

المسؤولية المدنية في مجال النقل البحري للمواد النووية

م. م. محمد إقبال ياسين المشهداني

كلية القانون - جامعة الأنبار

المقدمة :

نتيجة للاستخدامين العسكريين للطاقة النووية في (هيروشيما وناكازاكي) عام ١٩٤٥، وما تلاه من تطور متلاحق لأبحاثها وتجاربها، وما نجمت عنه حوادث المفاعلات الثابتة للطاقة النووية من مخاطر^(١)، تبلور رأي عام عالمي بأن مستقبل الإنسان أصبح محفوفاً بأخطار متزايدة بسبب سلوكيات ذلك الإنسان وتصرفاته الخاطئة خاصة وان معدلات التدهور أسرع من إمكانيات ملاحقتها وتلافيها، ولما كانت "الإنسانية تعيش بصفة مشتركة على كوكب واحد، وأنه ليس لها بديل آخر معقول سوى أن تعمل لتجعل منه بيئة تستطيع هي وأجيالها القادمة أن تعيش حياة كريمة" - كما يقول السيد (يوثانت) الأمين العام السابق للأمم المتحدة - كان لابد من التفكير الجاد وإيجاد حلول عملية لتلك المشاكل واتخاذ خطوات حقيقية ومدروسة لها، وأن تستشعر الدول حاجتها إلى تلك الحلول لمواجهة المخاطر الناجمة عن حوادث تلك الطاقة الرهيبة، ومن المنطقي أن تأتي تلك الحلول في إطار قانوني تسهم فيه جهود العديد من الهيئات والمنظمات الدولية والإقليمية فكان من أبرز نتائج ذلك التعاون مجموعة من الاتفاقيات التي كان من شأنها إرساء قواعد القانون النووي - إن صح التعبير - وذلك من خلال وضع قواعد مشتركة لتوحيد الأحكام بغية ضمان أكبر قدر ممكن من الحماية للمضرور من جهة، ودعم الصناعة النووية الناشئة من جهة أخرى، ومن هذه الاتفاقيات :

١- اتفاقية (باريس) الخاصة بمسؤولية الطرف الثالث في مجال الطاقة النووية لسنة ١٩٦٠ (٢).

Paris convention on third party liability in the field of nuclear Energy.1960.

٢- اتفاقية (فيينا) الخاصة بالمسؤولية المدنية عن الضرر النووي لسنة ١٩٦٣ (٣).

Vienna convention on civil liability for nuclear damage.1963.

٣- اتفاقية (بروكسل المكملة لاتفاقية باريس) (٤).

(١) جاء في تقرير رفع إلى مجلس الشيوخ الأمريكي أن المفاعلات النووية في البلدان (غير الشيوعية) - آنذاك - تعرضت بين عامي ١٩٧١-١٩٨٤ إلى (١٥١) حادثاً مقلقاً، كما جاء في تحقيق أجرته قناة (أي. بي. سي) الأمريكية أن المفاعلات الأمريكية تعرضت عام ١٩٨٣ إلى (٥٠٦٠) حادثاً مختلفاً، لم يستطع المهندسين من تحديد أسباب العطل في (٢٧) حادثاً منها. تشرنوبل ليست الأولى ولن تكون الأخيرة - مجلة الوطن العربي - عدد حزيران ١٩٨٦ - ص ٧٢.

(٢) وقعت اتفاقية (باريس) في ٢٩/٧/١٩٦٠، ودخلت حيز التنفيذ في ١/٤/١٩٦٨ لتطبق في إطار (١٦) دولة من دول المجموعة الأوروبية دون غيرها.

(٣) تهدف هذه الاتفاقية إلى وضع نظام للمسؤولية المدنية عن الأضرار النووية بما يماثل النظام القائم في اتفاقية (باريس) ليطبق على نطاق عالمي.

(٤) تم التوقيع عليها في ١٩٦٣/١/٣١ من ذات الدول الموقعة على اتفاقية (باريس) لسنة ١٩٦٠، كما تم توقيع بروتوكول تكميلي تنظيمي في ١٩٦٤/١/٢٨، لتطبيق

اتفاقيتي (باريس وفيينا) وتجنب التعارض الحاصل بينهما.

Convention – supplementary to of 29th July 1960 on third party liability in the field of nuclear Energy.1963.

٤- اتفاقية (بروكسل) الخاصة بمسؤولية مشغلي السفن النووية لسنة ١٩٦٣ (١) .

Brussels convention on the liability of operators of nuclear ships.1963.

إن إحدى المشاكل الأساسية التي ترتبط بتشغيل المنشآت النووية الثابتة هي التي تتعلق بالنقل وذلك لحاجة تلك المنشآت إلى المواد النووية لتشغيلها وإدامتها ، كما أن عملية استخراج تلك المواد تتطلب تقنية عالية لا تتوفر لجميع الدول بل تكاد تكون حصراً على دول محددة ، في وقت تحف عملية نقل هذه المواد من مكان استخراجها إلى مكان استعمالها العديد من المخاطر ، ومن جانب آخر فإن المواد النووية التي تستخدمها المفاعلات النووية مواد لها قابلية النضوب والتحول إلى فضلات يجري نقلها بحراً حيث تعد عملية دفنها في أعماق البحار من أكثر الطرق شيوعاً بعد وضعها في حاويات من الرصاص لمنع تسرب الإشعاعات منها ، ومع أن عملية النقل هذه تتخذ فيها أقصى وسائل الأمان والحماية إلا أن وقوع حادث نووي في أثناء عملية النقل يبقى أمراً قائماً ومحمّلاً ، وفي الوقت ذاته فإن اتفاقيتي (باريس وفيينا) وإن كانت تشمل في نطاقها ما يقع من حوادث نووية في أثناء عملية النقل إلا أنهما لا يوفران ضماناً كافياً للناقل إذ يمكن للقائم بالتشغيل من الرجوع عليه بالتعويض ، وإذا كانت مسؤولية القائم بتشغيل المنشآت النووية محددة بمبلغ مالي قرره الاتفاقيات النووية فإن الرجوع على الناقل سيكون بمبلغ التعويض الكلي وليس بقدر المسؤولية المحددة للقائم بالتشغيل الأمر الذي يجعل شركات النقل تحجم عن نقل يمكن أن يصيبها بالإفلاس وذلك لضخامة التعويض الناتج عن الحادثة النووية مما يعني بالتالي تعرض الصناعة النووية ذاتها إلى مخاطر كبرى ، وبغية حماية الناقل ومالكي السفن ولتجنيب أكبر قدر ممكن من النتائج السلبية لتلك الحوادث التي تتسم بالكارثية ، وللحاجة الملحة لتنظيم موضوع حساس كهذا ، ذلك أن (كل نشاط بشري جديد من شأنه أن يُنشأ مصالح ويؤدي بالتالي إلى نشوب نزاعات مما يقتضي تنظيمه تنظيماً قانونياً عادلاً وعقلانياً كما يقول الأستاذ (امبروزيني) مندوب (إيطاليا) لدى الجمعية العامة للأمم المتحدة (٢) ، لهذه الأسباب وغيرها فقد أبرمت اتفاقية (بروكسل) الخاصة بالمسؤولية المدنية في مجال النقل البحري للمواد النووية لسنة ١٩٧١ (٣).

(٥) وقعت هذه الاتفاقية في ١٩٦٣/٥/٢٥ حيث تهدف هذه الاتفاقية إلى وضع قواعد خاصة بالمسؤولية المدنية الناشئة عن تشغيل السفن النووية على غرار القواعد الخاصة بالمسؤولية المدنية عن تشغيل المنشآت النووية الثابتة .

(١) شارل شومون - قانون القضاء - ترجمة الدكتور سموحي فوق العادة - منشورات عويدات - بيروت - باريس - ٢٠ - ١٩٨٩ - ص ٩.

(٢) كانت هذه الاتفاقية ثمرة تعاون بين المنظمة البحرية الدولية (I.O.M) والوكالة الدولية للطاقة الذرية ووكالة الطاقة النووية الأوروبية التابعة لمنظمة التعاون والتنمية الاقتصادية حيث عقد مؤتمر في (بروكسل) تبنى فيه اتفاقية لتنظيم المسؤولية المدنية عن الضرر الناشئ في أثناء النقل البحري للمواد النووية للمدة من ١٠/٢٩ - ١٩٧١/١١/٢٠. وقد تم تمثيل حكومات (٣٨) دولة (من ضمنها العراق) كما حضر المؤتمر مراقبون من حكومات خمس دول وممثلون من منظمات حكومية وغير حكومية ، وقد اعتمدت هذه الاتفاقية في ١٩٧١/١١/١٧ ودخلت حيز التنفيذ في ١٩٧٥/٧/١٥ ، ومن الدول التي صادقت عليها هي: فرنسا

Convention relating to Civil Liability in the Field of Maritime Carriage of nuclear material. 1971.

أهمية البحث :

لما كانت المادة النووية مادة في منتهى الخطورة ، وأن طبيعة عملية النقل تتم بوسائط متحركة فإنها تختلف عن معظم العمليات التجارية الأخرى من ناحية حجم المخاطر التي تحيط بها وما تتعرض له تلك الوسائط من حوادث خاصة بها أو من مخاطر الطريق ذاته ، وبما أن أهمية عقد النقل لا تقتصر على وصفه عقداً كسائر العقود وإنما هو قبل ذلك وفوق ذلك ظاهرة من أخطر وأعمق الظواهر التي لازمت تاريخ البشرية ، ولا تقف أهميته على الميدان التجاري - وهو دور كبير- بل يمتد إلى كل نواحي الحياة الأخرى ، ولأهمية عملية النقل التي تمثل الحياة .. حياة الأفراد .. وحياة الشعوب - كما يصفها الفقيه الفرنسي (جوسران ١) - وحيث أن نقل المواد النووية والمشطة ونفاياتها صورة من صور عقد النقل ، وتستقل بقواعد تختلف عن قواعد نقل المواد والبضائع العادية ، ولخلو المكتبة القانونية - على حد علمي - من معالجة لهذا الموضوع في وقت تتزايد فيه مخاطر تلك المواد فقد وجدت أهمية معالجة ذلك الموضوع ، وبسبب هذه الأهمية كان اختيارنا لموضوع البحث هذا.

مشكلة البحث

إن المشاكل القانونية التي تثيرها الطاقة النووية لا يمكن حلها بالرجوع إلى القواعد التقليدية في القانون المدني ويرجع ذلك إلى أن الضرر النووي له طبيعة خاصة تختلف عن صور الأضرار العادية الأخرى حيث يتسم الضرر النووي بآثار بعيدة وبطيئة ومتفاقمة ، كما يتسم الحادث النووي بجسامة الأضرار ومداه الواسع وندرة وقوعه وصعوبة إثباته ، وبما أن نصوص اتفاقية (باريس و فيينا) لا تكفي عند تطبيقها على الحادث النووي في أثناء عملية نقل المواد النووية ولخصوصية عملية نقل المواد النووية والإشعاعية واختلافها عن عمليات نقل المواد العادية والتي تنظمها العديد من الاتفاقيات ، ولأن وقوع حادث نووي في أثناء عملية النقل من شأنه أن يثير مسألة تطبيق العديد من الاتفاقيات الأخرى وخصوصاً البحرية منها ومعها تنازع القوانين ، ورغبة بضمان (الناقل) الذي يمكن أن يعد مسؤولاً عن الضرر الناشئ عن حادثة نووية وقعت في أثناء النقل البحري ، وبغية تطوير الصناعة النووية من جانب آخر كان من الضروري إفراد أحكام تعالج تلك الصورة من النقل التي تتوزع أحكامها بين العديد من الاتفاقيات وإيجاد حلول للعديد من المسائل الخاصة بعملية نقل مواد كهذه والتي منها :

في ١٩٧٣/٢/٢ ، الدانمارك في ١٩٧٤/٩/٤ ، السويد في ١٩٧٤/١١/٢٢ ، النرويج في ١٩٧٥/٤/١٦ ، ألمانيا في ١٩٧٥/١٠/١ ، إيطاليا في ١٩٨٠/٧/٢١ ، بلجيكا في ١٩٨٩/٦/١٥ . بحث عن طريق الأنترنت :

I.M.O Conventions- 16-4-2006-p1of 2.

(1) Les transports ,2eme ed 1929-p.let 2.

د. محمود سمير الشرقاوي - القانون البحري - القاهرة - ١٩٧٨ - ص ٢٤١ . أستاذنا الدكتور باسم محمد صالح - القانون التجاري - القسم الأول - مطبعة جامعة بغداد - ١٩٨٧ - ص ١٧٨ .

١- توفير الحماية للناقل ومالكي السفن .

٢- توحيد الأحكام الخاصة بعملية نقل المواد النووية وتنظيم قواعد المسؤولية في إطار عالمي .

٣- إيجاد نظام خاص بالتعويض عن تلك الحوادث عند وقوعها.

٤- رفع التعارض وحل النزاعات الناشئة عن التطبيق المتزامن للضرر النووي لبعض الاتفاقيات البحرية التي تتعامل مع مسؤولية مالكي السفن ، فضلاً عن الاتفاقيات الأخرى التي تجد لها مكاناً للتطبيق ، وتقوم فيها مسؤولية (القائمين بتشغيل المفاعلات النووية) التي نقلت منها المواد موضوع المسؤولية أو إليها بحكم المكان الذي وقعت فيه الحادثة النووية وهو ما يعبر عنه بـ(تراكم المسؤولية) في مكان واحد.

هيكالية البحث :

إشتمل البحث على ثلاثة مباحث هي :

المبحث الأول : المبادئ الأساسية لنظام المسؤولية .

المبحث الثاني : أساس المسؤولية والضمان المالي .

المبحث الثالث : المشاكل العملية للنقل النووي .

المبحث الأول : المبادئ الأساسية لنظام المسؤولية .

لم تبرز مدى نتائج التطور العلمي والتقني على النظم القانونية كما حدث في القانون النووي. فقد كانت إحدى نتائج هذا التطور مجموعة من اتفاقيات تقوم على نظم قانونية وأسس تلبي حاجة النشاط النووي حيث تعجز قواعد القانون التقليدية عن تلبيتها والتي منها (اتفاقية بروكسل الخاصة بالمسؤولية المدنية في مجال النقل البحري للمواد النووية) لسنة ١٩٧١ ، ذلك أن قانون البحار كان ومنذ أمد بعيد يخضع لمجموعة من القواعد العرفية التي درجت الشعوب على التعامل بها^(١).

لقد تميز القانون النووي ممثلاً باتفاقيتي (باريس وفيينا) بنظام قانوني خاص ، وقد أبقى المشرع النووي على المبادئ الأساسية لهاتين الاتفاقيتين والتي وجدت لتطبق على حوادث المنشآت النووية الثابتة وما يقع من حوادث أثناء عملية النقل النووي من تلك المنشآت وإليها ، ثم أجرى عملية تسقيط لتلك المبادئ على أرضية (اتفاقية بروكسل الخاصة بالمسؤولية المدنية في مجال النقل البحري للمواد النووية لسنة ١٩٧١) ، وبهذا (تعد هذه الاتفاقية امتداداً للاتفاقيات الخاصة بالمسؤولية المدنية عن استخدام الطاقة النووية لأنها تحيل في موادها إلى ما ورد

(١) قانون البحار الجديد والمصالح العربية - دراسات لمجموعة باحثين - ١٩٨٢ - المنظمة العربية للتربية والعلوم - تونس - ١٩٨٩ - مطبعة المنظمة العربية

للتربية والثقافة والعلوم - ١٩٨٩ - ص ٢٨ . د. محمد الحاج حمود - القانون الدولي للبحار مناطق الولاية الوطنية - شركة الأديب البغدادية المحدودة - بغداد -

١٩٩٠ - ص ٢.

باتفاقيتي (باريس وفيينا) ، ولكونها تتعلق بإحدى المراحل التي تخدم الصناعة النووية (١) ، ففي الوقت الذي بدأت تلك الاتفاقيتان بإيراد العديد من التعاريف متخذة نهج الطريقة الانجلوسكسونية قصرت اتفاقية (بروكسل لسنة ١٩٧١) أحكامها على مبادئ محددة ، منها آلية تطبيق أحكامها في علاقتها مع الاتفاقيات الأخرى (باريس وفيينا) فيما يتعلق بمسؤولية غير القائم بالتشغيل كالناقل ومالك السفينة وممن يمكن أن تنشأ مسؤوليته عن الحادث طبقاً لاتفاقيتي (باريس وفيينا) (م/١ منها) ، وحالتين تتعلق بإعفاء القائم بالتشغيل من المسؤولية (م/٢ منها) ، بينما نظمت (م/٣ منها) علاقة هذه الاتفاقية بمسؤولية القائم بتشغيل السفينة النووية ، أما (م/٤ منها) فقد أبانت عن علاقة هذه الاتفاقية مع الاتفاقيات الدولية في مجال النقل البحري ، وأبقت على الأسس والمبادئ التي لا تتعارض وأحكامها .. تلك المبادئ التي وجدت لتحقيق صالح الناقل ومالكي السفن من جهة كما توفر أقصى حماية مالية للمضروب من جهة أخرى وإيجاد أنجع السبل لتأمين غطاء مالي للقائم بالتشغيل فأوجد المشرع بهذا نظاماً يتداخل مع الإتفاقيات النووية الأخرى ويقوم عليها ليضفي الحماية على النشاط النووي ويحمي معه المجهزين النوويين الدوليين المسؤولين الذين تقوم مسؤوليتهما طبقاً لأحكام القواعد العامة من نتائج الحوادث التي تنشأ في أثناء عملية نقل المواد النووية من تلك المنشآت واليها .

