



# FCTC

اتفاقية منظمة الصحة العالمية الإطارية  
بشأن مكافحة التبغ

## مؤتمر الأطراف في اتفاقية منظمة الصحة العالمية الإطارية بشأن مكافحة التبغ

الدورة الرابعة

FCTC/COP/4/13

٢٤ أيلول/سبتمبر ٢٠١٠

بونتا دل إيست، أوروغواي،

٢٠-١٥ تشرين الثاني/نوفمبر ٢٠١٠

البند ٥-٩ من جدول الأعمال المؤقت

## تنفيذ المادة ١٩ من الاتفاقية: "المسؤولية"

### معلومات عامة

- ١- أعدت هذه الوثيقة لدعم مؤتمر الأطراف في دراسة البند ٥-٩ من جدول الأعمال المؤقت فيما يخص المسؤولية. وتتضمن الوثيقة ملخصاً لتنفيذ المادة ١٩ من اتفاقية منظمة الصحة العالمية الإطارية بشأن مكافحة التبغ (الاتفاقية الإطارية) من قبل الدول الأطراف استناداً إلى التقارير التي قدمتها طبقاً لأحكام المادة ٢١ من الاتفاقية، وكذلك ملخصاً للتجارب التي تم خوضها في المجالات الأخرى ذات الصلة ولاسيما البيئة.
- ٢- ولا تضع المادة ١٩ من الاتفاقية الإطارية أساساً لنظام للمسؤولية إلا أنها تنص على أن على الدول الأطراف أن تنظر في اتخاذ إجراءات تشريعية أو تعزيز قوانينها الحالية للتعامل مع المسؤولية الجنائية والمدنية بما في ذلك التعويض، عند الاقتضاء. وعلى الأطراف أيضاً أن تتعاون فيما يتعلق بتبادل المعلومات بشأن شتى المسائل مثل المسائل التشريعية واللوائح المعمول بها والاجتهادات الفقهية ذات الصلة بالموضوع وعليها كذلك أن تتعاضد فيما يخص الإجراءات القانونية المتعلقة بالمسؤولية عند الاقتضاء وكما يتم التوافق عليه.
- ٣- وتنص المادة ١٩-٥ على أنه "يجوز لمؤتمر الأطراف، إذا أمكن في أية مرحلة مبكرة، ومع مراعاة العمل المضطلع به في المحافل الدولية المعنية، أن ينظر في المسائل ذات الصلة بالمسؤولية، بما فيها النهج الدولية المناسبة لمعالجة هذه المسائل، والوسائل المناسبة لدعم الأطراف، عند الطلب، في أنشطتها التشريعية وغيرها من الأنشطة طبقاً لهذه المادة".

- ٤- ومن الأهمية بمكان النطق إلى أن منظمة الصحة العالمية دعت خلال المفاوضات التي دارت بشأن الاتفاقية الإطارية، فريقاً من خبراء القانون إلى الانعقاد في نيسان/أبريل ٢٠١٠ لتحري طبيعة ونطاق المسؤولية المحتملة والأحكام الخاصة بالتعويض في الاتفاقية. ومن بين المواضيع والمسائل الرئيسية التي نوقشت خلال تلك المشاورة النطاق المحتمل والجدوى من إقامة نظام يُعنى بالمسؤولية، ومدى انطباق نظم المسؤولية المنشأة في إطار الاتفاقيات الدولية الأخرى (بما في ذلك المبدأ الذي يلزم "الجهة المسؤولة عن التلويث بدفع الفاتورة")، والخبرة المكتسبة فيما يتعلق بالدعاوى القضائية المتعلقة بالتبغ، وكذلك توفير الأموال

اللازمة لاتخاذ التدابير الوقائية وتدابير التعويض. وقد قدم فريق الخبراء<sup>١</sup> إلى هيئة التفاوض الحكومية الدولية للمساعدة في المفاوضات التي دارت بشأن الاتفاقية.

## تجارب الأطراف

٥- تتيح التقارير التي قدمتها الأطراف عن تنفيذ أحكام الاتفاقية الفرصة لتحليل تجارب الأطراف واستبانة الاتجاهات السائدة فيما يتعلق بتنفيذ أحكام المادة ١٩.

٦- ومن أصل البلدان الأطراف المائة والخمسة والثلاثين التي قدمت تقاريرها الخاصة بالتنفيذ أفاد ٤٦ بلداً طرفاً (٣٤٪) حتى الآن بأنها نفذت تدابير تتعلق بالمسؤولية الجنائية والمدنية بما في ذلك التعويض، عند الاقتضاء، وذلك لأغراض مكافحة التبغ. وأجاب واحد وثمانون بلداً طرفاً (٦٠٪) "لا" على السؤال في حين لم تجب ثمانية بلدان أطراف (٦٪) عليه.

