

التعليق على الأحكام القضائية

مجلة كلية القانون الكويتية العالمية

السنة الثالثة عشرة - العدد 1 - العدد التسلسلي ⁴⁹

جمادى الأول - جمادى الثاني 1446هـ - ديسمبر 2024م

حماية البيئة البحرية من التلوث بالنفط ومشتقاته: تعليق على حكم محكمة النقض الفرنسية في الطعن الجنائي الصادر في 25 سبتمبر 2012 تحت رقم 82.938-10 بشأن حادثة ناقلة النفط «إريكا» Erika^(*)

د. محمد حسن الكندري
مستشار بإدارة الفتوى والتشريع
مجلس الوزراء، دولة الكويت

الملخص:

يتناول هذا التعليق حكم محكمة النقض الفرنسية في الطعن الجنائي الصادر في 25 سبتمبر 2012 تحت رقم 82.938-10 بشأن حادثة ناقلة النفط إريكا Erika، الذي يراه الباحث حكمًا فريداً ووحيداً لا مثيل له، وإبداعاً من القضاء الجنائي الفرنسي في مجال حماية البيئة البحرية من التلوث بالنفط ومشتقاته.

وخلص الباحث، من هذا التعليق، إلى أن هذا الحكم يُعد وثبة كبيرة وموفقة من القضاء الجنائي الفرنسي نحو حماية البيئة البحرية من التلوث بالنفط ومشتقاته، وإدراكاً صحيحاً لأهمية الحفاظ عليها. فقد شيد حكمه بأسانيد في مواجهة دفعات المتهمين تشييداً مقنعاً معتمداً فيه على معرفته بخطورة أضرار التلوث على عناصر البيئة وصحة الإنسان. ورسم حدوداً ظاهرة المعالم لما تملكه الدولة الساحلية من حق في تطبيق تشريعاتها الوطنية، ومد ولايتها القضائية على المنطقة الاقتصادية الخالصة بالنسبة إلى جرائم تلوث مياه البحار بثقة واقتدار. وأقر التعويض - لأول مرة - عن الضرر البيئي بجانب التعويض عن الأضرار المادية والمعنوية الناشئة عن تلوث البيئة البحرية. وأخذ بمسؤولية مستأجر ناقلة النفط الجزائرية والمدنية بصورة مبنية على أسس علمية وقانونية تصادف صحيح القانون، من حيث المشروعية والملاءمة. ويؤكد الباحث أن الفضل يرجع إلى هذا الحكم في قيام المشرع الفرنسي بإدخال تعديلات على القانون المدني؛ فهو بحق مجهود لا يستهان به.

كلمات دالة: اختصاص، ومسؤولية جزائية، وتعويض، واتفاقيات، ومنطقة اقتصادية خالصة، ومياه إقليمية، وضرر بيئي

وتاريخ قبوله للنشر: 18 أغسطس 2024

(*) تاريخ تقديم البحث للنشر: 17 مارس 2024

المقدمة:

تتولد عن كل مخالفة لنصوص قانون حماية البيئة دعوى جزائية تهدف إلى حماية المجتمع الذي اضطرب بوقوع الجريمة، وذلك بتوقيف عقوبة على الجاني، وإن كان بعض هذه الجرائم لا تتولد عنها سوى دعوى جزائية، كجريمة مزاولة نشاط من دون الحصول على ترخيص بيئي بذلك من الجهات المختصة، أو عدم إجراء دراسات المردود البيئي وفقاً للنظم والاشتراطات والإجراءات التي يحددها القرار رقم 2 لسنة 2015، بإصدار نظام المردود البيئي والاجتماعي، وذلك هُدياً بحكم المادة (16) من القانون رقم 42 لسنة 2014 بشأن حماية البيئة⁽¹⁾، إلا أن هناك جرائم بيئية - وهي الغالبة - تتولد عنها دعاوى جزائية ومدنية، ذلك أن الجريمة البيئية كما تضر بالمصلحة العامة قد تضر في الوقت ذاته بشخص طبيعي أو معنوي، وهو الشخص المضرور⁽²⁾.

وتعد الدعوى المدنية⁽³⁾ هي الوسيلة التي يقررها القانون للمضرور في أن يلجأ إلى القضاء للمطالبة بحق أو تعويض عن ضرر تسبب فيه المدعى عليه. وتقدير هذا التعويض المستحق له، والإلزام بأدائه؛ فهي وسيلة لاقتضاء الحقوق. أما الدعوى الجزائية فهي لجوء المجتمع - عن طريق جهاز الاتهام - إلى القضاء للتحقق من وقوع الجريمة، وتقرير مسؤولية شخص عنها، وإنزال عقوبة أو تدبير احترازي به؛ حيث يسعى القاضي الجزائي إلى إثبات وقائع الدعوى، من دون أن يتقيد بطلبات النيابة العامة أو قواعد الإثبات المدني، إلا إذا كان قضاؤها في الواقعة الجزائية يتوقف على وجوب الفصل في مسألة مدنية تكون عنصراً من عناصر الجريمة المطلوب منها الفصل فيها.

وفي حال الإدانة دون البراءة فله أن يسبغ عليها وصفاً أشد مما ادعته ويحكم بعقوبات أشد مما طلبته. بخلاف القاضي المدني الذي يسعى إلى إثبات تصرفات

(1) للوقوف على أهمية دور القضاء الإداري في المنازعات البيئية، راجع: محمد حسن الكندري، دور القاضي الإداري في المنازعات البيئية: دراسة مقارنة، مجلة كلية القانون الكويتية العالمية، س9، العدد1، ع33، مارس 2021، ص182.

(2) انظر: محمد حسن الكندري، الأحكام الموضوعية والجوانب الإجرائية في جرائم تلويث البيئة: دراسة مقارنة، دار النهضة العربية، القاهرة، 2020، ص345. وراجع كذلك:

Mathilde Hautereau - Boutonnet, Responsabilité Civile environnementale, Dalloz, Paris, 2020, p.20.

(3) للفرقة بين الدعوى المدنية والجزائية بشيء من التفصيل، راجع: محمود نجيب حسني، شرح قانون الإجراءات الجنائية، ط3، دار النهضة العربية، القاهرة، 1998، ص57. عبدالرؤف مهدي، شرح القواعد العامة للإجراءات الجنائية، ب. ن، 2003، ص1062. وتطبيقاً لذلك، انظر: حكم نقض مصري، جلسة 3 فبراير 1959، س10، ق31، ص143. حكم نقض مصري، جلسة 20 أكتوبر 1969، أحكام النقض، س20، ق213، ص1087.