إن أهم ما يتميز به نقل المواد النووية بحراً هو طبيعته الدولية ، تلك الطبيعة التي تستوجب وجود قواعد موحدة تحكم عملية النقل هذه ، وتتفق وخطورة المادة محل النقل ، وتتواءم وطبيعة هذا النقل الذي تحفه المخاطر من كل جانب ، بل وتسمح له بالتطور ، وتوفر الحماية القانونية والاقتصادية للناقل وأطراف عقد النقل ، كما تضيف الحماية على المضروب . ومن أجل تحقيق ذلك كله فإن نظام المسؤولية في القانون النووي قد قام على مجموعة من المبادئ القانونية التي تعمل بآلية لا يمكن فصل أحدهما عن الآخر أو استقلال مبدأ عن غيره ، وهذا يشمل :

أولاً : المسؤولية المركزة .

ثانياً : المسؤولية الموجهة (Channelling Liability)

ثالثاً : المسؤولية المحدودة .

ولما كان نظام المسؤولية هذا له نطاقه الذي يعمل في حدوده ، فإننا سنتناول كل منهم في مطلب مستقل :

المطلب الأول : نطاق نظام المسؤولية .

يشمل نطاق نظام المسؤولية على :

أولاً : النطاق المادي للمسؤولية .

ثانياً : النطاق الجغرافي للمسؤولية . وسنتناول كلا منهما في فرع مستقل :

(٢) د. سمير محمد فاضل - المسؤولية الدولية عن الأضرار الناتجة عن استخدام الطاقة النووية وقت السلم - أطروحة دكتوراه من جامعة القاهرة - منشورات عالم

الفرع الأول: النطاق المادي للمسؤولية .

طبقاً لأحكام (م/٢١ فيينا) فإنه : (فيما يختص بالكميات الصغيرة من المادة النووية التي يثبت أن الأضرار المعرضة للحادث ضئيلة فإنه يجوز لدولة المنشآت أن تعفي هذه الكمية من تطبيق هذه الاتفاقية عليها بشرط :

أ - أن يكون (مجلس محافظي الوكالة الدولية للطاقة الذرية) قد قرر الحد الأعلى لإعفاء مثل هذه المواد .

ب - ألا تعفي الدولة الكائنة بها المنشآت أو المواد إلا في نطاق هذا الحد الأعلى المقرر .

ويراجع (مجلس المحافظين) هذا الحد الأعلى مراجعة دورية.

ويبنى على ذلك أن نظام المسؤولية - كما قرره الاتفاقيات النووية - يقوم على أساسين مختلفين هما :

١ . أفراد قواعد خاصة للمخاطر الكبرى .

٢ . الإبقاء على قواعد القانون العادي فيما يتعلق بالكميات الصغيرة (١).

الفرع الثاني: النطاق الجغرافي للمسؤولية :

يتحدد تطبيق نظام المسؤولية بالمدى الجغرافي للاتفاقيات النووية ، وتطبيقاً لأحكام (م/٢ باريس) فإن هذا النطاق سيغطي مناطق الأطراف المتعاقدة ومن ضمنها المياه الإقليمية ، كما تنطبق على الحوادث التي تقع في البحار البعيدة ، "وبما ان الاتفاقيات الدولية - كقاعدة عامة - لا يمكن أن تنشأ التزامات إلا على الدول المتعاقدة فحسب فقد تقرر أن الحوادث التي تقع في منطقة الدول غير المتعاقدة والأضرار الناجمة في تلك المنطقة مستثناة من المدى التطبيقي للاتفاقية ، ومع عدم وجود نص مماثل في اتفاقية (فيينا) إلا أن لجنة الوكالة الدولية للطاقة الذرية للمسؤولية المدنية عن الأضرار النووية بينت عام ١٩٦٤ بأن هذه الاتفاقية لا تغطي الضرر الناجم في منطقة دولة غير المتعاقدة حتى وإن كان الحادث المسبب لهذا الضرر قد وقع ضمن منطقة طرف متعاقد أو في البحار البعيدة ، وعلى هذا فإنه حالما يشترك عنصر أجنبي في حادث نووي - كما هو شأن المشغل النووي التابع لدولة غير متعاقدة أو سفينة تابعة له ، أو وقع الحادث في منطقة تابعة لدولة غير متعاقدة أو مضرور تابع لها أو يقيم فيها - فإن القانون الوطني الذي لم يكن قد بني على اتفاقية نووية يمكن أن يطبق خصوصاً من قبل محكمة دولة ليست طرفاً في الاتفاقية ، وبذات

(١) طبقاً لقرار لجنة المحافظين الخاص بتعيين الحدود القصوى لاستثناء الكميات الصغيرة من المواد النووية من تطبيق اتفاقية (فيينا) والذي تم تبنيه في ١١ أيلول ١٩٦٤ فإنه بموجب التحويل الممنوح بالمادة (٢/فيينا) لتثبيت الحدود القصوى لاستثناء الكميات الصغيرة من المادة النووية من تطبيق هذه الاتفاقية واتفاقاً مع رأي اللجنة الدائمة الخاصة بالمسؤولية المدنية عن أضرار الطاقة النووية فإن (هذه الحدود يجب أن تثبت لتشمل مايتعلق بالمادة النووية المنقولة أو المستعملة خارج المنشآت النووية ، كما أن الكميات الصغيرة من المادة النووية التي تقع في داخل المنشأة النووية أو التي تطرح كفضلات أو التي يتم إخراجها من المنشأة النووية عن طريق السرقة أو الفقدان أو الطرح أو الترك يجب أن لاتستثنى من تطبيق الاتفاقية :

١ - المادة النووية المرسلة من قائم بالتشغيل إلى (متسلم) لغرض الاستخدام قد تستثنى من تطبيق الاتفاقية للمدة التي تكون فيها خارج المنشأة النووية بشرط أن تكون المادة المرسلة عند مغادرتها المنشأة النووية تتفق مع الشروط المنصوص عليها في ملحق هذه الاتفاقية والمتطلبات الأخرى ذات العلاقة بالطبعة الأخيرة لقوانين الوكالة الخاصة بالنقل الآمن للمواد النووية .

الطريقة فإنه يمكن تطبيق اتفاقية (باريس أو فيينا) على البحار البعيدة من قبل محكمة تابعة لدولة هي طرف في هذه الاتفاقية ولكن يمكن رفضها من قبل محكمة تابعة لبلد آخر (١).

واستناداً لأحكام (م/٢/أ) من البروتوكول الملحق باتفاقية (باريس) فإن (نظام هذه الاتفاقية يشمل الضرر الناتج عن الحوادث النووية :

(١) لدول تقوم بتشغيل منشآت نووية للأغراض السلمية أو منشآت تقع في منطقة تابعة لدولة متعاقدة .

(٢) تشكو من ضرر :

أ - في مقاطعة دولة متعاقدة . أو:

ب - على البحار العالية والسفن والطائرات المسجلة في دولة متعاقدة .

ج - على البحار العالية ومن دولة متعاقدة تسبب ضرراً لسفينة أو طائرة مسجلة لدولة أخرى متعاقدة بشرط أن تكون المحكمة المختصة بنظر الأحكام تابعة لدولة متعاقدة عند إصدارها ذلك الحكم .

(٣) - أي حكومة جديدة تعلن وقت التوقيع ولأغراض تطبيق الفقرة (٢) من هذه المادة أنها تعد (أفراداً أو جماعة) طبقاً لقانونها من رعايا الدولة المتعاقدة .

وطبقاً لأحكام (م/١/ب) من اتفاقية (فيينا) فإن تعبير (رعية الطرف المتعاقد) يشمل : الطرف المتعاقد أو أياً من أجزائه الداخلية أو أي جماعة أو هيئة خاصة أو عامة سواء أكانت متضامنة أم غير متضامنة كائنة بداخل الطرف المتعاقد . ويستنتج من هذا أن ذلك النطاق لن يمتد ليشمل الأضرار التي تصيب الأشخاص والممتلكات لدول غير متعاقدة دون التزامات مماثلة ، وبعبارة أخرى فإن هذا الامتداد من شأنه تخفيض مقدار التعويض الواجب دفعه إلى مواطني الدول المتعاقدة وأنه يفرغ رصيد الحدود المالية المخصصة لضمان الضرر النووي نتيجة ذلك التعويض . ويستنتج من هذا :

أولاً : أن الحادث النووي الناتج عن عملية نقل المواد النووية قد يقع في دولة غير متعاقدة فيصيب مواطني تلك الدولة كما يصيب مواطني دولة متعاقدة ، وعندما تنطبق شروط هذه الاتفاقية على طاقم السفينة التي تنقل المواد النووية - إذا كانوا من دولة متعاقدة - فإنهم يستحقون التعويض بموجبها .

ثانياً : أن الضرر قد يقع على حدود دولتين أو في دولتين متجاورتين أحدهما طرفاً في الاتفاقية ، فإذا وقع الضرر في حدود الدولة غير المتعاقدة فإن تلك الأضرار لا يمكن تعويضها طبقاً لنصوص هذه الاتفاقية . ويبدو جلياً أن نص المادة

(1) P. Strohl – Maritime carriage of nuclear substances: harmonization of nuclear and Maritime convention.- Experience and Trends in Nuclear Law – Legal Series No. 8- printed by (IAEA) in Austria - Oct-1972-p90.

الأولى قطعاً ، وهو يتصل بعدد من مشاكل القانون الدولي كما أن له مظاهر اقتصادية مهمة ضمن التأمين القانوني والضمان المالي.

المطلب الثاني : المسؤولية المركزة .

يقصد بمبدأ المسؤولية المركزة حصر المسؤولية الناجمة عن الحادث النووي بشخص مُحدد ، وذلك طبقاً لما جاء بنص (م/١/ج فيينا) والتي تقرر أن (القائم بالتشغيل) تعبير يقصد به : (فيما يتعلق بالمنشآت النووية) الشخص الذي تُعينه الدولة الكائنة بها المنشآت أو تعترف به للقيام بتشغيل هذه المنشآت).

واستناداً لأحكام (م/٢/٢ فيينا) فإن : للدولة الكائنة بها المنشآت أن تسن تشريعاً يجوز طبقاً لنصوصه للشخص الذي (يتعهد بنقل مواد نووية أو تداول فضلات مشعة) أن يطلب بعد موافقة القائم بالتشغيل المختص أن يُعين أو يعترف به كقائم بالتشغيل في المكان المخصص له وذلك بالنسبة إلى هذه المواد أو الفضلات المشعة ، وفي هذه الحالة يعد هذا المتعهد - فيما يختص بأغراض هذه الاتفاقية - (قائماً بتشغيل) منشأة نووية كائنة داخل حدود هذه الدولة.

وطبقاً لأحكام (م/٢/١ فيينا) لسنة ١٩٦٣ وبروتوكولها (المعدل) لسنة ١٩٩٧ و (م/٣ باريس) فإنه : يعد (القائم بالتشغيل أو المشغل Operator) مسؤولاً عن الأضرار التي يثبت أنها ناتجة عن حادث نووي وقع في منشآته النووية ، أو تعلقت بالمواد القادمة من تلك المنشآت أو المرسلّة إليها ، أو ارتبطت بالفضلات والنواتج الإشعاعية) ، و (لا يكون أي شخص خلاف القائم بالتشغيل مسؤولاً عن الأضرار النووية إلا إذا ورد في نصوص هذه الاتفاقية ما يخالف ذلك على أن هذا لا يؤثر في تطبيق أي اتفاقية دولية خاصة بالنقل تكون سارية المفعول أو معدة للتوقيع أو التعديل أو مسموحاً بالدخول فيها في التاريخ الذي تكون فيه هذه الاتفاقية معدة للتوقيع). وهذا ما عليه (م/٥/٢ فيينا) (م/١/ب باريس). ومثل هذا المبدأ من شأنه :

١. تحديد الشخص المسؤول بغية مساءلته قانوناً.
 ٢. التيسير على المدعي في مطالبته بالتعويض .
 ٣. عدم ضرورة إثبات خطأ القائم بالتشغيل لتقرير مسؤوليته.
 ٤. تسهيل عملية التأمين من المسؤولية والضمان المالي وذلك من خلال :
- أ - استبعاد اشتراك أكثر من طرف في دفع التأمين كمجهزي الوقود النووي وناقلي المواد المشعة ، ومالكي وسائل النقل والذين تتقرر مسؤوليتهم طبقاً للقانون البحري .
- ب - تجنب الاشتراك في عملية التأمين وما يطلق عليه بالتأمين الزائد .

ج - إلغاء حق القائم بالتشغيل بالدفع إلا في حالات محددة حصراً (١).

إن مبدأ المسؤولية المركزة في شخص القائم بالتشغيل وحده ليس مطلقاً إذ يرد عليه عدد من الاستثناءات المحددة ومنها استثناءه من (الأضرار النووية التي تحدث في أثناء عمليات النقل الدولية ذلك أن واضعي الاتفاقيات النووية رأوا عدم المساس بالاتفاقيات الدولية التي تنظم عمليات النقل الدولي والتي دخلت حيز التنفيذ أو لا تزال تحت التوقيع أو التصديق وقد ورد ذلك واضحاً بالمادة (٢/٥ فيينا) حيث (لا يكون أي شخص خلاف القائم بالتشغيل مسؤولاً عن الأضرار النووية إلا إذا ورد في نصوص هذه الاتفاقية ما يخالف ذلك ، على أن لا يؤثر هذا في تطبيق أي اتفاقية دولية خاصة بالنقل تكون سارية المفعول أو معدة للتوقيع أو التعديل أو مسموحاً بالدخول فيها في التاريخ الذي تكون فيه هذه الاتفاقية معدة للتوقيع) ، وقد جاءت هذه المادة ترديداً لما ورد بالمادة السادسة من اتفاقية (باريس). ومقتضى ذلك أنه في حالة الأضرار النووية التي تحدث أثناء عمليات النقل البحري للمواد النووية المتجهة من منشأة نووية أو إليها فإن مالك السفينة قد يكون مسؤولاً وفقاً لإحدى اتفاقيات النقل البحري علاوة على مسؤولية القائم بالتشغيل (٢)، غير أن إحدى المسائل الأساسية التي قامت عليها اتفاقيتا (باريس و فيينا) هي توفير قدر معين من الحماية القانونية والاقتصادية (للقائم بالتشغيل) ولكن هذا القدر من الحماية لا يتوفر للناقل البحري والمصالح الملاحية ، ومن هنا فإن المشكلة في عملية نقل المواد النووية بحراً ليست مشكلة (القائم بالتشغيل) الذي دخلت المواد النووية عهده بل مشكلة (الناقل) الذي يمكن الرجوع عليه طبقاً للقانون العادي ولا يمكن إضفاء مبدأ تحديد المسؤولية بحقه ، الأمر الذي يجعله مجرداً من أي حماية اقتصادية أو قانونية خاصة وأن (٢/٤ فيينا) قد نصت على أنه (إذا اثبت القائم بالتشغيل أن الأضرار النووية نتجت بصفة كلية أو جزئية عن إهمال جسيم صدر عن الشخص الذي وقع عليه الضرر أو عن فعل أو تقصير صدر عن هذا الشخص بقصد إحداث الضرر فإنه يجوز للمحكمة المختصة أن تعفي القائم بالتشغيل إعفاء كلياً أو جزئياً من إلزامه بدفع التعويض المترتب على الضرر الواقع على هذا الشخص إذا كانت قوانين المحكمة تسمح بذلك .

وهكذا فإنه على الرغم من تركيز المسؤولية في شخص (القائم بالتشغيل) فإن (١٠/م فيينا) قد نصت على أنه يكون للقائم بالتشغيل حق الرجوع على الغير في حالة :

(أ) إذا نص على ذلك صراحة في عقد كتابي .

(1) P.Strohl – The concept of nuclear third party liability and its implementation by legislation (O.E.C.D) member countries. Experience and Trends in Nuclear Law – Legal Series No printed by (I.A.E.A) in Austria - Oct-1972 –P. 76.

