدول إلى امتلاك الطاقة النووية، وتسهيل

(١) راجع:

Muthu S. Sundram, Basel Convention on transboundary Movement of Hazardous Wastes: Total Ban Amendment, op. cit, p5; Thaqal S. Al-Ajmi, maritime transport of environmentally damaging materials: a balance between absolute freedom and strict prohibition, op. cit, p 42.

عمليات نقلها باعتبارها أهم صور الطاقة البديلة النظيفة، ويتعلق الاعتبار الثاني بفداحة الأضرار الناجمة عن حوادث النقل البحري لهذه الطاقة، حيث إن وقوع هذه الحوادث في البحر من شأنه أن يضاعف الأضرار والخسائر، بالنظر إلى قدرة المياه على نقل الأضرار إلى العديد من الدول بعيداً عن مكان وقوع الحادث، الأمر الذي يبرز الخطورة الاستثنائية لهذا النقل، ويفرض إحاطته بالعديد من الضمانات، والتي يأتي في مقدمتها تنظيم قواعد المسؤولية المدنية للناقل البحري عن أضرار هذه الحوادث، بما يثير إشكاليات عديدة، أهمها:

١- أن عملية النقل البحري تنسم بخصوصية معينة، تبدو في أنها مرحلة وسطي بين الشاحن والمرسل إليه، الأمر الذي يثير بعض الصعوبات فيما يتعلق بتحديد الشخص المسؤول عن تعويض الأضرار النووية، هل هو الشاحن بالنظر إلى أنه المسؤول عن تعبئة وتغليف المواد النووية قبل نقلها، أم الناقل البحري باعتباره الحارس والمسئول عن هذه المواد أثناء نقلها.

٢- الأساس القانوني لمسئولية الناقل، وهل سيتم تأسيس هذه المسؤولية على أساس فكرة الخطأ (سواء كان الخطأ المفترض أم واجب الإثبات) كما هو حال القواعد العامة، أم أن صعوبة إثبات أضرار الحوادث النووية من

ناحية، وحالات وقوع هذه الحوادث في كثير من الأحيان بدون صدور خطأ عن الناقل من ناحية أخرى سوف يجعل من الملائم التخلي عن فكرة الخطأ كأساس لمسئولية الناقل عن هذا الحوادث، تحت تأثير عدم إمكانية ترك المضرور من هذه الحوادث بدون تعويض يجبر ما لحقه من أضرار فادحة.

٣- وفي حالة تحقق مسئولية الناقل عن أضرار نقل هذه المواد، هل سيسأل عن تعويض الأضرار النووية بصورة مطلقة (أي يكون التعويض متناسباً مع حجم الضرر) أم الأنسب تحديد مسئوليته بمبلغ معين، وخاصة أن إطلاق مسئوليته من شأنه أن يتسبب في عزوف شركات النقل البحري عن نقل هذه المواد، وذلك بالنظر إلى ضخامة حجم التعويضات المستحقة في هذا الصدد، الأمر الذي من شأنه أن يهدد بعدم قبول نقل هذه المواد، بما يهدد الاستفادة من معطيات الطاقة النووية.

وقد تسببت الإشكاليات السابقة في وجود فراغ تشريعي واضح سواء على الصعيد الوطني أم على الصعيد الدولي فيما يتعلق بمسئولية الناقل البحري عن أضرار الحوادث النووية.

## خطة الدراسة:

**الفصل الأول:** تحديد الشخص المسئول عن حوادث النقل البحري

**المبحث الأول:** التمييز بين السفينة العاملة بالطاقة النووية والناقلة للطاقة النووية

**المطلب الأول:** السفينة العاملة بالطاقة النووية

**المطلب الثاني:** السفينة الناقلة للطاقة النووية.

**المبحث الثاني:** الناقل بصفته مستغلا نوويا

**المطلب الأول:** الناقل بصفته مستغلا نوويا أصيلا

**المطلب الثاني:** مدى حلول الناقل البحري محل مشغل المؤسسة النووية في المسئولية

**الفصل الثاني:** نطاق الضرر النووي المسئول عنه الناقل البحري

**المبحث الأول:** النطاق المكاني لمسئولية الناقل عن الضرر النووي:

**المطلب الأول:** حلول الناقل محل المستغل النووي في المسئولية

**المطلب الثاني:** مسئولية الناقل كمستغل نووي

---

**المبحث الثاني: النطاق الزمني لمسئولية الناقل البحري عن حوادث الطاقة النووية**

**المطلب الأول: موقف الاتفاقيات الدولية من تحديد النطاق الزمني لمسئولية الناقل عن حوادث الطاقة النووية**

**المطلب الثاني: مدي اشتراط وجود المواد النووية في حراسة الناقل لمسئوليته عن الحادثة النووية**

**الفصل الثالث: التزامات الناقل بخصوص نقل المواد النووية وأساس مسئوليته عن أضرارها**

**المبحث الأول: التزامات الناقل البحري أثناء نقل الطاقة النووية**

١- الالتزام بالإخطار:

٢- الالتزام بالمرور الآمن:

٣- الالتزام بالتدابير الأمنية:

**المبحث الثاني: أساس مسئولية الناقل البحري عن الأضرار النووية**

**المطلب الأول: الأساس الموضوعي لمسئولية الناقل البحري عن الأضرار النووية**

**المطلب الثاني: الخطأ كأساس لمسئولية الناقل البحري عن أضرار الحوادث النووية**

## الفصل الأول

### تحديد الشخص المسئول عن حوادث النقل البحري

مما لا شك فيه أن تحديد الشخص المسئول عن الحوادث النووية البحرية أمر يعكس خصوصية هذه المسؤولية، والتي تتجلى في تعدد الأشخاص الذين قد يسألون عن هذه الحوادث، بسبب تعدد وتنوع الأنشطة الخاصة بتجهيز السفينة وإدارتها أثناء رحلتها البحرية، ولعل هذا الأمر قد يثير صعوبات في مواجهة المضرور الذي قد تتفرق به السبل بحثاً عن الشخص المسئول عما لحقه من أضرار نووية.

وعلى الرغم من أهمية هذا الأمر، إلا أنه محاط ببعض الصعوبات الخاصة، والتي تحتاج الوقوف عليها بدقة، رغبة في تعيين شخص المسئول بدقة. ومن أهم هذه الصعوبات، ما يلي:

١- تعدد الأوصاف التي يمكن أن يسأل الناقل على أساسها عن أضرار الحوادث النووية البحرية، حيث يمكن أن يسأل بوصفه مشغلاً لمنشأة نووية، وذلك في حالة اعتماده على تشغيل السفينة باستخدام الوقود النووي. كما يمكن أن يسأل عن أضرار هذا الحادث بوصفه ناقلاً لمواد نووية مملوكة لآخرين.

٢- أنه في حالة نقل المواد النووية (وتشمل الوقود النووي والمنتجات أو النفايات المشعة باستثناء النظائر المشعة) تتعدد أطراف عملية التبادل

التجاري من شاحن وناقل ومرسل إليه، الأمر الذي يثير إشكالية تتعلق بتحديد شخص المسئول عما يقع من هذه المواد من أضرار.

٣- أن الاتفاقيات الدولية التي نظمت المسؤولية عن الأضرار النووية قد حرصت على استبعاد مسؤولية الناقل عن الأضرار التي تقع حتى أثناء فترة النقل، وقررت أن مشغل المؤسسة النووية سيكون هو المسئول عن هذا الحادث (سواء كان هو الشاحن أم المرسل إليه)، وذلك على الرغم من أن الحادث التي يمكن أن تقع خلال فترة النقل قد تعود لخطأ الناقل أو تتعلق ببناء السفينة وتجهيزها، أو لأسباب أخرى مثل حوادث التصادم أو الجنوح، الأمر الذي أثار اللبس في تحديد الشخص المسئول عن هذه الحوادث.

٤- أن الاتفاقيات الدولية النووية نظمت ما يسمى بفكرة حلول الناقل محل مشغل المؤسسة النووية في المسؤولية، ثم أتاح للناقل بعد ذلك أن يعود على المشغل بما أداه من تعويضات، الأمر الذي أثار بعض الصعوبات في تحديد شخص المسئول.

٥- أنه فيما يتعلق بتجهيز السفينة وتشغيلها فقط تتعدد الأشخاص من ناقل وربان وملاحين، ناهيك عن أن بعض الحوادث قد تقع بسبب وجود عيوب في تصنيع السفينة وبنائها، الأمر الذي يتسبب في صعوبة تحديد المسئول بسبب شيوع المسؤولية.

وقد تسببت الصعوبات السابقة في ضرورة فض هذا الاشتباك، وتحديد

شخص المسئول عن الحادث النووي البحري، وذلك على النحو التالي:

## المبحث الأول

### التمييز بين السفينة العاملة بالطاقة النووية

### والناقلة للطاقة النووية

في سبيل تحديد الشخص المسئول، تبدو أهمية التمييز بين السفينة العاملة بالطاقة النووية والسفينة الناقلة للمواد النووية، وذلك على التفصيل التالي:

## المطلب الأول

### السفينة العاملة بالطاقة النووية

شهدت الآونة الأخيرة تزايداً في الاعتماد على الطاقة النووية في تشغيل وتسيير السفن، خاصة لما يميز هذه الطاقة من انخفاض تكاليف استخدامها<sup>(١)</sup>،

(١) راجع:

Jack Spencer - Baker Spring, The Advantages of Expanding the Nuclear Navy, No. 1693, November 5, Published by The Heritage Foundation, 2007, p1; The Cost-Effectiveness of Nuclear Power for Navy Surface Ships, May 2011, The Congress of the United States, p1, available at: <http://www.cbo.gov/sites/default/files/cbofiles/ftpdocs/121xx/doc12169/05-12-nuclearpropulsion.pdf>

الأمر الذي زاد من فرصة وقوع الحوادث النووية، وذلك بالنظر إلى أن مثل هذه السفينة تكون مزودة بمفاعل نووي<sup>(١)</sup> لتزويدها بالطاقة<sup>(٢)</sup>، مما يحتمل معه على أثر حركة السفينة ومصارعها للأمواج والرياح أن تزداد فرصة وقوع هذه الحوادث.

والملاحظ، من خلال مطالعة التشريعات الوطنية والدولية، أن معظمها جاء يخلو من تحديد للشخص المسئول عن الحادث النووي بخصوص السفينة العاملة بالطاقة النووية، وذلك باستثناء ما جاء في اتفاقية بروكسيل لسنة ١٩٦٢ من أحكام، حيث حرصت كل من اتفاقية باريس واتفاقية فيينا على عدم السريان على الأضرار الناشئة عن المفاعلات النووية التي تكون جزءاً من وسيلة نقل.

(١) وقد تم تعريف المقصود بالمفاعل من قبل قانون الطاقة النووية الهندي لسنة ١٩٦٢ بأنه عبارة عن "مجموعة الآلات أو المعدات أو الأجهزة الملصقة بالأرض أو لا المستخدمة لإنتاج الوقود النووي.

The Atomic Energy Act, no. 33 OF 1962, [15th September, 1962], article (1-e). op. cit.

(٢) د. محسن عبد الحميد البيه، المسؤولية المدنية عن الأضرار البيئية، (بدون دار نشر)، ٢٠٠٢، ص: ٦. د. محمد حسين عبد العال، النظام القانوني للمسؤولية المدنية في المجال النووي، المرجع السابق، ص ٢٦.

فقد عرفت اتفاقية باريس<sup>(١)</sup> المنشأة النووية بأنها عبارة عن المفاعلات النووية باستثناء تلك التي تشكل جزءاً من وسيلة النقل، ومصانع إعداد أو تصنيع المواد النووية، ومصانع فصل النظائر من الوقود النووي، ومصانع معالجة الوقود النووي المشع، ومنشآت تخزين المواد النووية باستثناء تخزين هذه المواد أثناء النقل، وكذلك كل منشأة أخرى تحوى بداخلها وقوداً نووياً أو منتجات أو نفايات مشعة تحددها لجنة الإشراف....".

أيضاً عرفت اتفاقية فيينا<sup>(٢)</sup> المقصود بالمنشأة النووية من خلال تعدد أشكال هذه المنشآت، حيث يقصد بها:

- أي مفاعل نووي، باستثناء تلك التي تكون مستخدمة فى وسيلة للنقل البحري أو الجوى كمصدر للطاقة، سواء للدفع أم لأية غاية أخرى.
- أي مصنع يستخدم الوقود النووي لإنتاج مواد نووية، وكل مصنع لمعالجة المواد النووية، بما فى ذلك مصانع معالجة الوقود النووي المشع.
- أي تخزين لمواد نووية، باستثناء التخزين أثناء النقل.

(١) راجع: المادة (المادة ١) من اتفاقية باريس للمسئولية المدنية عن الأضرار النووية لسنة ١٩٦٠.

(٢) راجع: المادة (المادة ١) من اتفاقية فيينا للمسئولية المدنية عن الأضرار النووية لسنة ١٩٦٣.

والملاحظ على موقف الاتفاقيات السابقة أنها تكاد تكون متفقة على استبعاد وصف المنشأة النووية عن السفن التي تعمل بالوقود النووي. ولعل هذا الموقف لا يجد له تبريراً منطقياً، وخاصة أن وسائل النقل المزودة بمفاعلات نووية تتضاعف بشأنها فرصة وقوع الحوادث النووية، وذلك بالنظر إلى أن مخاطر الملاحة البحرية أو الجوية تزيد من أسباب وقوع هذه الحوادث بسبب الاهتزازات المستمرة ليست فقط بفعل الحركة الذاتية لوسيلة النقل، بل وأيضاً لتأثير حركة الأمواج والرياح على استقرار هذه الوسائل.

وكما سبق أن ذكرنا، انفردت اتفاقية بروكسيل لسنة ١٩٦٢ بتنظيم المسؤولية عن الأضرار النووية الناشئة عن السفن العاملة بالطاقة النووية. وقد حرصت هذه الاتفاقية على قصر المسؤولية عن الحادث النووي الذي يقع من هذه السفينة على الناقل دون غيره ممن قد يساهمون في وقوع الحادث ( كمن يقوم بإصلاح السفينة أو توريد بعض المهمات أو الأدوات لها)<sup>(١)</sup>.

كما لا يجوز للناقل — كأصل عام — الرجوع على الغير بما أداه من تعويضات بخصوص الحوادث النووية التي تقع<sup>(٢)</sup> إلا في حالات محددة، وهي:

(١) راجع: المادة (٢/٢) من اتفاقية بروكسيل لمسئولية مستغلي السفن النووية لسنة ١٩٦٢.

(٢) راجع: المادة (٦/٢) من اتفاقية بروكسيل لمسئولية مستغلي السفن النووية لسنة ١٩٦٢.

- ١- إذا وقع الضرر بسبب النشاط العمدى للغير.
- ٢- أو بسبب أعمال انتشار حطام السفينة دون إذن الناقل أو إذن الدولة المرخصة للسفينة النووية الغارقة، أو إذن الدولة التي يوجد الحطام في مياهها.
- ٣- أو إذا كان هناك اتفاق صريح يعطى للناقل الحق في الرجوع ( كما لو اتفق مع باني السفينة على مسؤوليته عما يقع من حوادث بسبب عيوب التصنيع) <sup>(١)</sup>.
- وقد كانت الحكمة من حرص الاتفاقية على جعل المسؤولية مقصورة فقط على الناقل تتمثل في رغبة واضعي الاتفاقية التيسير على المضرورين، من خلال تركيز مطالبته فقط في مواجهة الناقل دون غيره، هذا من ناحية، ومن ناحية أخرى، الرغبة في عدم إرهاب الغير الذي قد يسهم نشاطه في تجهيز السفينة أو إدارتها في إحداث الضرر في السعي لإبرام عقود تأمين ضد مخاطر المسؤولية النووية، وخاصة أنها ذات تكاليف باهظة <sup>(٢)</sup>.

(١) راجع: المادة (٢/٦) من اتفاقية بروكسيل لمسئولية مستغلي السفن النووية لسنة ١٩٦٢.

(٢) د. عبد الفضيل محمد أحمد، القانون الخاص البحري، دار النهضة العربية، (بدون تاريخ نشر)، ص ٢١٣.

وعلى الرغم من أن اتفاقية بروكسيل لسنة ١٩٦٢ قد نظمت أحكام المسؤولية عن أضرار السفن العاملة بالطاقة النووية، كما أنها حددت بشكل واضح الشخص المسئول عن الحادث، وهو الناقل، إلا هذه الاتفاقية لم تدخل حيز النفاذ حتى الآن<sup>(١)</sup>. الأمر الذي تم تبريره بأن هذه الاتفاقية لا تفرق في سريان أحكامها بين السفن المدنية والسفن العسكرية<sup>(٢)</sup>، ولم يكن هذا الأمر يلقى قبولا لدى الدول المالكة لهذه السفن (كالولايات المتحدة الأمريكية وروسيا الاتحادية)، مما تسبب في عدم استكمال هذه الاتفاقية للتصديقات المطلوبة من قبل الدول، فلم تدخل حيز النفاذ.

وقد تسبب امتناع الاتفاقيات النووية (اتفاقية باريس لسنة ١٩٦٠ واتفاقية فيينا لسنة ١٩٦٣) عن تنظيم مسؤولية مستغلي السفن النووية، بالإضافة إلى عدم دخول اتفاقية بروكسيل حيز النفاذ في جعل المسؤولية الناشئة عن الحوادث النووية لمستغل السفينة النووية خاضعة للقواعد العامة كما قررتها الاتفاقيات

(١) فعلى الرغم من أن هذه الاتفاقية قد وضعت في ٢٥ مايو لسنة ١٩٦٢، إلا أنها لم تحظ بتوقيع اثنتين من أهم الدول النووية، وهما روسيا الاتحادية والولايات المتحدة الأمريكية، وقد كان السبب في ذلك أن هذه الاتفاقية تسرى على كافة الحوادث النووية حتى ولو كانت السفينة حربية. بل حتى على الرغم من أن هذه الاتفاقية قد تم التوقيع عليها من ١٥ دولة إلا أنها لم يتم التصديق عليها سوى من ثلاث دول فقط. هذا وقد نصت المادة (١/٢٤) من هذه الاتفاقية على أن يبدأ تنفيذ الاتفاقية بعد ثلاثة أشهر من تاريخ التصديق عليها من دولتين تكون إحداهما دولة مرخصة، وهذا ما لم يتحقق حتى الآن.

(٢) راجع: المادة (١٣) من اتفاقية بروكسيل لمسئولية مستغلي السفن النووية لسنة ١٩٦٢.

الدولية والتشريعات الوطنية المعنية في هذا الشأن. وهذا ما أدركه القانون النووي الفرنسي الصادر عام ١٩٦٥<sup>(١)</sup>، حيث قرر صراحة أن الأضرار الناشئة عن الحوادث النووية لمستغل السفينة النووية يسري عليها ما يلي:

١- القانون البحري (التشريع الوطني والاتفاقيات الدولية) الحاكم للمسئولية المدنية عن حوادث النقل البحري.

٢- القوانين الوطنية التي تنظم مسؤولية الناقل المشغل للسفينة النووية.

٣- قانون التأمين الاجتماعي بالنسبة لإصابة العمل.

والأمر على هذا النحو يشكل فراغاً تشريعياً في واحدة من أهم الموضوعات خطورة في الوقت الراهن، خاصة في ظل احتمالات وقوع حوادث نووية بسبب كثرة اعتماد العديد من الدول على الطاقة النووية في تشغيل سفنها، الأمر الذي يجب معه توافر تشريعات قانونية دولية وطنية تعالج هذا الأمر. وخاصة أن العديد من الناقلين البحريين أصبحوا يمتلكون سفناً تعمل بالطاقة النووية، بالنظر إلى مزايا الاستفادة من مثل هذه الطاقة.

(١) راجع:

le droit nucléaire international histoire, évolution et perspectives, 10 anniversaire de 1, Ecole international de droit nucléaire, OCDE, 2010, P234.

وإلى أن يتم إدخال اتفاقية بروكسيل لسنة ١٩٦٢ نطاق التنفيذ، ستخضع الحوادث الناشئة عن السفن العاملة بالطاقة النووية للقواعد العامة الخاصة بالحوادث البحرية (مثل اتفاقية هامبورج للنقل البحري للبضائع لسنة ١٩٧٨)، والاتفاقيات الخاصة بالتصادم البحري<sup>(١)</sup> (مثل اتفاقية بروكسيل لعام ١٩١٠ وعام ١٩٥٢)، وهي في واقع الأمر لا تتناسب البتة مع طبيعة مخاطر وأضرار الحوادث النووية ذات الطابع الاستثنائي<sup>(٢)</sup>، ومن ثم سوف يتم تحديد الشخص المسئول طبقاً لهذه القواعد.

(١) التصادم البحري، وفقاً لما قرره نص المادة ١/٢٩٢ بحري والمادة الأولى من معاهدة بروكسيل لسنة ١٩١٠، هو التصادم الذي يقع بين سفن بحرية أو بين سفن بحرية ومراكب ملاحية داخلية دون اعتبار للمياه التي يحصل فيها التصادم. وقد يكون التصادم مباشراً، كما لو صدمت سفينة أخرى، وقد يكون التصادم بالواسطة كما لو صدمت سفينة أخرى فاصطدمت الأخيرة بسفينة ثالثة نتيجة لدفع السفينة الأولى؛ إذ عندئذ يكون لمالك السفينة الثالثة الرجوع على مالك السفينة الأولى. وقد يكون التصادم بين سفن مملوكة لأشخاص مختلفين، وقد يقع بين سفن مملوكة لشخص واحد، وعندئذ يسمى التصادم (التصادم بين السفن الشقيقة).

(٢) راجع:

The financial risks of investing in new nuclear power plants, March 2012, Energy Fair,p1,available at:  
[http://www.nirs.org/neconomics/risks\\_of\\_nuclear\\_investment\\_publications.pdf](http://www.nirs.org/neconomics/risks_of_nuclear_investment_publications.pdf)

## المطلب الثاني

### السفينة الناقلة للطاقة النووية

يثير النقل البحري للمواد النووية إشكالية تتعلق بتحديد الشخص المسؤول عما يقع من حوادث بمناسبة هذا النقل، وذلك بسبب تعدد أطراف هذه العملية (شاحن — ناقل — شاحن)، الأمر الذي تبدو معه أهمية تحديد الشخص المسؤول عما يقع من حوادث خلال مرحلة النقل، والتي تبدأ من وقت قيام الشاحن بتسليم هذه المواد وحتى تسليمها للمرسل إليه.

ومن خلال مطالعة موقف كل من اتفاقيتي باريس<sup>(١)</sup>، وفيينا<sup>(٢)</sup> اتضح أنهما قد تبنتا مبدأ تركيز المسؤولية عن الأضرار النووية في شخص المستغل للمنشأة النووية، وذلك حتى عن الحوادث التي تقع أثناء نقل المواد النووية. حيث ألزمت هذه الاتفاقيات كل قائم بتشغيل منشأة نووية أن يقدم إلى متعهد النقل شهادة صادرة من المؤمن أو من طرفه أو من طرف ضامن مالي، لتكون بمثابة الضمان المالي المطلوب. ويجب أن يذكر بهذه الشهادة اسم وعنوان القائم

(١) راجع: المادة (٤) من اتفاقية باريس للمسئولية المدنية عن الأضرار النووية لسنة ١٩٦٠.

(٢) راجع: المادة (٢) من اتفاقية فيينا للمسئولية المدنية عن الأضرار النووية لسنة ١٩٦٣.

بالتشغيل وقيمة ونوع ومدة الضمان. ولا يحق للشخص الذي صدرت عنه أو من طرفه الشهادة أن ينازع في صحة هذه البيانات. ويجب أن تتضمن الشهادة إقراراً من السلطة العامة المختصة التابعة للدولة الكائنة بها المنشآت بأن الشخص المذكور هو القائم بالتشغيل طبقاً للاتفاقية.

والملاحظ أن الاتفاقية لم تشترط أن يكون القائم بالتشغيل هو الشاحن أو المرسل إليه، الأمر الذي يفهم منه أنه يجوز أن يكون هو الشاحن أو المرسل إليه فيما يتعلق بالاتفاق على مبدأ الحلول.

وتعتمد الاتفاقيات الدولية فيما يتعلق بنقل عبء الحراسة القانونية من الشاحن إلى المرسل إليه على عدة معايير على التفصيل التالي:

١- قررت اتفاقية فيينا<sup>(١)</sup> واتفاقية باريس<sup>(٢)</sup> أنه في الحالة التي يكون فيها الشاحن ينتمي لدولة موقعة على الاتفاقية وكان المرسل إليه ينتمي لدولة غير موقعة على الاتفاقية، فإن الشاحن سيكون هو المسؤول عما يقع من أضرار، وذلك حتى يتم تفريغ هذه المواد من على متن السفينة.

(١) راجع: المادة (II-I-C-IV) من اتفاقية فيينا للمسئولية المدنية عن الأضرار النووية لسنة ١٩٦٣.

(٢) راجع: المادة (٤) من اتفاقية باريس للمسئولية المدنية عن الأضرار النووية لسنة ١٩٦٠.

٢- أما إذا كان الشاحن ينتمي لدولة غير موقعة على الاتفاقية وكان المرسل إليه ينتمي لدولة موقعة على الاتفاقية، فإن المسئول في مثل هذه الحالة يكون المرسل إليه، وذلك من اللحظة التي يتم فيها شحن المواد النووية على متن السفينة.

ويقصد بمبدأ تركيز المسؤولية عن الأضرار النووية في شخص مستغل المنشأة النووية، أن يتحمل هذا المستغل وحده تبعة كافة المسؤوليات الناشئة عن الحادث النووي، بحيث لا تثار مسؤولية أي شخص آخر، حتى ولو كانت القواعد العامة تقضى بمسئوليته<sup>(١)</sup>.

ولعل موقف هذه الاتفاقيات يجد تبريره في أن القائم على تشغيل المنشأة النووية (الشاحن غالباً) هو الذي يتولى — في الأصل — عمليات تعبئة وتغليف المواد النووية قبل تسليمها للناقل، ومن ثم هو المسئول الأول عن مراعاة شروط الأمان النووي والصحة العامة، ومن ثم يظل الشاحن هو المسئول عن الأضرار الناشئة عن نقل هذه المواد حتى تمام

(١) د. محمد حسين عبد العال، النظام القانوني للمسؤولية المدنية في المجال النووي، المرجع السابق، ص ١١٧.

تسليمها للمرسل إليه<sup>(١)</sup>، كل ذلك ما لم يكن هناك اتفاق على غير ذلك، من خلال إسناد مهمة تعبئة وتغليف هذه المواد للناقل بموجب اتفاق خاص.

هذا وقد تم تأكيد هذا المعنى من قبل الهيئة التنظيمية لسلامة نقل المواد النووية عن طريق البحر، حيث ألزمت الشاحن بموجب المادة (٨٠) من اللائحة التنفيذية لنقل وتخزين البضائع الخطرة، بضرورة تغليف المواد النووية في عبوات خاصة قبل أن يتم شحنها على متن السفينة، كما حرصت المادة (٨٦) من ذات اللائحة على وضع المواصفات الخاصة بالعبوة الخاصة بنقل هذه المواد<sup>(٢)</sup>.

وبناء على هذا الطابع الاستبعادي لمبدأ تركيز المسؤولية، فسوف تستبعد مسؤولية الناقل البحري عن أضرار الحوادث التي تقع أثناء نقل المواد النووية،

(١) د. عبد الحميد عثمان محمد، المسؤولية المدنية عن مزار المادة المشعة، مرجع سابق، ص ٥٢١.

(٢) راجع:

Appraisal for Japan of the Safety of the Transport of Radioactive Material, Provision for the Application of the IAEA Safety Standards, International Atomic Energy, op. cit, p31.

رغم أنه المسئول والقائم على حراستها خلال هذه الفترة، وذلك للأسباب التالية<sup>(١)</sup>:

١- أن مستغل المنشأة النووية يكون هو الأقدر على التحقق من الاحتياطات الخاصة بتعبئة المواد النووية وإحكام غلقها، وهو ما لا يمكن للناقل أن يراقبه.

٢- أن تقرير مسئولية الناقل عن هذه الأضرار سوف يضطره إلى إبرام عقد تأمين تكميلي ضد مخاطر هذه الحوادث، وهو ما يثير العديد من المشاكل؛ أهمها صعوبة الحصول على تأمين، بالنظر إلى أن شركات التأمين تتوخى الحذر الشديد من قبول التأمين ضد الحوادث الخطرة، كما أنها إذا قبلت فسوف تقوم برفع نفقات التأمين بشكل كبير، خاصة إذا كان النقل مما يقتضى تدخل عدة ناقلين متتابعين<sup>(٢)</sup>.

(١) د. عبد الحميد عثمان محمد، المسئولية المدنية عن مزار المادة المشعة، مرجع سابق، ص ٢٤٩؛ د. محمد حسين عبد العال، النظام القانوني للمسئولية المدنية فى المجال النووي، المرجع السابق، ص ١١٧.

(٢) ومن الوقائع التي أظهرت حرص شركات التأمين على رفض التأمين ضد أضرار الحوادث الخطرة أو حتى توخى الحرص الشديد عند قبول التأمين ضد هذه الحوادث، ما تم عند إعداد مشروع الاتفاقية الدولية للمسئولية المدنية عن أضرار التلوث النفطي لعام ١٩٦٩، حيث كان هناك اقتراح يرى إقامة المسئولية على أساس نظرية الخطأ، وكان =

٣- أن المسؤولية النووية وفقاً لما قررته الاتفاقيات النووية المعنية تقتضى تركيز المسؤولية في شخص المستغل النووي عن كل الأضرار التي تقع داخل المنشأة النووية أو كان متصلاً بها، كما أن هذه الاتفاقيات تنظر لنقل المواد النووية على أنه نشاط مرتبط ارتباطاً وثيق الصلة باستغلال المنشأة النووية، ومن ثم يعد الحادث الواقع أثناء فترة النقل وكأنه واقع داخل المنشأة النووية.

وعلى صعيد آخر، تبني جانب من الفقه<sup>(١)</sup> اتجاهها مختلفاً عن ما قررته الاتفاقيات السابقة، حيث ذهب للقول بأن تركيز المسؤولية في حالة نقل المواد

هناك اقتراح آخر بإقامة المسؤولية على أساس المسؤولية الموضوعية، وقد عرضت شركات التأمين في سوق لندن بمناسبة هذا الاختلاف أن تغطي التأمينات بمقتضى هذه الاتفاقية بما قيمته ٤٠ مليون دولار إذا تم تأسيس المسؤولية على أساس الخطأ، أما إذا تم تأسيسها على أساس المسؤولية الموضوعية فقد خفضت شركات التأمين قيمة التعويض إلى ٩,٦ مليون دولار. راجع:

International convention on civil liability for oil pollution damage, Brussels, 1969, available at:

<http://cil.nus.edu.sg/rp/il/pdf/1969%20International%20Convention%20on%20Civil%20Liability%20for%20Oil%20Pollution%20Damage-pdf.pdf>

(١) راجع:

Deprimoz, J. "La coopération internationale pour la couverture des dommages nucléaires aux tiers et des dommages aux installations nucléaires", dans: AIEA, Règlementation des activités nucléaires, Collection juridique n 13, 1986, pp. 169-186

النووية يكون على الناقل وليس على مستغل المنشأة النووية، وذلك للأسباب التالية:

١- أن حيازة المواد النووية أثناء عملية النقل تكون للناقل، ومن ثم يكون له دون غيره السيطرة على الشحنة، كما أنه هو المسئول كأصل عام عن شحن ورمص هذه المواد على متن السفينة، ومراعاة قواعد الأمان والسلامة الخاصة بها أثناء عملية النقل.

٢- أن الناقل هو المسئول عن تصرفات الربان وغيره من العاملين على متن السفينة في مواجهة الغير، وذلك حتى ولو كان هناك اتفاق بين الناقل والربان على إعفاء الأول من المسؤولية عن أخطاء الثاني إذا ثبت إهماله، الأمر الذي يجسد مبدأ تركيز المسؤولية.

ونحن من جانبنا نتفق مع الاتجاه الثاني فيما ذهب إليه من رأى وتبرير، فاعتبارات حيازة الناقل وسيطرته على المواد النووية أثناء مرحلة النقل تبرر مسؤوليته عن الأضرار التي تقع أثناء هذه المرحلة، ولا يؤثر في ذلك أن مستغل المنشأة النووية هو الذي يتولى عملية تغليف وتعبئة هذه المواد قبل الشحن، فعملية النقل تستقل بالأسباب الكفيلة بوقوع الحوادث بصرف النظر عن إحكام غلقها وتغليفها؛ كالحوادث الخاصة بإهمال الناقل أو تابعيه في تسيير السفينة أثناء الرحلة، أو حوادث التصادم البحري. من ناحية أخرى لا يمكن قبول القول بأن وقوع الحادث أثناء فترة النقل يجعله وكأنه وقع داخل المنشأة النووية

للمستغل، حيث إن الناقل ليس تابعاً لمستغل المنشأة النووية فيما يتعلق بأعمال النقل ولا يخضع فيما يمارسه من نشاط لرقابته أو إشرافه، الأمر الذي لا يجد أساساً لتبرير الامتداد المكاني لنطاق مسؤولية المستغل ليشمل ما يقع على متن السفينة من حوادث. أيضاً ما يشهده قطاع النقل البحري من تطور في الآونة الأخيرة يجعل من المقبول تقرير مسؤولية الناقل عن هذه الحوادث، خاصة بعد أن ظهرت السفن المزودة بمفاعلات نووية تستخدم في تزويد السفينة بالطاقة اللازمة لحركتها. من ناحية أخرى ستكون للمضور مصلحة كبيرة في تركيز المسؤولية عن الأضرار النووية الواقعة أثناء فترة النقل على عاتق الناقل، بالنظر إلى سهولة إثبات أن الضرر الذي وقع يعود لنشاط الناقل. أما عن التأمين ضد هذه المخاطر أثناء عملية النقل فهي مسألة لم تعد تشهد صعوبة، وخاصة أن الاتفاقيات الدولية أصبحت تفرض على الناقل تقديم ضمان مالي إجباري لمواجهة التعويضات المستحقة عن الأضرار النووية، كما أنها تتدخل لتحمل التعويضات عن الناقل في حالة عجزه عن دفعها.

ومما يؤكد رأينا ما جاء في اتفاقية باريس لسنة ١٩٦٠<sup>(١)</sup>، فبعد أن قررت تركيز المسؤولية على عاتق مستغل المنشأة النووية بالنص على ما يلي :

" لا يلتزم أي شخص آخر بتعويض الضرر الناتج عن حادث نووي أضافت:"

(١) راجع: المادة (٢/٦) من اتفاقية باريس للمسؤولية المدنية عن الأضرار النووية لسنة ١٩٦٠.

ومع ذلك، فإن هذا النص لا يمكن أن يؤثر في أعمال الاتفاقيات الدولية في مجال النقل، والتي تكون نافذة أو مفتوحة للتوقيع أو التصديق أو الانضمام حتى تاريخ هذه الاتفاقية". واللافت للنظر أن اتفاقية فيينا هي الأخرى تتبنى ذات الحكم<sup>(١)</sup>.

وسواء كان تفسير هذه النصوص ينصرف إلى تقرير أولوية لاتفاقيات النقل ——— ومن ثم مسؤولية الناقل ——— على الاتفاقيات النووية التي تركز مسؤولية مشغل المؤسسة النووية، أم أنها تقرر فقط تزامم اتفاقيات النقل والاتفاقيات النووية في تنظيم المسؤولية الناشئة عن الأضرار النووية، بحيث يمكن الرجوع على الناقل أو مستغل المنشأة النووية، فإنها تعكس بما لا يدع مجالاً للشك أهمية تقرير مسؤولية الناقل عما يقع من حوادث نووية أثناء مرحلة نقل المواد النووية تقديرًا للاعتبارات التي أكدنا من خلالها على رأينا.

من ناحية أخرى جاءت عبارات النصوص سابقة الذكر (المادة ٢/٦ من اتفاقية باريس والمادة ٥/٢ من اتفاقية فيينا) تتسم بالعمومية الأمر الذي يعكس من وجهة نظرنا رغبة الاتفاقيات النووية في إفساح المجال لجميع الاتفاقيات

(١) راجع: المادة (٥/٢) من اتفاقية فيينا للمسؤولية المدنية عن الأضرار النووية لسنة ١٩٦٣.

الخاصة بالنقل للسريان فيما يتعلق بمسئولية الناقل عن الحوادث التي تقع أثناء عملية النقل.

نضيف لكل ذلك أن العقود والاتفاقات التي تتم بين الناقل والشاحن (مستغل المنشأة النووية) على تحمل الناقل المسؤولية عن أضرار نقل المواد النووية تؤدي إلى تركيز مسؤولية الناقل عن هذه الحوادث.

وفي كافة الأحوال، فقد أثار الفرض الخاص بتركز المسؤولية على عاتق القائم بالتشغيل تساؤلاً حول مدى إمكانية قيامه بالرجوع على غيره بعد أن يكون قد دفع التعويضات المستحقة؟

طبقاً لما جاء في اتفاقية فيينا<sup>(١)</sup>، فإن الأصل أن القائم بالتشغيل هو المسئول الأصلي عن الأضرار التي تسببها الحوادث النووية، ومع ذلك يجوز له الرجوع على الغير في حالات معينة، وهي:

- ١- إذا ما تم الاتفاق على ذلك صراحة في عقد مكتوب.
- ٢- إذا نتجت الحادثة النووية عن فعل أو تقصير وقعا بقصد إحداث الضرر، فيكون الرجوع على الفرد الذي اقترف الفعل أو التقصير بهذا القصد.

(١) راجع: المادة (١٠) من اتفاقية فيينا للمسئولية المدنية عن الأضرار النووية لسنة ١٩٦٣.

## المبحث الثاني

### الناقل بصفته مستغل نووي

تبدو أهمية التمييز في هذا الخصوص بين الناقل بصفته مستغلاً نووياً، والناقل الذي يحل محل المستغل النووي بموجب اتفاق خاص، وذلك على التفصيل التالي:

### المطلب الأول

#### الناقل بصفته مستغلاً نووياً أصيلاً

إذا كانت الاتفاقيات الدولية قد تواترت على تحميل مشغل المنشأة النووية المسؤولية عن الأضرار النووية بصفته مستغلاً، وذلك حتى ولو وقع هذا الضرر خلال فترة النقل البحري لهذه المواد، إلا أنه مع ذلك يتصور تحمل الناقل المسؤولية بصفته مستغلاً أصيلاً عن هذه الأضرار في الحالات التالية:

أ/ حالة نقل مواد نووية غير داخلية في نطاق تطبيق الاتفاقية.

ب/ حالات النقل التي تتم من وإلى منشأة لا يسرى عليها وصف المنشأة النووية طبقاً للاتفاقيات النووية.

ج/ حالات النقل التي تتم بين منشآت نووية تنتمي لدول غير موقعة على الاتفاقيات النووية.

لذلك نرى مع جانب من الفقه<sup>(١)</sup> أهمية تحميل الناقل المسؤولية عن الأضرار الناشئة عن نقل المواد النووية بصفة أصيلة ومباشرة، أي بمناسبة نشاطه الخاص، والأمر يقتضي على الدولة التي تتبعها السفينة (وليست الدولة التي تتبعها المنشأة النووية، بالنظر إلى أن دولة السفينة هي الأقدر على التحقق من القدرات الفنية والمالية للناقل، وتغطية التعويضات المستحقة عليه) أن ترخص لها بمباشرة عمل من خلال فرض مجموعة من الضوابط والضمانات يجب أن يستوفيه الناقل قبل أن ترخص له الدولة بنقل المواد النووية. فإذا ما رخصت الدولة للناقل بنقل هذه المواد فإنها سوف تتضامن معها في تحمل المسؤولية عن التعويضات المالية المستحقة.

ولعل في السماح للناقل بتحمل تبعات المسؤولية المباشرة عن الضرر النووي أثناء عملية النقل واكتساب الناقل صفة المستغل من شأنه أن يزيد من قدراته لنقل مثل هذه المواد بما يحقق له استفادة.

(١) د. محمد حسين عبد العال، النظام القانوني للمسؤولية المدنية في المجال النووي، المرجع السابق، ص ١٥١.

وقد وجد لهذا الأمر صدى في بعض التشريعات الوطنية، أهمها القانون النووي النمساوي، حيث جاء في المادة (١/٢٧) منه أن المسؤولية عن الأضرار التي تقع أثناء عملية نقل المواد النووية أو النفايات المشعة يتحملها الناقل، إذا ما كان قد تقدم بطلب للحصول على صفة مشغل نووي، أو تم الاتفاق بينه وبين المستغل النووي على الحلول<sup>(١)</sup>.

## المطلب الثاني

### مدى حلول الناقل البحري محل مشغل المؤسسة

#### النوعية في المسؤولية

أثار موقف الاتفاقيات الدولية المعنية (اتفاقية باريس لسنة ١٩٦٠ واتفاقية فيينا لسنة ١٩٦٣ واتفاقية بروكسيل لسنة ١٩٧١)، الراض لتقرير مسؤولية الناقل عن الأضرار النووية التي تقع خلال فترة النقل، خاصة في ظل أن الناقل

(١) راجع:

Monika Hinteregger, The new Austrian Act on Third Party Liability for Nuclear Damage, available at: <http://www.oecd-nea.org/law/nlb/Nlb-62/hintereg.pdf>

هو المهيمن على مجريات عملية النقل والمخاطب الأول بما ينشأ عنها من أضرار في مواجهة الشاحنين والمسافرين والغير التساؤل حول مدى إمكانية حلول الناقل محل هذه المؤسسة في المسؤولية عن الأضرار النووية؟

وتقتضى الإجابة عن هذا التساؤل التعرض لموقف الاتفاقيات النووية من حلول الناقل محل القائم بالتشغيل في المسؤولية عن هذه الأضرار، والآثار المترتبة على هذا الحل، وذلك على التفصيل التالي:

#### ١ - موقف الاتفاقيات النووية من مبدأ الحل:

من خلال مطالعة ما جاء في الاتفاقيات الدولية النووية، تبين أن كلاً من اتفاقيتي باريس<sup>(١)</sup> وفيينا<sup>(٢)</sup> قد سمحتا بإمكانية حلول الناقل البحري محل مشغل المؤسسة النووية في المسؤولية عن الأضرار التي تقع أثناء نقل هذه المواد، ولكن بضوابط وشروط معينة، تمثلت فيما يلي:

- (١) راجع: المادة (٤) من اتفاقية باريس للمسؤولية المدنية عن الأضرار النووية لسنة ١٩٦٠.
- (٢) تنص المادة (٢/٢) من اتفاقية فيينا للمسؤولية المدنية عن الأضرار النووية لسنة ١٩٦٣.
- "للدولة الكائنة بها المنشآت أن تضع تشريعاً يجوز طبقاً لنصوصه للشخص الذي يتعهد بنقل مواد نووية أو تداول نفايات مشعة أن يطلب بعد موافقة القائم بالتشغيل المختص أن يعين أو يعترف به كقائم بالتشغيل في المكان المخصص له، وذلك بالنسبة للمواد أو النفايات المشعة، على أن يعتبر المتعهد في هذه الحالة قائماً بالتشغيل في حكم هذه الاتفاقية".

أ- اتفاق المشغل والناقل على حلول الثاني محل الأول في المسؤولية عن الأضرار الناشئة عن نقل المواد النووية.

ب- أن يكون المشغل النووي مؤسسة تابعة لدولة طرف في الاتفاقية.

ت- موافقة السلطة العامة في الدولة الطرف في الاتفاقية على حلول الناقل محل المشغل.

وبخصوص الشرط الثالث من الشروط الخاصة بحلول الناقل محل مشغل

المؤسسة النووية يبدو أن الحكمة من هذا الشرط تتمثل في أمرين:

الأول/ حرص الاتفاقيات الدولية على إلزام الدولة المرخصة للمشغل

النووي بتحملها المسؤولية عن تغطية التعويضات المستحقة في حالة وقوع

الحوادث النووية، سواء بصورة احتياطية في حالة تقاعس المسئول عن الوفاء

بالتعويض المستحق، أو بوصفه ضامناً أصلياً في حالة تجاوز التعويض

المستحق للحد الأقصى للضمان المالي لمسئولية القائم بالتشغيل، الأمر الذي

يبرر قيام الدولة بتعيين شخص الناقل بصورة دقيقة قبل أن تضمنه.

الثاني/ أن الاتفاقيات الدولية والتشريعات الوطنية حرصت على إلزام

الدول قبل أن ترخص لمنشأة نووية ما بالعمل على أن تتأكد من توافر مجموعة

من الشروط الفنية والضمانات الأمنية والمالية، ومن ثم يجب قبل السماح للناقل

بالحلول محل القائم بالتشغيل في المسؤولية أن يتم التأكد من توافر الضمانات

اللازمة فيه للقيام بذلك، وخاصة أن الدولة سوف تساهم في تحمل جانب من التعويضات عن الأضرار المستحقة.

ويبدو أن تبرير موقف الاتفاقيات النووية من مبدأ الحلول يتركز في حرصها على السماح للمشغل التخلص من المسؤولية عما ينجم عن المواد النووية من أضرار خلال مرحلة النقل البحري، وخاصة أن هذا النقل له مخاطره الخاصة التي يمكن أن تكون السبب الحقيقي في وقوع الحادث النووي بعيداً عن أسباب سوء تغليف المواد النووية أو حفظها. من ناحية أخرى غالباً ما يتقاضى الناقل أجرة مرتفعة نظير قيامه بنقل مثل هذه المواد ذات المخاطر الاستثنائية، الأمر الذي يبرر قبول تحميله مسؤولية الأضرار الناشئة عن هذه المواد خلال مرحلة نقلها. لذلك كان الأجدر من وجهة نظرنا أن تجعل هذه الاتفاقيات مسؤولية الناقل عن الأضرار النووية التي تقع أثناء نقلها هي الأصل، على أن يتم السماح للمشغل بالحلول محله بموجب اتفاق خاص، وذلك بالنظر إلى أن الناقل فني متخصص في عملية النقل، وهو لا يخضع فيما يقوم به من أعمال لرقابة أحد، الأمر الذي يبرر جعل مسؤوليته هي الأصل.

هذا وقد عالجت اتفاقية باريس الفرض الخاص بقيام الناقل بنقل المواد النووية دون الاتفاق مع المستغل على الحلول، حيث قررت<sup>(١)</sup> أنه في حالة وقوع الحادثة النووية أثناء نقل المواد النووية دون رضاء المستغل، فللمضرور الحق في الرجوع على متعهد النقل، عدا الحالة التي يكون فيها النقل قد تم بقصد إنقاذ أو محاولة إنقاذ الحياة أو الممتلكات أو وقعت الحادثة لظروف تخرج عن سيطرة المتعهد.

ولعل القصد من تقرير مسؤولية الناقل في هذا الفرض جعل مسؤوليته كاملة عن تعويض هذه الأضرار، بحيث لا يحق له الرجوع بعد ذلك على المستغل بما أداه من تعويضات.

والجدير بالذكر أنه في الحالة التي يكون فيها الضرر النووي البحري ناشئاً عن نقل مواد نووية تابعة لأكثر من مؤسسة نووية، فإن مسؤولية هذه المؤسسات ستكون تضامنية عن تعويض الأضرار الناشئة عن هذه الحوادث، خاصة إذا كان الأضرار غير قابلة للتجزئة<sup>(٢)</sup>، الأمر الذي يتصور معه —

(١) راجع: المادة (٦/و) من اتفاقية باريس للمسئولية المدنية عن الأضرار النووية لسنة ١٩٦٠.

(٢) راجع: المادة (٥) من اتفاقية باريس للمسئولية المدنية عن الأضرار النووية لسنة ١٩٦٠؛ والمادة (٣) من اتفاقية فيينا للمسئولية المدنية عن الأضرار النووية لسنة ١٩٦٣.

رغم عدم تصريح أي من الاتفاقيات النووية بذلك — أن يكون هناك تضامن بين الناقل والمشغل النووي في المسؤولية عن الأضرار النووية التي تقع أثناء عملية النقل. كما يتصور أيضاً أن تقوم المسؤولية التضامنية فيما بين الناقلين عن أضرار الحادث النووي في حالة وقوع حوادث التصادم البحري في مواجهة المضرور<sup>(١)</sup>.

وقد تم تأكيد المسؤولية التضامنية من قبل قانون تنظيم الأنشطة النووية والإشعاعية المصري<sup>(٢)</sup>، والذي قرر أنه في حالة تعدد القائمين بالتشغيل، فإن المسؤولية ستكون تضامنية عن الأضرار الناشئة عن الحادث، إذا ما تعذر تحديد مسؤولية كل منهم.

(١) د. عبد الحميد عثمان محمد، المسؤولية المدنية عن مزار المادة المشعة، مرجع سابق، ص ١٩٥.

(٢) راجع: المادة (٨٦) من القانون رقم (٧) لسنة ٢٠١٠ بإصدار قانون تنظيم الأنشطة النووية والإشعاعية، الجريدة الرسمية - العدد ١٢ مكرر (أ)، ٣٠ مارس ٢٠١٠.

٢/ الآثار المترتبة على حلول الناقل محل مشغل المؤسسة النووية في المسؤولية:  
تتجلى أهمية الاتفاق على مبدأ الحلول بين الناقل ومشغل المنشأة النووية  
فيما يترتب على هذا الاتفاق من آثار في العلاقة بين الطرفين، والتي من  
أهمها (١):

أ- إعفاء مشغل المؤسسة النووية من المسؤولية عن التعويض عن الحوادث  
والأضرار النووية الناتجة عن نقل المواد النووية في مواجهة كافة  
المضرورين كأصل عام.

ب- تحمل الناقل المسؤولية عن تعويض الأضرار الناتجة أثناء عملية نقل  
المواد النووية.

ت- لا يلتزم الناقل بأكثر مما يلتزم به مشغل المؤسسة النووية فيما يتعلق  
بالالتزامات الناشئة عن الحوادث النووية.

ث- يحق للناقل التمسك بتحديد مسؤوليته وفقاً للحدود المقررة للقائم بالتشغيل،  
كما يحق له التمسك بذات الدفوع المقررة للقائم بتشغيل المؤسسة النووية  
في مواجهة المضروور.

---

(١) د. عبد الحميد عثمان محمد، المسؤولية المدنية عن مزار المادة المشعة، مرجع سابق،  
ص ٥٣٣.

ج- تتقرر مسؤولية الناقل وفقاً للقواعد القانونية (الاتفاقيات الدولية والتشريعات الوطنية) التي يخضع لها مشغل المؤسسة النووية.

ح- لا يلتزم مشغل المؤسسة النووية الذي تتم عملية النقل لحسابه بتقديم شهادة الضمان المالي، التي كان المشغل ملتزماً بها في حالة عدم الاتفاق على الحلول.

- تنازع الاتفاقيات النووية واتفاقيات النقل البحري في تحديد المسئول:

من المتصور أن يؤدي الحادث النووي الواحد إلى تمكين المضرور من الرجوع على الشاحن أو المرسل إليه بصفته المستغل النووي (تطبيقاً لحكم الاتفاقيات النووية)، كما يمكن له أيضاً أن يعود عن ذات الحادث على الناقل بموجب إحدى اتفاقيات النقل البحري متى توافرت شروط تطبيقها، بمعنى أن المضرور سيثبت له الحق في الجمع بين الدعويين أو الخيرة فيما بينها.

ولعل هذا يعود في الأساس إلى حالة الفراغ التشريعي فيما يتعلق بمسئولية الناقل عن أضرار الحوادث النووية، والتي سوف تدفع إلى اللجوء لأحكام المسؤولية المقررة من قبل الاتفاقيات الدولية الخاصة بالنقل البحري (مثل اتفاقية هامبورج لعام ١٩٧٨)، والاتفاقيات الخاصة بالتصادم البحري (مثل اتفاقية بروكسيل لعام ١٩١٠ و عام ١٩٥٢)، وهي في واقع الأمر لا تتناسب

البتة مع طبيعة مخاطر وأضرار الحوادث النووية ذات الطابع الاستثنائي<sup>(١)</sup>، وما تحتاج إليه من قواعد استثنائية للمسئولية<sup>(٢)</sup>، ترفض فكرة الخطأ كأساس لبناء مسؤولية الناقل عن مثل هذه الحوادث<sup>(٣)</sup>، كما لا يكفي معها كي يتخلص الناقل من مسؤوليته أن يثبت أنه اتخذ هو وتابعوه التدابير المعقولة لدفع الضرر.

(١) راجع:

The financial risks of investing in new nuclear power plants, op.cit,p1

(٢) راجع:

Evelyne Ameye - Iñigo Igartua Arregui, National Nuclear Third Party Insurance Pools Revisited from a European Union Competition Law Perspective, Journal of Energy & Natural Resources Law, Vol 30, No 3, 2012, p270.

