تعليق على حكم بشأن تلويث البحار بالزيت
ضرورة التخلي عن الاهمال كأساس
لتحديد المسؤولية في قضايا التلويث

الدكتورة بدرية العوضي
مدرسة القانون الدولي العام .

حادثة انفجار ناقلة النفط الفرنسية Betelgeuse في الثامن من يناير ١٩٧٩ ، وغرقها بالقرب من ميناء الشحن في خليج بانتري بايرلندا "Bantry Bay" أثناء عملية تفريغ حمولتها من البترول تدق ناقوس الخطر طالما يمكن أن يحدث في حالة الاهمال في اتباع قواعد السلامة واليقظة من المسئولين عن استعمال الاشياء الخطرة أو القيام بالانشطة الخطرة (١) .

واذا كان العالم قد ذهل لوقوع الكارثة السابقة ، فان حوادث تسرب الزيت وتلويثها للبحار تعتبر الى حد ما من الامور المألوفة في موانىء الدول المصدرة للنفط .

ومن الاطلاع على بعض الاحكام الحديثة الصادرة من المحاكم الكويتية يتبين لنا أن أغلب حوادث تلويث المياه الداخلية والاقليمية لدولة

(١) لتفاصيل الحادثة راجع ، International Herald Tribune 8th. Jan. (1979), P. 1.

ودلت التقارير الاولية ان الانفجار وتسرب Gasleak كان السبب في الكارثة .

الكويت (٢) ترجع الى الاهمال الواضح وعدم اليقظة من القائمين بعمليات الشحن داخل الميناء أو على ظهر ناقلة النفط . (٣) ونظرا لما قد يترتب على الاخذ بقاعدة الاهمال كمعيار لتحديد مسئولية الملوث من آثار ضارة على الثروات الحية وغير الحية وعلى البيئة البحرية ، فانه يصبح من الاهمية بحث حكم حديث صدر من المحكمة الكلية بهذا الخصوص وذلك في ضوء التعديل الجديد في عام ١٩٧٦ عندما حاول المشرع الكويتي ترقيع القانون رقم ١٢ لسنة ١٩٦٤ بشأن منع تلويث المياه الصالحة للملاحة بالزيت . (٤)

الوقائع :

اتهمت النيابة العامة تتسوكيتا جيما بانه في يوم ١٩٧٨/٩/٦ بدائرة مخفر الاحمدي ، محافظة الاحمدي ،بصفته ربانا للناقلة « نوهومارو » تسبب في تلويث المياه الداخلية لدولة الكويت

نتيجة الاهمال في صيانة صمام الخزان الايسر رقم « ٢ » للناقلة ، اذ تم تعبئته بالزيت الخام ولم يحكم اغلاقه لوجود خلل فني فيه ، فاندفع الزيت الى سطح الناقلة ومنها الى سطح البحر على النحو المبين بالتحقيقات .

وبذلك يكون المتهم المذكور قد ارتكب الجناية المنصوص عليها في المواد ١/١ — ١٢ — ١٣ — ١٢ — ١/٤ من القانون ١٢ لسنة ١٩٦٤ بشأن منع تلويث المياه الصالحة للملاحة بالزيت المعدل بالقانون رقم ٦٨/٢٦ والقانون ١٠٥ لسنة ١٩٧٦ . (٥)

---

(٢) حددت المادة الاولى من القانون الصادر بتحديد المياه الاقليمية لدولة الكويت والمنطقة الملاصقة لعام ١٩٦٧ المياه الاقليمية بمسافة ١٢ ميلا بحريا . راجع الكويت اليوم العدد ٨٥٦ .

(٣) راجع الاحكام الصادرة من المحكمة الكلية ، محكمة الجنايات القضية رقم ٧٨/٢٤٤٥ في ٣ اكتوبر ١٩٧٨ ، والقضية رقم ٧٨/١٦٤٦ في ٣ ديسمبر ١٩٧٨ على التوالي (احكام غير منشورة) .

(٤) عدل المشرع الكويتي الفقرة الاولى من المادة الرابعة من القانون رقم ١٢ لسنة ١٩٦٤ بشأن منع تلويث المياه الصالحة للملاحة بالزيت بالقانون رقم ٢٦ لسنة ١٩٦٨ برفع الحد الاقصى للغرامة الى ستة آلاف دينار كويتي وعدلت للمرة الثانية بالقانون رقم ١٠٥ لسنة ١٩٧٦ عندما قرر المشرع معاقبة المسئول عن اي تلويث في المياه الداخلية والاقليمية لدولة الكويت بغرامة لا تقل عن الف وخمسمائة دينار كويتي ولا تجاوز اربعين الف دينار كويتي . لنص القانون وتعديلاته راجع الاعداد التالية من مجلة الكويت اليوم العدد ٤٧١ السنة العاشرة ، العدد ٦٨١ السنة الرابعة عشرة والعدد ١١١٣ السنة الثالثة والعشرون ص ٣٦ على التوالي .