٧- وقد تضمن الاستبيان الذي اعتمده مؤتمر الأطراف في دورته الثالثة (دوربان، جنوب أفريقيا، ١٧-٢٢ تشرين الثاني/نوفمبر ٢٠٠٨) والمتعلق بتقارير البلدان الأطراف الثانية (الخمسية) سؤالين إضافيين الغرض منهما تمكين الأطراف من الإبلاغ عن الإجراءات الخاصة بالمسؤولية التي اتخذتها في نطاق ولاياتها القضائية لتعزيز مكافحة التبغ. وعندما طلب من البلدان الأطراف أن تبين ما إذا قدم أي شخص، في إطار ولاياتها القضائية، أي دعوى بخصوص المسؤولية الجنائية و/أو المدنية بما في ذلك التعويض، عند الاقتضاء، ضد أي شركة من شركات التبغ، فيما يتعلق بالأثر الضار على صحته والناجم عن تعاطي التبغ، أجابت تسع بلدان أطراف، من أصل البلدان الأطراف الثلاثين التي قدمت تقاريرها الثانية (الخمسية) عن التنفيذ، "نعم"، وأجابت عشرون "لا" في حين لم يجب بلد طرف واحد على السؤال المطروح. كما طلب إلى البلدان الأطراف أن تقيّد بما إذا كانت قدمت أو لا أي دعاوى تشريعية وتنفيذية وإدارية و/أو أي دعاوى أخرى ضد دوائر صناعة التبغ بشأن الاسترداد الكامل أو الجزئي للتكاليف الطبية والاجتماعية وأي تكاليف أخرى ذات صلة فيما يتعلق بتعاطي التبغ في حدود ولاياتها القضائية. ولم يرد بالإيجاب على السؤال المطروح سوى ثلاثة من أصل البلدان الأطراف الثلاثين التي قدمت تقاريرها الثانية في حين أجاب ٢٧ بلداً طرفاً "لا" على السؤال المطروح.

٨- وقدمت عدة أطراف تفاصيل عن تنفيذها لأحكام المادة ١٩ من الاتفاقية. وأشارت كندا واليابان إلى أنهما تدرجان المسؤولية في تشريعاتهما الوطنية كما قدمت نص ذلك التشريع. وقدمت كندا، علاوة على ذلك، قائمة وافية تضم التشريعات المعمول بها في مختلف مقاطعاتها (علماً بأن تلك التشريعات تختلف باختلاف المقاطعة المعنية) بشأن التعويض على الضرر الذي تلحقه دوائر صناعة التبغ بالصحة. وأفادت خمسة بلدان أطراف (فنلندا، اليابان، جزر مارشال، النرويج، بنما) بأن هناك دعاوى قضائية مطروحة سعياً للحصول على تعويضات على الأضرار الصحية الناجمة عن تعاطي التبغ.

٩- وعلى الرغم من أن عدة بلدان أطراف سجلت بعض التقدم، على وجه العموم، فإن المادة ١٩ هي من بين مواد الاتفاقية القليلة التي يتعذر اقتفاء أثر التقدم المحرز بشأنها على مدى فترتي تقديم التقارير (التقارير الثنائية السنوات والتقارير الخمسية).

١ انظر أيضاً الوثيقة A/FCTC/INB2/5 Rev.1 (أحدث المعلومات من الأمانة عن مشاوره منظمة الصحة العالمية حول الأحكام الممكنة الخاصة بالمسؤولية والتعويض في الاتفاقية الإطارية بشأن مكافحة التبغ).

## المسؤولية في القانون الدولي في ميدان البيئة

١٠- لقد وضعت معاهدات دولية بشأن المسؤولية استجابة للطوارئ البيئية ذات الأهمية الدولية وخاصة الطوارئ التي حدثت منذ ستينات القرن الماضي مثل البقع النفطية الواسعة النطاق التي تسربت نتيجة لتصادم السفن الصهريجية في البحر، والحوادث ذات الصلة بالمرافق النووية وحوادث طمر النفايات الخطرة عبر الحدود. وعلاوة على ذلك، بذلت بعض الجهود للتصدي لقضية المسؤولية في مجالات أخرى يضطلع فيها بأنشطة أو مرافق أو مواد تنطوي على أخطار. وتغطي تلك المعاهدات مسائل من قبيل النفايات الخطرة والتلوث البحري، والسلامة النووية والنقل. وقد انصب الاهتمام، في إطار تلك المعاهدات الدولية المبرمة، على المسؤولية المدنية.