قانونية، ويتقيد بطلبات المدعي؛ فكان لا بد من إطلاق سلطة القاضي الجزائي التقديرية في الإثبات للوصول إلى الحقيقة، وكشف الجريمة، ومعاقبة مرتكبيها، بخلاف القاضي المدني؛ فالمشرع لم يرسم طرقاً محددة للإثبات يقيد بها القاضي الجزائي، وهو ما يعرف بقاعدة الإثبات الحر أو المطلق⁽⁴⁾.

ولما كانت جريمة تلويث المياه الصالحة للملاحة بالنفط، كغيرها من الجرائم، فإنها ترتب أثرين؛ الأول: جزائي، وهو العقوبة. والثاني: مدني، وهو التعويض. ومن المنطقي أن يخص المشرع القاضي الجزائي بنظر الدعوى الجزائية، ويقصر الدعوى المدنية على القاضي المدني، باعتبار أن كلتا الدعويتين مختلفتان في الموضوع وفي الخصوم، وإن اتحدتا في المصدر، وهو الجريمة. غير أن المشرع الفرنسي أباح للمحكمة الجزائية أن تفصل في الدعوى المدنية التي ترفع أمامها تبعاً للدعوى الجزائية الناشئة عن الجريمة، استناداً إلى قواعد الاختصاص القضائي الواردة في المادة (2/385) من قانون الإجراءات الجنائية الفرنسي⁽⁵⁾. (تقابل المادة (111) من قانون الإجراءات والمحاكمات الجزائية). تحقيقاً لمصلحة الجهاز القضائي في تغليب اعتبارات سرعةبتها وعدم تضارب الأحكام القضائية.

وهذا ما انتهت إليه الدائرة الجزائية لمحكمة النقض الفرنسية في حكمها الصادر في 25 سبتمبر 2012 محل التعليق؛ بالإضافة إلى أنها حددت المسؤول جزائياً ومدنياً عن جريمة تلويث مياه البحار بالزيت، ووضعت تعريفاً لمفهوم الضرر البيئي، والاعتراف به كضرر مستقل جديد، وأقرت مبدأي: التعويض عن الضرر البيئي، وجبر الضرر الناشئ عن الجريمة البيئية، وبقيت دور جمعيات الدفاع عن البيئة في الدعاوى البيئية، وأكدت الدائرة اختصاص القضاء الفرنسي في نظر قضايا التلويث التي تقع من السفن في

(4) للوقوف على تفاصيل هذا المبدأ، انظر: مأمون محمد سلامة، قانون الإجراءات الجنائية معلقاً عليه بالفقه وأحكام النقض، ج2، ط2، ب.ن، القاهرة، 2005، ص996. وراجع كذلك:

Garé Thierry et Ginestet Cathrine, Droit pénal procédure pénale, 11e éd., Dalloz, Paris, 2020, p.275.

(5) أجاز المشرع الكويتي استثناءً أن تنظر المحاكم الجزائية الدعاوى المدنية التي يرفعها المضرور عن الجريمة محل موضوع الدعوى الجزائية، وذلك من باب التسهيل على المضرور؛ ولأن القضاء الجزائي أقدر على الفصل في النزاع المدني الناشئ عن الجريمة بما خوله من حرية البحث والافتتاح. للمزيد، انظر: حسن صادق المرصفاوي، شرح قانون الإجراءات والمحاكمات الجزائية الكويتي، منشورات جامعة الكويت، 1970 - 1971، ص151. بدر السعد المنيع، قانون الإجراءات والمحاكمات الجزائية والتعليق على نصوصه، مطبعة حكومة الكويت، 1976، ص309. وتطبيقاً لذلك، راجع: حكم تمييز، الطعن رقم 331 لسنة 1988 جزائي، جلسة 22 مايو 1989، القسم الثاني، مج4، ص453. حكم تمييز، الطعن رقم 150 لسنة 1999 جزائي، جلسة 8 مارس 1999، القسم الرابع، مج8، ص135.

المنطقة الاقتصادية الخالصة، وتطبيق تشريعاتها الجزائية على أساس المواد (1-121) و(3-121) و(1-223) و(2-223) من قانون العقوبات الفرنسي، والمواد (1) و(7) و(8) وما يليها من القانون الفرنسي رقم 583 لسنة 1984 الصادر في 5 يوليو 1983، حتى إن وقعت في المنطقة الاقتصادية الخالصة خارج نطاق المياه الإقليمية لفرنسا، ولا ترفع العلم الفرنسي، وأكدت اختصاص المحكمة الجزائية بنظر الدعوى المدنية التابعة للدعوى الجزائية التي تنظرها.

ومن هنا تأتي أهمية التعليق على هذا الحكم، باعتبار أن القضاء الجزائي الفرنسي شهد تطوراً في هذا الحكم، وابتدع مبادئ وقواعد جديدة - كما سيعرض الباحث لاحقاً - في قضية إريكا Erika، وتصدى القضاء الجزائي للتجاوزات والمخالفات التي وقعت بسبب غرق الناقلة المذكورة. ولم يقف عند حد الأحكام الواردة في قانون العقوبات والبيئة، بل لجأ - أيضاً - إلى كل التشريعات والاتفاقيات والمعاهدات الدولية والإقليمية الوثيقة الصلة بحماية البيئة البحرية من التلوث، وكذلك نظر دعوى المسؤولية المدنية الناشئة عنها.

- وقائع الدعوى:

تتحصل الوقائع - وفق ما تبين من مطالعة الأوراق - في أنه بتاريخ 12 ديسمبر 1999 تعرضت ناقلة نفط ترفع العلم المالطي تسمى إريكا Erika⁽⁶⁾، في أثناء مرورها في خليج بسكاي، لحادث بسبب عاصفة قوية أدت إلى انقسامها إلى جزأين، وغرق أجزاء منها. وكانت تحمل على متنها 30 ألف طن من زيت الوقود الثقيل، في رحلة لها من ميناء دونكيرك Dunkerque (فرنسا)، إلى ليفورنو Livorno (إيطاليا)، وحدث الغرق في المنطقة الاقتصادية الخالصة، على بعد حوالي 30 ميلاً بحرياً جنوب الميناء المذكور، وبعمق 120 متراً، وعلى مسافة قصيرة من موقع الضرر. ونتج عن الحادث تسرب ما يقارب 19.700 طن من زيت الوقود الثقيل؛ ما أدى إلى واحدة من أكبر حوادث تلوث البيئة البحرية في فرنسا؛ إذ بلغت المساحة المتضررة 400 كيلو متر من الخط الساحلي لمدينة فوندي Vendée الفرنسية.

