

التعامل اللاتماثلي للولايات المتحدة الأمريكية

في مواجهة تلوث البيئة البحرية بالزيت

Asymmetric treatment of the United States of America in the face of oil pollution of the marine environment

تاريخ القبول: 2021/05/08

تاريخ الإرسال: 2021/02/14

التي كانت تعمل عليها وأصدر الكونغرس الأمريكي تشريعا جديدا شديدا القوة، تمثل في قانون التلوث بالزيت في 03 أوت 1990 والمعروف بقانون OPA1990، وبذلك تكون الولايات المتحدة قد ابتعدت عن النظام الدولي لحماية البيئة البحرية، الإشكالية التي أردت إثارتها في هذا المقال هي ما هي أوجه اللاتماثلية التي تميز التشريع الأمريكي OPA، وهل يمكن اعتبار التشريعات الوطنية بديلا ناجحا عن التشريعات الدولية.

الكلمات المفتاحية: مصادر التلوث النفطي؛ اتفاقية 1969؛ OPA 1990؛ لاتماثلية التعامل الأمريكي مع الزيت النفطي؛ الرؤية المخالفة للمشرع الأمريكي.

Abstract:

The problem of pollution of the marine environment with oil has gained the attention of countries unless other sources of pollution get it. 8 million tons of oil seep annually into the oceans and seas. . In reaction to the 5 Valdez Exxon

معلم يوسف *

جامعة قسنطينة1- الجزائر
maalem.youcef@umc.edu.dz

ملخص:

نالت مشكلة تلوث البيئة البحرية بالزيت من اهتمام الدول ما لم تله مصادر التلوث الأخرى وسبب ذلك هو أن حوالي أكثر من 8 ملايين طن من النفط يتسرب سنويا إلى المحيطات والبحار. كرد فعل على حادث الناقله 5 ValdezExxon الذي وقع في سنة 1989 والذي ألحق أضرارا جسيمة بالبيئة البحرية لأمريكا الشمالية والثروة السمكية وصناعة الصيد وتحت ضغط الرأي العام الأمريكي، تخلت الولايات المتحدة الأمريكية عن الاتفاقيات الدولية

*- المؤلف المراسل.

accident that occurred in 1989, which caused enormous damage to the marine environment in North America, the fisheries and fishing industry. Under the pressure of American public opinion, the United States of America abandoned the international agreements new

legislation of great strength. With the issuance of this law, the USA severed the doubt with certainty of its separation from the international system in the field of protecting the marine environment from oil-oil pollution. Especially since this legislation is characterized by accuracy and rigor, which may affect the international legislative system. Therefore, the following question had to be asked: How does the US legislation contribute to O.P.A; in influencing the effectiveness of international agreements in force in the field of protecting the marine environment from pollution resulting from oil and on the rules of international responsibility in this area? The problem that I wanted to raise in this article is what are the asymmetries that characterize the

US legislation O.P.A; In terms of effectiveness and its impact on international liability rules.

To study the problem, I divided the subject into two demands, the first requirement entitled The Importance of American Law O.P.A in revealing the gaps in international conventions, or the second requirement, which was dedicated to the idea of asymmetry in the United States 'treatment of the marine environment pollution by oil and the vision of the US legislator in violation of the 1969 Liability Agreement.

Keywords: Sources of marine pollution; Convention 1969; OPA1990; the asymmetry of American treatment with petroleum oil; a vision contrary to the American law.

مقدمة:

يعد التلوث النفطي من أبرز الملوثات التي قد تصيب البيئة البحرية على الإطلاق، وهذا راجع لعدة أسباب منها حركة النقل الواسعة التي أنشأتها السفن البحرية، فضلا عن عدم مراعاة الحد المسموح من الماء الملوث الملقى في مياه البحر الناتج عن تنظيف خزانات فيما أظهرت دراسة تحت إشراف الهيئة العامة للبيئة أنه من الصعب التحكم في التلوث النفطي ومنع انتشاره، فيما وصف بالخطر العائم والمتحرك، أين تتحكم الرياح وعوامل المد والجزر وشدة الأمواج في نسب خطورته .

وهذا الاهتمام على صعيد العلاقات الدولية كان له تأثير على التشريعات الداخلية، لأن هذا المجال يبدو فيها الارتباط وثيقا إلى حد كبير بين القوانين الداخلية والدولية، وخاصة من خلال الحقوق التي تقررها هذه الأخيرة. إضافة إلى أن مخالفة الالتزامات المتعلقة بحماية البيئة تستوجب مساءلة المخالف في القانون الداخلي والقانون الدولي،



وإلزامه بإصلاح الضرر الذي ترتب عن ذلك وهذا ما يعرف بالمسؤولية عن الأضرار البيئية.

والجدير بالذكر أنه قبل حلول عام 1969 لم يكن هنالك تنظيم قانوني للمشاكل المترتبة عن الأضرار الناجمة عن تسرب الزيت النفطي. على الرغم من وقوع العديد من حوادث التلوث بالزيت التي لم تبلغ حد جذب انتباه الرأي العام. وقد ظل الوضع على هذا الحال إلى حين وقوع حادث الناقله الليبيرية توري كانيون في 18 مارس 1967، حيث كانت هذه الكارثة بمثابة دق ناقوس الخطر الذي نبه العالم إلى حجم وأبعاد مشكلة التلوث البحري بالنفط. لذلك اتجهت الدول إلى نحو إبرام اتفاقيتين دوليتين: الأولى هي الاتفاقية الدولية المتعلقة بالتدخل في أعالي البحار في حالة التلوث بالنفط.

أما الثانية: فهي الاتفاقية الدولية المتعلقة بالمسؤولية المدنية عن أضرار التلوث بالزيت، التي أبرمت بهدف كفالة تعويض عادل ومنصف للمتضررين من تبعات التلوث الناجم عن تسرب أو إلقاء المحروقات من ناقلات النفط.