(٥) راجع الحكم الصادر من المحكمة الكلية — محكمة الجنايات في القضية رقم ٧٨/٢٤٤٥ المرفوعة من النيابة العامة ضد ربان السفينة اليابانية تتسوكيتا جيما بتاريخ ٣ ديسمبر ١٩٧٨ (حكم غير منشور) .

وبناء على الوقائع السابقة الثابتة في حق المتهم واعترافه بوقوع الحادث كما دونها في المحضر المساح البحري بالجمارك والموانىء والمكلف باجراء التحقيق في الحادثة . حكمت المحكمة بتطبيق مواد الاتهام المذكورة على المتهم ربان الناقلة نوهومارو لتوافر الدليل وثبوت التهم بحقه مما يستوجب تغريمه بالغرامة ومقدارها ثلاثة الاف دينار كويتي . وبتحليل الوقائع والاسباب التي استندت اليها المحكمة في معاقبة المسئول عن التلويث بموجب الاحكام الواردة في قانون منع تلويث المياه الصالحة للملاحة بالزيت وتعديلاته نلاحظ ان المحكمة لم تتوخ الدقة من ناحيتين : —

اولا : بالنسبة للاساس القانوني لمعاقبة المتهم .

ثانيا : المبرر الى تطبيق عقوبة العود كما قررتها الفقرة الاولى من المادة الرابعة ، مع ان المحكمة لم تشر الى ذلك في الاسباب التي استندت اليها في الحكم بالغرامة المذكورة كما سنبحثها فيما بعد .

اولا : الاساس القانوني لتحديد المسئولية :

اخذت المحكمة بقاعدة الاهمال كأساس لتحديد مسئولية ربان ناقلة النفط « نوهومارو » كما تدل على ذلك وقائع القضية . واذا كانت القواعد العامة في المسئولية المدنية تشترط توافر عنصر الخطأ بجانب الضرر وعلاقة السببية وقد يدخل فيها عنصر الاهمال لتحديد المسئولية المدنية عن الافعال الضارة ، فانه لا يمكن القول بأن القاعدة السابقة تسري عند تقرير المسئولية المدنية عن تلويث البحار بالزيت كما يرى كثير من فقهاء القانون الدولي للتلوث . (٦)

وزيادة على ذلك ، فانه يمكن القول بأن الفقرة الثانية من المادة الاولى من القانون ذاته اخذت بهذه القاعدة عندما نصت على انه « يكون مسئولا عن التلويث المشار اليه في الفقرة الاولى كل من : أ — صاحب السفينة او ربانها اذا حصل التلويث من سفينة .. » وعليه فان الفقرة الثانية من المادة الاولى قررت المسئولية المدنية لصاحب السفينة او ربانها اذا حصل التلويث من سفينة دون حاجة لاثبات الاهمال من جانبه لان المسئولية المدنية تترتب بمجرد ثبوت ان التلوث البحري ناتج من السفينة الملوثة ، ويمكن اثبات ذلك بشتى الوسائل مع تقدم التكنولوجيا البحرية الحديثة ، هذا بالاضافة الى انه ثبت كما جاء في شهادة المساح البحري بأنه شاهد « آثار انسياب لنفط حديث على جدار

---

(٦) لدراسة تفصيلية عن تحديد المسئولية الدولية عن الحوادث الناتجة عن التلوث البحري في العرف الدولي والاتفاقيات الدولية الحديثة راجع رسالتنا للدكتوراه المقدمة الى جامعة لندن ١٩٧٥ :

بعنوان :

The Legal Aspects of Maritime Pollution With Particular reference to the Arabian Gulf. Chapter Nine, P. 220.

الناقلة في الجانب الايسر مما يدل على أنها مصدر التلويث .. » .

وتجدر الاشارة الى أن المحكمة الكلية قررت في كثير من الاحكام مسئولية صاحب أو ربان السفينة وحكمت عليه بالغرامة بموجب الفقرة الاولى من المادة الرابعة حتى وان لم يثبت اهماله أو خطأه (٧) لذلك فان اعتماد المحكمة لتقرير مسئولية ربان الناقلة نوهومارو الى أن تلويث المياه الداخلية لدولة الكويت كان نتيجة الاهمال كما جاءت من المذكرة المرفوعة من النيابة العامة يضيف عنصرا جديدا الى الفقرة الثانية من المادة الاولى من القانون لا يتفق مع التفسير العادي للنص وقد يكون سببا في تجنب المسئولية المدنية عن التلوث لصعوبة اثبات توفر عنصر الاهمال أو الخطأ من جانب المسئول عن التلويث . ناهيك عن الاتجاه الجديد في معظم التشريعات المحلية للدول والاتفاقيات الدولية المتعلقة بمنع او الحد من تلويث البحار بالزيت او المواد الاخرى الضارة . وهو تقرير المسئولية المطلقة أو المشددة كأساس لتحديد المسئولية المدنية عن استعمال الاشياء الخطرة أو القيام بالانشطة الخطرة مثل عمليات نقل البترول وغيرها من العمليات ذات التأثير الخطير على البيئة البحرية (٨) .