١١- وبوجه عام، تم الاعتراف بمسؤولية الدول فيما يتعلق بضمان عدم تسبب الأنشطة المضطلع بها ضمن ولاياتها القضائية أو التي تدخل تحت سيطرتها، في إلحاق أضرار بيئية سائر الدول أو المناطق الواقعة خارج ولاياتها القضائية، كما أكد على ذلك الإعلان الصادر عن مؤتمر الأمم المتحدة المعني بالبيئة البشرية (إعلان استوكهولم) عام ١٩٧٢ وإعلان ريو بشأن البيئة والتنمية الصادر عام ١٩٩٢. وتترافق هذه المسؤولية بالحق السيادي الذي تتمتع به الدول في استغلال مواردها وفقاً لسياساتها البيئية والإنمائية طبقاً لميثاق الأمم المتحدة ومبادئ القانون الدولي.

١٢- وفيما يتعلق بوضع القوانين الوطنية والدولية بخصوص المسؤولية يؤكد إعلان ريو أيضاً على أن "على الدول تطوير القانون الوطني بشأن المسؤولية والتعويض لضحايا التلوث والأضرار البيئية الأخرى" وتتعاون الدول أيضاً بطريقة سريعة وأكثر تصميماً على زيادة تطوير القانون الدولي بشأن المسؤولية والتعويض على الآثار السلبية للأضرار البيئية الناجمة عن الأنشطة داخل ولايتها أو سيطرتها على المناطق الواقعة خارج نطاق ولايتها". وقد جيئ على ذكر المسألة الأخيرة أيضاً في إعلان استوكهولم الذي صرح بأن على الدول "أن تتعاون على زيادة تطوير القانون الدولي بشأن المسؤولية وتعويض ضحايا التلوث والأضرار البيئية الأخرى الناجمة عن الأنشطة داخل ولاية تلك الدول أو سيطرتها على المناطق الواقعة خارج ولايتها".

١٣- والجدير بالملاحظة أيضاً أن مجلس إدارة برنامج الأمم المتحدة للبيئة قد اعتمد، في الآونة الأخيرة، توجيهات فيما يتعلق بتطوير التشريعات المحلية حول المسؤولية وإجراءات التصدي والتعويض على الضرر الذي تحدثه الأنشطة الخطرة للبيئة<sup>١</sup>. ويتمثل الغرض المقصود من التوجيهات، التي تتصدى لقضايا مثل إجراءات الاستجابة، والمسؤولية، والإعفاء من المسؤولية والمطالبات بالتعويض والحدود المالية، في إرشاد الدول فيما يتعلق بالقواعد المحلية بشأن المسؤولية وإجراءات الاستجابة والتعويض.

١٤- وقد تولت شعبة التشريعات والاتفاقيات البيئية ببرنامج الأمم المتحدة للبيئة إعداد مذكرة مفصلة بشأن المسؤولية التي يتصدى لها في نطاق القانون الدولي في ميدان البيئة، وذلك نزولاً على الطلب الذي تقدمت به أمانة الاتفاقية، وهي ترد في المرفق.

## الإجراء المطلوب من مؤتمر الأطراف

١٥- مؤتمر الأطراف مدعو إلى أن يحيط علماً بهذا التقرير ويقدم المزيد من التوجيه.

١ مجلس إدارة برنامج الأمم المتحدة للبيئة القرار SS.XI/5، الجزء "باء"، ٢٦ شباط/فبراير ٢٠١٠.



## المرفق

### قضية المسؤولية من زاوية القانون الدولي في ميدان البيئة

١- يعطي هذا المرفق<sup>١</sup> نبذة موجزة عن النظم الخاصة بالمسؤولية كما ترد في الصكوك القانونية الدولية الحالية ولاسيما المعاهدات الدولية في ميدان البيئة.

#### الاتجاه العام السائد والمبادئ المعتمدة في التصدي لقضية المسؤولية في المعاهدات الدولية الخاصة بالبيئة

٢- لقد وضعت معاهدات دولية بشأن المسؤولية استجابة لحالات الطوارئ البيئية ذات الأهمية الدولية وخاصة الطوارئ التي حدثت منذ ستينات القرن الماضي مثل البقع النفطية الواسعة النطاق التي تسربت نتيجة لتصادم السفن الصهريجية في البحر والحوادث التي وقعت في المرافق النووية وحوادث طمر النفايات الخطرة عبر الحدود. وبناءً على ذلك نشأت، بوجه عام معاهدات دولية ذات علاقة بالبيئة بشأن المسؤولية للتطرق إلى هذه المجالات. وعلاوة على ذلك، بذلت جهود للتصدي لقضية المسؤولية في مجالات أخرى يضطلع فيها بأنشطة قد تكون خطيرة، أو تقام فيها مرافق أو تستخدم فيها مواد قد تكون خطيرة (كما قد يحدث عند نقل تلك المواد).