(٢) د. سمير محمد فاضل - المصدر السابق - ص ٣٤٨.

(ب) إذا نتجت الحادثة النووية عن فعل أو تقصير وقعا بقصد إحداث الضرر فيكون للقائم بالتشغيل حق الرجوع على الشخص الذي اقترف الفعل أو التقصير بهذا القصد.

ويستنتج من هذا أن اتفاقيتي (باريس أو فيينا) تبدو قاصرة في إضفاء الحماية المنشودة للناقل والمصالح الملاحية مما ينعكس بالتالي على تطور الصناعة النووية ذاتها ، لأن حق الرجوع للقائم بالتشغيل يشمل - مما يشمل - الناقل ومالكي السفن. بتعبير آخر أنه (إذا كانت الاتفاقيات النووية قد أعطت لكل من دفع تعويضاً نتيجة ضرر نووي الحق في الرجوع على القائم بالتشغيل المنشأة النووية بما دفع من تعويض للمضرورين (م/٦/باريس ، م/٩/٢ فيينا) إلا أن هذا الرجوع لم يوفر للناقل البحري أو مالك السفينة ضماناً كافياً ولا يمنع ذلك من إمكان مطالبتهم مباشرة بالتعويض كما لا يمنع من اتخاذ إجراءات الحجز التحفظي على السفينة موضوع الحادثة أو أي سفينة أخرى تابعة للمالك أو الناقل كما أن حق الرجوع سيكون في حدود الحد الأقصى لمسؤولية القائم بالتشغيل المنصوص عليه في الاتفاقيات في حين قد يتحمل مالك السفينة أو الناقل مسؤولية التعويض عن الحادث بأكمله غير مقيد بحد أقصى وفقاً لاتفاقيات النقل البحري . نتيجة ذلك بدأ أصحاب السفن كنوع من الضمان لهم ولسفنهم يطالبون القائمين بتشغيل المنشآت النووية بتأمينات عن نقل المواد النووية الخاصة بمنشآتهم بحيث يمكن أن تغطي الأضرار الكاملة الناتجة عن أي حادث نووي مهما بلغت جسامته ، ونظراً لضخامة قيمة هذه التأمينات ، وعدم موافقة شركات التأمين على تقديم الضمانات الكافية وخشية مالكي السفن والناقلين من فداحة الخسائر التي قد يتعرضون لها في حالة المخاطرة بنقل المواد النووية دون ضمان كاف ، فقد امتنع هؤلاء الملاك والناقلون عن قبول القيام بعمليات نقل هذه المواد بطريقة تهدد المشروعات الصناعية النووية بالكساد والتوقف وأمام هذه المصاعب التي أصبحت تعترض طريق تقدم الصناعة النووية وازدهارها ، فقد سارعت المنظمات المعنية بالاستخدام السلمي للطاقة الذرية سواء على المستوى الإقليمي أو الدولي بدراسة الموقف في محاولة لتجنب النقل البحري مسؤولية تحمل مخاطر عمليات نقل المواد النووية ، وتركيز هذه المسؤولية على القائم بتشغيل المنشآت النووية التابعة لها هذه المواد). لذا نصت المادة (١) من اتفاقية (بروكسل لسنة ١٩٧١) على أنه: يعفى من هذه المسؤولية أي شخص مسؤول عن حادثة نووية بموجب اتفاقية دولية أو قانون وطني قابل للتطبيق في حقل النقل البحري إذا :

(أ) كان القائم بتشغيل المنشأة النووية مسؤولاً عن هذا الضرر ، طبقاً لاتفاقية (باريس أو فيينا) .

(ب) إذا كان القائم بتشغيل المنشأة النووية مسؤولاً عن هذا الضرر استناداً لقانون وطني ينظم مسؤولية هذا الضرر بشرط أن يكون مثل هذا القانون أكثر ملائمة للأشخاص الذين قد يلحقهم الضرر طبقاً لاتفاقية (باريس أو فيينا) .

وتأسيساً على هذا فقد استبعدت مسؤولية الناقل وغيره ممن تنشأ مسؤوليتهم طبقاً للقانون البحري والاتفاقيات الدولية والقوانين الوطنية وأحكام القواعد العامة إذا كان القائم بتشغيل المنشأة النووية هو المسؤول عن هذا الضرر طبقاً لأحكام اتفاقية (باريس) أو اتفاقية (فيينا) أو استناداً لقانون وطني ينظم المسؤولية عن هذا الضرر.

ويبنى على ذلك أن هذا الإعفاء ليس مقصوراً على الناقل أو مالك السفينة على الرغم من أنهما هما المقصودان أصلاً بالإعفاء ، ولكنه يشمل أي شخص يمكن أن يكون محل مساءلة بصدور حادث نووي. وتطبيقاً لهذه الاتفاقية وبعد دخولها حيز التنفيذ ، فإن الاتفاقيات الخاصة بالنقل البحري ستظل سارية المفعول ولكن النصوص الخاصة بالمسؤولية ستصبح معطلة إذا توافرت الشروط الواردة بالاتفاقية الجديدة، وكذا الشأن بالنسبة لنصوص القوانين الوطنية المتعلقة بالمسؤولية عن النقل البحري الدولي للدول الأعضاء في الاتفاقية (١).

ويتفرع على تقرير مبدأ المسؤولية المركزة تقرير مبدأ المسؤولية المشتركة ، ذلك أن الحادث النووي يمكن أن يقع نتيجة تصادم وسائل النقل ذاتها أو في أثناء تخزين هذه المواد في منشأة معينة تمهيداً لنقلها ، ولكن تقرير هذا المبدأ لا يجد تطبيقه على أرض الواقع القانوني إلا إذا نشأت المسؤولية على أكثر من (قائم بالتشغيل) عن ذلك الحادث ولم يكن بالإمكان تحديد مسؤولية كل منهم على حدة ، ولكن ذلك يبقى في إطار (مبدأ المسؤولية المحدودة) طبقاً لأحكام المادة (الثانية) من اتفاقية (فيينا) والتي تنص :

(٣) (أ) إذا وقعت المسؤولية عن الأضرار النووية على أكثر من قائم بالتشغيل ولم يكن ممكناً تحديد مسؤولية كل منهم على حدة ، فإنهم يكونون مسؤولين عن هذه الأضرار بالتضامن والتكافل .

(ب) إذا وقعت حادثة نووية أثناء نقل المواد بوساطة وسيلة دفع معينة بذاتها من وسائل النقل أو أثناء تخزين هذه المواد في منشأة معينة بذاتها من المنشآت النووية تمهيداً لنقلها ونتجت أضرار تقع مسؤوليتها على أكثر من قائم بالتشغيل فإن المسؤولية في مجموعها لا تتجاوز أقصى مبلغ تحدده (المادة الخامسة ٢) من هذه الاتفاقية بالنسبة لكل منهم .

(ج) مسؤولية أي واحد من القائمين بالتشغيل في الحالات المشار إليها في الفقرتين (أ) (ب) من هذا البند لا يمكن أن تتجاوز المبلغ الذي تفرضه عليه نصوص المادة الخامسة .

(١) د. سمير محمد فاضل - المصدر السابق - ص ٣٥٦ ، ٣٥٨.

(١) تحدد (م/٥) فيينا المعدلة لسنة ١٩٩٧ مسؤولية القائم بالتشغيل بموجب قانون دولة المنشآت عن أي حادث نووي بما لا يقل عن (٣٠٠ مليون) (وحدة سحب خاصة) أو: ما لا يقل عن (١٥٠) مليون وحدة سحب خاصة بشرط أنه في حالة تجاوز ذلك المبلغ إلى حد (٣٠٠) مليون وحدة سحب خاصة فإنه يجب توفير دعم عام من الدولة لتعويض الضرر النووي .

المطلب الثالث : المسؤولية الموجهة (Channeling Liability)

إذا كانت الغاية من المسؤولية المركزة تعيين الشخص المسؤول عن الحادث النووي ، فإن الغاية من تقرير مبدأ (المسؤولية الموجهة) تعيين النقطة التي تنشأ فيها مسؤولية (القائم بالتشغيل) المسؤول من حيث الزمان والمكان وانتقالها أو تحويلها من (قائم بالتشغيل) إلى آخر.

إن أهمية قواعد المسؤولية الموجهة لا تبدو بكونها تتعلق بصورة من صور تنفيذ عقد النقل حسب بل لهذا ولأنها تتصل بجوانب قانونية مهمة. فمن ناحية أولى فإن المضرور لا يعلم أي قائم بالتشغيل كان مسؤولاً وقت الحادث خاصة إذا كان النقل متعاقباً ، لذا فإن العقد الكتابي ودخول المواد عهدة القائم بالتشغيل إنما هما معياران ماديان يشيران بدقة إلى نقطة تحول المسؤولية وزمانها ، والمسؤولية المركزة تقرر - كقاعدة عامة - أن لا يكون أي شخص خلاف القائم بالتشغيل مسؤولاً عن الأضرار النووية ، كما أن هذه القواعد ترتبط بالضمان المالي إذ يتوجب على القائم بالتشغيل أن يقدم إلى متعهد النقل شهادة صادرة عن المؤمن أو من طرفه أو من طرف آخر ضامن مالي لتكون بمثابة الضمان المالي المطلوب (م/٣ فيينا) ، كما ترتبط من جانب آخر بإقامة الدعوى وذلك بأن تقام الدعوى مباشرة ضد الشخص المعهود إليه بالضمان (م/٧ فيينا) ، وتتصل من جانب آخر بالمحكمة المختصة (م/١١ فيينا) وفيها يكون الحكم في القضايا المنصوص عليها في (المادة الثانية/ فيينا) (وهي التي تتضمن قواعد المسؤولية الموجهة) من اختصاص محاكم الطرف المتعاقد الذي وقعت الحادثة النووية داخل حدوده وذلك باستثناء الأحوال التي نصت فيها هذه المادة على غير ذلك .

إن تقرير مبدأ المسؤولية المركزة يمكن تبريره على أساس "أن طبيعة الموقع الجغرافي للصناعات النووية الإنتاجية منها والتشغيلية وعدم تكامل المنشآت النووية تستلزم الحاجة إلى العديد من الصناعات والمواد النووية في الدول الأخرى ، ونظراً لما تؤديه عملية نقل هذه المواد من تلك المنشآت وإليها من مخاطر جمة ، فإن الحلول الوطنية تبدو قاصرة عن معالجة جميع حالات المخاطر النووية وبخاصة ما يتعلق منها بالأضرار الناجمة عن الحوادث الكبرى التي يمكن لأي منها أن تثير كماً من الدعاوى في عدة دول ، وستتولى عندها محاكم تلك الدول تطبيق مختلف القوانين على دعاوى الحادثة ذاتها ، ومثل تلك التعددية للقوانين والمحاكم سوف تجعل من العسير تقديم الحماية المالية الفعالة والكافية للجمهور ، كما ستعرض الصناعات النووية إلى مخاطر جمة ، لذا فإن اتفاقية دولية واحدة تُقر قاعدة موحدة يمكن لها أن تقدم فوائد جمة ، ومثل تلك الاتفاقية يجب أن لا تقتصر على الدول النووية بل تشمل الدول المجاورة والدول التي يُتوقع أن تتطور فيها الصناعة التجهيزية" (١).

إن مبدأ المسؤولية الموجهة ماهو إلا النتيجة المنطقية لمبدأ المسؤولية المركزة ، خاصة وأن نطاق تطبيق هذا النظام الخاص قد تحدد بحوادث المنشآت النووية الثابتة ونقل المواد النووية حيثما تثور المسؤولية ، ومثل هذا المبدأ من شأنه :

١ - التسهيل على المضرور في إقامة دعواه من خلال تعيين الشخص المسؤول .

٢ - عدم حصول التأمين المضاعف .

٣ - تثبيت المدة الزمنية لتأمين نقل المواد النووية .

٤ - تحديد نطاق مسؤولية القائم بالتشغيل من حيث الزمان والمكان .

٥ - تعيين المحكمة المختصة .

إن اتفاقيتي (باريس وفيينا) تغطي الضرر النووي الذي يحدث عند نقل المواد النووية غير أن (القائم بالتشغيل) المرسل سيكون مسؤولاً وحده ، كما لا يكون القائم بالتشغيل المرسل إليه مسؤولاً إلا من اللحظة التي يتسلم فيها المسؤولية طبقاً لنصوص صريحة لتعاقد كتابي أو عندما تدخل المواد المرسله عهدته ، غير أنه في حالة إرسال مواد إلى شخص ضمن منطقة في دولة غير متعاقدة فإن القائم بالتشغيل المرسل يبقى مسؤولاً حتى يتم تفريغ المواد من وسيلة النقل (م/٤ /أ ، ب باريس) (م/٤/٢ ، ١ فيينا).

ولم يرد في اتفاقية (بروكسل لسنة ١٩٧١) ما يشير إلى مبدأ المسؤولية الموجهة اكتفاء بما ورد بأحكام (م/١) منها وبما قرره (م/٤ باريس) (م/٢ فيينا).

المطلب الرابع : المسؤولية المحدودة

إن الآلية التي يقوم عليها نظام المسؤولية عن الأضرار النووية تبين عن كونه مجموعة من المبادئ المتداخلة ببعضها والمتربطة بصورة لايمكن فصل أحدهما عن الآخر أو استقلال مبدأ عن غيره ، لذا فإن تقرير مبدأ المسؤولية المركزة وحده سوف يعني ان (القائم بالتشغيل) سيكون المسؤول حصراً عن مجمل الضرر ، ونظراً لجسامة الأضرار وضخامة التعويضات والتي لايمكن لزمة أي مسؤول من تغطيتها فإن النتيجة التي ستترتب على هذا هو :

١ - عدم إمكانية توفير غطاء مالي لحقوق المضرورين وتعويضهم .

٢ - عجز الشركات المستغلة للطاقة النووية وإفلاسها .

٣ - توقف نشاط الصناعة النووية الناشئة .

غير أن المشرع لم يشأ وهو بصدد إقامة نظام خاص بالمسؤولية المدنية عن الأضرار النووية وقد أخذ بمبدأ (المسؤولية المركزة) فيكون (القائم بالتشغيل) بموجبها مسؤولاً عما ينجم عن الحادث من ضرر ، ثم تبنى مبدأ (المسؤولية المطلقة) كأساس لمسؤولية ذلك (القائم بالتشغيل) أن يثقل كاهله بمسؤولية تتحقق بمجرد وقوع الضرر ، ولايجدي دفعها فعل الغير أو خطأ المضرور ، بل أراد أن يخفف من وطأة تلك المسؤولية عليه أمام ضخامة التعويضات التي

يتوجب عليه دفعها عند وقوع الحادث النووي وذلك بأن تبني مبدأ (المسؤولية المحدودة^(١)) وهو تعبير يقصد به: تحديد مسؤولية (القائم بالتشغيل) بسقف مالي تقف عند حدوده تلك المسؤولية دون أن تتجاوزه بغض النظر عن حجم التعويض الكلي ، وبذا حقق المشرع التوازن بين مصلحة القائم بالتشغيل في ضمان أكبر قدر من الحماية له وبين مصلحة المضرور في ضمان أقصى قدر من الضمان له ، وأصبح القائم بالتشغيل مسؤولاً مسؤولية مطلقة من حيث الأساس القانوني ، ومسؤولاً مسؤولية محدودة من حيث السقف المالي وحجم التعويض.

إن مبدأ المسؤولية المحدودة بهذا المفهوم يُعد خروجاً عن القواعد العامة في القانون المدني والتي تقرر مسؤولية من ألحق الضرر بالغير وتعويضه بالقدر الذي يعيد الأمر إلى الحال الذي كان عليه قبل إحداث الضرر ما أمكن ، ولكن هذا المبدأ يُشكل القاعدة العامة في القانون البحري. إذ يُعد الأساس الذي تدور حوله أحكام مسؤولية الناقل البحري ، ولا يقتصر ذلك على التشريعات البحرية بل يمتد في الوقت ذاته إلى الاتفاقيات البحرية الأخرى). ومن جانب آخر فإن مبدأ تحديد المسؤولية يعد من أكثر نظم المسؤولية ملائمة للنقل البحري، وهو يتخذ إحدى صورتين:

الأولى : التحديد الشامل : حيث يشمل المسؤولية أياً كان أساسها .

الثانية : التحديد الخاص : حيث يكون خاصاً بكل راكب أو كل وحدة وزن للبضاعة والأمتعة المسجلة.

وطبقاً لأحكام (م/٥/فيينا) فإن مسؤولية القائم بالتشغيل المحدودة تقوم على أساس لكل حادثة نووية واحدة .

لقد فرض مبدأ المسؤولية المحدودة نفسه في نظام المسؤولية النووية ذلك أن (القائم بالتشغيل) بحاجة إلى حماية ذات جانبيين :

أولاً - جانب قانوني . ويتم تحقيقه من خلال تقرير :

أ - مبدأ المسؤولية الموجهة .