إلا أن الولايات المتحدة الأمريكية التي تشكل أهم قوة اقتصادية مسيطرة على النفط في العالم والتي كانت من أولى الدول المنادية بضرورة وضع نظام قانوني للمسؤولية والتعويض عن أضرار التلوث بالزيت اتخذت موقفا معاكسا، كرد فعل على حادث الناقله Valdez Exxon 5 الذي وقع في سنة 1989 والذي ألحق أضرارا جسيمة بالبيئة البحرية لأمريكا الشمالية والثروة السمكية وصناعة الصيد وتحت ضغط الرأي العام الأمريكي، تخلت الولايات المتحدة الأمريكية عن الاتفاقيات الدولية التي كانت تعمل عليها وأصدر الكونغرس الأمريكي تشريعا جديدا شديد القوة، تمثل في قانون التلوث بالزيت في 03 أوت 1990 والمعروف قانون OPA 1990. هذا ما يجعل الولايات المتحدة تبتعد عن النظام الدولي لحماية البيئة البحرية، بسبب عدم انضمامها إلى الاتفاقيات الدولية المتعلقة بحماية البيئة البحرية. فإصدار هذا قانون قطع اليوم. الشك باليقين انفصالها عن النظام الدولي في مجال حماية البيئة البحرية من التلوث بالزيت النفطي. خاصة وأن هذا التشريع يتميز بالدقة والصرامة مما قد يؤثر على المنظومة التشريعية الدولية.



تكمن أهمية الدراسة في الكشف عن علو كعب بعض التشريعات الوطنية على التشريعات الوطنية على التشريعات الدولية وهو ما يجعل فكرة سمو القانون الدولي على القانون الوطني محل شك ونقد.

الإشكالية التي أردت إثارتها في هذا المقال هي: ما هي أوجه اللاتماثلية التي تميز التشريع الأمريكي O.P.A؛ من حيث الفعالية وتأثيره على قواعد المسؤولية الدولية مقارنة باتفاقية المسؤولية عن أضرار التلوث بالنفط لسنة 1969؟

لدراسة الإشكالية سأعتمد على عدة مناهج، منها المنهج الوصفي والمنهج المعياري بالإضافة إلى المنهج الاستدلالي لاستخلاص النتائج.

قسمت موضوع الدراسة إلى محورين، المحور الأول بعنوان أهمية القانون الأمريكي OPA في الكشف عن الثغرات التي اتسمت بها اتفاقية 1969، أم المحور الثاني فخصصته لفكرة لاتماثلية تعامل الولايات المتحدة مع تلوث البيئة البحرية بالزيت النفطي، ورؤية المشرع الأمريكي المخالفة لاتفاقية المسؤولية عن أضرار التلوث بالنفط لسنة 1969.

المحور الأول: أهمية القانون الأمريكي O.P.A في الكشف عن الثغرات التي

تعتري الاتفاقيات الدولية

لقد أدت حوادث التلوث المتتالية، على خطورتها، سواء تلك التي وقعت في المياه الأمريكية أو في خارجها، إلى استشعار الكونجرس ضرورة وضع تشريع مستقل يعالج التلوث البحري، وخاصة بعد الازدياد الملحوظ لاعتماد الولايات المتحدة على استيراد البترول والزيوت الخام من دول أخرى.⁽¹⁾ وقد تميز القانون الأمريكي بالشدة فيما يتعلق بتنظيم المسؤولية المدنية عن أضرار التلوث بالزيت، حيث صدرت في أمريكا عدة قوانين للمحافظة على البيئة البحرية من التلوث وتنظيم المسؤولية المدنية عن أضرار التلوث بالزيت والتعويض عنها.

أولاً- النظام القانوني الأمريكي لاحتواء خطر تلوث البيئة البحرية بالزيت النفطي:

1- مصادر التلوث النفطي من خلال القانون الأمريكي: نص قانون التلوث بالزيت الأمريكي على أن السفينة تعني: "أي نوع من المراكب أو أي أداة اصطناعية تستخدم أو قابلة أن تستخدم كوسيلة للنقل في المياه، فيما عدا السفن العامة"⁽²⁾.



ويدخل في نطاق التعريف: ناقلات البترول المحملة والفارغة، وسفن البضاعة الجافة، والسفن العادية ومراكب الانهار والبحيرات والتي لا تغطيها اتفاقية 1969 وبروتوكول 1992. معنى ذلك أن كل هذه السفن إذا تسببت في تلوث بالنفط في المياه الأمريكية تخضع للمسؤولية والتعويض وفقا لقانون O.P.A

وعلى العموم فإن التلوث الناجم عن السفن فيكون سببه إما حالة تفريغ مياه الاتزان "الصابورة"؛ وهي المياه التي تحملها السفن وناقلات النفط في خزاناتها كثقل لحفظ توازنها أثناء عودتها فارغة إلى ميناء الشحن.⁽³⁾ ويشكل التلوث الناجم عن إلقاء مياه الصابورة، وكذلك عن غسل الصهاريج إلى جانب ما يحدث من تسرب كبير لكميات الزيت الخام أثناء عمليات شحن وتفريغ الناقلات ما يقارب 40% من نسبة التلوث البحري بالزيت⁽⁴⁾. ويحدث أيضا التلوث عن طريق السفن من جراء تصادم السفن وناقلات النفط العملاقة أو بسبب جنوحها أو بسبب تحطم المنشآت البحرية الخاصة باستخراج النفط سواء بسبب الأعاصير البحرية أو بسبب اصطدام تلك السفن بتلك المنشآت⁽⁵⁾ والكوارث البحرية التي سبق ذكرها خير شاهد على ذلك.