وكانت الناقلة المذكورة قد تم بناؤها في العام 1975، وتملكها شركة تدعى شركة تيفار للشحن المحدودة Tevere Shipping Company Limited، وهذه الأخيرة مسجلة في مدينة لفاليت La Valette المالطية، وكانت لديها أسهم في شركتين تم تأسيسهما بموجب القانون الليبيري، ويملك أسهمها مواطن إيطالي. وقد تم إسناد إدارتها من الناحية الفنية

(6) انظر: 82.938-Crim., 25 Sep. 2012, N°. 10

لشركة بونشيب Panship. وقامت جمعية التصنيف رينا Rina الإيطالية، ومقرها مالطا، بتصنيف السفينة المذكورة قبل أسبوعين من وقوع الحادث، بعد أن أجرت لها تقييماً فنياً خاصاً للتأكد من صلاحيتها للإبحار، وأصدرت شهادة بصلاحيتها للملاحة البحرية.

وقد استأجرت شركة توتال سا Total SA الفرنسية الناقلة إريكا Erika من مالكة لنقل الشحنة. وفي مرحلة التقاضي، أمام المحكمة الكلية والاستئناف، اعتمد قضاة محكمة الموضوع التكييف ذاته للوقائع، وهو أن سبب وقوع الحادث يرجع إلى تآكل في هياكل السفينة، وأنها تحتاج إلى إصلاحات كبيرة وشاملة، إلا أنه تم تقليصها لتخفيض نفقات إصلاحها، وتقصير فترة إيقافها عن العمل بصورة عمدية؛ حيث كان القائمون عليها على علم بذلك.

وبتاريخ 15 ديسمبر 1999 شرعت النيابة العامة، في محكمة باريس الكبرى، في إجراء تحقيق قضائي في تهم تعريض حياة الأشخاص للخطر، وتلويث مياه البحر بالوقود الثقيل. وبتاريخ 12 فبراير 2007 بدأت إجراءات المحاكمة، ووجهت التهم إلى 15 متهماً (11 شخصاً طبيعياً و4 أشخاص اعتباريين بما في ذلك شركة توتال سا Total SA). وتمت محاكمتهم عن الجرائم التالية: 1- الامتناع العمدي عن مواجهة الكارثة. 2- عدم القيام بأي عمل يمنع تلويث البيئة أو الحد من آثاره. 3- تعريض عناصر البيئة للخطر. كما حضرت في أثناء المحاكمة 11 جهة مدنية، و75 خبيراً وشاهداً.

وبتاريخ 16 يناير 2008 أدانت المحكمة شخصين طبيعيين، هما: مدير الشركة المالكة للسفينة، ومدير الشركة التي تديرها فنياً، واثنين من الأشخاص الاعتباريين هما: شركتي رينا Rina وتوتال سا Total SA، وبتغريمهما مبلغاً وقدره 75.000 يورو، وخمسة أضعاف هذا المبلغ للشخصين الاعتباريين المشار إليهما⁽⁷⁾، بالإضافة إلى تعويض الجهات المتضررة، والتي كانت من بينها جمعيات الدفاع عن البيئة التي منحها المشرع الحق في الحصول على تعويضات عن الأضرار التي لحقت بالبيئة، وتحصلت على تعويضات عادلة عن الضرر المعنوي منفصلة عن الأضرار البيئية، وكذلك للخزانة العامة عن تكاليف التطهير التي تكبدتها الدولة، وتم الإفراج عن بقية المتهمين، ومن أبرزهم ربان الناقلة⁽⁸⁾.

وفي 30 مارس 2010 أيدت محكمة الاستئناف، في باريس، حكم محكمة أول

(7) تنص المادة (38-131) المعدلة بموجب القانون رقم 204 لسنة 2004 بشأن قانون العقوبات على أن الحد الأقصى للغرامة المطبقة على الأشخاص الاعتباريين هي خمسة أضعاف الغرامة المطبقة على الأشخاص الطبيعيين، وفقاً للقانون الذي يعاقب على الجريمة.

(8) تطبيقاً لذلك، انظر: TGI Paris, 16. Jan. 2008, 11 chambre, 4 section, N°. 9934895010.

درجة الصادر في 16 يناير 2008 بشكل كامل، بشأن إقرار المسؤولية الجزائية. وأقرت التعويض عن الأضرار البيئية البحتة، وزادت مقدارها لتصل إلى 200 مليون يورو تعويضات للأطراف المدنية⁽⁹⁾، إلا أنها أعفت شركة توتال SA من المسؤولية المدنية، استناداً إلى أحكام اتفاقية المسؤولية المدنية عن الضرر الناجم عن التلوث بواسطة الزيت للعام 1992/1969 CLC⁽¹⁰⁾.

وقد طعنت النيابة العامة، والعديد من جمعيات الدفاع عن البيئة، على حكم الاستئناف أمام محكمة النقض التي أصدرت حكمها في 319 صفحة بنقض إعفاء شركة توتال SA من المسؤولية المدنية، وأقرت بمسؤوليتها المدنية، وألزمتها بالتعويض عن الأضرار البيئية بالتضامن مع شركة تيفار للشحن Tevere Shipping دون إحالة، وذلك بناء على نتائج الوقائع التي شيدت محكمة الاستئناف حكمها عليها، حتى إن كان الفعل المجرّم وقع بصورة غير عمدية. وأكدت محكمة النقض اختصاص القضاء الجزائي بنظر الدعوى المدنية التابعة للدعوى الجزائية التي تنظرها، وبإلزام المسؤول مدنياً بدفع تعويضات عن الأضرار التي لحقت بالبيئة من جراء الحادث⁽¹¹⁾.

(9) تطبيقاً لذلك، انظر: CA Paris, 30 Mars 2010, Pôle 4, Chambre 11E des appels Correctionnels, 02278/dossier N°. 08.

(10) تجدر الإشارة إلى أن دولة الكويت انضمت إلى هذه الاتفاقية بموجب المرسوم بالقانون رقم 9 لسنة 1981. لتفصيلات أوسع حولها، راجع: محمد حسن الكندري، الاتفاقيات والبروتوكولات الدولية الإقليمية التي أبرمتها دولة الكويت في مجال حماية البيئة، ج1، البيئة البحرية، إصدارات الفتوى والتشريع، مجلس الوزراء، دولة الكويت، 2002، ص605.

(11) لتفصيلات أوسع، انظر: 2, RJE, Préjudice écologique, 2013/Marie-Pierre, 457-pp.480.