(٣) تنص المادة ٢٩٦ من قانون التجارة البحرية - نقلاً عن المادة ٣ من معاهدة بروكسيل سنة ١٩١٠ - على أنه "إذا نشأ تصادمٌ عن خطأ إحدى السفن التزمت هذه السفينة بتعويض الضرر الذي يترتب على التصادم". أيضاً أسس المادة (١/٥) من اتفاقية هامبورج مسؤولية الناقل البحري على أساس الخطأ المفترض القابل لإثبات العكس بحيث تقوم مسؤولية الناقل عن الهلاك أو التلف أو التأخر في التسليم بمجرد تحقق الضرر أثناء وجود البضائع في عهدة الناقل على الوجه الذي سبق بيانه.

وكأصل عام ليس هناك ما يمنع من قيام المضرور بالجمع بين دعوى الرجوع على الناقل ودعوى الرجوع على المستغل، وذلك إذا ما رأى أن الاعتماد على أحدهما فقط سوف يؤدي إلى عدم حصوله على تعويض كامل.

وفي هذا الصدد يثور التساؤل عن مدى زوال حق المضرور في الجمع بين الاتفاقيتين في حالة حلول الناقل محل المستغل النووي في المسؤولية، وذلك بالنظر إلى أن قاعدة الحلول تؤدي إلى اتحاد صفتي الناقل والمستغل في شخص واحد؟

ذهب جانب من الفقه<sup>(١)</sup> في سبيل الإجابة عن هذا التساؤل إلى القول بأن حلول الناقل محل المستغل وإن كان يؤدي إلى اكتساب الناقل لصفة المستغل، إلا أنه لا يفقد على أثرها صفته كناقل يخضع لأحكام الاتفاقيات الدولية للنقل. لذلك رغم أن الحلول سوف يترتب عليه اقتصار حق المضرور على استعمال دعوى واحدة فقط، لكن يثبت للمضرور الحق في الاختيار بين أي من الاتفاقيتين (الاتفاقيات النووية واتفاقيات النقل)، بمعنى آخر الحلول لن يترتب عليه فقدان الناقل صفته كناقل. وقد استند هذا الرأي في تدعيم موقفه على ما جاء في المذكرة الإيضاحية لاتفاقية باريس لسنة ١٩٦٠، والتي قررت أنه " عندما يكون

(١) د. محمد حسين عبد العال، النظام القانوني للمسؤولية المدنية في المجال النووي، المرجع السابق، ص ١٥٢.

المستغل المسئول في ذات الوقت ناقلاً، كما لو كان يقوم بنقل المواد النووية الخاصة به على وسيلة نقل تابعة له، فإن هاتين الاتفاقيتين لا يمكن إقامتهما إلا في مواجهة شخص واحد فقط، وفي هذه الحالة لا يحق للمستغل أن يستفيد من أحكام الاتفاقيات الدولية في مجال النقل على نحو يخفض أو يعدل من مسؤوليته الناتجة عن هذه الاتفاقية".

ويتضح من هذا النص أنه لا يحول دون حق المضرور في اختيار أي من الاتفاقيتين للرجوع طبقاً لأي منهما، وذلك رغم وجود فكرة الحلول، كل ما هنالك أنه لا يجوز للمستغل في هذه الحالة أن يتمسك بتطبيق اتفاقية يكون من شأنها التأثير في حقوق المضرور إذا لم يتم بالرجوع طبقاً لاتفاقية باريس.

وعلى الرغم مما سبق، إلا أن اتفاقية هامبورج الخاصة بالنقل البحري للبضائع لسنة ١٩٧٨ كان لها توجه مختلف، فقد نصت على ألا تنشأ مسؤولية بموجب أحكام هذه الاتفاقية عن التلف الذي يتسبب فيه حادثٌ نوويٌّ إذا كان مشغل منشأةٍ نوويةٍ هو المسئول عن هذا التلف وذلك إما<sup>(١)</sup>:

(١) راجع:

United Nations Convention on the Carriage of Goods by Sea, 1978

(HAMBURG RULES), article (25/3), available at:

[http://www.uncitral.org/pdf/english/texts/transport/hamburg/XI\\_d\\_3\\_e.pdf](http://www.uncitral.org/pdf/english/texts/transport/hamburg/XI_d_3_e.pdf)

أ- بموجب اتفاقية باريس لسنة ١٩٦٠ والمتعلقة بمسؤولية الغير في ميدان الطاقة النووية بنصها المعدل بالبروتوكول الإضافي بتاريخ ٢٨ يناير ١٩٦٤، أو بموجب اتفاقية فيينا لسنة ١٩٦٣ والمتعلقة بالمسؤولية المدنية عن الأضرار النووية.

ب- أو استناداً إلى القانون الوطني المنظم للمسؤولية عن مثل هذه الأضرار وذلك بشرط أن يكون هذا القانون قد راعي صالح الأشخاص الذين يتعرضون للضرر بنفس قدر مراعاة اتفاقية باريس أو اتفاقية فيينا لهذه المصالح.

فهذا النص قاطع الدلالة على أن العبرة ستكون بما جاء في الاتفاقيات النووية من أحكام، بحيث لن يكون أمام المضرور فرصة الاختيار بين الاتفاقيتين، ولكنه مجبر على الرجوع طبقاً لأحكام الاتفاقيات النووية. ولعل تبرير هذا الحكم يكمن في إدراك اتفاقية هامبورج أن الأضرار النووية تحتاج إلى قواعد خاصة تتلاءم مع خصوصية هذه الأضرار، التي يجب أن تقدم على ما جاء من قواعد عامة في اتفاقية هامبورج.

ومن جانبنا، قد يبدو موقف اتفاقية هامبورج متسماً بقدر كبير من الصحة، حيث فضلت أن تسند كل ما يتعلق بالحوادث النووية لحكم الاتفاقيات النووية، بالنظر إلى أنها الأقدر دون غيرها على حكم كل ما يتعلق بهذه

الحوادث، إلا أن هذا الموقف غاب عنه أنه لا يوجد تنظيم دولي خاص بمسئولية الناقل عن أضرار الحوادث النووية، وأن الاتفاقيات النووية المعنية بتنظيم المسئولية النووية بصورة عامة، قد حرصت على استبعاد مسئوليته إلا في حالات محددة، الأمر الذي كنا نفضل معه أن تقرر اتفاقية هامبورج السماح للمضورر بالاختيار بين الاتفاقيتين، بالنظر إلى أن ذلك من شأنه أن يوسع المجال أمامه في الحصول على تعويض جابر لما أصابه من ضرر، بما يوسع المجال أمام المضورر، خاصة في رجوعه على الناقل، الذي غالباً ما يكون هو الخيار الأكثر قبولاً إذا ما كان من الممكن أن يسأل كمستغل نووي عن هذه الحوادث. من ناحية أخرى قد يكون الجمع بين الاتفاقيتين أفضل بالنسبة للمضورر، خاصة إذا كان مبلغ التعويض الذي حصل عليه بموجب اتفاقية واحدة غير كافٍ، بسبب مبدأ تحديد المسئولية، الذي قد يمثل عقبة أمامه في الحصول على تعويض كامل.



## الفصل الثاني

### نطاق الضرر النووي المسئول عنه الناقل البحري

عرفت اتفاقية فيينا للتعويض التكميلي عن الأضرار النووية لسنة ١٩٩٧<sup>(١)</sup> المقصود بالضرر النووي بأنه عبارة عن " الوفاة والإصابة الشخصية وفقدان أو تلف الممتلكات والخسائر الاقتصادية وتكاليف استعادة الأوضاع في البيئة المتلفة وفقدان الدخل الناجم عن منفعة اقتصادية كنتيجة لهذا التلف والتدابير الوقائية التي تنشأ عن خسائر أو أضرار أخرى للتدابير المذكورة وأي خسائر اقتصادية أخرى نجمت عن الحادثة النووية".

وتنقيد مسؤولية الناقل البحري عن هذه الأضرار بنطاق معين من الناحية المكانية والزمانية، وذلك على التفصيل التالي:

---

(١) راجع: المادة (١/و) من اتفاقية فيينا للتعويض التكميلي عن الأضرار النووية لسنة ١٩٩٧.

## المبحث الأول

### النطاق المكاني لمسئولية الناقل عن الضرر النووي

حرصت الاتفاقيات النووية على أن تحدد نطاقاً جغرافياً معيناً لسريان أحكامها، فهي لا تخاطب الدول التي ليست طرفاً بأحكامها) مبدأ نسبية آثار الاتفاقيات)، كما ربطت في ذات الوقت مسؤولية المستغل عن الأضرار النووية بهذا النطاق، الأمر الذي يدعو للتساؤل عن النطاق المكاني لمسئولية الناقل، خاصة في ظل عدم وجود تشريع ينظم هذا الأمر؟

ويقتضى الحديث عن النطاق المكاني لمسئولية الناقل التمييز بين حالة حلول الناقل محل المستغل النووي في المسؤولية، وحالة مسؤولية الناقل كمستغل نووي، وذلك على التفصيل التالي:

## المطلب الأول

### حلول الناقل محل المستغل النووي في المسؤولية

مما لا شك فيه أنه في حالة حلول الناقل محل المستغل النووي في المسؤولية فإن الناقل سوف يأخذ ذات مركز المستغل فيما يتعلق بالنطاق المكاني للمسئولية كما قرره الاتفاقيات الدولية.

هذا وقد نصت اتفاقية باريس<sup>(١)</sup> على ما يلي: " الحوادث النووية وكذلك الأضرار النووية التي تقع على إقليم دولة ليست طرفاً في الاتفاقية لا تدخل في نطاق تطبيق أحكام هذه الاتفاقية، ما لم يقرر التشريع الوطني لدولة طرف في الاتفاقية امتداد مسؤولية المؤسسة النووية الكائنة على إقليمها لتغطي الأضرار النووية التي تقع على إقليم دولة ليست طرفاً في الاتفاقية".

وعن المسؤولية عن الأضرار التي تقع أثناء مرحلة النقل فقد نظمت اتفاقية باريس<sup>(٢)</sup>، ومن بعدها اتفاقية فيينا<sup>(٣)</sup> على مسؤولية القائم بتشغيل المؤسسة النووية عن هذه الأضرار، على النحو التالي:

الأولى/ في حالة إرسال هذه المواد من مؤسسة قائمة بالتشغيل تقع في إقليم دولة طرف في الاتفاقية إلى شخص كائن على إقليم دولة ليست طرفاً، فإن الأول يسأل عن الأضرار والحوادث النووية التي تقع، سواء كانت على إقليم دولته أم خلال عملية النقل والتخزين في خارج هذا الإقليم، إلى ما قبل عملية تفريغ هذه المواد من على متن وسيلة النقل.

(١) راجع: المادة (٢) من اتفاقية باريس للمسؤولية المدنية عن الأضرار النووية لسنة ١٩٦٠.  
 (٢) راجع: المادة (٤) من اتفاقية باريس للمسؤولية المدنية عن الأضرار النووية لسنة ١٩٦٠.  
 (٣) راجع: المادة (١/ك) من اتفاقية فيينا للمسؤولية المدنية عن الأضرار النووية لسنة ١٩٦٣.

الثانية/ في حالة استيراد هذه المواد من شخص كائن على إقليم دولة ليست طرفاً إلى مؤسسة كائنة على إقليم دولة طرف في الاتفاقية، تبدأ مسؤولية الأخير عن الحوادث والأضرار النووية التي تقع خلال عملية النقل، من الوقت الذي تتم فيه عملية شحن هذه المواد على متن وسائل النقل.

والملاحظ على موقف هذه الاتفاقية أنها قررت أن النطاق المكاني لسريان الاتفاقية ومن ثم مسؤولية المستغل سوف تنقيد بكون المستغل ينتمي لدولة موقعة على الاتفاقية سواء كان هذا المستغل هو الشاحن أم المرسل إليه. كل ذلك ما لم يقرر التشريع الوطني لدولة طرف في الاتفاقية امتداد مسؤولية المؤسسة النووية الكائنة على إقليمها لتغطي الأضرار النووية التي تقع على إقليم دولة ليست طرفاً في الاتفاقية. وبناء عليه يجب حتى يسأل الناقل طبقاً لأحكام هذه الاتفاقية أن يكون قد اتفق على الحل محل مستغل النووي ينتمي لدولة موقعة على الاتفاقية، سواء كانت دولة الشحن أم دولة التفريغ.

وعن الحوادث التي تقع في أعالي البحار، فقد قررت اللجنة الإدارية لوكالة الطاقة النووية في توصيتها الصادرة في ٢٥/٤/١٩٦٨ أن اتفاقية باريس قابلة للتطبيق على الحوادث والأضرار التي تقع في منطقة أعالي البحار<sup>(١)</sup>.

(١) راجع:

OECD Steering Committee for Nuclear Energy in its Recommendation of 25 April 1968

هذا وقد حرص واضعو اتفاقية باريس لسنة ١٩٦٣ على تعديل وتكملة بعض ما جاء فيها من أحكام، وقد كان ذلك من خلال اتفاقية بروكسيل لسنة ١٩٦٣<sup>(١)</sup>، الأمر الذي جعل من أطراف الاتفاقية الأخيرة أطرافاً فى الاتفاقية الأولى. وقد كان من أهم ما جاء فيها أنها أوجبت على دولة المؤسسة النووية أن تتدخل لتغطية التعويضات المستحقة، كما أوجبت على الدول الأطراف فى الاتفاقية المساهمة فيما بينها لتعويض الأضرار المستحقة عن الحادث النووي. وقد تسبب هذا الأمر فى حرص واضعي الاتفاقية على تضيق النطاق الجغرافي للاتفاقية، من خلال وضع شروط معينة ينبغي توافرها فى المسئول عن أضرار الحادث النووي، وهى:

- أن يكون تابعاً لدولة موقعة على الاتفاقية.
  - أن يعمل فى الاستغلال السلمى للطاقة النووية.
  - أن يكون اسمه مدرجاً بالقائمة المعدة من قبل الدولة الطرف فى الاتفاقية والتي تتضمن أسماء المؤسسات النووية القائمة على إقليمها.
- من ناحية أخرى قررت هذه الاتفاقية أن أحكامها تمتد لتشمل الأضرار النووية التي تقع فى أعالي البحار، وذلك فى الحالات التالية:

(١) راجع: المادة (٢) من اتفاقية بروكسيل التكميلية لسنة ١٩٦٢.

- الأضرار التي تقع على طائرة أو سفينة تعمل بالطاقة النووية أو على متنها، والتي تكون مسجلة لدى دولة متعاقدة أو ترفع علمها.
- الأضرار التي تصيب أحد مواطني دولة طرف في الاتفاقية إذا كان وقت وقوع الضرر متواجد على متن سفينة تابعة لدولة طرف في الاتفاقية أو ليست طرفاً.

وبناء عليه سيتم تحديد النطاق المكاني لمسئولية الناقل عن الضرر النووي في حالة اتفاه مع مشغل المؤسسة النووية على الحلول بذات الحدود المقررة للمشغل وفقاً لما سبق ذكره.

ويبدو لنا أن موقف الاتفاقيات السابقة في تقرير النطاق المكاني لمسئولية الناقل بذات الحدود المقررة بالنسبة لمشغل المؤسسة النووية بناء على فكرة الحلول أمر محل نقد، حيث إن التوقف في تقرير مسئولية الناقل عند حدود كون المؤسسة الشاحنة أو المرسل إليها تنتمي لدولة موقعة على الاتفاقية، أمر غير مقبول بخصوص النقل البحري للمواد النووية، وذلك بالنظر إلى خصوصية هذا النقل، وما يسفر عنه من مخاطر، تزداد بفعل حركة السفينة وعوامل المناخ المتقلبة، الأمر الذي يفضل معه أن يتم تحديد النطاق المكاني لمسئولية الناقل من خلال ربطها بمكان وقوع الضرر، وذلك بصرف النظر عن كون الدولة الشاحنة أم المرسل إليها موقعة على الاتفاقية من عدمه، مادامت السفينة تحمل علم دولة موقعة على الاتفاقية.

## المطلب الثاني

## مسئولية الناقل كمستغل نووي

تظهر مسؤولية الناقل كمستغل نووي في حالتين:

الأولي/ إذا كان يعتمد على الطاقة النووية في تشغيل السفينة، فإن النطاق المكاني لمسئوليته سوف يتحدد وفق ما قرره اتفاقية بروكسيل الخاصة بمسئولية مشغل السفينة النووية، والتي قررت أن تسرى أحكام الاتفاقية علي كل ضرر نووي ناشيء عن حادث نووي تسببت فيه سفينة نووية تحمل علم دولة متعاقدة، وذلك أيا كان مكان وقوع الضرر<sup>(١)</sup>. كما قررت ذات الاتفاقية أنه في حالة حدوث تعارض بين أحكامها وأحكام أية اتفاقية أو معاهدة أخرى (كمعاهدة لندن ١٩٧٦، ومعاهدة بروكسيل الخاصة بالتصادم البحري ١٩١٠)، فإن أحكام اتفاقية بروكسيل هي واجبة التطبيق، وذلك في حدود التعارض القائم بينهما<sup>(٢)</sup>.

الثانية/ في حالات النقل النووي غير الخاضع لأحكام أي من الاتفاقيات النووية السابقة، وذلك كما لو كان النقل يتم بين دولتين لم توقع أي منهما على

(١) راجع المادة (١٣) من اتفاقية بروكسيل الخاصة بمسئولية مستغلي السفن النووية لسنة ١٩٦٢.

(٢) راجع المادة (١٤) من اتفاقية بروكسيل الخاصة بمسئولية مستغلي السفن النووية لسنة ١٩٦٢.

أي من الاتفاقيات السابقة، حيث إن المفترض في مثل هذه الحالة أن الناقل سوف يسأل بصفته مستغلاً نووياً أصلياً عن أضرار الحوادث النووية. وهذا الأمر يعكس وجود حالة من الفراغ التشريعي المنتقد فيه المشرع الدولي والوطني، وذلك بسبب خطورة هذا الفراغ على حقوق المضرورين. من ناحية أخرى يصعب القول بالرجوع للقواعد العامة المنظمة لمسئولية الناقل البحري، وذلك لعدم ملاءمة هذه القواعد لخصوصيات الحادث النووي، وما يسفر عنه من أضرار.

والقول عندنا، يذهب إلى ضرورة الإعداد لاتفاقية دولية تنظم مسؤولية الناقل البحري عن أضرار نقل المواد النووية، على أن يتم تحديد النطاق المكاني لمسئولية الناقل من خلال جعل مسؤوليته تشمل كافة الأضرار النووية التي تقع بسبب نقل المواد النووية، وذلك بصرف النظر عن مكان وقوع الضرر، مادامت السفينة تحمل علم دولة موقعة على هذه الاتفاقية. لذلك نحن لا نتفق مع جانب من الفقه<sup>(١)</sup> قام بالربط بين الحادثة البحرية ووقوعها في مكان معين، فما يفهم من الاتفاقيات الدولية أن العبرة بوقوع الحادثة خلال الفترة ما بين الاستلام وحتى التسليم، حيث يستوي أن تقع على ظهر السفينة أو على الرصيف البحري أو في أماكن الشحن والتفريغ.

(١) د. إبراهيم الدسوقي أبو الليل، مسؤولية ناقل الأشخاص في القانون الداخلي والقانون الدولي، دار النهضة العربية، (بدون تاريخ نشر)، ص ١٧٩.

## المبحث الثاني

### النطاق الزمني لمسئولية الناقل البحري عن حوادث الطاقة النووية

في محاولة للتسليم بأهمية الاعتبارات الداعية لتقرير مسؤولية الناقل عن الأضرار التي تقع خلال نقل هذه المواد، تبدو أهمية تحديد النطاق الزمني لمسئولية الناقل البحري عن أضرار المواد النووية من زاويتين: الأولى/ بالنظر إلى أن الناقل هو مجرد وسيط بين طرفين، يتسلم هذه المواد من طرف ويقوم بتسليمها لطرف آخر، بمعنى أن المواد النووية تنتقل حيازتها بين ثلاثة أشخاص، هم الشاحن والناقل والمرسل إليه، الأمر الذي يبرز أهمية تحديد النطاق الزمني لمسئولية الناقل عن الأضرار التي تقع بسبب هذه المواد، باعتبار أنه مسئول عنها خلال فترة زمنية معينة لها بداية، ولها نهاية. الثانية/ أن شركات التأمين تسعى دائماً للوقوف بدقة على نطاق النقل المؤمن عليه، وذلك لمعرفة نطاق مسؤوليتها التأمينية عن الحوادث التي تقع بسبب نشاط الناقل.

ويمكن التعرض لهذا الأمر من خلال بيان موقف الاتفاقيات الدولية في هذا الأمر، ثم بيان مدى اشتراط وجود المواد النووية في حراسة الناقل كي يسأل عن الأضرار الناشئة عنها، وذلك على التفصيل التالي:

## المطلب الأول

### موقف الاتفاقيات الدولية من تحديد النطاق الزمني لمسئولية

#### الناقل عن حوادث الطاقة النووية

بالنظر لحال الاتفاقيات النووية يلاحظ أنها جاءت تخلو من نص خاص ينظم النطاق الزمني لمسئولية الناقل البحري عن أضرار نقل المواد النووية، ويعود ذلك في الأساس إلى أن هذه الاتفاقيات قد غضت الطرف عن تنظيم مسئولية الناقل عن أضرار نقل المواد النووية، واكتفت في هذا الصدد بمجرد اعتناق مبدأ تركيز مسئولية المستغل النووي (المنشأة النووية)، بحيث يسأل عن الأضرار التي تقع بسبب المواد النووية، حتى خلال فترة نقلها.

وسعيًا للوقوف على حلا لهذه الإشكالية القانونية، خاصة في ظل ما لها من أهمية، فإن الأمر يدعو إلى استطلاع حكم القواعد العامة في هذا الخصوص.

وبالنظر لحال اتفاقية هامبورج<sup>(١)</sup> — باعتبارها الشريعة العامة الحاكمة للنقل البحري في الوقت الراهن — يلاحظ أنها نظمت النطاق

(١) راجع: المادة (١/٤) من اتفاقية هامبورج للنقل الدولي للبضائع لسنة ١٩٧٨.

الزماني لمسئولية الناقل عن سلامة البضائع، وهي "تشمل المدة التي تكون فيها البضائع في عهدة الناقل في ميناء الشحن وأثناء النقل وفي ميناء التفريغ". كما حددت الاتفاقية<sup>(١)</sup> متى تعتبر البضائع في عهدة الناقل؟ فقررت تعتبر البضائع في عهدة الناقل:

١ - اعتباراً من الوقت الذي يتلقى فيه البضائع من:

(أ) الشاحن أو شخص ينوب عنه.

(ب) سلطة أو طرف ثالث آخر توجب القوانين أو اللوائح السارية في ميناء الشحن تسليم البضائع له لغرض الشحن.

٢ - وحتى الوقت الذي يقوم فيه بتسليم البضائع وذلك:

(أ) بتسليمها إلى المرسل إليه.

(ب) أو بوضعها تحت تصرف المرسل إليه وفقاً للعقد أو القانون أو العرف المتبع في التجارة المعنية بميناء التفريغ، وذلك في الحالات التي لا يتسلم فيها المرسل إليه البضائع من الناقل.

(١) راجع: المادة (٢/٤) من اتفاقية هامبورج للنقل الدولي للبضائع لسنة ١٩٧٨.

(ج) أو بتسليمها إلى سلطة أو طرف ثالث آخر توجب القوانين أو اللوائح السارية في ميناء التفريغ تسليمها إليه".

وعلى الرغم من أن اتفاقية هامبورج قد حققت تقدماً ملموساً فيما يتعلق بتحديد النطاق الزمني لمسئولية الناقل عن سلامة البضائع مقارنة بحال اتفاقية بروكسيل لسنة ١٩٢٤، والتي كانت تقصر مسؤولية الناقل فقط على الحوادث التي تقع أثناء فترة نقل البضائع، بحيث لا يسأل عما يقع قبل هذه الفترة (السابقة على عملية الشحن)، ولا يسأل عما يقع بعد هذه الفترة (اللاحقة على عملية التفريغ)، إلا أنه يبدو لنا إبداء بعض التحفظات عليها بخصوص نقل المواد النووية، وذلك من النواحي التالية:

أولاً/ وقت تلقي المواد المنقولة ووقت تسليمها، حيث لا يبدو لنا ملاءمة اعتبار أن التسليم قد تم لمجرد تسليمها لسلطة أو طرف ثالث آخر توجب القوانين أو اللوائح السارية في ميناء الشحن تسليمها إليه لغرض الشحن، أو اعتبارها قد سلمت لمجرد وضعها تحت تصرف المرسل إليه وفقاً للعقد أو القانون أو العرف المتبع في التجارة المعنية بميناء التفريغ، وذلك في الحالات التي لا يتسلم فيها المرسل إليه هذه المواد من الناقل، أو بتسليمها إلى سلطة أو طرف ثالث آخر توجب القوانين أو اللوائح السارية في ميناء التفريغ تسليمها إليه. فخطورة المواد النووية، وخطورة ما قد ينشأ عنها من حوادث خاصة أثناء

عمليات تحريكها، أمر يوجب إفراد معاملة خاصة لها بعيداً عما يسرى على البضائع أو المواد الأخرى، وذلك من خلال اشتراط أن يكون الاستلام والتسليم شخصياً بين الشاحن والناقل، وبين الناقل والمرسل إليه، وذلك بالنظر إلى أن هؤلاء الأشخاص سوف يكون لديهم القدرة دون غيرهم على مراعاة الضوابط الخاصة باستلام وتسليم هذه المواد. وما سبق أن ذكرناه لا يخل بأن مسؤولية الناقل سوف تمتد لتشمل الفترة السابقة على شحن البضائع وأثناء عملية النقل وحتى تسليمها للمرسل إليه في ميناء الوصول، ولكن فقط يجب مراعاة أن يتم اشتراط تمام عملية الاستلام والتسليم بصورة شخصية.

ثانياً/ تقييد عملية الاستلام والتسليم بأن تتم في ميناء الشحن وميناء التفريغ، حيث يفضل ترك الأمر لما يتم الاتفاق عليه صراحة بين الناقل وصاحب المنشأة النووية (الشاحن)، حيث إنه من الجائز أن يتم الاتفاق مثلاً على أن تتم عملية التسليم داخل المنشأة النووية، بحيث يتولى الناقل البحري بعد ذلك نقلها بوسائله الخاصة لميناء الشحن، ثم يقوم بعد ذلك بشحنها على متن السفينة، وذلك بالنظر إلى أن الناقل قد يكون لديه الرغبة في مراجعة عمليات تغليف وتعبئة هذه المواد قبل استلامها، الأمر الذي قد لا يتسنى له إلا في المنشأة النووية. من ناحية أخرى قد يحرص صاحب المنشأة على إسناد مهمة التحريك

المكاني للبضائع لشخص متخصص في شؤون النقل، خاصة وإذا كانت المنشأة النووية تبعد كثيرًا عن ميناء الشحن.

والملاحظ أن اتفاقية روتردام لسنة ٢٠٠٨<sup>(١)</sup> قد تداركت هذا الأمر، وذلك عندما قررت أن مسؤولية الناقل عن المواد المنقولة تبدأ من لحظة استلامه لها وحتى تمام التسليم، وذلك بصرف النظر عما إذا كان هذا الاستلام قد تم في ميناء الشحن أو خارجه، وبصرف النظر عما إذا كان التفريغ قد تم في ميناء التفريغ أم في خارجه، فالعبارة هي بالاستلام والتسليم، أي ما كان المكان الذي تم فيه ذلك. أيضًا قررت الاتفاقية بأنه يجوز للشاحن والناقل الاتفاق على مكان وزمان الاستلام والتسليم، على أن يقع باطلا كل اتفاق من شأنه جعل الاستلام لاحقًا لشحن البضائع، وكل اتفاق على جعل الاستلام سابقًا لتفريغها<sup>(٢)</sup>.

ويبدو لنا دقة المعيار المتبع من قبل اتفاقية روتردام في هذا الخصوص، وتناسبه مع ظروف النقل المختلفة، حيث إنه ربط مسؤولية الناقل بحيازته للمواد المنقولة، وذلك بصرف النظر عن مكان استلامها، أو ارتباطها بعملية الشحن أو التفريغ على متن السفينة، الأمر الذي من شأنه أن يوسع نطاق مسؤولية الناقل

(١) راجع: المادة (١٢) من قواعد روتردام للنقل الدولي للبضائع.

(٢) راجع: المادة (٣/١٢) من قواعد روتردام للنقل الدولي للبضائع.

عن البضائع، ويتناسب مع بعض أنواع النقل؛ مثل النقل متعدد الوسائط، الذي قد يحدث أن يتسلم فيه الناقل البضائع خارج ميناء الشحن أو التفريغ، وقبل بداية الرحلة البحرية.

وبناء على ما سبق يلاحظ على موقف اتفاقيات النقل البحري أنها تبنت ضابطاً زمنياً لتحديد ما يعد حادثة بحرية يسأل عنها الناقل البحري، والذي يتمثل في وقوع الحادثة خلال الفترة ما بين استلام المواد المنقولة وحتى تسليمها، وذلك على الرغم من أن هذه الاتفاقيات تعالج النطاق الزمني لمسئولية الناقل عن سلامة البضائع، وليس مسؤليته عن ما تحدثه من أضرار. ومع ذلك ليس هناك ما يمنع من وجهة نظرنا من الاسترشاد بهذا الضابط بخصوص نقل المواد النووية على سبيل القياس.

### المطلب الثاني

#### مدى اشتراط وجود المواد النووية في حراسة الناقل

#### لمسئوليته عن الحادثة النووية

والسؤال هل ارتباط وقوع الحادثة النووية في الفترة ما بين استلام الناقل للمواد النووية حتى تسليمها يعنى اشتراط وجودها في حراسة الناقل؟ بمعنى هل يكفي مجرد استلام الناقل للمواد النووية حتى يسأل عن الأضرار التي تلحق بها أم يجب أن يتحقق له عليها الحراسة بمفهومها القانوني؟

تتوقف الإجابة عن هذا التساؤل علي التعرف على مفهوم الاستلام والتسليم، ومقارنة ذلك بالمفهوم القانوني للحراسة. فقد قررت اتفاقية هامبورج<sup>(١)</sup> أن المواد المنقولة تعتبر قد سلمت للناقل من الوقت الذي تكون فيه تحت يده أو يد من يعمل باسمه أو لحسابه، أو تحت يد شخص يتعين أن تودع لديه البضائع لنرحيلها وفق القوانين واللوائح الواجبة التطبيق في ميناء الشحن. كما قررت الاتفاقية<sup>(٢)</sup> أن المواد المنقولة تعتبر قد سلمت للناقل إذا كانت العادات والأعراف الحاكمة للتعامل في ميناء الشحن أو التفريغ تقتضى اعتبار التسليم قد تم بوضع البضائع تحت تصرف شخص أو سلطة معينة.

أما عن مفهوم الحراسة فقد خلا القانون المصري وكذا الاتفاقيات الدولية من تعريف للحراسة، وتعريف الحارس، الأمر الذي فتح باب الاجتهاد أمام الفقه والقضاء، حيث تم تعريفها في بداية الأمر من منظور نظرية الحراسة القانونية؛ تلك التي تقضى بأن الحارس هو الشخص صاحب السلطة القانونية على الشيء بموجب ما له من حق عيني أو شخصي عليه بناء على عقد أو نص في القانون. لكن سرعان ما توارت هذه النظرية على أثر ما وجه إليها من انتقادات، تعلقت

(١) راجع: المادة (٢/٤) من اتفاقية هامبورج للنقل الدولي للبضائع لسنة ١٩٧٨.

(٢) راجع: المادة (٢/١٢) من اتفاقية هامبورج للنقل الدولي للبضائع لسنة ١٩٧٨.

بغياض الأساس القانوني السليم لربط الحراسة بوجود سلطة قانونية على الشيء؛ فقد يسرق الشيء من مالكه<sup>(١)</sup>، فكيف يسأل الأخير عن ما يحدثه هذا الشيء من أضرار وهو تحت سيطرة السارق؟ وسرعان ما تحول الفقه<sup>(٢)</sup> والقضاء<sup>(٣)</sup> على أثر هذه الانتقادات إلى الأخذ بنظرية الحراسة الفعلية؛ تلك التي تقضى بأن الحارس هو الشخص صاحب السلطة الفعلية على الشيء، على نحو يمكنه من استعماله وتوجيهه والرقابة عليه، وذلك لحساب نفسه، أي بصورة مستقلة.

والملاحظ، بعد مضاهاة مفهوم كل من الاستلام والحراسة، وجود اختلاف فيما بينهما، حيث إن الاستلام وفق موقف الاتفاقيات الدولية يتجاوز حدود الحراسة، حيث لا يشترط لتحقيق معنى الاستلام وجود سلطة للناقل على

(١) د. محمد لبيب شنب، المسؤولية عن الأشياء (رسالة دكتوراه)، مكتبة النهضة المصرية، ١٩٥٧، ص ٧٧.

(٢) د. محسن عبد الحميد البيه، النظرية العامة للاستلام (المصادر غير الإرادية) دار النهضة العربية، ٢٠٠٨، هامش ص ٢٠٩.

(٣) ذهبت محكمة النقض المصرية إلى " أن نص المادة ١٧٨ من القانون المدني يدل على أن الحراسة على الأشياء الموجبة للمسؤولية على أساس الخطأ المفترض طبقاً لهذا النص تتحقق بسيطرة الشخص الطبيعي أو المعنوي على الشيء سيطرة فعلية من خلال الاستعمال والتوجيه والرقابة لحساب نفسه"، راجع نقض مدني مصري، ١٧/١٢/١٩٩٥، طعن ٥٥٤، س ق ٥٩، قاعدة ٢٧٤، مجموعة أحكام النقض (الجزء الثاني)، ص ١٣٩٦.

المواد المنقولة تسمح له بممارسة الرقابة والتوجيه والاستعمال، بل يكفي مجرد قيام الشاحن بإيداع هذه المواد لدى سلطة أو هيئة لها الحق في استلامها وفق القوانين المعمول بها في ميناء الشحن لتتحقق معنى الاستلام، حتى ولو لم يكن في مقدور الناقل التحكم في هذه المواد بالرقابة والتوجيه. ويساعد هذا المفهوم للاستلام، على فهم لماذا قررت كل من اتفاقيتي هامبورج وروتterdam مسؤولية الناقل المتعاقد عن الأضرار التي تلحق المواد المنقولة التي توجد في حراسة الناقل الفعلي، رغم أنه لا يتمتع بصدها بسلطات التوجيه والرقابة، حيث إن العبرة هي باستلام الناقل للبضائع بغض النظر عن تحقق الحراسة من عدمه. وبناء عليه يسأل الناقل عن الحادثة التي تقع على البضائع حتى ولو لم يتحقق له عليها الحراسة الفعلية، حيث يكفي أن يكون قد استلمها وفق مفهوم الاتفاقيات الدولية.

في ظل تعدد أشكال وصور الضرر الناتجة عن وقوع الحادث النووي البحري من ناحية، واتساع نطاق هذا الضرر من ناحية أخرى، تبدو أهمية التعرض لمدى مسؤولية الناقل عن الأضرار غير المباشرة لهذا الحادث، وحكم تداخل الأضرار النووية وغير النووية فيما يتعلق بمسؤولية الناقل، وذلك على التفصيل التالي:

### - مدي مسؤولية الناقل عن الضرر غير المباشر للحادث النووي:

بالنظر إلي اتساع نطاق الضرر المترتب على وقوع الحادث النووي يثور التساؤل حول نطاق الأضرار التي يسأل عنها المسئول عن هذا الحادث، وهل تشمل الضرر المباشر وغير المباشر، أم أنها تقتصر فقط على الضرر المباشر؟

تم التعرض لهذه الإشكالية في سويسرا بمناسبة وقوع حادث نووي تسبب في إحداث تلوث بعدد كبير من الخضروات، الأمر الذي دفع السلطات إلى إصدار توصية للمواطنين بضرورة تنظيف الخضروات الطازجة قبل تناولها، وبحظر تناول هذه الخضروات من قبل السيدات الحوامل والمرضعات والأطفال أقل من عامين<sup>(١)</sup>.

وقد أثارت هذه التوصية الذعر في نفوس المواطنين، بما دفعهم إلى التحوط من خلال الامتناع تمامًا عن تناول الخضروات التي ذكرت في التوصية، مما تسبب في إلحاق خسائر مالية فادحة بالشركات التي تنتج هذه الخضروات، والتي طالبت بدورها الحكومة بالتعويض عن هذه الأضرار.

(١) راجع:

Claude Débieux, La responsabilité civile des exploitants d'installations nucléaires et sa couverture, Thèse, Fribourg, 1987, p90.

وقد رفضت الحكومة السويسرية التعويض عن هذه الأضرار، بدعوى أنها لم تحظر استهلاك هذه الخضروات، ولكن فقط أوصت بضوابط معينة يجب على المستهلكين مراعاتها عند تناولها، وأن ما حدث كان نتيجة التحوط الزائد من قبل المستهلكين.

وعندما عرض الأمر على القضاء (محكمة مقاطعة Berne)، طلب المدعى (إحدى شركات إنتاج البقوليات) إلزام الاتحاد الفيدرالي بتعويض الخسائر المالية التي وقعت، وقد استجابت المحكمة لطلب المدعى وقررت مسؤولية الاتحاد الفيدرالي استناداً إلى المادة (١/٢) من التشريع النووي السويسري، والتي عرفت الضرر النووي بصورة عامة بأنه "الضرر الناتج عن الخواص الخطرة، خاصة الإشعاعية والسامة والانفجارية، أو الخواص الأخرى للمواد النووية".

وقد قامت الحكومة سعياً للتخلص من المسؤولية النووية بالطعن على هذا الحكم أمام المحكمة العليا، بناء على عدم وجود علاقة سببية بين التلوث الإشعاعي والخسائر التي أصابت أصحاب الشركات، فانخفاض حجم المبيعات جاء على أثر ردود الفعل العنيفة من قبل المستهلكين، وليس التلوث الإشعاعي، ولكن المحكمة لم تستجب وقررت مسؤولية الحكومة عن تعويض الأضرار المالية غير المباشرة، بناء على الحادث النووي.

ومن الواضح أن تعويض الأضرار النووية غير المباشرة تثير أكثر من إشكالية، أحدها أنه في حالة التسليم بإمكانية مساءلة الناقل البحري عن الضرر غير المباشر فإنه من شأن ذلك اتساع نطاق الضرر المسئول عنه الناقل، وخاصة أن هذا الضرر بطبيعته ذو نطاق متسع للغاية، يتجاوز حدود الدولة التي وقع في نطاقها، إلى غيرها من الدول، الأمر الذي يعنى أن تقرير مسؤولية الناقل عن هذه الأضرار من شأنه أن يمثل إرهاباً شديداً بالتأكيد سوف يتجاوز قدراته. من ناحية أخرى، يصعب قبول أن المضرور من الضرر النووي لا يحصل على تعويض، حتى ولو كان الضرر الذي أصابه غير مباشر.

لذلك يبدو لنا أن العدالة تقتضي تقرير مسؤولية الناقل البحري عن تعويض كافة الأضرار النووية، حتى غير المباشرة منها، على أن يكون ذلك في إطار المسؤولية المحدودة للناقل، كما يجب أن يقوم المجتمع الدولي ممثلاً في الدول والمنظمات الحكومية وغير الحكومية بإنشاء صناديق مشتركة، يتم تمويلها من خلال اشتراكات تدفع بصورة دورية، لمواجهة حجم الأضرار النووية وأنواعها المختلفة، على أن يتم ذلك من خلال اتفاقية دولية موحدة على مستوى دول العالم.

**- حكم تداخل الأضرار النووية وغير النووية:**

لم تغفل الاتفاقيات النووية عن معالجة هذا الفرض، حيث قررت اتفاقية فيينا<sup>(١)</sup> أنه متى تسببت حادثة نووية في وقوع أضرار نووية وأضرار غير نووية بسبب حادث نووي وأحداث أخرى، وكانت هناك صعوبة في التمييز والتفرقة بين الأضرار النووية وغير النووية، فإنه يتم التعامل مع كافة الأضرار الناشئة عن ذلك على أنها أضرار نووية.

أيضاً قررت المذكرة الإيضاحية لاتفاقية باريس أنه "يجوز تقديم طلب تعويض بمقتضى الاتفاقية إذا تسبب حادث راجع إلى النشاط الإشعاعي في ضرر ذي طبيعة تقليدية بالأشخاص أو بالأموال، أو إذا أدى حادث له طبيعة تقليدية إلى ضرر بالأشخاص أو بالأموال راجع إلى الإشعاعات المؤينة".

وحسناً فعلت الاتفاقيات السابقة فيما قررت، حيث إن ذلك من شأنه توحيد المعاملة القانونية لكافة الأضرار المترتبة على الحادث النووي متى تضمنت عنصراً نووياً، سواء تعلق بالضرر ذاته أو بسببه أو بالحادث.

(١) راجع: المادة (٤/٤) من اتفاقية فيينا للمسئولية المدنية عن الأضرار النووية لسنة ١٩٦٣.

ويعتمد في هذا الخصوص على خاصية النشاط الإشعاعي للتمييز بين الضرر النووي والضرر غير النووي، حيث يعد الضرر النووي خارجاً بذلك عن نطاق الأضرار التقليدية متى كان ناشئاً عن الخاصية الإشعاعية للمواد النووية. وبناء عليه يسأل المستغل النووي عن نوعين من الأضرار: الأول، وهو الضرر النووي بطبيعته، والذي ينتج عن الإشعاعات المؤينة للمواد النووية، والثاني، وهو الضرر النووي بالتبعية، وهو ضرر تقليدي لكنه اكتسب الصفة النووية بالتبعية لحادث نووي<sup>(١)</sup>.

ونحن من جانبنا يبدو لنا أن موقف الاتفاقيات السابقة منتقد، حيث أن قواعد مسؤولية الناقل عن الضرر النووي تشكل استثناءً وخروجاً على القواعد العامة في المسؤولية، الأمر الذي يجب معه التعامل مع هذا الاستثناء في حدوده، بمعنى ألا يسأل الناقل عن الأضرار التقليدية الناتجة عن أحداث مصاحبة للحادث النووي، لأن القول بغير ذلك يشكل إرهاباً للناقل. ومن ثم يجب أن يسأل الناقل عن الضرر النووي وفق قواعد المسؤولية النووية، ويسأل عن الضرر التقليدية وفق قواعد المسؤولية التقليدية.

(١) د. محمد حسين عبد العال، النظام القانوني للمسؤولية المدنية في المجال النووي، المرجع السابق، ص ١٨٦.

## - التعويض عن الكسب الفائت في الحوادث النووية البحرية:

يعد الكسب الفائت مرحلة وسطي بين الضرر المستقبل المحقق الوقوع والضرر المحتمل غير المحقق، وهو يظهر في الحوادث النووية البحرية بصورة كبيرة، وذلك بالنظر إلى تنوع الأضرار النووية بين ضرر مباشر وغير مباشر، وضرر محقق وآخر محتمل الوقوع.

ويتجسد الكسب الفائت في الحوادث النووية في صورتين<sup>(١)</sup>:

**الصورة الأولى/ فوات الكسب الناشئ عن ضرر مادي:** وتتحقق هذه الصورة عندما يضرار صاحب المال من التلوث النووي بما يترتب عليه استحالة استخدام هذا المال، مثل أصحاب السفن المجاورة للسفينة النووية أو أصحاب مراكب الصيد الذين لا يتمكنون من استخدام سفنهم أو مراكبهم خلال فترة زمنية حتي التخلص من آثار التلوث النووي. وقد أكد منتدي دول جنوب المحيط الهادي (the South Pacific Forum) في بيان صدر عن هذا المنتدى في أكتوبر لعام ١٩٩٩ على أحقية العاملين في مجال السياحة و الصيادين

(١) د. محمد السيد أحمد الفقي، المسؤولية المدنية عن أضرار التلوث البحري بالزيت، دار الجامعة الجديدة، ١٩٩٨، ص ٥٧.

المتضررين لفوات الكسب في الحصول على التعويضات عما فاتهم من كسب، وذلك بصرف النظر عن حدوث ضرر بيئي فعلي<sup>(١)</sup>.

**الصورة الثانية/** فوات الكسب البيئي: وتتحقق هذه الصورة ليس عندما يضار المال بصورة مباشرة، ولكن عندما يصعب استخدامه على أثر تلوث البيئة البحرية، وذلك كما في حالة وقوع حادث نووي من شأنه تلوث مياه البحر، وذلك على النحو الذي يصعب معه على الصائدين ممارسة نشاط الصيد في البحر، أو عدم قدرة أصحاب الفنادق والمطاعم المطلّة على البحر على استقبال روادها بسبب التلوث النووي.

والسؤال الذي يلقي بظلاله على بساط الدراسة يتعلق بمدى إمكانية تقرير مسؤولية الناقل البحري عن مثل هذه الأضرار؟

وفي هذا الخصوص، فقد استقر القضاء المصري على إمكانية التعويض عن الفرصة الفائتة. فعلى الرغم من أن الفرصة أمر محتمل، لكن تفويتها

(١) راجع:

Jon M. Van Dyke, the legal regime governing sea transport of ultra hazardous radioactive materials, Ocean Development & International Law, 33:77-108, 2002, p 82.

أمر محقق، الأمر الذي يبرر التعويض عنها. فمادام المضرور قد أثبت الفرصة الفائزة، وأنها فرصة جدية وحقيقية، فإن الناقل يسأل عن التعويض<sup>(١)</sup>.

وطبقاً لنص المادة ٢٢١ من القانون المدني المصري " التعويض يشمل ما لحق بالدائن من خسارة وما فاتته من كسب، بشرط أن يكون نتيجة طبيعية للإخلال بالالتزام. ويعتبر الضرر نتيجة طبيعية إذا لم يكن في استطاعة الدائن أن يتوقاه ببذل جهد معقول".

ويتضح في ضوء النص السابق أن التعويض عن الكسب الفائت يقتضي ثبوت عدم استطاعة المضرور دفع الضرر ببذل جهد معقول، ومن ثم إذا ثبت أن المضرور من الحادث النووي كان في مقدوره دفع الضرر، فلا يمكن له طلب التعويض عن الفرصة الفائزة، فعدم قيامه بدفع الضرر رغم قدرته على ذلك يشكل خطأ، يجب معه أن يتحمل تبعته، وذلك بعدم تمكنه من الرجوع على الناقل في مثل هذه الحالة.

وتتولى محكمة الموضوع تقدير مدى قدرة المضرور على دفع الضرر، ومقدار الجهد المطلوب منه لذلك، وذلك في كل حالة على حدة.

(١) نقض مدني، ١٤ مارس لسنة ١٩٨٥، طعن رقم ٨٣٧، لسنة ٥٢.

وقد جاء تطبيقاً لذلك، ما قضت به محكمة باستيا الفرنسية Bastia، والتي تمثلت وقائعها في قيام أحد المصانع " Montedison " بتصريف نفاياتها في مياه البحر، الأمر الذي تسبب في تلوث المياه، بما أضر بمالكي المطاعم وأصحاب الفنادق، فقاموا برفع دعوى للمطالبة بالتعويض، الأمر الذي استجابت له المحكمة، وذلك ليس استناداً على تلوث مياه البحر، ولكن بالنظر إلى ما لحق أصحاب المطاعم من ضرر الكسب الفائت<sup>(١)</sup>.

وفي واقعة مماثلة، حكم القضاء الفرنسي بتعويض أصحاب المطاعم والملاهي السياحية المطلّة على البحر التي تضررت أثر تلوث نهر السين بمياه الصرف الصحي، وكذلك الصيادين وذلك على أساس ما فاتهم من كسب على أثر هذا التلوث، حيث تسبب في موت أسماك السلمون<sup>(٢)</sup>.

---

(١) راجع:

T.G.I. Bastia, 8 déc. 1976, D. 1977, Chron. 429, note Remond - Gouilloud.

(٢) راجع:

Michel DESPAX, La pollution des eaux et ses problèmes juridiques, par, Paris, Librairies techniques, Librairie de la Cour de cassation, 1968, pp. IV, 213.

والملاحظ أن القضاء الإنجليزي كان له فلسفة مختلفة عن نظيره الفرنسي، حيث إنه لا يعرض عن الكسب الفائت إلا إذا ترتب عليه ضرر مادي كنتيجة متوقعة للفعل الخاطيء، فهذا القضاء يعرض فقط عن الكسب الناشيء عن ضرر يصيب الأموال، دون فوات الكسب البيئي<sup>(١)</sup>.

وبناء عليه، يبدو أن القضاء الفرنسي أكثر إيجابية في هذا الصدد، حيث كما يري جانب من الفقه<sup>(٢)</sup> — بحق — يكتف فقط لحصول المضرور على تعويض أن يثبت تحقق فوات الكسب وعلاقة السببية المباشرة بينه وبين حادث التلوث، ولا يحتاج الأمر إلي إثبات تعرض المضرورين لضرر مادي يصيب أموالهم بصورة مباشرة. ولعل هذا التأصيل يتوافق بشكل كبير مع طبيعة الضرر النووي، الذي تتعدد وتتووع صور الأضرار المترتبة عليه. من ناحية أخرى يبدو لنا أن موقف القضاء الإنجليزي منتقداً في هذا الصدد، حيث أن العدالة تقتضي أن يعرض المضرور حتي عن الأضرار المترتبة على تقويت

(١) راجع:

Weller & Co. v. Foot & Mouth Disease Research Institute, [1966] 1 Q.B. 569.

(٢) د. محمد السيد أحمد الفقي، المسؤولية المدنية عن أضرار التلوث البحري بالزيت، مرجع سابق، ص ٦٢.

الفرصة، فالضرر لا يقتصر فقط على هلاك الشيء أو إتلافه، ولكن أيضًا الضرر المترتب على عدم القدرة على استعمال الشيء والاستفادة منه، فالنتيجة واحدة في كلتا الحالتين، الأمر الذي يبرر تقرير مسؤولية الناقل عن تعويض الكسب الفائت الناجم عن الحوادث النووية البحرية، خاصة وأن حجم التلوث الناجم عن هذه الحوادث قد يتسبب في إعاقة الاستفادة من الشيء والانتفاع منه.

ومن خلال استطلاع ما جاء في اتفاقية فيينا للتعويض التكميلي عن الأضرار النووية لسنة ١٩٩٧<sup>(١)</sup> يتضح أنها حددت صور الضرر النووي بالوفاة والإصابة الشخصية وفقدان أو تلف الممتلكات والخسائر الاقتصادية وتكاليف استعادة الأوضاع في البيئة المتلفة وفقدان الدخل الناجم عن منفعة اقتصادية كنتيجة لهذا التلف والتدابير الوقائية التي تنشأ عن خسائر أو أضرار أخرى للتدابير المذكورة وأي خسائر اقتصادية أخرى نجمت عن الحادثة النووية.

(١) راجع: المادة (١/و) من اتفاقية فيينا للتعويض التكميلي عن الأضرار النووية لسنة ١٩٩٧.

والملاحظ أن هذا النص أنه يستوعب إمكانية التعويض عن الكسب الفائت سواء تمثل في فوات الكسب الناشئ عن ضرر مادي، أم في فوات الكسب البيئي، حيث إن عبارة " فقدان الدخل الناجم عن منفعة اقتصادية كنتيجة لهذا التلف" وعبارة " أي خسائر اقتصادية أخرى نجمت عن الحادثة النووية"، تشير بوضوح إلى إمكانية التعويض عن الضرر النووي متى ظهر في صورة كسب فائت.

#### - مدى قابلية الضرر البيئي بفعل الحادث النووي للتعويض :

مما لا مرأى فيه، أن الحادث النووي البحري يخلف علاوة على الأضرار التي تلحق بالأشخاص والممتلكات أضراراً بيئية ضخمة، خاصة على عناصر البيئة البحرية، وعلى الرغم من ذلك، فإن قابلية الضرر البيئي للتعويض بفعل الحادث النووي أمر تعترضه العديد من الصعوبات، أهمها<sup>(١)</sup>:

(١) راجع:

Cesare Dosi, environmental values , valuation methods, and natural disaster damage assessment, This paper was prepared by the author (Department of Economics, University of Padova, Italy) on behalf of the UN Economic Commission for Latin America and the Caribbean, 2000, p3. available at:

[http://www.eclac.cl/dmaah/mdn/cd/material/met\\_09.pdf](http://www.eclac.cl/dmaah/mdn/cd/material/met_09.pdf)

١- أن هذا الضرر يصعب تقديره من الناحية المالية، فعلى الرغم من ثبوت الاعتراف بقيمة البيئة، إلا أنها قيمة غير قابلة للتقويم والتأمين وفق المجرى العادي للأمور (حيث يصعب مثلا تقدير قيمة الأسماك وهي لا تزال في البحر).