ويسري قانون التلوث بالزيت OPA على كل تسرب بالزيت يصدر من السفن أو غيرها من الوسائط أو الوسائل البحرية، كما يسري هذا القانون حتى ولو اقتصر الأمر على مجرد التهديد بتسريب الزيت. ويشمل تعريف السفينة كافة أشكال المركبات Crafts التي تستعمل أو تستخدم أو تلك التي يجوز استخدامها لنقل الزيت في المياه الصالحة للملاحة البحرية Navigable Water للولايات المتحدة الأمريكية، وذلك فيما عدا السفن العامة.⁽⁶⁾ أما الوسائط البحرية فهي بصفة عامة تلك التي المنشآت والمعدات والأجهزة المستخدمة في التنقيب والنقل والتسليم والتخزين أو معالجة الزيت وحفر الآبار⁽⁷⁾.

2- عناصر المسؤولية وفقا للقانون:

أ- الواقعة المسببة للتلوث: بالموازاة مع ذلك فإن الوضع في القانون الأمريكي قد اختلف قليلا، حيث أتى تعريف الواقعة المسببة للتلوث في القانون الأمريكي أكثر توسعة من تلك المنصوص عليه في معاهدة 1969 بعد تعديلها ببروتوكول 1992، وقد نص على أن الواقعة تعني: "أي حدث أو سلسلة أحداث لها نفس المصدر تتسبب فيها



سفينة أو أكثر ينشأ عنها تصريف للزيت أو تهديد جدي به" فالمشرع الأمريكي وحيث لا تفارقه على الدوام أحداث كارثة Exxon-valdez، أراد بهذا النص الحث على إزالة أي تهديد جدي بتسريب الزيت من السفينة إثر تعرضها للحادث، تفاديا لحدوث أي تلوث في المستقبل قد يؤدي إلى وقوع أضرار تأخذ شكل الكارثة.⁽⁸⁾ ولذلك نجد أن المشرع الأمريكي قد أخذ بالخطر كأحد العناصر المهمة لقيام المسؤولية عن الأضرار، وهو الشيء الذي أغفلته كل من اتفاقية 1969 وبروتوكول 1992، إضافة إلى ذلك فالقانون الأمريكي لم يكتفي بالزيت المتسرب من السفن كمصدر للتلوث، بل شمل كل الوسائط البحرية، بما في الحوادث الناتجة عن أنشطة الاستكشاف والتقيب عن النفط.

ب- الضرر البيئي في قانون التلوث الأمريكي O.P.A: تبني قانون التلوث بالزيت تعريفاً واسعاً لأضرار التلوث بالزيت. فهذا القانون حيث يقرر التعويض عن مصروفات إزالة التلوث وكذلك تكاليف تنظيف المياه من البقع الزيتية التي أنفقت في سبيل إزاحة خطر التهديد بحصول التلوث بالزيت وإجراءات منع حصوله⁽⁹⁾. ويتعين على المسؤول عن التلوث دفع هذه التكاليف اللازمة إلى الحكومة الأمريكية أو إلى أي الشخص المضرور.

ومن ناحية ثانية، يسمح قانون التلوث بالزيت OPA بالحصول على التعويض عن الضرر أو الخسارة الاقتصادية الناشئة عن تدمير الأموال سواء بالنسبة للملكية أو مستأجرها وسواء أكانت الخسارة احتمالية أو عبارة عن ضرر حتمي⁽¹⁰⁾. كما أتاح القانون للمنتفعين بالموارد والمصادر الطبيعية حق خالية بالتعويض حق المطالبة بالتعويض عن الأضرار التي تصيبهم في أحوالهم المعيشية بسبب التلوث حتى ولو لم يكونوا مالكين لهذه الموارد، ومثال لك إتاحة الفرصة القبائل الاسكيمو بالمطالبة بالتعويض عن الأضرار الحاصلة بسبب حادثة Exxon-Valder على الرغم من عدم ملكيتهم للموارد الطبيعية التي أصابها التلوث. وكذلك أتاح القانون لأصحاب مهنة الصيد وكذلك أصحاب الفنادق الموجودة في المناطق النائية والذي أصابهم أضرار من جراء التلوث بالزيت.⁽¹¹⁾

وعليه فعلى خلاف المعاهدات والاتفاقيات الدولية النافذة، فهناك نوعين جديدين من



الأضرار التي يجوز التعويض عنهما: الخسارة الاقتصادية الخالصة pure economic loss والأضرار التي تمس المصادر الطبيعية Damage to natural resources؛ وهي ما يطلق عليها في بعض الأحيان بالضرر البيئي Environmental damage.

ثانياً- طبيعة المسؤولية الدولية وفقاً لقانون التلوث الأمريكي (O.P.A) 1990:

بما أن نقل الزيت بحراً هو من النشاطات الخطرة في حد ذاتها، فلقد اتجه المشرع الأمريكي في قانون التلوث بالزيت OPA نحو الأخذ بنظرية المسؤولية الموضوعية. وبمقتضى هذه النظرية يكون الشخص مسؤولاً عن الأضرار التي تسببها نشاطاته الخطرة حتى لو لم يصدر الخطأ من جانبه⁽¹²⁾. وبالتالي كان من المفروض أن تكون نظرية المسؤولية الموضوعية هي الأساس المناسب لحماية المضرورين، فالمضرور غير مطالب بإثبات الخطأ؛ ولكن يكفي إظهار حصول الضرر أو السبب في الضرر.

وينص قانون التلوث بالزيت OPA على أن تتعقد مسؤولية مالك السفينة أو مستغلها أو مالك المعدات البحرية أو مستغلها عن التلوث بالزيت الذي يصدر منها أو من التهديد الجدي الذي قد يحدث بسببها. زيادة على ذلك فإنه في حالة تعدد الأشخاص المسؤولين؛ فإنهم يكونون مسؤولين فيما بينهم على وجه التضامن أمام المضرورين عن مبالغ التعويض المقررة، ويجوز مطالبة الأشخاص المسؤولين منفرداً أو مجتمعين بكامل مبالغ التعويضات المقررة قانوناً.