ب - مبدأ المسؤولية المطلقة .

ثانياً - جانب اقتصادي: وهذا يتم تحقيقه من خلال تقرير مبدأ المسؤولية المحدودة. ذلك أن إحدى الخصائص المميزة للمسؤولية المدنية عن الأضرار النووية سواء أكانت مرسخة في القوانين الوطنية أو في الاتفاقيات الدولية هو وجوب اقتران مسؤولية (القائم بالتشغيل) المحدودة بنظام للتأمين. وذلك لكي يمكن الخروج عن القواعد التقليدية في المسؤولية المدنية ، وهذه النصوص لا تنفصل عن الآلية التي تعمل بها شركات التأمين لذا كان من الضروري تحديد سقف ثابت للمسؤولية المحتملة في محاولة لتنظيم الدعم المالي وبرمجة دعاوى التعويض ضد (القائم بالتشغيل) المدعى عليه بها(٢). ومن هنا فإن التأمين عن المسؤولية يلعب دوراً ضمانياً مزدوجاً بين القائم بالتشغيل

(١) في هذا المعنى د. فاروق أحمد زاهر - تحديد مسؤولية الناقل الجوي الدولي - دراسة في اتفاقية فاروسفيا والبروتوكولات المعدلة لها - مطبعة جامعة القاهرة والكتاب

الجامعي بالقاهرة - ١٤٠٥ هـ - ١٩٨٥ - ص ١٠٨ ، ١١٥ .

(1)P.Strohl –The concept – op.cit.– P.55.

المسؤول وبين المضرور ، فهو وسيلة لتطوير النشاط النووي من جهة ، كما أنه وسيلة يضمن فيها المضرور حصوله على التعويض وهذا لا يتم إلا بتبني مبدأ المسؤولية المحدودة ، لأن إحدى مقتضيات التأمين هو وجود حد مالي لتغطيته.

المبحث الثاني : أساس المسؤولية والضمان المالي .

استناداً لنص (م ١/٤ فيينا) فانه : (تعدُّ مسؤولية القائم بالتشغيل عن الأضرار النووية مسؤولية مطلقة Absolute Liability). وفي تلك المسؤولية فرض على القائم بالتشغيل إيجاد الضمان المالي والتأمين لتغطية مسؤوليته في حالة قيامها ، فإننا سنتناول وفي مطالب ثلاثة كل من :

المطلب الأول : مفهوم المسؤولية المطلقة .

المطلب الثاني : الإعفاء من المسؤولية.

المطلب الثالث : الضمان المالي والتأمين.

المطلب الأول : مفهوم المسؤولية المطلقة .

مع أن نص (م ١/٤ فيينا) قد أشار إلى أن مسؤولية القائم بالتشغيل عن الأضرار النووية هي مسؤولية مطلقة فإن الفقرة (٢/منها) قد نصت على أنه : (إذا أثبت القائم بالتشغيل أن الأضرار النووية نتجت بصفة كلية أو جزئية عن إهمال جسيم صدر عن الشخص الذي وقع عليه الضرر أو عن فعل أو تقصير صدر عن هذا الشخص بقصد إحداث الضرر فإنه يجوز للمحكمة المختصة أن تعفي القائم بالتشغيل إعفاءً كلياً أو جزئياً من إلزامه بدفع التعويض المترتب على الضرر الواقع على هذا الشخص إذا كانت قوانين المحكمة تسمح بذلك).

لقد جرى تفسير مفهوم المسؤولية المطلقة بصورة تختلف باختلاف النظم القانونية . فتذهب بعض هذه النظم إلى أن هذه المسؤولية لا ترد بشأنها أي استثناء أو إعفاء كان ، لذا لقيت الفقرة الثانية من (م ٤) أعلاه معارضة شديدة بوصفها تسير باتجاه معاكس لفكرة المسؤولية المطلقة والتي أسست على حقيقة أن القائم بالتشغيل قد استخدم قوى مادية غير عادية وأدخل وحده إلى المجتمع مخاطر (Risks) جمة وأن المقابل لهذه المخاطر غير العادية هو المسؤولية المطلقة دون أي استثناء يرد عليها والتعويض إلى الحد الأقصى للمسؤولية المحدودة وأنه ليس هناك أي مبرر لوجود استثناء ما (١). غير أن هذه المسؤولية قد أدخلت على تلك استثناءات محددة وأجيز للمحكمة المختصة أن تعفي القائم بالتشغيل إعفاءً كلياً أو جزئياً من مسؤوليته في حالة الإهمال أو عن فعل أو تقصير صدر عن شخص بقصد إحداث الضرر إذا كانت قوانين تلك المحكمة تسمح بذلك. ومع هذا فإن مسؤولية (القائم بالتشغيل) ليست مسؤولية شخصية تقوم على الخطأ ، بل هي مسؤولية موضوعية تقوم على الضرر لا على الخطأ ، فإذا وقع الضرر

النووي من جراء حادثٍ نووي ولو بغير خطأ من المستغل تحققت مسؤوليته ويترتبُ على ذلك أن المضرور لا يكلفُ بإثبات خطأ (المستغل) ولكنه يكلف فقط بإثبات الرابطة السببية بين الضرر والحادث النووي ، وقد تقررَ هذا الحكم لصالح المضرورين الذين يصعب عليهم إقامة الدليل على الخطأ في الحوادث النووية كما يبرره تحمل المشغل لتبعة ما استحدثه من أخطار(١). وهذا يعني أن (خطأ المشغل مفترض بحكم القانون غير قابل لإثبات العكس ، ولا يدفع المسؤولية عنه خطأ المضرور أو فعل الغير ، إلا أنهما يمكنانه من الرجوع عليهما ، إذا يقتصر أثرهما على منح التعويض عنهما أو تخفيفه ، أما بالنسبة إلى حقه في الرجوع فهو وإن كان ممكناً إلا أنه لا يمكن أن تكون ذمة أي منهما مليئة لتحقيق أثر الرجوع بالقدر الذي يساوي حجم التعويض الهائل كحادثة نووية. لذا فإن الرجوع من الناحية العملية لا يؤدي أي دور كان.

لقد دفعت طبيعة الضرر النووي وجسامته وخطورة المادة النووية إلى تبني مبدأ المسؤولية المطلقة كأساس لمسؤولية (القائم بالتشغيل) ذلك أن إثبات خطأ القائم بالتشغيل أمر يصعب إثباته في الغالب مما يشكل عبئاً على المضرور ، وبما كان ذلك المضرور لا يد له في وقوع الحادث ، ولأن تكليف المضرور بإثبات ذلك الخطأ الذي غالباً ما يكون فنياً إجحاف بحقه في وقت ينتظر التعويض عما أصابه . كان لابد من إقامة أساس المسؤولية على أساس تحقق الضرر وهذا هو مبدأ المسؤولية المطلقة الذي يتفق مع الاتفاقيات التي أبرمت في ميدان الطاقة النووية. (وفيها تقوم المسؤولية دون حاجة إلى إقامة الدليل على خطأ المسؤول ، فهي تضع قرينة ضده ، ومثل هذا الأمر يسهل على المضرور عملية الحصول على التعويض إن لا يتوجب سوى إقامة الدليل على :

١- تحقق الضرر.

٢- علاقة سببية بين الضرر والحادث .

ويتفرع على أن مسؤولية (الناقل) تتحقق بمجرد وقوع الضرر ، هو أن المضرور لا يلزم بإثبات خطأ الناقل ، وإنما عليه إثبات الضرر الواقع عليه. ولا يعفيه من تلك المسؤولية إثباته عدم ارتكابه الخطأ ، أو أنه بذل الوسع لتفادي الضرر ، بل أن ما يدفع عن كاهله ثقل المسؤولية هو رد الضرر إلى سبب من أسباب الإعفاء الخاصة بتلك المسؤولية ، ويبنى على هذا أن الناقل يسأل عن الضرر الذي يبقى سببه مجهولاً.

ويستنتج من هذا أن مبررات الأخذ بالمسؤولية المطلقة هي :

١- الطبيعة الخاصة بالضرر النووي .

٢- التطور المتلاحق للنشاط النووي وحجم المخاطر الناجمة عنه .

(٣) د. مصطفى كمال طه - المسؤولية الناشئة عن استغلال السفن الذرية وفقاً لأحكام المعاهدة الدولية المبرمة في بروكسل في ٢٥/ مايو/ ١٩٦٢ - مجلة الحقوق - ١٩٦١ -

٣- عجز المضرور عن إثبات خطأ القائم بالتشغيل .

٤- تحقيق صالح المضرور وضمان حصوله على التعويض .

٥- تحقيق مبدأ العدالة والذي يقضي بتحمل منشيء الضرر تبعه ما أستحدثه في المجتمع من خطر.

إن إحدى الخصائص المهمة لهذه المسؤولية هي أنها لا تهتم بلحظة وقوع الكارثة ، بل تهتم بوقت نشوء الخطر وهو وقت سابق بكثير على حصول الكارثة . كذلك فإن المسألة الأساس عند تثبیت علاقة سببية بين الضرر والشيء لا تكمن في معرفة من سبب هذا الضرر فعلاً ومن استعمل الشيء ، ولكن هذه المسألة تثير التساؤل عما سمح بهذا التصرف ، أي من إنشاء الخطر بتدويله الشيء الخطر وبالتالي يكون البحث من الناحية العملية عما يستفيد من استعمال الشيء الخطر (١).

المطلب الثاني : الإعفاء من المسؤولية .

لا تخرج أسباب دفع المسؤولية والإعفاء منها في (اتفاقية بروكسل لسنة ١٩٧١) عن أسباب دفع المسؤولية التي قررتها الاتفاقيات النووية (باريس وفيينا) . وهذا يعني أن القول بأن مسؤولية القائم بالتشغيل مسؤولية مطلقة قول معناه أنها مسؤولية لا تخضع للاستثناءات التقليدية الواردة في القانون المدني كالقوة القاهرة (**force Major**) أو القضاء والقدر (**Act of God**) أو فعل الغير (**Act of Third**) بغض النظر عما إذا كانت هذه الأفعال يمكن أو لا يمكن التنبؤ بها بصورة معقولة أو تجنبها إن يتوجب اتخاذ أقصى الاحتياطات لمواجهة حالات كهذه ذلك أن القائمين بتشغيل المنشآت النووية هم في موقع يُوجب عليهم اتخاذها في الوقت الذي لا يملك المضرور وسيلةً لحماية نفسه ، وطبقاً للفقرة (٣/٤م/أ/ فيينا) فإن القائم بتشغيل المنشأة النووية لن يكون له الحق في الدفع إلا في حالات استثنائية جداً ، كما انه : لا تقع أي مسؤولية على القائم بالتشغيل عن الأضرار النووية الناتجة عن حادثة نووية حدثت مباشرة بسبب فعل من أفعال القتال المسلح، الأعمال العدوانية ، الحرب الأهلية والعصيان المدني (٩م/ باريس ٢) .

إن المبدأ الأساس الذي صيغ في الاتفاقيات النووية والذي يتعلق بطبيعة المسؤولية القانونية هو مبدأ المسؤولية المطلقة (**Absolute Liability**) ، غير أن مراجعة نصوص الاتفاقية تؤكد أنها ليست مطلقة وهذا يظهر من خلال بعض الاستثناءات الواردة عليها ومنها :

١- الضرر الناشئ عن حادثة نووية لحقت بالمنشأة النووية ذاتها والتي نقلت منها المواد النووية محل الحادث أو إلى أي موقع لتلك المنشأة التي تستعمل أو له صلة باستعمال تلك المنشأة. (٥/٤م/أ/ فيينا، ٢م/١/أ بروكسل).

(١) د. مجيد حميد العنبيكي - قانون النقل العراقي - المبادئ والأحكام - منشورات مركز البحوث القانونية - ٩ - مطبعة وزارة العدل - بغداد - ١٩٨٤ -

٢- الضرر اللاحق بوسائل النقل التي تم عليها نقل المادة النووية أثناء الحادث والتي لا يكون القائم بالتشغيل مسؤولاً عنها كونه قد استثنى منها طبقاً لنصوص (م٣/ب باريس، م٥/٤/ب فيينا)، أو في الحالات التي أشارت إليها المادة (١/ب بروكسل) أو النصوص المقابلة لها في القانون الوطني (م١/٢/ب بروكسل).

٣- الأضرار النووية الناتجة عن حادثة نووية حدثت مباشرة بسبب فعل من أفعال القتال المسلح أو الأعمال العدوانية أو الحرب الأهلية أو العصيان. (م٣/٤/أ فيينا).

٤- الأضرار النووية الناتجة عن حادثة نووية حدثت مباشرة بسبب كارثة جسيمة من كوارث الطبيعة غير العادية إلا في الأحوال التي ينص فيها قانون الدولة الكائنة بها المنشآت على غير ذلك. (م٣/٤/ب فيينا).

٥- الأضرار النووية الناتجة بصفة كلية أو جزئية عن إهمال جسيم صدر عن الشخص الذي وقع عليه الضرر أو عن فعل أو تقصير صدر عن هذا الشخص بقصد إحداث الضرر .

إن القانون النووي له اهتمام خاص بالنقل البحري وترجع إحدى أسباب ذلك إلى القيمة الاقتصادية العالية للسفن. وإذا لم يغط نظام المسؤولية التي وضعته الاتفاقيات النووية للضرر النووي الحاصل للسفينة الناقلة فإن القانون العام سيطبق في هذه الحالة وعلى مالك السفينة أن يجد شخصاً يمكن أن يُحمّله المسؤولية سواء كان ذلك هو القائم بالتشغيل أو أي شخص آخر ثم يجب عليه عموماً أن يثبت الخطأ .

ومن جانب آخر فإن هناك عنصراً آخر للشك يكمن في حقيقة أن الأطراف المتعاقدة قد يكون لها وجهات نظر مختلفة بخصوص الضرر الذي يلحق بوسائل النقل وإمكانية شموله ضمن مسؤولية القائم بالتشغيل كما أجازت بذلك الاتفاقيات (م٥/٤/ب فيينا) ، ولأجل تجنب الخلافات التي يمكن أن تنشأ عن هذه المسألة فإن لجنة إدارة الوكالة الأوروبية للطاقة الذرية أوصت في ٩ / ١١ / ١٩٦٩ موقعي اتفاقية (باريس) بأخذ خطوات قانونية لصالح هذا الضمان وذلك بتبني موقف واضح ينسجم والمسؤولية المطلقة كما قرره الاتفاقيات ، ولكن يجب أن ندرك جيداً أن تقرير هذا الأمر له ضرر يتمثل بتقليل كمية التعويض المتوافرة للأضرار الأخرى (١) .

ولما كانت الغاية من هذه النصوص هو إيجاد ضمان مالي للمضور فإن النظام القانوني قد قام على فكرة المسؤولية المطلقة والمحدودة ، وبالتالي فإن أي شرط من شأنه إعفاء القائم بالتشغيل من مسؤوليته أو التخفيف منها سيتقاطع والغاية التي وجد من أجلها هذا النظام ، وسيفقد نظام المسؤولية المطلقة والمحدودة فاعليته ويفرغ من محتواه ويصبح المضور دون أي حماية أو غطاء . وعلى هذا فإن الغاية من الإعفاء هو جعل النص منسجماً مع مبدأ المسؤولية المطلقة ، وهكذا سمح باستثناءات على المبدأ ولكن بحدود ضيقة مع ضمان حماية قصوى لضحايا ذلك الضرر ، لذا

كان من الضروري أن يصاغ ذلك بصورة لا تشكل معها مجالا للاجتهاد أو اللجوء إلى قانون المحكمة المختصة وهو ما تضمنته النصوص إلى أبعد حد.

فقد تقدم السيد (كنت) ممثل (المملكة المتحدة) في المؤتمر الخاص باتفاقية (فيينا) باقتراحين الأول: استبعاد حصول المضرور على التعويض من قبل (القائم بالتشغيل) وذلك في حالتي (الخطأ والإهمال). أما الثاني فهو إدخال فقرة جديدة تشترط على المضرور الذي أسهم متعمداً بقصد في وقوع الضرر أن يطالب بالتعويض فقط. ويمكن دعم الاقتراح الأول بأنه في حالة كون المضرور مسؤولاً بإهماله عن الضرر فإن القانون الوطني له إمكانية التعامل مع حالة كهذه طبقاً لمبدأ المسؤولية المشتركة، كما يمكن التعامل بها في الاتفاقية بوصفها حالة قانونية خاصة. أما الاقتراح الثاني فيدعمه ويؤيده كثرة المصالح المتعلقة بالنقل والتي تخشى أنه إذا أفلت (القائم بالتشغيل) من مسؤولية الضرر النووي الذي لحق بالمضرور فإنه قد لا يكون في مقدور الناقل إجراء التأمين عن مخاطر الإهمال وهو الأمر الذي ينطوي على خسارة حقيقية. فضلاً عن ذلك أن هناك خشية من أنه إذا لم يكن التأمين ميسوراً للناقل الذي تسبب بخطأه أو إهماله في وقوع الضرر كما هو الحال في حوادث الاصطدام فإن مثل هؤلاء الأشخاص قد يكونون عرضة لإصابات مستديمة إذا تركوا من غير تعويض (١).