٣- وعلى الصعيد الإقليمي اعتمدت في أوروبا معاهدة دولية القصد منها التصدي لقضية المسؤولية فيما يتعلق بالضرر الذي يلحق بالبيئة. وبموجب البروتوكول المعني بحماية البيئة والملحق بمعاهدة أنتاركتيكا، تم اعتماد ملحق حول المسؤولية الناجمة عن الطوارئ البيئية. كما يتضمن عدد من الاتفاقيات والبروتوكولات المعنية بالبحار الإقليمية أحكاماً بشأن المسؤولية تمكن الأطراف فيها من اتخاذ الإجراءات المناسبة.

٤- وقد تركز الاهتمام، في إطار تلك المعاهدات الدولية، على المسؤولية المدنية على وجه التحديد.

٥- وكان هناك، على وجه الإجمال، اعتراف بأن الدول مسؤولة عن عدم تسبب الأنشطة المضطلع بها في إطار ولايتها أو سيطرتها، في إلحاق الضرر بالبيئة في سائر الدول أو المناطق الواقعة خارج حدود الاختصاص الوطنية كما أكد على ذلك المبدأ الحادي والعشرين الوارد في الإعلان الصادر عن مؤتمر الأمم المتحدة المعني بالبيئة البشرية (إعلان استوكهولم) عام ١٩٧٢ والمبدأ الثاني الوارد في إعلان ريو بشأن البيئة والتنمية الصادر عام ١٩٩٢. وتترافق تلك المسؤولية مع الحق السيادي للدول في استغلال مواردها وفقاً لسياساتها البيئية والإنمائية وطبقاً لميثاق الأمم المتحدة ومبادئ القانون الدولي كما جاء في المبادئ الآتية الذكر.

٦- أما فيما يتعلق بتطوير القانون الوطني والدولي بشأن المسؤولية فإن المبدأ الثالث عشر من إعلان ريو يذكر أنه "على الدول أن تطور القانون الوطني بشأن المسؤولية والتعويض لضحايا التلوث والأضرار البيئية الأخرى". وأنه "على الدول أن تتعاون أيضاً بطريقة سريعة وأكثر تصميمًا على زيادة تطوير القانون الدولي بشأن المسؤولية والتعويض عن الآثار السلبية للأضرار البيئية الناجمة عن الأنشطة داخل ولايتها أو سيطرتها على المناطق الواقعة خارج ولايتها". وجيء على ذكر المسألة الأخيرة أيضاً في المبدأ الثاني والعشرين من

١ تفضلت شعبة التشريعات والاتفاقيات البيئية ببرنامج الأمم المتحدة للبيئة بإعداد هذا المرفق وذلك نزولاً على طلب تقدمت به أمانة الاتفاقية.

إعلان استوكهولم الذي صرح بأن "على الدول أن تتعاون على زيادة تطوير القانون الدولي بشأن المسؤولية وتعويض ضحايا التلوث والأضرار البيئية الأخرى الناجمة عن الأنشطة داخل ولاية تلك الدول أو سيطرتها على المناطق الواقعة خارج ولايتها".

### النفائيات الخطرة

٧- اعتمد بروتوكول بازل بشأن المسؤولية والتعويض عن الضرر الناجم عن نقل النفائيات الخطرة والتخلص منها عبر الحدود<sup>١</sup> في عام ١٩٩٩ بوصفه بروتوكولا ملحقا باتفاقية بازل لعام ١٩٨٩ بشأن التحكم في نقل النفائيات الخطرة والتخلص منها عبر الحدود. ويضع بروتوكول بازل نظاماً شاملاً لتحميل المسؤولية في حالة وقوع حادث يخص نفائيات خطرة واتخاذ تدابير ملائمة للتعويض الفوري عن الضرر الناجم عن نقل تلك النفائيات عبر الحدود بما في ذلك الحوادث التي تقع نتيجة للاتجار غير المشروع بتلك المواد. ويشمل الضرر، كما ورد تعريفه في البروتوكول، الضرر العادي (فقدان الحياة أو الإصابة الشخصية أو الإضرار بالملكات)، والخسارة الاقتصادية وتكاليف التدابير اللازمة لاسترجاع حالة البيئة المتضررة والتدابير الوقائية (الأضرار البيئية). والمسؤولية صارمة والمُخَطَّر أو المصدر هو المسؤول عن الضرر الحاصل حتى تؤول النفائيات إلى متعهد التصريف. ويمكن تحميل المسؤولية عن القصور بشأن التصرفات المقصودة أو الطائشة أو الناشئة عن الإهمال أو الإغفال. وينطبق البروتوكول على الأراضي الواقعة ضمن ولاية الأطراف بما في ذلك كل المناطق البرية أو البحرية أو المناطق الفضائية التي يتحمل فيها الطرف المعني المسؤولية الإدارية والتنظيمية طبقاً للقانون الدولي فيما يخص حماية صحة الإنسان أو البيئة. وهو لا ينطبق إلا على الضرر الناشئ في منطقة تخضع للولاية القضائية الوطنية لدول العبور غير الأطراف شريطة حصول تلك الدول على منافع متبادلة على أساس الاتفاقات الدولية المبرمة.