بدون اشتراط إثبات أي خطأ أو إهمال، فما على المضرور إلا إثبات حصول التسرب الزيتي أو التهديد الجدي بحصوله لكي تتعقد المسؤولية عن التلوث بالزيت.⁽¹³⁾

1- رؤية المشرع الأمريكي المخالفة لاتفاقية المسؤولية 1969: ساير قانون التلوث الأمريكي لعام 1990 المعاهدات والاتفاقات الخاصة الدولية في الأخذ بنظام المسؤولية بدون خطأ. فنص على أن "...أي شخص مسؤول عن سفينة... يضرب منها الزيت أو تنشئ تهديداً جدياً بالتسرب، في مياه البحر أو السواحل المتاخمة أو المنطقة الاقتصادية الخالصة، يعد مسؤولاً عن تكاليف الإزالة والأضرار... الناتجة عن هذا الحادث"⁽¹⁴⁾.

وإذا كان الظاهر يدل على أن هذه المسألة نقطة التقاء بين النظام الدولي والقانون الأمريكي إلا أنه وهذا ما يجب التأكيد عليه، أنه يوجد فارق جوهري بينهما. فالنظام الدولي ألقى بعبء المسؤولية عن التلوث على عاتق مالك السفينة، بحيث يجيز



للمضرور من التلوث إقامة دعواه ضد الغير المسؤول على أساس الخطأ طبقاً للقواعد القانون الداخلي. أما القانون الأمريكي، إذا كان قد ألقى بعبء المسؤولية عن أضرار التلوث على عاتق مالك السفينة أو المستغل أو المستأجر المجهز⁽¹⁵⁾، فيعتبر الغير مسؤولاً أيضاً طبقاً لأحكام قانون التلوث الأمريكي O.P.A إذا كان فعله هو السبب الوحيد لهذه الأضرار. وبعبارة موجزة فإن الغير في معاهدة 1969 أو بروتوكول 1992، يسأل على أساس الخطأ طبقاً لقواعد العامة، بينما تقوم مسؤوليته طبقاً لقانون التلوث الأمريكي لعام 1990 دون مراعاة لأي خطأ مادام فعله هو السبب الوحيد لضرر التلوث بالنفط

2- التعويض عن أخطار التلوث بالزيت النفطي من خلال القانون الأمريكي O.P.A: ومن أهم أوجه وسائل التعويض التكميلية لتغطية الأضرار الناتجة عن التسرب النفطي هو وجود صناديق التعويض الخاصة. وذلك بالنظر لجسامة هذا النوع من الضرر. وأهم التشريعات التي انتهجت هذه السياسة هناك الصندوق الأمريكي المعروف باسم Super Fund 1980 والذي بقي ساري المفعول إلى غاية إنشاء صندوق cercla الذي أنشئ بمقتضى قانون التعويض بمقتضى قانون التلوث بالزيت لعام 1990 وهو يعد من أهم الوسائل التكميلية لتغطية وإصلاح الضرر البيئي الناتج عن التلوث بالزيت، على المستوى الداخلي وعلى هذا الأساس فقد منحه المشرع الأمريكي الشخصية المعنوية حتى يتسنى له أداء مهامه في مجال التعويض.

أ- الصندوق الأمريكي للتعويض: ولقد أدت حوادث التلوث المتتالية، على خطورتها، سواء تلك التي وقعت في المياه الأمريكية أو في خارجها، إلى استشعار الكونجرس ضرورة وضع تشريع مستقل يعالج التلوث البحري، وخاصة بعد الازدياد الملحوظ لاعتماد الولايات المتحدة على استيراد البترول والزيوت الخام من دول أخرى⁽¹⁶⁾. وقد تميز القانون الأمريكي بالشدة فيما يتعلق بتنظيم المسؤولية المدنية عن أضرار التلوث بالزيت، حيث صدرت في أمريكا عدة قوانين للمحافظة على البيئة البحرية من التلوث وتنظيم المسؤولية المدنية عن أضرار التلوث بالزيت والتعويض عنها. ومن ضمن هذه القوانين: قانون المياه العميقة الموائى لسنة 1973 "The Deep-water Pro Act" وقانون خطوط أنابيب البترول في ألاسكا والمعروف بـ "TAPAA" 1973 والمتضمن تنظيم



المسؤولية عن أضرار التوت بالزيت الناتج عن عملية استخراج البترول⁽¹⁷⁾. والقانون الفيدرالي للسيطرة على التلوث بالزيت Federal Water pollution Control act 1980، وهذا القانون تضمن حظر إلقاء الزيت في المياه البحرية الأمريكية؛ كما تضمن النص على المسؤولية المترتبة على إلقاء الزيت في المياه الأمريكية وأحيانا يعرف هذا القانون بقانون المياه النظيفة Clean water act 1980، إلى جانب قانون تنظيف البيئة البحري الواسعة (المسؤولية والتنظيف) الصادر سنة 1980. The Comprehensive Environmental Response Clean Up- C.E.R.C.LASSE And Liability Act⁽¹⁸⁾.

والمعروف أن قانون الصندوق الكبير، بموجب القانون الأمريكي Cercla، الصادر في عام 1980 والخاص بتعويض المضررين من جراء ممارسة الأنشطة البيئية الخطرة، يتم تمويله عن طريق ضريبة تفرض على الشركات الملوثة وبصفة خاصة شركات البترول الخام والمواد الكيماوية، ويتم تمويله كذلك عن طريق رسم عام ضد التلوث مفروض على كل الشركات الأمريكية.⁽¹⁹⁾

ولهذا نجد أن القوانين قد تعددت قبل إنشاء قانون التلوث (O.P.A) 1990، وهو ما أدى إلى وجود تداخل عند التطبيق، وكان من شأن هذا الوضع خلق جو من عدم الاستقرار.