ثانيا : التطبيق الجزائي للغرامة المالية :

جاء في حكم المحكمة بأنه قد ثبت بأن المتهم قد ارتكب الجناية المنصوص عليها في الفقرة الثانية من المادة الاولى مما يترتب عليه تطبيق العقوبة المقررة في الفقرة الاولى من المادة الرابعة من قانون منع تلويث المياه الصالحة للملاحة بالزيت المعدل بالقانون رقم ٢٦ لسنة ٦٨ والقانون ١٠٥ لسنة ١٩٧٦ ، وعليه قررت المحكمة تغريم المتهم تتسوكيتا جيما ثلاثة آلاف دينار .

وبهذا فان المحكمة حكمت بالغرامة المنصوص عليها في

---

(٧) للاحكام السابقة الصادرة من محكمة الجنايات في قضايا التلوث : راجع المرجع السابق :

The Legal Aspects of Maritime Pollution With Particular reference to The Arabian Gulf. P. 214.

(٨) نصت الفقرة الاولى من المادة الثالثة من الاتفاقية الدولية لعام ١٩٦٩ المتعلقة بالمسئولية المدنية عن الاضرار الناتجة عن التلوث بالزيت ، على قاعدة المسئولية المشددة لملاك ناقلات النفط عن الاضرار الناتجة عن حوادث التلوث بالزيت . وبناء على التوصية الصادرة من المؤتمر الدبلوماسي ١٩٦٩ انشاء الصندوق الدولي للتعويض سنة ١٩٧١ عن الاضرار الناجمة عن حدوث التلويث البحري بموجب الاتفاقية المعروفة باسم : —

"International Convention on the Establishment of an International Fund for Compensation for oil Pollution Damage, (1971).

الفقرة الاولى من المادة الرابعة كما عدلت سنة ١٩٦٨ ، ١٩٧٦ في الحالة التي يكون فيها « المسئول عن التلويث قد عاد الى ارتكاب جريمة مماثلةخلال سنة من تاريخ الحكم عليه عوقب بغرامة لا تقل عن ثلاثة آلاف دينار كويتي ولا تتجاوز أربعين الفا » (٩) على الرغم منخلو الوقائع او الاسباب المقدمة من النيابة العامة على أن المتهم عاد الى ارتكاب جريمة التلوث خلال سنة من تاريخ الحكم عليه ، كما قررت الفقرة الاولى من المادة الرابعة المعدلة مما يستلزم تطبيق الغرامة المنصوص عليها وهي ثلاثة آلاف دينار كويتي لتوافر حالة العود اي قيام المتهم بارتكاب جريمة التلوث خلال سنة من تاريخ الحكم عليه بالنسبة لجريمته الاولى وذلك لردع المسئول عن التلويث ، لانتهاكه قانون منع تلويث المياه الصالحة للملاحة بالزيت في فترة قصيرة من ارتكابه لجريمته الاولى ، ولا يمكن القول بأن المحكمة التجأت الى تغريم المتهم المبلغ المذكور لتغطية تكاليف ازالة آثار التلويث حيث اننا نجد بأن تكاليف الازالة حددت بمعرفة شركة نفط الكويت وطاقم الناقلة بمبلغ ٥١٢ دينارا كويتيا و ٥٠٠ فلس . ومن جانب اخر فقد يقول قائل بأن المحكمة تعمدت تشديد العقوبة لتوفير الاحترام او الالتزام بالقانون . ونحن وان كنا من المؤيدين لرفع مقدار الغرامة المالية كوسيلة للردع وتمشيا مع اغلب التشريعات التي أخذت بها الدول ، الا اننا نعتقد بأنه من الاهمية توخي الدقة عند تطبيق القواعد المنصوص عليها في القانون المذكور في الاحكام المتعلقة بقضايا التلوث مع مراعاة عدم التمييز بين المسئول عن التلويث ، لان الهدف الاساسي من تشديد العقوبة حماية البيئة البحرية وازالة آثار التلوث بشكل لا يضر بالثروات الحية وغير الحية وليس تقرير الجزاء لخرق النص القانوني مثل الفقرة الاولى من المادة الرابعة من القانون ذاته .

الدكتورة بدرية العوضي
مدرسة القانون الدولي العام

---

(٩) لم تقرر الفقرة الاولى من المادة الرابعة من القانون رقم ١٢ لسنة ١٩٦٤ عقوبة مضاعفة في حالة العود لانها نصت على انه « يعاقب المسئول عن اي تلويث مما ورد في المادتين ١ ، ٢ بغرامة لا تقل عن مائة دينار كويتي ولا تتجاوز الف دينار كويتي .. »