المبحث الأول الدعوى الجزائية

اتخذت المحاكم إجراءاتها في الدعوى المشار إليها وفقاً لأحكام المواد (1-121) و(3-121) و(1-223) و(2-223) من قانون العقوبات، والمادة (8) من القانون رقم 583 لسنة 1983 الصادر في 5 يوليو 1983، المعدل بالقانون رقم 44 لسنة 1990 الصادر في 31 مايو 1990، بشأن منع تلويث مياه البحر بالزيت التي حلت محلها المادة (22-218.L) من قانون البيئة⁽¹²⁾ بموجب القانون رقم 757 لسنة 2008 الصادر في 1 أغسطس 2008 بشأن المسؤولية البيئية التي تنص على أنه في حال وقوع حادث أو فعل من المحتمل أن يؤدي ذلك إلى وقوع جريمة تلويث مياه البحر على النحو المحدد في اتفاقية بروكسل للعام 1969، بشأن التدخل في أعالي البحار، بسبب الإهمال أو الرعونة أو عدم مراعاة القوانين واللوائح والأنظمة وفقاً للشروط المحددة في المادة (3-121) من قانون العقوبات، يُعاقب مالك السفينة أو الربان أو الشخص المسؤول عن التشغيل على متن السفن الفرنسية أو الأجنبية أو المنصات التي تسببت في مثل هذا الحادث، أو لم يتخذ التدابير اللازمة لتفاديه، وأدى هذا الحادث إلى تلويث المياه الإقليمية أو الداخلية أو الممرات المائية الداخلية الصالحة للملاحة إلى حد الملاحة البحرية.

وتسري العقوبات إما على المالك، وإما على المشغل، وإما ممثله القانوني، وإما مديره الفعلي، إذا كان شخصاً اعتبارياً، أو على أي شخص آخر غير الربان يمارس - قانوناً أو فعلاً - سلطة السيطرة أو التوجيه في إدارة أو تشغيل السفينة أو المنصة، وذلك عندما يكون هذا المالك أو المشغل أو الشخص هو من تسبب في التلويث بالطرق المبينة في الفقرة الأولى من المادة ذاتها.

وقد دفع المتهمون أصلياً بعدم سريان أحكام قانون العقوبات الفرنسي؛ لوقوع الحادث في المنطقة الاقتصادية الخالصة، خارج نطاق المياه الإقليمية الفرنسية. وانحسار اختصاص المحاكم الجزائرية الفرنسية بنظر القضية. ومن ناحية أخرى، مخالفة نص التجريم لأحكام القانون الدولي العام.

(12) عدّلت أخيراً بموجب القانون رقم 1232 لسنة 2010 بتاريخ 21 أكتوبر 2010.

المطلب الأول

القانون الواجب التطبيق

اهتم المشرع الفرنسي في المادة (8) من القانون 583 لسنة 1983 بمكان وقوع الضرر الذي يجب أن يؤثر على المياه الإقليمية، من دون اعتداد بمكان وقوع الجريمة، أو تصريف المواد الملوثة. وقد دفع المتهمون بأن المادة (8) من القانون الصادر في 5 يوليو 1983 المشار إليه تنطبق فقط في حال وقوع الضرر داخل المياه الإقليمية للدولة الساحلية، وأن التشريعات الجزائية الفرنسية لا تنطبق على الجرائم التي تقع في المنطقة الاقتصادية الخالصة، وذلك وفقاً لحكم المادة (12-113) من قانون العقوبات، وأن الاتفاقيات الدولية ذات الصلة لا تنص على ذلك. كما أكدوا - من ناحية أخرى - أن الناقلة إريكا Erika تعرضت للانبطار والغرق في المنطقة الاقتصادية الخالصة، وأنها لا ترفع العلم الفرنسي، وبالتالي لا يمكن محاكمتهم بموجب نص قانوني لا ينص صراحة على تطبيقه خارج البحر الإقليمي، وأن أحكام القانون الدولي التي تعتبر اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار (UNCLOS)⁽¹³⁾ من أهمها، حددت صلاحيات الدول في البحار، وأقرت باعتبار المياه الإقليمية للدولة الساحلية جزءاً من إقليمها، أي أنها جزء من أراضيها الوطنية، وبالتالي تخضع الجرائم التي تقع فيها لقانون الجزاء للدولة الساحلية دون غيرها من المناطق البحرية.

وأنه فيما يتعلق بأعالي البحار، فقد اعترفت الاتفاقية لدولة العلم، أو للدولة التي يكون الشخص من رعاياها، بولاية قضائية واحدة فقط لسن أحكام قمعية وتنفيذها، في حال وقوع تصادم أو أي حادثة ملاحية أخرى بسفينة تؤدي إلى مسؤولية جزائية أو تأديبية لربان السفينة، أو أي شخص آخر يعمل في خدمتها⁽¹⁴⁾. أما بالنسبة إلى المنطقة الاقتصادية الخالصة، فقد منحت المادة (56) من الاتفاقية الدولة الساحلية حقوقاً سيادية لاستكشاف الموارد الاقتصادية واستغلالها، بالإضافة إلى الولاية القضائية المتعلقة، على وجه الخصوص، بحماية البيئة البحرية والحفاظ عليها، واعتماد قوانين ولوائح تهدف إلى منع التلوث الناجم عن السفن وخفضه والسيطرة عليه، تكون متفقة مع القواعد والمعايير الدولية المعتمدة التي تضعها المنظمة الدولية المختصة، أو مؤتمر ديبلوماسي عام، (المادة (211/5) من الاتفاقية).

(13) وُقعت اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار في مونتيجو في 10 ديسمبر 1982، وانضمت إليها دولة الكويت بموجب القانون رقم 15 لسنة 1986، ودخلت هذه الاتفاقية حيز النفاذ في 16 نوفمبر 1994.

(14) المادة (97) من اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار.

وإن المستقر عليه أن تقوم الدولة بالتصديق على الاتفاقيات الدولية وفق أنظمتها الدستورية، وإدخال أحكامها في صلب قوانينها الداخلية؛ حتى تستطيع ممارسة الصلاحيات الممنوحة لها بموجب القانون الدولي في المنطقة الاقتصادية الخالصة، وهو ما قام به المشرع الفرنسي بالنص في القانون الصادر في 16 يوليو 1976 على ذلك. وتم إضفاء الطابع الرسمي على المنطقة قبالة القناة الإنجليزية والمحيط الأطلسي، بموجب مرسوم صادر في 11 فبراير 1977 عملاً بحكم المادة (55) من الدستور. ولا يبدو أن القانون الدولي وضع متطلبات أخرى لتطبيق قانون الجزء في المنطقة الاقتصادية الخالصة، سواء كان الخطر حقيقياً أو لا، خاصة تلك الأفعال التي تقع خارج نطاق المياه الإقليمية.