٢- صعوبة تحديد الضرور وحجم الخسارة بدقة، خاصة إذا لم يترتب على الحادث وقوع خسائر بشرية أو مادية.

٣- وجود نوع من التعارض بين المصالح المختلفة، حيث يجد المجتمع أن له مصلحة في الاستفادة من معطيات الطاقة النووية، خاصة في ظل عجز مصادر الطاقة التقليدية (الفحم والبتترول والغاز الطبيعي) عن الوفاء بكامل احتياجات الأفراد، يأتي هذا في ظل أن له مصلحة أيضا في الحفاظ على سلامة البيئة بعناصرها المختلفة، والذود عنها ضد كافة المخاطر التي تهددها.

وفي ظل هذه الصعوبات يثور التساؤل حول مدي إمكانية التزام الناقل

البحري بتعويض مثل هذه الأضرار على أثر وقوع حادث نووي؟

قديمًا ثار هذا التساؤل بخصوص التلوث بالزيت الذي كانت تحدثه ناقلات

البتترول، وهل يدخل الضرر البيئي الناتج عن هذا التلوث ضمن الأضرار القابلة

للتعويض طبقاً لمعاهدة التدخل في أعالي البحار في حالة حدوث تلوث بالزيت لسنة ١٩٦٩<sup>(١)</sup>.

وقد قيل ردًا على هذا التساؤل إن الضرر البيئي لا يدخل ضمن التعريف الذي جاء في هذه الاتفاقية، والخاص بضرر التلوث، الأمر الذي لا يقطع في قابلية هذا الضرر للتعويض طبقاً لهذه الاتفاقية. ومن ثم كان هذا الأمر يترك لتقدير القضاء الوطني لكل دولة كي يفصل فيه وفق القوانين الوطنية لكل دولة. لكن كانت هذه المسألة تتسم بالحدائثة، وذلك على النحو الذي كانت القوانين الوطنية هي الأخرى لا تقدم حلاً شافياً لهذا الأمر.

وقد زاد من تفاقم هذه المشكلة حادث الناقله السوفيتية Antonio Gramsci التي جنحت في بحر البلطيق وتسببت في تلوث مياه البحر بالزيت، الأمر الذي دفع الحكومة السوفيتية إلي رفع دعوى أمام القضاء الوطني مطالباً

(١) راجع:

International convention relating to intervention on the high seas in cases of oil pollution casualties, adopted in Brussels, Belgium on 29 Nov 1969, available at:

<http://cil.nus.edu.sg/rp/il/pdf/1969%20International%20Convention%20Relating%20to%20Intervention%20in%20Cases%20of%20Oil%20Pollution%20Casualties-pdf.pdf>

مالك السفينة بالتعويض عن الأضرار التي لحقت بالموارد البحرية والنفقات الخاصة بتطهير المياه الملوثة، وقد تم تقدير قيمة التعويض المستحق طبقاً لأحد القوانين السوفيتية الخاصة، الذي قرر دفع ٢ روبل عن كل متر مكعب من المياه الملوثة<sup>(١)</sup>.

هذا وقد أبدت اللجنة التنفيذية للصندوق الدولي للتعويض معارضة للطلب المقدم من الحكومة السوفيتية، وذلك على أساس أن الضرر البيئي لا يدخل في مفهوم ضرر التلوث كما نصت عليه معاهدة التدخل في أعالي البحار في حالة حدوث تلوث بالزيت لسنة ١٩٦٩، بالنظر إلى أنه ضرر غير قابل للتقويم النقدي. وقد أكدت جمعية الصندوق هذا الموقف بصورة رسمية، عندما أجمع أعضاؤها على قرار يقضي بأن تقدير التعويض لا يجب أن يتم بأساليب نظرية بحتة<sup>(٢)</sup>.

(١) راجع:

Erik Bonsdorff, The Antonio Gramsci oil spill Impact on the littoral and benthic, ecosystems, Marine Pollution Bulletin, Vol. 12, No. 9, 1981, pp 301-305.

(٢) د. محمد السيد أحمد الفقي، المسؤولية المدنية عن أضرار التلوث البحري بالزيت، مرجع سابق، ص ٦٤.

ولم يكن منطق الصندوق الدولي للتعويض يلقي ارتياحاً من قبل الأوساط القانونية المختلفة، ففي دعوى السفينة Patmos التي أحدثت تلوثاً في المياه الإقليمية الإيطالية، والتي قامت على أثرها الحكومة الإيطالية بالمطالبة بالتعويض عن الأضرار البيئية التي وقعت في مياهها تمسك الصندوق الدولي للتعويض بموقفه السابق، الراض للتعويض عن الضرر البيئي. وعندما عرض الأمر على القضاء، فقد رفضت محكمة أول درجة طلب الحكومة بالتعويض، على أساس إن حق دولة إيطاليا على مياهها الإقليمية ليس حق ملكية، لا ينتهك بواسطة أفعال ترتكب من قبل الأفراد، يضاف لذلك أن دولة إيطاليا لم تصب بأي ضرر فعلي على أثر وقوع التلوث في المياه الإقليمية الإيطالية.

ويتضح من هذا الحكم أن محكمة أول درجة قد تبنت ذات اتجاه الصندوق الدولي للتعويض، الراض للتعويض عن الضرر البيئي، بالنظر إلى أن البيئة ليست ملكاً لأحد، كما أن الضرر الذي يصيبها غير قابل للتقويم النقدي.

ولم تستسلم الحكومة الإيطالية رغم ذلك، وتقدمت باستئناف ضد الحكم السابق والتي بينت فيه أن التلوث الذي وقع قد أضر بمصالح الصيادين والفنادق والمطاعم السياحية. وعندما عرض الأمر على محكمة الاستئناف، قررت المحكمة مسؤولية الناقل البحري والصندوق الدولي للتعويض عن الأضرار البيئية التي وقعت. وقد بررت المحكمة قرارها بأن الضرر البيئي، رغم أنه يمس مصالح غير مادية، لا يقدر بصورة نقدية ولا يمكن تقويمه بسعر السوق،

لكنه مع ذلك من المؤكد أنه يضعف من إمكانية الاستفادة من عناصر البيئة، وأن هذا الضرر يمكن أن يكون محلاً للتعويض، في ضوء رأي الخبراء. وقد قامت المحكمة بالفعل بتشكيل لجنة من خبراء للتحقق من وجود الضرر وتحديد مقداره، والتوصية بضابط معين يمكن الاستناد عليه لتقدير مبلغ التعويض المستحق<sup>(١)</sup>.

أما فيما يتعلق بالضرر البيئي الناجم عن الحادث النووي، فالملاحظ من خلال استقراء ما جاء في اتفاقية فيينا للتعويض التكميلي عن الأضرار النووية لسنة ١٩٩٧<sup>(٢)</sup> أنها عرفت المقصود بالضرر النووي من خلال تعداد صور الأضرار المترتبة على الحادث النووي، وهي:

أ- الوفاة والإصابة الشخصية.

ب- فقدان أو تلف الممتلكات.

(١) راجع:

Angelo Meriardi, Compensation for Damages to the Marine Environment : the Italian Law and Practice, Organisé par le Centre de Droit et d'Economie de la Mer de l'Université de Bretagne Occidentale, 2006, p12.

(٢) راجع: المادة (١/و) من اتفاقية فيينا للتعويض التكميلي عن الأضرار النووية لسنة ١٩٩٧.

ت- الخسائر الاقتصادية الناجمة عن فقدان أو التلف في الفقرتين أ، ب.

ث- تكاليف استعادة الأوضاع في البيئة المتلفة.

ج- فقدان الدخل الناجم عن منفعة اقتصادية كنتيجة لهذا التلف والتدابير

الوقائية التي تنشأ عن خسائر أو أضرار أخرى للتدابير المذكورة.

ح- أي خسائر اقتصادية أخرى نجمت عن الحادثة النووية.

ويتضح من هذا النص — كما يرى جانب من الفقه — أنه قد تبني

تعريفاً موسعاً للمقصود بالضرر النووي، حيث لم يقصرها فقط على الأضرار

البشرية (الوفاة والإصابة الشخصية) والأضرار المادية (فقدان أو تلف

الممتلكات)، ولكنه ذكر صراحة أنه يشمل تكاليف استعادة الأوضاع في البيئة

المتلفة<sup>(١)</sup>.

والملاحظ أيضاً، أن هذا النص لم يكتف فقط بتقرير المسؤولية عن

الأضرار البيئية، ولكنه أيضاً بين طريقة تقدير التعويض المستحق، حيث أنه

(١) راجع:

Ben McRae, the Convention on Supplementary Compensation for Nuclear Damage: Catalyst for a Global Nuclear Liability Regime, p20, available at: <https://www.oecd-nea.org/law/nlb/nlb-79/017-035%20-%20Article%20Ben%20McRae.pdf>

يقدر في ضوء التكاليف المستحقة لاستعادة الأوضاع البيئية إلى ما كانت عليه قبل الحادث.

ولعل موقف هذه الاتفاقية عكس بوضوح أهمية التعويض عن الضرر البيئي في ضوء خطورة الآثار البيئية المترتبة على الحادث النووي، والتي لا يقبل معها القول بأن هذا الضرر غير قابل للتقدير أو التقويم النقدي، فعناصر البيئة المختلفة يعتمد عليها الأفراد كمصادر للانتفاع والاستفادة، ومن ثم إذا ما تأثرت هذه المنفعة أو قلت الاستفادة، فهذا يدل بجلاء على وقوع الضرر، والذي يمكن تقييم التعويض المستحق عنه في ضوء التكاليف اللازمة لإعادة الحال إلى ما كان عليه.

- حق الدولة في التعويض عن تكاليف الإجراءات الوقائية ضد الحادث النووي:

يتميز التعويض عن أضرار الحوادث النووية بصورة عامة أنه لا يغطي فقط الأضرار البشرية والمالية التي وقعت بالفعل، ولكنه يمتد ليشتمل أيضاً على تكاليف ونفقات التدابير الوقائية لمنع انتشار الضرر وتفاقمه<sup>(١)</sup>. فمما لا شك فيه

(١) راجع:

Michael faure, Economic Models of Compensation for Damage Caused by Nuclear Accidents: Some Lessons for the Revision of the

أن وقوع حادث نووي في المياه الإقليمية لأية دولة أو حتى في المياه الدولية (أعالي البحار) وامتداد آثاره إلى المياه الإقليمية للدولة سوف يدفع الأخيرة إلى اتخاذ كافة التدابير اللازمة لمنع التلوث النووي أو حتى الحد من آثاره، كالأستعانة بفرق الإنقاذ المتخصصة أو فرض كردون يحيط بالسفينة من خلال وضع الحواجز اللازمة حولها، والنفقات اللازمة لعمليات تطهير مياه البحر<sup>(١)</sup>.

وتعرف الإجراءات الوقائية بأنها عبارة عن كافة الإجراءات والتدابير التي تتخذ بعد وقوع الحادث بغية منع الضرر أو الحد منها. وهي بهذا المعنى تنصرف فقط لتلك الإجراءات التي تتخذ بعد وقوع الحادث، أما التدابير والإجراءات المتخذة قبل وقوع الحادث للحيلولة دون وقوعه فهي لا تدخل في مفهوم الإجراءات الوقائية التي يمكن التعويض عنها، وإنما تعد من قبيل إجراءات المنع العام<sup>(٢)</sup>.

Paris and Vienna Conventions, European Journal of Law and Economics, 2:21-43 (1995), Kluwer Academic Publishers, p 21.

(١) وتتأثر نفقات التطهير بنوع المواد النووية المتسربة، والمكان الذي حدث فيه التسرب، ووقت التسرب، والمناطق المتضررة والأماكن المهددة.

Dagmar Schmidt Etkin, estimating cleanup costs for oil spills, International Oil Spill Conference, 1999, p 168.

(٢) د. محمد السيد أحمد الفقي، المسؤولية المدنية عن أضرار التلوث البحري بالزيت، مرجع سابق، ٧٣.

ويعد حق الدولة في الحصول على التعويض اللازم لتغطية تكاليف ونفقات الحادث النووي أمراً ثابتاً، بالنظر إلى أن هذه التكاليف هي جزء لا يتجزأ من مبلغ التعويض المستحق للدولة عن أضرار الحادث النووي، وهذا ما نطقت به صراحة المادة (١/و) سالفه الذكر من اتفاقية فيينا للتعويض التكميلي، حيث ذكرت ضمن صور الأضرار المشمولة بالتعويض: " والتدابير الوقائية التي تنشأ عن خسائر أو أضرار أخرى للتدابير المذكورة".

وفي ظل ندرة الأحكام القضائية التي تعرضت لمسئولية الناقل البحري عن أضرار التلوث النووي، فيبدو لنا أن القياس مقبول على حوادث التلوث البحري بالزيت لاتحاد العلة.

ففي واقعة السفينة Torrey Canyon التي حدثت في إنجلترا في مارس ١٩٦٧ أدرك قائد السفينة أنه في حاجة إلى زيادة اختصار جزء من وقت الرحلة، فسلك طريقاً مختصراً ما بين بعض الجزر، الأمر الذي أدى إلى ارتطام السفينة ببعض الشعاب المرجانية فجنحت في جزر سيلبي، وتسربت حمولة الزيت التي كانت تحملها السفينة. وقد شمل التسرب السواحل البريطانية والفرنسية، الأمر الذي جعل فرنسا تطالب بمبلغ ٧,٥ مليون دولار، والمملكة المتحدة بمبلغ ٨,٤ مليون دولار وذلك مقابل نفقات التطهير وغيرها من النفقات الخاصة بالتدابير اللازمة لتلافي آثار الحادث. وعندما لجأت الأطراف إلى التسوية الودية، تم تخصيص مبلغ ٢٥٠٠٠ جنيه إسترليني لتعويض الأفراد عن

الأضرار البشرية والمالية، و٣ مليون جنيه إسترليني لنفقات التطهير وتدابير الإنقاذ<sup>(١)</sup>.

وفى واقعة مماثلة خاصة بشركة Exxon valdez للنقل البحري، حيث جنحت إحدى السفن التابعة لهذه الشركة فى مضيق الأمير ويليام فى ألسكا فى ٢٤ مارس ١٩٨٩ ، وقد تسرب منها ما يقرب من ٣٨٨٠٠ طن زيت فى مياه البحر، وقد دفعت هذه الشركة ما يقرب من ٣ مليار دولار كمقابل لعمليات التطهير التي قامت بها الدول<sup>(٢)</sup>.

وإذا كان وقوع الحادث النووي يعد كأصل عام بمثابة الحد الفاصل بين الإجراءات الوقائية وإجراءات المنع العام، بحيث تعد الإجراءات السابقة على وقوع الحادث من قبيل إجراءات المنع العام، أما الإجراءات اللاحقة على وقوعه فهي من قبيل الإجراءات الوقائية. إلا أن هذا المعيار قد وجه إليه النقد، وذلك على أساس أن السلطات العامة وهي بصدد اتخاذ الإجراءات اللازمة لتطهير آثار الحادث النووي، قد تقوم بشراء بعض المتطلبات غير الضرورية وغير

(١) راجع:

Emilia Luoma, oil spills and safety legislation, publications from the centre for maritime studies university of turkey, 2009, p6.

(٢)

Ibid, p14.

المرتبطة بالحادث النووي الواقع لاستخدامها في المستقبل، لذلك قيل باشتراط أن تكون هناك علاقة سببية بين الحادث النووي والإجراءات الوقائية<sup>(١)</sup>.

وقد جاء تطبيقاً لهذا الضابط حكم محكمة النقض الفرنسية، والتي ذهبت إلى أن ما قامت به هيئة المطافئ من نفقات كان بموجب التزامها القانوني بمنع وقوع الحرائق بصورة عامة، ولم يكن مرتبطاً بالحريق محل الدعوى، ومن ثم لا توجد علاقة سببية بين هذه التكاليف والحريق الذي وقع<sup>(٢)</sup>.

---

(١) د. محمد السيد أحمد الفقي، المسؤولية المدنية عن أضرار التلوث البحري بالزيت، مرجع سابق، ٧٤.

(٢) راجع:

Wu Chao, Pollution from the Carriage of Oil by Sea: Liability and Compensation, Kluwer Law International, 1996, p280.



### الفصل الثالث

#### التزامات الناقل بخصوص نقل المواد النووية وأساس

#### مسئولته عن أضرارها

بعد الانتهاء من الحديث عن تحديد الشخص المسئول عن الحادث النووي في حالة النقل البحري، وبيان أهمية تحميل الناقل البحري المسؤولية عن ذلك، وشروط قيام مسؤوليته عنها، تبدو أهمية التعرض لبيان طبيعة الالتزامات الخاصة بنقل هذه الطاقة وأساس مسؤوليته عنها، وذلك في ضوء المخاطر الاستثنائية لهذا النقل.

### المبحث الأول

#### التزامات الناقل البحري أثناء نقل الطاقة النووية

لا شك في تعدد وتنوع الالتزامات القانونية الملقاة على عاتق الناقل بخصوص النقل البحري بصورة عامة، لكن مما لا شك فيه أيضاً أن نقل مواد الطاقة النووية يفرض عليه مجموعة متميزة من الالتزامات تشكل في حقيقتها قيوداً على حريته في الملاحة البحرية المقررة له من قبل التشريعات الوطنية

والدولية، كما عكست فى الوقت ذاته خصوصيات المخاطر الناشئة عن نقل هذه الطاقة. ويقتضى الأمر التعرض لبيان هذه الالتزامات بشكل مفصل، على النحو التالي:

#### ١ - الالتزام بالإخطار:

ينصرف معنى التزام الناقل بالإخطار إلى التزامه بالإعلام والإخبار عن طبيعة المواد المنقولة، أو ما قد ينشأ عن نقلها من حوادث. ويظهر التزام الناقل بالإخطار بخصوص نقل المواد النووية فى حالتين، وذلك على التفصيل التالي:

#### أ/ الالتزام بالإخطار قبل المرور فى المياه الإقليمية للدولة:

يقع على الناقل البحري بخصوص نقل المواد النووية عبر المياه الإقليمية لأي دولة التزام بإخطار هذه الدولة بطبيعة المواد المنقولة وكافة المعلومات والبيانات الخاصة بها<sup>(١)</sup>، وذلك بمساعدة الدولة الشاحنة (وقد تعددت الاتفاقيات الدولية المنظمة للالتزام هذه الدولة بالإخطار، مثل: اتفاقية الأمم المتحدة لقانون

(١) راجع:

Lisa Welming, The Transportation of Nuclear Cargo at Sea (Shrinkage of the Right of Innocent Passage), op. cit, p1.

البحار<sup>(١)</sup>، واتفاقية بازل<sup>(٢)</sup>، وإعلان ريو للبيئة والتنمية<sup>(٣)</sup>، ومدونة السلوك الصادرة عن الوكالة الدولية للطاقة النووية<sup>(٤)</sup>.

(١)

See article (198): " When a State becomes aware of cases in which the marine environment is in imminent danger of being damaged or has been damaged by pollution, it shall immediately notify other States it deems likely to be affected by such damage, as well as the competent international organizations".

(٢)

See article (6): "The State of export shall notify, or shall require the generator or exporter to notify, in writing, through the channel of the competent authority of the State of export, the competent authority of the States concerned of any proposed transboundary movement of hazardous wastes or other wastes. Such notification shall contain the declarations and information specified in Annex V A, written in a language acceptable to the State of import. Only one notification needs to be sent to each State concerned".

(٣) راجع:

See Principle (19): " States shall provide prior and timely notification and relevant information to potentially affected States on activities that may have a significant adverse transboundary environmental effect and shall consult with those States at an early stage and in good faith"

(٤) راجع:

Principle (5): " Every State should take the appropriate steps necessary to ensure that, subject to the relevant norms of international law, the =

ويقصر التزام الناقل بالإخطار بالمعني السابق فقط على دول العبور (a) transit state، وهي الدول التي تمر بها السفينة أثناء رحلتها البحرية، باستثناء دولة الشحن ودولة التفريغ<sup>(١)</sup>.

وتلجأ بعض الدول الناقلة للمواد النووية في بعض الحالات إلى إبرام اتفاقيات ثنائية مع دول المرور لتنظيم عبور سفنها، وذلك كما حدث مع السفينة الأمريكية (American vessel Savannah) مع أكثر من عشرة دول قامت بالمرور عبر مياهها الإقليمية أثناء رحلتها البحرية. أيضاً لجأت السفينة الألمانية (Otto Hahn) لهذا الأمر مع حوالي خمس دول متضررة أثناء رحلتها لنقل المواد النووية<sup>(٢)</sup>.

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".

(١) راجع:

Basel Convention on the Control of Transboundary Movement of Hazardous Waste and Their Disposal, signed at Basel 22 March 1989, (article 2-14), available at: <http://www.basel.int/Portals/4/Basel%20Convention/docs/text/BaselConventionText-e.pdf>

(٢) راجع:

H. Yang, Jurisdiction of the Coastal state over Foreign Merchant Ships in Internal Waters and the Territorial Sea, (Springer: Berlin, 2006) p237.

ويقف وراء التزام الناقل بالإخطار عدة مبررات، من أهمها ما يلي<sup>(١)</sup>:

أ- تمكين كل دولة سوف تمر السفينة في مياهها، أو تقوم بالرسو في موانئها من إعداد خطة طوارئ لمواجهة ما قد يقع من حوادث نووية<sup>(٢)</sup>، والاستعداد لها، الأمر الذي يبرر لأي من هذه الدول طلب مزيد من المعلومات من الناقل أو الدولة الشاحنة، إذا كانت المعلومات التي حصلت عليها غير كافية.

ب- مساعدة الدولة التي سوف تمر السفينة بمياهها من اتخاذ قرارها بقبول أو رفض مرور السفينة وفق ما تراه محققاً لأمنها وسلامتها.

ت- وفي حالة قبول الدولة المرور في مياهها، يساعدها البيانات الواردة بالإخطار على وضع شروط معينة *consent with stipulated conditions*، ترى ضرورة توافرها لحماية أمنها وبيئتها البحرية.

(١) راجع:

Thaqal S. Al-Ajmi, maritime transport of environmentally damaging materials: a balance between absolute freedom and strict prohibition, op. cit, p 49.

(٢) راجع:

Appraisal for Japan of the Safety of the Transport of Radioactive Material, Provision for the Application of the IAEA Safety Standards, International Atomic Energy, op. cit, p85.

هذا وقد قامت المنظمة البحرية الدولية (IMO) في عام ٢٠٠٠ بإلزام السفن بحمل نظام إلكتروني للتعريف بالسفينة (AIS) وإبراز هويتها بالنسبة للدول الساحلية التي تمر بها، أو بالنسبة للسفن المارة بجوارها. وقد فرضت المنظمة على السفن التي تتجاوز حمولتها ٥٠٠ طن أن تتزود بهذا الجهاز مع موعد أقصاه ١ يوليو ٢٠٠٨<sup>(١)</sup>.

من ناحية أخرى يجب على دولة الشحن أن تتيح كافة البيانات والمعلومات الخاصة بالشحنة النووية المحملة على متن السفينة لكافة الدول، بما ذلك دول الترانزيت، وذلك من حيث خطورتها، واحتمالات وقوع الحوادث الخاصة بنقلها<sup>(٢)</sup>، وتقديم كافة ما تحتاج إليه الدول التي ستمر بها السفينة من

(١) راجع:

International Maritime Organization (IMO), automatic identification systems (AISs), available at:

<http://www.imo.org/ourwork/safety/navigation/pages/ais.aspx>

(٢) راجع:

UNCLOS, Article 205; see also: UN General Assembly Resolution 43/212, Responsibility of States for the Protection of the Environment, UNGA A/RES/43/212 (1988), available at:

[http://www.un.org/ga/search/view\\_doc.asp?symbol=A/RES/43/212&Lang=E&Area=RESOLUTION](http://www.un.org/ga/search/view_doc.asp?symbol=A/RES/43/212&Lang=E&Area=RESOLUTION)

معلومات لإعداد خطة طوارئ لمواجهة كافة المخاطر المتصورة<sup>(١)</sup>. ويحق للدولة التي تمر السفينة في مياهها ألا تسمح لها بالمرور إذا ما تبين لها أن المعلومات أو البيانات التي قدمت لها من الدولة الشاحنة غير صحيحة<sup>(٢)</sup>.

ولعل جعل الدولة الشاحنة مرجعية فيما يتعلق بالبيانات الخاصة بالمواد النووية المنقولة أمر يجد تبريره فيما جاء في مدونة السلوك الخاصة بنقل النفايات المشعة الصادرة عن الوكالة الدولية للطاقة النووية من التزام كل دولة

(١) راجع:

Appraisal for Japan of the Safety of the Transport of Radioactive Material, Provision for the Application of the IAEA Safety Standards, International Atomic Energy, op. cit, p50.

(٢) راجع:

Draft Articles on Prevention of Transboundary Harm from Hazardous Activities, Adopted by the International Law Commission at its Fifty Third Session (2001), UN GAOR, 56th Session, Supplement No. 10 at 370-436, UN Doc. A/56/10 (2001), available at: [http://untreaty.un.org/ilc/texts/instruments/english/commentaries/9\\_7\\_2001.pdf](http://untreaty.un.org/ilc/texts/instruments/english/commentaries/9_7_2001.pdf); David B. Dixon, Transnational shipments of nuclear materials by sea: Do current safeguards provide coastal states a right to deny innocent passage?, J. of Transnational law & policy [Vol. 16:1], 2006, p80.

باتخاذ الخطوات المناسبة لضمان أن النفايات المشعة الناتجة من أراضيها تحت سيطرتها ورقابتها<sup>(١)</sup>.

هذا وقد ألزمت مدونة السلوك سالفه الذكر كل الدول بأن تدخل بتشريعاتها النصوص اللازمة لتنظيم الضوابط الخاصة بالتخلص من النفايات المشعة، والمسئولية الناشئة عن مخالفة هذه الضوابط، والتعويضات الناشئة عن ذلك<sup>(٢)</sup>، بما في ذلك الضوابط التي تحكم مرور السفن المحملة بهذه المواد من مياهها الإقليمية<sup>(٣)</sup>. كما يجب على الوكالة الدولية للطاقة النووية أن تساعد الدول في تحقيق ذلك، من خلال تقديم البيانات والمعلومات اللازمة<sup>(٤)</sup>.

(١) راجع:

Code of Practice on the International Transboundary Movement of Radioactive Waste, International Atomic Energy Agency, Information Circular, INFCIRC/386, 13 November 1990, article (III-1), available at: <http://www.iaea.org/Publications/Documents/Infcircs/Others/inf386.shtml>,

(٢) راجع:

Ibid, article (III-8).

(٣) راجع:

Ibid, article (III-9).

(٤) راجع:

Ibid, article (IV).

وعلى صعيد متصل، حرصت التشريعات الدولية والوطنية على تحميل الدولة المرخصة للسفينة بجزء كبير من المسؤولية للحيلولة دون وقوع الحوادث النووية، حيث ألزمتها قبل أن تسمح للسفينة المحملة بالمواد النووية أن تغادر ميناء الشحن أن تجري دراسة حول كافة العواقب المحتملة الوقوع أثناء نقل هذه المواد، وذلك من خلال فحص وتحليل هذه المواد، والتأكد من اتخاذ كافة التدابير اللازمة للحيلولة دون وقوع الحوادث النووية.

ويتضح مما سبق ذكره، أن واجب الإخطار يدخل في معنى الالتزام بالتعاون، والذي يفرض على الناقل والدولة الشاحنة تمكين دول المرور من اتخاذ قرارها بالسماح للسفينة بالمرور في مياهها من عدمه في ضوء ما تراه محققاً لمصالحها وأمنها. ولعل الالتزام بالتعاون ليس من طرف الناقل فقط، بل تلتزم به أيضاً دولة المرور، بحيث يجب عليها أن تقدم كافة المساعدات الممكنة للسفينة كي تحقق لها المرور الآمن.

وعلى الرغم من أهمية الالتزام بالإخطار بالمعنى السابق، إلا أن هذا الأمر يواجه بحرج شديد من قبل الدول الشاحنة، حيث إن لها مصلحة قوية في الحفاظ على سرية البيانات والمعلومات المحيطة بنقل المواد النووية، وهو ما تسعى إلى تحقيقه من خلال الاتفاقيات الثنائية التي تعقدتها بمناسبة مرور سفنها النووية، وذلك خشية تعرض هذه السفن للهجمات الإرهابية، يأتي هذا في ظل

حرص الدول الساحلية على العلم بالبيانات المتعلقة بالشحنة النووية المنقولة لحماية بيئتها الحية من مزار عبور هذه المواد، خاصة في حالة غرق هذه السفينة أو تحطمها<sup>(١)</sup>.

#### ب/ الالتزام بالإخطار بعد وقوع الحادث النووي:

إذا كان الالتزام بالإخطار بالمعني السابق يهدف إلى تجنب وقوع الحادث النووي، فإن الالتزام بالإخطار بعد وقوع الحادث الهدف منه في الأساس هو محاول السيطرة على آثار هذا الحادث، الذي يتميز بتفاقم مخاطره وسرعة انتشارها.

(١) وقد وجد تطبيقاً لذلك عام ١٩٩٢ عندما قامت السفينة Akatsuki Maru بنقل شحنة من البلوتونيوم (١,٧ مليون طن) من فرنسا إلى اليابان، وتعد هذه الشحنة أول شحنة من نوعها من حيث الكمية، والتي ووجهت بمعارضة شديدة، وذلك على الرغم من حرص الدول أطراف عملية النقل على الحفاظ على سرية عملية النقل. وقد كان من أهم الدول التي أبدت معارضتها الأرجنتين وشيلي والبرتغال وجنوب أفريقيا وماليزيا. كما نظمت منظمة جرين بيس Greenpeace المتخصصة في الشؤون البيئية مظاهرات في الموانئ الفرنسية واليابانية احتجاجاً على نقل هذه المواد. راجع:

David B. Dixon, Transnational shipments of nuclear materials by sea: Do current safeguards provide coastal states a right to deny innocent passage, op. cit, p76.

وتطبيقاً لذلك نص قانون تنظيم الأنشطة النووية والإشعاعية المصري على التزام الناقل بإبلاغ الغرفة المركزية للطوارئ النووية والإشعاعية بهيئة الرقابة النووية والإشعاعية بكافة المعلومات والبيانات المتوافرة لديه عند وقوع حوادث نووية أو إشعاعية وفق الإجراءات التي تحددها اللائحة التنفيذية لهذا القانون<sup>(١)</sup>.

وقد نصت اتفاقية السلامة البحرية (سولاس) لسنة ١٩٧٤ على " في حالة وقوع أي حادث قد يؤدي إلى مخاطر بيئية، فيجب على ربان السفينة النووية أن يخطر حكومة الدولة التي ترفع السفينة علمها بذلك فوراً، كما يجب على الربان أن يخطر السلطات الحكومية المختصة في الدولة التي تبحر السفينة في مياهها الإقليمية أو تتجه إليها في حالة الحادث"<sup>(٢)</sup>.

(١) راجع: المادة (٦٦) من القانون المصري رقم (٧) لسنة ٢٠١٠ بإصدار قانون تنظيم الأنشطة النووية والإشعاعية.

(٢) راجع:

chapter (VIII), the International Convention for the Safety of Life at Sea (SOLAS), International Maritime Organization (IMO), 1974, available at: <http://seafarers.msa.gov.cn/InternationalPact/InternationalFile/SOLAS/SOLAS%201974%20consolidated%20edition2004/%E8%8B%B1%20SOLAS%20consolidated%20edition2004%20.pdf>

## ويتضح من هذا النص عدة أمور أهمها:

١- أن واجب الإخطار مرتبط بوقوع حادث نووي، وذلك بصرف النظر عن تحقق الضرر من عدمه. ويعد هذا أمراً محموداً، وذلك بالنظر إلى أن ربان السفينة قد لا يتمكن من اكتشاف وقوع ضرر نووي، بالنظر إلى أن هذا الضرر مما لا يمكن إدراكه بالحواس الطبيعية، بالإضافة إلى أن الأضرار النووية لا تظهر آثارها بصورة فورية، وإنما هي ذات آثار متراخية، ومن ثم يكفي مجرد وقوع الحادث حتى يلتزم الربان بالقيام بالإخطار.

٢- أن واجب الإخطار يقع على عاتق الناقل بصرف النظر عن مكان إبحار السفينة وقت وقوع الحادث، أي سواء كان في البحر الإقليمي لإحدى الدول أو أعالي البحار، على أن يلتزم الربان بإخطار إما الدولة التي وقع الحادث في مياهها الإقليمية، أو الدولة المتجهة إليها السفينة.

ويؤخذ على الملاحظة الثانية أن الاتفاقية قصرت التزام الربان بإخطار الدولة التي وقع الحادث في مياهها الإقليمية أو الدولة التي تتجه إليها السفينة، ولم تذكر الدولة الساحلية في حالة الإبحار في أعالي البحار، وذلك بالنظر إلى أن هذه الدولة قد تكون معرضة لمخاطر الأضرار النووية، وإن كان مما يخفف من غلواء هذا الأمر، ما نصت عليه اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار لسنة

١٩٨٢ من أنه "عندما تعلم دولة بحالات تكون البيئة فيها معرضة لخطر داهم بوقوع ضرر بها، أو بحالات تكون فيها البيئة قد أصيبت بضرر بسبب التلوث، عليها أن تخطر فوراً الدول الأخرى التي ترى أنها معرضة للتأثر بذلك الضرر، وكذلك المنظمات الدولية"<sup>(١)</sup>. أيضاً نصت اتفاقية الإبلاغ المبكر عن الحوادث النووية لسنة ١٩٨٦<sup>(٢)</sup> على " يجب على الدولة التي وقع في نطاق ولايتها أو

(١) راجع:

United Nations Convention on the Law of the Sea, article(198), available at:  
[http://www.un.org/depts/los/convention\\_agreements/texts/unclos/unclos\\_e.pdf](http://www.un.org/depts/los/convention_agreements/texts/unclos/unclos_e.pdf)

(٢) راجع:

Convention on Early Notification of a Nuclear Accident, International Atomic Energy Agency, article(2) available at:  
<http://www.iaea.org/Publications/Documents/Infcires/Others/infeirc335.shtml>

- وحسناً فعلت الاتفاقيات الدولية المعنية بهذا الشأن، حيث لم تكتف فقط بمجرد إلزام الدولة التي وقع الحادث في إقليمها بالإعلام، ولكنها فرضت عليها أيضاً واجب التعاون فيما بينها للقضاء على آثار الحادث النووي، أو حتى التقليل منه. أيضاً نصت اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار لسنة ١٩٨٢ على أن "تتعاون الدول الواقعة في المنطقة المتأثرة وفقاً لقدراتها، والمنظمات الدولية قدر المستطاع في القضاء على آثار التلوث، وكذلك في منع الضرر أو خفضه إلى الحد الأدنى، وتحقيقاً لهذه الغاية تعمل الدول معاً على وضع وتعزيز خطط الطوارئ لمواجهة حوادث التلوث في البيئة البحرية".

United Nations Convention on the Law of the Sea, article(199),

- أيضاً نصت اتفاقية المساعدة في حالة وقوع حادث نووي أو طارئ إشعاعي لسنة ١٩٨٦ على أنه " يجب على الدول الأطراف أن تتعاون فيما بينها ومع الوكالة الدولية للطاقة الذرية وفقاً لأحكام هذه الاتفاقية من أجل تيسير تقديم المساعدة العاجلة في حالة وقوع

سيطرتها حادث نووي أن تخطر الدول التي يحتمل أن تضرار أو أضريرت فعلاً بالحادث النووي وطبيعته ووقت حدوثه وموقعه على وجه التحديد".

وقد حرص قانون تنظيم الأنشطة النووية والإشعاعية المصري<sup>(١)</sup> على إلزام الناقل بواجب الإخطار في حالة وقوع الحادث النووي، حيث نص على الالتزام بالإبلاغ الفوري للغرفة المركزية للطوارئ النووية والإشعاعية بالهيئة الرقابية عن حالة الطوارئ، والذي يجب أن يتضمن كافة البيانات المتعلقة

حادث نووي أو طارئ إشعاعي، وذلك من أجل التقليل إلى أدنى حد من أضراره وحماية الأرواح والممتلكات والبيئة من آثار المنطلقات المشعة، ولتيسير هذا التعاون يجوز للدول الأطراف أن تتفق على اتخاذ ترتيبات ثنائية أو متعددة الأطراف أو الجمع بينها عند الاقتضاء لمنع وقوع إصابات أو أضرار يمكن أن تنشأ في حالة الحادث النووي أو الطارئ الإشعاعي، أو التقليل إلى أدنى حد من هذه الإصابات والأضرار".

Convention on assistance in the case of a nuclear accident or radiological emergency, Vienna, 26 September 1986, article(1), available

at: <http://cil.nus.edu.sg/rp/il/pdf/1986%20Convention%20on%20Assistance%20in%20Case%20of%20NA%20or%20RE-pdf.pdf> ; Appraisal for Japan of the Safety of the Transport of Radioactive Material, Provision for the Application of the IAEA Safety Standards, International Atomic Energy, op. cit, p51.

(١) راجع المادة (٦٦) من قانون الأنشطة النووية والإشعاعية المصري رقم ٧ لسنة ٢٠١٠.

بالحادث النووي، وخاصة تقديم وصف دقيق للحادث، وتاريخ وقوعه، وخصائص المواد المشعة المنطلقة وطبيعتها، بالإضافة للحالة الجوية السائدة والمتوقعة، وكافة التدابير الوقائية المتخذة، وطبيعة وحجم الإصابات والإجراءات المتخذة. كما نص هذا القانون أيضاً<sup>(١)</sup> على إلزام الناقل بالإبلاغ ليس فقط في حالة وقوع حادث نووي، بل وألزمته أيضاً بالإبلاغ في حالة فقد أو سرقة المواد النووية أو المشعة أو النفايات المشعة.

## ٢ - الالتزام بالمرور الآمن:

الأصل والقاعدة المقررة بخصوص مرور السفن سواء في المياه الإقليمية أم المياه الدولية (أعالي البحار) هو حرية الملاحة، لكن هل شهدت هذه الحرية أي شكل من أشكال القيود نقل المواد النووية، وما هي طبيعة الالتزامات الملقاة على عاتق الناقل البحري بما يحقق مفهوم المرور الآمن؟

تحتمي السفن التي تقوم بنقل المواد النووية وتصريف النفايات المشعة عبر مياه البحر، بما استقرت عليه القوانين والأعراف الدولية من مبدأ حرية الملاحة Free navigation، والذي يجعل منطقة أعالي البحار منطقة ملكاً

(١) راجع المادة (١٨/٣٨) من قانون الأنشطة النووية والإشعاعية المصري رقم ٧ لسنة ٢٠١٠

لجميع الدول وليست حكراً على أحد<sup>(١)</sup>. والذي أكدت عليه صراحة اتفاقية جينيف لأعالي البحار لسنة ١٩٥٨<sup>(٢)</sup>، وأيضاً اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار<sup>(٣)</sup>.

لكن على الرغم من هذا، تعد مسألة مرور السفن المحملة بمواد الطاقة النووية من الأمور التي تواجه مقاومة شديدة من قبل الدول التي يتم المرور بمياهاها، وذلك بالنظر لحجم الضرر المحتمل على أثر هذا المرور<sup>(٤)</sup>، الأمر الذي دفع الدول إلي التمسك بمجموعة من الضوابط تنظم استعمال السفن

(١) راجع:

Thomas A. Clingan, The Law of the Sea: Ocean Law and Policy (London: Austin & Winfield), 1994, p10; Hugo Grotius, The Freedom of the Seas, or the Right Which Belongs to the Dutch to Take Part in the East Indian Trade, (New York: Oxford University Press, 1916), p8.

(٢) راجع:

Convention on the High Sea, Geneva, United Nations Treaty Series 82, 29 April 1958, , Article (2).

(٣) راجع:

United Nations Convention on the Law of the Sea (UNCLOS), 1982, Geneva, 16 November 1994, Articles (87).

(٤) راجع:

David B. Dixon, Transnational shipments of nuclear materials by sea: Do current safeguards provide coastal states a right to deny innocent passage?, op. cit, p64.

لحريتها في الملاحة<sup>(١)</sup>، كان من أهمها أن يكون هذا المرور آمناً Innocent passage، أي لا يضر بالدول التي يتم المرور بمياهها<sup>(٢)</sup>.

هذا وقد عرفت اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار المقصود بالمرور الآمن بأنه المرور الذي لا يترتب عليه الإضرار بسلام وأمن الدول التي يتم المرور في مياهها<sup>(٣)</sup>

هذا وقد أفادت هذه الاتفاقية أن مرور السفن المحملة بالمواد النووية لا يعد في حد ذاته مروراً غير آمن، حيث إن هذه الاتفاقية لم تذكر حالة مرور

(١) راجع:

Thaqal S. Al-Ajmi, maritime transport of environmentally damaging materials: a balance between absolute freedom and strict prohibition, op. cit , p43; Lisa Welming, The Transportation of Nuclear Cargo at Sea (Shrinkage of the Right of Innocent Passage), op. cit, p1.

(٢) راجع:

Lisa Welming, The Transportation of Nuclear Cargo at Sea (Shrinkage of the Right of Innocent Passage), op. cit, p1.

(٣) راجع:

Article 19-1: ( meaning of innocent passage): " Passage is innocent so long as it is not prejudicial to the peace, good order or security of the coastal State. Such passage shall take place in conformity with this Convention and with other rules of international law".

السفن المحملة بالمواد النووية في المياه الإقليمية أو الساحلية لدولة ما ضمن حالات المرور غير الآمن<sup>(١)</sup>، بل حرصت الاتفاقية على تأكيد هذا المعنى

(١) راجع:

Article 19-2: " 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:

(2) 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:

- (a) any threat or use of force against the sovereignty, territorial integrity or political independence of the coastal State, or in any other manner in violation of the principles of international law embodied in the Charter of the United Nations;
- (b) any exercise or practice with weapons of any kind;
- (c) any act aimed at collecting information to the prejudice of the defence or security of the coastal State;
- (d) any act of propaganda aimed at affecting the defence or security of the coastal State;
- (e) the launching, landing or taking on board of any aircraft;
- (f) the launching, landing or taking on board of any military device;
- (g) the loading or unloading of any commodity, currency or person contrary to the customs, fiscal, immigration or sanitary laws and regulations of the coastal State;
- (h) any act of willful and serious pollution contrary to this Convention;
- (i) any fishing activities;
- (j) the carrying out of research or survey activities;
- (k) any act aimed at interfering with any systems of communication or any other facilities or installations of the coastal State;
- (l) any other activity not having a direct bearing on passage.

صراحة، حيث جاء فيها أن السفن المحملة بالمواد النووية يمكن لها المرور في المياه الساحلية والإقليمية للدول شريطة أن تكون حاملة للمستندات والوثائق التي ترخص لها ذلك<sup>(١)</sup>.

ومن ثم يعد المرور العابر<sup>(٢)</sup> للسفينة المحملة بالمواد النووية في المياه الإقليمية أو الساحلية جزءاً من حرية الملاحة<sup>(٣)</sup>. فكون السفينة محملة بمواد نووية أمر لا يشكل خطراً في حد ذاته، بشرط استيفاء الضوابط والمعايير اللازمة لذلك<sup>(٤)</sup>. ولا يخل كل ذلك بحق الدولة التي يتم المرور في مياهها الإقليمية في أن يتم إخطارها من قبل السفينة بطبيعة المواد النووية المحملة على

(١) راجع:

Article 23: "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".

(٢) ويشترط في المرور العابر في هذا الخصوص أن يتعلق الأمر برحلة بحرية دولية يتم جزء منها في المياه الدولية أو منطقة أعالي البحار، والجزء الآخر في المياه الإقليمية أو الساحلية.

(٣)

See: UNCLOS, note above, Article 37.

(٤) راجع:

Lisa Welming, The Transportation of Nuclear Cargo at Sea (Shrinkage of the Right of Innocent Passage), op. cit, p1.

متنها<sup>(١)</sup>، وذلك كي تقرر السماح للسفينة بالمرور أو لا تسمح بذلك، بالنظر إلى أن هذا يشكل مساساً بسيادتها على مياهها الإقليمية<sup>(٢)</sup>.

وقد وجد تطبيقاً لذلك ما جاء في اتفاقية بروكسيل الخاصة بمسئولية مستغلي السفن النووية لسنة ١٩٦٢، من أنه يجوز للدول المتعاقدة أن ترفض دخول السفن النووية المرخص لها بالاستغلال من قبل دولة متعاقدة أخرى إلى موانئها ومياهها الإقليمية، ولو كانت الدولة المرخصة قد أوفت بكل الالتزامات المفروضة عليها من قبل الاتفاقية<sup>(٣)</sup>.

(١) منذ قديم الأزل والنقل البحري يأتي على رأس وسائل نقل البضائع، وعندما بدأت الدول في الاستفادة من الطاقة النووية، كان النقل البحري في مقدمة الوسائل التي تم الاعتماد عليها في ذلك، الأمر الذي تسبب في كثير من المشاكل المعقدة، وتشير التقديرات إلى أن أكثر من ٥٠% من المواد المنقولة عن طريق البحر تنسم بالخطورة ومعظمها من المواد النووية، خاصة في السنوات الأخيرة. ففي عام ١٩٩٢ تم نقل العديد من الشحنات النووية والنفايات المشعة فيما بين اليابان وفرنسا والمملكة المتحدة على متن السفينة Akatsuki Maru، وقد كانت هذه العمليات تتم بصورة سرية. وقد احتجت العديد من الدول (دول مجموعة الكاريبي) التي تم المرور في مياهها الإقليمية دون علمها أو موافقتها.

Lisa Welming, The Transportation of Nuclear Cargo at Sea (Shrinkage of the Right of Innocent Passage), op. cit, p1.

(٢)

Ibid, p1.

(٣) راجع المادة (١٧) من اتفاقية بروكسيل الخاصة بمسئولية مستغلي السفن النووية لسنة ١٩٦٢.

ولاشك أن هذه المادة تتعارض مع ما قررته اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار، من أن المرور الآمن حق لكل سفينة مادام هذا المرور لا يشكل إضراراً بسلامة الدولة التي يتم المرور بها.

ويبدو أن هذا التعارض لا قيمة له، حيث إن اتفاقية بروكسيل سألقة الذكر لم تدخل حيز النفاذ بعد حتى الآن، الأمر الذي لم يجعل لهذا التعارض أثراً. لكن هذا لا يمنعنا من الانتصار دائماً لحق المرور مادام آمناً، بمعنى أن السفينة ما دامت قد استوفت متطلبات الأمن والسلامة، فليس هناك ما يمنع من السماح لها بالمرور، حيث إن مسألة الحاجة للطاقة النووية – خاصة في المستقبل القريب – أصبحت ضرورة لمعظم إن لم يكن جميع دول العالم.

هذا وقد جاء في لائحة أمان نقل المواد النووية الصادرة عن الوكالة الدولية للطاقة النووية أن الناقل يجب عليه الالتزام باتخاذ التدابير اللازمة لمنع سرقة أو تلف المواد النووية، واتخاذ كافة التدابير اللازمة لضمان السيطرة على المواد المنقولة لتجنب سرقة هذه المواد أو تصريفها بطريقة غير مناسبة<sup>(١)</sup>.

(١) راجع:

IAEA Safety Standards, Regulations for the Safe Transport of Radioactive Material 2012 Edition, Specific Safety Requirements, No. SSR-6, p3, available at: [http://www-pub.iaea.org/MTCD/publications/PDF/Pub1570\\_web.pdf](http://www-pub.iaea.org/MTCD/publications/PDF/Pub1570_web.pdf)

وبناء على ما سبق، إذا تبين أن مرور السفينة غير آمن، فإنه يحق للدولة الساحلية أن تمنع هذا المرور<sup>(١)</sup>، أو أن تستوقف السفينة، وذلك وفق ما تراه مناسباً محققاً للأمن<sup>(٢)</sup>.

وينطوي التزام الناقل البحري للمواد النووية بالمرور الآمن بمجموعة من التدابير، أهمها:

#### أ/ الالتزام بعدم تصريف النفايات المشعة في البيئة البحرية:

حظيت مشكلة تلوث البيئة البحرية بفعل المواد النووية باهتمام الدول

(١)

UNCLOS, Article(25-1); (Rights of protection of the coastal State) " The coastal State take the necessary steps in its territorial sea to prevent passage which is not innocent".

(٢)

UNCLOS, Article (25-3); (Rights of protection of the coastal State)" The coastal State may, without discrimination in form or in fact among foreign ships, suspend temporarily in specified areas of its territorial sea the innocent passage of foreign ships if such suspension is essential for the protection of its security, including weapons exercises. Such suspension shall take effect only after having been duly published".

والهيئات الدولية<sup>(١)</sup>، بل وحتى أحكام القضاء<sup>(٢)</sup>، وذلك بالنظر إلى أن البحر ليس مجرد طريق لسير السفن لنقل الأفراد والبضائع، ولكنه عنصر هام من عناصر البيئة المليء بالكائنات الحية المتعددة، كما أنه يحوى العديد من المصادر والثروات الطبيعية<sup>(٣)</sup>. من ناحية أخرى تلوث البحار يتسبب في الإضرار بالعالم بأسره<sup>(٤)</sup>، ليس فقط لأن حجم المسطحات المائية يمثل ٧١% من حجم الكرة الأرضية، ولكن أيضاً لأن الضرر النووي يمتد لمسافات طويلة تتجاوز مكان وقوع الحادث، يضاف لكل ذلك أن هذا الضرر قد يظل كامناً لفترات زمنية

(١) راجع:

Lisa Welming, The Transportation of Nuclear Cargo at Sea (Shrinkage of the Right of Innocent Passage), op. cit, p25.

(٢) وهذا ما أكدت عليه المحكمة الإدارية العليا بمصر، والتي ذهبت إلى أن " مصر لا يمكن أن تكون مقبرة للنفايات الخطرة، وأنه إذا كانت الدول المتقدمة حريصة على الحفاظ على بيئتها من خلال تضمين تشريعاتها ما يحقق ذلك، فإن الدول النامية كان حسها أشد وحرصها على تأكيد ذلك أكبر، وأن حق الإنسان في العيش في بيئة صحية نظيفة أصبح من الحقوق الأساسية التي تتسامى في شأنها وعلو مرتبتها إلى مصاف الحقوق الطبيعية والأساسية" راجع: جريدة الأهرام المصرية، بتاريخ ١/٤/٢٠٠١.

(٣) د. محمد السيد أحمد الفقى، المسؤولية المدنية عن أضرار التلوث البحري بالزيت، دار الجامعة الجديدة، ١٩٩٨، ص ١.

(٤) راجع:

Lisa Welming, The Transportation of Nuclear Cargo at Sea (Shrinkage of the Right of Innocent Passage), op. cit, p24.

طويلة<sup>(١)</sup>. ويزيد من خطورة الأمر أنه لم يعد من الممكن الاطمئنان التام بأن تصميم السفن مهما كانت قوته ودقته الحيلولة دون حدوث تسرب نووي<sup>(٢)</sup>.

(١) فالثابت أن التفجيرات النووية تتسبب في إنتاج كمية هائلة من الغبار النووي الذي يتساقط على سطح الأرض والمسطحات المائية وينتشر في الهواء، وذلك على النحو الذي يؤدي إلى اندماج هذا الغبار بالعناصر المختلفة للبيئة، ويتداخل في دورة الغذاء فتنتقل إلى الإنسان والنباتات والحشرات والأسماك والطيور. كما لوحظ أن تزايد التفجيرات النووية من شأنه أن يؤدي إلى تسرب الإشعاع إلى المياه الجوفية والأنهار والبحيرات. وقد ثبت أن التفجيرات النووية تؤدي إلى مخلفات إشعاعية يظل أثرها باقياً لسنوات متتالية. فالتفجيرات النووية التي حدثت في الماضي لا يزال يتلقى منها الإنسان ما يزيد على ٦ - ٨ ميللي ريم في السنة. د. هدى حامد قشوش، التلوث بالإشعاع النووي في نطاق القانون الجنائي، دار النهضة العربية، القاهرة، ١٩٩٧، ص ٢١-٢٢.

(٢) د. حسين فتحى، التلوث البحري المعزول للسفن وآليات الحد من المسؤولية، (بدون دار نشر)، (بدون تاريخ نشر)، ص ٦.

- وقد تسبب هذا الأمر في قيام الحكومة اليابانية بإلزام السفن الناقلة للمواد النووية بضرورة الاستعانة بأجهزة لمنع التسرب الإشعاعي ( equipment for radiological protection)، وتعمل هذه الأجهزة على قياس المعادل المكافئ للمواد النووية، وذلك للتأكد من عدم تجاوز المعدل المسموح به من قبل التشريع الوطني (قانون أمان السفن الياباني)، وقد فرض هذا القانون مجموعة من العقوبات توقع على الناقل في حالة مخالفته الاستعانة بهذه الأجهزة، أو تجاوزه الحدود المسموح بها من قبل القانون، أهمها: إمكانية الحجز على السفينة أو الغرامة أو العقوبتين.