### التلوث البحري

٨- اعتمدت الاتفاقية الدولية بشأن المسؤولية المدنية عن الأضرار الناجمة عن التلوث النفطي في عام ١٩٦٩ ثم تم تعديلها ببروتوكولي عامي ١٩٧٦ و ١٩٩٢. وقد تم اعتمادها برعاية المنظمة البحرية الدولية استجابة لكارثة انسكاب النفط من حاملة النفط توري كانيون عام ١٩٦٧، بوصفها نظاماً يكفل دفع مالكي السفينة تعويضاً عن الضرر الناجم عن التلوث النفطي. ولا ينحصر الغرض المنشود من الاتفاقية في ضمان دفع التعويض المناسب للأشخاص الذين يلحق بهم ضرر نتيجة التلوث النفطي بل يشمل كذلك توحيد القواعد والإجراءات الدولية الرامية إلى تحديد قضايا المسؤولية والتعويض المناسب في هذه المجالات. وتحمل الاتفاقية المسؤولية عن مثل هذه الأضرار لمالك السفينة التي يتسرب منها التلوث النفطي أو التي يتم منها التخلص من النفط. ويوسع بروتوكول عام ١٩٩٢ من نطاق الاتفاقية ليشمل الضرر الناجم عن التلوث في المناطق الاقتصادية الخالصة كما يحصر البروتوكول نطاق المسؤولية في التكاليف التي يتم تكبدها عن اتخاذ تدابير معقولة لاسترجاع حالة البيئة المتضررة.

٩- وقد اعتمدت الاتفاقية الدولية المتعلقة بإنشاء صندوق دولي للتعويض عن الأضرار الناجمة عن التلوث النفطي في عام ١٩٧١ وتم تعديلها ببروتوكولي عامي ١٩٧٦ و ١٩٩٢. وتم اعتمادها برعاية المنظمة البحرية الدولية لضمان إتاحة التعويض الكافي للمتضررين بسبب التلوث الناجم عن تخلص السفن من النفط في

١ لم يدخل البروتوكول حيز النفاذ عند كتابة هذا التقرير.

الحالات التي لا يكون فيها التعويض المقدم، بموجب الاتفاقية الدولية بشأن المسؤولية المدنية لسنة ١٩٦٩ عن أضرار التلوث النفطي، كافياً أو يتعذر الحصول عليه.

١٠- واعتمدت الاتفاقية الدولية للمسؤولية المدنية عن أضرار التلوث النفطي الناتج عن استكشاف واستغلال الموارد المعدنية لقاع البحار في عام ١٩٧٧ بغرض ضمان توفير التعويض الكافي لضحايا الأضرار الناجمة عن التلوث نتيجة الأنشطة المضطحة بها في عرض البحر، وذلك عن طريق اعتماد قواعد وإجراءات موحدة لتحديد قضايا المسؤولية ولتوفير مثل ذلك التعويض. ويكون المشغل مسؤولاً عن الضرر الناشئ عن المرفق المعني ويمتد نطاق المسؤولية لمدة خمس سنوات بعد ترك المرفق المعني.

١١- واعتمدت الاتفاقية الدولية للمسؤولية والتعويض عن الضرر الناجم عن النقل البحري لمواد خطيرة وضارة<sup>١</sup> في عام ١٩٩٦ وذلك لتنظيم عملية تعويض ضحايا الحوادث التي يتم فيها نقل مواد خطيرة وضارة. ويشمل الضرر، كما ورد تعريفه في الاتفاقية، الموت والإصابة الشخصية وفقدان الممتلكات أو تضررها خارج السفينة، أو فقدانها أو تضررها عن طريق تلوث البيئة، وتكلفة التدابير الوقائية. وهي لا تنطبق على الضرر الناشئ عن المواد المشعة أو الأضرار التي تلحق بالبوارج الحربية التي تمتلكها الدولة والتي تستخدم في الخدمة غير التجارية. وبموجب هذه الاتفاقية يكون مالك السفينة مسؤولاً وبشكل صارم عن الضرر الحاصل وهو مطالب بأن يكون مؤمناً على سفينته وأن تكون بحوزته بوليصة تأمين.