ولعل حادثة Exxon Valdez خير مثال على التعقيدات التي نشأت عن التداخل في تطبيق القوانين السابقة على قانون التلوث بالزيت OPA فلقد كان على الحكومة الأمريكية استخدام جميع الاختبارات والبدائل في ظل القوانين المختلفة لكي تتمكن من استرداد التعويضات عن الخسائر التي أصابت مصادر البيئة الطبيعية. فمثلا، كان قانون (أناييب ألاسكا) يقرر وفقا لقواعد الصندوق الخاص به بأن الحد الأقصى للتعويض هو مائة مليون دولار⁽²⁰⁾، وما زاد على ذلك من أضرار ينبغي التعويض عنها وفقا للتشريعات الأخرى المتعلقة بالتلوث. والطريف في الأمر أن قانون أناييب ألاسكا نفسه كان يقضي بإلغاء أحكام القوانين الأخرى فيما يخص أي حدود تعويضية تزيد على المبلغ الذي حدده القانون المذكور، ومن ثم فإن المضررين وكذلك الحكومة كانوا يدورون في حلقة مفرغة، فبينما يحيل قانون أناييب ألاسكا إلى غيره من



القوانين للحصول على تعويضات أعلى، كان ذلك القانون ذاته يلغي أي قوانين أخرى في هذا الخصوص.

والجدير بالإشارة أن مبالغ التعويض التي تقررها القوانين السابقة لا تعبر عن حقيقة الأضرار الحاصلة بسبب التلوث بالزيت. فمثلا كانت مبالغ التعويض القصوى التي قد يلتزم بها مالك السفينة أو مستغلها هي أربعة عشر مليون دولار أمريكي وفقا لـ (قانون أنابيب ألاسكا) أضيف إلى ذلك أن أقصى مبلغ يقدره صندوق (قانون الصندوق الكبير) كان حده مائة مليون دولار، وهي مبالغ لم تكن كافية لعلاج آثار التلوث وخاصة في حوادث التلوث الضخمة⁽²¹⁾.

كما تمثل القصور كذلك في تردد الحكومة الأمريكية في اتخاذ القرارات الحاسمة في ظل تلك القوانين السابقة على قانون 1990. أضيف إلى أنه كان يتعين صدور القرار من الرئيس نفسه أو من يفوضه لتحديد عدم كفاية إجراءات مكافحة التلوث المتخذة من جانب المتسببين في إحداث التلوث، قبل مباشرة الحكومة في مباشرة إجراءاتها⁽²²⁾. وهو ما يؤدي إلى البطء في مكافحة التلوث البحري الناتج عن تسرب النفط.

ولذلك نجد أن قانون التلوث بالزيت (O.P.A) 1990، قد صدر على إثر وقوع حادثة الناقل Exxon Valdez على سواحل ألاسكا، حيث تميز هذا القانون بتوحيده للقواعد القانونية للتلوث بالزيت على مستوى الفيدرالية، كما تميز بالشدة في تنظيمه لقواعد المسؤولية. ولذلك تم إنشاء صندوق التعويض عن المسؤولية عن التسرب بالزيت في يناير 1990.

ب- نطاق عمل الصندوق الأمريكي للتعويض: تم إنشاء صندوق للتعويض في عن المسؤولية عن التلوث بالزيت عام 1990، بموجب قانون التلوث بالزيت Oil OPA Liability Spill Trust Fund (OLS) TF ولقد أضيف هذا القانون على الصندوق الشخصية الاعتبارية⁽²³⁾، حتى يتمكن من القيام مباشرة أعماله واتخاذ ما يلزم لتغطية التعويضات عن حوادث التلوث بالزيت وحتى مبلغ مليار دولار عن الحادث الواحد وبشرط ألا يزيد المقدار المدفوع من هذا المبلغ لتغطية أضرار المصادر الطبيعية على مبلغ 500000 دولار.



ويتحدد نطاق تدخل الصندوق الأمريكي للتعويض في الحالات التي يعفى فيها الشخص المسؤول من المسؤولية، أو في الحالة التي لا يكفي فيها التعويض الملزم بدفعه لتغطية كافة الأضرار الناجمة عن التلوث وتكاليف الإزالة.⁽²⁴⁾ وبالتالي يمكن القول بأن الصندوق يلعب دوراً مهماً في حصول المتضررين على التعويض خاصة فيما يتعلق بمصروفات إزالة الأضرار، ويتم دفع هذه التعويضات بقرار من رئيس الصندوق.⁽²⁵⁾

ج- دور نوادي التعويض في تغطية المسؤولية عن التلوث بالزيت إذا كانت المسؤولية تخضع للقانون الأمريكي O.P.A: من الواضح أن نوادي الحماية والتعويض تقوم بتغطية الحالات التي لم تغطيها نصوص اتفاقية المسؤولية المدنية 1969 وبروتوكول 1992، كما أن لها الفضل في خلق نظام خاص من أجل تأمين ضحايا التلوث البحري بالنفط عن طريق إنشاء نظام الصناديق الدولية التي تختص بالتعويض عن أضرار التلوث بالزيت النفطي.