وهكذا انتهت مسؤولية الناقل النووي على أنها مطلقة من حيث الأساس القانوني، ومحددة من حيث الأساس الاقتصادي وحجم التعويض، ومن أجل ضمان وجود غطاء مالي لتلك المسؤولية (المطلقة والمحدودة) عند تحققها فقد أدى هذا إلى وجوب إيجاد آلية لذلك الضمان وهو مدار المطلب الآتي.

المطلب الثالث: الضمان المالي والتأمين

لما كان لدولة المنشآت أن تعفي الكميات الصغيرة من تطبيق نصوص هذه الاتفاقية طبقاً لأحكام الفقرة (١م/٢) (فيينا) إذا ثبت أن الأضرار الناجمة عنها ضئيلة، فقد ألح بعض المندوبين على معرفة تلك الكميات القليلة التي يمكن استثنائها مقدماً ذلك أن القائم بالتشغيل سيكون مسؤولاً مسؤولية مطلقة، وسيكون مطالباً بتقديم تأمين يغطي عملية نقل تلك المواد النووية، وإذا كانت الكمية قليلة جداً ولا ينتج عنها إلا أضرار بسيطة فإن سقف ذلك التأمين الضخم لن يتناسب مع تلك المخاطر البسيطة، وهذا يعني أنه إذا كانت المخاطر المحتملة بسيطة فإن أقساط ذلك التأمين تكون واطئة بالمقابل، لذا فإن تحديد نوع المواد النووية وكميتها أمر ضروري، كما أنه من الضروري تحديد مستوى الإشعاع الذي يتجاوزه.

ومن جانب آخر فإن المشغلين النوويين الراغبين بنقل المواد النووية بحراً يواجهون عدداً من الصعوبات في تأمين مثل هذه العمليات بصورة مرضية نظراً لما يثيره مثل هذا النقل من مخاطر جمة ومشاكل معقدة لذا فإن مالكي السفن

النووية ومؤسسات التأمين لا يبدون رغبة في تحملهم مسؤولية شحنة نووية ، ويشترطون لذلك ضمانات خاصة ليس من السهل توافرها ، وفي بعض الحالات ، فإن مالكي السفن يطالبون بالإضافة إلى التأمين النووي للطرف الثالث المقررة :

١- رفع الحد الأعلى للتأمين المقرر في الاتفاقيات النووية .

٢- إيجاد تأمين حكومي غير محدود فيما لو جاوز الضرر حدود المبلغ المغطى تأمينياً (١).

إن الضمان المالي الذي يتوجب على القائم بالتشغيل المسؤول إيجاده يعد واحداً من الضمانات المقررة للناقل وإعمالاً لذلك فإن على القائم بالتشغيل طبقاً لأحكام (م/٣ فيينا) أن يقدم إلى متعهد النقل شهادة صادرة عن المؤمن أو من طرفه أو من طرف آخر ضامن مالي لتكون بمثابة الضمان المالي المطلوب ، ويذكر بهذه الشهادة اسم وعنوان القائم بالتشغيل وقيمة الضمان ونوعه ومدته ، وليس للشخص الذي صدرت عنه أو من طرفه تلك الشهادة أن ينازع في صحة هذه البيانات ، وتذكر الشهادة نوع المادة النووية موضوع الضمان ، كما تتضمن إقراراً من السلطة العامة المختصة التابعة للدولة الكائنة بها المنشآت بأن الشخص المذكور هو القائم بالتشغيل بحسب ما تعنيه نصوص هذه الاتفاقية .

إن آلية الضمان المالي تقوم على الأسس الآتية :

١- إلزام القائم بالتشغيل بإجراء تأمين على مسؤوليته بالقدر الذي يساوي المسؤولية المحدودة .

٢- الاكتفاء بضمان الدولة إذا كان الناقل هو الدولة ذاتها أو إحدى مؤسساتها .

٣- ضمان الدولة لما زاد عن الحد المالي للمسؤولية المحدودة للقائم بالتشغيل .

٤- تخصيص الضمان المالي أو مبلغ التأمين لتعويض الأضرار .

كما أن موضوع المسؤولية والضمان المالي يثيران عند التطبيق عدداً من المسائل القانونية وأهمها :

١- المحكمة المختصة وصلاحياتها في تخفيف المسؤولية .

٢- مدة التقادم .

٣- الضرر الواجب التعويض .

٤- نطاق التعويض .

حيث سنتناول كلاً منها في فرع مستقل .

(٢) حدث هذا الموقف في المشاريع المشتركة للوكالة الأوروبية للطاقة الذرية عامي ١٩٦٧-١٩٦٩ لذلك باشرت تلك الوكالة بالتعاون مع الوكالة الدولية للطاقة الذرية على إيجاد حلول مناسبة لتطوير النظام القانوني للنقل البحري للمواد النووية بغية تسهيل عملية تأمين هذا النقل ، وقد درست هذه المسألة بالتفصيل أثناء الندوة النووية المنظمة في (موناكو) للمدة من ٧-١١ آب ١٩٦٨ والتي حضرها ممثلون من هيئات ومؤسسات ومنظمات دولية ذات العلاقة وخبراء في القانون النووي وقضاة بحريون ومالكو سفن ومؤمنون بحريون ونوويون . وتظهر الدراسات المنشورة لتلك الندوة ومناقشاتها أنه قد أثير فيها العديد من المقترحات العملية التي من شأنها إيجاد حلول مناسبة بتعاون كل من الوكالة الدولية للطاقة الذرية والمنظمة الاستشارية البحرية الدولية والـ (E.N.E.A) واللجنة البحرية الدولية. ينظر : P.

الفرع الأول : المحكمة المختصة وصلاحياتها في تخفيف المسؤولية

تعد مسألة المحكمة المختصة إحدى أهم المسائل التي تثيرها مسألة المسؤولية والضمن المالي ، ويقصد (بقانون المحكمة المختصة) طبقاً لأحكام (م/١هـ/ فيينا) : قانون المحكمة التي تعطيها هذه الاتفاقية اختصاص الحكم في المنازعات بما في ذلك أحكام أي قانون يلزم الأخذ به في حالة التعارض بين بعض القوانين ، كما يقصد (بالمحكمة المختصة) : محكمة الدولة التي وقع فيها الحادث وليس محكمة دولة المضرور والذي يُمكن أن يكون من دولة ثالثة ، ولما كانت الغاية من قصد الاتفاقية إقامة المسؤولية على القائم بالتشغيل وحده فإن الواجب يقضي أن تكون تلك المحكمة هي التابعة (لدولة المنشأة) التي ينتمي إليها القائم بالتشغيل والتي ستطبق أحكام الاتفاقية عند النظر بال دعاوى المرفوعة إليها ، كما أنها المحكمة التي يوجد فيها الضمان المالي الواجب توافره من قبله لمواجهة مسؤوليته . ومن جانب آخر فقد أثار موضوع المحكمة المختصة مسألة درجة الخطأ الذي يتوجب على المضرور أن يتحمله ، وفيما إذا كانت المحكمة ذات العلاقة تتمتع بالحق أو الصلاحية في تخفيف المسؤولية عن عاتق القائم بالتشغيل وفيما إذا كان ذلك التخفيف كلياً أو جزئياً. وفيما إذا كانت قرارات المحكمة المختصة تمتع بالوجوب. لقد تم تبني المسؤولية المطلقة وتم معه قبول بعض المفاهيم المتعلقة بنوع الخطأ الذي من شأنه إعفاء القائم بالتشغيل من المسؤولية ، لذا يصبح ملزماً للمحاكم أن تطبق الشروط التي تضمنتها النصوص التي لها علاقة بالموضوع (م/٢١هـ/ فيينا).

الفرع الثاني : مدة التقادم

طبقاً لأحكام (م/٨ باريس، م/٦ فيينا) فإنه يُمكن التمييز بين عدد من حالات التقادم التي تختلف كل منها عن غيرها من حيث المدة، ومن حيث الوقت الذي يبدأ فيه سريانها تبعاً لصورة التي نشأ عنها الحادث وهي :

- ١- إذا وقعت الأضرار النووية من مصدر واحد في منشأة أو سفينة نووية أو عند نقل المواد النووية فإن الحق في التعويض سوف يسقط إذا لم ترفع الدعوى خلال عشر سنوات اعتباراً من تاريخ الحادث .
- ٢- إذا وقعت الأضرار النووية بفعل عدد من الحوادث النووية المتزامنة فإن احتساب مدة التقادم سيبدأ من الوقت الذي وقع فيه الحادث النووي الأخير.
- ٣- إذا وقعت الأضرار النووية بفعل حادثة سببتها مواد نووية أو بقايا أو فضلات مشعة كانت وقت الحادث قد سُرقت أو فقدت (١) أو أُلقيت أو تركت . فإن سريان مدة التقادم هذه يبدأ من وقت وقوع الحادث على أن لا تزيد بأي

(١) من وقائع فقدان المواد النووية وسرقتها هو ما كشفته تحقيقات إحدى لجان الكونغرس الأمريكي حول اختفاء (٢٠٠ رطل) من اليورانيوم في مطلع الستينات من أحد مصانع شركة المواد والمعدات النووية (نوميك) في مدينة (أبولو) في (بنسلفانيا) والتي تكفي لصناعة (١٠) قنابل نووية من طراز قنبلة (هيروشيما). وقد أغلق التحقيق في الحادثة عندما قام مدير الشركة بدفع مبلغ قدره (١,٣) مليون دولار إلى وكالة الطاقة النووية الأمريكية كتعويض عن الكمية المفقودة. أما الحادثة الثانية فهي اختفاء (٢٠٠ طن) من اليورانيوم الخام في عرض البحر من الباخرة (شيرسبرغ - أ) والتي أبحرت من مرفأ (انتويرب) البلجيكي في ١٩٦٨/١١/١٦ إلى (جنوا) الإيطالية بحجة إرساله للمعالجة ضمن حدود السوق الأوروبية المشتركة بعد أن اشترته شركة ألمانية تدعى (أسمره كيمي) أعلنت إفلاسها عام ١٩٧٤. وقد وردت تفاصيل هذه العملية في كتاب (عملية بلومبات) . انظر مجلة الدستور - أحداث عربية - تموز - ١٩٧٨ - ص ١٧.

حال عن مدة عشرين سنة من تاريخ السرقة أو الفقد أو الإلقاء أو التخلي (م ٢/٦ فيينا ، فصل ١/١٥ من قانون المنشآت البريطانية ، م ٢ من القانون البلجيكي ، م ١٥ من قانون الطاقة الفرنسي).

وهكذا فإن هذه النصوص قد حددت أجل الحق في دعوى التعويض بعشر سنوات من تاريخ الحادث ، وتسمح سياقات التأمين النووي بتغطية مدة كهذه ، وهذه المدة يمكن تمديدتها طبقاً لقانون المحكمة المختصة وهذا يفرض امتداد عقد التأمين ذاته ، وتشمل هذه الحدود كل من العاملين في المنشأة وغيرهم على حد سواء وتتضمن عادة وثيقة تأمين المسؤولية النووية احتياطات للتعامل مع كلتا الحالتين ، وهكذا فإن مدة التقادم هذه هي التي ستكون مدة للغطاء التأميني ، ومثل هذا الربط بين المسؤولية والتقادم والتعويض والتأمين أمر ضروري لضمان تعويض من تضرر بفعل الحادث النووي .

الفرع الثالث : الضرر الواجب التعويض .

طبقاً لأحكام (م ١/ل فيينا) فإن (الحادثة النووية) : تعني أي واقعة أو مجموعة من الوقائع الناتجة عن أصل واحد وتسبب أضرار نووية .

واستناداً لأحكام الفقرة (ك) منها فإن (الأضرار النووية) تعبير يقصد به :

(١) الخسائر في الأرواح أو أي ضرر شخصي أو خسارة في الممتلكات أو ضرر يلحق بها ويكون ناشئاً أو ناتجاً عن الخواص الإشعاعية ، أو عن اجتماع الخواص الإشعاعية والسامة والمتفجرة ، أو أي خواص خطيرة متعلقة بالنواتج أو الفضلات المشعة أو المواد النووية الناتجة من أو المرسل إلى أي منشأة نووية

(٢) أي خسائر أخرى تنشأ أو تنتج على هذا المنوال ويعدها قانون المحكمة المختصة ضمن الأضرار المشار إليها.

(٣) أي ضرر أو خسارة في الممتلكات أو ضرر يلحق بها ويكون ناشئاً أو ناتجاً عن الإشعاعات المؤينة الأخرى الصادرة عن أي مصدر للإشعاع بداخل المنشأة النووية متى كان قانون الدولة الكائنة بها المنشأة ينص على ذلك .

واستناداً للمادة (٢/٢) من (البروتوكول المعدل لاتفاقية فيينا لسنة ١٩٩٧) فإن الضرر النووي يشمل :

أ - فقدان الحياة والإصابة الشخصية .

ب - فقدان الملكية أو إصابتها بالضرر.

كما يشمل الضرر النووي وفقاً لتحديد المحكمة المختصة :

ج - كلفة إعادة تأهيل البيئة المتضررة سواء أنفقت أم لم تنفق بشرط أن لا تكون هذه النفقات مما نصت عليه الفقرة الفرعية أعلاه.

د - كلفة الإجراءات الاحترازية بما في ذلك أي خسارة أو ضرر إضافي ينجم عن مثل هذه الإجراءات.

هـ - أي خسارة اقتصادية غير التي نجمت عنها الأضرار البيئية .

وعلى هذا فإن الضرر الذي يجري تعويضه هو الذي (ينشأ من أو نتيجة عن) الخواص الإشعاعية ، وهكذا جرى تفسير تلك العبارة على أنها تشمل كافة أنواع الأضرار ومنها الأضرار العادية شريطة أن يكون السبب الرئيس لها أنها ناتجة عن الخاصية الإشعاعية من مادة نووية ، ويبنى على هذا أن الضرر الوحيد الذي يجب استثنائه هو ذلك الناشئ كلية عن أسباب لا علاقة لها بالخاصية الإشعاعية . وتطبيقاً لهذا فإن هذه النصوص لن تغطي الأضرار الناتجة عن اصطدام سفينتين أو مركبتين حتى وإن كانت إحدى تلك السفينتين أو المركبتين تحمل وقوداً نووياً (١). واستناداً لأحكام (م) ١/٢ من اتفاقية (بروكسل) لسنة ١٩٧١ فإنه :

١. يشمل الإعفاء الوارد في المادة (١) أيضاً الضرر الناشئ عن حادثة نووية لكل من :

(أ) المنشأة النووية ذاتها أو أي موقع لها استعمل أو له صلة باستعمال تلك المنشأة .

(ب) وسائل النقل التي تم عليها نقل المادة النووية وقت الحادث والتي لا يكون المشغل النووي مسؤولاً عنها كونه قد استثنى منها طبقاً لنصوص كل من اتفاقية (باريس) أو اتفاقية (فيينا) أو في الحالات التي تشير إليها المادة (١/ب) أو النصوص المقابلة التي أشار إليها القانون الوطني.

الفرع الرابع : نطاق التعويض .

يرتبط نطاق التعويض المالي بالنطاق الجغرافي لمسؤولية القائم بالتشغيل ، لذا تثير مسألة نطاق التعويض ذات المسائل التي يثيرها النطاق الجغرافي للمسؤولية وتنتهي إلى ذات النتائج تقريباً والتي تتمثل باتجاهين متعارضين ، إذ يرى الاتجاه الأول ضرورة قصر التعويض على رعايا الدول المتعاقدة حسب ، أما الاتجاه الثاني فيرى وجوب تعويض جميع من تضرر من الحادث النووي بغض النظر عن جنسياتهم وإقامتهم ، وتتمثل بعض حجج الاتجاه الأول بالآتي :

١. إن تعويض كهذا سيعرض القائمين بالتشغيل والعاملين المرتبطين بالحقل النووي جميعاً لمخاطر اقتصادية غير مضمونة النتائج في وقت كانت تلك الحماية إحدى أهداف تلك الاتفاقية .

٢. إن رصيد (المسؤولية المحدودة) يجب أن لا يخدم رعايا دول غير متعاقدة بما يؤدي إلى الإضرار برعايا الدول المتعاقدة.

٣. إن هذا الاتجاه يسير باتجاه معاكس للنزعة الحديثة التي تسير نحو مطابقة القوانين الوطنية الداخلية مع الاتفاقيات الدولية .