وعلى الرغم من ذلك، قامت المحكمة باستحداث سند إضافي لاختصاص الدولة الساحلية بشأن رفع الدعاوى المتعلقة بتصريفات المواد الملوثة التي ترتكبها السفن الأجنبية خارج البحر الإقليمي للدولة الساحلية، في حال إلحاق أضرار جسيمة أو حادث خطير بشواطئ الدولة الساحلية، أو مصالحها، أو بموارد بحرها الإقليمي، أو منطقتها الاقتصادية الخالصة، وذلك استناداً إلى حكم المادتين (220/6) و(228) من اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار التي تنظم شروط إمكان تنسيق الإجراءات بين الدولة الساحلية ودولة العلم؛ حيث يتم تعليق الإجراء الذي بدأته الدولة الساحلية إذا قامت دولة العلم باتخاذ إجراءاتها القانونية لمواجهة هذه الجريمة خلال ستة أشهر من تاريخ إقامة الدعوى الأولى التي أقامتها الدولة الساحلية.

كما يترتب على الحكم الصادر من محاكم هذه الأخيرة إنهاء الدعوى أمام محاكم الدولة الساحلية. ومع ذلك، قد ترفض الأخيرة التخلي عن اختصاصها في اتخاذ إجراءاتها القانونية متى تعرضت لأضرار جسيمة، أو إذا كانت دولة العلم قد أخفقت مراراً وتكراراً في التزامها بضمان التطبيق الفعال للقواعد والمعايير الدولية بالنسبة إلى الجرائم التي ترتكبها سفنها. هذه الشروط تحل الصعوبات الإجرائية اللاحقة لبدء الإجراءات والمحاكمة وتنفيذ الأحكام⁽¹⁵⁾. وإن التذرع بخطورة الضرر ليس ضرورياً لإثبات صلاحيات الدولة الساحلية فيما يتعلق بعمليات التصريف التي ترتكب من السفن الأجنبية في منطقتها الاقتصادية الخالصة؛ حيث سيكون من غير الممكن تبريرها فيما يتعلق بالحوادث التي تتعرض لها هذه السفن في أعالي البحار.

(15) طبقت فرنسا مبدأ تعليق إجراءات الدعوى التي بدأتها لمواجهة جريمة تلويث مياه البحار في المنطقة الاقتصادية تطبيقاً لحكم المادتين (228) و(237) من اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار، والملحق الأول من اتفاقية ماربول، بعد أن قامت دولة العلم (النرويج) بتحريك إجراءات المحاكمة، وتطبيقاً لذلك، انظر:

Crim., 5 Mai 2009, N 07-87.362

الفرع الأول

التجريم في ضوء القانون الوطني

من الأصول المقررة في القانون الدولي العام هو مبدأ الربط بين السلطتين التشريعية والقضائية، تطبيقاً لمبدأ الشرعية في المسائل الجزائية⁽¹⁶⁾. وإن تطبيق القانون الفرنسي يستلزم اختصاص المحاكم الفرنسية بنظر الدعاوى الجزائية وتوقيع العقوبات. وقد يُطلب - في حالات معينة - من المحاكم الفرنسية - بموجب اتفاقيات دولية - مراعاة أحكام القانون الدولي وأخذها في عين الاعتبار، شريطة أن تنص هذه الاتفاقيات والقوانين على ذلك وتطبيق أطرافها لها⁽¹⁷⁾.

وقد دفع المتهمون في قضية إريكا Erika بعدم سريان قانون العقوبات الفرنسي على الواقعة، بحجة أنه لا ينص صراحةً على تطبيقه على الجرائم التي تقع في المنطقة الاقتصادية الخالصة؛ مستنديين في ذلك إلى نص المادة (12-113) من قانون العقوبات التي بموجبها يسري قانون العقوبات الفرنسي على الجرائم المرتكبة خارج البحر الإقليمي، شريطة أن تنص الاتفاقيات الدولية والقانون صراحةً على ذلك، وأن المادة (8) من القانون الصادر في 5 يوليو 1983 تعتبر أن تحديد موقع الضرر أو الحادث - في المياه الإقليمية لفرنسا، عند تحديد نطاق تطبيق القانون الفرنسي - هو أمر يحد من اختصاص القانون الفرنسي؛ حيث إن هناك أعمالاً إجرامية ترتكب في مناطق تقع خارج منطقة السيادة، من دون النظر إلى الوضع القانوني لهذه المناطق.

ومع ذلك، نجد أن محكمة النقض أكدت أن المادة (12-113) من قانون العقوبات المضافة بالقانون الصادر في 26 فبراير 1996 لم تكن موجودة عند إقرار المادة (8) المشار إليها،

(16) أخذت سائر التشريعات بمبدأ الشرعية الذي يقصد به أنه لا يعد الفعل جريمة ولا يجوز توقيع عقوبة من أجله إلا بناء على قانون؛ بمعنى ضرورة وجود نص على الجريمة وعلى العقوبة. ولتفصيلات أوسع، انظر: عبد الحميد بدوي، محاضرات في قانون العقوبات المقارن، مكتبة عبدالله وهبه، القاهرة، د.ت، ص 167. علي راشد، مبادئ التجريم الجنائي، في مبادئ التجريم والمسؤولية الجنائية، دار الفكر العربي، القاهرة، 1948، ص 162. عبد الوهاب حومد، الوسيط في شرح القانون الجزائي الكويتي، القسم العام، مطبوعات جامعة الكويت، 1993، ص 63.

وراجع: Dreyer Emmanuel, Droit pénal général, 5 e éd., Lexis Nexis, 2019, p.229.

وتطبيقاً لذلك، انظر:

Crim., 25 Mai 2016, B.C., 2016, N°. 161, AJP, 2016, p.444; Crim., 7 Nov. 2017, Gaz.Pal., 23 Nov.2018, p.48.

(17) لا يمكن للقاضي الجزائي الفرنسي تطبيق المعاهدات الدولية إلا بعد التحقق من الشروط التالية: 1- التصديق عليها. 2- نشرها. 3- تطبيقها بروح المعاملة بالمثل قد تم استيفاءه. وتطبيقاً لذلك، انظر: Crim., 5 Déc.1983, 1 er Sep., D., 1984.217.

إلا أن المشرع أخذ في القانون الصادر في 5 يوليو 1983 المبدأ المنصوص عليه في المادة (93) من قانون الإجراءات الجنائية الذي كان معمولاً به، والذي بموجبه تُعتبر الجريمة قد ارتكبت على أراضي الجمهورية الفرنسية إذا وقعت أي من الأفعال المكونة للجريمة أو أضرارها على الإقليم الفرنسي⁽¹⁸⁾.