عموماً يتم تغطية جميع مخاطر الأضرار المادية المباشرة بشكل عام، بما في ذلك هياكل الحفر والتشغيل، والمعدات والبيئة المحيطة في حالة حدوث حوادث بحرية، ولكن يخضع ذلك لشروط وأحكام حيث يتم أخذ ضمانات إضافية من طرف L&CLUBS P من أجل ضمان الحماية المتبادلة والتعويضات. وذلك عن طريق الامتثال لعدد من المعايير السلامة البحرية⁽²⁶⁾. فيما عدا التغطية التأمينية للتلوث بالزيت في المياه الأمريكية. بسبب الشدة التي تميز بها القانون الأمريكي O.P.A. ويتميز القانون الأمريكي بالشدة فيما يتعلق بالمسؤولية عن أضرار التلوث بالزيت، من حيث اشتراط القانون لعدة شروط من أهمها:

- فإذا كان الشخص يستغل عدة سفن فلا يلتزم باستصدار شهادة ضمان مالي عنها جميعاً. وإنما يقتصر التزامه في ذلك على السفينة الأكبر حجماً ويفرض القانون عقوبة عن مالك السفينة عند عدم استيفاء شروط الحصول على هذه الشهادة، إذ يحكم عليه بغرامة قد تصل إلى مبلغ 25000 دولار عن كل يوم تأخير. كما يجيز قانون التلوث بالزيت OPA للمضرور أن يقيم دعواه مباشرة ضد الضامن أو المؤمن طبقاً لشهادة الضمان المالية، ولكن لا يلتزم المؤمن بأن يدفع أكثر من مقدار المبلغ المقرر بتلك الشهادة⁽²⁷⁾، حتى ولو تجاوزت الأضرار الحاصلة هذا المبلغ. كما لا يجوز للمؤمن



أن يدفع مطالبات المضرورين إذا كان التسرب بالزيت راجعا إلى الخطأ الإرادي أو الإهمال الجسيم للشخص المسؤول⁽²⁸⁾.

وقد أدت هذه الشدة إلى اعتراض نوادي التعويض، لأن ذلك يخرجها عن وظيفتها الأساسية وهي تأمين الخسارات وليس تأمين المسؤولية.

د- السبب في تردد الولايات المتحدة في الانضمام إلى المعاهدات الدولية في مجال التلوث بالزيت: عقدت لجنة العلاقات الخارجية مجلس الشيوخ الأمريكي اجتماعا في عام 1973 للنظر في التصديق على كل من معاهدة المسؤولية المدنية، وعلى معاهدة الصندوق، وتلقت اللجنة تقريرين أحدهما يريد الانضمام إلى المعاهدتين، والآخر يعارض.

حيث رأى أنصار الرأي القائل بالانضمام إلى هاتين المعاهدتين إلى أن المصادقة يعني خلق نظام موحد للمسؤولية والتعويض في حوادث التلوث بالزيت، وبالتالي إزالة التناقض الموجود في ظل قوانين الولايات المختلفة في هذا الخصوص. أما المعارضون فقد أبرزوا قلقهم على مدى دستورية المسؤولية. ذلك أن المعاهدتين تضعان نظاما استشاريا للمسؤولية يمنع إقامة أي دعوى ترفع من الضررين⁽²⁹⁾. طالما التزم المسؤول عن التعويض في الحدود المتفق عليها. مما يعني إغفال الأضرار الثانوية التي تظهر مستقبلا.

ولم تقم الولايات المتحدة الأمريكية بعد ذلك بأي خطوة إيجابية من أجل الانضمام إلى المعاهدتين الدوليتين، إلى غاية سنة 1974. حيث قامت وزارة النقل الأمريكية وبالتعاون مع المنظمة البحرية الدولية بصياغة مشروع لتعديل كل من معاهدة المسؤولية CLC 1969 ومعاهدة الصندوق لكي يتم التوافق مع التوجهات الأمريكية، وقد عقد المؤتمر الدولي للمسؤولية والتعويض عن الأضرار المرتبطة بنقل المواد المنقولة بحرا في لندن عام 1984؛ حيث وقعت فيه الولايات المتحدة الأمريكية صيغة لتعديل كل من معاهدتي المسؤولية المدنية ومعاهدة الصندوق. وعرف هذا التعديل بروتوكول عام 1984⁽³⁰⁾ لكن لم يقم مجلس الشيوخ بالمصادقة عليه. وبالتالي لم يصبح هذا الصندوق نافذا على المستوى الدولي⁽³¹⁾.

خاتمة:

إن نسيج الاتفاقيات الدولية التي أشرفت على إبرامها منظمة IMCO البحرية تعتمد أساساً على الجانب الوقائي، من أجل اعتماد واقتراح حلول متجددة لاحتواء التلوث الناتج عن التسرب النفطي. إلا أن تحقيق الأمن البيئي في ظل الانتشار السريع لظاهرة التلوث بالنفط الذي يشهده العالم إلى حد اليوم، هي غاية مستحيلة يعد الهدف من إقرار أحكام المسؤولية البيئية عن التلوث بالنفط؛ هو الحد من وقوع الضرر الناتج عن نقل المواد النفطية أو الناتجة عن استغلال واستخراج هذه المادة. كما أن ترتيب المسؤولية ما هي إلا وسيلة علاجية لجبر الضرر الحاصل بالبيئة البحرية وكذا تعويض المتضررين من جراء هذا التلوث. ومن جملة النتائج المستوحاة من خلال هذه الدراسة، هي أن:

- القواعد الاتفاقية، تطرح صراحة مسألة الالتزام العام المفروض على الدول بالمحافظة على سلامة البيئة البحرية من مختلف مصادر التلوث عامة، ومن التلوث النفطي خاصة وذلك من خلال تكريس أحكام المسؤولية الدولية؛ وأهم الاتفاقيات التي اهتمت بنظام المسؤولية الدولية عن التلوث الناتج عن النفط، اتفاقية المسؤولية عن أضرار التلوث بالنفط لسنة 1969.