١٢- واعتمدت الاتفاقية الدولية المتعلقة بالمسؤولية المدنية عن الأضرار الناجمة عن التلوث بزيوت وقود السفن ("التلوث بوقود الخزانات") في عام ٢٠٠١. ويتمثل الغرض منها في ضمان دفع تعويض كاف وسريع وفعال للمتضررين من بقع النفط الذي يتم نقله بوصفه وقوداً في خزانات السفن. وهي تنطبق على الضرر الحاصل في أراضي الطرف المتعاقد بما في ذلك البحار الإقليمية والمناطق الاقتصادية الخالصة.

## التلوث النووي

١٣- تم وضع أسس نظام شامل للمسؤولية فيما يتعلق بالمرافق النووية من خلال الاتفاقية المتعلقة بالمسؤولية من قبل الغير في ميدان الطاقة النووية ("اتفاقية باريس") المبرمة برعاية منظمة التعاون والتنمية في الميدان الاقتصادي في عام ١٩٦٠ والاتفاقية المتعلقة بالمسؤولية المدنية عن الأضرار النووية ("اتفاقية فيينا") المبرمة برعاية الوكالة الدولية للطاقة النووية في عام ١٩٦٣. وتم، في عام ١٩٨٨، اعتماد البروتوكول المشترك بين هاتين الاتفاقيتين بعنوان البروتوكول المشترك المتعلق بتطبيق اتفاقية فيينا واتفاقية باريس ("البروتوكول المشترك"). ويتمثل الغرض من اتفاقية باريس في ضمان دفع تعويض كاف وعادل للأشخاص المتضررين بسبب "الحوادث النووية"، وذلك يغطي حالات التلوث الإشعاعي التدريجي ولا يغطي حالات الإطلاق الإشعاعي العادية أو المتحكم فيها. وتضع الاتفاقية أسس نظام لتحميل مشغل المنشأة النووية المسؤولية المطلقة عن الضرر الحاصل بما في ذلك الموت والأضرار التي تلحق بالممتلكات غير المنشأة النووية ذاتها، أو فقدانها، وتمت تكملة تلك الاتفاقية بإبرام الاتفاقية التكميلية لاتفاقية باريس عام ١٩٦٠ ("اتفاقية بروكسيل التكميلية") لعام ١٩٦٣. وعند دخول البروتوكول المشترك حيز النفاذ تم التنسيق بين معظم سمات اتفاقية باريس وسمات اتفاقية فيينا. وتتص الأخيرة على الحماية المالية من الضرر الناجم عن استخدام الطاقة النووية في الأغراض السلمية. واتفاقية فيينا فريدة في نوعها إذ إنها تدخل في مصطلح "الأشخاص" الأفراد والدول على السواء. ويشمل الضرر النووي الموت والإصابات الشخصية والأضرار اللاحقة بالممتلكات. وتتص اتفاقية فيينا على أن مشغل المنشأة النووية مسؤول مسؤولية مطلقة عن الضرر الحاصل

١ لم تدخل الاتفاقية حيز النفاذ عند كتابة هذا التقرير.

نتيجة لوقوع حادث نووي وهو ملزم، بناءً على ذلك، بامتلاك بوليصة تأمين والإبقاء عليها. أما البروتوكول المشترك فإنه يقيم علاقة بين اتفاقيتي فيينا وباريس ويربط بينهما في إطار نظام واحد لتوسيع نطاق المسؤولية.

١٤- وفي عام ١٩٧١ اعتمدت الاتفاقية المتعلقة بالمسؤولية المدنية في مجال النقل البحري للمواد النووية من أجل حل المصاعب والمنازعات التي تنشأ عن التطبيق المتوازي لبعض الاتفاقيات البحرية التي تنطبق على مسؤولية الناقل عن الأضرار النووية. فأى شخص يكون مسؤولاً، بطريقة أخرى، عن الأضرار الناجمة عن وقوع حادث نووي ما، يكون معفى من المسؤولية إذا كان مشغل المنشأة النووية مسؤولاً كذلك عن حدوث تلك الأضرار بمقتضى اتفاقية باريس أو اتفاقية فيينا، أو القانون الوطني الذي يوفر نطاق الحماية ذاتها.