Appraisal for Japan of the Safety of the Transport of Radioactive Material, Provision for the Application of the IAEA Safety Standards, International Atomic Energy, op. cit, p84.

ويعتبر التخلص من النفايات النووية المشعة<sup>(١)</sup> Les déchets radioactive بفعل السفن من أخطر عوامل تلويث البيئة، حيث تظل هذه النفايات محتفظة بخواصها الإشعاعية، الأمر الذي يهدد بوقوع أضرار هائلة إذا ما تم تصريفها بدون مراعاة قواعد الأمان النووي<sup>(٢)</sup>.

(١) هذا وقد صدر عن الوكالة الدولية للطاقة الذرية مدونة سلوك بشأن النقل الدولي للنفايات المشعة عبر الحدود في ٢١ سبتمبر ١٩٩١، وذلك كمبادئ توجيهية لتتهدى بها الدول للتنسيق في وضع القواعد والتشريعات المتعلقة بالنقل الدولي للنفايات المشعة عبر الحدود. وقد جاء في ديباجة هذه المدونة أن هناك إدراكاً تاماً بأن توليد القوي النووية، واستخدام النظائر المشعة ينطويان على توليد نفايات مشعة، وأنه مما لا يخفى على أحد أن حجم الأخطار التي قد تصيب الصحة البشرية والبيئة إذا ما أسيء تصريف النفايات المشعة أو تخزينها، الأمر الذي يحتم ضرورة وجود نوع من التعاون والتنسيق الدولي المتعدد وثنائي الأطراف، مع مراعاة حاجات البلدان النامية، وأن هذا التعاون يجب أن يشمل تبادل المعلومات ونقل التكنولوجيا وتقديم المساعدة. وقد عرفت النفايات المشعة من قبل مدونة السلوك الخاصة بنقل النفايات المشعة الصادرة عن الوكالة الدولية للطاقة النووية بأنها عبارة عن " أية مادة تحتوي على بنويدات مشعة بتركيزات أو مستويات إشعاعية أعلى من مستويات الإعفاء التي تحددها الهيئة وليس لها استعمال متوقع بما في ذلك أجزاء الوقود النووي للمستهلك". راجع:

Code of Practice on the International Transboundary Movement of Radioactive Waste, op. cit.

(٢) راجع:

Thaqal S. Al-Ajmi, maritime transport of environmentally damaging materials: a balance between absolute freedom and strict prohibition, op. cit, =

ويقصد بالتصرف بالنفايات المشعة جميع الأنشطة الإدارية والتشغيلية التي تتطوي على تداول النفايات المشعة والتمهيد لمعالجتها ونقلها وتخزينها والتخلص منها<sup>(١)</sup>.

وعرفت أيضا من قبل الاتفاقية المشتركة بشأن أمان التصرف في الوقود المستهلك وأمان التصرف في النفايات المشعة التي أبرمت بمعرفة الوكالة الدولية للطاقة الذرية لسنة ١٩٩٧ بأنها عبارة عن " وضع الوقود المستهلك أو النفايات المشعة في مرفق مناسب بنية عدم استرجاعها"<sup>(٢)</sup>.

وعلى الرغم من تعدد صور التخلص من النفايات المشعة؛ من خلال دفنها في أعماق الأرض أو إرسالها في صواريخ الفضاء إلى الفضاء الخارجي،

p42; United States Court of Appeals, for the district of Columbia circuit, (IN RE: AIKEN COUNTY, PETITIONER), Argued March 22, 2011 Decided July 1, 2011, No. 10-1050, available at:

[http://www.cadc.uscourts.gov/internet/opinions.nsf/872039F019B626D7852578C00053956D/\\$file/10-1050-1316111.pdf](http://www.cadc.uscourts.gov/internet/opinions.nsf/872039F019B626D7852578C00053956D/$file/10-1050-1316111.pdf)

(١) د. محمد عبد الرحيم الناغي، الحماية الجنائية في مجالات الطاقة النووية السلمية، مرجع سابق، ص ٤٨٤.

(٢) راجع:

Joint Convention on the Safety of Spent Fuel Management and on the Safety of Radioactive Waste Management, Dec. 24, 1997, (article 2), available at

<http://www.iaea.org/Publications/Documents/Infcircs/1997/infcirc546.pdf>.

إلا أن هذه الصور يكتنفها صعوبات، تتمثل في ارتفاع تكاليفها، وحدوث تلوث شديد للفضاء الخارجي على أثر القيام بها. يأتي ذلك في ظل سهولة التخلص من هذه النفايات عن طريق إغراقها في مياه البحار والمحيطات، الأمر الذي كشف عن خطورة قيام السفن بعمليات التخلص من هذه النفايات، الأمر الذي أثار قلقاً شديداً للدول والمنظمات الدولية، وذلك بالنظر إلى أن العبوات التي تحوى هذه النفايات غالباً ما تفقد إحكامها وهي في أعماق البحار، وذلك بفعل التيارات البحرية، التي من شأنها أن تؤدي إلى تآكل هذه العبوات ومن ثم حدوث تسرب إشعاعي يلوث مياه البحر ينتقل بعد ذلك للإنسان والنبات والحيوان<sup>(١)</sup>.

وقد عرفت الاتفاقية المشتركة بشأن أمن التصرف في الوقود المستهلك وأمان التصرف في النفايات المشعة سالفة الذكر المقصود بنقل النفايات المشعة بأنه عبارة عن أي شحن لوقود مستهلك أو نفايات مشعة من دولة منشأ إلى دولة مقصد<sup>(٢)</sup>.

(١) د. محمد حسين عبد العال، النظام القانوني للمسئولية المدنية في المجال النووي، المرجع السابق، ص ٢٨.

(٢) راجع:

Joint Convention on the Safety of Spent Fuel Management and on the Safety of Radioactive Waste Management, (article 2).

ودعمًا لحق كل دولة في حماية بيئتها، فقد أعطت الاتفاقيات الدولية لكل دولة الحق في سن التشريعات واللوائح الداخلية في حماية هذه البيئة بما يتوافق مع ظروفها الخاصة. ليس هذا فحسب، بل المستقر عليه في عرف القانون الدولي أن من حق الدول التي يتم الاعتداء على بيئتها البحرية اتخاذ الإجراءات القمعية المناسبة لمواجهة هذا الاعتداء<sup>(١)</sup>. من ناحية أخرى ألزم إعلان استكهولم لعام ١٩٧٢ كافة الدول المرخصة للسفن الناقلة للمواد النووية أن تفرض على هذه السفن اتخاذ كافة التدابير اللازمة لمنع وقوع أية انتهاكات من شأنها الإضرار بالبيئة<sup>(٢)</sup>. كما حرصت محكمة العدل الدولية على تأكيد التزام الدولة

(١) وتحرص الدول على ممارسة حقها في حماية بيئتها البحرية، حتى ولو أقتضى الأمر التدخل بالقوة، ففي قضية " Torrey Canyon " لعام ١٩٦٩ قامت بريطانيا بقصف أحد ناقلات النفط الليبيرالية وقامت بتدميرها، وذلك بعد أن جنحت هذه السفينة في المياه الإنجليزية. أيضًا قامت كندا في عام ١٩٩٥ باستخدام القوة للاستيلاء على سفينة الصيد الأسبانية في أعالي البحار بسبب سلوكياتها المضرة بالبيئة أثناء قيامها بالصيد. أيضًا ما قامت به دولة تشيلي من استخدام القوة لطرد السفينة البريطانية المحملة بالنفايات المشعة (البلوتونيوم) من مياهها الإقليمية إلى المحيط الهادي عام ٢٠٠٥.

Jon M. Van Dyke, 'The Legal Regime Governing Sea Transport of Ultra hazardous Radioactive Materials', 33 Ocean Development and International Law, 2002, p81; Thaqal S. Al-Ajmi, maritime transport of environmentally damaging materials: a balance between absolute freedom and strict prohibition, op. cit, p 46.

(٢) راجع:

Declaration of the United Nations Conference in the Human Environment, Stockholm (Stockholm Declaration), Stockholm, UN Doc. A/CONF, 1972, 48/14.

المرخصة للمنشآت أو السفن التي ينطوي نشاطها على خطورة بالبيئة (كالسفن الناقلة للمواد النووية) بالتأكد من توافر التدابير اللازمة لحماية البيئة، واعتبار هذا الأمر التزاماً دولياً مصدره القانون الدولي<sup>(١)</sup>.

وبناء عليه يلتزم ناقل المواد النووية بمراعاة ضوابط المرور الآمن، خاصة فيما يتعلق بحماية البيئة<sup>(٢)</sup>، الأمر الذي يجب معه تجنب القيام بعمليات إلقاء النفايات المشعة في المياه، واتخاذ كافة التدابير اللازمة للحيلولة دون حدوث أي تسرب إشعاعي للمواد المحملة على متن السفينة.

من ناحية أخرى حرصت الاتفاقية المشتركة بشأن أمان التصرف في الوقود المستهلك وأمان التصرف في النفايات المشعة سالف الذكر على تنظيم المسؤولية الناشئة عن تصريف النفايات المشعة، حيث نصت المادة (١/٢١) منها على أن " يكفل كل طرف متعاقد إسناد المسؤولية الأساسية عن أمان التصرف في الوقود المستهلك والنفايات المشعة إلى حامل الرخصة ذات الصلة،

(١) راجع:

International Court of Justice, Advisory Opinion on the Legality of the Threat or Use of Nuclear Weapons, ICJ Rep. 226, 241-42, 8 July 1996.

(٢) راجع:

Lisa Welming, The Transportation of Nuclear Cargo at Sea (Shrinkage of the Right of Innocent Passage), op. cit, p4.

ويتخذ الخطوات المناسبة التي تكفل اضطلاع كل من يحمل هذه الرخصة بالمسئولية".

ويبدو أن هذه الاتفاقية قد ألفت بعبء المسئولية عن أمان تصريف الوقود المستهلك والنفايات المشعة علي المرخص له (الناقل)، بحيث يتحمل المسئولية الناشئة عن عدم مراعاة الضوابط الخاصة بتصريف هذه النفايات. ويعكس هذا النص ضرورة أن يكون الناقل قبل قيامه بمهام تصريف النفايات المشعة قد حصل على رخصة بذلك من قبل الدولة التي تتبعها السفينة. ويجب على هذه الدولة أن تحرص على إصدار هذه الرخصة للسفينة، حيث إن الفقرة الثانية من المادة السابقة قد قررت أنه في حالة عدم وجود رخصة فإن المسئولية الناشئة عن تصريف هذه المواد تقع على عاتق الدولة شخصياً، الأمر الذي يبرز حرص على الدولة على إصدار هذا الترخيص للسفن النووية<sup>(١)</sup>.

(١) وتبدو الحكمة من فرض نظام الترخيص على عمليات نقل المواد النووية، أن هذه الأنشطة تتسم بالخطورة، وتحتاج إلي تمكين الدولة من ممارسة نوع من التدخل للرقابة على اتخاذ التدابير الوقائية والاحتياطيات اللازمة على ممارسة هذا النشاط لضمان سلامة الدولة وأمن مواطنيها. يضاف لذلك أن الدولة مسئولة قانوناً عن نشاط السفينة، من خلال التزامها بالتدخل لتغطية التعويضات المستحقة عن الحوادث النووية، الأمر الذي يبرر ضرورة قيامها بفرض رقابة حتى تتجنب المسئولية. د. أيمن محمد سليمان مرعي، النظام القانوني للتراخيص النووية والإشعاعية، رسالة دكتوراه، كلية الحقوق - جامعة القاهرة، ٢٠٠٣، ص ٤٠٣.

وعلى صعيد متصل، نصت المادة (٢٧) من ذات الاتفاقية على مجموعة من التدابير الواجب على الدول الأطراف في الاتفاقية الأخذ بها بخصوص نقل النفايات المشعة عبر الحدود، كان أهمها:

١/ تلتزم دولة المنشأ الخطوات المناسبة التي تكفل أن تكون عملية النقل عبر الحدود مرخصا بها وألا تنفذ إلا بإخطار مسبق إلى دولة المقصد وبموافقتها.

٢/ تخضع عملية النقل عبر الحدود خلال دول العبور للالتزامات الدولية ذات الصلة بأنماط النقل المحددة المستخدمة.

٣/ لا يوافق الطرف المتعاقد الذي هو دولة المقصد على عملية النقل عبر الحدود، إلا إذا توافرت لديه القدرة الإدارية والتقنية اللازمة، وكذلك الهيكل الرقابي اللازم للتصرف في الوقود المستهلك أو النفايات المشعة على نحو يتفق مع هذه الاتفاقية.

٤/ لا يرخص الطرف المتعاقد الذي هو دولة المنشأ بعملية نقل عبر الحدود إلا إذا أمكنه أن يقتنع ببناء على موافقة دولة المقصد باستيفاء متطلبات الفقرة الفرعية "٣" قبل عملية النقل عبر الحدود.

٥/ يتخذ الطرف المتعاقد الخطوات المناسبة للسماح بإعادة دخول ما سبق نقله إلى أراضيها، إذا لم تتم عملية النقل عبر الحدود، أو لم يمكن إتمامها طبقاً لهذه المادة، ما لم يمكن عمل ترتيب مأمون.

#### ب/ الالتزام بالمتطلبات الخاصة بالشحنة أو الطرد:

مما لا شك فيه أن عيوب تصميم الحاوية<sup>(١)</sup> أو الطرد أو سوء تغليف الشحنة النووية قد تلعب الدور الأكبر في وقوع الحوادث النووية بفعل ما يترتب على ذلك من تسرب إشعاعي، قد يجعل مرور السفينة غير آمن.

(١) ويلاحظ أن الولايات المتحدة قد حرصت — على أثر خشيتها من دخول الأسلحة النووية إليها عبر الحاويات الناقلة — إلى وضع نظام رقابي على تعبئة الحاويات، وذلك بهدف التأكد من توافر المعايير الأمنية الواجبة في الحاوية، وقد ابتكرت على أثر ذلك جهازاً أمنياً متعدد الأنظمة، يتم تزويد الحاوية به، حيث يعمل هذا الجهاز على التأكد من خلو الحاوية من وجود مواد نووية محظورة، بل ويعمل الجهاز أيضاً على رصد كافة أشكال التسلسل غير المشروع للحاوية، كما أنها زودت موانئها البحرية بأجهزة يمكن من خلالها تحديد مكان الحاوية التي تحتوى على مواد نووية.

Michael May, Tonya Putnam and Dean Wilkening, “Detecting Nuclear Material in International Container Shipping: Criteria for Secure Systems,” Center for International Security and Cooperation, Stanford University, January 2003, pp. 15-16.

وتطبيقاً لذلك نصت اتفاقية فيينا للحماية المادية للمواد النووية على أنه يحق للدول الأطراف في الاتفاقية تبادل المعلومات فيما بينها عند الاقتضاء أو مع المنظمات الدولية بغية حماية المواد النووية أو التحقق من سلامة حاويات النقل<sup>(١)</sup>.

نص أيضاً قانون تنظيم الأنشطة النووية والإشعاعية المصري على أن " يلتزم الناقل بتطبيق النظم والقواعد والمعايير الصادرة من الهيئة في شأن نقل المواد المشعة. وتحدد اللائحة التنفيذية القواعد والإجراءات المتعلقة بنقل الطرود، وفقاً لأحكام هذا القانون وبما يتفق مع المعايير الدولية ذات الصلة"<sup>(٢)</sup>.

هذا وقد اتفقت الوزارات والهيئات اليابانية المعنية بنقل المواد النووية على أن تتبادل المعلومات فيما بينها بخصوص نقل هذه المواد، كما تم الاتفاق

(١) راجع:

Convention on the physical protection of nuclear material (with annexes). Adopted at Vienna on 26 October 1979 and opened for signature at Vienna and New York on 3 March 1980, article (5/b/2), available at:

<http://treaties.un.org/untc//Pages//doc/Publication/UNTS/Volume%201456/volume-1456-I-24631-English.pdf>

(٢) راجع: المادة (٦١) من القانون المصري رقم (٧) لسنة ٢٠١٠ بإصدار قانون تنظيم الأنشطة النووية والإشعاعية.

على أن تعقد هذه الوزارات اجتماعات دورية للتنسيق فيما بينها لإجراء ما يلزم من تعديلات أو تغييرات في الأنظمة والسياسات المتبعة في نقل هذه المواد<sup>(١)</sup>. وقد وضعت اليابان مجموعة من الإجراءات الرقابية لنقل المواد النووية، كان أهمها:

١/ الموافقة على تصميم العبوة الخاصة بتعبئة المواد النووية METI, MEXT<sup>(٢)</sup> وفق التصميم المعتمد من قبل السلطات المختصة، ويتم إصدار شهادة

(١)

Appraisal for Japan of the Safety of the Transport of Radioactive Material, Provision for the Application of the IAEA Safety Standards, International Atomic Energy, op. cit, p42.

(٢) وأنظمة METI, MEXT عبارة عن سجلات شاملة خاصة، يتم فيها تدوين كافة البيانات الخاصة بالشحنات النووية بأرقام سلسلة خاصة بكل حزمة أو عبوة، كما يثبت فيه أيضاً استيفاء العبوة لكافة المتطلبات الأمنية، ووفق التصميم المعتمد. وقد كان من أهم المواصفات التي وضعتها السلطات اليابانية بخصوص العبوة الخاصة بنقل المواد النووية، ما يلي:

- أ- المواصفات الخارجية للعبوة.
- ب- مستوى الإشعاع الصادر عن العبوة، وتأثيرها على التلوث.
- ت- إعداد فهارس بعدد وحجم العبوات ومواصفاتها الخاصة.
- ث- رص العبوات بما يسمح بوجود فواصل مناسبة فيما بينها.
- ج- تبنى برامج للحماية ضد مخاطر الإشعاع.
- ح- اعتماد مجموعة من التدابير في حالة وقوع الحادث النووي.

Appraisal for Japan of the Safety of the Transport of Radioactive Material, Provision for the Application of the IAEA Safety Standards, International Atomic Energy, op. cit, p29, p60.

من قبل هذه السلطات لمدة لا تتجاوز ثلاثة سنوات قابلة للتجديد بناء طلب ذوى الشأن، مع مراعاة أن الشهادة يتم تجديدها تلقائياً مادام تصميم العبوة لم يطرأ عليه تغيير أو تعديل.

٢/ الموافقة على التعبئة من قبل السلطات المختصة، مع مراعاة ان يتم التغليف برقم مسلسل، على ألا يتم التصديق على التغليف إلا بعد التأكد من استيفاء العبوة لكافة المواصفات المطلوبة، وتصدر بذلك شهادة موثقة لمدة ثلاثة أشهر.

٣/ التأكد من طريقة شحن العبوات على متن السفينة، وهذا يتضمن التأكد من الطريقة التي تم من خلالها تحميل الشحنة على متن السفينة، وطريقة رصها.

هذا وقد عنيت اتفاقية (MARPOL) بوضع الضوابط والمعايير الخاصة ببناء السفن الناقلة للمواد الخطرة<sup>(١)</sup> (كالمواد النووية)، والتي تهدف إلى منع

(١) وقد عرفت المواد الخطرة من قبل المدونة البحرية الدولية (IMDG Code) بأنها تلك المواد التي من شأنها أن تحدث تلوثاً للبيئة البحرية، وذلك إذا كانت تحتوى على مواد ملوثة للبيئة البحرية.

=

حدوث تلوث أثناء نقل هذه المواد، من خلال حسن تصميم السفينة، ومراعاة الضوابط الخاصة بتعبئة وتغليف المواد النووية، ووضع العلامات التعريفية والعلامات اللازمة<sup>(١)</sup>، كما نظمت هذه الاتفاقية الإجراءات واجبة الإلتباع فى حالة وقوع حادث التلوث للحد من آثاره.

ويجرى العمل على تحميل دولة الشحن المسؤولية الخاصة بالتأكد من صحة وسلامة الشحنات النووية قبل شحنها على متن السفينة، وأن تمنح الناقل شهادة تفيد باستيفاء الشحنة لكافة متطلبات السلامة والأمان، بحيث تسأل هذه

=

International maritime dangerous goods code (IMDG CODE), Amendment 29-98, international maritime organization, London SE1-7SR ISBN 92-801-1465-4, 1998, p27.

(١) هذا وقد نظمت المادة الثالثة من اتفاقية (MARPOL) المقصود بالعلامات التعريفية بأن كل طرد من الطرود التي تحتوى على مواد خطرة يجب أن يحتوى على علامة ثابتة تتضمن اسماً فنياً للمواد المعبئة داخل الطرد، وذلك بعيداً عن الأسماء التجارية، كما يجب أيضاً وضع علامة تفيد بأن هذه المواد من الملوثات البحرية. ويجب أن تكون هذه العلامات بارزة وثابتة، بحيث لا تتغير حتى ولو سقط الطرد فى مياه البحر لمدة ثلاثة أشهر.

MARPOL 73/78, Consolidated Edition, 2002, (Regulation 3 - Marking and labeling), available at:

<http://www.pfri.uniri.hr/~rudan/MARPOL.pdf>

الدولة إن قصرت في إصدار هذه الشهادة، أو في عدم التأكد من ضوابط السلامة الخاصة بها.

ففي عام ١٩٩٢ قامت إحدى شركات النقل البحري الإنجليزية بنقل كمية من الوقود النووي على متن السفن التابعة لها إلى اليابان، وقد قامت هذه الشركة بتزوير السجلات الخاصة بالتفتيش على سلامة البضائع الخاص بشحن ١٠ شحنات، مبررة ذلك بالرغبة في توفير الوقت. وبعد وصول الشحنة إلى اليابان تم اكتشاف التزوير، وقد ألزمت السلطات اليابانية الشركة الناقلة بسحب الشحنة المنقولة وردها إلى دولة الشحن مع الالتزام بالتعويض، كما ألزمت السلطات البريطانية بدفع مبلغ ٦٠ مليون دولار على سبيل التعويض عن أضرار التزوير. وقد تسببت هذه الواقعة في قيام العديد من الدول برفض مرور السفينة إذا تبين أنها لم تستجمع الضمانات اللازمة لشحن المواد النووية على متن السفينة، والتي من أهمها التأكد من أن المواد قد تم فحصها بمعرفة السلطات المختصة وإصدار شهادة موثقة بذلك<sup>(١)</sup>.

(١)راجع:

David B. Dixon, Transnational shipments of nuclear materials by sea: Do current safeguards provide coastal states a right to deny innocent passage?, op. cit, p80.

## ٣- الالتزام بالتدابير الأمنية:

يثير نقل المواد النووية التزام الناقل البحري باتخاذ مجموعة من التدابير ذات الطبيعة الأمنية، والتي تتجلى في اتخاذه لمجموعة من الاحتياطات المسبقة لمواجهة ما قد يقع من حوادث، وذلك بالإضافة لمجموعة من الإجراءات الأمنية اللازمة للسيطرة على آثار الحادث النووي، وذلك على التفصيل التالي:

## أ- إعداد خطة طوارئ:

مما لا شك فيه أن نقل المواد النووية يعد من قبيل الأنشطة الخطرة، والتي من المتوقع جداً أن يصاحبها وقوع حوادث نووية، الأمر الذي يفرض على الناقل ضرورة التحصن بخطة طوارئ، تتضمن مجموعة من الإجراءات والتدابير لمواجهة الحادث النووي والسيطرة على آثاره.

هذا وقد عرف قانون تنظيم الأنشطة النووية والإشعاعية المصري رقم ٧ لسنة ٢٠١٠ حالة الطوارئ بخصوص الحوادث النووية بأنها عبارة عن " أية ظاهرة طبيعية أو حالة من صنع الإنسان قد تؤدي إلى إصابات أو ضرر للجمهور أو البيئة وتستدعي اتخاذ إجراءات فورية للحماية من الأضرار النووية"<sup>(١)</sup>.

(١) راجع: المادة (٣) من القانون المصري رقم (٧) لسنة ٢٠١٠ بإصدار قانون تنظيم الأنشطة النووية والإشعاعية.

كما عرف ذات القانون المقصود بخطة الطوارئ بأنها عبارة عن " وثيقة تحتوي على مجموعة من الإجراءات التي تطبق في حالة وقوع أي حادث والتي تتضمن تحديداً لأهداف وسياسة ومفهوم عمليات التصدي للطوارئ والهيكل والسلطات والمسؤوليات الخاصة بالتصدي المنظم والمنسق والفعال. ويمكن أن تتضمن خطة الطوارئ تطويراً للخطط والإجراءات والقوائم الأخرى"<sup>(١)</sup>.

وقد ألزم هذا القانون الناقل بضرورة قيامه بإعداد خطة طوارئ لمجابهة الحوادث النووية والإشعاعية داخل الموقع (السفينة) وخارجه، وتقديمها لهيئة الرقابة النووية والإشعاعية لاعتمادها<sup>(٢)</sup>.

ومما لاشك فيه أن هذه الخطة يجب أن تتضمن الوسائل والطرق واجبة الإلتباع في حالة وقوع حادث نووي على متن السفينة أو في خارجها، وذلك حتى يتم اعتمادها. ويجب على الناقل أن يحتفظ بترخيص من قبل الهيئة الرقابية بممارسة الأنشطة، ومراعاة تجديده في المواعيد المقررة. كما يرتبط بالالتزام الناقل بإعداد خطة طوارئ التزامه بإنشاء هيكل إداري مناسب في ضوء الخطة المقررة من أجل حماية الكائنات الحية والممتلكات والبيئة من مخاطر الحادث

(١) راجع: ذات المادة سابقة الإشارة.

(٢) راجع: المادة (٥/٣٨) من القانون المصري رقم (٧) لسنة ٢٠١٠ بإصدار قانون تنظيم الأنشطة النووية والإشعاعية.

النووي، كما يلتزم الناقل أيضًا بتشغيل أفراد مؤهلين قادرين على التعامل مع الحوادث النووية، وتوابعها<sup>(١)</sup>.

وقد تبنت اليابان نظام (NFT) يسمح بمراقبة سفنها النووية منذ لحظة إقلاعها وأثناء رحلتها وحتى تعود إلى السواحل اليابانية، ويسمح هذا النظام بتحديد موقع السفينة على شاشات إلكترونية، ومعرفة كافة بياناتها، ومتابعتها والتواصل معها أثناء حالات الطوارئ، كما يعمل هذا النظام على الوقوف على

(١) ومن أهم الإجراءات التي يجب تدريب أفراد الطاقم عليها فيما يتعلق بنقل المواد النووية، تلك التدابير التي ينبغي اتخاذها عند وقوع الحادث النووي، والتي من أهمها:

- كيفية اتخاذ إجراءات الحماية المقررة لمنع تفاقم آثار الحادث، خاصة برامج الحماية ضد التسرب الإشعاعي.
- اتخاذ الإجراءات اللازمة للحيلولة دون سرقة المواد النووية.
- إجراء كافة الاتصالات الضرورية مع الجهات المختصة.
- تطبيق خطة الطوارئ المقررة في حالة وقوع الحادث النووي.
- الاستعانة بالخبراء المتخصصين على الفور.

Appraisal for Japan of the Safety of the Transport of Radioactive Material, Provision for the Application of the IAEA Safety Standards, International Atomic Energy, op. cit, p46, p74.

حجم الإشعاع الصادر عن حمولة السفينة ودرجة الحرارة وغيرها من البيانات<sup>(١)</sup>.

هذا وقد قامت لجنة حماية البيئة البحرية (MEPC) بوضع مجموعة من المبادئ التوجيهية لوضع وإعداد خطط الطوارئ على متن السفن، والتي تم إعدادها لتضاف إلى قانون الوقود النووي المشع (INF)، وقد اعترفت اللجنة صراحة بضرورة إجراء نوع من التشاور والتنسيق مع الدول الساحلية، من أجل تطوير خطط الطوارئ<sup>(٢)</sup>.

ب/ التدابير اللازمة للحد من آثار الحادث النووي بعد وقوعه:

اهتم قانون الطاقة النووية الهندي ببيان الالتزامات الأمنية الواجب اتخاذها بعد وقوع الحادث النووي مباشرة، كان أهمها<sup>(٣)</sup>:

(١) راجع:

Ibid, p74.

(٢) راجع:

Jon M. Van Dyke, the legal regime governing sea transport of ultra hazardous radioactive materials, Ocean Development & International Law, 33:77-108, 2002, 81.

(٣) راجع:

The Atomic Energy Act, no. 33, 1962, (17-2).

(١) الحرص على تجنب إصابة العاملين بأي ضرر أو أذى ناتج عن التسرب الإشعاعي والحوادث النووية.

(٢) ضمان أن يتم تصريف النفايات المشعة أو أية مخالفات خاصة بالمواد النووية بطريقة آمنة.

(٣) إجراء الكشف الطبي لكافة المتواجدين على متن السفينة وقت وقوع الحادث، وبعد ذلك بصورة دورية.

(٤) مراعاة معايير الأمان النووي.

وسعيًا من قبل هذا القانون على التأكيد على ضرورة توافر الضوابط والمعايير السابقة، فقد نظم إجراءات رقابية للتأكد من توافرها، كان أهمها، السماح للموظفين المعيّنين من قبل الدولة، والذين يحوزون ما يثبت شخصيتهم من الدخول لأية منشأة نووية أو وسيلة من وسائل النقل كالسفن والطائرات والسيارات للتأكد من توافر المعايير والضوابط السابقة<sup>(١)</sup>. من ناحية أخرى حرص هذا القانون على إعطاء الحكومة الصلاحيات لوضع القواعد الخاصة

(١) راجع:

The Atomic Energy Act, no. 33, 1962, (17-2).

بنقل المواد النووية بعد وقوع الحادث بما يكفل حماية العاملين على متن وسيلة النقل وغيرهم من الأشخاص الذين لهم علاقة بها<sup>(١)</sup>.

(١) راجع:

See article (17-2) " The Central Government may, as respects the transport of any radioactive substance or any prescribed substance specified by an order issued under this Act as being dangerous to health, make such rules as appear to be necessary to prevent injury being caused by such transport to the health of persons engaged therein and other persons".

- وتتجلى خطورة نقل المواد النووية من الناحية الأمنية في إمكانية وقوعه في يد المتطرفين والإرهابيين والقراصنة، لذلك تبدو أهمية مراعاة السرية أثناء نقل هذه المواد. وقد أكد هذا المعنى الرئيس الأمريكي في الخطاب الذي ألقاه في أبريل عام ٢٠٠٩ في براغ، حيث قال إن الإرهاب النووي هو الأكثر تهديداً للأمن العالمي، الأمر الذي يحتاج إلى تعاون دولي جديد لتأمين المواد النووية، خاصة فيما يتعلق بنقلها وذلك في غضون الأربعم سنوات القادمة، وقد قام الرئيس على أثر ذلك بدعوة العالم للتنسيق لتحقيق هذا الهدف، وقد تم تلبية هذه الدعوة من قبل في الفترة من ١٢-١٣ أبريل لعام ٢٠١٠ في واشنطن. وقد كانت من أهم الدول العربية التي قبلت الدعوة مصر والمملكة العربية السعودية ودولة الإمارات العربية المتحدة.

Highlights of National Commitments Nuclear Security Summit, April 12-13, 2010, available at:

<http://fpc.state.gov/documents/organization/140356.pdf>; Lisa Welming, The Transportation of Nuclear Cargo at Sea (Shrinkage of the Right of Innocent Passage), op. cit, p4; Mary Beth, Securing Nuclear Materials: The 2012 Summit and Issues for Congress, Congressional Research Service 7-5700, March 7, 2012, p1.

من ناحية أخرى نظمت الحكومة اليابانية مجموعة من الإجراءات واجبة الاتباع من قبل الناقل البحري إذا ما وقع حادث نووي أثناء نقل المواد النووية، كان أهمها<sup>(١)</sup>:

١/ وجوب إخطار أقرب سلطات حكومية لمكان وقوع الحادث وبصورة فورية، واتخاذ التدابير الضرورية لمنع تفاقم آثار الحادث وانتشارها، مع السعي لإزالة آثار التلوث بشكل فوري.

٢/ وفي حالة وقوع الحادث بالقرب من السواحل اليابانية يجب إخطار الشرطة الوطنية، وإدارة الكوارث والحريق، وكذلك إدارة خفر السواحل وذلك لاتخاذ الإجراءات الضرورية.

٣/ يجب مراعاة وجود تنسيق فيما بين الوزارات المعنية بالدولة للتحرك بشكل منظم لمواجهة آثار الحادث النووي.

٤/ اتخاذ التدابير الأمنية اللازمة، خاصة تلك اللازمة لمنع سرقة المواد النووية.

(١) راجع:

Appraisal for Japan of the Safety of the Transport of Radioactive Material, Provision for the Application of the IAEA Safety Standards, International Atomic Energy, op. cit, pp73-74.

وعلى الصعيد الدولي حرصت الوكالة الدولية للطاقة النووية على وضع مجموعة من معايير الأمان الخاصة بنقل المواد النووية، أهمها<sup>(١)</sup>:

١/ يأتي في مقدمة معايير الأمان الخاصة بنقل المواد النووية، الوثيقة الرئيسية المنشور القانوني للوكالة الدولية للطاقة النووية، ووثيقة البنية التحتية لسلامة نقل المواد النووية والنفائات المشعة (والذي يعالج في الأساس مسؤولية الدولة في حالة وقوع الحادث النووي). والوثيقة الثالثة تسمى وثيقة التأهب والاستجابة الفورية في حالة وقوع الحوادث النووية الطارئة (وهي التي تعالج المتطلبات الخاصة لكيفية التعامل مع الحوادث النووية حال وقوعها).

٢/ لائحة النقل الآمن للمواد النووية، والتي تتضمن حداً أدنى من القواعد يجب توافرها للسيطرة على المخاطر المحتملة أثناء نقل المواد النووية خاصة فيما يتعلق بالتسرب الحراري وتأثيره على الإنسان والممتلكات والبيئة بعناصرها المختلفة.

(١) راجع:

IAEA SAFETY STANDARDS, safety requirement, No GS-R-3, available at:

[http://www-pub.iaea.org/MTCD/publications/PDF/Pub1252\\_web.pdf](http://www-pub.iaea.org/MTCD/publications/PDF/Pub1252_web.pdf)



## المبحث الثاني

### أساس مسؤولية الناقل البحري عن الأضرار النووية

حظيت المشكلات المتعلقة بالمسؤولية المدنية عن أضرار الحوادث النووية — خاصة تلك المتعلقة بأساس المسؤولية — باهتمام بالغ من قبل التشريعات الدولية والوطنية، والذي ظهر أثره في العديد من الاتفاقيات الدولية والتشريعات الوطنية، والتي حرصت على تبني قواعد استثنائية للمسؤولية عن أضرار هذه الحوادث لمواجهة الأضرار والمخاطر الاستثنائية المترتبة عليها.

ولعل طبيعة المخاطر الاستثنائية للضرر النووي كانت الدافع وراء الطابع الاستثنائي لأساس مسؤولية الناقل البحري عن الأضرار النووية، والذي تمثلت ملامحه في المظاهر التالية:

أ/ الطابع الموضوعي لأساس مسؤولية الناقل عن الأضرار النووية خروجاً على القواعد العامة.

ب/ تركيز المسؤولية على عاتق مستغل السفينة وحده، لتجنب الضرور صعوبات البحث عن الشخص المسؤول، في ظل مساهمة العديد من

الأشخاص في عملية نقل المواد النووية واستغلالها، ورغبة في عدم إرهاب الملتزمين البحريين في إبرام عقود التأمين ضد مخاطر هذه الحوادث.

ج/ صعوبة تقدير قيمة التعويض المستحقة للمضروور من الحادث النووي في ضوء حجم الضرر، لما يمثله هذا الأمر من إرهاب زائد على الناقل، بما يحتم تبني مبدأ تحديد مسؤولية الناقل عن التعويضات المستحق، خشية إفلاس شركات النقل.

د/ من ناحية أخرى يفرض الوضع السابق ضرورة تبني فكرة الضمان المالي الإلجباري، وذلك حتى يتم توفير ضمان للمضروور للحصول على التعويض المستحق.

### المطلب الأول

#### الأساس الموضوعي لمسئولية الناقل البحري عن الأضرار النووية

يقتضى الحديث عن الأساس الموضوعي لمسئولية الناقل عن أضرار الحوادث النووية التمييز بين مسؤولية الناقل بصفته مستغلاً لسفينة نووية، ومسئوليته بصفته ناقلاً للمواد النووية، وذلك على التفصيل التالي:

## أولاً/ أساس مسؤولية مستغل السفينة النووية:

قررت اتفاقية بروكسيل الخاصة بمسؤولية مستغلي السفن النووية لعام ١٩٦٢ بناء مسؤولية مستغل هذه السفن على أساس المسؤولية الموضوعية، بحيث لا يكلف المضرور من الحوادث النووية الناشئة عن استغلال إحدى السفن النووية بإثبات خطأ الناقل، بل يكفي فقط أن يثبت ما لحقه من ضرر جراء هذا الحادث، وإثبات علاقة السببية بين نشاط الناقل وهذا الضرر حتى تقوم مسؤولية الناقل، وذلك بناء على أن الناقل يجب أن يتحمل تبعه نشاطه. فقد نصت المادة (١/٢) من اتفاقية بروكسيل على أن " يكون مستغل السفينة النووية مسئولاً بصفة موضوعية عن كل ضرر نووي يثبت وقوعه عن حادث نووي نشأ عن الوقود النووي أو المنتجات أو النفايات المشعة لهذه السفينة".

ولم تسمح الاتفاقية للناقل كي يتخلص من مسؤوليته إثبات القوة القاهرة أو خطأ المضرور، بل يجب عليه كي يتخلص من هذه المسؤولية إثبات أن:

- الضرر نشأ عن فعل أو إهمال المضرور بقصد إلحاق الضرر بنفسه.
- الضرر قد وقع بسبب الأعمال الحربية أو الحرب الأهلية أو الثورة.

ويتضح من موقف هذه الاتفاقية أنها تشددت في معاملة الناقل المستغل للسفينة النووية، حيث أقامت مسؤولية الناقل لمجرد وقوع الضرر، كما أنها لم

تمكنه من دفع مسؤوليته حتى ولو أثبت السبب الأجنبي، إلا وفق الأسباب الحصرية التي حددتها الاتفاقية.

وقد جاء تبريراً لهذا الموقف المتشدد أن الضرر النووي يشكل خطورة كبيرة بالنظر إلى أن خطورته تمتد لمسافات شاسعة، كما أنه يستمر أيضاً لفترات زمنية طويلة، ويكون من الصعب بل من المستحيل عملاً إثبات خطأ الناقل في هذا الصدد<sup>(١)</sup>.

#### ثانياً/ أساس مسؤولية الناقل البحري للمواد النووية:

- مضمون مبدأ المسؤولية الموضوعية للناقل البحري عن الأضرار النووية:

مما لا شك فيه أن تأسيس مسؤولية الناقل عن أضرار الحوادث النووية على أساس المسؤولية الموضوعية يوفر الحماية القانونية المنشودة لضحايا الحوادث النووية الناشئة عن نشاط النقل البحري، الأمر الذي يثير التساؤل حول مضمون هذا المبدأ؟

يتمحور مضمون مبدأ المسؤولية الموضوعية للناقل البحري عن الأضرار

النووية على محورين، وذلك على التفصيل التالي:

(١) د. عبد الفضيل محمد أحمد، د. علاء التميمي، الوجيز في القانون الخاص البحري، (بدون دار نشر)، ٢٠١٢، ص ١٣٣.

## ١- تحمل الناقل تبعه الخطر:

تبرر فكرة الخطر كأساس للمسئولية المدنية بأن التقدم الهائل الذي شهدته أدوات ووسائل تنفيذ الالتزامات القانونية لم يترتب عليه فقط تيسير وتسهيل تنفيذ الالتزامات القانونية، ولكن ترتب عليه أيضاً وجود نوع من الخطر، لا يقتصر أثره فقط على مجرد تهديد الأشخاص والأموال، ولكن أيضاً يُصعب من مهمة المضرور في إثبات خطأ المسئول، مما يحتمل معه أن يفقد حقه في الحصول على تعويض عما أصابه من ضرر، الأمر الذي دعا الفكر القانوني إلى إلقاء تبعه الخطر على عاتق المسئول، بالنظر إلى أنه غالباً ما يكون الطرف الأقوى في العلاقة، وصاحب السيطرة على الشيء مصدر الخطر.

ولما كانت المسئولية الموضوعية للناقل تقوم أساساً على فكرة الخطر، فإن المضرور غير مكلف بإثبات خطأ الناقل، حيث إن الأخير تقوم مسئوليته لمجرد وقوع الضرر، وفي هذه الحالة لن يتمكن الناقل من نفي مسئوليته بإثبات عدم صدور خطأ من جانبه، ولكن بإثبات خطأ المضرور.

ولعل فكرة تحمل المخاطر كمضمون للمسئولية الموضوعية للناقل البحري عن الأضرار النووية تجعل هذه المسئولية أقرب إلى فكرة الضمان منها إلى فكرة المسئولية<sup>(١)</sup>.

(١) د. عبد الحميد عثمان محمد، المسئولية المدنية عن مزار المادة المشعة، مرجع سابق، ص ١٦٠.

## ٢- الحد من وسائل الناقل البحري لدفع مسؤوليته عن الضرر النووي:

حرصت الاتفاقيات البحرية المنظمة لمسئولية الناقل على أن تبنى مسؤوليته عن الأضرار التي تلحق غيره على أساس فكرة الخطأ، سواء كان هذا الخطأ واجب الإثبات أم مفترضاً، وسواء كان هذا الخطأ قابلاً لإثبات العكس أم غير قابل لإثبات العكس.

لكن الأمر على هذا النحو لن يحقق الحماية المنشودة للمضروب، حيث يسهل على الناقل في كافة الحالات السابقة أن يتخلص من مسؤوليته، من خلال إثبات عدم صدور خطأ من جانبه، أو إثبات أنه اتخذ التدابير المعقولة لتجنب وقوع الضرر، أو نفى علاقة السببية بين الخطأ والضرر، وذلك بحكم سيطرته على عناصر الإثبات المختلفة، وبحكم ممارسته لمعظم نشاطه بعيداً عن رقابة المضروب، يضاف لكل ذلك أن البيئة البحرية مكتظة بالعوامل التي تعد من قبيل القوة القاهرة، التي يمكن للناقل أن يعتمد عليها لنفى وجود علاقة سببية بين خطئه (إذا كان مفترضاً وغير قابل لإثبات العكس)، وبين الضرر، وخاصة أن الحادث النووي في حد ذاته يمكن أن ينظر إليه في حد ذاته على أنه قوة القاهرة، الأمر الذي سوف يسفر في النهاية إلى فقدان المضروب حقه، رغم جسامه الأضرار النووية.

لذلك وجد الفكر القانوني ضالته المنشودة فى المسئولية الموضوعية بالنظر إلى أنها تحرم الناقل من دفع مسئوليته حتى ولو أثبت السبب الأجنبي، ولا يمكن له التخلص من هذه المسئولية إلا بإثبات خطأ المضرور، أما باقى صور السبب الأجنبي (كالقوة القاهرة وخطأ الأخر)، فيتم التشدد فى قبولها والحد منها فى هذا الشأن<sup>(١)</sup>.

ويعود السبب فى عدم ملاءمة القواعد العامة لمسئولية الناقل كما جاءت فى الاتفاقيات الدولية إلى أن تطبيق هذه القواعد من شأنه الإجحاف بحقوق المضرورين، بسبب أن هذه الاتفاقيات تسمح للناقل أن يتخلص من مسئوليته بمجرد إثبات أنه اتخذ التدابير المعقولة لتفادى وقوع الضرر، الأمر الذى يمثل انتكاسة للمضرور من الحوادث النووية<sup>(٢)</sup>.

والملاحظ على التشريعات النووية بصورة عامة أنها جعلت مبدأ المسئولية الموضوعية أساساً لمسئولية المستغل النووي، حيث تم إحلال فكرة الخطر محل فكرة الخطأ كمحور أساس للمسئولية المدنية<sup>(٣)</sup>، حيث كشفت

(١) المرجع السابق، ص ١٦٠.

(٢) المرجع السابق، ص ١٤٩.

(٣) راجع:

Evelyne Ameye - Iñigo Igartua Arregui, National Nuclear Third Party Insurance Pools Revisited from a European Union Competition Law =

الأضرار والأخطار النووية عن عدم كفاية فكرة الخطأ لتحقيق توازن بين المصالح المتضاربة لأطراف العلاقة، حيث كان الهدف هو عدم الاعتماد على الخطأ كأساس للمسئولية النووية، بحيث لا يكلف المضرور بإثبات خطأ المستغل النووي، وإنما فقط بإثبات الضرر، وعلاقة السببية بينه وبين نشاط المستغل<sup>(١)</sup>.

**- ملاحظات على التنظيم القانوني للمسئولية الموضوعية من قبل التشريعات النووية:**

يلاحظ على ما أورده النصوص النووية (دولياً وداخلياً) من تنظيم خاصة بالمسئولية الموضوعية عدة ملاحظات، أهمها<sup>(٢)</sup>:

١/ أن مستغل المنشأة النووية مسئول عن كافة الأضرار الناشئة عن الحوادث النووية الواقعة في منشأته النووية أو المنقولة لحسابها.

٢/ أن مبدأ المسئولية الموضوعية لا يطبق بصورة مطلقة على كافة الحوادث النووية، وإنما هو مقصور فقط على الحوادث التي تقع في العلاقة بين

=

Perspective, Journal of Energy & Natural Resources Law, Vol 30, No 3, 2012, p270.

(١) د. عبد الحميد عثمان محمد، المسئولية المدنية عن مزار المادة المشعة، مرجع سابق، ص ١٤٩.

(٢) المرجع السابق، ص ١٥٥.

المشغل النووي والغير المضرور، ومن ثم لا تسرى هذه المسؤولية على الأضرار التي تلحق المنشأة النووية والأموال الكائنة في موقعها، أو وسائل النقل المستخدمة لنقل المواد النووية منها وإليها، ومن ثم تظل هذه الحوادث خاضعة للقواعد العامة في المسؤولية النووية.

٣/ أن تطبيق قواعد المسؤولية الموضوعية مرتبط بوقوع ضرر نووي، ومن ثم لا مجال لإعمال هذه القواعد إذا ما تعلق الأمر بضرر عادي.

لذلك تبدو أهمية تدخل المشرع الدولي لوضع اتفاقية دولية خاصة بتنظيم مسؤولية الناقل البحري عن أضرار الحوادث البحرية.

وعلى الرغم من هذا الفراغ التشريعي، إلا أنه يبدو لنا أن مسؤولية الناقل عن هذه الأضرار يجب أن تؤسس على الأساس الموضوعي، وذلك للأسباب التالية:

- أن الاتفاقيات النووية عندما سمحت للناقل والمستغل للمنشأة النووية بالاتفاق على حلول الأول محل الثاني في المسؤولية، قررت حق المضرور في

الرجوع على الناقل بذات الوضع المقرر للمستغل، أي بناء على الأساس الموضوعي<sup>(١)</sup>.

- أن اتفاقية بروكسيل الخاصة بمستغلي السفن النووية لعام ١٩٦٢ أسست لمسئولية الناقل على أساس المسئولية الموضوعية، وقد كان ذلك بسبب الطبيعة الاستثنائية للضرر الناتج عن حوادث استغلال مثل هذه السفن، الأمر الذي يجب معه الأخذ بذات الأساس بخصوص مسئولية الناقل عن أضرار نقل المواد النووية، وذلك لتشابه الأضرار الناتجة في الحالتين من حيث الطبيعة والحجم.

- أن اعتبارات حماية المضرور من الحوادث النووية (خاصة أصحاب البضائع الأخرى على متن السفينة) تقتضى بناء مسئوليته على الأساس الموضوعي، حيث يستحيل عليه من الناحية العملية إثبات خطأ الناقل في

(١) جاء في المذكرة الإيضاحية لاتفاقية باريس لسنة ١٩٦٠ أن " ... المسئولية أساساً موضوعية ناشئة عن الخطر، استقلالاً عن أي خطأ ...". أيضاً نصت المادة (١/٤) من اتفاقية فيينا على أن " يكون المستغل مسئولاً بصفة موضوعية عن كل ضرر نووي طبقاً لهذه الاتفاقية". وقد حرصت الاتفاقيات الدولية على توحيد موقفها من أساس المسئولية، وذلك بغية ممارسة نوع من الضغط بطريقة غير مباشرة على التشريعات الوطنية لتبنى ذات الأساس، حتى لا تكون هذه التشريعات متعارضة مع أحكام هذه الاتفاقيات عند قيام هذه الدول بالتصديق على هذه الاتفاقيات، وذلك حتى لا يترك للتشريعات الوطنية المجال لتأسيس المسئولية عن هذه الحوادث على أساس الخطأ.

مثل هذه الحوادث، التي تتداخل فيها الأسباب، وتختلط فيها النتائج، وذلك على النحو الذي يستحيل معه الإثبات<sup>(١)</sup>.

- أن تبنى الأساس الموضوعي لمسئولية الناقل عن الأضرار الناشئة عن نقل هذه المواد سيجعله لا يقبل نقل مثل هذه المواد إلا إذا كان يمتلك القدرة الفنية والتجهيزية التي تؤهله لذلك، كما أنه سوف يبذل قصارى جهده لاتخاذ كافة التدابير اللازمة لتفادي وقوع الحوادث النووية.

ويبدو لنا تبريراً لموقف الاتفاقيات النووية المقرر لمسئولية منشأة التشغيل عن الحوادث النووية، حتى تلك التي تقع أثناء فترة النقل رغم وجود المواد النووية في حراسة الناقل في هذه الفترة، إلى فكرة تجزئة الحراسة على الشيء

(١) ومن الأسباب القوية لصعوبة إثبات الحوادث النووية عدم القدرة غالباً على إثبات حدوث الضرر، لكونه لا يظهر إلا بعد مرور فترة زمنية طويلة، الأمر الذي يتعذر معه نسبة الضرر لخطأ المسئول. من ناحية أخرى، تحاط غالبية الحوادث النووية بسرية تامة، (وذلك كما حدث في معظم حوادث السفن النووية، وكما حدث أيضاً في حادثة مفاعل تشرنوبيل عام ١٩٨٦، حيث حرصت الحكومة الروسية في ذلك الوقت على التكتم على هذا الأمر، ولم تقم بالإعلان عن هذا الحادث إلا بعد أن قامت السويد برصد الإشعاع الناتج عن هذا الحادث بمعرفة شبكات الرصد الإشعاعي)، حيث تجد الدولة من مصلحتها في عدم إثارة الرأي العام ضد استخدامات الطاقة النووية، كما سيؤدى ذلك إلى تأثر حركة التبادل التجارى للدولة التي وقع فيها الحادث، خشية التعرض لآثار هذه الحوادث. د.نجوى رياض إسماعيل، المسئولية الدولية عن أضرار السفن النووية في وقت السلم، مرجع سابق، ص ٤٠٥.

الواحد، التي ابتكرها القضاء الفرنسي رغبة في استبقاء جزء من حراسة منتج المواد الخطرة، حتى ولو انتقلت الحراسة المادية لشخص آخر.

وقد صدر تطبيقاً لهذه الفكرة حكم عن محكمة استئناف بواتيه في واقعة تتلخص في انفجار زجاجة عصير ليمون بين يدي طفل، مما تسبب في إصابته في عينيه بأضرار جسيمة، حيث قررت المحكمة أن منتج العصير يسأل عن الضرر الذي وقع بناء على افتراض بأن هذا المنتج لا يزال يحتفظ بحراسة على هذه الزجاجات، رغم انتقال حراسة الزجاجات، وذلك بالنظر إلى أن هذا المنتج له القدرة دون غيره على ممارسة الرقابة عليها بكل ما تحتويه من عناصر<sup>(١)</sup>.

والملاحظ أن هذا الاتجاه قد لاقى قبولا لدى بعض الفقه، إلا أنه لم يلق ذات القبول لدى البعض الآخر، الذين رأوا أن تقرير مسؤولية المنتج تتعلق بفكرة المسؤولية المفترضة أكثر من تعلقها بفكرة تجزئة الحراسة، التي تفترض تمتع الشخص بصفة الحارس رغم خروج الشيء من حراسته وحيازته، ومن ثم يرى

(١) راجع:

-Cour d'appel de Poitiers, 23,12,1969 G.P. 1970; Lyon 29,9,1976 D. 1977-i.r-p439; V.par ex:civ. 12.11,1975.