٤. إن وجود نص كهذا في الاتفاقية سيغري الدول بعدم الانضمام إليها مادام بإمكانها التمتع بفوائد الاتفاقيات دون أن تتحمل التزاماتها .

٥. إن ترك مدى إمكانية شمول مواطني الدول غير المتعاقدة بفوائد الاتفاقية من عدمه إلى القوانين الوطنية - فيما لو حدث - سيوسع من نطاق الاتفاقية وسيشمل أطرافاً لم توقع عليها، كما أن ذلك سيعتمد كلياً على قانون دولة المنشأة في وقت لا تستطيع أي دولة غير متعاقدة أن تضمن الانتفاع بذلك .

أما الاتجاه الآخر والذي يرى وجوب شمول رعايا الدول غير المتعاقدة فقد بنى قناعاته على مجموعة من الحجج والتي منها:

١. إن أساس مسؤولية القائم بالتشغيل إنما تقوم على أساس (المسؤولية المطلقة) وأنه ليس من المنطق والعدالة في شيء استثناء من لحقه ضرر كالضرر النووي من قائم بالتشغيل يعلم يقيناً بمدى خطورة وآثار ذلك الضرر ثم قبل أن يمارس ذلك النشاط بحجة أن دولة المضرور لم تكن طرفاً في تلك الاتفاقية. في وقت تقرر القوانين جميعاً أن على من أحدث ضرراً بالغير يتوجب عليه التعويض .

٢. إن القول بأن تعويض رعايا الدول غير المتعاقدة سيعرض العاملين والمرتبطين بالحقل النووي إلى مخاطر اقتصادية غير مضمونة النتائج في وقت كانت تلك الحماية إحدى أهداف تلك الاتفاقية غير دقيق إذا ما لوحظ أن مسؤولية القائم بالتشغيل فضلاً عن كونها (مسؤولية مطلقة) فإنها (مسؤولية محدودة) ومقتترنة في الوقت ذاته بنظام التأمين الإلزامي .

ومن الناحية الاقتصادية فإنه من الثابت أنه إذا كان الضمان المالي مخصصاً لتعويض مواطني دول غير متعاقدة فإن فوائد المتضررين من مواطني الدول المتعاقدة يمكن أن تتقلص ، ومن الناحية الأخرى فإن إحدى مقاصد الاتفاقية هو حماية القائمين بالتشغيل من خلال تقرير مبدأ (المسؤولية المحدودة) ، وكذلك حماية المجهزين والناقلين من خلال تقرير مبدأ (المسؤولية الموجهة) كذلك فتح المجال للقانون الوطني لتطبيق الاتفاقية على حوادث تقع في دول غير متعاقدة فضلاً عن الأضرار التي تلحق مواطني الدول غير المتعاقدة ، وهذا التوجه من شأنه أن يكون الطريقة الطبيعية للتعامل مع مشاكل القانون الدولي الخاص في حالة وقوع الضرر حيثما يكون قانون أي دولة معينة قابلاً للتطبيق في ظل تنازع القوانين . وفي جميع الأحوال فإن هناك موقفاً آخر يمكن اتخاذه بالنظر إلى التعويض الذي توفره الدولة فيما زاد عن نطاق المبلغ الواجب تأمينه (وهو الضمان المالي المقابل للمسؤولية المحدودة للقائم بالتشغيل) أو الضمانات المالية الأخرى .

المبحث الثالث: المشاكل العملية للنقل النووي

يخضع النقل البحري للمواد النووية إلى طبيعة خاصة وقيود فرضتها طبيعة تلك المواد ، وخصوصية ذلك النقل ، تلك الطبيعة التي تجعلها تخضع إلى القانون النووي وإلى القانون الدولي للبحار في ذات الوقت ، فهي في مفترق الطرق بين هذين القانونين ، تحمل مخاطر الطاقة النووية وتخضع في الوقت ذاته لمخاطر الملاحة البحرية (١). ومن

(1) L.Lucchini et M.voelckel M.passage dans les eaux terntoriales et se jour dans les ports du navire a propul sion nucleaire . Droit Nucleaire et Droit Oceanique Economica. Paris.1977-p.343.

جانب آخر فإن إحدى الصعوبات التي واجهت هذه الاتفاقية هي أن هذه القواعد القانونية تنتمي إلى القانون الخاص ، وأنه يجب تطبيقها في الميدان الدولي ، ذلك أن الاكتفاء بمسؤولية الدولة طبقاً للقانون الدولي العام لا يؤدي إلى الغاية المطلوبة والتي تتمثل إحداها في وضع معايير ثابتة للتعويض عن الضرر وتحديد المسؤولية التي بطبيعتها يجب أن تكون مدنية (١). ومن جانب ثان فإن عملية نقل المواد النووية تخضع في كثير من الدول إلى قانون خاص هو قانون النقل الآمن للوقود النووي المشع والبلوتونيوم والفضلات ذات المستوى العالي جداً من الإشعاع على ظهر السفن ، عليه نعرض في هذا البحث المسائل الآتية:

١- التوافق بين الاتفاقيات النووية .

٢- الاتفاقيات النووية والاتفاقيات البحرية الأخرى

٣- قانون النقل الآمن للوقود النووي

حيث سنتناول كلاً منها في مطلب مستقل .

المطلب الأول : التوافق بين الاتفاقيات النووية .

يشمل النطاق التطبيقي لاتفاقيتي (باريس وفيينا) الضرر النووي الناتج عن منشأة ثابتة كما يشمل أيضاً الضرر الذي يحدث عند نقل المواد النووية ، وفي الوقت ذاته فإن القائم بتشغيل المنشأة النووية سيكون وحده المسؤول عن ذلك الضرر إلا إذا ورد في الاتفاقية ما يخالف ذلك ، ومن جانب آخر فإن القائم بالتشغيل (المرسل) إلى منطقة تقع في دولة متعاقدة سيكون - طبقاً للنصوص الخاصة بالمسؤولية الموجهة - المسؤول وحده ولا يكون القائم بالتشغيل (المرسل إليه) مسؤولاً إلا من اللحظة التي يتسلم فيها المسؤولية وفق بنود واضحة في عقد مكتوب أو عندما تدخل تلك المواد المشحونة عهدته ، أما في حالة إرسال مواد إلى شخص ضمن منطقة تقع في دولة غير متعاقدة فإن القائم بالتشغيل المرسل يبقى مسؤولاً حتى تفريغ المواد من وسيلة النقل (م٤ باريس ، م٢ فيينا). كما أن حق الرجوع على الغير يشمل الناقل والمجهز والغير في حالتين هما إذا نص ذلك صراحة بموجب عقد كتابي أو إذا نتجت الحادثة النووية عن فعل أو تقصير وقعا بقصد إحداث الضرر فيكون للقائم بالتشغيل حق الرجوع على الذي اقترف الفعل أو التقصير (م/١٠ فيينا)

ومن جانب آخر فإن كلتا الاتفاقيتين تستثنى الضرر الحاصل لوسائل النقل أثناء الحادث النووي ، وتقرر على أنه لا يكون القائم بالتشغيل مسؤولاً بموجب هذه الاتفاقية عن الأضرار النووية التي تحدث بوسيلة النقل التي كانت تنقل

نقلا عن د. محمد الحاج حمود - المصدر السابق - ص ١٦٥.

(٢) إدريس الضحاك - المصلحة العربية واتفاقية قانون البحار فيما يتعلق بالمحافظة على البيئة البحرية والبحث العلمي ونقل التكنولوجيا - قانون البحار الجديد

والمصالح العربية - المصدر السابق - ص ٩٧.

المواد موضوعة الحادث أثناء وقوع هذه الكارثة (م/٤/٥/ب فيينا). غير أنه بالاستناد لأحكام الفقرة (٦) من المادة ذاتها فإنه يجوز لأي دولة من الدول الكائنة بها المنشآت أن تصدر تشريعاً تمنع بموجبه تطبيق الفقرة (ب) أعلاه بشرط أن لا تقل مسؤولية القائم بالتشغيل عن الأضرار الواقعة على وسيلة النقل بأي حال من الأحوال عن حد المسؤولية المقرر في الاتفاقية عن كل حادثة نووية. ويستنتج من هذا أنه يمكن لدولة المنشآت أن تشمل الضرر الذي يلحق وسيلة النقل التي كانت تنقل المواد موضوعة الحادث أثناء وقوع هذه الكارثة وتدخله ضمن مسؤولية القائم بالتشغيل بشرط أن لا يؤدي ذلك إلى تقليل مسؤولية القائم بالتشغيل فيما يخص الأضرار الأخرى إلى حد أدنى من المسؤولية المحدودة. وقد أثارت هذه الفقرة مشكلة بحد ذاتها ذلك أن الأطراف المتعاقدة قد تبنت وجهات نظر مختلفة بخصوص إمكانية شمول الضرر الحاصل بوسائل النقل بمسؤولية القائم بالتشغيل كما أجازت ذلك المادة أعلاه، ومن أجل تجنب احتمالية نشوء الخلافات بين الأطراف المتعاقدة فقد أوصت لجنة الوكالة الذرية للطاقة الأوروبية موقعي اتفاقية (باريس) باتخاذ خطوات قانونية لغرض شمول تلك الوسائل ضمن التعويض، ومثل هذا الموقف يوجب بالتالي تبني حلولاً واضحة لأنه يرتبط بمفهوم مسؤولية القائم بالتشغيل المطلقة من جهة كما أنه يرتبط بالمسؤولية المحدودة والغاية منها مثلما هو إجراء من شأنه أن يؤثر إلى حد ما على حجم التعويض بالنسبة للأضرار الأخرى نظراً للقيمة الاقتصادية العالية لوسائل النقل تلك. لذا نصت (م/٢ بروكسل لسنة ١٩٧١) على:

١- الإعفاء المشار إليه في المادة الأولى من هذه الاتفاقية يجب أن يطبق كذلك في مجال الضرر الحاصل بسبب أحداث نووية:

(أ) إلى المنشآت النووية ذاتها أو أي ممتلكات تابعة لها والتي تستعمل أو سوف تستعمل ولها علاقة بالمنشآت.

(ب) لوسائل النقل التي تم عليها نقل المواد النووية وقت الحادث والتي لا يكون القائم بالتشغيل النووي مسؤولاً عنها، لأن مسؤوليته عن هذا الضرر قد فصلت تبعاً لاتفاقيتي (باريس أو فيينا) أو في الحالات التي أشارت إليها (المادة الأولى/ب).

٢- في جميع الأحوال فإن فوائد الفقرة (١) من هذه الاتفاقية لا تؤثر على مسؤولية أي فرد كان قد سبب الضرر متعمداً أو غير متعمد.

ومن جانب آخر فإن تطبيق الاتفاقية قد تحدد بالمدى الجغرافي للدول المتعاقدة مع الأخذ بالحسبان أن اتفاقية (باريس) قد تحدد مداها الجغرافي بدول المجموعة الأوروبية، أما اتفاقية (فيينا) فقد وضعت لتطبق على نطاق عالمي لذا فإنه من أجل تطبيق هاتين الاتفاقيتين وتجنب التعارض الحاصل بينهما تم التوقيع على اتفاقية (بروكسل المكملة لاتفاقية باريس) في ١٩٦٣/١/٣١، كما تم توقيع بروتوكول تكميلي تنظيمي لها في ١٩٦٤/١/٢٨، ومن هنا جاءت المادة (٢/بروكسل لسنة ١٩٧١) لتنص على: تغطي الاتفاقية مناطق الدول المتعاقدة ومياهها الإقليمية كما تشمل الحوادث والأضرار التي تقع في البحار البعيدة. ويبدو أن المشرع النووي قد أخذ بتوصية لجنة الوكالة الذرية

للطاقة الأوربية في ١٩٦٨/٤/٢٥. وبما أن الاتفاقيات الدولية لا يمكن لها أن تنشأ التزامات إلا على الأطراف المتعاقدة دون غيرها ، فقد ذهبت اتفاقية (باريس) إلى أن الحوادث والأضرار التي تقع في منطقة الدول غير المتعاقدة مستثناة من المدى التطبيقي للاتفاقية ومع خلو اتفاقية (فيينا) من شرط كهذا إلا أن لجنة الوكالة الذرية للطاقة النووية الخاصة بالمسؤولية المدنية عن الأضرار النووية قد بينت عام ١٩٦٤ أن هذه الاتفاقية لا تغطي ضرر الحوادث الناشئة ضمن منطقة الدول غير المتعاقدة حتى وإن كان الحادث النووي الذي أنشأ الضرر قد وقع ضمن منطقة طرف متعاقد أو في البحار العالية.

وتفريعاً على ذلك فإن الحادث النووي الذي يقع في منطقة دولة غير متعاقدة سوف يجري النظر فيه أمام محكمة دولة غير متعاقدة ، وفي الغالب فإن القانون الوطني الذي يقوم على أساس غير الاتفاقيات الدولية النووية هو الذي يمكن أن يطبق. وإذا كان ذلك هو أساس العلاقة بين الدول الأطراف في الاتفاقيات النووية والدول غير الأطراف فإن العلاقة بين الأطراف المتعاقدة بعضها البعض محكومة بعلاقة أخرى فقد نصت (م/١٧ فيينا) على : بالنسبة للأطراف المتعاقدة وفيما بين بعضها البعض والآخر ، فإن هذه الاتفاقية لن تؤثر على تطبيق الاتفاقيات الدولية الخاصة بالمسؤولية المدنية عن أضرار الطاقة النووية السارية فعلاً ، أو التي تحت التوقيع أو التعديل أو انضمام أطراف أخرى إليها ، في خلال المدة التي تكون الاتفاقية الحالية مفتوحة للتوقيع).

ولما كانت الغاية من هذه الاتفاقية هو رفع التعارض وحل النزاعات الناشئة عن التطبيق الآني المتزامن للضرر النووي للاتفاقيات الأخرى التي تنشأ فيها المسؤولية بمقتضى المكان الذي وقعت فيه الحادثة على مشغلي المنشآت النووية التي نقلت منها المواد موضع المسؤولية أو إليها كان لابد من تقرير المادتين الأولى والثالثة حيث تنص المادة الأولى على أنه : (لا تنشأ أي مسؤولية بموجب أحكام هذه الاتفاقية على أي شخص يمكن أن يكون مسؤولاً عن الضرر الذي يتسبب فيه حادث نووي إذا كان القائم بتشغيل المنشأة النووية هو المسؤول عن هذا الضرر وذلك إما :

(أ) بموجب اتفاقية (باريس) المبرمة في ٢٩/يوليو-تموز/١٩٦٠ والخاصة بمسؤولية الطرف الثالث في مجال الطاقة النووية وبروتوكولها الإضافي في ٢٨/يناير-كانون الثاني/١٩٦٤ ، أو اتفاقية (فيينا) المبرمة في ٢١/مايو-مايس/١٩٦٣ والخاصة بالمسؤولية المدنية عن الضرر النووي . أو :

(ب) استناداً إلى قانون وطني يُنظم المسؤولية عن هذا الضرر ، بشرط أن يكون هذا القانون مراعيًا من كافة النواحي صالح الأشخاص الذين يتعرضون للضرر نفس قدر مراعاة اتفاقية (باريس) أو اتفاقية (فيينا).

وطبقاً لأحكام (م/٣ بروكسل لسنة ١٩٧١) فإنه (ليس في هذه الاتفاقية شرط يمكن أن يؤثر على مسؤولية القائم بتشغيل سفينة نووية وذلك فيما يتعلق بضرر سببه حادثة نووية نتجت عن وقود نووي أو نواتج مشعة أو نفاية مشعة عن تلك السفينة) ويقصد بذلك مسؤولية القائم بتشغيل السفينة النووية طبقاً لأحكام اتفاقية بروكسل الخاصة

بمسؤولية مشغلي السفن النووية لسنة ١٩٦٢ ، ولكن هذا لا يمنع من تطبيق أحكام الاتفاقية على الحوادث النووية الناتجة عن المواد النووية التي تقوم بنقلها هذه السفينة لحساب منشأة نووية أخرى فيعفى مالك هذه السفينة أو الناقل من مسؤولية الحادث ويتحملها القائم بتشغيل المنشأة النووية وحده وتأخذ هذه السفينة حكم أي سفينة نقل عادية مادام الحادث لم ينتج عن الوقود النووي أو المخلفات النووية للسفينة ذاتها (١).

الفرع الثاني: الاتفاقيات النووية والاتفاقيات البحرية الأخرى .