١٥- وفي عام ١٩٩٧ تم اعتماد بروتوكول تعديل اتفاقية فيينا بشأن المسؤولية المدنية عن الأضرار النووية المبرمة عام ١٩٦٣ ("بروتوكول فيينا")، الذي يمد حدود مسؤولية المشغل الممكنة ويوسع النطاق الجغرافي لاتفاقية فيينا ليشمل أراضي الدول المتعاقدة، والمناطق البحرية المحمية والمناطق الاقتصادية الخالصة. وهو ينص على الولاية القضائية للدول الساحلية على الأنشطة التي تلحق بها أضرار نووية خلال عملية النقل. كما يمد البروتوكول الفترة الزمنية التي يجوز خلالها تقديم الدعاوى للتعويض على فقدان الحياة والإصابة الشخصية فيما يتعلق باتفاقية فيينا.

١٦- وفي عام ١٩٩٧ اعتمدت اتفاقية التعويض التكميلي عن الأضرار النووية<sup>١</sup> وهي تضع أسس نظام عالمي للمسؤولية يكمل ويعزز التدابير التي نصت عليها اتفاقيتا فيينا وباريس بغية زيادة مبلغ التعويض عن الضرر النووي، ويتعين تأمين المبلغ المدفوع تعويضاً عن الضرر النووي الحاصل في كل حادث نووي بموارد مالية توفرها الأطراف المتعاقدة المعنية بما في ذلك الموارد العمومية المقدمة طبقاً للصيغة المحددة للمساهمات بموجب الاتفاقية. وقد تم بيان الإجراءات المتعلقة بالتمويل التكميلي بما في ذلك الإخطار بوقوع الضرر النووي وإطلاق النداءات الخاصة بتوفير الأموال العمومية وجرّد المنشآت النووية والحق في اللجوء إلى المحاكم وصرف وتخصيص الأموال.

## النقل

١٧- في عام ١٩٨٩ اعتمدت اتفاقية المسؤولية المدنية عن الأضرار الناجمة أثناء نقل البضائع الخطرة عن طريق البر والسكك الحديدية وسفن الملاحة الداخلية<sup>١</sup>. ويتمثل الغرض المتوخى من هذه الاتفاقية في تشجيع الطرق المأمونة تقنياً لنقل البضائع الخطرة عن طريق البر والسكك الحديدية وسفن الملاحة الداخلية، وذلك بفرض قواعد موحدة بخصوص المسؤولية، وتحديد مبالغ كافية على وجه السرعة تعويضاً عن الضرر الحاصل. وتطبق الاتفاقية على الحوادث التي تقع وعلى الأضرار التي تحدث في الدول الأطراف. وهي تشمل المطالبات غير المنصوص عليها في عقود نقل البضائع، ولكنها لا تشمل الحالات التي يتم فيها شحن البضائع في مركبة تحملها سفينة ما أو طائرة محمولة جواً أو طائرة ما. وتشمل الأحكام الخاصة بالمسؤولية، بمقتضى الاتفاقية، مسائل الإثبات وطرائق تحديد أسباب وقوع الضرر وتقسيم المسؤولية. وعلى الدول الأعضاء سن تشريعات محلية لإنفاذ أحكام الاتفاقية. كما تحدد الاتفاقية فترات تتقضي بعدها حقوق تقديم المطالبات والإجراءات المتعلقة بذلك وكذلك سلطة التقارير القضائية التي تتم.

## المعاهدات الإقليمية

١٨- من الصكوك العامة في ميدان المسؤولية المدنية عن الضرر البيئي اتفاقية المسؤولية المدنية عن الأضرار الناجمة عن الأنشطة الخطرة على البيئة ("اتفاقية لوغانو")<sup>٢</sup> ولو أنها اعتمدت على الصعيد الإقليمي.

١ لم تدخل الاتفاقية حيز النفاذ عند كتابة هذا التقرير.

٢ اعتمدت الاتفاقية في عام ١٩٩٣ من قبل لجنة الوزراء المنبثقة عن مجلس أوروبا.



وتهدف الاتفاقية إلى تأمين الحصول على التعويض الملائم على الضرر الناجم عن الأنشطة الخطرة على البيئة كما تنص على وسائل الوقاية واسترجاع حالة البيئة المتضررة. وهي تنطبق فقط على الأنشطة التي تتطوي، على سبيل المثال، على المواد الخطرة المحددة في المرفق الأول، وعلى الكائنات المحوّرة جينياً والكائنات المجهرية والنفائيات. وتشمل كل أنواع الضرر بما في ذلك فقدان الحياة والإصابة الشخصية والخسائر والأضرار الناجمة عن إفساد البيئة والتكاليف المتكبدة لقاء اتخاذ التدابير الوقائية (الوقاية من الأضرار التقليدية أو الأضرار البيئية) عندما تقع بسبب ممارسة نشاط خطر. وتنطبق أحكام الاتفاقية سواءً وقع الحادث داخل أراضي طرف ما أو خارجها، إلا أنها لا تنطبق على الأضرار الناشئة عن النقل أو الأضرار الواقعة على المواد النووية. ويقوم مد نطاق الانطباق الإقليمي للاتفاقية على مبدأ المعاملة بالمثل.