- مشار لهذه الأحكام لدى: د. محمد شكري سرور، مسؤولية المنتج عن الأضرار التي تسببها منتجاته الخطرة، دار الفكر العربي، القاهرة، الطبعة الأولى، ١٩٨٣، ص ١٦.

هذا الاتجاه عدم صحة فكرة تجزئة الحراسة كأساس لمسئولية منتج المواد الخطرة.

ونحن من جانبنا نرفض فكرة تجزئة الحراسة كتبرير لقبول مسئولية منتج المواد الخطرة عن ما يقع من هذه المنتجات من أضرار بعد أن تخرج عن حراسة المنتج، وأن هذا الأمر يسعى لافتراض مسئولية المنتج لصعوبة إثبات خطئه عن مثل هذه الأضرار، الأمر الذي يشكل من وجهة نظرنا مخالفة للمنطق القانوني السليم، فخرج الشيء من حيازة المنتج لا يمكن من بعده قبول فكرة وجود حراسة له على هذا الشيء، خاصة بعد أن انتقل لشخص لا يعمل تحت رقيبته وإشرافه.

وبناء عليه يبدو لنا أن وضع الاتفاقيات النووية فى تحميل المنشأة النووية المسئولية عن الأضرار الناتجة عن المواد النووية حتى خلال فترة النقل، يشكل ضرباً من ضروب المسئولية المفترضة التى لا تتناسب مع طبيعة عمل الناقل البحرى كفى متخصص لا يخضع فيما يمارسه من عمل لرقابة أو إشراف المنشأة النووية، لذلك يبدو لنا أن الأنسب هو جعل الناقل مسئولاً عن هذه الأضرار.

- الأساس الفلسفي للمسئولية الموضوعية للناقل عن أضرار الحوادث النووية  
من منظور التشريعات النووية:

قد يبدو للوهلة الأولى أن هناك نوعاً من التشدد في مواجهة الناقل، من خلال تأسيس مسؤليته على أساس المسئولية الموضوعية، لكنها في حقيقة الأمر تعد أساس التوازن بين المصالح المتعارضة لكل من الناقل والمضروب من الحادث النووي.

ويتجلى ذلك في أن المضروب له مصلحة في الحصول على تعويض يجبر ما أصابه من ضرر من جراء الحادث النووي، وهو لن يتمكن من هذا إلا إذا أقام مسئولية الناقل عن هذا الضرر. لكن ليس عن طريق تكليفه بإثبات خطأ الناقل، حيث إن هذا الأمر يتسم بالصعوبة التي قد تقترب من درجة الاستحالة فيما يتعلق بالحوادث النووية، لأسباب تتعلق بخصوصية الضرر النووي، وما يعتريه من تعقيدات فنية، وعدم القدرة على إدراكه وقت وقوع الحادث مباشرة، وصعوبة تحديد أسبابه بدقة، وخاصة أن الناقل يمارس عمله بعيداً عن رقابة المضروب. لذلك قررت التشريعات تأسيس مسئولية الناقل على أساس تحمل التبعة، فبمجرد وقوع الضرر تقوم المسئولية، دون أن يكلف المضروب بإثبات خطأ الناقل، كما أن الناقل لن يتمكن من درء هذه المسئولية بإثبات عدم صدور خطأ من جانبه، أو باتخاذ التدابير المعقولة لتفادي وقوع الضرر، ولكن يجب

عليه أن يثبت خطأ المضرور حتى يسمح له بدفع مسؤوليته. يضاف لكل ذلك أن التشريعات حرصت على تركيز المسؤولية في شخص الناقل المسئول، وذلك رغبة في التيسير على المضرور عند اتخاذ إجراءات الرجوع.

وعلى الصعيد المقابل حرصت التشريعات النووية على مراعاة مصلحة الناقل المسئول، حيث قررت تحديد مسؤوليته عن مبلغ التعويض الملتزم به بحد أقصى لا يسأل بأكثر منه مهما كان حجم الضرر. كما حرصت من ناحية أخرى على تبني مبدأ التحديد النوعي للمسئولية النووية، بحيث لا يسأل الناقل عن كل الأضرار النووية، وإنما فقط عن بعض أنواع هذه الأضرار.

كما حرصت أيضاً من وراء تبني مبدأ تركيز المسؤولية على حماية مصالح باقي أشخاص السفينة (بخلاف الناقل)، وذلك لصعوبة حصول هؤلاء على التأمين المناسب لتغطية مسؤوليتهم عن الأضرار النووية، فقررت عدم السماح بالرجوع عليهم عن تعويض الضرر النووي، وتركيز مسؤولية الناقل عن هذه الأضرار فقط.

والجدير بالذكر أن قيام المسؤولية الموضوعية للناقل البحري أمر لا يتوقف على تحقق مخالفته أو انتهاكه للقوانين واللوائح أو العقد، ولكنه يسأل بشكل مجرد عن كل خطأ، كما لا يمكنه دفع مسؤوليته حتى بنفي علاقة السببية، من خلال إثبات السبب الأجنبي بصورة مطلقة، الأمر الذي جعل للمسئولية

الموضوعية للناقل عن الحوادث النووية طابعاً متميزاً عن كافة تطبيقات هذه المسؤولية في باقي دول العالم. وقد تسبب هذا الوضع في وصف هذه المسؤولية بالمسئولية الموضوعية المشددة أو المطلقة *Absolutely liability*<sup>(١)</sup>.

ولعل هذه المسؤولية المشددة للناقل عن الحوادث النووية دعا بعض الفقه إلى القول بأن الوصف الدقيق لالتزام الناقل بتعويض الضرر النووي أنها تتجاوز حدود فكرة المسؤولية لتدخل في حدود فكرة الضمان، فهذا النظام يؤكد وجود تلازم بين انهيار فكرة الخطأ والطابع الاجتماعي للتعويض، ذلك أن التزام الناقل بتعويض الضرر النووي لم يعد له علاقة بفكرة المسؤولية، وإنما هو قريب من فكرة التأمين. فالناقل عندما يقوم بدفع التعويض للمضرور لا يقوم به على أساس أنه مسئول، ولكن يقوم به على أساس أنه ضامن مدين بأقساط التأمين، الأمر الذي يقلل من أهمية الخطأ في هذه المسؤولية. يضاف لذلك أن فكرة الإثم لم يعد لها محل بعد التفاوت الواسع بين التهاون البسيط من قبل الناقل (الذي يشكل خطأه)، ومبلغ التعويض الضخم المستحق، بل حتى ولو لم يرق سلوك الناقل إلى حد الخطأ، لا يمكن ترك المضرور دون تعويض.

(١) راجع:

International Nuclear law in the post- chernoby1 period, a joint report by the OECD Nuclear agency and the international atomic energy agency, Nuclear energy agency, 2006, p 131.

## المطلب الثاني

### الخطأ كأساس لمسئولية الناقل البحري عن أضرار الحوادث النووية

أثار تشدد التشريعات النووية الوطنية والدولية حول بناء مسؤولية الناقل على الأساس الموضوعي التساؤل حول إمكانية تأسيس مسؤوليته على أساس فكرة الخطأ؟

- الاتجاه الرافض لتأسيس مسؤولية الناقل عن الأضرار النووية على أساس الخطأ:

ذهب جانب من الفقه<sup>(١)</sup> إلى أن فكرة الخطأ لا تصلح كأساس للمسئولية المدنية النووية، وذلك بالنظر إلى الصعوبات الشديدة التي تكثف بناء المسؤولية على هذا الأساس، والتي من أهمها:

١/ أن السفينة النووية تتميز عن أية سفينة أخرى بأن تشغيلها أمر يتسم بالتعقيد نتيجة للتقدم التكنولوجي المرتبط بالاعتماد على الطاقة النووية، الأمر الذي سيجعل من المستحيل على المضرور عملاً إثبات خطأ الناقل

---

(١) د. محمد حسين عبد العال، النظام القانوني للمسئولية المدنية في المجال النووي، المرجع السابق، ص ٩٨.

عن الحوادث النووية. الأمر الذي يبرز أهمية الأساس الموضوعي لتأسيس مسئولية الناقل.

٢/ أن الحادث النووي غالبًا ما يترتب عليه وقوع كارثة<sup>(١)</sup>، وذلك على النحو الذي يجعل المنطقة التي وقع فيها الحادث منطقة خطيرة وملوثة، وذلك على النحو الذي يصعب معه الاقتراب منها، الأمر الذي يتعذر معه على المضرور الاقتراب من هذه المنطقة لإثبات خطأ الناقل.

٣/ أن وقوع الحادث النووي سيترتب عليه انتشار آثاره في نطاق مكاني واسع جدًا<sup>(٢)</sup>، قد يشمل مدناً ودولاً، الأمر الذي يصعب معه على المضرور إثبات خطأ الناقل، خاصة إذا كان الحادث قد وقع في أعالي البحار.

(١) وتعرف الكارثة بأنها عبارة عن " الانفجار النووي الذي يترتب عليه انبعاثات اشعاعية خطيرة، تؤدي إلى الوفاة". راجع:

Marcus Radetzki, Limitation of Third Party Nuclear Liability: Causes, Implications and Future Possibilities, op.cit, p 11.

(٢) راجع:

Todd Konkel, Container Security: Preventing a Nuclear Catastrophe, op.cit, p3; Lisa Welming, The Transportation of Nuclear Cargo at Sea (Shrinkage of the Right of Innocent Passage), op. cit, p25.

٤/ صعوبة إثبات الضرر النووي، حيث يتميز بعدم الوضوح، بل قد يتعرض له الشخص دون أن يشعر، بالإضافة إلى أن هناك أمراضاً لا تظهر أعراضها على الشخص إلا بعد فترة زمنية طويلة (كالسرطان والعقم)، الأمر الذي يجعل التأكد من طبيعة سلوك الناقل أمر تحيطه صعوبات بالغة.

تبدو أهمية الحديث عن الخطأ كأساس لمسئولية الناقل عن الحوادث النووية لأسباب معينة، أهمها:

١/ أن التشريعات النووية الوطنية والدولية قيدت استفادة الناقل من المسئولية المحدودة عن الضرر النووي بعدم صدور خطأ من الناقل يصل إلى حد الغش، ومن ثم قد تبدو للمضروب مصلحة في الاعتماد على فكرة الخطأ للرجوع على الناقل للحصول على تعويض كامل عما أصابه من ضرر.

٢/ أن التشريعات النووية الوطنية والدولية استبعدت سريان أحكام المسئولية الموضوعية عن الأضرار التي تصيب السفينة أو العاملين عليها، ومن ثم لا يكون لهم إلا الرجوع بمقتضى إثبات خطأ الناقل عن هذه الأضرار.

ولهذه الأسباب تبدو أهمية تأسيس مسؤولية الناقل على الخطأ، بحيث يتولى المضرور إثبات إخلال الناقل، والضرر، وعلاقة السببية بين الخطأ والضرر، حتى يعود على الناقل.

وفى ضوء ما سبق يتصور أن يكون خطأ الناقل عقدياً أو تقصيرياً، وذلك على حسب ما إذا كان إخلاله بالتزام عقدي أم بالتزام قانوني عام بعدم الإضرار بالأخر.

#### - الاتجاه المؤيد لتأسيس مسؤولية الناقل على أساس الخطأ:

ظهر هذا الاتجاه من خلال ترجمة تشريعية بموجب نص المادة الثانية من التشريع النووي البلجيكي الصادر في ١٩٦٢/٧/٢٧، والتي نصت على أن " يلتزم مركز دراسة الطاقة النووية بإبرام عقود التأمين أو تقديم التأمينات الشخصية التي تضمن الوفاء بالتعويضات المستحقة للمضرورين في كل مرة تنور فيها مسؤوليته الأكيلية (التقصيرية- الخطئية) نتيجة للأضرار الناتجة عن الخواص الإشعاعية والخواص السامة والانفجارية أو الخواص الخطرة الأخرى للوقود النووي أو المنتجات أو النفايات المشعة"<sup>(١)</sup>.

(١) راجع هذا النص لدى:

Michel Vincineau , la responsabilité civile en matière de dommages nucléaires législation belge et conventions internationales, 1969, p 226. available at: =

والملاحظ على هذا النص أنه جعل مسؤولية مركز دراسات الطاقة النووية (المستغل النووي) قائمة على أساس الخطأ، بمعنى أن المضرور مكلف بإثبات الخطأ كي يقيم مسؤولية المستغل عن الأضرار النووية.

هذا وقد اصطدم هذا الموقف التشريعي بمعارضة شديدة، كان أبرزها ما جاء في الرأي الاستشاري لمجلس الدولة البلجيكي بتاريخ ٢٧ / ١٠ / ١٩٦١، والذي تصدى لمشروع القانون قبل إقراره، حيث ذهب إلى أن " إعمال الضمانات التي ينص عليها مشروع القانون تقوم على ضرورة توافر مسؤولية أكيلية في حق المركز بناء على خطأ أحد تابعيه أو بمقتضى عيب في الشيء الذي يتولى حراسته ... وينتج عن ذلك أن المضرور لن يحصل على تعويض إلا إذا أثبت وجود خطأ ما أو عيب في الشيء، وكان الحادث النووي لا يمكن رده إلى حادث فجائي أو قوة قاهرة. فشروط هذا النظام ذات طبيعة بحيث تضعف إلى حد كبير من فاعلية الضمانات المقررة. ففي الواقع فإن إثبات الخطأ أو الشيء المعيب في حالات عديدة، سيكون من المستحيل تحقيقه عملاً أو في جميع الأحوال صعباً للغاية، وبصفة أساسية عندما يكون الحادث واسع النطاق، وهذا على وجه التحديد في الفرض الذي يبلغ فيه الحادث درجة الكارثة القومية،

=

<http://rbdi.bruylant.be/public/modele/rbdi/content/files/RBDI%201969/RBDI%201969-1/Etudes/RBDI%201969.1%20-%20pp.%20226%20-%20269%20-%20Michel%20Vincineau.pdf>

حيث يتعرض المضرورون لخطر الحرمان من التعويض، بينما وفقاً للمذكرة الإيضاحية، فإن الهدف الأول للمشروع هو ضمان التعويض الكامل لهؤلاء عن الأضرار التي يتكبدها<sup>(١)</sup>.

#### - رأينا الخاص:

ونحن من جانبنا لا ننتصر لأي من الرأيين، ولكن يبدو لنا أن الأجدر هو محاولة التوفيق بينهما، وذلك من خلال تقرير أن مسؤولية الناقل البحري عن الأضرار النووية يجب أن تقوم في الأصل على المسؤولية الموضوعية ولكن في حدود مبلغ تعويض معين، أي لا يسأل الناقل مسؤولية مطلقة عن تعويض هذه الأضرار، ولكن يسأل في حدود مبلغ محدد فقط، أما إذا أراد المضرور الحصول على تعويض أكبر من المبلغ المحدد، فعليه أن يثبت خطأ الناقل الجسيم أو غشه.

والملاحظ على هذا المنهج أنه يتسم بالتوازن إلى حد بعيد، حيث يسمح من ناحية بتقرير المسؤولية الموضوعية للناقل عن الأضرار النووية، بحيث

(١) راجع:

Evelyne Ameye - Iñigo Igartua Arregui, National Nuclear Third Party Insurance Pools Revisited from a European Union Competition Law Perspective, op, cit, p270.

يتحمل الناقل تبعاً لمخاطر نشاطه النووي، دون أن يكلف المضرور بإثبات خطئه في ذلك، بالنظر إلى صعوبة الإثبات في هذا الشأن، لكن يجب أن تكون هذه المسؤولية محدودة بمبلغ تعويض معين<sup>(١)</sup>. لكن من ناحية أخرى، إذا أراد المضرور الحصول على تعويض كامل، وهو لن يكون في الغالب إلا في حالة صدور غش أو خطأ جسيم من قبل الناقل، فيجب عليه في هذه الحالة إثبات هذا الغش أو الخطأ الجسيم من قبل الناقل.

ومن أهم ما يميز هذا من وجهة نظرنا أن هذا الأمر يسمح بالتمييز بين الناقل المخطيء وغير المخطيء في الأضرار النووية، ذلك أن القول بأن المسؤولية الموضوعية تسرى على كافة الناقلين، وفي كافة حالات الضرر، هو قول يتنافى مع اعتبارات العدالة والمنطق.

#### - الآثار المترتبة على ثبوت خطأ الناقل في الحوادث النووية:

يترتب على ثبوت خطأ الناقل البحري في الحوادث النووية مجموعة من

الآثار، أهمها:

Ibid, p 228.

(١)

## ١/ حرمان الناقل من الاستفادة من المسؤولية المحدودة:

إذا كانت القواعد العامة تقرر أن يقدر التعويض في ضوء حجم الضرر، إلا أن التشريعات البحرية بصورة عامة والنوعية بصورة خاصة، عندما قررت بناء مسؤولية الناقل على الأساس الموضوعي، رأت أن تخفف من غلواء هذه المسؤولية المشددة من خلال فكرة المسؤولية المحدودة للناقل، بحيث لا يسأل عن تعويض الضرر إلا في حدود معينة.

لكن هذه التشريعات في ذات الوقت ربطت استفادة الناقل من المسؤولية المحدودة بعدم صدور خطأ جسيم أو غش من الناقل، وإلا كان ملتزماً بدفع كامل التعويض، بما يتناسب مع حجم الضرر، حتى ولو تجاوز الحد الأقصى المقرر للتعويض. ليس هذا فحسب، بل سيلتزم الناقل بدفع الفوائد المستحقة والمصاريف القضائية المقررة من قبل المحكمة المختصة بنظر دعوى التعويض<sup>(١)</sup>.

(١) راجع المادة الأولى من اتفاقية بروكسل الخاصة بمسؤولية مستغلي السفن النووية لسنة ١٩٦٢.

**٢/ حق الدولة في استرداد ما دفعته من تعويضات:**

ألزمت الاتفاقيات الدولية النووية الدول الموقعة عليها بأن تضمن دفع التعويضات المستحقة على الناقل التي رخصت له بممارسة النشاط النووي، وذلك كنوع من الضمان الإضافي للمضور، في حدود مبلغ التحديد، وذلك في الحالة التي يكون فيها التأمين أو الضمان المالي غير كاف<sup>(١)</sup>.

والحكمة من تدخل الدولة لضمان التعويضات في مثل هذه الحالة هو، لمواجهة الحالات التي يتعذر فيها على الناقل الحصول على التأمين المطلوب، لمجازرة مبلغ التحديد حدود قدرة شركة التأمين، أو لأن عقد التأمين (في حالة إبرامه) قد يستبعد من نطاق تطبيقه بعض الحوادث المتعلقة بالقوة القاهرة، كما أن عقد التأمين قد يبطل لأي سبب من أسباب البطلان.

**٣/ التأمين الإجباري:**

حرصت الاتفاقيات النووية على إلزام الناقل بضرورة تقديم ضمان مالي إجباري لتغطية التعويضات المستحقة في حالة وقوع حادث نووي، وذلك كإبرام عقد تأمين أو تقديم ضمان مالي آخر تحدد الدولة المرخصة للسفينة شروطه<sup>(٢)</sup>.

(١) راجع المادة (٢/٣) من اتفاقية بروكسل الخاصة بمسئولية مستغلي السفن النووية لسنة ١٩٦٢.

(٢) راجع المادة ٢/٣ من اتفاقية بروكسل الخاصة بمسئولية مستغلي السفن النووية لسنة ١٩٦٢.

ويلاحظ أنه في حالة قيام الدولة باستغلال السفينة بنفسها، فإنها غير ملزمة في هذه الحالة بإجراء تأمين أو بتقديم أي ضمان مالي آخر، اكتفاءً بآئتمان الدولة.

والجدير بالذكر أن موقف جهة التأمين في مواجهة الحوادث النووية يتأثر بمدى صدور خطأ من عدمه من قبل الناقل المؤمن عليه، وذلك على النحو التالي:

١/ إذا مضت مدة زمنية محددة بدون وقوع حوادث نووية ناشئة عن خطأ الناقل أو تابعيه، فإنه يتم تخفيض قيمة القسط التأميني.

٢/ في حالة وقوع حوادث نووية نتيجة خطأ الناقل فإنه يتم زيادة قيمة القسط التأميني المستحق.

٣/ إذا مضت مدة التأمين دون وقوع حوادث نووية، فإن جهة التأمين تمنح الناقل مكافأة مالية.

## الفصل الثاني

### أحكام تعويض الضرر النووي الناشئ عن الحوادث البحرية

مما لا شك فيه أن التعويض عن الضرر النووي هو محور ارتكاز التنظيم القانوني للنشاط النووي بصورة عامة، وذلك بالنظر إلى حجم الأضرار الكارثية الناجمة عن هذا الضرر، يأتي هذا في ظل ضرورة حصول المضرور من هذه الحوادث على تعويض<sup>(١)</sup>. ويكتسب تعويض الضرر النووي الناشئ عن نشاط الناقل البحري خصوصية معينة تتجلى في النواحي التالية<sup>(٢)</sup>:

١/ أن المضرور يحتاج إلى تعويض كاف يجبر ما لحقه من ضرر، يأتي ذلك في ظل أن الناقل لا يمكن أن يسأل عن كافة التعويضات المستحقة عن الحوادث النووية، أي لا يمكن أن يتناسب التعويض المستحق عليه مع حجم الضرر النووي، وإلا تعرض لشهر إفلاسه، وعزوفه عن نقل مواد الطاقة النووية، الأمر الذي يقتضي تحديد التزامه بالتعويض في حدود مبلغ محدد

(١) راجع:

Norbert Pelzer, Nuclear new Build - New Nuclear law, Nuclear law bulletin, op. cit, p17.

(٢) راجع:

Eckard Rehbinder, Liability for Nuclear Harm under the German Atomic Energy Act, op.cit, p419.

يمثل الحد الأقصى لمسئولية الناقل، بحيث لا يسأل بأكثر من هذا الحد مهما كان حجم الضرر.

٢/ وعلى الرغم من التسليم بفكرة تحديد التزام الناقل بالتعويض في حدود مبلغ معين، إلا أن اعتبارات رعاية المضرور تقتضي إلزام الناقل بتقديم ضمان مالي إجباري، يتمثل فيما يقوم به من عقود تأمين لمواجهة حجم التعويضات المستحقة عليه في هذا الخصوص.

٣/ وعلى الرغم من أهمية فكرة التأمين الإجباري، إلا أنها لا تكفي لمواجهة الضرر النووي، حيث قد يتعذر إجراؤه لمجاوزة مبلغ التحديد قدرات جهة التأمين، أو قد يستبعد هذا التأمين بعض الأخطار كالقوة القاهرة، كما أن عقد التأمين بين الناقل وجهة التأمين قد يبطل لأي سبب من أسباب البطلان، الأمر الذي يبرز أهمية تدخل الدولة المرخصة للناقل بتغطية التعويضات التي يعجز الناقل عن تغطيتها.

٤/ وأخيراً يلعب التعويض دوراً هاماً في ردع الناقل البحري المسئول، وذلك لحمله على اتخاذ التدابير اللازمة لتحاشي وقوع الحادث النووي مستقبلاً.

وفي ضوء العوامل السابقة، تبدو أهمية التعرض لهذا الموضوع من خلال معالجة الالتزام بتعويض الضرر النووي البحري، والتعرض لفكرة التأمين الإجباري على الناقل بخصوص نقل المواد النووية، وذلك على التفصيل التالي:

## المبحث الأول

### المسئول عن تعويض الضرر النووي البحري

تبدو أهمية تحديد المسئول عن تعويض الضرر النووي البحري في أن التشريعات النووية قد حرصت على عدم تحميل الناقل وحده تبعات المسؤولية عن تعويض النووي البحري، وذلك بالنظر إلى ضخامة حجم الضرر الناجم عن الحادث النووي، ولكنها جعلت الدولة المرخصة للناقل ملتزمة بالتدخل لتحمل التعويضات التي يعجز عنها الناقل، والأمر على هذا النحو يقتضي التعرض للمسئولية الفردية للناقل، ثم لالتزام الدولة بالتدخل، وذلك على التفصيل التالي:

## المطلب الأول

### المسئولية الفردية للناقل عن تعويض الضرر النووي

#### (مبدأ تحديد التزام الناقل بتعويض الضرر النووي)

أولاً/ المقصود بتحديد التزام الناقل بتعويض الضرر النووي:

يقصد بتحديد التزام الناقل بتعويض الضرر النووي، ألا يقدر حجم التعويض الملتزم به في ضوء حجم الضرر، ولكن يحدد بمبلغ معين يسأل في حدوده فقط مهما كان حجم الضرر.

ويمثل مبدأ تحديد مسؤولية الناقل بهذا المعنى استثناء على القواعد العامة، القاضية بأن جميع أموال المدين ضامنة للوفاء بديونه<sup>(١)</sup>.

والملاحظ أن الاتفاقيات النووية استخدمت مصطلح تحديد المسؤولية بدلا من مصطلح تحديد الالتزام بالتعويض، وذلك على الرغم من وجود اختلاف بينهما من ناحية الصياغة الفنية، ذلك أن الناقل قد يلتزم بتعويض بعض

---

(١) راجع المادة (١/٢٣٤) من القانون المدني المصري رقم ١٣١ لسنة ١٩٤٨.

الأضرار النووية، رغم عدم مسؤوليته عنها (حيث يمكن له بعد ذلك الرجوع على المسئول لاسترداد التعويضات المستحقة).

وعلى الرغم من ذلك يعد مصطلح تحديد الالتزام بالتعويض أكثر دقة وتعبيراً عن المقصود من الناحية القانونية، وذلك للأسباب التالية<sup>(١)</sup>:

١/ طبقاً لقواعد المسؤولية النووية، قد تتعدّد مسؤولية الناقل عن بعض الأضرار، ورغم ذلك لا يسأل عن تعويضها، حيث إن التشريعات النووية قد حرصت — من باب التخفيف — على تحديد نطاق التزام المسئول النووي عن تعويض الضرر، فاستبعدت على أثر ذلك مسؤوليته عن الأضرار التي تلحق السفينة، أو تلك التي تلحق وسائل النقل الأخرى المستخدمة في نقل المواد النووية.

٢/ أن الناقل لا يسأل عن تعويض كامل الأضرار التي تقع بسبب الحادث النووي، وإنما حرصت التشريعات النووية (الوطنية والدولية) على وضع حد أقصى للالتزام الناقل بتعويض هذه الأضرار.

(١) د. عبد الحميد عثمان محمد، المسؤولية المدنية عن مزار المادة المشعة، مرجع سابق، ص ٥٨٤.

٣/ أن التشريعات النووية قررت ربط التدخل المالي للدولة بقيام التزام الناقل بالتعويض، وليس بقيام مسؤوليته، لذلك لا تتدخل الدولة بالتعويض في حالة قيام مسؤولية شخص آخر (كما لو تسبب أحد الأشخاص المرتبطين بتشغيل السفينة في وقوع الحادث النووي بفعل عمدي، أو كما لو اتفق الناقل مع بائي السفينة بموجب اتفاق عقدي على تحمل الأخير المسؤولية عن الأضرار التي تقع بسبب عيوب في بناء السفينة)، كما أنها قررت من ناحية أخرى عدم التزام الدولة بالتدخل في حالة عدم التزامه بالتعويض، رغم قيام مسؤولية الناقل.

٤/ طبقاً لقواعد المسؤولية النووية، لا يلتزم الناقل النووي إلا في حدود الحد الأقصى للتعويض، وليس الحد الأقصى للمسؤولية، والدليل على ذلك أن الضرر النووي غير القابل للتجزئة والناجم عن عدة أنشطة نووية سيزترتب عليه مسؤولية العديد من المستغلين النوويين، بما يقرر مسؤوليتهم التضامنية. فالتضامن هنا تضامن في التعويض وليس تضامناً في المسؤولية.

#### ثانياً/ أهمية تقرير حد أقصى لالتزام الناقل بالتعويض:

اختلف الفقه القانوني حول هل الأوفق تقدير التزام الناقل وفق حد أقصى للتعويض لا يلتزم بأكثر منه، أم تقديره وفق حد أدنى لا يقل عنه؟

فقد ذهب اتجاه أول إلى أن الأنسب تقرير حد أقصى لالتزام الناقل بتعويض الضرر النووي، وذلك للأسباب التالية<sup>(١)</sup>:

١/ وجود علاقة وثيقة الصلة بين الطبيعة الخاصة للمسئولية النووية وتحديد الالتزام بالتعويض عن الضرر الناشئ عنها، والتي تبدو في أن النشاط النووي ينطوي على مخاطر استثنائية، يجب أن يتحمل الناقل المسئولية عن الأضرار الناشئة عنها بصورة موضوعية (أي بصرف النظر عن صدور خطأ من الناقل)، فلا أقل من أن يعلم الناقل قبل ممارسة عمليات النقل بحدود التزامه بالتعويض قبل ممارسة نشاطه.

٢/ أن مخاطر عمليات نقل المواد النووية يقتضى قيام الناقل بالتأمين ضد مخاطر هذا النقل، وهذا الأمر يقتضى معرفة الحد الأقصى لالتزامه بالتعويض، حتى يقوم بإدراج نفقات التأمين ضمن نفقات الاستغلال النووي. وعلى صعيد آخر، ذهب البعض إلى رفض تحديد التزام الناقل بحد أقصى وأن الأولي وضع حد أدنى له، للأسباب التالية<sup>(٢)</sup>:

(١) راجع:

E.g. v. Caemmerer, Products Liability, Festschrift für Rheinstein, Vol. 2, 1969, p24; Jean pierre pierard, responsabilite civile, Energie atomique et droit compare, Bruxelles, 1963, p 444.

(٢) د. محمد حسين عبد العال، النظام القانوني للمسئولية المدنية في المجال النووي، المرجع السابق، ص ٢٨٢.

١/ أن هناك صعوبات تكثف وضع حد أقصى للمبلغ الملتزم به الناقل، وذلك نتيجة تنوع وتعدد الاعتبارات التي يمكن أن تتداخل لتحديد هذا المبلغ.

٢/ أن أسلوب تقدير التعويض عن العناصر المكونة للضرر يختلف من دولة لأخرى بحسب مستوى الأسعار، ومتوسط دخل الفرد فيها، وهى أمور تختلف من دولة لأخرى. ولهذا السبب حرصت اتفاقية باريس لسنة ١٩٦٠ بعد أن حددت مسئولية المستغل النووي بمبلغ ١٥ مليون دولار كحد أقصى لكل طرف أن تنص فى المادة (٢/٧) على أن لكل دولة أن تحدد بمقتضى تشريعها مبلغاً آخر أقل أو أكثر ارتفاعاً تبعاً لإمكانية حصول المستغل على تأمين أو ضمان مالي آخر مما تتطلبه المادة العاشرة، أو أن تحدد من ناحية أخرى مبلغاً أقل بالنظر إلى طبيعة المنشأة النووية أو المواد النووية، وأيضاً النتائج المتوقعة لحادث نووي ناشئ عنها، كل ذلك مع الحرص على ألا تقل المبالغ المحددة عن خمسة ملايين دولار. ويتضح من هذه المادة أنها قررت مبلغ معين كحد أدنى فرضته على كافة الدول الموقعة على الاتفاقية، بحيث لا يحق لأي دولة أن تقرر مبلغاً يقل عنه، لكن فيما يتعلق بالحد الأقصى فقد قررت أن لكل دولة أن تضع حدًا أقصى بخلاف ما قررت الاتفاقية، وذلك وفق ما يتناسب مع أوضاعها الاقتصادية والتأمينية.

ونحن من جانبنا نؤيد الاتجاه الأول، الذي يرى أن الأفضل وضع حد أقصى للتعويض، وأن يكون ذلك بموجب تشريع دولي موحد، بحيث يتم توحيد المعاملة التعويضية عن الضرر النووي، خاصة أن الحادث النووي الذي يقع من سفينة بحرية غالبًا ما يمتد ضرره على نطاق دولي، الأمر الذي يحتاج إلى توحيد المعاملة التعويضية ضمانًا للمساواة بين المضرورين في هذا الشأن، وأيضًا لضمان معاملة موحدة لكافة الناقلين النوويين عن الحوادث النووية. من ناحية أخرى لم يعد هناك مخاوف تتعلق باختلاف النظم التعويضية من دولة لأخرى بحسب الوضع الاقتصادي لكل دولة وأوضاع التأمين فيها، وذلك بعد أن تم تبنى نظام حقوق السحب الخاصة، كأسلوب دولي موحد لتقدير مبالغ التعويض المستحقة، حيث أن هذا النظام يسمح بمعاملة دولية موحدة.

ويقف وراء تحديد حد أقصى لقيمة التعويض المستحق على الناقل

البحري عن الأضرار النووية عدة اعتبارات، أهمها<sup>(١)</sup>:

(١) راجع: د. عبد الحميد عثمان محمد، المسؤولية المدنية عن مضار المادة المشعة، مرجع سابق، هامش ٥٧٦؛

Marcus Radetzki, Limitation of Third Party Nuclear Liability: Causes, Implications and Future Possibilities, op. cit, p11.

- ويعود تبنى مبدأ تحديد التزام الناقل البحري بالتعويض بمبلغ محدد للعديد من الاعتبارات، يأتي في مقدمتها تشجيع الناقل البحري على ممارسة هذا النشاط المكتنظ بالمخاطر، الأمر =

١/ أن تقرير مسؤولية الناقل عن تعويض كافة المضرورين من الحادث النووي، سوف يؤدي إلى عدم تمكين المضرورين من الحصول على حقهم في التعويض، حيث أن استبعاد مسؤولية الناقل عن تعويض الأضرار التي تلحق ببعض المؤسسات ذات القيمة الاقتصادية العالية (كالأضرار التي تلحق السفينة المشغلة أو الناقلة للمواد النووية أو غيرها من وسائل النقل البري أو الجوي) من شأنه أن يفسح المجال أمام باقي المضرورين للحصول على التعويض، ولا يضعف من قدرة الناقل المالية عن الوفاء بالتعويضات المستحقة.

٢/ أن عدم وضع حد أقصى للتعويض من شأنه أن يؤدي إلى الإخلال بالمساواة بين المضرورين في الحصول على تعويضاتهم المستحقة، حيث سيتمكن

الذي فرض ضرورة حماية الناقل وتشجيعاً له على ممارسة هذا النشاط، خاصة وأن الناقل فيما يتعلق بالحوادث البحرية لا يسأل عن خطئه الشخصي، وإنما يسأل في الغالب عن أخطأ تابعيه بدعوى مسؤولية المتبوع عن أعمال تابعيه. لذلك حرصت التشريعات البحرية المختلفة منذ فجر التاريخ على تأصيل هذا المبدأ، ورفض التزام الناقل بإعادة الحال إلى ما كان عليه، وقد كان مبدأ تحديد التزام الناقل بالتعويض له أصل في القانون الروماني "as noxae deditio".

Philipp Wendel, maritime tort liability, Paper for the Seminar on International and Comparative Maritime Law (Prof. Dr. Alexander TRUNK / Prof. Dr. Valerij MUSIN) St. Petersburg, 11-18 May 2003, p5, available at: <http://www.uni-kiel.de/eastlaw/ss03/Seminar%20International%20and%20Comparative%20Maritime%20Law/Seminararbeiten/Wendel.pdf>

طائفة من الحصول على وطائفة أخرى لن تتمكن من ذلك، رغم وحدة مصدر الضرر ووحدة المسئول.

٣/ صعوبة توفير التأمين اللازم لتغطية الأضرار الناتجة عن الحادث النووي، نظراً لإحجام الضامن المالي (سوق المال أو شركات التأمين) عن قبول تغطية هذه الأضرار، خاصة إذا كانت واسعة الانتشار.

### ثالثاً/ معيار تحديد الحد الأقصى لالتزام الناقل بتعويض الضرر النووي:

على الرغم من حرص الأنظمة القانونية المختلفة على وضع حد أقصى لالتزام المستغل النووي بتعويض الأضرار النووية، إلا أنها لم تستقر على أمر جامع فيما يتعلق بالمعيار المتبع لتحديد هذا الحد، وذلك رغم أهمية هذا الأمر بالنسبة للناقل، لحرصه الحصول على تأمين مناسب لتغطية مسؤوليته عن الضرر النووي في إطار الحد الأقصى للتعويض المقرر، وهذه مسألة تتوقف على تقدير الخطر النووي المراد التأمين ضده، وهو أمر مرتبط بالمعيار المتبع لتقدير التزام الناقل بالتعويض، هل هو بحسب السفينة وما قد ينجم عنها من مخاطر وفق حالتها ونوعها وخصائصها، أم أن الأمر يتم تحديده في ضوء كل حادث نووي وما قد يترتب عليه من أضرار. من ناحية أخرى، سوف يتوقف

تحديد المبلغ المستحق كتعويض للمضروب بحسب ما إذا كان التزام الناقل عن التعويض كان عن كل سفينة أم عن كل حادث نووي<sup>(١)</sup>.

### ١ - معيار السفينة النووية:

اعتمدت بعض النظم القانونية على معيار السفينة (المؤسسة النووية) كأساس لتحديد نطاق الالتزام بالتعويض عن الضرر النووي. ومفاد هذا المعيار أن يحدد الحد الأقصى للتعويض المسئول عنه الناقل في حدود قيمة السفينة، ولا يسأل فيما يجاوز هذا الحد، عن جميع الحوادث النووية التي تقع حتى ولو تعددت هذه الحوادث التي تقع خلال مدة الوثيقة التأمينية<sup>(٢)</sup>. وقد كان من أهم الأنظمة القانونية التي تبنت هذا الاتجاه القانون الياباني<sup>(٣)</sup>، والقانون الأمريكي<sup>(٤)</sup>.

(١) د. محمد حسين عبد العال، النظام القانوني للمسئولية المدنية في المجال النووي، المرجع السابق، ص ٢٩٢.

(٢) المرجع السابق، ص ٢٩٣.

(٣) راجع:

Act on Indemnity Agreements for Compensation of Nuclear Damage  
(Act No. 148 of 1961) As Amended by Act No. 19 of 17 April 2009.

(٤) راجع:

Nuclear Regulatory Legislation, 112th Congress; 2nd Session,  
Prepared by Office of the General Counsel, U.S. Nuclear Regulatory  
Commission, Washington D.C 20555-0001, NUREG-0980, Vol. 1,  
=

وقد تم تيرير الأخذ بهذا النظام بعدة مبررات، تتعلق بصعوبة الاعتماد على الحادث النووي كمييار لتحديد التزام الناقل بالتعويض، كان أهمها<sup>(١)</sup>:

١- صعوبة تعريف الحاث النووي، بسبب غموض بعض العوامل المؤثرة في هذا التعريف؛ كعدم القدرة على إدراك الخطر النووي بالحواس البشرية، وصعوبة التحديد الدقيق لوقت وقوع الضرر النووي.

٢- صعوبة اعتماد جهة التأمين على الحادث النووي كأساس لتقديمها الضمان المالي المطلوب، بسبب صعوبة قيامها بالدراسة الإحصائية المطلوبة لتعدد وتشعب الأضرار النووية<sup>(٢)</sup>، ومن ثم صعوبة الوقوف على حدود

No. 10, available at: <http://www.nrc.gov/reading-rm/doc-collections/nuregs/staff/sr0980/v1/sr0980v1.pdf>

(١) د. عبد الحميد عثمان محمد، المسؤولية المدنية عن مزار المادة المشعة، مرجع سابق، ص ٥٨٤؛

Barry Brownstein “The Price-Anderson Act: Is It Consistent with a Sound Energy Policy?” Policy Analysis, no. 36, April 17, 1984, p 210.

(٢) وتفسير هذا الأمر يتمثل في أن الأساس الذي يقوم عليه التأمين بشكل عام، والذي يتمثل في توزيع ضمان المخاطر، وذلك فيما يعرف بمبدأ اجتماعية الخطر، ويحتاج هذا الأمر إلى إجراء دراسات إحصائية تسعى إلى طرح احتمالات وتوقعات تكون قريبة من الواقع، وذلك بالنظر إلى أن التزامات أطراف علاقة التأمين (المؤمن والمؤمن له) يتم تحديدها في ضوء هذه التوقعات والاحتمالات، خاصة عند تقدير قسط التأمين المستحق على المؤمن له. وتتجسد فكرة توزيع المخاطر في استقطاب أكبر عدد ممكن من المستأمنين، لزيادة

التزامات الناقل بدقة، الأمر الذي يفضل معه تحديد مسؤولية الناقل بحسب السفينة وليس بحسب الحادث<sup>(١)</sup>.

٣- أن الاعتماد على الحادث النووي كأساس لتقدير التعويض قد يؤدي إلى ضياع حقوق المضرورين، بسبب أن الحادث النووي تتقادم الدعوى عنه بمرور مدة معينة، يأتي ذلك في ظل وجود فاصل زمني كبير — في

حجم الأقساط المدفوعة، بما يوسع من الحصيلة التي يتم تغطية التعويضات منها فيما بعد، وبما يضمن تخفيض قيمة القسط المستحق على المستأمن. والملاحظ أن التأمين ضد أضرار الحوادث النووية رغم أنه يفرض بصورة إجبارية، إلا أن عدد المؤمنين سيكون محدود، وذلك بالنظر إلى قلة عدد المؤمنين، الأمر الذي قد يتسبب في صعوبة توزيع المخاطر في مجال التأمين النووي، كما سينعكس من ناحية أخرى على ارتفاع قيمة القسط المستحق على المؤمن له. د. عبد الحميد عثمان محمد، المسؤولية المدنية عن مزار المادة المشعة، مرجع سابق، ص ٦١٠.

(١) ومن أجل هذا تسعى شركات التأمين دائماً إلى تكوين اتحادات لمواجهة هذه الحوادث، سواء على المستوى الوطني أم على المستوى الدولي، وتعمل على صياغة سياسة تأمينية مشتركة مثل اتحاد (NELIA)، الذي يضم في عضويته ما يقرب من ٤٤ شركة تأمين على مستوى العالم. كما عمل هذا الاتحاد على تكوين صناديق تأمينية خاصة لمواجهة الأضرار الناشئة عن الحوادث النووية سمي بـ "MAELU".

Evelyne Ameye - Iñigo Igartua Arregui, National Nuclear Third Party Insurance Pools Revisited from a European Union Competition Law Perspective, op. cit, p270; Richard D. McClure, a review of nuclear Energy Insurance, p275, available at::

<http://www.casact.org/pubs/proceed/proceed68/68255.pdf>

الغالب — بين وقوع الحادث واكتشاف الضرر، الأمر الذي قد يؤدي إلى انقضاء الدعوى قبل اكتشاف المضرور للضرر.

٤- الاعتماد على الحوادث النووية كمعيار لتحديد التزام الناقل بالتعويض سيجعل هذا التحديد أمراً وهمياً، وذلك بالنظر إلى صعوبة توقع الحوادث النووية التي يمكن أن تنتج عن نشاط السفينة، الأمر الذي يمكن أن يعرض الناقل لمخاطر مالية ضخمة، وذلك بالنظر إلى احتمال تكرار وقوع هذه الحوادث<sup>(١)</sup>.

والملاحظ على هذا الاتجاه أنه أعتمد في تبرير موقفه على اعتبارات تتعلق في الأساس بعدم صلاحية الحادث النووي كمعيار لتحديد الالتزام بالتعويض، وليس على أساس مميزات معيار المؤسسة النووية.

وعلى الرغم مما سبق ذكره من سلبيات الأخذ بمعيار الحادث النووي، لتبرير الاعتماد على معيار السفينة كأساس لتحديد الالتزام بالتعويض، إلا أن هذا المعيار هو الآخر قد تعرض للنقد، وذلك على أساس احتمالية تناقص الغطاء التأميني المقرر للتعويض بناء على معيار السفينة، حيث إذا تعددت الحوادث

(١) د. محمد حسين عبد العال، النظام القانوني للمسئولية المدنية في المجال النووي، المرجع السابق، ص ٢٩٤.

التي تعرضت لها السفينة النووية بصورة متعاقبة خلال مدة التأمين، فإن هذا سوف يترتب عليه أن الحادث الأول سوف يستنفذ جانب كبير من قيمة هذا الغطاء التأميني، وذلك على النحو الذي سوف يترتب عليه عدم كفاية القدر المتبقي لمواجهة المخاطر المحتملة خلال المدة المتبقية، الأمر الذي سوف يقلل من فرص حصول المضرورين على تعويض عن الحوادث اللاحقة، لعدم كفاية الغطاء التأميني.

وقد لجأت التشريعات النووية التي أخذت بمعيار السفينة (المؤسسة النووية)، إلى تقرير أنه في حالة عدم كفاية الغطاء التأميني بسبب جسامه الأضرار المترتبة على الحوادث النووية، إلى ضرورة إعادة تكوين الضمان المالي إلى الحالة التي كان عليها من قبل، وذلك لمواجهة تناقص الغطاء التأميني المقرر للتعوي<sup>(١)</sup>.

(١) راجع:

Nuclear legislation in OECD countries, Regulatory and institutional framework for nuclear activities, Switzerland, OECD, 2003, p22; The atomic energy act, 1962, No 33 of 1962, available at: <http://www.dae.gov.in/rules/aeact.pdf>

- ويلاحظ أن مسألة إعادة تكوين الضمان إلى حالته الأصلية أمر يتسم بالصعوبة النسبية، حيث إن شركات التأمين في الغالب لا تكون ملزمة بالقيام بهذا الأمر، خاصة وأن هذا =

## ٢ - معيار الحادث النووي:

يعتمد هذا المعيار في تحديد نطاق الالتزام بالتعويض عن الضرر الوطني على الواقعة المادية المشكّلة للحادث النووي، بحيث يقدر الحد الأقصى لالتزام الناقل بالتعويض عن كل حادث نووي، بحيث يكون لكل حادث دائنين بالتعويض، ولا يزامون دائني أحد الحوادث دائنين لحادث آخر.

ويرى أنصار هذا الاتجاه أنه يحقق الحماية المنشودة، بالنظر إلى أنه يسمح للمضرورين رفع دعوى التعويض من لحظة وقوع الحادث النووي، كما أن الغموض المصاحب لمفهوم هذا الحادث — كما يرى أنصار الاتجاه السابق — هو مصاحب أيضاً لمفهوم السفينة كمنشأة نووية، ودليل ذلك أن

الأمر يحتاج إلى إعادة الاتفاق بين الناقل وشركة التأمين على الحصول على تأمين تكميلي ضد المسؤولية، الأمر الذي يحتاج إلى مفاوضات بين الطرفين للتوصل إلى اتفاق مناسب في هذا الشأن، وإذا لم يتم التوصل إلى اتفاق مرضٍ للطرفين، فالناقل لن يتمكن من استئناف نشاطه، وذلك بالنظر إلى أنه لا يجوز له ممارسة نشاطه دون الحصول على تأمين، لأنه أمر إجباري، الأمر الذي قد يؤدي إلى عدم قدرة الناقل على ممارسة نشاطه. راجع: د. محمد حسين عبد العال، النظام القانوني للمسئولية المدنية في المجال النووي، المرجع السابق، ص ٢٩٧.

Belser, 'Atomic Risks: Third Party Liability and Insurutece', in The Industrial Challenge of Nuclear Energy (Amsterdam Conference) (1938), p 94.

الاتفاقيات النووية أحالت بشأن تحديد مفهوم المؤسسة النووية لقانون كل دولة موقعة على الاتفاقية<sup>(١)</sup>.

هذا وقد شهد هذا الاتجاه تأييدًا من قبل العديد من التشريعات، كان أهمها اتفاقية باريس لسنة ١٩٦٠ حيث نصت على " يكون الحد الأقصى للتعويض الملزم به المسؤول فيما يتعلق بالضرر الناشئ عن كل حادث نووي بمبلغ ١٥٠٠٠٠٠٠ وحدة من وحدات السحب الخاص بالمعنى الموضح من قبل صندوق النقد الدولي ....."<sup>(٢)</sup>. أيضًا نصت اتفاقية فيينا لسنة ١٩٦٣ (المادة ١/٥) " يجوز لدولة المنشأة أن تضع حدا أقصى لمسئولية المشغل النووي بما لا يقل عن ٥ ملايين دولار أمريكي عن كل حادثة نووية"<sup>(٣)</sup>. تبنت كذلك اتفاقية بروكسيل الخاصة بالمسئولية المدنية لمستغلي السفن الذرية لسنة ١٩٦٢ معيار الحادث النووي حيث جاء فيها " تتحدد مسئولية مستغل السفينة النووية الواحدة

(١) د. عبد الحميد عثمان محمد، المسئولية المدنية عن مزار المادة المشعة، مرجع سابق، ص ٥٨١.

(٢) راجع: المادة (7-b) من اتفاقية باريس للمسئولية المدنية عن الأضرار النووية لسنة ١٩٦٠.

(٣) راجع: المادة (١/٥) من اتفاقية فيينا للمسئولية المدنية عن الأضرار النووية لسنة ١٩٦٣.

بمبلغ ١٥٠٠ مليون فرنك عن كل حادث نووي، ويتكرر هذا المبلغ بتكرار الحوادث<sup>(١)</sup>.

ويبدو لنا أن كل من المعيارين السابقين قد حرصا على حماية مصلحة معينة، فالمعيار الأول (معيار السفينة النووية) يراعى مصلحة الناقل النووي وهيئة التأمين التي تضمنه، حيث يقدر التعويض المستحق في حدود قيمة السفينة وإن تعددت الحوادث الواقعة منها أثناء الرحلة. أما الاتجاه الثاني (معيار الحادث النووي) فهو يراعى مصلحة المضرور، حيث يعطيه الحق في الحصول على تعويض عن كل حادث نووي، ولو كانت هذه الحوادث صادرة عن سفينة واحدة.

هذا وقد ذهب جانب من الفقه إلى أنه في حالة الاعتماد على الحادث النووي كأساس لتحديد التزام الناقل عن تعويض الضرر النووي، يجب مراعاة عدة قيود بخصوص التأمين ضد هذه المسؤولية، وهي<sup>(٢)</sup>:

أ- أن يتم تخصيص جزء من الحد الأقصى للتعويض بناء على معيار الحادث لحساب الأضرار التي تلحق بالأشخاص، والجزء الآخر لحساب الأضرار

(١) راجع: المادة (١/٣) من اتفاقية بروكسيل لمسئولية مستغلي السفن النووية لسنة ١٩٦٢.  
(٢) د. محمد حسين عبد العال، النظام القانوني للمسئولية المدنية في المجال النووي، المرجع السابق، ص ٢٩٦.

التي تلحق بالأموال، مع مراعاة أن الطائفة الأولى من الأضرار يتم فيها تحديد داخلي لكل شخص مضرور على حدة.

ب- أن يحق للمؤمن أن يتخلص من المسؤولية عن الضمان بموجب إخطار عقب وقوع الحادث النووي بمدة قصيرة.

ج- أن يتقادم ضمان المؤمن بثلاث أو خمس سنوات، تبدأ من يوم وقوع الحادث.

### ٣- المعيار المختلط:

وعلى سعيد توافقي، ذهب جانب من الفقه إلى أنه لا يوجد تنافر أو تباعد بين كل من معيار السفينة النووية ومعيار الحادث النووي، حيث أنه من الممكن التوفيق بينهما على نحو يمكن أن يحقق مصالح كل من الناقل والمضرور، بحيث يسأل الناقل عن التعويض في حدود معينة بناء على معيار السفينة، كما يسأل عن التعويض بناء على معيار الحادث النووي في حدود أخرى، حيث سيسمح هذا الأمر بتغطية كاملة لكل صور الضرر النووي<sup>(١)</sup>.

وقد وجد لهذا الاتجاه صدى في اتفاقية باريس لسنة ١٩٦٠، حيث جاء في المذكرة الإيضاحية لهذه الاتفاقية أنه " إذا كان المستغل ملتزم بتوفير الضمان

(١) د. محمد حسين عبد العال، النظام القانوني للمسئولية المدنية في المجال النووي، المرجع السابق، ص ٢٩٥.

المالي عن كل حادث نووي، إلا أنه لن يمكن الحصول على التأمين إلا بحسب المنشأة ولمدة معينة وليس بحسب الحادث. ولا يوجد في الاتفاقية ما يحول دون القيام بذلك بشرط اتخاذ التدابير اللازمة إذا انخفض الحد الأقصى للتأمين أو استنفد على أثر أول حادث نووي، بحيث يقدم المستغل ضماناً مساوياً للحد الأقصى في حالة وقوع حوادث لاحقة<sup>(١)</sup>.

ويبدو أن هذا الاتجاه يسعى إلى حماية مصلحة المضرور من الحادث النووي، مع عدم إرهاب جهة التأمين، حيث يسأل الناقل عن كل حادث نووي حتى ولو تعددت هذه الحوادث في الرحلة البحرية الواحدة، لكن جهة التأمين لن تكون ملتزمة بتوفير تأمين إلا في حدود قيمة السفينة ولمدة معينة. كما يمكن الاتفاق على أن يلتزم الناقل بتوفير ضمان تكميلي إذا نقص مقدار الضمان المقرر من قبل جهة التأمين على أثر استفاد الحوادث الأولى للمبلغ المقرر.