إن إحدى المشاكل الأكثر تعقيداً هي التي تنشأ عند تطبيق الاتفاقيات البحرية غير النووية عند وقوع حادث نووي وقت عملية النقل البحري ذلك بأن أحكام (م ٥/٢، ب باريس) قد قررت أنه (لا يكون أي شخص خلاف القائم بالتشغيل مسؤولاً عن الأضرار النووية إلا إذا ورد في نصوص هذه الاتفاقية ما يخالف ذلك على أن لا يؤثر ذلك في تطبيق أي اتفاقية دولية خاصة بالنقل تكون سارية المفعول أو معدة للتوقيع أو التعديل أو مسموحاً بالدخول فيها في التاريخ الذي تكون هذه الاتفاقية معدة للتوقيع). ويبنى على ذلك أنه يمكن للمضرور أن يقدم دعواه ضد الناقل أو مالك السفينة وفقاً لنصوص الاتفاقيات البحرية . وهذا أمر من شأنه أن يترك المجال مفتوحاً أمام مسؤوليات أخرى يمكن أن تتقرر وفقاً للاتفاقيات البحرية ذاتها ولكنها لا تلغي ولا تحل محل مسؤولية القائم بالتشغيل النووي القائمة على اتفاقية (باريس و فيينا) ، وهكذا يمكن أن تتحمل شركات النقل ومالكي السفن مسؤولية الحادث النووي والضرر الناتج عنه وهذا أمر لا تقوى عليه تلك الشركات مما يدفعها إلى الامتناع عن نقل قد يدفعها إلى حافة الإفلاس ذلك أن قوانين تحديد المسؤولية وفقاً للاتفاقيات البحرية ليست واضحة وشاملة كقوانين الاتفاقيات النووية وفي الحقيقة غالباً ما تفسر بطريقة ضيقة من قبل المحاكم . ومن جانب آخر فإن وجود عدد من الاتفاقيات البحرية من شأنه أن يثير للناقل كماً من المشاكل القانونية ويشمل ذلك الاتفاقيات التي تتضمن نصوصاً ترتبط بالمسؤولية التعاقدية أو مسؤولية الطرف الثالث عن الضرر الناجم أثناء النقل البحري للمواد النووية والتي منها :

١. اتفاقية بروكسل الخاصة بالتصادم لسنة ١٩١٠.

٢. اتفاقية بروكسل الخاصة بتحديد مسؤولية مالكي السفن لسنة ١٩٥٧.

٣. اتفاقية بروكسل الخاصة ببوليصة الشحن لسنة ١٩٢٤.

ومن هنا فإنه ليس غريباً أن يثير نقل المواد النووية عن طريق البحر عدداً من المشاكل القانونية المعقدة ، لذا فإن القانون البحري الوطني منه والدولي من جانب والنظام القانوني الخاص الذي أقرته الاتفاقيات الدولية بمسؤولية الطرف الثالث من جانب آخر يجب أن تؤخذ بالحسبان في مثل هذا النوع من النقل ، ويبدو هنا أن قواعد القانون البحري مختلفة تماماً عن قواعد القانون النووي فيما يخص مسؤولية الطرف الثالث حيث تنبع الأولى من المفهوم

التقليدي للمسؤولية القائمة على عنصر الخطأ فيما تنبع الثانية من المفهوم الأكثر حداثة للمسؤولية المطلقة والمركزة للشخص الواحد والذي هو القائم بالتشغيل النووي^(١). ومن أجل الحد من المشاكل القانونية التي تنشأ عن تعارض الاتفاقيات البحرية والاتفاقيات النووية وامتداد أحكامها لتشمل حالات تدخل في نطاق اتفاقية أخرى وهو أمر من شأنه تعقيد العلاقة بين أحكام تلك النصوص وهو ما ينطبق على النقل البحري للمواد النووية حيث توزعت أحكامه بين اتفاقية (باريس وفيينا وبروكسل) ويمكن أن يؤدي ذلك إلى تطبيق أكثر من اتفاقية من اتفاقيات المسؤولية النووية عليها فقد نصت (م/٤) من اتفاقية (بروكسل لسنة ١٩٧١) على أن: (تلغي هذه الاتفاقية (منذ أن تكون مفتوحة للتوقيع) أي اتفاقية دولية في مجال النقل البحري تكون سارية المفعول أو مفتوحة للتوقيع أو للمصادقة ولكن فقط للحد الذي تتعارض معها هذه الاتفاقية. وفي جميع الأحوال فليس في هذه المادة ما يؤثر على التزامات الأطراف المتعاقدة بهذه الاتفاقية مع الدول غير المتعاقدة في هذه الاتفاقية بموجب اتفاقيات دولية كهذه).

وطبقاً لأحكام اتفاقية (بروكسل الخاصة بتشغيل السفن النووية لسنة ١٩٦٢) فقد نصت (م/١٣) منها على أن: (تطبق هذه الاتفاقية على الأضرار النووية التي تنتج من حوادث نووية تقع في أي مكان في العالم بسبب الوقود النووي، أو البقايا أو الفضلات المشعة المتعلقة بسفينة نووية ترفع علم الدولة المتعاقدة. فيما نصت (م/١٤) منها) على أن: (تلغي هذه الاتفاقية أي اتفاقية دولية قائمة أو مفتوحة للتوقيع عليها أو للتصديق، أو للدخول فيها في تاريخ فتح هذه الاتفاقية للتوقيع عليها، في الحدود الذي تتعارض فيها مع هذه الاتفاقية فقط. على أنه ليس في هذه المادة ما يؤثر على التزامات الأطراف غير المتعاقدة طبقاً لهذه الاتفاقيات).

واتساقاً مع هذا التوجه فقد نصت (م/٤) من البروتوكول الخاص بتعديل الاتفاقية الدولية لتوحيد بعض القواعد القانونية المتعلقة بسندات الشحن الموقعة في بروكسل بتاريخ ١٩٢٤/٨/٢٥ (قواعد فسبي) لسنة ١٩٦٨ (تلغي المادة التاسعة من الاتفاقية ويستعاض عنها بالآتي) (لا تؤثر هذه الاتفاقية على أحكام أي اتفاقية دولية أو قانون وطني ينظم أحكام المسؤولية عن الأضرار النووية).

أما اتفاقية الأمم المتحدة الخاصة بنقل البضائع بحراً لسنة ١٩٧٨ (قواعد هامبورج لسنة ١٩٧٨) فقد نصت (م/٢٥) منها على:

٣- لا تنشأ أي مسؤولية بموجب هذه الاتفاقية عن التلف الذي يتسبب فيه حادث نووي إذا كان مشغل المنشآت النووية هو المسؤول عن هذا التلف :

(أ) - بموجب اتفاقية (باريس) المبرمة في ٢٩/ تموز/ ١٩٦٠ والخاصة بمسؤولية الطرف الثالث في مجال الطاقة النووية بنصها المعدل بالبروتوكول الإضافي المؤرخ في ٢٨/ كانون الثاني/ ١٩٦٤، أو بموجب اتفاقية (فيينا) المبرمة في ٢١/ مايو- مايس/ ١٩٦٣ والخاصة بالمسؤولية المدنية عن الضرر النووي. أو:

(ب) - إستناداً إلى قوانين وطنية تنظم المسؤولية عن مثل هذا الضرر ، بشرط أن تكون هذه القوانين مراعية من كافة النواحي للأشخاص الذين يتعرضون للضرر بنفس القدر كاتفاقية (باريس) أو اتفاقية (فيينا).

المطلب الثاني : قانون النقل الآمن للوقود النووي

تثير عملية نقل المواد النووية مسائل قانونية وفنية لا تثيرها عملية نقل المواد والبضائع العادية وذلك لاختلاف المادة محل النقل وحجم المخاطر الناجمة عن الحادث النووي ، لذا فلا غرابة أن تتطلب عملية النقل هذه إجراءات خاصة وقيود صارمة وسياقات مشددة من شأنها أن تجعل من وسيلة النقل وساطة مهيأة تماماً للقيام بهذه الرحلة. ولا غرابة أن تتخذ تلك الإجراءات والقيود شكل القواعد القانونية. ذلك أن تهيئة السفينة وجعلها في حالة صالحة للنقل وتجهيزها وتطعيمها وتموينها على الوجه المرضي وإعدادها مع الأقسام الأخرى إنما هي التزامات يفرضها القانون على ناقل البضائع العادية قبل الرحلة وعند البدء ، وإذا (أصبح مستقراً اليوم أن مالك السفينة (أو الناقل) مسؤول في مواجهة مالك الشحنة عن الهلاك والتلف الناشئ عن عدم الصلاحية مالم يتمكن من إثبات أن المهمة الكافية قد بذلت منه ومن كل من استعان بهم في تنفيذ التزامه ، كما أن العديد من الحوادث إنما ترجع أسبابها إلى عدم صلاحية السفينة ذاتها(١). فإن هذه الإجراءات تكون أكثر إلحاحاً في نقل المواد النووية. وهذا واحد من الأسباب التي دعت إلى وضع (قانون النقل الآمن للوقود النووي).

إن (قانون النقل الآمن للوقود النووي) يعد واحداً من القوانين التي تضمنتها السلسلة القانونية للوكالة الدولية للطاقة الذرية وقد أشير إلى (TS-R-1, TS-R-2) كوثيقة وملحق اختياري لقانون تلك الوكالة والخاص بالنقل الآمن للمواد المشعة (TS-G-1-1) فوضعت (TS-R-1) الأساس والطريقة المناسبة له وهو اليوم ينظم من قبل الأمم المتحدة ويمثل تنظيم ذلك النقل بما يدعى بـ (الوثيقة البرتقالية Orange Book).

إن نقل المواد النووية يميز - بما يتميز به - بكونه يمتلك سجل سلامة بارز ، كما أنه يقوم على أساس من قانون نموذجي صيغت نصوصه منذ عام ١٩٦٣ وتسهم في ذلك الجهد العديد من منظمات الأمم المتحدة كالمنظمة الدولية للطيران المدني (I.C.A.O) والمنظمة الدولية للملاحة البحرية (I.M.O). كما التزمت هذه الوكالة ومعها الدول الأعضاء بمراجعة دورية ثابتة لهذا القانون كي ينسجم دوماً والغاية التي وجد من أجلها.

ومع أن تطور معايير الأمان والسلامة في نقل المواد المشعة قد بدأ منذ سنوات طويلة إلا أن هناك العديد من القضايا التي بدأت تثير قلقاً متزايداً ذلك أن مسألة السلامة والأمان في عملية النقل هذه والاهتمام بها يشكل قضية ذات أهمية خاصة بحد ذاتها لعدة أسباب منها الطبيعة الخطرة للمواد النووية ووقوع العديد من حالات السرقة لعدم وجود الحماية الكافية لها في إطار النقل الحكومي.

(١) الدكتور أحمد محمود حسنى - النقل الدولي البحري للبضائع - منشأة المعارف بالإسكندرية - الطبعة الثانية - ١٩٨٩ - ص ١٠٠ ، ١٠٤ - ١١٩.

ولما كان قانون النقل البحري للمواد الخطرة والذي يستمد عموماً آلياته من قوانين الوكالة الدولية للطاقة الذرية والخاصة بالنقل الآمن للمواد المشعة لا يتضمن المسائل الضرورية الخاصة بتصميم معدات السفن التي تقوم بنقل المواد النووية. وللزيادة الملحوظة في عمليات النقل البحري للوقود النووي المشع والبلوتونيوم. واعتقاداً بأن وجود قوانين تلبي حاجة تصميم وبناء وتشغيل السفن الملتزمة بنقل تلك المواد قد زاد من مستوى السلامة البحرية وحماية بيئتها فقد عملت المنظمة البحرية الدولية وبالتعاون مع الوكالة الدولية للطاقة الذرية وعدد من المنظمات ذات العلاقة على وضع قانون خاص بالنقل النووي بحراً أطلق عليه (قانون النقل الآمن للوقود النووي والنفايات العالية جداً من الإشعاع والمنقولة في الحاويات على ظهر السفن^(١)):

Code for the Safe Carriage of Irradiated Nuclear Fuel, Plutonium- and High- Level Radioactive Wastes in Flasks on Board Ships.

وأخذت به العديد من الدول ومنها (فلندا^(٢)). لذا سنتناول كلاً من الإطار القانوني وسياقات أجهزة السفن ومعداتهما في ذلك القانون كل في فرع مستقل.

الفرع الأول: الإطار القانوني لقانون الوقود النووي المشع.

لما كان قانون الوقود النووي المشع هو القانون المنظم لعملية نقل تلك المواد كان من الطبيعي أن يتضمن عدداً من النصوص القانونية التي تحدد إطاره القانوني والتي منها :

١ - قانون الوقود النووي المشع : يعني القانون الدولي الخاص بالنقل الآمن بالحاويات للوقود النووي المشع والبلوتونيوم وفضلات المواد ذات النشاط الإشعاعي العالي على ظهر السفن والمعتمد من قبل المنظمة البحرية الدولية

(١) جاء في ديباجة القانون والتي تمثل الأسباب الموجبة أنه استناداً لأحكام (م١٥/ي) من اتفاقية المنظمة البحرية الدولية والمتعلقة باختصاصات الاجتماع الخاص بتنظيمات الخطوط الأساسية المتضمنة السلامة البحرية ومنع التلوث البحري من السفن وإيقافه والسيطرة عليه. واستناداً لشروط الفصل (السابع) من اتفاقية سلامة الحياة البحرية (المعدلة) لسنة ١٩٧٤ (SOLAS) وشروط قانون النقل البحري للبضائع الخطرة (I.D.M.G) والذي ينظم من بين ما ينظمه مسألة نقل المواد المشعة عن طريق البحر. وأن الفقرة (٣٠/١٧) (ix) من المذكرة (٢١) لمؤتمر الأمم المتحدة لتطوير البيئة تشجع المنظمة البحرية الدولية (I.O.M) والوكالة الدولية للطاقة الذرية لإتمام العمل سوية ، وأخذاً بالحسبان قانون النقل الآمن للوقود النووي المشع في الحاويات على ظهر السفن. وتثميناً للعمل المنجز عن طريق الشراكة بين الوكالة الدولية للطاقة الذرية والمنظمة البحرية الدولية المتعلق بالنقل الآمن للوقود النووي المشع والمواد النووية الأخرى عن طريق البحر. وأخذاً بالحسبان التوصيات المقدمة من قبل جمعية السلامة البحرية في جلستها (٦٢) والتوصيات المقدمة من قبل جمعية حماية البيئة البحرية في جلستها (٣٤) فقد شرع هذا القانون.

(٢) إن الشروط الخاصة بالنقل الآمن بواسطة حاويات الوقود النووي المشع والبلوتونيوم وفضلات المواد ذات النشاط الإشعاعي العالي (I.N.F CARAGE) على ظهر السفن وكذلك قانون الوقود النووي المشع (I.N.F) قد طبع لإيضاح وتفسير (MSC.88(71) وقانون الوقود النووي المشع الذي تضمنته وألحق باتفاقية (SOLAS) القسم (د) بناء على تحليل (MSC87(71) والذي دخل حيز التنفيذ في (فلندا) في الأول من كانون الثاني من عام ٢٠٠١. وبينما دخل قانون الوقود النووي المشع حيز التنفيذ في الأول من شباط من عام ٢٠٠١. كما أن شروط نقل حمولة الوقود النووي المشع قد أضيفت إلى المرسوم الرئاسي الخاص بنقل البضائع الخطرة في الحاويات المنقولة بحراً والرقم (١٩٩٨/٦٦٦). وبمقتضى الأمر الحكومي (٢٠٠٠/١١٦٣) ، واستناداً لذلك فإنه في حالة نقل حاويات الوقود النووي المشع فان شروط قانون النقل البحري للبضائع الخطرة قد تضمنتها المرسوم المذكور كما تضمن المعلومات الخاصة بشحن الوقود النووي ومصطلحات النقل .

والذي يتعامل مع الوقود النووي المشع (I.N.F) المحمل كشحنة تتطابق والقسم السابع من القانون الدولي الخاص بنقل البضائع البحرية الخطرة (I.M.D.G) .

٢- التصنيف والحاويات: صنف شحنت الوقود النووي وتم المصادقة عليها من قبل (سلطة الأمان النووي والإشعاعي (THE STUK) فيتشمل أنواع الحاويات والرمز.

٣- وثائق النقل: يعد نظام نقل البضائع الخطرة نظاماً متعدد المزايا وهو ما استلزمه القانون الدولي الخاص بنقل البضائع البحرية الخطرة حيث يمكن من خلاله نقل الوقود النووي المشع في (فلندا) وقد وضعت جميع الوثائق والشهادات الرسمية لنقل تلك البضائع من قبل (سلطة الأمان النووي والإشعاعي).

٤- قسم السفن: لأغراض تطبيق قانون الوقود النووي المشع (I.N.F) فإن جميع الشروط المتعلقة بحمولة السفن وشحنها ومدى مطابقتها لمتطلبات النصوص القانونية قد أوكلت إلى الجهة التي منحت الوثيقة الدولية بالجودة ذاتها (١).

الفرع الثاني: سياقات أجهزة السفن ومعدات.