١٩- وهناك صك هام آخر في ميدان المسؤولية المدنية الدولية عن الضرر البيئي على الصعيد الإقليمي وهو البروتوكول المتعلق بالمسؤولية المدنية والتعويض عن الأضرار الناجمة عن آثار عابرة الحدود للحوادث الصناعية على المياه عابرة الحدود الملحق باتفاقية عام ١٩٩٢ المتعلقة بحماية واستخدام المجاري المائية العابرة للحدود والبحيرات الدولية وباتفاقية عام ١٩٩٢ المتعلقة بالآثار عابرة الحدود للحوادث الصناعية ("بروتوكول المسؤولية المدنية")<sup>١</sup>. ويتيح بروتوكول المسؤولية المدنية للأفراد المتأثرين بوقع الحوادث الصناعية العابرة للحدود على المجاري المائية الدولية (من قبيل صيادي الأسماك أو مشغلي المنشآت المائية الواقعة في أسافل المجاري) الفرصة للمطالبة القانونية بالحصول على تعويض ملائم وكاف على وجه السرعة. وينص البروتوكول على مسؤولية الشركات عن الحوادث التي تقع في المنشآت الصناعية بما فيها سدود المخلفات وكذلك أثناء النقل عبر خطوط الأنابيب. ومن الأضرار التي يشملها البروتوكول الأضرار المادية والأضرار اللاحقة بالملكات وخسارة الدخل. ويغطي أيضاً تكلفة استرجاع حالة البيئة المتضررة وتدابير الاستجابة. ويحتوي البروتوكول حكماً غير تمييزي لا يمكن بموجبه معاملة ضحايا الآثار العابرة للحدود بدرجة تقل عن معاملة الضحايا الذين يقطنون البلد الذي يقع فيه الحادث.

٢٠- وبالإضافة إلى ما ورد أعلاه تم، في عام ٢٠٠٥، اعتماد المرفق السادس الخاص بالبروتوكول المتعلق بحماية البيئة والملحق بمعاهدة أنتاركتيكا بشأن المسؤولية الناشئة عن الطوارئ البيئية. كما يورد عدد من الاتفاقيات والبروتوكولات الخاصة بالبحار الإقليمية أحكاماً تنظم قضايا المسؤولية.

## معاهدات واتفاقيات أخرى

٢١- تم التطرق إلى ضرورة التصدي لموضوع المسؤولية أيضاً في عدد من المعاهدات البيئية الدولية في ميادين أخرى ومنها بروتوكول كارتاخينا للسلامة البيولوجية الملحق باتفاقية التنوع البيولوجي. وتنص المادة ٢٧ (المسؤولية والإنصاف) من بروتوكول كارتاخينا على أن يعتمد مؤتمر الأطراف، بوصفه اجتماع الأطراف، عملية القصد منها صياغة قواعد وإجراءات دولية في ميدان المسؤولية والإنصاف ويفضل أن يتم ذلك في غضون أربع سنوات. وبناءً على ذلك، فقد أنشأ مؤتمر الأطراف ذلك، في دورته الأولى، فريقاً عاملاً مفتوح العضوية يضم خبراء قانونيين وتقنيين بهدف وضع خيارات تتعلق بتلك القواعد. وقد طرحت النتائج على دورة مؤتمر الأطراف الرابعة ولدى كتابة هذا التقرير كان يتوقع من الاجتماع الخامس لمؤتمر الأطراف (ناغويا، اليابان، ١١-١٥ تشرين الأول/أكتوبر ٢٠١٠) أن ينظر في حيلة مفاوضات مجموعة أصدقاء الرؤساء المشاركين في الاجتماع السابق<sup>٢</sup> وأن يتخذ الإجراءات المناسبة.

= = =

١ اعتمد البروتوكول عام ٢٠٠٣ في إطار المجلس الوزاري "بيئة لأوروبا" المنعقد في كييف، أوكرانيا ولكنه لم يدخل حيز النفاذ لدى كتابة هذا التقرير.

٢ انظر الوثيقة UNEP/CBD/BS/COP-MOP/5/11.