- لجوء العديد من الدول لإنشاء صناديق خاصة بالتعويض، وهذا بمثابة تكريس لمبدأ التضامن الاجتماعي لإسعاف ضحايا التلوث البحري، فهناك صناديق إقليمية للتعويض تم إنشاؤها بموجب اتفاقيات إقليمية، وهناك صناديق عالمية أنشأت بموجب اتفاقيات دولية. وأهمها الصندوق الدولي للتعويض عن أضرار التلوث بالزيت الذي دعت إليه المنظمة البحرية الدولية.

- أدت حوادث التلوث المتتالية، على خطورتها، سواء تلك التي وقعت في المياه الأمريكية أو خارجها، إلى استشعار الكونجرس بضرورة وضع تشريع مستقل يعرف بـ قانون التلوث بالزيت 1990 (O.P.A)، وخاصة بعد الازدياد الملحوظ لاعتماد الولايات المتحدة على استيراد البترول والزيوت الخام من دول أخرى. وقد تميز القانون الأمريكي بالشدّة والدقة فيما يتعلق بتنظيم المسؤولية المدنية عن أضرار التلوث بالزيت، ولذلك تم إنشاء صندوق التعويض عن المسؤولية عن التسرب بالزيت في يناير 1990.



- يتسم تشريع O.P.A الأمريكي بالدقة والصرامة، ويسري على كل تسرب بالزيت يصدر من السفن أو غيرها من الوسائل البحرية التي تتمثل بصفة عامة في كل المنشآت والمعدات والأجهزة المستخدمة في التنقيب والنقل والتسليم والتخزين أو معالجة الزيت وحفر الآبار، كما يسري هذا القانون حتى ولو اقتصر الأمر على مجرد التهديد بتسريب الزيت.

وهو الشيء الذي أغفلته كل من اتفاقية 1969 وبروتوكول 1992، إضافة إلى ذلك فالقانون الأمريكي لم يكتفي بالزيت المتسرب من السفن كمصدر للتلوث، بل شمل كل الوسائط البحرية، بما في الحوادث الناتجة عن أنشطة الاستكشاف والتنقيب عن النفط. وبالرجوع إلى اتفاقية المسؤولية المدنية عن أضرار التلوث بالنفط (الزيت) لسنة 1969 وكذا بروتوكولها لسنة 1992؛ فإنها لا تشترط لانعقاد المسؤولية سوى وقوع حادث التلوث من سفينة ويترتب عليه الضرر دون التطرق إلى مصادر التلوث بالنفط الأخرى. حيث يختفي عنصر الخطأ نهائياً ولا يظهر إلا عند تقدير التعويض الملزم بالشخص المسؤول.

- رغم كل الآليات المستحدثة للتعويض على المستوى الدولي من أجل كفالة تعويضات كافية عن أضرار التلوث النفطي، إلا أن القانون التلوث الأمريكي 1990 OPA كشف عن الثغرات الواضحة في النظام الدولي المتعلق بالمسؤولية أو بالتعويض عن أضرار التلوث بالنفط التي تفوق بكثير ما نصت عليه أي اتفاقية دولية. خاصة وأن الصندوق الأمريكي للتعويض يتدخل بشكل مطلق لتغطية كافة الأضرار الناجمة عن التلوث وتكاليف الإزالة والتنظيف.

- قدرة الولايات المتحدة الأمريكية على فرض نظامها على الجماعة الدولية، نظراً لاعتماد شركات نقل النفط، بنسبة أكبر على نقل هذه المادة لهذه الدولة، زيادة على تأثير هذا التشريع على فعالية الاتفاقيات الدولية، خاصة وأن الحوادث البحرية قلت بكثير في المياه الأمريكية بعد استحداث هذا القانون. بالإضافة إلى كون كبرى الدول تسعى إلى الاقتداء بالتجربة الأمريكية عن طريق إصدار قوانين داخلية، ككندا وألمانيا وما يؤثر على حركة التشريع الدولي وفعاليتها في هذا المجال مستقبلاً، مما يؤدي إلى النيل من جدوى الصندوق الدولي للتعويض، الذي يعتمد



أساساً على اشتراكات كبرى الدول الرائدة في مجال النفط .

ومن جملة المقترحات الموصى بها:

- ضرورة تعديل الاتفاقيات الدولية، لكي تتوافق مع الحاجات الملحة لحماية البيئة البحرية، عن طريق سد الثغرات التي تعترضها في مجال المسؤولية أو التعويض، وتعويض تلك النقائص اقتداءً بالتجربة الأمريكية.

- الاهتمام بوضع نظام قانوني للمسؤولية الدولية، في مجال التقيب عن النفط في أعماق البحار وهو ما غاب عن اتفاقية المسؤولية المدنية عن أضرار التلوث بالنفط 1969 والتي اهتمت فقط بالتلوث النفطي الذي تسبب فيه السفن.

- اعتماد شرط بناء هياكل خارجية مزدوجة للسفن وناقلات النفط للتقليل من احتمال التسرب في حالة الحوادث البحرية، وتفعيل ذلك عن طريق معاهدات دولية اقتداءً بالقانون الأمريكي O.P.A

- توحيد قواعد القانون الدولي في هذا المجال، لحث كبرى الدول وعلى رأسها الـO.P.A من أجل الانضمام إلى الاتفاقيات الدولية، بما أنها أكبر قوة اقتصادية في مجال تصدير واستيراد النفط، خاصة وأن كبرى الدول الصناعية اليوم، تسعى إلى الاقتداء بالتجربة الأمريكية في استحداث تشريعاتها الخاصة، المتعلقة بالحماية والتعويض عن أضرار التسرب النفطي.

الهوامش والمراجع:

(1)- David P. Berschauer, Oil and water don't mix: Federal private causes of actions for oil spill damages, Volume 20 Southwestern University Law Review 1991, p 395.