ويبدو لنا أن الأوفق هو محاولة الاستفادة من مزايا المعيارين السابقين (السفينة النووية والحادث النووي) من خلال تبني المعيار المختلط، وذلك بالنظر

(١) راجع:

Exposé des Motifs, Revised text of the Exposé des Motifs of the Paris Convention, approved by the OECD Council on 16th November 1982, available at: [http://www.oecd-nea.org/law/nlparis\\_motif.html](http://www.oecd-nea.org/law/nlparis_motif.html)

إلى أن هذا المعيار يوفر أقصى حماية ممكنة للمضرور النووي، كما أنه لا يجعل مسئولية جهة التأمين مطلقة، الأمر الذي من شأنه أن يوسع أمام الناقل من فرص الحصول على التأمين اللازم لمواجهة آثار الحوادث النووية.

#### رابعاً/ ضوابط تقرير الحد الأقصى لمسئولية الناقل عن الضرر النووي:

حرصت اتفاقية بروكسيل الخاصة بمسئولية مستغلي السفن النووية لسنة ١٩٦٢ على تحديد حد أقصى لمسئولية الناقل المستغل للسفينة النووية بنص خاص<sup>(١)</sup>، جاء فيه ما يفيد أن مسئوليته محددة بمبلغ ١٥٠٠ مليون فرنك عن كل حادث نووي، على أن يتكرر هذا المبلغ بتكرار الحوادث، وبتعدد السفن التي يمتلكها مستغل واحد.

أما عن نقل المواد النووية، فلا يوجد تشريع دولي خاص ينظم هذا الأمر بوضوح، وذلك كما سبق أن ذكرنا بسبب حرص الاتفاقيات النووية على استبعاد مسئولية الناقل بشكل صريح عن أضرار نقل مواد الطاقة النووية، الأمر الذي أسفر عن وجود فراغ تشريعي في واحدة من أكثر الموضوعات خطورة.

(١) راجع: المادة (١/٣) من اتفاقية بروكسيل لمسئولية مستغلي السفن النووية لسنة ١٩٦٢.

ويدفعنا هذا الفراغ التشريعي إلى محاولة الاجتهاد لسده من خلال استنباط الضوابط التي يمكن الاسترشاد بها لتحديد الحد الأقصى لمبلغ التعويض الملتمزم به الناقل.

وقد كان من أهم الضوابط التي قيل بها في هذا الخصوص ما يلي<sup>(١)</sup>:

١- مراعاة طبيعة وحجم الخطر النووي الناشئ عن حادث النقل البحري للمواد النووية بالنسبة للغير، وذلك وفقاً لحجم السفينة وقدرتها الملاحية وأنواع الرحلات البحرية التي تمارسها، حيث يسمح هذا الأمر بوجود معاملة تأمينية تتناسب مع قدرات كل ناقل.

٢- مراعاة الاعتبارات الاجتماعية المتعلقة بضرورة حصول المضرور على تعويض كاف يجبر ما أصابه من ضرر، بحيث لا يتم الاكتفاء فقط بمراعاة الاعتبارات الاقتصادية للناقلين بغية حماية الصناعة النووية، ولكن أيضاً مراعاة مصالح المضرورين.

(١) راجع: د. محمد حسين عبد العال، النظام القانوني للمسئولية المدنية في المجال النووي، مرجع سابق، ص ٢٨٥:

E.g. v. Caemmerer, Products Liability, op. cit, p25; Jean pierre pierard, responsabilite civile, op.cit, p 444.

٣- يجب ألا يكون الحد الأقصى للالتزام الناقل مبالغاً فيه، وذلك على النحو الذي يصعب على الناقل الحصول على التأمين المناسب، حتى لا ينعكس هذا الأمر على أجرة النقل، الأمر الذي سيضر سلباً باعتبارات المنافسة في مجال النقل البحري.

٤- يجب مراعاة الغطاء التأميني المقرر للناقل البحري ضد مخاطر الحوادث النووية في ضوء المستقر عليه في أسواق التأمين في دول العالم المختلفة، بحيث يتناسب الحد الأقصى للتعويض مع هذا الغطاء، حتى يتمكن الناقل من الحصول على الوسائل التي تمكنه من التصدي لتبعات مسؤوليته عن الحادث النووي.

ومما لا شك فيه أن الضوابط السابقة من شأنها أن توفر حدًا أنى من العدالة في تقدير الحد الأقصى لمسئولية الناقل عن الأضرار النووية، كما أن محاولة توحيد هذه الضوابط وصولاً إلى تبني حد أقصى موحد على مستوى جميع الدول من شأنه أن يحقق العدالة المنشودة، وذلك بالنظر إلى أن الحادث النووي غالباً ما تمتد آثاره وتتشعب لتطال العديد من الدول، ومن ثم يترتب على تقرير حد أقصى موحد تحقيق المساواة من المعاملة التعويضية فيما بين المضرورين.

وفى ظل غياب حد أقصى موحد على المستوى الدولي يثور تساؤلٌ يتعلق بحالة اختلاف الحد الأقصى المقرر من قبل كل دولة بخصوص النقل الدولي للمواد النووية، حيث من المتصور أن الدولة المرخصة للناقل تتبنى حدًا معينًا، وأن تتبنى الدولة التي وقع الحادث النووي في إقليمها حدًا آخر يقل أو يزيد علي ما هو مقرر من قبل الدولة المرخصة؟

وإجابة عن هذا التساؤل ذهبت اتفاقية باريس<sup>(١)</sup> إلي أنه من حق كل دولة طرف في الاتفاقية أن تشترط للسماح بعبور المواد النووية عبر إقليمها زيادة المبلغ المقرر كحد أقصى لمسئولية المستغل الأجنبي، وذلك إذا كان المبلغ المقرر من قبل الدولة المرخصة له لا يغطي على نحو ملائم مخاطر الحادث النووي أثناء العبور<sup>(٢)</sup>. ومع ذلك لا يجوز لها أن تقرر زيادة هذا المبلغ على

(١) راجع: المادة (٥/٧) من اتفاقية باريس للمسئولية المدنية عن الأضرار النووية لسنة ١٩٦٠.

(٢) والملاحظ أن مسألة عبور السفن المحملة بالمواد النووية اكتسبت بعدًا جديدًا بعد أحداث الحادي عشر من سبتمبر لعام ٢٠٠١، خاصة في الولايات المتحدة الأمريكية، التي انتفضت دعرًا لتحسين كافة وسائل النقل (خاصة النقل الجوي والبحري) لاتخاذ كافة التدابير اللازمة لتفادي وقوع الحوادث خاصة تلك التي تقع باستخدام أسلحة الدمار الشامل "weapon of mass destruction (WMD)" ، وقد حرصت الولايات المتحدة الأمريكية إلى تكثيف جهودها تجاه النقل البحري، وذلك بالنظر إلى أن موانئها المختلفة تستقبل آلاف الحاويات التي يخشى أن تكون محملة بالمواد النووية، وذلك على النحو الذي =

نحو يتجاوز الحد الأقصى المقرر من قبل تشريعها الخاص بالنسبة لمسئولية المستغل لمنشأة نووية كائنة بإقليمها. وعلى الرغم من ذلك، قررت الاتفاقية فى

دفع البعض إلى القول أن الهجوم النووي على الولايات المتحدة لن يأتي للولايات المتحدة عبر صاروخ، وإنما عبر حاوية محملة على متن أحد السفن. وقد ظهر صدى هذا الأمر فيما قامت به اللجنة الفرعية بمجلس النواب من إصدار مذكرة لخفر السواحل والنقل البحري بقائمة من التدابير الخاصة بتشديد الرقابة على تداول الحاويات، خاصة تلك المحملة بالمواد النووية. بل وسعت الحكومة الأمريكية إلى مد جسور التعاون بينها وبين دول العالم، لوضع تدابير أمنية وفنية للحاويات، خاصة تلك المحملة بالمواد النووية.

House Subcommittee of Coast Guard and Maritime Transportation, Hearing on Implementation of the Maritime Transportation Security Act, June 9, 2004, <http://www.house.gov/transportation/cgmt/06-09-04/06-09-04memo.html>

Todd Konkel, Container Security: Preventing a Nuclear Catastrophe, the journal of international policy solutions, op. cit, p2, Federation of American Scientists, "Cooperative Threat Reduction Status," <http://www.fas.org/nuke/control/ctr/status.htm>; Matthew Bunn, Controlling Nuclear Warheads and Materials, Securing Nuclear Warheads and Materials, "Materials Protection, Control & Accounting," [http://www.nti.org/e\\_research/cnwm/securing/mpca.asp](http://www.nti.org/e_research/cnwm/securing/mpca.asp); International Atomic Energy Agency, International Conventions and Agreements, Convention of the Physical Protection of Nuclear Material, <http://www.iaea.org/Publications/Documents/Conventions/cppn.html>.

موضع آخر<sup>(١)</sup> أنه يحظر على الدول ممارسة حقها في رفع قيمة التعويض المستحق في عدة حالات، أهمها في حالة إذا ثبت أن للسفينة الحق في اللجوء لدى دولة طرف لوجود خطر حال، أو في حالة المرور البريء عبر إقليم هذه الدولة.

وتعكس الاستثناءات السابقة الرغبة في صلب رفع الحد الأقصى للتعويض بصيغة جزائية أو عقابية، بحيث لا يتم الرفع إذا ما ثبت أن السفينة تمر مروراً بريئاً، أو أن هناك خطراً حالاً ومحددًا دعا السفينة إلي اللجوء لدولة طرف.

ويبدو لنا أن الأمر محل نظر، فالهدف الأساس من فكرة رفع الحد الأقصى للإلتزام بالتعويض هو مجرد تقرير معاملة متساوية بين جميع السفن فيما يتعلق بالحوادث النووية، وليس معاقبة السفينة التي تمر مروراً غير بريء أو لم تكن معرضة لخطر. ويبدو لنا أن مواجهة هذه الإشكالية يحتاج إلى وضع اتفاقية دولية ترسي قواعد موحدة لإيجاد معاملة متساوية لجميع الحوادث النووية البحرية، وخاصة أن السفينة النووية تتحرك فيما بين الدول، ومن ثم من

(١) راجع: المادة (٦/٧) من اتفاقية باريس للمسئولية المدنية عن الأضرار النووية لسنة ١٩٦٠.

المتصور جدًا أن تقع الحادثة في دولة غير تلك التي رخصت لها السفينة بالعمل، الأمر الذي يقتضي معاملة موحدة.

#### خامساً/ قواعد توزيع التعويضات المستحقة عن الحادث النووي البحري:

كما سبق أن ذكرنا، يهيمن على قواعد توزيع التعويضات المستحقة عن أضرار الحادث النووي البحري مبدأ تحديد التزام الناقل بتعويض الأضرار النووية، والذي يشير إلى أن الناقل لا يلتزم بالتعويض الكامل عن الضرر النووي، وإنما فقط في حدود مبلغ معين عن كل حادث نووي، بحيث لا يسأل الناقل فيما يتجاوز هذا المبلغ.

وقد دعا هذا الموقف للتساؤل، هل يعني مبدأ تحديد مسؤولية الناقل النووي بمبلغ معين تمتع أصحاب التعويضات النووية بأولوية معينة في استيفاء قيمة ما لهم من تعويضات مستحقة بالأسبقية على غيرهم من دائني الناقل الآخرين؟

وقد ذهب جانب من الفقه على أثر مبدأ تحديد المسؤولية إلى تقرير أولوية مطلقة للمضرورين في استيفاء حقوقهم من هذه القيمة، دون أن يراحمهم غيرهم من الدائنين<sup>(١)</sup>.

ويبدو أن المقصود بالأولوية المطلقة وفقاً للرأي السابق أن أصحاب التعويضات النووية يتمتعون بأسبقية وأفضلية على كافة دائني الناقل في استيفاء ما لهم من ديون، وهو ما لا نؤيده، حيث أن تقرير امتياز معين للدائنين بالضرر النووي أمر لا يمكن افتراضه، خاصة وأن الامتياز لا يكون إلا بنص خاص. والدليل على ذلك أن التشريعات النووية قد اختلفت في هذا الأمر، حيث قرر بعضها أولوية لأصحاب التعويضات النووية (القانون النووي البلغاري<sup>(٢)</sup>)، والقانون النووي الفرنسي<sup>(٣)</sup> وبعضها رفض تقرير أي خصوصية للضرر

(١) د. محمد حسين عبد العال، النظام القانوني للمسؤولية المدنية في المجال النووي، مرجع سابق، ص ٢٩٩.

E.g. v. Caemmerer, Products liability, op. cit, p25; Jean pierre pierard, responsabilité civile, op.cit, p 444.

(٢) راجع:

Bulgarian Nuclear Regulatory Agency, available at:  
<http://bnsa.bas.bg/legislate/acts.html>.

(٣) راجع:

The text of the Act as amended is reproduced in the supplement of the Nuclear Law Bulletin No. 46: <http://nea.fr/html/law/nlb/NLB-46-SUP.pdf>

النووي في هذا الخصوص (القانون النووي الأسترالي<sup>(١)</sup>)، والقانون النووي البلجيكي<sup>(٢)</sup> والقانون الكندي<sup>(٣)</sup> والقانون الدنماركي<sup>(٤)</sup>.

من ناحية أخرى القصد الحقيقي من وراء تبني مبدأ المسؤولية المحدودة هو تقرير حماية خاصة للناقل ضد المسؤولية المطلقة<sup>(٥)</sup> عن أضرار الحوادث

(١) راجع:

The Austrian atomic liability act adopted on 7 October 1998 is reproduced in the supplement of the Nuclear Law Bulletin No. 63: <http://nea.fr/html/law/nlb/NLB-63/austria.pdf>.

(٢) راجع:

The 1985 Belgian Act on Third Party Liability in the Field of Nuclear Energy, as amended in 2000 is reproduced in the supplement of the Nuclear Law Bulletin No. 66: <http://nea.fr/html/law/nlb/Nlb-66/075-080.pdf>.

(٣) راجع:

Department of Justice in Canada:  
<http://www.nea.fr/html/law/legislation/canada.html>

(٤) راجع:

Danish Act on Compensation for Nuclear Damage, 1972 Nuclear Law Bulletin No. 15, with amendments reported upon in NLBs No. 43 and 54, available at: <http://nea.fr/html/law/nlb/NLB-15-EN.pdf>.

(٥) د/حسين الماحي، القانون البحري، دار النهضة العربية، ٢٠٠٢-٢٠٠٣، ص ٣١٦.

النووية وليس تقرير أولوية للدائنين بالتعويض عن الضرر النووي في مواجهة الدائنين الآخرين، وبناء عليه ينحصر أثر مبدأ تحديد المسؤولية عن الضرر النووي فقط على قصر التزام الناقل على دفع تعويضات في حدود مبلغ معين، بصرف النظر عن حجم الضرر الناتج عن الحادث، وذلك مراعاة لاعتبارات معينة تهدف في المقام الأول إلى حماية الناقل.

ولعل مبدأ تحديد الالتزام بالتعويض يثير علامات الاستفهام حول قواعد توزيع التعويضات المقررة للحوادث النووية، في الحالات التي تظهر فيها الحوادث في صورة كوارث ضخمة، يصعب معها القول بأن المبلغ المحدد سوف يكفي لمواجهة آثار هذه الحوادث.

والغريب أن الاتفاقيات الدولية التي تعرضت لتعويض الأضرار النووية لم تقدم لنا القواعد التي يمكن على أساسها توزيع التعويضات المستحقة عن أضرار الحادث النووي، واكتفت في هذا الشأن بالإحالة إلى القوانين الوطنية لوضع القواعد المناسبة في هذا الشأن<sup>(١)</sup>.

(١) راجع: المادة (١١) من اتفاقية باريس لسنة ١٩٦٠، والمادة (٨) من اتفاقية فيينا لسنة ١٩٦٣، والمادة (١/١٢) من اتفاقية بروكسيل.

وعن موقف التشريعات الوطنية في هذا الصدد فقد لوحظ أنها استخدمت عبارات عامة تنسم بالعمومية والتجريد، حيث جاءت تشير إلي وجوب اتخاذ إجراءات تشريعية وإدارية سريعة للاستجابة لدعاوى التعويض عن الأضرار النووية، وأنه متى تبين أن قيمة الأضرار الناشئة عن الحادث النووي ستفوق الحد الأقصى المقرر، فإن الأمر يحتاج إلى دفع التعويضات وفق إجراءات خاصة<sup>(١)</sup>.

وفي ظل هذا الموقف ذهب جانب من الفقه إلى ضرورة أن تتبنى كل دولة قواعد مفصلة تنظم توزيع التعويض عن الضرر النووي، وأن يكون ذلك في وقت سابق على وقوع الحادث النووي، وذلك للمبررات التالية<sup>(٢)</sup>:

(١) راجع: المادة (٢١) من القانون النووي الكندي:

Art (21-1) " Where a proclamation has been issued pursuant to section 18, the Governor in Council shall establish a Nuclear Damage Claims Commission, consisting of a chairman, a vice-chairman and not less than one other member, to deal with claims for compensation arising out of the nuclear incident described in that proclamation.

Nuclear Liability Act, R.S.C, 1985, c. N-28, Published by the Minister of Justice at the following address: <http://laws-lois.justice.gc.ca>

(٢) راجع:

Schattke, H., 'The Legal Aspects of the Equitable Distribution of Limited Indemnification Amounts', Nuclear Third Party Liability and Insurance, Status and Prospect, Munich Symposium, Paris: OECD, Vol. 97, 1965, p102.

=

١/ ضرورة الإسراع في دفع التعويضات في أقرب وقت ممكن بعد وقوع الحادث النووي، خاصة إذا كان الحادث ضخماً، وكان رد فعل الرأي العام قوياً وعنيفاً، حيث يصعب علي المضرورين في مثل هذه الظروف الانتظار حتى يتم اتخاذ الإجراءات التشريعية والإدارية اللازمة لذلك.

٢/ عدم وجود قواعد مسبقة لتوزيع التعويضات سوف يؤدي إلى إتاحة الفرصة أمام بعض المضرورين للحصول على أحكام سريعة، الأمر الذي قد يؤدي إلى نفاذ المبالغ المتاحة، نتيجة وجود نوع من العشوائية في تحصيل هذه المبالغ.

وفي محاولة لتقريب الرؤية أمام المشرع وصولاً لحل لهذه المشكلة، فقد استدرك هذا الفقه في طرح بعض القواعد التي يفضل أن تؤخذ في الاعتبار عند توزيع هذه التعويضات، كان أهمها:

١/ تقرير أفضلية للأضرار الجسدية على الأضرار المادية، بمعنى ضرورة تقسيم المبلغ المخصص للتعويض بين الأضرار الجسدية والأضرار المادية، مع تقرير نوع من الأفضلية للضرر الجسدي.

=

٢/ مراعاة الأضرار الآجلة عند تقسيم مبلغ التعويض، فمن أهم ما يتسم به الضرر النووي أن آثاره لا تظهر جميعها بصورة فورية، ولكن بعضها يظل كامناً، ولا يظهر إلا في المستقبل، الأمر الذي يقتضى وضع قواعد لتوزيع مبلغ التعويض بين الأضرار الفورية والأضرار المستقبلية.

٣/ توزيع التعويض على المضرورين قسمة غرماء، فمن المتصور عدم كفاية المبالغ المخصصة للتعويض لكافة التعويضات المستحقة، لذلك يجب ألا يحصل جميع المضرورين على كامل حقوقهم، ولكن يقسم المبلغ المحدد عليهم بنسب مئوية تتناسب مع حق كل منهم في إجمالي المبلغ المقرر، وذلك بالنسبة لطائفة متماثلة من الأضرار (مثلاً الأضرار البدنية).

وقد تمكنت بعض الدول من تفادي صعوبات عدم كفاية التعويضات المقررة للوفاء بالتعويضات المستحقة بتبني نظم اتحادات التأمين، والتي من خلالها استطاعت أن تغطي كامل المبلغ المستحق على الناقل. وقد أكدت اتفاقية باريس لسنة ١٩٦٠ هذا المعنى، حيث جاء في ديباجتها ما يفيد أن مخاطر الأضرار النووية تحتاج إلى تضافر الجهود لتغطية التعويضات المستحقة عن

الحوادث الخاصة بها، وذلك بالنظر إلى ضخامة الأضرار، والتي لا تقوى الجهود الفردية على مواجهتها<sup>(١)</sup>.

فقد قامت بلجيكا بتبني نظام اتحادات التأمين، كوسيلة يمكن من خلالها لعدد من شركات التأمين أن تتحد فيما بينها لمواجهة المطالبات الناشئة عن الحادث النووي، بالنظر إلى أن حجم المسؤولية الناشئة عن هذه المطالبات قد يتجاوز حدود أحد هذه الشركات منفردة، لذلك لجأت لتكوين هذه الاتحادات بالتعاون مع شركات إعادة التأمين<sup>(٢)</sup>، وذلك فيما يعرف بنظام " SYBAN ،

(١) راجع:

Paragraph (4): " the possible magnitude of a nuclear incident requires international collaboration between national insurance pools. Only by an effective marshalling of the resources of the international insurance market by coinsurance and reinsurance can sufficient financial security be made available to meet possible compensation claims. The establishment at an international level of uniform third party liability regulations is essential if this collaboration is to be achieved".

Text of the Exposé des Motifs of the Paris Convention, approved by the OECD Council on 16th November 1982, available at: [http://www.oecd-nea.org/law/nlparis\\_motif.html](http://www.oecd-nea.org/law/nlparis_motif.html)

(٢) ويتم إعادة التأمين من خلال عقد تبرمه شركة التأمين مع شركة من شركات إعادة التأمين، بحيث تلتزم الأولى بدفع جزء من أقساط التأمين التي تحصل عليها من المستأمن، على أن تقوم شركة إعادة التأمين بتلبية مطالبات المستأمن حامل وثيقة التأمين الأصلية =

والذي تلتزم بموجبه شركات التأمين النووي بالتعاون فيما بينها لمواجهة مخاطر الحوادث النووية بصورة جماعية<sup>(١)</sup>. وتسمح بلجيكا لاتحادات التأمين لديها بقبول عضوية بعض الشركات الأجنبية في هذه الاتحادات، وذلك لتغطية مخاطر الحوادث النووية عن أنشطة الناقلين البحريين الوطنيين.

٤/ حظر الوفاء المؤقت للتعويضات المستحقة للمضرورين: تقضى أبسط قواعد العدالة في توزيع التعويضات عدم الإخلال بحق كل مضرور في الحصول على تعويض عادل، حيث من المتصور، بعد وقوع الحادث النووي، أن يتسابق المضرورون لرفع دعواهم للحصول على حقوقهم من

بخصوص التعويضات عن الضرر المؤمن ضده. وتسعى شركات التأمين من خلال هذه الوسيلة إلى حماية نفسها من حجم التعويضات الهائل الذي قد تتعرض له، مما قد يسبب لها أزمة مالية شديدة، وذلك من خلال توزيع المخاطر. وقد حظيت صناعة إعادة التأمين بانتشار واسع النطاق في أواخر عام ١٩٩٠، وذلك على أثر انتشار العديد من الكوارث الطبيعية التي أدت إلى زيادة حجم المطالبات التي واجهتها هذه الشركات، والتي تعرضت على أثره لخطر الإفلاس.

David R. Clark, Basics of Reinsurance Pricing, FCAS, available at: <http://www.casact.org/library/studynotes/clark6.pdf>; see also: <http://legal-dictionary.thefreedictionary.com/reinsurance>

(١) راجع:

" The Members undertake not to cede by way of reinsurance the whole or any part of the shares in the risks they have accepted on a net-line basis in the insurance contracts concluded by the Syndicate". Article 6 of SYBAN's Statutes, at [www.syban.be](http://www.syban.be).

المبلغ المخصص للتعويض، وذلك على نحو قد يؤدي إلى نفاذه، بما يترتب عليه الإضرار بالمضرورين الآخرين الذين تأخروا في رفع دعواهم. لذلك يجب عدم الوفاء بمثل هذه التعويضات إلا بعد أن تكتمل الرؤية حول حجم وطبيعة الأضرار بشكل واضح، وذلك تجنباً لوجود تمييز فيما بينهم في دفع التعويضات المستحقة لهم.

٥/ تجميع كافة دعاوى التعويض في محكمة واحدة: يفضل في حالة تعلق الأمر بحادث نووي واحد، أن يتم تجميع كافة الدعاوى الخاصة بالتعويضات الناشئة عنه أمام محكمة واحدة، وذلك تجنباً لحدوث تعارض وتضارب بين الأحكام بتعدد الدعاوى المرفوعة، وخاصة أن الناقل سوف يلتزم عن هذا الحادث بمبلغ محدد، الأمر الذي يفضل معه توحيد الإجراءات المتبعة لتوزيع هذا المبلغ على مستحقيه.

والملاحظ أن بعض التشريعات قد سعت إلى تجنب وضع الضوابط الحاكمة لتقدير التعويض، وقررت ما يلي<sup>(١)</sup>:

١- الأصل في تحديد مبلغ التعويض المستحق عن أضرار الحوادث النووية بما تم الاتفاق عليه صراحة بين المتعاقدين.

(١) راجع:

The Atomic Energy Act, no. 33 OF 1962, article (21-1), op. cit.

٢- إذا لم يتم التوصل لاتفاق معين، وجب على الحكومة تعيين محكم له خبرة في تقدير حجم الضرر الناتج عن هذه الحوادث، ومن ثم تحديد حقوق المضرورين.

٣- يجوز للحكومة أن تضع القواعد واجبة الاتباع من قبل هيئة التحكيم، وكيفية حساب الرسوم المستحقة كنفقات التحكيم وتنفيذ الحكم.

ويبدو لنا أن الاتجاه السابق لم يحالفه التوفيق، لأن من الصعب إسناد تحديد القواعد التي على أساسها يقدر التعويض إلى الاتفاق بين أطراف الواقعة، وذلك لما يلي:

أولاً/ أن أهمية الاتفاق لا تظهر إلا في العلاقة بين الناقل والعاملين على متن السفينة، حيث إنه من غير المتصور أن يكون هناك اتفاق بين الناقل وملاك السفن الأخرى المضرورة والدول المضرورة (الدول التي تمر السفينة في مياهها الإقليمية أو ترسو في موانئها) بسبب الحادث النووي.

ثانياً/ أنه يصعب ترك الأمر للاتفاق، وذلك بالنظر إلى أن الطرف القوي في العلاقة (الناقل النووي) قد لا يتمتع بالإنصاف والموضوعية الكافيين، الأمر الذي قد يتسبب في الإجحاف بحقوق المضرورين.

ثالثاً/ أن إسناد الأمر إلى الاتفاق، وفي حالة عدم القدرة على التوصل لحل ملائم يتم اللجوء للتحكيم، أمر يمكن أن يتسبب في وجود اختلاف وتمييز في

المعاملة بين المضرورين من حادث واحد، الأمر الذي يحمل شبهة عدم المساواة بين المضرورين، ومن ثم عدم العدالة.

وبناء عليه تبدو لنا أهمية وضع قواعد وضوابط مفصلة لتقدير مبلغ التعويض المستحق عن الحادث النووي البحري، وذلك لضمان حد أدنى من المعاملة التعويضية للمضرورين بصورة موحدة، خاصة وأن الضرر النووي يمتد بآثاره ليطال العديد من الدول، الأمر الذي يحتاج إلى تحقيق المساواة قدر المستطاع. ولا يمنع من ذلك أن تمنح هذه القواعد للقاضي بعض الحرية فى تقدير التعويض المستحق، وذلك في ضوء طبيعة الحادث وحجم أضراره ومداه والقيمة السوقية للأشياء المادية.

#### - مدى التزام الناقل بالتعويض العيني عن الأضرار النووية:

من المتعارف عليه أن المسئول عن الضرر ملتزم — كأصل عام — بالتعويض العيني، أي بإعادة الشيء المضرور لحاله قبل وقوع الضرر إذا ما كان ذلك ممكناً، فإذا كانت هناك استحالة لجأً للتعويض النقدي. والحال على هذا النحو يدعو للتساؤل، عن مدى إمكانية التزام الناقل البحري بالتعويض العيني عن الأضرار النووية؟

بداية لا تبدو لهذا التساؤل أهمية بخصوص الأضرار الجسدية (الوفاة) أو أضرار الهلاك المادي للأشياء، بالنظر لاستحالة هذا التعويض فى مثل هذه

الحالات، ولكن يبدو المجال الطبيعي لهذا التساؤل في حالات الضرر البيئي، وذلك للأسباب التالية<sup>(١)</sup>:

١- أن الأضرار البيئية يصعب تقدير التعويض النقدي المستحق عنها، ويصعب تحديد مستحق التعويض.

٢- أن الأصل بخصوص الضرر البيئي أن تتم إزالة التلوث ومعالجته، وليس مجرد دفع مبالغ نقدية.

٣- أن الأنظمة القانونية الحديثة أصبحت تعوض الضرر البيئي من خلال إنشاء الصناديق الخاصة، التي تسعى في الأساس إلي المحافظة علي البيئة من خلال إعادتها إلى ما كانت عليه قبل وقوع الضرر.

وقد وجد لهذا الأمر صدي واسع النطاق في التشريعات الوطنية. فقانون البيئة المصري ينص على أن "..... يختص جهاز شئون البيئة بمتابعة بيانات السجل للتأكد من مطابقتها للواقع وأخذ العينات اللازمة وإجراءات الاختبارات المناسبة لبيان تأثير نشاط المنشأة علي البيئة و تحديد مدي التزامها بالمعايير الموضوعه لحماية البيئة، فإذا تبين وجود أية مخلفات يقوم الجهاز بإخطار الجهة الإدارية المختصة لتكليف صاحب المنشأة بتصحيح هذه المخالفات

(١) د. محسن عبد الحميد البيه، النظرية العامة للالتزام (المصادر غير الإرادية)، مرجع سابق، ص ١١٠.

على وجه السرعة ، فإذا لم يتم بذلك خلال سنتين يوماً يكون للجهاز، بالاتفاق مع الجهة الإدارية المختصة، اتخاذ الإجراءات القانونية والقضائية اللازمة لوقف النشاط المخالف والمطالبة بالتعويضات المناسبة لمعالجة الأضرار الناشئة عن هذه المخالفات"<sup>(١)</sup>.

من جانبه أكد القانون الفرنسي الصادر سنة ١٩٧٥ ذات المعنى، حيث أعطى لجهة الإدارة الحق في أن تكلف المسئول عن التلوث بإعادة الحال إلى ما كان عليه، خاصة إذا ما تعلق الأمر بمنشأة من المنشآت التي حددها هذا القانون. أيضاً قانون حماية الأرض الهولندي منح جهة الإدارة الحق في إعادة الحال إلى ما كانت عليه، ثم تقوم بعد ذلك بالرجوع على المسئول عن التلوث بالنفقات والتكاليف. وفي ذات الاتجاه قرر القانون الإيطالي الصادر سنة ١٩٨٦ منح السلطة المختصة، في حالة وقوع تلوث، الحق في الاختيار أما أن تأمر بإعادة الحال إلى ما كان عليه أو أن تقوم هي بإجراء الإصلاحات المطلوبة، ثم تعود على المسئول لاسترداد ما دفعته من نفقات وتكاليف<sup>(٢)</sup>.

(١) راجع: المادة (٢٢) القانون رقم ٤ لسنة ١٩٩٤ بإصدار قانون في شأن البيئة، الجريدة الرسمية العدد ٥ في ٣/٢/١٩٩٤.

(٢) راجع: د. محسن عبد الحميد البيه، النظرية العامة للالتزام (المصادر غير الإرادية)، مرجع سابق، ص ١١٢.

ونحن من جانبنا نسلم تماماً بأن خير أنواع التعويضات وأكثرها جدوى هو التعويض العيني، الذي يعيد الشيء للحالة التي كان عليها قبل وقوع الضرر، مادام ذلك ممكناً، خاصة وأن الأضرار النووية ذات دمار شامل. لكن مع ذلك تثار لدينا إشكالية تتعلق بتجاوز تكاليف التعويض العيني في حالة الحادث النووي لقدرات الناقل البحري؟

مما لا شك فيه أن الأضرار البيئية المترتبة على الحادث النووي أضرار ضخمة ومتشعبة، وأن الحديث عن التعويض العيني بخصوصها أمر يحتاج إلي قدرات مالية خاصة، غالباً ما يعجز الناقل عن تحملها بمفرده. لكن رغم ذلك يمكن تصور تقرير مسؤولية الناقل عن التعويض العيني للضرر البيئي، وذلك للأسباب التالية:

١/ أن النظم القانونية بدأت تتبنى فلسفة جديدة بخصوص التعويض عن الضرر البيئي، فالسياسة الأوروبية المشتركة الخاصة بالبيئة قد أرست مبدأ هاماً في هذا الخصوص، وهو " أن محدث التلوث ملتزم بالنفقات الخاصة بمصاريفه ونفقات مكافحته"<sup>(١)</sup>. وقد تسبب هذا في تبني دول الاتحاد الأوروبي مفهوماً جديداً، تمثل في ضرورة إدخال نفقات وتكاليف إصلاح الأضرار البيئية

(١) راجع:

M. Prieur, Droit de l'environnement In: Revue internationale de droit comparé. Vol. 37 N°4, Octobre- décembre 1985. pp. 1113-1114

ضمن تكلفة إنتاج السلعة أو الخدمة. فالتكاليف المترتبة على مكافحة التلوث الناشء عن نقل المواد النووية يجب أن يتحملها الناقل، كعنصر ضمن عناصر التكلفة الاقتصادية لنقل هذه المواد، وذلك من خلال فرض رسوم معينة على الناقل مقابل تكاليف التلوث. والناقل بدوره سيقوم بتحميل الشاحن أو المرسل إليه جزءاً من هذه النفقات، كما سيسعى سعياً حثيثاً إلى تجنب وقوع التلوث لتخفيض هذه النفقات قدر الامكان. والظاهر لنا من هذا الموقف، أن الاتحاد الأوروبي لا يزال متمسكاً بالمسئولية المدنية كأساس لتعويض الضرر البيئي، ولكن بمنظور جديد يحمل صبغة اقتصادية تسعى إلى إحداث نوع من التوازن بين المصالح المختلفة.

٢/ على صعيد آخر، شهدت السياسات التأمينية تقدماً كبيراً في هذا الصدد، حيث أضحت تشكل خط الدفاع الأول ضد مخاطر الحوادث النووية بصورة خاصة، والحوادث البيئية بصورة عامة. فما قامت به اتحادات التأمين من تعاون وتضافر في الجهود قرب مسافات كانت في الماضي طويلة، وتمكنت من حصر وتقييم المخاطر البيئية، وتبنت أسساً فنية جديدة لتقدير احتمالات الخطر، والقسط التأميني المناسب لذلك<sup>(١)</sup>، كما استطاعت هذه الاتحادات أن

(١) راجع: د. محسن عبد الحميد البيه، النظرية العامة للالتزام (المصادر غير الإرادية)، مرجع سابق، ص ١١٩.

تطور من قدرتها المالية لتغطية هذه المخاطر، يضاف لكل هذا أن النظم القانونية من ناحيتها أصبحت تأخذ بفكرة التأمين الإجباري ضد كافة مخاطر الحوادث النووية، بما فيها حوادث البيئة<sup>(١)</sup>، بعد أن قررت مبدأ المسؤولية المحدودة للناقل عن هذه الحوادث.

٣/ وفي سياق متصل، أدرك المجتمع الدولي خطورة التلوث البيئي، وعدم كفاية قواعد المسؤولية المدنية لتعويض ما ينشأ عنه من أضرار، بسبب صعوبة تحديد المسئول عنه من ناحية، وتجاوز مقدار التعويضات المستحقة عنه قدرات المسئول من ناحية أخرى، لذلك لجأت العديد من التشريعات القانونية إلي تبني فكرة إنشاء الصناديق الخاصة ذات التمويل المختلط<sup>(٢)</sup>.  
فها

(١) راجع:

Evelyne Ameye - Iñigo Igartua Arregui, National Nuclear Third Party Insurance Pools Revisited from a European Union Competition Law Perspective, op, cit, p270; Marcus Radetzki, Limitation of Third Party Nuclear Liability: Causes, Implications and Future Possibilities, op. cit, p11.

(٢) هذا وقد أخذ قانون البيئة المصري رقم (٤) لسنة ١٩٩٤ بفكرة الصناديق الخاصة، فقد نصت المادة (١٤) من هذا القانون على إنشاء بجهاز شئون البيئة صندوق خاص يسمى (صندوق حماية البيئة) تؤول إليه :

( أ ) أن المبالغ التي تخصصها الدولة في موازنتها لدعم الصندوق .

=

هو الاتحاد الأوروبي قد وجه النداء لدول الاتحاد عبر الكتاب الأخضر إلي ضرورة إنشاء صناديق خاصة بالتعويضات عن الأضرار البيئية، لتلافي عدم كفاية نظام المسؤولية المدنية لتغطية التعويضات المستحقة<sup>(١)</sup>.

وتجسد الصناديق الخاصة بهذا المعنى الطابع الاجتماعي للتعويض عن أضرار التلوث النووي. فالمجتمع كما أنه يستفيد من معطيات الطاقة النووية،

( ب ) الإعانات والهدايا المقدمة من الهيئات الوطنية والأجنبية لأغراض حماية البيئة وتنميتها والتي يقبلها مجلس إدارة الجهاز .

( ج ) الغرامات التي يحكم بها والتعويضات التي يحكم بها أو يتفق عليها عن الإضرار التي تصيب البيئة

( د ) موارد صندوق المحميات المنصوص عليها في القانون رقم ١٠٢ لسنة ١٩٨٣ .

وتودع في الصندوق على سبيل الأمانة المبالغ التي تحصل بصفة مؤقتة تحت حساب الغرامات والتعويضات عن الأضرار التي تصيب البيئة .

وتكون للصندوق موازنة خاصة ، وتبدأ السنة المالية للصندوق ببداية السنة المالية للدولة وتنتهي بانتهائها ، ويرحل فائض الصندوق من سنة إلى أخرى . وتعتبر أموال الصندوق أموالاً عامة .

(١) راجع:

Commission of the European communities, Green Paper, Promoting European framework for Corporate Social Responsibility, Brussels, 18.7.2001 COM(2001) 366 final. Available at:

[http://eur-lex.europa.eu/LexUriServ/site/en/com/2001/com2001\\_0366en01.pdf](http://eur-lex.europa.eu/LexUriServ/site/en/com/2001/com2001_0366en01.pdf)

فليس أقل من أن يتحمل مسؤوليته في التخلص من أضرار التلوث المترتبة على ممارسة هذا النشاط. وقد جاء تطبيقاً لذلك ما نصت عليه صراحة اتفاقية بروكسيل الخاصة بالمسؤولية عن أضرار التلوث بالزيت لسنة ١٩٦٩، والتي أنشأت صندوقاً خاصاً، عرف باسم " الصندوق الدولي للتعويض عن التلوث بالزيت"، والذي قررت له الاتفاقية مجموعة من الوظائف، كان أهمها:

أ/ تقديم التعويض عن أضرار التلوث بالزيت، وذلك في حالة عدم كفاية التعويضات التي يلتزم الناقل بدفعها طبقاً لمسؤوليته المحدودة المقررة من قبل الاتفاقية.

ب/ تقديم المساعدة المالية للناقلين البحريين، وذلك بخصوص الأعباء المالية والإضافية المفروضة عليهم من قبل الاتفاقية.

ج/ أن يعمل الصندوق على تقديم المساعدات الفعالة من أجل تحقيق الأهداف الأخرى للاتفاقية.

أيضاً أنشأ اتفاق (FIPOL 92) صندوقاً خاصاً بالتعويضات عن الأضرار الهيدروكربونية المنقولة بطريق البحر، وهو نظام يهدف إلى تقديم تعويضات للمضررين من الأضرار الهيدروكربونية، وهو تعويض تكميلي، لا يتم اللجوء إليه إلا إذا عجز مالك السفينة عن دفع التعويضات المستحقة عن أضرار التلوث، أو كأن مبلغ التأمين غير كاف، أو إذا استطاع الناقل دفع مسؤوليته.

ويتم طبقاً لاتفاق (FIPOL 92) التعويض عن الأضرار التالية:

١/ رد كافة المصاريف المرتبطة بعمليات تنظيف التربة، والبحر عند الاقتضاء (إجراءات الإنقاذ).

٢/ تعويض الأضرار التي تصيب الأموال المصابة بالأضرار الهيدروكربونية.

٣/ تعويض مصابي الأضرار الاقتصادية الخالصة (مثل أصحاب الفنادق الذين فقدوا النزلاء خلال فترة التلوث، والصيادين الذين تعذر عليهم ممارسة أعمالهم).

٤/ دفع التعويضات المستحقة عن تلوث البيئة، على أن تكون محدودة في تكاليف اتخاذ الإجراءات المعقولة (التي اتخذت بالفعل أو ستتخذ) لإعادة الحال إلى ما كانت عليه.

ويبدو لنا من خلال قياس التلوث النووي على التلوث بالزيت والأضرار الهيدروكربونية، أنه من المتصور تقرير مسئولية الناقل البحري عن التعويض العيني للضرر البيئي، وذلك بالنظر إلى أن هذا التعويض هو الأكثر ملاءمة للضرر البيئي من ناحية، وإلى قدرة الناقل بمساعدة جهات التأمين والصناديق الخاصة على القيام بذلك.

والأمر على هذا النحو يحتاج إلى اتفاقية دولية تقرر صراحة مسؤولية الناقل البحري عن التعويض العيني للضرر البيئي الناشئ عن الحادث النووي، وأن الأمر لم يعد يكفي بشأنه مجرد التفسيرات الصريحة والضمنية للقواعد العامة لمسئولته المدنية كما قررتها الاتفاقيات الدولية الخاصة بالنقل البحري أو الحوادث البحرية، بل يجب أن تكون هناك اتفاقية جديدة تراعى خصوصيات الضرر النووي من ناحية، وخصوصية مسؤولية الناقل البحري من ناحية أخرى.

### المطلب الثاني

#### الالتزام الإلزامي للدولة بتعويض الأضرار النووية البحرية

يعد من أهم المبادئ التي تميزت بها المسؤولية المدنية بصورة عامة، مبدأ فردية المسؤولية، والذي يقضي بأن المخطئ هو المسؤول وحده عن تعويض الأضرار التي تسبب فيها بخطئه أو تقصيره في الرقابة على الأشياء التي توجد في حراسته. والملاحظ أن هذا المبدأ قد ظهر بشكل قوي للغاية بخصوص مسؤولية الناقل عن الأضرار النووية، حيث لم تكتف التشريعات بالتأكيد على مبدأ فردية المسؤولية، وإنما زاد على ذلك بتقرير مبدأ تركيز مسؤولية الناقل، والذي يترتب عليه انحصار دعاوى المطالبة بتعويض الضرر النووي على

عائق الناقل وحده. وقد تسبب هذا في صعوبات معينة، خاصة بعد أن تبنت التشريعات النووية مبدأ محدودية التزام الناقل بتعويض الضرر النووي، تمثلت أهمها في ضيق حجم الضمان المالي المقرر للتعويض في ظل الحجم الهائل للضرر الناتج عن الحادث النووي.

وقد تسبب هذا الأمر في إثارة التساؤل حول مدى إمكانية تدخل الدولة المرخصة للناقل بتغطية التعويضات المطلوبة، خاصة في حالات انعدام التزام الناقل بتعويض الضرر، أو في حالات عدم كفاية مبلغ التعويض الملتزم به الناقل لتغطية كافة التعويضات المستحقة.

وقد تجسدت أولى المبادرات التشريعية لإلزام الدولة بالتدخل في مجال تعويض الأضرار النووية بصورة عامة في القانون النووي الأمريكي الصادر عام ١٩٥٧ "Anderson-price"، والذي ألزم الحكومة الأمريكية صراحة بتعويض الأضرار الناشئة عن الحادث النووي، والتي لم يتم التعويض عنها، نتيجة لفاذ الحد الأقصى المقرر لمسئولية المستغل النووي<sup>(١)</sup>.

(١) راجع:

The Price-Anderson Act, available at:  
<http://www.ans.org/pi/ps/docs/ps54-bi.pdf>

وقد شكلت هذه المبادرة فتحًا كبيرًا من فتوحات الفكر القانوني، حيث جسدت الدور الاجتماعي للمسئولية المدنية، من خلال إلزام الدولة بوصفها شخصًا عامًا بتغطية التعويضات المستحقة عن نشاط أفراد القانون الخاص. والملاحظ أن صدي هذه المبادرة قد دوى في أوروبا، والذي ظهر جليًا في الاتفاقيات والتشريعات النووية المختلفة<sup>(١)</sup>.

وخير ما تم التعبير عنه في هذا الخصوص ما جاء في المذكرة الإيضاحية لاتفاقية باريس لعام ١٩٦٠ (الخاصة بالمسئولية المدنية قبل الغير في مجال الطاقة النووية)، والتي جاء فيها " أنه قد يحدث في حالة الكارثة الضخمة أن يكون المبلغ المتاح للتعويض غير كاف لمواجهة كل الطلبات، ولاعتبارات اجتماعية ونفسية، فإنه من الصعب قبول هذه النتيجة دون الاعتراف بأن تدخل الدولة قد يكون ضروريًا".

**أولاً/ مبررات التدخل الإجباري من قبل الدولة بالتعويض:**

يقف وراء تبرير التدخل الإجباري للدولة بتعويض الضرر الناشئ عن نقل مواد الطاقة النووية العديد من المبررات، كان أهمها<sup>(٢)</sup>:

(١) د. محمد حسين عبد العال، النظام القانوني للمسئولية المدنية في المجال النووي، مرجع سابق، ص ٣٨٠.

(٢) راجع:

Stephen D. Sugarman, Roles of Government in Compensating Disaster Victims, The Berkeley Electronic Press, 2006, p1.

=

١/ أن مبدأ تركيز مسؤولية الناقل من ناحية ومبدأ تحديد مسؤوليته من ناحية أخرى، أظهر عدم كفاية الاعتماد عليه في تغطية حجم التعويضات المستحقة عن الضرر النووي البحري. بل حتى في حالة افتراض المسؤولية المطلقة للناقل عن أضرار الحوادث النووية، فإن كافة أموال الناقل بعد شهر إفلاسه لن تكفي لتغطية التعويضات المستحقة.

٢/ تعدد مشاكل التأمين ضد مخاطر حوادث نقل الطاقة النووية من شأنها أن تضعف من دوره في مواجهة التعويضات المستحقة. فمن ناحية يتميز الخطر النووي، كأصل عام، بأنه غير قابل للتقدير، ومن ثم يصعب التأمين ضده، بل حتى في الحالات التي يتمكن فيها الناقل من الحصول على تأمين، فإن احتمالات بطلان عقد التأمين، أو انتفاء المسؤولية للقوة القاهرة كقيلة بإبراز عدم كفاية هذا التأمين لمواجهة التعويضات المستحقة، ومن ثم يجب تدخل الدولة لمواجهة ذلك<sup>(١)</sup>.

=

د. محمد حسين عبد العال، النظام القانوني للمسؤولية المدنية في المجال النووي، مرجع سابق، ص ٤٣٢.

(١) راجع:

Michael Faure – Roger van Den Bergh, Liability for nuclear liability for accidents in Belgium from an interest group perspective, International Review of Law and Economics (1990), IQ241 -254), p248.

٣/ أن فداحة الآثار المترتبة على الحادث النووي من شأنها أن تتسبب في عزوف الناقلين البحريين عن القيام بنقل المواد النووية، خاصة في ظل سيادة مبادئ الاقتصاد الحر، الذي لا يمكن معه إرغام أحد على ممارسة نشاط معين، ومن ثم يجب على الدولة أن تشجع على الاستثمار في هذا المجال من خلال تذليل كافة العقبات التي تعترضه، والتي من أهمها مخاطر المسؤولية المدنية، خاصة تلك المتعلقة بالتعويضات.

٤/ أن الدولة وقد قبلت الترخيص للناقل البحري بنقل مواد الطاقة النووية، فلا أقل من أن تتحمل معه تبعات المخاطر المترتبة على نشاطه، خاصة وأنها تعلم أنها مخاطر ذات طابع استثنائي، وذلك بالنظر لحجم الضرر الناشئ عن هذا النشاط، الذي يمكن أن يوصف بأنه خطر عام، وصعوبة قيام الناقل بتحملها بمفرده، بما يبرر ضرورة تدخل الدولة.

٥/ أن الدولة لها مصلحة قوية في دعم النقل البحري لمواد الطاقة النووية، وذلك في ظل الارتباط الوثيق بين الاستفادة من هذه الطاقة وهذا النقل، خاصة في ظل نضوب مصادر الطاقة التقليدية، بما يبرر إلزامية تدخل الدولة لتعويض الضرر النووي.

---

---

**ثانياً/ صور تدخل الدولة للتعويض عن أضرار نقل مواد الطاقة النووية:**

- موقف المجموعة الأوروبية للطاقة النووية من إلزام الدولة بتعويض أضرار نقل هذه المواد:

استشعرت المجموعة الأوروبية عدم كفاية ما جاء في اتفاقية باريس لعام ١٩٦٠ من أحكام خاصة بالتعويضات الملتمزم بها المشغل النووي، الأمر الذي دفعها إلي معالجة هذا الأمر. وقد قامت بذلك من خلال تضمين هذه الاتفاقية ما يفيد إلزام الدول الموقعة على الاتفاقية باتخاذ كافة التدابير الضرورية لزيادة حجم التعويضات المقررة من قبل الاتفاقية<sup>(١)</sup>.

---

(١) راجع:

See Article 15:

- a. Any Contracting Party may take such measures as it deems necessary to provide for an increase in the amount of compensation specified in this Convention.
- b. In so far as compensation for damage involves public funds and is in excess of the 5 000 000 Special Drawing Rights referred to in Article 7, any such measure in whatever form may be applied under conditions which may derogate from the provisions of this Convention".

لكن يبدو أن هذه المادة لم تكن كافية من وجهة نظر واضعي هذه الاتفاقية، الأمر الذي دعاهم إلى إبرام اتفاقية تكميلية لاتفاقية باريس عرفت باسم اتفاقية بروكسيل التكميلية لسنة ١٩٦٣.

والملاحظ على موقف هذه الاتفاقية أنها عالجت التزام الدولة بالتدخل لتعويض الضرر النووي على ثلاثة مراحل، وذلك على النحو التالي:

#### المرحلة الأولى/ التزام المستغل بالتعويض في حدود مبلغ معين:

تستند هذه المرحلة إلى أحكام المسؤولية الفردية للناقل، بحيث يلتزم بتعويض الضرر النووي في حدود المبلغ المقرر من قبل اتفاقية باريس، وهو المبلغ الذي يتراوح ما بين خمسة ملايين وحدة من وحدات السحب الخاصة (كحد أدنى) وخمسة عشر مليون وحدة من وحدات السحب الخاصة (كحد أقصى)<sup>(١)</sup> على أن يتم تغطية التعويضات المستحقة خلال هذه المرحلة بواسطة جهة التأمين أو أي ضمان مالي آخر<sup>(٢)</sup>.

(١) راجع المادة (٧) من اتفاقية باريس للمسؤولية المدنية عن الأضرار النووية لسنة ١٩٦٠

(٢) راجع:

See Article (7- i) " any Contracting Party, taking into account the possibilities for the operator of obtaining the insurance or other financial security required pursuant to Article 10, may establish by legislation a greater or lesser amount"

وقد سمحت الاتفاقية لكل دولة بموجب قوانينها الخاصة أن ترفع الحد الأقصى للتعويض عما هو مقرر في الاتفاقية، متى كان في استطاعة الناقل أن يحصل علي ضمان مالي مساو لهذا الحد.

### المرحلة الثانية/ التزام الدولة المرخصة بالتعويض في حدود مبلغ معين:

نظمت هذه المرحلة من قبل اتفاقية بروكسيل التكميلية لسنة ١٩٦٣، والتي ألزمت كل دولة موقعة على الاتفاقية بالتدخل للتعويض عقب انقضاء المسؤولية المحدودة للناقل النووي.

وتبدو أهمية هذه المرحلة في حالة إذا تبين أن طبيعة وحجم الأضرار الناشئة عن الحادث النووي تفوق المبلغ المحدد لالتزام الناقل بالتعويض (كما هو محدد في المرحلة الأولى)، ولا يكفي لتغطية دعاوى التعويض المرفوعة.

وقد قررت اتفاقية بروكسيل أن حجم التعويض المقرر في هذه المرحلة والمرحلة السابقة يجب ألا يتجاوز ١٧٥ مليون وحدة من وحدات السحب الخاصة. بمعنى أنه إذا كانت الحد الأقصى للتعويض الملتزم به الناقل لا يتجاوز خمسة عشرة مليون وحدة من وحدات السحب الخاصة، ومجموع المرحلتين ١٧٥ مليون وحدة، فإن حدود التزام الدولة يكون ١٦٠ مليون وحدة.