ولكن يُثار التساؤل التالي: ما الآثار القانونية التي يمكن أن تترتب على إضافة المادة (113-12) إلى قانون العقوبات، في ظل وجود المادة (8) من القانون الصادر في 5 يوليو 1983؟ للإجابة عن هذا التساؤل فإنه من المعلوم أن هذين النصين هما قانونان، ومن البدهي أنه لا يوجد تفوق لأحدهما على الآخر، إلا أنه بعد إضافة المادة (113-12) يبدو أن المشكلة يجب أن تُطرح من حيث الإلغاء الضمني؛ حيث سيكون التعارض هو الشرط. ولكن في هذه الحالة نرى أنه لا يوجد تعارض جوهري بين الأحكام المذكورة؛ حيث إن المستقر عليه - فقهاً وقضاءً - أنه إذا وقع تعارض بين قواعد قانونية عامة وقواعد قانونية خاصة فإن القانون العام يظل نافذاً فيما لا يتعارض مع أحكام القانون الخاص.

وبمعنى آخر، فإن حكم القانون الخاص يلغي ضمناً حكم القانون بشأن ما جاء تخصيصه وفي حدود القواعد المتعارضة⁽¹⁹⁾. وبالتالي فإن رفض المحكمة للدفع بمخالفة نص المادة (113-12) من قانون العقوبات الفرنسي، وفق سلطاتها التقديرية من دون إحالة قد صادف صحيح القانون. وفي قضية أخرى، اعترفت الدائرة الجزائية بمحكمة النقض باختصاص المحاكم الفرنسية في نظر الدعاوى المرفوعة على مواطن أجنبي، هو مدير مؤسسة مقرها خارج الأراضي الفرنسية، بسبب تلويث مجاري مائية؛ حيث وصلت المواد الملوثة إلى الأراضي الفرنسية، وتسببت في تدهور البيئة البيولوجية اللازمة لحياة الأسماك⁽²⁰⁾.

(18) يتمتع القضاة الفرنسيون بالولاية القضائية بنظر الدعوى الجزائية مادامت النتيجة الإجرامية (الضرر) وقعت في فرنسا، حتى إن كانت الجريمة ارتكبت في اليابان. تطبيقاً لذلك، انظر:

Crim., 2 Fév. 1977, B.C., N°. 240.

(19) انظر:

Frédéric Des Portes, Francis Le Gunehec, Droit Pénal général, Onzime éd., Economica. Paris, 2004, P. 272.

تطبيقاً لذلك انظر: , 6 Déc. 1961, Crim., 1898, D., 1898, 1.369, S., 1899, 1.249; Crim., 4 Fév. 1898, B.C., N°. 502.

وكذلك أخذ القضاء الكويتي بهذا الاتجاه: انظر: حكم تمييز، الطعن رقم 250 لسنة 2006 تجاري/ 2، جلسة 16 أبريل 2006.

وانظر في المعنى ذاته: الفتوى رقم 2014/65/1 بتاريخ 28 سبتمبر 2014 الصادرة عن الفتوى والتشريع، مجلس الوزراء، دولة الكويت، غير منشورة.

(20) تطبيقاً لذلك، انظر: Crim., 15 Nov. 1977, B.C. N°. 352; RJE. 1978, P. 278.

الفرع الثاني

التجريم بموجب أحكام القانون الدولي العام

جادل المتهمون في أن فرنسا تتمتع بسلطات محدودة في المنطقة الاقتصادية الخالصة، ولا تستطيع تجريم فعل تصريف السفن المواد الملوثة التي لا ترفع العلم الفرنسي في هذه المنطقة، إلا وفقاً للشروط التي تحددها قواعد القانون الدولي. بغض النظر عما إذا كان التلوث قد وصل إلى أراضيها من عدمه. واستندوا إلى تطبيق مشترك لاتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار، واتفاقية منع التلوث من السفن المعروفة باسم اتفاقية ماربول.

إلا أن المحكمة ارتأت أنه يمكن لأي دولة أن تفرض إجراءات واشتراطات لحماية البيئة أكثر صرامة من تلك الواردة في القواعد والمعايير الدولية التي تشير إليها اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار على السفن التي ترفع علمها، أو على جميع السفن المبحرة في مياهها الإقليمية، بشرط عدم الإخلال بحق المرور البريء. ومن ناحية أخرى، لا يمكنها تجاوز ما تعتمد للسفن الأجنبية في المنطقة الاقتصادية الخالصة من إجراءات وفقاً لحكم المادة (211/5) من اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار، باعتبار أن اتفاقية ماربول هي الصك الدولي ذو الصلة فيما يتعلق بهذا الخصوص، والتي تنطبق أحكامها على جميع الانسكابات التي تقع من السفينة بغض النظر عن حجم السفينة، أو مكان الانسكاب. وأياً كان السبب (المادة 3/2)، مادام لم يكن التفريغ يهدف إلى تجنب خطر جسيم ووشيك يهدد سلامة السفينة، أو حياة الإنسان أو البيئة.

كما دفع المتهمون بأن نص المادة (8) من القانون رقم 583 لسنة 1983 المشار إليه يفترض مسبقاً تلويث المياه الإقليمية لفرنسا أو سواحلها أو مياهها الداخلية، ولا يمكن أن يبرر الولاية القضائية الفرنسية للتعامل مع تصريفات النفط خارج المياه الإقليمية للدولة الساحلية؛ لأن مكان ظهور آثار التلوث ليس سبباً لسريان الولاية القضائية بموجب اتفاقية ماربول. ولا يمكن تلبية شرط الولاية القضائية التي يمنحها القانون الدولي المشار إليها في المادة (2-113) من قانون العقوبات. وعلاوة على ذلك، اعترف البرلمان الفرنسي، عندما قام بتعديل التوجيه 35/EC/2005 الصادر في 7 سبتمبر 2005 بشأن التلوث الناجم عن السفن، وفرض عقوبات في حال وقوع جرائم التلوث⁽²¹⁾. وبالتالي، لا يمكن التنصل من مسألة تقليدية نص التجريم، إلا من خلال اعتبار أنه لا

(21) تطبيقاً لذلك، انظر: N°. 296، B.C.، N°. 06-80.320، Le tmeyer، Pourvoi N°. 06-80.320، B.C.، N°. 296، 15 Nov. 2006، rim.

يمكن الاستناد مباشرة إلى أحكام اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار واتفاقية ماربول، وقد رفضت الدائرة الجزائية هذه الفرضية بصورة ضمنية.