طبقاً لقانون الوقود النووي المشع فإن السفينة يجب أن تحتوي على المكونات الضرورية المتعلقة بالحد من الضرر أو تلافيه ومنها:

١- توفير معدات السلامة من الحريق ، ومعدات الطاقة الكهربائية ، وأجهزة تنظيم درجة الحرارة ، والتأكد من متانة بنية ظهر السفينة.

٢- تزويد السفينة بمعدات وأجهزة الحماية من الإشعاع .

٣- وجوب إيجاد مصادر بديلة متفق عليها للطاقة الكهربائية (القسم الثاني والثالث من القانون).

٤- تجهيز السفينة بوسائل بديلة آمنة تفي بالغاية التي وجدت من أجلها عند نقل الحاويات على ظهر السفينة أو على سطح المركبة المادة (٢/٦ من القانون).

٥- تدريب العاملين على ظهر السفينة .

٦- وضع خطة للطوارئ (٢).

(٣) من هذه الأقسام هي :

أ - وهي السفن الملائمة لنقل الوقود النووي المشع والتي يكون نشاطها الإشعاعي الكلي أقل من (٤,٠٠٠ TBq).

ب - وهي السفن الملائمة لنقل الوقود النووي المشع والعالية الإشعاع والتي يكون نشاطها الإشعاعي الكلي أقل من (١٠ X٢) 6 (TBq) . والسفن الملائمة لنقل البلوتونيوم مع مجموع نشاط كلي أقل من (١٠ X٢) 5 (TBq) .

ج - وهي السفن الملائمة لنقل الوقود النووي المشع والعالية الإشعاع دون تحديد للحد الأعلى لنشاطها الإشعاعي الكلي .

إن شحنت الوقود النووي تكون ملائمة للنقل في القسم (ج) أعلاه . ويجب أن لا يسمح إطلاقاً بنقل المسافرين على ظهر سفينة تحمل شحنة نووية .

(١) تعد مخلفات الوقود النووي ونواتج عملية تكريره أكثر الشحنت خطورة لذا قررت المنظمة البحرية الدولية (I.O.M) عام ١٩٩٦ مناقشة عملية نقل تلك المواد

التي تعهد ضامن المواد الفعالة من خلال قانون (Code of Practice)

واستناداً لهذا القانون فإنه يتوجب على كل سفينة تقوم بنقل شحنات وقود نووي مشع أن تضع خطة للطوارئ لمواجهة الحالات الاستثنائية، وهذه الخطة يجب أن يكون مصادقاً عليها من قبل (الإدارة البحرية). أما السفن الأجنبية في المياه الإقليمية فإنه يجب أن تحمل خطة للطوارئ مصادقاً عليها من قبل (دولة العلم) وقد كتبت بلغة ربان السفينة وضباطها والعاملين عليها أو في لغة متفق عليها. ويجب أن تتضمن هذه الخطة في أقل تقدير :

أ - الإجراءات المتبعة من قبل الربان لتقرير الحالة الطارئة وإعلانها.

ب - الصلاحيات الممنوحة لأشخاص السفينة عند وقوع حادث يتعلق بشحنات الوقود النووي المشع .

٧- التبليغ عن وقوع الحادث :

في حالة وقوع الحادث النووي فإن (النظام السابع) من اتفاقية (سولاز SOLAS) والخاصة بنظام التبليغ والإخبار عن وقوع الحادث يجب أن يطبق في حالتي (الفقدان المحتمل أو المؤكد) لشحنات الوقود النووي المشع فوق ظهر السفينة .

الاستنتاجات

تعد عملية نقل المواد النووية بحراً من منشآت الطاقة النووية وإليها إحدى مشاكل الصناعة النووية ذلك أن اتفاقيتي (باريس وفيينا) الخاصة بالمسؤولية عن أضرار الطاقة النووية في الاستخدامات السلمية قد تحدد نطاق تطبيقها على حوادث المفاعلات النووية وحوادث عملية نقل المواد النووية من تلك المنشآت وإليها . وفيها تقوم المسؤولية على القائم بالتشغيل وحده وهو ما يعرف بمبدأ (المسؤولية المركزة) ، غير أن المشرع قد أجاز للقائم بالتشغيل الرجوع على محدث الضرر إهمالاً أو عمداً وهو ما يشمل الناقل ومالكي السفن ، وإذا كانت مسؤولية الناقل تخضع لمبدأ (المسؤولية المحدودة) حيث تتحدد مسؤوليته بسقف مالي لا تتجاوزه مع اقترانه بوجود ضمان مالي أو تأمين بما يساوي مسؤوليته المحدودة هذه مع ضمان دولة القائم بالتشغيل لما زاد عن حدود المسؤولية هذه فإن الرجوع على الناقل سيكون طبقاً للقانون العادي وهو ما يعني رجوع بكامل مبلغ الضرر لا بحدود المسؤولية المحدودة ، وبما أن الحوادث النووية تتسم بجسامة الأضرار فإن ذلك يعني أن الناقل سيكون مسؤولاً مسؤولية لا حد لها مما يدفع شركات النقل إلى إفلاسها لذا أحجمت تلك الشركات عن نقل كهذا ما لم تتوافر الضمانات الكافية للناقل ومن يمكن أن تنشأ مسؤوليته عن الحادث وبعبكسه فإن ذلك يعني توقف النشاط النووي الذي تتسابق الدول على تطويره ، لذا

الذي تبنته هذه المنظمة عام ١٩٩٣ والذي سن بغية تأمين ناقلات الوقود النووي ونفاياته. ومن جانب آخر فإن اتحاد عمال الملاحة الدولية (I.T.F) ومعهم الملاحن يسعون لتحقيق تأمين النقل من أخطر المواد الإشعاعية من خلال تنظيم ملاحية السفن وتدريب طواقمها ووجود السفن المساعدة والاهتمام بتأمين السفن الناقلة للبضائع العادية وعبارات السفن وإبعاد الأضرار البيئية والاقتصادية . وقد جرت الموافقة على إعادة النظر بذلك القانون خصوصاً وأن ذلك يتعلق باتخاذ وسائل الحيطة والسلامة قبل وقوع الحادث بغية منعه أو التقليل من آثاره بعد وقوع الحادث لذا فإن قانون النقل الآمن له اهتمام بتصميم بناء السفن بما يتوجب أن تتضمن وسائل الحماية ومعدات انتشار الحوايات والخزانات الفارقة وإدارة السفن في أثناء شحنها. بحث عن طريق الأنترنت. Environmental

كان لابد من إيجاد حلول عملية لهذه المشكلة وهو ما دفع الى تبني اتفاقية بروكسل الخاصة بالمسؤولية المدنية في ميدان النقل البحري للمواد النووية المبرمة في ١٧/مايس/١٩٧١، ويمكن أن يلاحظ من خلال هذا البحث عدد من النتائج منها:

١. أن قواعد اتفاقية بروكسل الخاصة بالمسؤولية المدنية في ميدان النقل البحري للمواد النووية لسنة ١٩٧١ تقوم على قواعد مختلفة تماماً عن القواعد التي درج التعارف عليها في ميدان النقل البحري للبضائع العادية ويرجع ذلك إلى طبيعة المادة محل النقل، وطبيعة الضرر النووي، وجسامة الحادثة النووية، وكذلك إلى حوادث الطريق والمخاطر الأخرى التي تحفه من كل جانب.

٢. أن الغاية من اتفاقية (بروكسل لسنة ١٩٧١) هو رفع التعارض وحل النزاعات الناشئة عن التطبيق الآني المتزامن للضرر النووي لبعض الاتفاقيات البحرية التي تتعامل مع مسؤولية مالكي السفن، فضلاً عن الاتفاقيات الأخرى التي تضع مسؤولية الأضرار الناجمة عن الحوادث النووية على عاتق القائمين بتشغيل المنشآت النووية التي نقلت منها المواد موضوع الحادث أو إليها.

٣. اختلاف قواعد المسؤولية في الاتفاقيات النووية عن قواعد ونصوص المسؤولية في الاتفاقيات البحرية ففي الوقت الذي تقوم فيه المسؤولية طبقاً للاتفاقيات النووية على القائم بالتشغيل النووي فإن المسؤولية تقوم عند نقل البضائع العادية في مواجهة الناقل في حالة الهلاك أو التلف أو التأخير. حيث يتحمل الناقل في جميع عقود نقل البضائع بحراً المسؤوليات ويخضع للالتزامات ويتمتع بالحقوق المنصوص عليها وذلك فيما يتعلق بشحن البضائع ورحلتها ونقلها وحفظها والعناية بها وتفريغها.

٤. أن قواعد القانون البحري تختلف تماماً عن قواعد القانون النووي فيما يخص مسؤولية الطرف الثالث حيث تنبع الأولى من المفهوم التقليدي للمسؤولية القائمة على عنصر (الخطأ) فيما تنبع الثانية من المفهوم الأكثر حداثة والمتمثلة بالمسؤولية (المطلقة) والمركزة للشخص الواحد والذي هو القائم بالتشغيل النووي.

٥. أن اتفاقيتي (باريس وفيينا) مكّنت القائم بالتشغيل من الرجوع على الغير في حالة ما إذا نص على ذلك صراحة في عقد كتابي. أو إذا نتجت الحادثة النووية عن فعل أو تقصير وقعا بقصد إحداث الضرر فيكون للقائم بالتشغيل حق الرجوع على الشخص الذي اقترف الفعل أو التقصير بهذا القصد وهكذا تبدو هاتان الاتفاقيتان قاصرتين عن إضفاء الحماية المنشودة للناقل والمصالح الملاحية مما ينعكس بالتالي على تطور الصناعة النووية ذاتها، لان حق الرجوع للقائم بالتشغيل يشمل - مما يشمل - الناقل ومالكي السفن فلا يمنع ذلك من إمكان مطالبتهم مباشرة بالتعويض أولاً كما لا يمنع ذلك من اتخاذ إجراءات الحجز التحفظي على السفينة موضوع الحادثة أو أي سفينة أخرى تابعة للمالك أو الناقل ثانياً.

٦. أن مسؤولية القائم بالتشغيل مقررّة بالحد الأقصى لمسؤوليته المنصوص عليه في الاتفاقيات في حين قد يتحمل مالك السفينة أو الناقل مسؤولية التعويض عن الحادث بأكمله غير مقيد بحد أقصى وفقاً لاتفاقيات النقل البحري .

٧. أن إحدى الصعوبات التي واجهت هذه الاتفاقية هي أن هذه القواعد القانونية تنتمي إلى القانون الخاص ، وأنه يجب تطبيقها في الميدان الدولي ، إذ أن الانتقال بمسؤولية الدولة طبقاً للقانون الدولي العام لا يؤدي إلى الغاية المطلوبة والتي تتمثل إحداها في وضع معايير ثابتة للتعويض عن الضرر وتحديد المسؤولية التي يطبقها يجب أن تكون مدنية .

٨. أن تحديد المسؤولية في الاتفاقيات النووية تمنع القائم بالتشغيل من الاتفاق أو إدراج شرط من شأنه إعفاء نفسه بموجب هذا الاتفاق من المسؤولية أو التخفيف منها بأي طريقة كانت أو تحديد مسؤوليته عن الحادث بحد مالي معين لتعارض ذلك الاتفاق مع نصوص الاتفاقيات الدولية التي قررت حالات المسؤولية وحدودها.

٩. أن اتفاقية (بروكسل لسنة ١٩٧١) تعد امتداداً للاتفاقيات النووية لذا قصرت أحكامها على مبادئ محددة منها تأكيد مبدأ المسؤولية المركزة بما يتواءم والغاية من تلك الاتفاقية فقد جرى إعفاء الناقل ومالكي السفن ومن تقوم مسؤوليتهم طبقاً للقانون البحري الذي يقوم على غير مبادئ الاتفاقيات النووية، وآلية تطبيق أحكامها في علاقتها مع الاتفاقيات الأخرى (باريس وفيينا) (م/١ منها)، وحالتين من حالات إعفاء المشغل النووي من المسؤولية (م/٢ منها)، وحالة تنازع الأحكام مع الاتفاقيات الدولية في مجال النقل البحري (م/٤ منها) وبذلك فإنها قد أحالت بقية الأحكام إلى الاتفاقيتين المذكورتان ، ومن ثم الإبقاء على المبادئ والمسائل الأخرى التي جاءت بها الاتفاقيتين المذكورتين. تلك المبادئ التي وجدت لتحقيق صالح المضرور وتوفير أقصى حماية للجمهور وإيجاد أنجع السبل لتأمين غطاء مالي للقائم بالتشغيل وحماية الناقلين ومالكي السفن والمجهزين النوويين الدوليين المسؤولين طبقاً للقواعد العامة.

١٠. ولأن المادة النووية هي محور هذه الأحكام فإن تحديد الكميات المنقولة من المادة النووية والتي ستطبق عليها نصوص القواعد النووية لم يترك لقوانين الدول ، لأن ذلك من شأنه أن يثير تبايناً في المواقف وبالتالي في مدى انطباق هذه النصوص من عدمه مما يفرغ الاتفاقية من الغاية التي وجدت من أجلها فقد انبثقت لجنة خاصة في الوكالة الدولية للطاقة الذرية من مهامها تحديد تلك الكميات القليلة من المواد النووية فقد أنيط ذلك بـ (مجلس محافظي الوكالة الدولية للطاقة الذرية).

المصادر

الكتب القانونية :

- ١- الدكتور أحمد محمود حسني - النقل الدولي البحري للبضائع - منشأة المعارف بالإسكندرية - الطبعة الثانية - ١٩٨٩.
- ٢- الدكتور باسم محمد صالح - القانون التجاري - القسم الأول - مطبعة جامعة بغداد - ١٩٨٧.
- ٣- الدكتور سمير محمد فاضل - المسؤولية الدولية عن الأضرار الناتجة عن استخدام الطاقة النووية وقت السلم - رسالة دكتوراه من جامعة القاهرة - منشورات عالم الكتب - القاهرة - ١٩٧٦.
- ٤- شارل شومون - قانون الفضاء - ترجمة الدكتور سموحي فوق العادة - منشورات عويدات - بيروت - باريس - ط٢ - ١٩٨٩.
- ٥- الدكتور فاروق أحمد زاهر - تحديد مسؤولية الناقل الجوي الدولي - دراسة في اتفاقية فارسوفيا والبروتوكولات المعدلة لها - مطبعة جامعة القاهرة والكتاب الجامعي - القاهرة - ١٤٠٥هـ - ١٩٨٥.
- ٦- الدكتور محمد الحاج حمود - القانون الدولي للبحار مناطق الولاية الوطنية - شركة الأديب البغدادية المحدودة - بغداد - ١٩٩٠.
- ٧- الدكتور محمود سمير الشرقاوي - القانون البحري - القاهرة - ١٩٧٨.
- ٨- الدكتور مجيد حميد العنبيكي - قانون النقل العراقي - المبادئ والأحكام - منشورات مركز البحوث القانونية - مطبعة وزارة العدل - بغداد - ١٩٨٤.

البحوث القانونية العربية :

- ١- إدريس الضحاك - المصلحة العربية واتفاقية قانون البحار فيما يتعلق بالمحافظة على البيئة البحرية والبحث العلمي ونقل التكنولوجيا بحث في كتاب قانون البحار الجديد والمصالح العربية - دراسات لمجموعة باحثين - ١٩٨٢ - المنظمة العربية للتربية والعلوم - تونس - ١٩٨٩ - مطبعة المنظمة العربية للتربية والثقافة والعلوم - ١٩٨٩.
- ٢- الدكتور مصطفى كمال طه - المسؤولية الناشئة عن استغلال السفن الذرية وفقا لأحكام المعاهدة الدولية المبرمة في بروكسل في ٢٥ / مايو / ١٩٦٢ - مجلة الحقوق - ١٩٦١ - ١٩٦٢ - ص ١٤٥ .

المصادر والبحوث القانونية الأجنبية:

(1) International convention on civil liability for nuclear damage-

legal series No-2-printed by (I.A.E.A) in Austria -Vienna -1976.

(2) Experience and Trends in Nuclear Law – Legal Series No. 8-

printed by (IAEA) in Austria - Oct-1972.

1- P.Strohl –The concept of nuclear third party liability and its

implementation by legislation in (O.E.C.D) member countries.

2- P. Strohl – Maritime carriage of nuclear substances: harmonization of nuclear and Maritime convention.

(3) L.Lucchini et M.voelckel M.passage dans les eaux terntoriales et se jour dans les ports du navire a propul sion nucleaire , Droit Nucleaire et Droit Oceanique Economica, Paris,1977.

بحوث الانترنت:

ميشال .إي. ونكلر و رونالد .ب.بوب - النقل الآمن للوقود النووي والفضلات ذات المستوى العالي جدا من الإشعاع / التجربة الدولية

I.M.O Conventions- 16-4-2006.