هذا وقد جاء في اتفاقية بروكسيل التكميلية حكم يفيد بأنه إذا ثبت خطأ الناقل المسبب لوقوع الحادث، فإن ذلك يعطي للدولة الحق في الرجوع على الناقل لاسترداد ما دفعته من تعويضات بمقتضى المرحلة الثانية<sup>(١)</sup>.

وقد وجه النقد لهذا الموقف من الاتفاقية، وذلك بالنظر إلى أن رجوع الدولة على الناقل في مثل هذه الحالة يمثل إهداراً لمبدأ المسؤولية المحدودة للناقل كما قرره الاتفاقية، الأمر الذي قد يؤدي إلى عدم قدرة الناقل على الحصول على التأمين الكافي لمواجهة مثل هذه الحالة<sup>(٢)</sup>.

ونحن من جانبنا لا نتفق مع هذا النقد، حيث إن ثبوت خطأ الناقل وإهماله يجب معها أن يحرم الناقل من مساعدة الدولة له في دفع التعويضات المستحقة، كما أنه إذا ما ثبت أن خطأ الناقل خطأ إرادي يجب أن يحرم أيضاً من المسؤولية المحدودة كما قررتها الاتفاقية.

(١) راجع المادة (٢/٥) من اتفاقية بروكسيل التكميلية لسنة ١٩٦٣.

(٢) د. محمد حسين عبد العال، النظام القانوني للمسؤولية المدنية في المجال النووي، مرجع سابق، ص ٤١١.

المرحلة الثالثة/ التزام الدول الأعضاء في الاتفاقية بالتعويض:

وتعالج هذه المرحلة فكرة المسؤولية المشتركة لمجموع الدول الأعضاء في اتفاقية بروكسيل، بهدف تغطية التعويضات التي لم تكف المبالغ المخصصة من قبل الناقل (المرحلة الأولى) ومن قبل الدولة المرخصة له (المرحلة الثانية) لتغطيتها. بمعنى أن هذه المرحلة لا تبدأ إلا بعد نفاذ المبالغ المخصصة من قبل الناقل ومن قبل الدولة المرخصة له.

هذا وقد قررت الاتفاقية أن كل دولة طرف في الاتفاقية تلتزم بتقديم مبالغ عامة للتعويض وذلك في حدود الحد الأقصى لمبلغ التعويضات المقررة لكل حادث، وهو مبلغ ٣٠٠ مليون وحدة من وحدات السحب الخاصة<sup>(١)</sup>.

هذا وقد حرصت الاتفاقية على تنظيم بعض القواعد التي تسمح بتقسيم عبء التعويض على الدول الأعضاء في الاتفاقية، وذلك على النحو التالي:

أولاً/ قيمة الدخل القومي لكل دولة: حيث يحدد نصف حصة كل دولة في ضوء حجم الناتج القومي لها بالمقارنة بإجمالي الناتج القومي لجميع الدول الأعضاء في الاتفاقية.

(١) راجع المادة (٣) من اتفاقية بروكسيل التكميلية لسنة ١٩٦٣.

ثانياً/ حجم القدرة الحرارية للسفينة: حيث يحدد نصف الحصاة المتبقي في ضوء حجم القدرة الحرارية للسفن النووية التابعة للدولة بالمقارنة بحجم القدرة الحرارية لباقي الدول الأخرى.

ثالثاً/ القدرة الحرارية للسفن النووية المرخص لها: حيث يحدد النصف الآخر للقدرة الحرارية للسفن المرخص لها من قبل الدولة بالمقارنة بحجم القدرة الحرارية الإجمالية لجميع الدول الأعضاء.

ومما لا شك فيه أن المرحلة الثالثة تجسد وبحق إدراك اتفاقية بروكسيل التكميلية لخصوصية الضرر النووي، من كونه قلل إلى حد بعيد من أهمية الحدود فيما بين الدول، بالنظر إلى ما يسفر عنه من ضرر جسيم يحتاج إلى نوع من التكاتف والتعاون فيما بين الدول لمواجهة آثاره، بحيث لا يكفي إسناد الأمر للناقل وحده، أو حتى الدولة المرخصة له، بل يجب أيضاً على جميع الدول أن تضطلع بمسئوليتها<sup>(١)</sup>.

والملاحظ على موقف هذه الاتفاقية أنها تعاملت مع المراحل الثلاث السابقة على أنها مراحل متتالية وفق الترتيب السابق، بحيث لا يجوز الحديث

(١) د. محمد حسين عبد العال، النظام القانوني للمسئولية المدنية في المجال النووي، مرجع سابق، ص ٤١٣.

عن مسؤولية الدولة بالتعويض (بمقتضى المرحلة الثانية) إلا بعد نفاذ الحد الأقصى للمسئولية الفردية للناقل (بمقتضى المرحلة الأولى)<sup>(١)</sup>.

### ثالثاً/ حالات تدخل الدولة لتعويض الأضرار النووية البحرية:

تتعدد صور تدخل الدولة لتعويض الضرر النووي البحري، بعد أن رسخ في عقيدة المشرع الدولي والوطني ضرورة وحتمية هذا التدخل، والذي كانت من أهم حالاته ما يلي:

#### ١/ تدخل الدولة بوصفها مسئولاً أصلياً عن التعويض:

عالجت العديد من التشريعات الدولية والوطنية التزام الدولة بتعويض الأضرار النووية، وذلك بوصفها مسئولاً أصلياً.

فقد نصت اتفاقية بروكسيل على أن تضمن الدولة وفاء السفينة النووية بالتعويضات عن الأضرار النووية، وذلك بالقدر المحدد بالفقرة الأولى من هذه المادة عن كل حادث عندما لا يغطي الضمان المالي أو التأمين قيمة التعويض المطلوب الوفاء به"<sup>(٢)</sup>.

(١) المرجع السابق، ذات الموضوع.

(٢) راجع المادة (III-2) اتفاقية بروكسيل الخاصة بمسئولية مستغلي السفن النووية لسنة ١٩٦٢.

أيضاً نصت اتفاقية فيينا على أن "تضمن الدولة الكائنة بها المؤسسة النووية، بما لا يجاوز الحد الأقصى المنصوص عليه في المادة الخامسة من هذه الاتفاقية الوفاء بقيمة التعويض عن الأضرار النووية التي يحكم بها على القائم بالتشغيل في حالة عدم كفاية التأمين أو الضمان المالي"<sup>(١)</sup>. ونص أيضاً القانون الياباني للطاقة النووية على أنه "في حالة ما إذا كانت قيمة تعويض الأضرار النووية تتجاوز مبلغ الضمان المالي للالتزام القائم بتشغيل المؤسسة النووية بالتعويض، تستطيع الحكومة إعطاء القائم بالتشغيل (باستثناء حالة السفن النووية الأجنبية) الموافقة على المساعدة في تعويض هذه الأضرار".

ويتضح من جملة النصوص السابقة العديد من الملاحظات أهمها<sup>(٢)</sup>:

- ١- أن الدولة ملتزمة بالتعويض في حالة عدم كفاية المبلغ المقدم من قبل الناقل أو من قبل جهة التأمين لتغطية الأضرار التي وقعت.
- ٢- إذا كانت الدولة أو أحد أشخاصها العامة هي القائمة على تشغيل السفينة النووية، فإنها تعفي في مثل هذه الحالة من تقديم الضمان المالي، بالنظر إلى الملاءة المالية للدولة.

(١) راجع المادة (VII) من اتفاقية فيينا للمسئولية المدنية عن الأضرار النووية لسنة ١٩٦٣.

(٢) د. عبد الحميد عثمان محمد، المسئولية المدنية عن مزار المادة المشعة، مرجع سابق، ص ١٠٨.

٣- أن الدولة ملتزمة بالتعويض في حالة إذا امتنعت جهة التأمين الخاصة بالناقل عن تقديم التعويضات اللازمة، بسبب اتساع نطاق الأضرار، وضعف قدراتها على مواجهة هذه الأضرار.

وتعكس الحالات السابقة عدم كفاية الضمان المالي للناقل لمواجهة كافة التعويضات المطلوبة، الأمر الذي يبرر تدخل الدولة كمسئول أصلي ومباشر لتعويض الأضرار، ولكن بصورة تكميلية، لسد الفارق بين قيمة الحد الأقصى الكلي لالتزام الناقل بالتعويض ومبلغ التعويض المستحق للمضرورين.

لكن يلاحظ أن تدخل الدولة في مثل هذه الحالة لا يكون مطلقاً، بل يكون محدوداً بحدود معينة، لا يجوز تجاوزها، بمعنى أن الرجوع على الدولة يجب أن يكون في نطاق مبلغ محدد<sup>(١)</sup>.

وقد ذهب جانب من الفقه إلى القول بأن الطبيعة التكميلية لالتزام الدولة بالتعويض بالمعنى السابق تترتب عليها مجموعة من الآثار التي يجب أن تؤخذ في الاعتبار، أهمها<sup>(٢)</sup>:

(١) راجع:

Jean-Paul – Pierard, Responsabilite civile, energie atomique et droit compare [microform], op. cit, p 408.

(٢) د. محمد حسين عبد العال، النظام القانوني للمسئولية المدنية في المجال النووي، مرجع سابق، ص ٤٢٠.

أ/ أن مسؤولية الدولة عن التعويض في هذه الحالة لن تقوم إلا إذا توافرت شروط مسؤولية الناقل عن الحادث النووي البحري، فلا مجال للرجوع على الدولة لمجرد وقوع الحادث، وإنما يجب ثبوت مسؤولية الناقل والرجوع عليه أولاً، ثم تقرير مسؤولية الدولة. بمعنى آخر مسؤولية الدولة تدور وجوداً وعدمًا مع مسؤولية الناقل<sup>(١)</sup>.

ب/ أن الدولة لا تتقيد بذات حدود المسؤولية المقررة للناقل، ولكن يكون لها نطاق للالتزام بالتعويض مختلف، وذلك على خلاف حالة مسؤولية الدولة كضامن للوفاء.

ج/ أن الحد الفارق بين مسؤولية الناقل ومسؤولية الدولة سوف يختلف من حادث لآخر، ذلك أن الهدف من الوظيفة التكميلية لمسؤولية الدولة هو فقط مواجهة وتكملة العجز فيما بين قيمة الحد الأقصى للمسؤولية من جهة وقدرة الناقل الفعلية على سداد التعويضات المستحقة، وهو أمر يشهد تبايناً من حادث لآخر.

(١) د. عبد الحميد عثمان محمد، المسؤولية المدنية عن مزار المادة المشعة، مرجع سابق، ص ٦٥٥.

## ٢ / مسؤولية الدولة بوصفها مسئولاً احتياطياً (ضامن للوفاء):

يظهر دور الدولة في هذه المرحلة بوصفها ضامناً احتياطياً للناقل البحري الذي عجز عن الوفاء بقيمة التعويضات المستحقة في ذمته، بسبب إفلاسه أو إفلاس شركة التأمين، أو بسبب وقف التأمين أو إلغائه<sup>(١)</sup>. بمعنى آخر، الأصل في هذه الحالة أن الناقل هو المسئول لتحقيق كافة عناصر مسئوليته عن الحادث النووي، ولكنه عاجز عن دفع التعويض المستحق، الأمر الذي يبرر ضرورة تدخل الدولة لمواجهة هذا العجز، من خلال دفع التعويضات المستحقة، في حدود مبلغ التعويض الملتزم به الناقل.

ويقتررب دور الدولة في هذا الفرض من دور الكفيل الشخصي، ومن ثم يجب على المضرور أن يعود أولاً على الناقل وضامنه المالي، بحيث إذا لم يتمكن من الحصول على التعويض اللازم، كان له الرجوع بعد ذلك على الدولة، التي تستطيع أن تتمسك بكافة الدفوع المقررة للناقل في مواجهة المضرور<sup>(٢)</sup>.

(١) راجع:

Jean-Paul – Pierard, Responsabilite civile, energie atomique et droit compare [microform], op. cit, p 408.

(٢) د. عبد الحميد عثمان محمد، المسؤولية المدنية عن مزار المادة المشعة، مرجع سابق، ص ٦٥٧.

## ثالثاً/ تدخل الدولة في حالة تجاوز الأضرار لقيمة الحد الأقصى للمسئولية:

بالنظر إلى أن مسؤولية الناقل البحري عن تعويض الضرر النووي محدودة بمبلغ معين، كما أن مسؤولية الدولة في حالات تدخلها — سواء بوصفها مسئولاً أصلياً أم احتياطياً — هي الأخرى محدودة، فإنه من المتصور تجاوز حجم التعويضات الحدود السابقة، الأمر الذي يثير التساؤل حول مدى تدخل الدولة لتغطية هذه التعويضات؟

تعرضت العديد من التشريعات للإجابة عن هذا التساؤل مقررّة بأن يتم تخفيض قيمة التعويض المستحق لكل مضرور بصورة نسبية، بقصد تحقيق فرص متساوية لجميع المضرورين للحصول على تعويض عادل وملائم عما أصابه من ضرر<sup>(١)</sup>، بمعنى أن الحدود القصوي للتعويض المقررة سوف يفتسمها المضرورون قسمة غرماء.

ونحن من جانبنا لا نتفق مع هذا الاتجاه، حيث إن اللجوء لقسمة الغرماء أسلوب ينطوي على انتقاص قيمة التعويض التي كان يجب أن يحصل عليها المضرور، يأتي ذلك في ظل حاجته الماسة لجبر ما لحقه من أضرار، خاصة

(١) د. محمد حسين عبد العال، النظام القانوني للمسئولية المدنية في المجال النووي، مرجع سابق، ص ٤١٩.

وأن اتساع نطاق الضرر النووي، الذي قد يصل لحد الكارثة من شأنه تعدد المضرورين بشكل كبير، الأمر الذي يجعل اللجوء لقسمة الغرماء من شأنه خفض قيمة التعويض المستحق بشكل مؤثر على حقوق المضرورين.

والملاحظ أن العديد من التشريعات الوطنية قد حرصت على سن قواعد خاصة فرضت من خلالها ضرورة اتخاذ تدابير استثنائية من قبل الدولة في حالات الكوارث النووية التي يتفاقم فيها حجم التعويضات المستحقة بشكل يتخطى حدود الحدود القصوي المقررة. وتتطوى هذه التدابير على تدخل عاجل من قبل الدولة على سبيل المساعدة والمعونة، وليس على سبيل الالتزام القانوني<sup>(١)</sup>.

ويبدو لنا أن تدخل الدولة في هذه الحالة يجسد دورها الاجتماعي في مجال المسؤولية المدنية، حيث إنه في ظل ما تشهده أساليب تنفيذ العلاقات القانونية من تطور مذهل حقق السرعة وعظم الاستفادة، إلا أنه في ذات الوقت حمل العديد من أشكال المخاطر الاستثنائية التي تشكل تهديداً لأمن المجتمع، والتي فرضت ضرورة وجود نوع من التضامن الاجتماعي لمواجهة هذه

(١) المرجع السابق، ص ٤٢٥.

المخاطر، كل هذا تسبب في التخفيف من التمسك بمبدأ فردية المسؤولية، بغية الجمع بينها وبين مسؤولية الدولة.

لكن يبدو لنا أيضاً أن موقف التشريعات النووية في هذا الصدد لم يكن على النحو المأمول، حيث إنها جعلت التزام الدولة اختياريًا وجوازيًا وليس إلزاميًا، وذلك كما فعل القانون الأمريكي "Price-Anderson"، الأمر الذي كان يفضل معه إلزام الدولة نفسها بأن تتصدي لمثل هذه الحوادث.

#### رابعاً/ تدخل الدولة في حالات إعفاء الناقل من المسؤولية:

كما يظهر دور الدولة في مثل هذه الحالة عندما يتحقق للناقل سبب من أسباب الإعفاء من المسؤولية؛ فقد حرصت الاتفاقيات النووية على تحديد حالات معينة يعفى على أثرها المستغل النووي (الناقل) من المسؤولية، كان أهمها:

أ/ أعمال العدوان والقتال المسلح.

ب/ الكوارث الطبيعية الاستثنائية.

ج/ الحروب الأهلية والاضطرابات وحالات العصيان المدني.

ويتسم دور الدولة في مثل هذه الحالات بالمسؤولية الفردية، بمعنى أنها لا تتدخل بصفة أصلية بجانب الناقل، أو بصفة احتياطية في حالة عجز الناقل عن دفع التعويضات المستحقة.

وتستمد الدولة دورها في مثل هذه الحالة من مسئوليتها عن أمن وسلامة الأفراد في مواجهة مخاطر الكوارث المختلفة التي يمكن أن يتعرض لها الأفراد، وهي مسئولية ترتكن في الأساس على قواعد القانون العام، أي بوصفها سلطة عامة، فهي مسئولية تقترب من مسئوليتها عن إغاثة وتعويض ضحايا الكوارث الطبيعية وضحايا الحروب<sup>(١)</sup>.

وقد ذهب جانب من الفقه إلى أنه في حالة إذا ما ثبت أن سبب وقوع الحادث النووي يعود إلى النزاعات المسلحة أو الحروب الأهلية فإن الناقل لن يسأل عن تعويض مثل هذا الحادث، كما لا يجوز الرجوع على الدولة المرخصة له أيضاً، وإنما يتم الرجوع على الدولة التي تسببت في وقوع النزاع المسلح أو الحرب الأهلية، حيث أنها الأقدر على ملاحقة من ارتكب الاعتداء، ومن ثم استرداد ما دفع من تعويضات<sup>(٢)</sup>.

ونحن من جانبنا نتفق مع هذا الرأي، فنسبة الحادث النووي إلى فعل الغير سبب يعفى على أثره الناقل من المسئولية، خاصة بعد أن زادت عمليات

(١) المرجع السابق، ص ٤٢٥.

(٢) د. عبد الحميد عثمان محمد، المسئولية المدنية عن مزار المادة المشعة، مرجع سابق، ص ١٠٨.

القرصنة والإرهاب البحري في الآونة الأخيرة، ومن ثم يجب أن تلتزم الدولة التي ارتكبت هذه الأعمال في مياهها الإقليمية بتحمل نتائج الإهمال الأمني لديها، وذلك بتعويض الأضرار النووية، بالنظر إلى أنها المسؤولة عن سلامة وأمن مياهها الإقليمية، وهي الأقدر على ملاحقة المخطيء.

- موقف الولايات المتحدة الأمريكية من إلزام الدولة بتعويض أضرار نقل هذه المواد:

١- الوضع في ظل قانون " Price-Anderson " لسنة ١٩٧٥:

كان في ظل هذا القانون يتم تدخل الدولة بتعويض الضرر النووي، على

النحو التالي:

أ/ يلتزم الناقل بتوفير الضمان المالي عن المسؤولية عن الضرر النووي في حدود ٦٠ مليون دولار، سواء عن طريق قيامه شخصياً بدفع التعويض، أو من خلال جهة التأمين الضامنة للوفاء بالتزاماته.

ب/ يجب على الناقل إبرام اتفاق مع لجنة الطاقة النووية ( Atomic Energy Commission)، التي تلتزم بمقتضاه بالوفاء بالتعويض عن الأضرار النووية التي تتجاوز حدود مسؤولية الناقل، وذلك في حدود ٥٠٠ مليون دولار.

ج/ تلتزم الحكومة الفيدرالية في حالة تجاوز المبالغ المذكورة سابقاً، باتخاذ الإجراءات اللازمة لتوفير المبالغ المطلوبة لتعويض الأضرار النووية.

٢- الوضع في بعد التعديلات التي طرأت على قانون "Price-Anderson" لسنة ١٩٧٥<sup>(١)</sup>:

حرصت هذه التعديلات على تغيير نظام التعويض المقرر، وذلك على النحو التالي:

أ/ يلتزم الناقل بتوفير ضمان مالي عن الأضرار الناشئة عن نشاطه في حدود ٦٠ مليون دولار.

ب/ يلتزم الناقلون النوويون وكافة المنشآت النووية بتقديم حصص للمساهمة في تعويض الضرر النووي بصورة تضامنية، وذلك في حدود ٥ مليون دولار عن كل حادث (وقد شهد هذا المبلغ عدة تعديلات، كان آخرها تعديل سنة ١٩٨٨ الذي رفع هذا المبلغ إلى ٦٣ مليون دولار).

ج/ تلتزم الحكومة الفيدرالية بتعويض الضرر النووي، وذلك على النحو التالي:

(١) راجع:

Lead Writer – Charles W. Hess, Nuclear insurance and liability for SMRs, July 2010, pp4-6, available at:  
<https://smr.inl.gov/Document.ashx?path...and...SMR...pdf>

- فى حالة عدم القدرة على توفير الضمان المالى من البندين (أ-ب) تتولى الحكومة توفير الضمان من خلال الأموال العامة.
  - فى حالة عجز الجهات المذكورة فى البندين (أ-ب) عن الوفاء بالتزاماتهم تقوم الحكومة بالتعويض فى حدود ٥٦٠ مليون دولار.
  - فى حالة تجاوز المبالغ المستحقة حدود التعويضات السابقة، فىجب على الحكومة أن تعرض الأمر على الكونجرس لأخذ موافقته على توفير المبالغ اللازمة.
- لم يعالج قانون الطاقة النووية الهندي بشكل صريح التزام الدولة بالتدخل لدفع التعويضات المستحقة عن أضرار حوادث نقل المواد النووية، ولكنها عالجت هذا الالتزام بخصوص الحوادث الناشئة عن المنشآت النووية التي تعمل على استخراج وتخصيب ومعالجة المواد النووية.
- وقد قرر هذا القانون فى هذا الصدد أن الدولة لا تلتزم بالتدخل لتغطية الأضرار الناشئة عن الحوادث النووية، إلا إذا كانت المنشأة قد استوفت كافة التراخيص اللازمة من قبل أجهزة الدولة لممارسة النشاط النووي<sup>(١)</sup>.

(١) راجع:

The Atomic Energy Act, no. 33 of 1962, [15th September, 1962], article (5-2). op. cit.

هذا وقد جاء في قانون الطاقة النووية الهندي ما يفيد التزام المنشأة النووية في حالة قيامها بالتعاقد على التفقيب أو استخراج أو البحث عن المواد النووية أو الترخيص لأحد المنشآت بذلك، أن تقوم بإخطار الحكومة بذلك بصورة مكتوبة.

ويبدو أن الحكمة من وراء هذا الحكم تتمثل في الرغبة في ممارسة الدولة رقابة على العقود التي تجريها المنشأة النووية بخصوص التعامل على المواد النووية. لكن لم يرد ضمن ما نص عليه هذا القانون ما يفيد تقرير هذا الالتزام في حالة قيام المنشأة بالتعاقد على نقل المواد النووية، الأمر الذي لا يجد ما يبرره، سوى تأثر القانون الهندي بما استقر عليه الحال في الاتفاقيات الدولية النووية من استبعاد مسؤولية الناقل عن حوادث نقل المواد النووية، على أساس أن المنشأة النووية تتحمل تبعات الحوادث النووية، حتى تلك الناشئة عن عملية النقل.

لكن في ظل إمكانية تقرير مسؤولية الناقل عن أضرار الحوادث النووية المرتبطة بعملية النقل، يمكن القول إن المنشأة النووية ملتزمة عند قيامها بإبرام عقد من عقود النقل الخاص بالمواد النووية أن تخطر الحكومة بهذا الأمر بصورة مكتوبة، وذلك حتى يمكن لها أن تمارس نوعاً من الرقابة على نقل هذه المواد، بغية الإحاطة بمضمون هذه العقود، وما يتفرع عنها من معلومات

وبيانات خاصة بطبيعة الشحنة، وبالمكان الذي سوف تتوجه إليه السفينة، والدول التي سوف تمر عليها أثناء رحلتها، وذلك حتى يتسنى لها اتخاذ كافة التدابير اللازمة للوقاية من وقوع حوادث نووية.

هذا وقد حرص القانون النووي الهندي على حظر ممارسة أي نشاط يتعلق بحيازة أو إنتاج أو التخلص أو استيراد أو تصدير المواد النووية إلا بعد الحصول على إذن بذلك من قبل الحكومة المختصة<sup>(١)</sup>.

هذا وقد احتفظت الحكومة المركزية لدولة الهند لنفسها في إلغاء أو تعليق الترخيص في أي وقت، وذلك وفق ما تراه مناسباً<sup>(٢)</sup>.

كما حرص القانون على النص على أن الحكومة هي التي تتولى وضع المعايير والضوابط الحاكمة للتخلص من النفايات المشعة<sup>(٣)</sup>.

هذا وقد ألزم قانون الطاقة النووية الأمريكي بعض الهيئات التابعة للدولة (American Nuclear Insurers (ANI) بتغطية التعويضات المستحقة

(١) راجع:

The Atomic Energy Act, no. 33 OF 1962, article (14-1).

(٢) راجع:

Ibid, article (14-2).

(٣) راجع:

Ibid, article (14-3-c).

عن الحوادث النووية، وذلك في حالة عجز المسئول عن الوفاء بالتعويضات المستحقة<sup>(١)</sup>.

هذا وقد تبنت دولة فيكتوريا رؤية معينة فيما يتعلق بنقل المواد النووية، والتي تمثلت بداية في التمييز بين أنواع المواد النووية فيما يتعلق بالترخيص بإجراء عمليات النقل<sup>(٢)</sup>.

هذا وقد نظمت مدونة السلوك الخاصة بالنقل الآمن للمواد النووية ٢٠٠٨ مجموعة من الشروط التي يجب توافرها كي يرخص للناقل البحري بممارسة عمليات نقل المواد النووية، أهمها:

١- أن يتم تزويد السفينة بجهاز للحماية من التسرب الإشعاعي لحماية العاملين على متن السفينة وحماية البيئة البحرية بعناصرها المختلفة.

(١) راجع:

Need for Nuclear Liability Insurance, January 2012, available at:  
<http://www.amnucins.com/library/Nuclear%20Liability%20in%20the%20US.pdf>

(٢) راجع:

The regulation of the transport of radioactive material, Radiation Act 2005, op. cit, p4.

- ٢- تقييم حجم الجرعة (Does) التي من المتوقع أن تصدر خلال عمليات النقل خلال سنة.
- ٣- تقييم حجم الجرعة التي من المتوقع أن يتعرض لها العاملون على متن السفينة أثناء عمليات النقل.
- ٤- التأكد من صلاحية الأماكن التي سوف يتم فيها تخزين المواد النووية أثناء عمليات النقل، والتأكد من التفاصيل الخاصة ببناء السفينة وأماكن التخزين فيها.
- ٥- التأكد من خطة الطوارئ المعدة لمواجهة الحوادث المتوقعة.
- ٦- التأكد من نظم التأمين ضد حوادث النقل.
- ٧- التأكد من أنظمة تدريب العاملين على متن السفينة لنقل المواد النووية، وذلك على ما يلي:
  - أ- الإجراءات واجبة الاتباع لحماية الأفراد العاملين على السفينة من التعرض للمخاطر الإشعاعية.
  - ب- التدابير الفورية الواجب اتخاذها لتجنب المخاطر الناتجة عن وقوع حادث نووي.

وعلى صعيد متصل، تعاملت اتفاقية الحماية المادية للمواد النووية مع حيازة أو نقل المواد النووية بدون ترخيص على أنها جريمة جنائية، الأمر الذي يعكس أهمية حصول الناقل على ترخيص لنقل المواد النووية. ويبدو لنا أن الأمر ليس متعلقاً فقط بمواجهة حالات حيازة المواد النووية بصورة غير مشروعة، ولكن أيضاً برقابة توافر الضمانات الخاصة بنقل المواد النووية فى الناقل، من خلال اشتراط الحصول على ترخيص قبل السماح له بممارسة عمليات نقل هذه المواد<sup>(١)</sup>.

(١) تنص المادة (١/٧) من اتفاقية الحماية المادية للمواد النووية لسنة ١٩٨٠ على أن "تلتزم كل دولة أن تجعل الارتكاب المتمد لما يلي جريمة تستحق العقاب بموجب قانونها الوطني: (أ) أي فعل يتم دون إذن مشروع يشكل استلاماً أو حيازة أو استعمالاً أو نقلاً أو تغييراً للمواد النووية أو تصرفاً بها أو تبديداً لها، ويسبب، أو يحتمل أن يسبب، وفاة أي شخص أو إصابته إصابة بليغة أو إلحاق أضرار جسيمة بالممتلكات....".

- والجدير بالذكر أن هذه الاتفاقية قد فتح باب التوقيع عليها في مارس ١٩٨٠، ودخلت حيز النفاذ في ٨ فبراير ١٩٨٧، وقد بلغ عدد الدول الموقعة عليها حوالي ٧٧ دولة فى ٢٠ يونيو ٢٠٠٢، وقد صدقت عليها مصر سنة ١٩٨١ باعتبارها أصبحت منذ هذا التاريخ طرفاً فى اتفاقية منع انتشار الأسلحة النووية. وقد صدر قرار رئيس الجمهورية رقم ١٤٠ لسنة ١٩٨٢ بشأن الموافقة على اتفاق الضمانات المرتبطة بمعاهدة منع انتشار الأسلحة النووية بين جمهورية مصر العربية والوكالة الدولية للطاقة الذرية الموقعة فلا فيينا بتاريخ ١٩٨١/١٠/٧.

راجع العنوان الإلكتروني التالي:

[http://www.iaea.org/Publications/Documents/Infcir/2005/Arabic/infcir\\_c274r1\\_ar.pdf](http://www.iaea.org/Publications/Documents/Infcir/2005/Arabic/infcir_c274r1_ar.pdf)



## المبحث الثاني

## التأمين الإجباري ضد مسؤولية الناقل البحري عن

## أضرار الحوادث النووية

- نطاق النقل النووي المشمول بالتأمين:

لعبت التكنولوجيا المتقدمة والصناعات المستحدثة (كصناعة الطاقة النووية) دوراً هاماً في تغيير العديد من المفاهيم القانونية الراسخة، كان من أهمها أن فكرة المسؤولية لم تعد ينظر إليها على أنها إثم أو انحراف عن السلوك يجب أن يتحمل مقترفه تبعات المسؤولية بمفرده، ولكن أصبحت ينظر إليها على أنها مخاطر يجب التعاون في تحمل آثارها، من خلال توزيع هذه المخاطر على الأشخاص الممارسين لهذا النشاط بواسطة شركات التأمين المختصة. فإذا كان الاعتماد على الطاقة النووية أمراً له العديد من الإيجابيات التي يستفيد منها الممارسون، فلا أقل من أن يتحملوا تبعات ذلك من خلال التأمين ضد مخاطر الاعتماد على هذه الطاقة.

وقد اعتمدت شركات التأمين، في تحديد نطاق التزامها بتأمين مخاطر النقل النووي للمواد النووية، على معيار عملية النقل مادامت تشكل نقلاً واحداً، بمعنى أن مسؤولية شركة التأمين تبدأ عندما تبدأ عملية النقل وتنتهي مع نهايتها.

والأمر على هذا النحو يثير التساؤل حول المقصود بعملية النقل المشمولة بالتأمين؟

يعرف النقل البحري النووي المشمول بالتأمين بأنه عبارة عن " التسيير المتزامن لكمية أو عدة كميات من المواد النووية بواسطة وسيلة أو عدة وسائل نقل متتابعة مع استبعاد النقل الجوي الداخلي" (١).

عرف أيضاً بأنه عبارة عن التحريك المكاني للمواد النووية في أي مرحلة من المراحل التالية (٢):

١- النقل البحري الدولي: ويشمل كافة وسائل النقل ماعدا النقل الجوي الداخلي .cabotage traffic.

٢- الخدمات البحرية المساعدة، وهي الخاصة بخدمات الشحن والتفريغ والرص والتستيف على متن السفينة.

---

(١) المرجع السابق، ص ٣٤٧:

José Carlos S. Mattos - María José Acosta, Maritime Transport Liberalization and the challenges to further its implementation in Chile, United Nations Publication, December 2003, p9.

(٢) راجع:

Ibid, p9.

٣- خدمات الموانئ Port services، وتشمل الخدمات التي تؤديها الموانئ للسفن لتهيئتها للإبحار أو الرسو.

والملاحظ على هذه التعريفات أنها موسعة، حيث تبنت مفهوما لا يقصر النقل البحري على مجرد التحريك المكاني للمواد النووية من ميناء الشحن إلى ميناء التفريغ، ولكنها شملت كافة الحالات التي تقتضى تدخل وسائل نقل أخرى بخلاف السفينة لنقل هذه المواد، الأمر الذي يشير إلى أن المقصود بهذا النقل التحريك المكاني للمواد النووية بداية من استلام الناقل لهذه المواد حتى تمام تسليمها، وذلك حتى ولو اقتضى الأمر الاستعانة بوسائل نقل أخرى؛ كالنقل البري مثلاً.

وقد تسبب هذا المفهوم الموسع في إثارة تساؤلاً يتعلق بدخول عمليات الشحن والتفريغ في نطاق مسؤولية شركة التأمين وعن تغطية مخاطر النقل البحري للمواد النووية، خاصة في ظل ما يشهد به الواقع من تعدد الحوادث التي تقع بمناسبة هذه العمليات.

للإجابة عن هذا التساؤل، ذهب البعض<sup>(١)</sup> إلى أن تحديد مسؤولية شركة التأمين في هذه الحالة يجب أن يتم في ضوء معيار المنشأة النووية، فإذا ما وقع الحادث أثناء عمليات الشحن والتفريغ داخل المنشأة النووية التابعة للشاحن، فإن الشاحن هو المسؤول عن هذه الأضرار، ومن ثم لا تسأل شركة التأمين الخاصة بالناقل، أما إذا كان الحادث قد وقع أثناء عمليات الشحن والتفريغ خارج المنشأة النووية وبعد تسلّم الناقل لها، فإن شركة التأمين تسأل عن هذه الحوادث.

ونحن من جانبنا لا نتفق مع هذا الاتجاه، حيث لا يقبل تعدد المعايير المتبعة لتحديد الالتزام بالتعويض عن الضرر النووي، حيث سبق لنا أن رأينا تناسب معيار الحادث النووي مع التزام الناقل بالتعويض، فلا يقبل بعد ذلك تحديد مسؤولية شركة التأمين بناء على أساس المنشأة النووية، لذلك يبدو لنا أن الأنسب هو توحيد المعيار المتبع بخصوص كل من الناقل وشركة التأمين، وهو معيار الحادث النووي. وفيما يتعلق بتحديد المسؤولية عن عمليات الشحن والتفريغ فالأصل أن مسؤولية شركة التأمين عن التعويض مرتبطة بمسؤولية الناقل عن أضرار حوادث النقل، وهذه الأخيرة الأصل فيها أنها تبدأ عندما تنتقل حيازة المواد النووية للناقل، بحيث يصير من هذا الوقت مسؤلاً عن الأضرار

(١) د. محمد حسين عبد العال، النظام القانوني للمسؤولية المدنية في المجال النووي، مرجع سابق، ص ٣٤٨.

التي تنتج عنها. ومن ثم إذا كان الناقل قد تسلم هذه المواد من الشاحن داخل المنشأة النووية، فإن الحوادث التي تقع أثناء عمليات الشحن والتفريغ داخل هذه المنشأة يتحملها الناقل، أما إذا كان الاتفاق على أن يتم التسليم على متن وسيلة النقل، فإن الشاحن سوف يسأل عن الأضرار التي تقع أثناء عمليات الشحن والتفريغ.

وقد أثير بمناسبة التعريفات السابقة تساؤلاً يتعلق بحالة اضطرار الناقل إلى تخزين المواد النووية بصورة مؤقتة، وتدخّل عدة وسائل نقل مختلفة على أثر ذلك، كما لو تم التخزين انتظاراً لبدء عملية نقل برى أو جوى؟

من ناحيتها لم تعارض شركات التأمين أن تشمل وثيقة التأمين الصادرة عنها بمناسبة نقل المواد النووية حالة تخزين هذه المواد لفترة مؤقتة، وذلك بالشروط الآتية<sup>(١)</sup> :

أ- أن تكون مدة التخزين مدة معقولة تتناسب مع الغرض من عملية التخزين، وهو الاستعداد للنقل عبر وسيلة أخرى.

---

(١) المرجع السابق، ص ٣٤٧.

ب- ألا تكون المواد النووية المخزنة قد تعرضت لأية معالجة فيزيائية أو كيميائية.

ت- ألا يتم إجراء أية تغييرات أو تعديلات في أسلوب تغليف وتعبئة المواد النووية المخزنة.

وتعكس الشروط السابقة رغبة شركات التأمين في ربط مسؤوليتها عن الأضرار التي تقع أثناء عمليات تخزين المواد النووية بكون هذا التخزين مرتبطاً بعملية النقل وممهداً لها، لذلك اشترط قصر مدة التخزين، وألا تكون المواد النووية قد تعرضت لأية معالجة فيزيائية أو كيميائية، وألا تكون قد حدثت تعديلات في أسلوب تغليف وتعبئة المواد المخزنة. ويبدو لنا أن مسؤولية شركات التأمين في هذا الصدد يجب أن تقتيد بنطاق مسؤولية الناقل عن هذه المواد، علي أن تشمل كافة الحالات التي تكون فيها هذه المواد في حراسة الناقل القانونية، والتي تبدأ كأصل عام من لحظة استلامه لها وحتى تمام تسليمها، دون التقيد بفترة التحريك المكاني لهذه المواد.

## المطلب الأول

### أهمية وصعوبات التأمين ضد مسئولية الناقل البحري للمواد النووية

أولاً/ أهمية التأمين الإجبارى ضد مسئولية الناقل البحري عن أضرار الحوادث النووية:

مما لا شك فيه أن التأمين ضد مخاطر الحوادث النووية، وخاصة حوادث النقل البحري للمواد النووية يمثل أهمية كبيرة، وذلك بالنظر إلى حجم الدمار ومن ثم الأضرار المترتبة على هذه الحوادث<sup>(١)</sup>. فبالنسبة للناقل البحري فقد يكلفه الحادث النووي فقد سفينته بالكامل، بالإضافة إلى مطالبات بالتعويض مصدرها الشاحنون وأصحاب الحقوق على البضائع المحملة على متن السفينة، لذلك فإن له مصلحة قوية فى التأمين لمواجهة أعباء الحوادث النووية. وعلى صعيد آخر، تظهر أهمية التأمين بالنسبة للمضربين بالنظر لضخامة حجم الضرر. فعلى الرغم من تبني فكرة المسئولية الموضوعية للناقل عن حوادث

(١) راجع:

Hugh griffiths , Michael jenks, Maritime transport and destabilizing commodity flows, SIPRI 32, Policy Paper, January 2012, p50.

النقل البحري، إلا أن احتمالات إفلاس الناقل، ومن ثم عجزه عن الوفاء بالتعويضات المستحقة أمر متوقع بشدة، ومن ثم كان من اللازم أن يقترن تقرير مسؤولية الناقل بتقرير مبدأ التأمين الإجبارى ضد مخاطر هذه الحوادث<sup>(١)</sup>.

هذا وقد ظهر صدى أهمية التأمين ضد مخاطر الحوادث النووية جلياً في نصوص التشريعات الدولية والوطنية. فقد نصت اتفاقية باريس على أن " يلتزم كل مستغل لمواجهة المسؤولية المنصوص عليها في هذه الاتفاقية بأن يوفر ويحتفظ في حدود المبلغ المحدد من قبل المادة السابعة، بتأمين أو ضمان مالي آخر يتطابق من حيث نوعه وشروطه مع ما تحدده السلطة العامة المختصة"<sup>(٢)</sup>. نصت أيضاً اتفاقية فيينا على أنه " يجب أن يحتفظ المشغل بتأمين مالي أو ضمان مالي آخر يغطي مسؤوليته عن الأضرار النووية بالمقادير والمعايير والشروط التي تحددها دولة المنشأ. ويتعين على دولة المنشأ أن تضمن دفع

(١) راجع:

Evelyne Ameye - Iñigo Igartua Arregui, National Nuclear Third Party Insurance Pools Revisited from a European Union Competition Law Perspective, op, cit, p270; Marcus Radetzki, Limitation of Third Party Nuclear Liability: Causes, Implications and Future Possibilities, op. cit, p11.

(٢) راجع: المادة (١/١٠) من اتفاقية باريس للمسؤولية المدنية عن الأضرار النووية لسنة ١٩٦٠.

التعويضات عن الأضرار النووية التي تقرر أن يتحملها المشغل. وذلك بأن توفر دولة المنشأ الأموال اللازمة لتغطية القدر الذي يعجز التأمين أو الضمان المالي الآخر عن الوفاء به...<sup>(١)</sup>.

وعلى صعيد التشريعات الوطنية، فقد ألزم القانون النووي الهندي من يمارس النشاط النووي أن يقدم ضماناً مالياً إجبارياً، سواء عن طريق جهة التأمين أم عن طريق الحكومة، ويجب أن يكون هذا الضمان كافياً لتسوية كافة المطالبات والتعويضات الناشئة عن الحوادث المحتملة من ممارسة النشاط النووي<sup>(٢)</sup>.

وعلى الرغم من أن النص لم يعالج حالة النقل البحري لهذه المواد بصورة صريحة، إلا أن هذا لا يمنع من تطبيق هذا النص بطريق القياس، وذلك بالنظر لاتحاد الحالة والغايات.

(١) راجع: المادة (١/٧) من اتفاقية فيينا للمسئولية المدنية عن الأضرار النووية لسنة ١٩٦٣.

(٢) راجع: المادة (٣/١٤)، قانون الطاقة النووية الهندي، رقم ٣٣، لسنة ١٩٦٢، متاح على العنوان الإلكتروني التالي:

<http://www.aerb.gov.in/T/actsrules/rules/Atomic%20Energy%20Act%201962.pdf>

## ثانياً/ صعوبات التأمين ضد مسؤولية الناقل البحري عن أضرار الحوادث النووية:

يحاط التأمين ضد مخاطر النقل البحري للمواد النووية بالعديد من الصعوبات، التي تحدد في كثير من الأوقات طبيعة قرار الناقلين البحريين بنقل هذه المواد من عدمه أو الاعتماد عليها في تشغيل وتسيير سفنهم أو البحث عن بديل آخر، وذلك بالنظر إلى ضخامة حجم المسؤولية المترتبة على وقوع الحادث النووي، والتي يدرك الناقل جيداً أنه لن يتمكن من مجابتهها بمفرده.

يأتي هذا في ظل توجس شركات التأمين خيفة من دخول هذا المعترك المحاط بالكثير من الصعوبات والمشاكل الفنية، أهمها<sup>(١)</sup>:

١- صعوبة إجراء الدراسات والإحصاءات الفنية والمحاسبية على الخطر النووي البحري، وذلك بالنظر إلى حاجة هذه الدراسات إلى تجارب سابقة عبر سنوات طويلة، وذلك لتقرير الفروض وصياغة النماذج في ضوء

(١) د. محمد حسين عبد العال، النظام القانوني للمسئولية المدنية في المجال النووي، مرجع سابق، ص ٣٣٤؛

Marcus Radetzki, Limitation of Third Party Nuclear Liability: Causes, Implications and Future Possibilities, p12, available at: <http://www.oecd-nea.org/law/nlb/NLB-63/radetzki.pdf>;

طبيعة الخطر، واحتمالات تكراره، ونطاق الضرر الذي يمكن أن ينشأ عنه، ومدى قدرة الناقل على توقعه أو دفعه، الأمر الذي يسبب نوعاً من الجهالة، فالضرر النووي البحري لا يزال من الصعوبة بمكان الوقوف بدقة على تأثيره على الكائنات الحية وغيرها من عناصر البيئة نظراً لحدائثة عمليات نقل المواد النووية عبر البحر. يضاف لذلك، أن الأضرار النووية ذات آثار متفاقمة ومتجددة مع مرور الزمن الأمر الذي يصعب معه حصرها بدقة. وقد زاد من هذه الجهالة هيمنة اعتبارات السرية والتكتم على ما يقع من حوادث نووية من قبل الدول، وذلك بدافع حماية الأمن القومي، وعدم استثارة شعور الجماهير، الأمر الذي ضاعف من صعوبة الوقوف بدقة على طبيعة البيانات والإحصائيات الخاصة بهذه الحوادث<sup>(١)</sup>. وقد حرص المجتمع الدولي — على أثر التوسع الذي تشهده دول العالم في استخدام الطاقة النووية — على محاولة التصدي للمشاكل الفنية المرتبطة بالدراسات الفنية الخاصة

(١) راجع:

Severity, probability and risk of accidents during maritime transport of radioactive material, Final report of a co-ordinated research project 1995–1999, International Atomic Energy Agency, p68, available at: [http://www-pub.iaea.org/MTCD/publications/PDF/te\\_1231\\_prn.pdf](http://www-pub.iaea.org/MTCD/publications/PDF/te_1231_prn.pdf)

بالأضرار النووية عبر اتحادات شركات التأمين، التي حرصت منذ عام ١٩٦٠ على الاجتماع كل ثلاث سنوات في لندن لبحث المشاكل الفنية المرتبطة بالتأمين ضد مخاطر الحوادث النووية<sup>(١)</sup>، كما حرصت على إصدار بعض المطبوعات لتقديم الحلول المناسبة لهذه المشاكل، وقد كان أهم ما صدر عنها المبادئ التوجيهية الدولية للسلامة النووية سنة ٢٠١٠ (the International Guidelines for Nuclear Safety – Operations – Third-Party Liability at Nuclear Power Plants)<sup>(٢)</sup>.

(١) راجع:

Evelyne Ameye - Iñigo Igartua Arregui, National Nuclear Third Party Insurance Pools Revisited from a European Union Competition Law Perspective, op. cit, p270.

(٢) راجع:

International Guidelines for Nuclear Safety – Operations – Third-Party Liability at Nuclear Power Plants, July 2010), available at: <http://nuclearinsurance.com/library/NSO%20TPL%20Guidelines%20%28A4%29.pdf>; Marcus Radetzki, Limitation of Third Party Nuclear Liability: Causes, Implications and Future Possibilities, op. cit, p12.

٢- صعوبة تغطية الكم الهائل من طلبات التعويض الناتجة عن الحادث النووي، نظراً لضخامة الآثار المترتبة على الحادث النووي البحري، والتي يمكن بفعل حركة المياه والأمواج والرياح أن تنتقل عبر الدول، الأمر الذي سوف يشكل إرهاباً زائداً على عاتق شركة التأمين.

٣- التشكيك في قابلية الخطر النووي للتأمين من الناحية القانونية، بسبب غلبة الطابع الفني على هذا الخطر، حيث يشترط للتأمين ضد خطر ما ألا ينسب إلى إرادة المستأمن، كما أن شركات التأمين كانت تحرص فيما سبق على التمسك بالمفهوم التقليدي للحادث، باعتباره واقعة فجائية مستقلة عن إرادة المستأمن. أما في المجال النووي، فالحادث يمكن أن يكون متوقعاً، كما أن الإرادة تلعب دوراً فيه، وذلك كما هو الحال بالنسبة لانبعاث الإشعاعات المؤينة من المفاعل النووي أثناء عملية الاستغلال المعتاد، حيث إن هذا الانبعاث ليس له طابع فجائي، كما أن إرادة المستغل تساهم في وقوعه.

٤- وجود قيود قانونية خاصة بالتأمين على النقل البحري للمواد النووية، تتمثل في اشتراط بعض التشريعات القانونية إبرام عقد التأمين لدى شركة تأمين وطنية (بهدف حماية شركات التأمين الوطنية من منافسة الشركات الأجنبية)، حيث يتسبب هذا في دفع الناقل البحري إلى إبرام عدة وثائق

تأمين مستقلة بقدر عدد الدول التي سوف يمر بها خلال رحلته البحرية<sup>(١)</sup>.

وعلى الرغم من هذه الصعوبات المرتبطة بخصوصيات الخطر النووي، إلا أن أهمية الطاقة النووية واستخداماتها السلمية قد فرضت وبقوة على شركات التأمين البحث عن السبل اللازمة لوضع النظم والمعايير المناسبة لمواجهة الصعوبات السابقة، والتي كان من أهمها:

١- اعتناق النظم القانونية دولياً وداخلياً لمبدأي تركيز المسؤولية، والمسئولية المحدودة للناقل، حيث ساهما في تقليص حدود مسئولية الناقل، ومن ثم شركة التأمين عن تبعات الحادث النووي.

٢- أيضاً ساعدها في التغلب على هذه الصعوبات التقدم الفني والتقني الهائل الذي تم التوصل إليه في مجالات الوقاية ضد وقوع الحوادث النووية، الأمر الذي ساهم في الحد بشكل كبير من وقوع هذه الحوادث.

(١) راجع:

J. Deprimoz, effets de la Convention de Bruxelles du 17 décembre 1971 sur l'assurance de l'exploitant nucléaire pour les dommages a la cargaison en cours de transport", op. cit, p 490.

٣- ويدعم كل ذلك ما لجأت إليه شركات التأمين من التنسيق والتعاون فيما بينها من خلال تكوين اتحادات لمواجهة صعوبات التأمين ضد هذه المخاطر<sup>(١)</sup>.

(١) وقد ظهر أثر ذلك في تعدد شركات وهيئات التأمين ضد المخاطر النووية في العديد من دول العالم، مثل: شركة Syndicat Belge d'Assurance et de Réassurance des Risques Nucléaires (SYBAN) في بلجيكا، وشركة Coordenação de Riscos (de Energia) في البرازيل، وشركة (Bulgarian National Nuclear Insurance Pool) في بلغاريا، وشركة (Nuclear Insurance Association of Canada) في كندا، وشركة (China Nuclear Insurance Pool) في الصين، وشركة (Czech Nuclear Insurance Pool) في جمهورية التشيك، وشركة (Nordic Nuclear Insurers) في فنلندا، وشركة (Assuratome) في فرنسا، وشركة (Japan Atomic Energy Insurance Pool) في اليابان، وشركة (Kernreaktor (Versicherungsgemeinschaft Pool Atómico) في المكسيك، وشركة (Romanian Pool for the Insurance of Atomic Risks) في رومانيا، وشركة (Russian Nuclear Insurance Pool) في روسيا، وشركة (South African Pool for the Insurance of Nuclear Risks) في جنوب أفريقيا، وشركة (Korea Atomic Energy Insurance Pool) في جنوب أفريقيا، وشركة (American Nuclear Insurers) في الولايات المتحدة الأمريكية، وشركة (Nuclear Risk Insurers Limited) في المملكة المتحدة. راجع:

Evelyne Ameye and Iñigo Igartua Arregui, National Nuclear Third Party Insurance Pools Revisited from a European Union Competition Law Perspective, op. cit, p272.

وقد ظهرت أولى محاولات شركات التأمين للتعامل مع المخاطر النووية من خلال استثناء هذه المخاطر من قواعد التأمين التقليدية، وإدراج شرط استبعادي في كافة عقود التأمين التقليدية يفيد عدم تغطية الأضرار الناشئة عن الحوادث النووية، وذلك فيما عدا التأمين على الحياة. وكان العمل يجرى على أساس النظر للمخاطر النووية على أنها من قبيل المخاطر الاستثنائية التي تحتاج لاتفاق خاص بين شركة التأمين والناقل، بموجب وثيقة تأمينية مستقلة. لكن على أثر ضغوط كثيرة تم ممارستها على قطاع التأمين، خاصة في ظل حرص الدول على الاستفادة من معطيات الطاقة النووية، سعت شركات التأمين إلى تبني نظام للتأمين ضد مخاطر الحوادث النووية<sup>(١)</sup>.

وقد كانت فرنسا في مقدمة الدول التي حرصت على التأمين ضد مخاطر الحوادث النووية. ففي عام ١٩٨٢ قامت شركات التأمين بصياغة نظام يسمح بتغطية ومواجهة هذه المخاطر، ولكن بشروط معينة، كان من أهمها<sup>(٢)</sup>:

(١) راجع:

Need for Nuclear Liability Insurance, January 2012, op. cit. Marcus Radetzki, Limitation of Third Party Nuclear Liability: Causes, Implications and Future Possibilities, op. cit, p13.

(٢) راجع:

J. Deprimoz, effets de la Convention de Bruxelles du 17 décembre 1971 sur l'assurance de l'exploitant nucléaire pour les dommages a la cargaison en cours de transport", op. cit, p 350.

١- أن التأمين يجب أن يتعلق بالمخاطر الناشئة عن نقل النظائر المشعة، أو بعض المصادر المولدة لإشعاعات مؤينة.

٢- أن يتم تغطية المخاطر الناتجة عن هذه المواد من خلال اتفاق خاص، أو ملحق وثيقة.

٣- أن تحصل شركة التأمين على قسط تأميني مرتفع مقابل التأمين ضد هذه المخاطر.

٤- أن يكون التأمين محددًا بنطاق معين، وليس مطلقًا.