(2)- عرف قانون التلوث الأمريكي السفينة العامة على أنها: "أي سفينة مملوكة أو مستأجرة غير مجهزة ومستغلة من طرف الولايات المتحدة الأمريكية أو بواسطة ولاية أو تقسيم سياسي تابع لها، أو بواسطة دولة أجنبية، باستثناء السفينة المستخدمة في التجارة".

مشار إليه في: محمد السيد أحمد الفقي، المسؤولية المدنية عن أضرار التلوث البحري بالزيت، لبنان، منشورات الحلبي، الطبعة الأولى، 2001، ص33.

(3)- علي عدنان الفيل، شرح التلوث البيئي في قوانين حماية البيئة العربية، مصر، المركز القانوني للإصدارات القانونية، 2013، ص، 136.

(4)- عبد الواحد محمد الفار، الالتزام الدولي بحماية البيئة البحرية والحفاظ عليها من أخطار التلوث، مصر، دار النهضة العربية، 1985، ص45.



(5)- Krueger Robert B., International and national regulation of pollution from off shore oil production in San Diegol, Rev 7, 1970, p 541.

(6)- وتنص الفقرة (37) من الفصل (1001) من قانون التلوث بالزيت OPA، على تعريف السفينة بأنها:

"...every description of water or other artificial contrivance used Capable of being used as a means of transportation on water, other than public vessel"

(7)- Michael .J .Uda, The Oil Pollution ACT OF 1990: Is there a Bright future beyond VALDEZ Volume 10 VIRGINIA Environmental law journal, 1991, p422.

(8)- المبحث OPA 1990 (14) من قانون التلوث الأمريكي 1001 -

(9)- Antonio, J. Rodriguez end Paul A.C Jaffe, The oil pollution Act of 1990, Volume 15 Tulane maritime law journal 1990, p12.

(10)- A. F. Bessemer Clark, The U.S. Oil Pollution Act of 1990, Lloyd's maritime and commercial law Quarterly .1991, p249.

(11)- جلال وفاء محمددين، الحماية القانونية للبيئة البحرية من التلوث بالزيت، مرجع سابق، ص ص 80-82.

(12)- Bruce B. Weyhrauch, Oil Spill Litigation: Private Party Lawsuits and Limitations, Volume XXVII, N° 2, Land and Water Review, 1992, P. 371.

(13)- جلال وفاء محمددين، الحماية القانونية للبيئة البحرية من التلوث بالزيت، مصر، دار الجامعة الجديدة للنشر، 2001، ص 101.

(14)- الفقرة (A) من الفصل (1002) من قانون التلوث بالزيت OPA.

(15)- الفقرة (1) (D) (A) من الفصل (1001) من قانون التلوث بالزيت OPA.

(16)- David P. Berschauer, Oil and water don't mix: Federal private causes of actions for oil spill damages, Volume 20 Southwestern University Law Review 1991, P. 395.

(17)- صلاح محمد سليمان، تأمين المسؤولية المدنية عن أضرار التلوث البحري، مكتبة القانون والاقتصاد، الإسكندرية، 2007، ص 681-682.

(18)- صلاح سليمان، تأمين المسؤولية الدولية عن أضرار التلوث البحري، مرجع سابق، ص 682.

(19)- Kiss Alexandre, Droit international de l'environnement, revue juridique de l'environnement 1984, p 385.

(20)- جلال وفاء محمددين، الحماية القانونية للبيئة البحرية من التلوث بالزيت، مصر، دار الجامعة الجديدة للنشر، الإسكندرية، 2001، ص 41.

(21)- Michael J. Uda, The Oil Pollution Act of 1990: Is There a Bright Future Beyond Valdez? Volume 10 Environmental Law Journal, 1991, P. 418.

(22)- جلال وفاء محمددين، الحماية القانونية للبيئة البحرية من التلوث بالزيت، مرجع سابق، ص 44-45.

(23)- الفصل 1015، الفقرة أ من قانون التلوث بالزيت.



- جلال وفاء محمددين، الحماية القانونية للبيئة البحرية من التلوث بالزيت، مرجع سابق، ص 117.
- (24) - الفصل 1012 / 6 من قانون O.P.A.
- (25) - الفصل 1220 أ/ من قانون O.P.A.
- (26) - Revue Atlas Magazine, l'Assurance des plates-formes pétrolières offshore, op.cit.
- (27) - جلال وفاء محمددين، الحماية القانونية للبيئة البحرية من التلوث بالزيت، مرجع سابق، ص 126.
- (28) - A.F. Bessemer Clark, The U.S. Oil Pollution Act of 1990, Lloyd's Maritime and Commercial Law Quarterly, 1991, P 252.
- (29) - جلال وفاء محمددين، الحماية القانونية للبيئة البحرية من التلوث بالزيت، نفس المرجع، ص 46-45.
- (30) - طبقا للبروتوكول، فإن مالك السفينة يلتزم بتعويض حده الأقصى مبلغ 3 ملايين وحدة حسابية أي ما يعادل 4320000 دولار للحادثة الواحدة عن السفينة التي لا تتجاوز حمولتها الإجمالية خمسة آلاف طن.
- وطبقا لبروتوكول الصندوق يضاف مبلغ مقداره 135 مليون وحدة أو ما يعادل 194.4 مليون دولار لتعويض ضحايا التلوث.
- جلال وفاء محمددين، الحماية القانونية للبيئة البحرية من التلوث بالزيت، مرجع سابق، ص 47-48.
- (31) - رأى معارضو البروتوكول في الو. م. أ. أن الانضمام إليه من شأنه الانتقاص من سيادة الو. م. أ. في سن تشريعات خاصة بها لحماية مواطنيها من أضرار التلوث بالزيت، باعتبار أن هذا البلد أكبر مستورد للنفط في العالم. وبالتالي يكون أكبر عرضة للمخاطر الناتجة عن الحوادث البحرية. وهو ما دفع إلى استحداث تشريع O.P.A. 1990.