كما دفعت شركة توتال سا Total SA بأن مساءلتها جزائياً بموجب المادة (8) من القانون رقم 583 لسنة 1983 المشار إليه، المعدلة بالقانون رقم 444 لسنة 1990، والتي أصبحت الآن المادة (L.218-22) من قانون البيئة في نسختها السابقة في القانون الصادر في 1 أغسطس 2008 يخالف القاعدة 9 أو المادتين (10) و(11) من المرفق الأول من اتفاقية ماربول، والمادتين (56) و(211) من اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار. وكذلك لا يجوز للمحكمة نقض الأحكام النهائية، عندما تكون بالشكل المنصوص عليه في القانون إلا لمخالفتها القانون، هدياً بأحكام المادتين (591) و(593) من قانون الإجراءات الجنائية الفرنسي؛ فضلاً على مساءلتها عن جريمة تلوّث بيئي غير عمدية، والتي تقع مسؤوليتها على ريان السفينة، أو الشخص المسؤول عن الفعل أو التشغيل، أو الذي فشل في اتخاذ تدابير لتجنبه، أو ممثلهم القانوني، أو أي شخص آخر يمارس سلطة فعلية في السيطرة أو التوجيه في إدارة أو تشغيل السفينة.

وتجدر الإشارة إلى أن محكمة العدل الأوروبية، من جهتها، نظرت في مسألة دستورية أولية تتعلق بصحة بعض أحكام التوجيه EC/2005/35 المشار إليه الصادر في 7 سبتمبر 2005، واعتبرت أن طبيعة وهيكل اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار لها القدرة على تقييم دستورية القانون الوطني فيما يخص هذا الأخير. ولا يمكن انتهاك مبدأ حرية الملاحة المنصوص عليها في المادتين (58) و(87) من اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار دون المساس بحقوق الأفراد؛ حيث سبق للمحكمة نفسها أن ذهبت في الاتجاه ذاته في حكمها الصادر في 24 نوفمبر 1992⁽²²⁾.

كما ادعى المتهمون أن حكم المادة (8) من القانون الصادر في 5 يوليو 1983 لم يكن متوافقاً مع أحكام الملحق الأول من اتفاقية ماربول التي تحظر اللائحة 9 من هذا الملحق انسكابات المواد البترولية مهما كان السبب، والتي لا تفي بالشروط المتعلقة على وجه

(22) تطبيقاً لذلك، انظر:

Anklagemyndigheden v Peter Michael Poulsen Diva Navigation Corp. aff. C-286/90, ct cond. J. Kokott. Préaitées, N°. 67.

فقد أجازت محكمة الدولة الساحلية مصادرة شحنة سمك السالمون التي تم صيدها في منطقة شمال الأطلسي، وهي ضمن المناطق المشار إليها في المادة (6) (1) (ب) من التوجيه الأوروبي رقم 86/3094 الصادر في 7 أكتوبر 1986 التي تحظر على ريان السفينة، وفقاً لبعض التدابير الفنية للحفاظ على الموارد السمكية، نقل وتخزين سمك السالمون الذي يتم اصطياده في منطقة لا تخضع لسيادة أو ولاية الدول الأعضاء، والتي في طريقها العابر للمياه الإقليمية لإحدى الدول الأعضاء.

الخصوص بتركيز النفايات السائلة المتسربة، والمسافة بين السفينة والشاطئ. وتنص اللائحة 11 على أن اللائحة 9 و10 لا تنطبق على: أ- ... ب- تصريف الزيت أو المخاليط الزيتية في البحر نتيجة عطب لحق بالسفينة أو معداتها: 1- شريطة أن تكون جميع الاحتياطات المعقولة قد اتخذت لمنع التصريف، أو التحفيف منه إلى أقصى حد ممكن بعد حدوث العطب واكتشاف التصريف. 2- لم يكن تصرف المالك أو الربان بقصد إحداث ضرر، أو بتهور، مع علمه باحتمال حدوث ضرر.

المطلب الثاني

اتجاه المحكمة في الرد على دفعات المتهمين

باستقراء الحكم محل التعليق يجد الباحثان أنه كثر الجدل وطال النقاش في أثناء المحاكمة بشأن الإشكالية المتعلقة بالاختصاص القضائي بنظر الدعوى، وتحديد المسؤول جزائياً ومدنياً عنها. إثر وجود النصوص القانونية المتعلقة بحماية البيئة البحرية من التلوث في تشريعات مختلفة واتفاقيات دولية وإقليمية متعددة. ولأهمية الأمر قامت المحكمة بتجلية الاختلاف بين القانون الصادر في 5 يوليو 1983 واتفاقية ماربول على النحو التالي:

الأول يجعل من الممكن أن تنعقد المسؤولية الجزائية لأي شخص يملك في الواقع، أو يمارس بموجب القانون، سلطة السيطرة أو التوجيه في إدارة أو تشغيل السفينة، في حين أن الثانية لا تسمح بتوجيه اتهامات أخرى غير تلك الموجهة إلى الربان والمالك والأشخاص المحددين دون غيرهم. كما يجرم القانون الأول الوطني حتى الأفعال البسيطة وغير العمدية. في حين أن الاتفاقية تتطلب خطأ عمداً أو جسيماً. ويتجاهل سبب الإعفاء المنصوص عليه في الاتفاقية والمتعلق بالعناية الواجبة اللاحقة. ولا ينص في هذه الحال على أن المسؤولية الجزائية تنعقد متى وقع الفعل الإجرامي بسبب سوء سلوك أو خطأ. ومن شأن حالات عدم التوافق هذه مع اتفاقية ماربول - وفقاً لادعاء المتهمين - ما يؤدي إلى انتهاك المحكمة الفقرة 5 من المادة (211) من اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار. وبالتالي لا يجوز مساءلتهم جزائياً - من وجهة نظرهم - بسبب أن الحادث وقع في المنطقة الاقتصادية الخالصة خارج المياه الإقليمية، ومن سفينة أجنبية لا ترفع العلم الفرنسي».

وقد جاء رد محكمة النقض على هذه الدفعات على النحو التالي:

إن جريمة التلويث المنسوبة إلى المتهمين هي قيامهم بتصريف النفط الذي تسبب في إلحاق أضرار جسيمة بالدولة الساحلية، وإن كانت غير عمدية. وأن محكمة الاستئناف قررت أن المتهمين لم يتخذوا الاحتياطات المعقولة التي كانت ضرورية لتقليل أضرار التلويث إلى الحد الأدنى، ولم يخطروا سلطات الملاحة البحرية الفرنسية بالحادث.

وأكدت المحكمة أن نص القاعدة 9 الذي أصبح اللائحتين 15 و 34 من الملحق الأول من اتفاقية ماربول يحظر التصريف من أي سفينة. وهو كيان ليست له شخصية قانونية، ولم تتم الإشارة إلى أي شخص طبيعي في نص الاتفاقية ذاتها، وأنه ينبغي - بالتالي - الاستدلال على أن الأطراف الموقعة لم تنوِ فرض قائمة محددة على المشرع الوطني المسؤول عند إدخال قواعد الاتفاقية المذكورة في القانون الوطني، وتحديد فئات الأشخاص المسؤولين جزائياً، وإنه في هذه الحال يثبت أن تطبيق المادة (8) من القانون الصادر في 5 يوليو 1983 لا يتعارض مع متطلبات اتفاقية ماربول، وبصرف النظر عن الخطأ. ووفقاً لأسباب كثيرة تتعلق بالمادة (7) من هذا القانون فقد بررت محكمة النقض حكمها استناداً إلى الولاية القضائية التي تستمدها الدولة الساحلية من اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار.