وقد كان من أهم المشاكل الخاصة بشروط التأمين ضد مخاطر النقل البحري للمواد النووية، تلك الشروط المتعلقة بالقيود القانونية التي تلجأ التشريعات الوطنية إلى فرضها بهدف حماية شركاتها الوطنية من المنافسة، وهي تتعلق باشتراط إبرام التأمين لدى شركة وطنية، الأمر الذي يتسبب في صعوبة خاصة بحالة النقل الدولي للمواد النووية، حيث يضطر الناقل إلى إبرام العديد من وثائق التأمين بقدر عدد الدول التي ستمر بها السفينة.

وقد حاولت بعض القوانين (كالقانون الهولندي والأسباني والسويدي) التخفيف من غلواء الموقف العنصري السابق، من خلال الاكتفاء باشتراط توفير وثيقة تأمين ضد المسؤولية تتفق من حيث شروطها مع ما تقرره القوانين الوطنية. وفي خطوة أكثر فاعلية، سعي القانون الألماني إلى السماح لشركات

التأمين الأجنبية أن تغطي الأضرار الناتجة عن الحوادث النووية التي تقع داخل الحدود الألمانية بشرط أن تقوم شركة التأمين الأجنبية بذلك بالاشتراك مع أحد الشركات الألمانية، وذلك بهدف تمكين المضرورين الألمان من الاستفادة من أحكام القانون الألماني والحصول على تعويضاتهم منه، باعتباره الأقرب مكانياً بالنسبة لهم، على أن يحق بعد ذلك لشركة التأمين الألمانية أن تعود على شركة التأمين الأجنبية بما دفعته من تعويضات<sup>(١)</sup>.

وبناء عليه يمكن للناقل البحري الفرنسي (مثلاً) الذي يقوم بنقل مواد نووية لألمانيا أن يحصل على وثيقة تأمين من قبل شركة تأمين فرنسية لتغطية مسؤوليته ليس فقط عن الحوادث التي تقع في فرنسا، ولكن أيضاً عن تلك التي تقع في الحدود الألمانية.

وعلى الرغم من أن موقف القانون الألماني تسبب في صعوبة جديدة تتمثل في وجود بعض الصعوبات الخاصة بطبيعة العلاقة بين شركة التأمين الوطنية وشركة التأمين الأجنبية، خاصة وأن الأخيرة هي التي تقوم بتحصيل

(١) راجع:

Eckard Reh binder, Liability for Nuclear Harm under the German Atomic Energy Act, 2010, p436, available at: <http://ils.khu.ac.kr/ils-khulaw/45-4/45-4-2-4.pdf>

أفساط التأمين المستحقة، إلا أنه مما لا شك فيه أن ما تبناه القانون الألماني في هذا الخصوص يشكل إفادة خاصة للناقل، حيث سيخفض قيمة القسط الملتمزم بدفعه لشركة التأمين.

وقد ذهب البعض<sup>(١)</sup> — وبحق — إلى ضرورة دعم موقف القانون الألماني في هذا الخصوص، من خلال تعميم موقفها على مستوي دول العالم، بحيث يتم الاعتراف بصلاحية عقد التأمين المبرم في الخارج لتغطية الأضرار الناتجة عن نقل المواد النووية منذ لحظة إقلاع السفينة وحتى وصولها لميناء الوصول. وهذا الأمر يحتاج من وجهة نظرنا إلى ضرورة إبرام اتفاقية دولية تنظم وثيقة تأمين دولية ضد مخاطر النقل البحري الدولي للمواد النووية، بحيث يمكن من خلال هذه الوثيقة تغطية المخاطر النووية التي تقع في أي دولة تمر بها السفينة بالتضامن بين شركة التأمين التابع لها الناقل وشركة التأمين للدولة التي وقع فيها الضرر النووي.

(١) د. محمد حسين عبد العال، النظام القانوني للمسئولية المدنية في المجال النووي، مرجع سابق، ص ٣٥١.

## المطلب الثاني

### قواعد التأمين ضد مخاطر نقل المواد النووية

أولاً/ معايير تحديد قيمة القسط المستحق على الناقل في التأمين ضد الحوادث النووية:

تعد مسألة تحديد قيمة القسط التأميني المستحق على الناقل الجوي من أعقد المشاكل التي واجهت شركات التأمين، فكما سبق أن ذكرنا توجد صعوبة خاصة بإجراء الدراسات والإحصاءات الفنية والمحاسبية على الخطر النووي البحري، وضرورة مراعاة الكم الهائل من طلبات التعويض الناتجة عن الحادث النووي، الأمر الذي سوف ينعكس على قيمة القسط المستحق، يضاف لكل ذلك أن غلبة الطابع الفني على الخطر النووي، تسببت أيضاً في صعوبة تقدير قيمة القسط المستحق بدقة.

ويبدو لنا أن الصعوبة لا تعود إلى الكم الهائل من التعويضات المستحقة على أثر الحادث النووي، حيث إن شركة التأمين مسئوليتها سوف تتقيد بمسئولية الناقل المحدودة، ولكن الصعوبة الحقيقية تعود في المقام الأول إلى وجود جهالة تحيط بطبيعة الخطر النووي، سواء لقلة حجم البيانات الخاصة بالضرر النووي، بالنظر إلى حرص الدول والحكومات دائماً على إحاطة الحوادث النووية بالتكتم

والسرية بدافع حماية الأمن القومي، وعدم استثارة شعور الجماهير، أم للطبيعة الفنية المعقدة المحيطة بالضرر النووي، لذلك يبدو لنا أهمية وجود نوع من الاتحاد والتعاون فيما بين شركات التأمين على المستوى الدولي لوجود نوع من تبادل البيانات والمعلومات فيما بين هذه الشركات وإجراء الدراسات الفنية المستفيضة للتغلب على مشاكل تقدير قيمة القسط التأميني<sup>(١)</sup>.

وعلى أثر ضرورة وأهمية التأمين ضد مخاطر نقل المواد النووية، لجأت شركات التأمين لمواجهة هذه الصعوبات من خلال الاستعانة ببعض المعايير التي تهدف إلى تعريف وتقدير الخطر المؤمن ضده، ومن ثم تقدير قيمة القسط التأميني المستحق، كان أهمها<sup>(٢)</sup>:

(١) راجع:

Evelyne Ameye - Iñigo Igartua Arregui, National Nuclear Third Party Insurance Pools Revisited from a European Union Competition Law Perspective, op. cit, p270.

(٢) راجع:

J. Deprimoz, effets de la Convention de Bruxelles du 17 décembre 1971 sur l'assurance de l'exploitant nucléaire pour les dommages a la cargaison en cours de transport", op. cit, p 337.

أ- طبيعة الشحنة النووية التي سيتم نقلها، من حيث عدد الطرود وكيفية تعبئتها وتغليفها وطريقة شحنها وحصها على متن السفينة بما يتفق مع طبيعتها، ومدى توافق ذلك مع قواعد الأمان المقررة من قبل الوكالة الدولية للطاقة النووية<sup>(١)</sup>.

(١)

Before the first shipment of any package, the following requirements shall be fulfilled:

- (a) If the design pressure of the containment system exceeds 35 kPa (gauge), it shall be ensured that the containment system of each package conforms to the approved design requirements relating to the capability of that system to maintain its integrity under that pressure.
- (b) For each Type B(U), Type B(M) and Type C package and for each package containing fissile material, it shall be ensured that the effectiveness of its shielding and containment and, where necessary, the heat transfer characteristics and the effectiveness of the confinement system, are within the limits applicable to or specified for the approved design.
- (c) For packages containing fissile material, where, in order to comply with the requirements of para. 671, neutron poisons are specifically included as components of the package, checks shall be performed to confirm the presence and distribution of those neutron poisons.

=

ب- المحيط المكاني لعملية النقل البحري، من حيث تحديد ميناء الشحن وميناء التفريغ، وخط سير السفينة، والفترة الزمنية المتوقعة لإتمام عملية النقل، وما إذا كان هناك أكثر من ناقل سوف يقومون بعملية النقل (ناقل متعاقد — ناقل فعلي)، أيضاً بيان ما إذا كانت هناك عمليات نقل مساعدة أم لا (كنقل برى أو نقل جوى).

ت- الحد الأقصى للالتزام الناقل بالتعويض عن الضرر النووي، سواء فى حالة نقل المواد النووية أو الاعتماد على الوقود النووي فى تشغيل السفينة، وذلك بالنظر إلى أن شركة التأمين تعتمد بشكل كبير على هذا المبلغ، باعتباره يمثل نطاق الالتزام المالي لشركة التأمين فى مواجهة المضرور.

---

Regulations for the Safe Transport of Radioactive Material, IAEA safety standards, Safety Requirements, No. TS-R-1, 2005 Edition, p49; The structure and content of agreements between the agency and states required and states required in connection with treaty on the non-proliferation of nuclear weapons international, International Atomic Energy Agency, Infirc/153, p10.

**ثانياً/ طرق التأمين ضد الحوادث النووية للنقل البحري:**

كشفت الممارسة العملية عن أن التأمين ضد حوادث النقل النووي يتم في

أحد الصور الآتية:

**الصورة الأولى/ التأمين من خلال وثيقة تأمين لكل عملية نقل:**

تقوم شركة في هذه الصورة بإفراد وثيقة تأمين خاصة لكل عملية نقل

على حدة، بحيث تتعدد وثائق التأمين بتعدد عمليات النقل التي يقوم بها الناقل

خلال الرحلة الواحدة، وبحيث تبدأ صلاحية وثيقة التأمين مع بداية عملية النقل

وتنتهي مع نهايتها<sup>(١)</sup>.

**الصورة الثانية/ التأمين من خلال الوثيقة الشاملة:**

وتهدف هذه الوثيقة إلى تغطية مسؤولية الناقل عن الحوادث التي تقع

خلال مدة معينة (سنة أو سنتين مثلاً)، حيث لا يلتزم الناقل خلال هذه المدة

بإبرام وثيقة تأمين لكل عملية نقل، ذلك أن الوثيقة الشاملة تغطي كافة الحوادث

التي تقع خلال مدة سريانها، ولكن هذا لا يحرم شركة التأمين من حقها في أن

تطلب من الناقل أن يعلمها بعمليات النقل التي من المتوقع القيام بها.

(١) د. محمد حسين عبد العال، النظام القانوني للمسئولية المدنية في المجال النووي، المرجع

السابق، ص ٣٤٥.

وتعد هذه الصورة الأكثر انتشاراً في الواقع العملي، وذلك بالنظر إلى طول مدة ضمان هذه الوثيقة، بالمقارنة بوثيقة التأمين التي تتم لكل عملية نقل على حدة<sup>(١)</sup>.

لكن على الرغم من ذلك، تواجه هذه الصورة صعوبة خاصة تتعلق باحتمالات تناقص الغطاء التأميني على أثر تعدد الحوادث التي تقع خلال الرحلة البحرية الواحدة.

### الصورة الثالثة/ التأمين من خلال الوثيقة ذات الضمان المتناقص:

تقوم هذه الصورة على أساس منح التأمين بحسب كل عملية نقل، علي أن تشمل كافة الحوادث التي تقع أثناء تنفيذ عملية النقل بالكامل، لكن في حدود الحد الأقصى للتعويض المقرر، بحيث يتم خصم قيمة التعويضات التي تم الوفاء بها للمضربين من حوادث سابقة بشكل متناقص<sup>(٢)</sup>.

(١) راجع:

Deprimoz, J. "La coopération internationale pour la couverture des dommages nucléaires aux tiers et des dommages aux installations nucléaires", supra, p45.

(٢) المرجع السابق، ذات الموضوع.

وتعمل التشريعات النووية على حماية المضرورين من مخاطر الضمان المتناقص، من خلال إلزام الناقل بإبرام تأمين تكميلي إذا نقص غطاؤه التأميني، وذلك على أثر استغراق أحد الحوادث النووية لمعظم المبلغ المقرر للتعويض.

### ثالثاً/ مصادر توفير الغطاء المالي للحوادث النووية البحرية:

في ظل الحديث عن فكرة الضمان المالي الإلجباري للناقل البحري عن أضرار الحوادث النووية البحرية، فإن التساؤل يثور حول طرق توفير الضمان المالي لتغطية مزار الحوادث النووية؟

لا يمكن القول بأن موقف دول العالم المختلفة موحد في هذا الشأن، حيث تباينت مواقف هذه الدول في تنظيم مصادر توفير الغطاء المالي للحوادث النووية، وذلك على النحو التالي:

#### أ/ نظام التغطية الثلاثية<sup>(١)</sup>:

تبنت بعض الدول نظام التغطية الثلاثية لمواجهة التعويضات المستحقة عن الحوادث النووية، ومن أهم هذه الدول اليابان والولايات المتحدة الأمريكية،

(١) راجع:

Jean pierre pierard, Responsabilité, Energy atomique et droit compare Bruxelles, 1963, p320.

حيث يقوم هذا النظام على أساس توفير ثلاثة مصادر يمكن الحصول منها على التعويضات المستحقة، وهي:

- تعاقد الناقل مع أحد شركات التأمين الخاصة لتغطية نسبة من الحد الأقصى للتعويض الملتزم به، وذلك في حدود الإمكانيات المالية لهذه الشركة في ضوء وضع سوق التأمين الخاص.
- إبرام عقد مع إحدى الهيئات أو الوكالات الوطنية المعنية بشئون الطاقة النووية، وذلك لتغطية الجزء المتبقي من التعويض الملتزم به الناقل.
- التدخل المالي من قبل الدولة، وذلك لتغطية التعويضات المستحقة عن الأضرار التي تتجاوز الحد الأقصى للضمان المالي للناقل.

#### ب/ نظام التغطية الثنائية:

ويظهر هذا النظام على مرحلتين:

**الأولى:** قيام الناقل بإبرام عقد تأمين مع أحد شركات التأمين الخاصة لتغطية الحد الأقصى للتعويض عن الضرر النووي، وتعفى الدولة من هذا الالتزام إذا كانت هي المجهزة للسفينة.

**الثانية:** التدخل المالي من قبل الدولة، وذلك من خلال قيام أحد الأشخاص الاعتبارية العامة مقام الناقل في أداء التعويضات المستحقة بالكامل، على

ألا يتجاوز حدود التزام الناقل بالتعويض، أو يقتصر تدخل الدولة فقط على حالة تجاوز التعويضات المستحقة الحد الأقصى الملتزم به الناقل.

### ج/ نظام التغطية الأوروبي:

يتقرر هذا النظام من خلال عدة محاور<sup>(١)</sup>:

- ١- يلتزم الناقل بتوفير ضمان مالي لتغطية التزامه بتعويض الضرر النووي الذي يلحق بالغير من خلال سوق التأمين أو الأموال العامة، وذلك في حدود الحد الأقصى للتعويض المقرر من قبل اتفاقية باريس ١٩٦٠.
- ٢- قيام الدولة بتغطية التعويضات المستحقة التي تتجاوز الحد الأقصى لمسئولية الناقل، وذلك في حدود مبلغ (٢٥٤ مليون دولار).
- ٣- قيام الدول الأطراف في اتفاقية بروكسيل التكميلية لسنة ١٩٦٣ بالتدخل لتغطية الأضرار التي عجز عنها الناقل والدولة التابع لها، وذلك في حدود مبلغ (٤٣٥ مليون دولار).

(١) راجع:

Marcus Radetzki, Limitation of Third Party Nuclear Liability: Causes, op. cit, p8.

ويبدو لنا وجهة الموقف الأوروبي في هذا الشأن، نظراً لأنه تبني نظاماً لتوفير الغطاء التأميني يتسم بالتدرج، بغية تحقيق أقصى تغطية ممكنة للأضرار الناتجة عن الحادث النووي، حيث بدأ بالناقل ومن خلفه شركة التأمين المتعاقد معها في حدود الحد الأقصى للالتزامه بالتعويض، ثم بالدولة المرخصة بالنظر إلى أن عليها التزاماً بتحمل تبعات الترخيص بممارسة النشاط النووي، ثم الدول الأطراف في اتفاقية بروكسيل، بالنظر إلى أن الضرر النووي يحتاج إلى مواجهة جماعية على المستوى الدولي للتصدي لآثاره الفادحة.

ويكتسب تدخل المجتمع الدولي للتصدي لأضرار الحوادث النووية أهمية خاصة من وجهة نظرنا، حيث إن الحوادث النووية ليست كمثلتها من الحوادث الأخرى، سواء من حيث حجم الضرر أم من حيث طبيعته، يأتي هذا في ظل حاجة الدول إلى الطاقة النووية كبديل عن مصادر الطاقة غير المتجددة، الأمر الذي تقتضى معه قواعد العدالة أن يكون هناك تضافر جماعي لمواجهة آثار هذه الحوادث.

## خاتمة

أظهرت هذه الدراسة الدور بالغ الأهمية للنقل البحري كوسيلة لا غنى عنها فى استغلال ونقل الطاقة النووية بين الدول، كما أظهرت رغم هذه الأهمية وجود حالة من الفراغ التشريعي لتنظيم مسؤولية الناقل عن أضرار حوادث نقل هذه الطاقة، الأمر الذي يمثل خطورة بالغة الأثر ليس فقط على الدول المرخصة للسفينة النووية، ولكن أيضاً بالنسبة لكافة الدول التي تمر السفينة فى مياهها الإقليمية أو موانئها.

هذا وقد سعت هذه الدراسة إلى الوقوف على أهم الإشكاليات القانونية المرتبطة بمسؤولية الناقل عن أضرار حوادث نقل الطاقة النووية، والتي كان من أبرزها تحديد الشخص المسئول عن حوادث نقل الطاقة النووية، وذلك بسبب تعدد الأطراف المسئولة عن المواد المنقولة (شاحن - ناقل - مرسل إليه)، وقد زاد من تعقيد الأمر وجود حرص غير مبرر من قبل الاتفاقيات النووية على استبعاد مسؤولية الناقل عن هذه الأضرار، وإسناد المسؤولية إلى صاحب المنشأة النووية، التي يتم النقل لحسابها، وذلك على الرغم من أن معظم هذه الحوادث مرتبطة فى الأساس بنشاط الناقل، الأمر الذى دعانا إلى انتقاد هذا الوضع، ومحاولة إيجاد تاصيل قانونى لمسؤولية الناقل عن مثل هذه الحوادث.

من ناحية أخرى بدت أهمية تحديد نطاق مسؤولية الناقل فى الحالات التي يسأل فيها، وذلك بالنظر إلى ما يتسم به الضرر النووي البحرى من اتساع نطاقه وتعدد صور الأضرار الناشئة عنه، بل وباستمرار هذه الأضرار لفتترات

زمنية طويلة بعد وقوع الحادث. وقد حاولت هذه الدراسة الوقوف على حدود واضحة لنطاق مسؤولية الناقل عن هذه الحوادث، بشكل يتوافق مع طبيعة وحجم الضرر النووي.

وقد حرصت هذه الدراسة أيضاً على إبراز أهم الالتزامات التي تقع على عاتق الناقل بمناسبة نقل الطاقة النووية، حيث فرضت المخاطر الخاصة بنقل هذه المواد مجموعة من الالتزامات المستجدة، والتي كان من أهمها التزام الناقل بإخطار الدول التي يتم المرور في مياهها قبل المرور وبعد وقوع الحادثة النووية، وأيضاً التزام الناقل بالمرور الآمن، خاصة فيما يتعلق بعدم إلقاء أو تصريف النفايات المشعة في مياه البحر. أيضاً يلتزم الناقل بمجموعة من التدابير الأمنية للحيلولة دون وقوع الحادث النووي، وأخرى للحد من آثاره بعد وقوعه.

وعلى صعيد متصل سعت هذه الدراسة إلى الوقوف بدقة على أساس مسؤولية الناقل عن أضرار نقل الطاقة النووية، حيث تبين أن فكرة الخطأ (سواء المفترض أو واجب الإثبات) لا تتناسب مع طبيعة الضرر النووي، التي يصعب معها تكليف المضرور بإثبات خطأ الناقل، كما يصعب معها أيضاً السماح له بالتخلص من مسؤوليته بمجرد إثبات عدم صدور خطأ من جانبه. وقد دعانا هذا الأمر لتبني المسؤولية الموضوعية كأساس لمسؤولية الناقل عن أضرار هذه الحوادث كأصل عام، بحيث يسأل الناقل عن أضرار نقل الطاقة النووية، بصرف النظر عن صدور خطأ من جانبه، ولا يستطيع الناقل التخلص من مسؤوليته إلا بإثبات السبب الأجنبي.

## النتائج

كشفت هذه الدراسة عن مجموعة من النتائج الهامة، كان أهمها:

- ١- الأهمية القصوى للنقل البحري في مجال الاستفادة من الطاقة النووية، بالنظر إلى أن دورة إنتاج الوقود النووي تمر بمراحل متعددة وفي العديد من الدول، بالإضافة إلى اختلاف قدرات الدول في إنتاج هذه الطاقة.
- ٢- وجود حالة من الفراغ التشريعي، خاصة على الصعيد الدولي، لتنظيم مسؤولية الناقل البحري عن أضرار نقل الطاقة النووية.
- ٣- حتمية وجود تنظيم قانوني يحكم وينظم مسؤولية الناقل عن حوادث نقل المواد النووية، بالنظر لخطورة الأضرار المترتبة على هذا النقل، والتي لا تقتصر آثارها على الدول المرخصة للسفينة النووية فقط، بل ولجميع الدول التي تمر السفينة بموانئها أو مياهها الإقليمية.
- ٤- حرص الاتفاقيات النووية على استبعاد مسؤولية الناقل عن أضرار نقل المواد النووية، على الرغم من أن العديد من حوادث النقل تقع في الأصل بسبب نشاط الناقل.
- ٥- وجود صعوبة في تحديد الشخص المسئول عن الحادث النووي البحري، بالنظر إلى تعدد الأشخاص المسئولين عن حراسة المواد النووية.

- ٦- صعوبة الوقوف على تعريف محدد للحادث النووي البحري، وذلك بالنظر إلى الطبيعة الخاصة لهذا الحادث، سواء فيما يتعلق بأسباب وقوعه أم في خصوصية الضرر النووي البحري.
- ٧- أفرز النقل البحري للطاقة النووية مجموعة من الالتزامات الخاصة التي يجب على الناقل الالتزام بها أثناء عملية النقل.
- ٨- عدم تناسب الخطأ كأساس لمسئولية الناقل عن أضرار نقل مواد الطاقة النووية — كأصل عام — بالنظر لصعوبة إثبات هذا الخطأ من ناحية، وعدم قبول أن يتخلص الناقل من مسؤوليته بمجرد إثبات عدم صدور خطأ من جانبه.

## التوصيات

هذا وقد خلصت هذه الدراسة لمجموعة من التوصيات، أهمها ما يلي:

- ١- ضرورة توجيه الاهتمام الدولي نحو الاستفادة من معطيات نقل وتداول الطاقة النووية بين الدول بطريق البحر.
- ٢- وجوب قيام المجتمع الدولي بوضع اتفاقية دولية موحدة تحكم وتنظم مسؤولية الناقل البحري عن أضرار نقل الطاقة النووية.
- ٣- ضرورة تمكين المضرور من الرجوع بصورة مباشرة على الناقل البحري في حالة حوادث النقل بالنظر إلى أنه المسئول المباشر عن هذه الحوادث.
- ٤- ضرورة وضع تعريف محدد للمقصود بالحادثة النووي البحري كشرط لقيام مسؤولية الناقل.
- ٥- وجوب تقرير مسؤولية الناقل البحري عن تعويض الأضرار المباشرة وغير المباشرة للحادثة النووي البحري.
- ٦- ضرورة جعل النطاق المكاني لمسؤولية الناقل عن أضرار نقل المواد النووية مرتبطاً في الأساس بمكان وقوع الضرر.

- ٧- ضرورة وضع ضوابط قانونية تحكم المرور الآمن للسفن الناقلة للطاقة النووية، خاصة فيما يتعلق بإخطار الدولة التي يتم المرور في مياهها الإقليمية.
- ٨- ضرورة التشديد من مسؤولية الناقل في حالات إلقاء وتصريف النفايات المشعة في البيئة البحرية، سواء على صعيد التعويضات المدنية أم العقوبات الجنائية.
- ٩- ضرورة وضع قواعد موحدة خاصة بتجهيز السفن النووية، سواء فيما يتعلق بالنواحي الفنية والتقنية أم بالعناصر البشرية المدربة.
- ١٠- وجوب بناء مسؤولية الناقل عن أضرار نقل الطاقة النووية على أساس المسؤولية الموضوعية.
- ١١- وجوب تحديد مسؤولية الناقل عن تعويض الضرر النووي في حدود مبلغ محدد، بالنظر إلى أن المسؤولية المطلقة تشكل إرهاباً شديداً له، مع الأخذ بفكرة الضمان المالي الإلزامي، وذلك حتى يتم توفير ضمان للمضروب للحصول على التعويض المستحق.

## قائمة المراجع

أولا/ المراجع باللغة العربية:

### ١/ الكتب والأبحاث المتخصصة:

- ١- د. إبراهيم الدسوقي أبو الليل، مسئولية ناقل الأشخاص في القانون الداخلي والقانون الدولي، دار النهضة العربية، (بدون تاريخ نشر).
- ٢- د. أيمن محمد سليمان مرعي، النظام القانوني للتراخيص النووية والإشعاعية، رسالة دكتوراه، كلية الحقوق - جامعة القاهرة، ٢٠٠٣.
- ٣- د. عبد الفضيل محمد أحمد، القانون الخاص البحري، دار النهضة العربية، (بدون تاريخ نشر).
- ٤- د. محمد السيد أحمد الفقي، المسئولية المدنية عن أضرار التلوث البحري بالزيت، دار الجامعة الجديدة، ١٩٩٨.
- ٥- د. محمد حسين عبد العال، النظام القانوني للمسئولية المدنية في المجال النووي، دار النهضة العربية، القاهرة، ٢٠٠٨.
- ٦- د. محمد شكري سرور، مسئولية المنتج عن الأضرار التي تسببها منتجاته الخطرة، دار الفكر العربي، القاهرة، الطبعة الأولى، ١٩٨٣.

- ٧- د. محمد عبد الرحيم الناغي، الحماية الجنائية في مجالات الطاقة النووية السلمية، (بدون دار نشر)، ٢٠٠٩.
- ٨- د. محمد لبيب شنب، المسؤولية عن الأشياء (رسالة دكتوراه)، مكتبة النهضة المصرية، ١٩٥٧.
- ٩- د. مرفت محمد البارودي، المسؤولية الجنائية للاستخدامات السلمية للطاقة النووية، (بدون دار نشر)، (بدون تاريخ نشر).
- ١٠- د. محسن عبد الحميد البيه، المسؤولية المدنية عن الأضرار البيئية، (بدون دار نشر)، ٢٠٠٢.
- ١١- د. حسين الماحي، القانون البحري، دار النهضة العربية، ٢٠٠٢-٢٠٠٣.
- ١٢- د. حسين فتحى، التلوث البحري المعزو للسفن وآليات الحد من المسؤولية، (بدون دار نشر)، (بدون تاريخ نشر).
- ١٣- د. رضا عبد السلام، الطاقة النووية وأهداف التنمية المستدامة لدول مجلس التعاون الخليجي، مركز الإمارات للدراسات والبحوث الإستراتيجية، الطبعة الأولى، ٢٠٠٩.

١٤ - د. نجوى رياض إسماعيل، المسؤولية الدولية عن أضرار السفن النووية في وقت السلم، رسالة دكتوراه، كلية الحقوق - جامعة الزقازيق، ١٤٢٠هـ - ٢٠٠٠م.

١٥ - د. هدى حامد قشوش، التلوث بالإشعاع النووي في نطاق القانون الجنائي، دار النهضة العربية، القاهرة، ١٩٩٧.

#### ثانياً/ التقارير:

- الطاقة لعالم الغد - فعالية الوضع الراهن، رسالة مجلس الطاقة العالمي لعام ٢٠٠٠.

#### ثالثاً/ القوانين:

- القانون المصري رقم (٧) لسنة ٢٠١٠ بإصدار قانون تنظيم الأنشطة النووية والإشعاعية.

#### رابعاً/ الأحكام القضائية:

- نقض مدني مصري، ١٧/ ١٢/ ١٩٩٥، طعن ٥٥٤، س ق ٥٩، قاعدة ٢٧٤، مجموعة أحكام النقض (الجزء الثاني)، ص ١٣٩٦.

خامساً/المعاهدات:

- معاهدة منع انتشار الأسلحة النووية بين جمهورية مصر العربية والوكالة الدولية للطاقة الذرية الموقعة فلا فيينا بتاريخ ٧/١٠/١٩٨١. راجع العنوان الإلكتروني التالي:

[http://www.iaea.org/Publications/Documents/Infcircs/2005/Arabic/infcirc274r1\\_ar.pdf](http://www.iaea.org/Publications/Documents/Infcircs/2005/Arabic/infcirc274r1_ar.pdf)

سادساً/ المراجع باللغة الأجنبية:

1/ Researches:

- 1- Al-Ajmi, Thaqal S., 'Maritime Transport of Environmentally Damaging Materials: A Balance Between Absolute Freedom and Strict Prohibition', 3/1 Environment and Development Journal (2007).
- 2- Angelo Merialdi, Compensation for Damages to the Marine Environment : the Italian Law and Practice, Organisé par le Centre de Droit et d'Economie de la Mer de l'Université de Bretagne Occidentale, 2006.
- 3- Anthony Adisianya, different compensation systems under nuclear liability conventions, Centre of Energy, Petroleum and Mineral Law and Policy, University of Dundee, 2009.

- 4- Barry Brownstein “The Price-Anderson Act: Is It Consistent with a Sound Energy Policy?” Policy Analysis, no. 36, April 17, 1984.
- 5- Ben McRae, the Convention on Supplementary Compensation for Nuclear Damage: Catalyst for a Global Nuclear Liability Regime, p20, available at: <https://www.oecd-nea.org/law/nlb/nlb-79/017-035%20-%20Article%20Ben%20McRae.pdf>
- 6- Cesare Dosi, environmental values , valuation methods, and natural disaster damage assessment, This paper was prepared by the author (Department of Economics, University of Padova, Italy) on behalf of the UN Economic Commission for Latin America and the Caribbean, 2000, p3. available at: [http://www.eclac.cl/dmaah/mdn/cd/material/met\\_09.pdf](http://www.eclac.cl/dmaah/mdn/cd/material/met_09.pdf)
- 7- Claude Débieux, La responsabilité civile des exploitants d’installations nucléaires et sa couverture, Thèse, Fribourg, 1987.
- 8- David B. Dixon, Transnational shipments of nuclear materials by sea: Do current safeguards provide coastal states a right to deny innocent passage?, J. of Transnational law & policy [Vol. 16:1], 2006.

- 
- 9- David R. Clark, Basics of Reinsurance Pricing, FCAS, available at: <http://www.casact.org/library/studynotes/clark6.pdf>.
  - 10- Deprimoz, J. "La coopération internationale pour la couverture des dommages nucléaires aux tiers et des dommages aux installations nucléaires", dans: AIEA, Règlementation des activités nucléaires, Collection juridique n 13, 1986.
  - 11- E.g. v. Caemmerer, Products Liability, Festschrift für Rheinstein, Vol. 2, 1969.
  - 12- Eckard Rehbinder, Liability for Nuclear Harm under the German Atomic Energy Act, 2010, p436, available at: <http://ils.khu.ac.kr/ils-khulaw/45-4/45-4-2-4.pdf>.
  - 13- Emilia Luoma, oil spills and safety legislation, publications from the centre for maritime studies university of turkey, 2009.
  - 14- Erik Bonsdorff, The Antonio Gramsci oil spill Impact on the littoral and benthic, ecosystems, Marine Pollution Bulletin, Vol. 12, No. 9, 1981.
  - 15- Evelyne Ameye - Iñigo Igartua Arregui, National Nuclear Third Party Insurance Pools Revisited from a European Union Competition Law Perspective, Journal of Energy & Natural Resources Law, Vol 30, No 3, 2012.

- 16- H. Yang, Jurisdiction of the Coastal state over Foreign Merchant Ships in Internal Waters and the Territorial Sea, (Springer: Berlin, 2006).
- 17- Hugh griffiths , Michael jenks, Maritime transport and destabilizing commodity flows, SIPRI 32, Policy Paper, January 2012.
- 18- Hugo Grotius, The Freedom of the Seas, or the Right Which Belongs to the Dutch to Take Part in the East Indian Trade, (New York: Oxford University Press, 1916).
- 19- Jack Spencer - Baker Spring, The Advantages of Expanding the Nuclear Navy, No. 1693, November 5, Published by The Heritage Foundation, 2007.
- 20- Jean pierre pierard, responsabilite civile, Energie atomique et droit compare, Bruxelles, 1963.
- 21- Jon M. Van Dyke, 'The Legal Regime Governing Sea Transport of Ultra hazardous Radioactive Materials', 33 Ocean Development and International Law, 2002.
- 22- José Carlos S. Mattos - María José Acosta, Maritime Transport Liberalization and the challenges to further its implementation in Chile, United Nations Publication, December 2003.

- 
- 23- Lead Writer – Charles W. Hess, Nuclear insurance and liability for SMRs, July 2010, pp4-6, available at: <https://smr.inl.gov/Document.ashx?path...and...SMR...pdf>
  - 24- Lisa Welming, The Transportation of Nuclear Cargo at Sea (Shrinkage of the Right of Innocent Passage), Master thesis, faculty of law- University of Lund, Autumn 2007.
  - 25- M. Prieur, Droit de l'environnement In: Revue internationale de droit comparé. Vol. 37 N°4, Octobre-décembre 1985.
  - 26- Marcus Radetzki, Limitation of Third Party Nuclear Liability: Causes, Implications and Future Possibilities, available at: <http://www.oecd-nea.org/law/nlb/NLB-63/radetzki.pdf>
  - 27- Mary Beth, Securing Nuclear Materials: The 2012 Summit and Issues for Congress, Congressional Research Service 7-5700, March 7, 2012.
  - 28- Matthew Bunn, Controlling Nuclear Warheads and Materials, Securing Nuclear Warheads and Materials, “Materials Protection, Control&accounting,” [http://www.nti.org/e\\_research/cnwm/securing/mpca.asp](http://www.nti.org/e_research/cnwm/securing/mpca.asp).

- 
- 29- Michael Faure – Roger van Den Bergh, Liability for nuclear liability for accidents in Belgium from an interest group perspective, International Review of Law and Economics (1990), IQ241 -254).
- 30- Michael faure, Economic Models of Compensation for Damage Caused by Nuclear Accidents: Some Lessons for the Revision of the Paris and Vienna Conventions, European Journal of Law and Economics, 2:21-43 (1995), Kluwer Academic Publishers.
- 31- Michael May, Tonya Putnam and Dean Wilkening, “Detecting Nuclear Material in International Container Shipping: Criteria for Secure Systems,” Center for International Security and Cooperation, Stanford University, January 2003.
- 32- Michel DESPAX, La pollution des eaux et ses problèmes juridiques, par, Paris, Librairies techniques, Librairie de la Cour de cassation, 1968.
- 33- Michel Vincineau , la responsabilité civile en métier de dommages nucléaires législation belge et conventions internationales, 1969, available at: <http://rbdi.bruylant.be/public/modele/rbdi/content/files/RBDI%201969/RBDI%201969-1/Etudes/RBDI%201969.1%20-%20pp.%20226%20-%20269%20-%20Michel%20Vincineau.pdf>
-

- 
- 34- Monika Hinteregger, The new Austrian Act on Third Party Liability for Nuclear Damage, available at: <http://www.oecd-nea.org/law/nlb/Nlb-62/hintereg.pdf>
- 35- Muthu S. Sundram, Basel Convention on Transboundary Movement of Hazardous Wastes: Total Ban Amendment, Pace International Law Review, Volume 9, Issue 1, Summer 1997.
- 36- Norbert Pelzer, Nuclear new Build - New Nuclear law, Nuclear law bulletin, No 48, volume 2009.
- 37- Philipp Wendel, maritime tort liability, Paper for the Seminar on International and Comparative Maritime Law (Prof. Dr. Alexander TRUNK / Prof. Dr. Valerij MUSIN) St. Petersburg, 11-18 May 2003.
- 38- Richard D. McClure, a review of nuclear Energy Insurance, p275, available at: <http://www.casact.org/pubs/proceed/proceed68/68255.pdf>
- 39- Schattke, H., 'The Legal Aspects of the Equitable Distribution of Limited Indemnification Amounts', Nuclear Third Party Liability and Insurance, Status and Prospect, Munich Symposium, Paris: OECD, Vol. 97, 1965.

- 
- 40- Stephen D. Sugarman, Roles of Government in Compensating Disaster Victims, The Berkeley Electronic Press, 2006.
  - 41- Thaqaal S. Al-Ajmi, maritime transport of environmentally damaging materials: a balance between absolute freedom and strict prohibition, LEAD Journal (Law, Environment and Development Journal), 2007.
  - 42- Thomas A. Clingan, The Law of the Sea: Ocean Law and Policy (London: Austin & Winfield), 1994.
  - 43- Todd Konkel, Container Security: Preventing a Nuclear Catastrophe, the journal of international policy solutions, (Without the date of publication).
  - 44- Wu Chao, Pollution from the Carriage of Oil by Sea: Liability and Compensation, Kluwer Law International, 1996.

## **2/ Regulations:**

- 1- Bulgarian Nuclear Regulatory Agency, available at: <http://bnsa.bas.bg/legislate/acts.html>.
- 2- Code of Practice on the International Transboundary Movement of Radioactive Waste, International Atomic Energy Agency, Information Circular, INFCIRC/386, 13 November 1990, article (III-1), available at:

---

<http://www.iaea.org/Publications/Documents/Infcircs/Others/inf386.shtml>.

- 3- Danish Act on Compensation for Nuclear Damage, 1972 Nuclear Law Bulletin No. 15, with amendments reported upon in NLBs No. 43 and 54, available at: <http://nea.fr/html/law/nlb/NLB-15-EN.pdf>.
- 4- Draft Articles on Prevention of Transboundary Harm from Hazardous Activities, Adopted by the International Law Commission at its Fifty Third Session (2001), UN GAOR, 56th Session, Supplement No. 10 at 370-436, UN Doc. A/56/10 (2001), available at: [http://untreaty.un.org/ilc/texts/instruments/english/commentaries/9\\_7\\_2001.pdf](http://untreaty.un.org/ilc/texts/instruments/english/commentaries/9_7_2001.pdf);
- 5- IAEA Safety Standards Regulations for the Safe Transport of Radioactive Material, for protecting people and the environment No. TS-R-1 Safety Requirements, 2009 Edition.
- 6- IAEA Safety Standards series, Advisory Material for the IAEA Regulations for the Safe Transport of Radioactive Material SAFETY GUIDE, No. TS-G-1.1 (ST-2), 2002 Edition.
- 7- IAEA Safety Standards series, Regulations for the Safe Transport of Radioactive Material, 1996 Edition.

- 
- 8- IAEA Safety Standards, Regulations for the Safe Transport of Radioactive Material 2012 Edition, Specific Safety Requirements, No. SSR-6, p3, available at: [http://www-pub.iaea.org/MTCD/publications/PDF/Pub1570\\_web.pdf](http://www-pub.iaea.org/MTCD/publications/PDF/Pub1570_web.pdf)
  - 9- International maritime dangerous goods code (IMDG CODE), Amendment 29-98, international maritime organization, London SE1-7SR ISBN 92-801-1465-4, 1998.
  - 10- MARPOL 73/78, Consolidated Edition, 2002, (Regulation 3 - Marking and labeling), available at: <http://www.pfri.uniri.hr/~rudan/MARPOL.pdf>
  - 11- Nuclear legislation in OECD countries, Regulatory and institutional framework for nuclear activities, Switzerland, OECD, 2003.
  - 12- Nuclear Liability Act, R.S.C, 1985, c. N-28, Published by the Minister of Justice at the following address: <http://laws-lois.justice.gc.ca>
  - 13- The 1985 Belgian Act on Third Party Liability in the Field of Nuclear Energy, as amended in 2000 is reproduced in the supplement of the Nuclear Law Bulletin No. 66: <http://nea.fr/html/law/nlb/Nlb-66/075-080.pdf>

- 
- 14- The Atomic Energy Act, no. 33 OF 1962, [15th September, 1962], article (1-a), available at: <http://www.dae.gov.in/rules/aeact.pdf>
  - 15- The Austrian atomic liability act adopted on 7 October 1998 is reproduced in the supplement of the Nuclear Law Bulletin No. 63: <http://nea.fr/html/law/nlb/NLB-63/austria.pdf>
  - 16- The Price-Anderson Act, available at: <http://www.ans.org/pi/ps/docs/ps54-bi.pdf>
  - 17- The regulation of the transport of radioactive material, Radiation Act 2005, available at: [http://docs.health.vic.gov.au/docs/doc/F6CEF1354DA8BE8BCA25796E0075CB59/\\$FILE/Regulation%20of%20the%20transport%20of%20radioactive%20material.pdf](http://docs.health.vic.gov.au/docs/doc/F6CEF1354DA8BE8BCA25796E0075CB59/$FILE/Regulation%20of%20the%20transport%20of%20radioactive%20material.pdf)
  - 18- The text of the Act as amended is reproduced in the supplement of the Nuclear Law Bulletin No. 46: <http://nea.fr/html/law/nlb/NLB-46-SUP.pdf>

### 3/ Reports

- 1- Appraisal for Japan of the Safety of the Transport of Radioactive Material, Provision for the Application of the IAEA Safety Standards, International Atomic Energy, available at: <http://www->

---

[pub.iaea.org/MTCD/publications/PDF/Pub1267\\_web.pdf](http://pub.iaea.org/MTCD/publications/PDF/Pub1267_web.pdf)

- 2- Civil Liability for Nuclear Damage: Advantages and Disadvantages of Joining the International Nuclear Liability Regime A paper by the International Expert Group on Nuclear Liability (INLEX), available at: [ola.iaea.org/ola/treaties/documents/liability\\_regime.pdf](http://ola.iaea.org/ola/treaties/documents/liability_regime.pdf).
- 3- Commission of the European communities, Green Paper, Promoting European framework for Corporate Social Responsibility, Brussels, 18.7.2001 COM(2001) 366 final. Available at: [http://eur-lex.europa.eu/LexUriServ/site/en/com/2001/com2001\\_0366en01.pdf](http://eur-lex.europa.eu/LexUriServ/site/en/com/2001/com2001_0366en01.pdf)
- 4- Environmental consequences of the Chernobyl the accident and their remediation: twenty years of experience, Report of the Chernobyl Forum Expert Group 'Environment, available at: [http://www-pub.iaea.org/mtcd/publications/pdf/pub1239\\_web.pdf](http://www-pub.iaea.org/mtcd/publications/pdf/pub1239_web.pdf)
- 5- Federation of American Scientists, "Cooperative Threat Reduction Status," <http://www.fas.org/nuke/control/ctr/status.htm>.
- 6- Highlights of National Commitments Nuclear Security Summit, April 12-13, 2010, available at: <http://fpc.state.gov/documents/organization/140356.pdf>

- 
- 7- House Subcommittee of Coast Guard and Maritime Transportation, Hearing on Implementation of the Maritime Transportation Security Act, June 9,2004, available at:<http://www.house.gov/transportation/cgmt/06-09-04/06-09-04memo.html>
  - 8- IAEA SAFETY STANDARDS, safety requirement, No GS-R-3, available at: [http://www-pub.iaea.org/MTCD/publications/PDF/Pub1252\\_web.pdf](http://www-pub.iaea.org/MTCD/publications/PDF/Pub1252_web.pdf)
  - 9- International Guidelines for Nuclear Safety – Operations – Third-Party Liability at Nuclear Power Plants, July 2010), available at: <http://nuclearinsurance.com/library/NSO%20TPL%20Guidelines%20%28A4%29.pdf>
  - 10- International Maritime Organization (IMO), automatic identification systems (AISs), available at: <http://www.imo.org/ourwork/safety/navigation/pages/ais.aspx>
  - 11- International Nuclear law in the post- chernoby1 period, a joint report by the OECD Nuclear agency and the international atomic energy agency, Nuclear energy agency, 2006.

- 
- 12- le droit nucléaire international histoire, évolution et perspectives, 10 anniversaire de 1, Ecole international de droit nucléaire, OCDE, 2010.
  - 13- Need for Nuclear Liability Insurance, January 2012, available at:  
<http://www.amnucins.com/library/Nuclear%20Liability%20in%20the%20US.pdf>.
  - 14- Nuclear Regulatory Legislation, 112th Congress; 2nd Session, Prepared by Office of the General Counsel, U.S. Nuclear Regulatory Commission, Washington D.C 20555-0001, NUREG-0980, Vol. 1, No. 10, available at:  
<http://www.nrc.gov/reading-rm/doc-collections/nuregs/staff/sr0980/v1/sr0980v1.pdf>
  - 15- OECD Steering Committee for Nuclear Energy in its Recommendation, 25 April 1968.
  - 16- Severity, probability and risk of accidents during maritime transport of radioactive material, Final report of a co-ordinated research project 1995–1999, International Atomic Energy Agency, p68, available at:  
[http://www-pub.iaea.org/MTCD/publications/PDF/te\\_1231\\_prn.pdf](http://www-pub.iaea.org/MTCD/publications/PDF/te_1231_prn.pdf)
  - 17- The Cost-Effectiveness of Nuclear Power for Navy Surface Ships, May 2011, The Congress of the United States, available at:

---

<http://www.cbo.gov/sites/default/files/cbofiles/ftpdocs/121xx/doc12169/05-12-nuclearpropulsion.pdf>

18- The financial risks of investing in new nuclear power plants, March 2012, Energy Fair, available at: [http://www.nirs.org/neconomics/risks\\_of\\_nuclear\\_investment\\_published.pdf](http://www.nirs.org/neconomics/risks_of_nuclear_investment_published.pdf)

19- UN General Assembly Resolution 43/212, Responsibility of States for the Protection of the Environment, UNGA A/RES/43/212 (1988), available at:

[http://www.un.org/ga/search/view\\_doc.asp?symbol=A/RES/43/212&Lang=E&Area=RESOLUTION](http://www.un.org/ga/search/view_doc.asp?symbol=A/RES/43/212&Lang=E&Area=RESOLUTION)

---

---

#### ***4/ Conferences***

- 1- Belser, 'Atomic Risks: Third Party Liability and Insururce', in The Industrial Challenge of Nuclear Energy (Amsterdam Conference) (1938).
- 2- Declaration of the United Nations Conference in the Human Environment, Stockholm (Stockholm Declaration), Stockholm, UN Doc. A/CONF, 1972, 48/14.
- 3- Safety of Transport of Radioactive Material, Proceedings of an international conference Vienna, 7–11 July 2003, available at: [http://www-pub.iaea.org/MTCD/publications/PDF/Pub1200\\_web.pdf](http://www-pub.iaea.org/MTCD/publications/PDF/Pub1200_web.pdf)

#### ***5/ International Conventions***

- 1- Basel Convention on the Control of Transboundary Movement of Hazardous Waste and Their Disposal, signed at Basel 22 March 1989, (article 2-14), available at:  
<http://www.basel.int/Portals/4/Basel%20Convention/docs/text/BaselConventionText-e.pdf>
- 2- Brussels Convention on the Liability of Operators of Nuclear Ships, Public International Law, available at:  
<http://www.dipublico.com.ar/english/brussels->

---

convention-on-the-liability-of-operators-of-nuclear-ships/

- 3- Convention of 31st January 1963 Supplementary to the Paris Convention of 29th July 1960, as amended by the additional Protocol of 28th January 1964 and by the Protocol of 16th November 1982 ("Brussels Supplementary Convention"), available at: [http://www.bfs.de/de/bfs/recht/rsh/volltext/1E\\_Multilateral/1E\\_5\\_2\\_Brussel\\_Con.pdf](http://www.bfs.de/de/bfs/recht/rsh/volltext/1E_Multilateral/1E_5_2_Brussel_Con.pdf)
- 4- Convention on assistance in the case of a nuclear accident or radiological emergency, Vienna, 26 September 1986, article(1), available at: <http://cil.nus.edu.sg/rp/il/pdf/1986%20Convention%20on%20Assistance%20in%20Case%20of%20NA%20or%20RE-pdf.pdf>
- 5- Convention on Early Notification of a Nuclear Accident, International Atomic Energy Agency, article(2) available at: <http://www.iaea.org/Publications/Documents/Infcirc/Others/infcirc335.shtml>
- 6- Convention on the physical protection of nuclear material (with annexes). Adopted at Vienna on 26 October 1979 and opened for signature at Vienna and New \brk on 3 March 1980, article (5/b/2), available at:

---

<http://treaties.un.org/untc//Pages//doc/Publication/UNTS/Volume%201456/volume-1456-I-24631-English.pdf>

- 7- Dagmar Schmidt Etkin, estimating cleanup costs for oil spills, International Oil Spill Conference, 1999.
- 8- Exposé des Motifs, Revised text of the Exposé des Motifs of the Paris Convention, approved by the OECD Council on 16th November 1982, available at: [http://www.oecd-nea.org/law/nlparis\\_motif.html](http://www.oecd-nea.org/law/nlparis_motif.html)
- 9- International convention on civil liability for oil pollution damage, Brussels, 1969, available at: <http://cil.nus.edu.sg/rp/il/pdf/1969%20International%20Convention%20on%20Civil%20Liability%20for%20Oil%20Pollution%20Damage-pdf.pdf>
- 10- International convention relating to intervention on the high seas in cases of oil pollution casualties, adopted in Brussels, Belgium on 29 Nov 1969, available at: <http://cil.nus.edu.sg/rp/il/pdf/1969%20International%20Convention%20Relating%20to%20Intervention%20in%20Cases%20of%20Oil%20Pollution%20Casualties-pdf.pdf>
- 11- International Conventions and Agreements, Convention of the Physical Protection of Nuclear Material, International Atomic Energy Agency,

---

<http://www.iaea.org/Publications/Documents/Conventions/cppn.html>.

- 12- Joint Convention on the Safety of Spent Fuel Management and on the Safety of Radioactive Waste Management, Dec. 24, 1997, (article 2), available at <http://www.iaea.org/Publications/Documents/Infocircs/1997/infocirc546.pdf>
- 13- Joint protocol relating to the application of the Vienna convention and the Paris convention, International Atomic Energy Agency (information circular), available at:  
<http://www.iaea.org/Publications/Documents/Infocircs/Others/infocirc402.pdf>
- 14- Paris Convention on Nuclear Third Party Liability, 29 juillet 1960, <http://www.oecd-nea.org/law/paris-convention.html>
- 15- Text of the Exposé des Motifs of the Paris Convention, approved by the OECD Council on 16th November 1982, available at: [http://www.oecd-nea.org/law/nlparis\\_motif.html](http://www.oecd-nea.org/law/nlparis_motif.html)
- 16- The International Convention for the Safety of Life at Sea (SOLAS), International Maritime Organization (IMO), 1974, available at: <http://seafarers.msa.gov.cn/InternationalPact/International>

---

alFile/SOLAS/SOLAS%201974%20consolidated%20edition2004/%E8%8B%B1%20SOLAS%20consolidated%20edition2004%20.pdf

- 17- United Nations Convention on the Carriage of Goods by Sea, 1978 (HAMBURG RULES), article (25/3), available at: [http://www.uncitral.org/pdf/english/texts/transport/hamburg/XI\\_d\\_3\\_e.pdf](http://www.uncitral.org/pdf/english/texts/transport/hamburg/XI_d_3_e.pdf)
- 18- Vienna Convention on civil liability for nuclear damage 1963, IAEA series 3. available at: [http://www-pub.iaea.org/MTCD/publications/PDF/Pub1279\\_web.pdf](http://www-pub.iaea.org/MTCD/publications/PDF/Pub1279_web.pdf)

#### 6/Cases:

- 1- Cour d'appel de Poitiers, 23,12,1969 G.P. 1970; Lyon 29,9,1976 D. 1977-i.r-p439; V.par ex:civ. 12.11,1975.
- 2- [http://www.cadc.uscourts.gov/internet/opinions.nsf/872039F019B626D7852578C00053956D/\\$file/10-1050-1316111.pdf](http://www.cadc.uscourts.gov/internet/opinions.nsf/872039F019B626D7852578C00053956D/$file/10-1050-1316111.pdf).
- 3- International Court of Justice, Advisory Opinion on the Legality of the Threat or Use of Nuclear Weapons, ICJ Rep. 226, 241-42, 8 July 1996.

- 
- 4- T.G.I. Bastia, 8 déc. 1976, D. 1977, Chron. 429, note Remond – Gouilloud.
  - 5- United States Court of Appeals, for the district of Columbia circuit, (IN RE: AIKEN COUNTY, PETITIONER), Argued March 22, 2011 Decided July 1, 2011, No. 10-1050, available at:
  - 6- Weller & Co. v. Foot & Mouth Disease Research Institute, [1966] 1 Q.B. 569.