ومن حيث الموضوع، ذهبت الدائرة الجنائية بمحكمة النقض إلى اعتبار أي فعل يقع بالمخالفة لحكم المادة (9) من اتفاقية ماربول فعلاً غير مشروع، بغض النظر عن نوع الخطأ، أو طبيعة الفعل المتسبب في التلويث، سواء وقع بصورة عمدية أو غير عمدية، ومن دون تحديد قائمة بالأشخاص المسؤولين جزائياً عن الجريمة، أو مكان وقوع الجريمة، مادامت مياهها الإقليمية أو الداخلية أو سواحلها تضررت بهذا التلويث.

وبينت المحكمة أن المتهمين جانبهم الصواب في الادعاء باستخلاص العناصر المكونة للجريمة من نصوص لا تهدف إلى نفي ارتكاب السلوك الإجرامي، وإنما إلى تبرير هذا السلوك، وبالتالي فإن نص التجريم لا يمنحهم الإعفاء من المسؤولية؛ لأنهم لم يتخذوا الوسائل والتدابير الكفيلة لمنع وقوع جريمة التلويث، أو الحد من أضرارها إلى الحد المعقول، ولم يخطروا السلطات المحلية بالحادث. وقد انتهت المحكمة إلى تجريم الخطأ غير العمدية، وإلى أن الحكم بالإدانة مجرد الإهمال يمكن الحكم به دون الإخلال بأحكام القانون الدولي.

ومن وجهة نظر الباحث فإن حكم الدائرة الجزائية في محكمة النقض، برفضها الدفوع التقليدية للمتهمين، يتماشى مع التطورات الأخيرة في القانون الوطني، والإجراءات الجديدة لمواجهة جرائم تلويث البيئة، وهو ما أكدته التوجيه الأوروبي

الصادر في 7 سبتمبر 2005⁽²³⁾؛ حيث عرض دمج اتفاقية ماربول في القانون الوطني، وتنسيق تنفيذها من قبل الدول الأعضاء من خلال إلزامها بسن عقوبات جزائية⁽²⁴⁾. ويشمل في الواقع، تفسيرها الخاص للاتفاقية. ومع ذلك، فإن هذا التفسير ينص على تحمل المسؤولية الجزائية عن الإهمال الجسيم (المادة 4)، وهو أقل وطأة من الخطأ غير العمدى بسبب الإهمال، وأن تطبيق العقوبات لا يقتصر فقط على ربان السفينة، بل أيضاً - على بعض الأشخاص، مثل: مالك الشحنة، أو جمعيات التصنيف المختصة بفحص السفن ومنحها شهادات السلامة اللازمة.

وقد رفضت محكمة العدل الأوروبية الطعن بعدم دستورية التوجيه بشأن هاتين النقطتين، وذلك على أساس أن الاتحاد لم يكن طرفاً في اتفاقية ماربول، وأنه فيما يتعلق باتفاقية قانون الأمم المتحدة للبحار، فإن طبيعة هذه الاتفاقية وهيكلها يستبعدان مثل هذا التصنيف⁽²⁵⁾.

وحرى بالذكر أنه تم تعديل التوجيه رقم EC/2005/35، بموجب القانون الصادر في 1 أغسطس 2008 مع الإبقاء على تجريم الإهمال البسيط، بالإضافة إلى القائمة العريضة للأطراف المسؤولة المنصوص عليها في المادة (20-2018 L) من قانون البيئة؛ ومن ثم رفضت المحكمة الطعن بعدم سريان أحكام قانون الجزاء على الواقعة، وأضافت المحكمة أن محكمة الموضوع أجرت تقييماً دقيقاً للظروف الواقعية لجميع دفعات المتهمين الذين اعترضوا على نص التجريم، وعلى توصيف سلطة التوجيه، أو السيطرة أو التحكم

(23) عُدل هذا التوجيه بموجب التوجيه رقم 123/EC/2009 الصادر عن البرلمان والمجلس الأوروبيين بتاريخ 21 أكتوبر 2009.

(24) في الواقع لم يتردد قاضي لوكسمبورج في منح المفوضية الأوروبية سلطة فرض - عن طريق توجيهات - تجريم معاقبة أفعال معينة خاصة في المسائل البيئية وصيد الأسماك والزراعة. كما تمنح المادة (83) من معاهدة الاتحاد الأوروبي (روما) = TFEC = الدول الأعضاء صلاحية اعتماد قوانين ولوائح تتعلق بتعريف الجرائم الجزائية والعقوبات في الجرائم الخطيرة والعابرة للحدود. وكذلك في الحالات التي يثبت فيها من الضروري ضمان التنفيذ الفعال. وتطبيقاً لذلك، انظر:

CJCE 13 Sep. 2005, Commission des Communautés européennes C. Conseil de l'Union européenne, aff. C-179/03, RTDeur.2006.369; CJCE 23 Oct.2007. Commission soutenue par le parlement c. Conseil, aff. C- 440/05.

وللمزيد، راجع:

Jean Pradel, André Varinard, Les grands arrêts du pénal général, 2 e éd., Dalloz, Paris, 2021.

(25) تطبيقاً لذلك، انظر: Intertanko.aff. C-308/06, 3 Juin 2008, CJCE, Grande Chambre.

في تشغيل السفينة أو إدارتها من الناحية الفنية، أو حقيقة الأخطاء والعيوب، أو علاقة السببية بين هذه الأعطال والضرر⁽²⁶⁾.

(26) لتفضيلات أوسع، راجع:

Martin Ndendé le Jugement de Erika sur les responsabilités Pénales et la réparation des damages en matière de Pollution des Mers, RJE. Avr. 2008 N°. 852, étude N°.5, pp.11-14.

المبحث الثاني

اختصاص المحكمة الجزائرية بنظر الدعوى المدنية

يُعد الحكم الصادر في قضية إريكا Erika، فيما يتعلق بالدعوى المدنية، حكماً مهماً لسببين، الأول: تحديد مسؤولية شركة توتال SA Total، على أنها مسؤولية مدنية تضامنية فيما بين المسؤولين. الثاني: الاعتراف بمبدأ التعويض عن الضرر البيئي لأول مرة بجانب التعويض عن الأضرار المادية والمعنوية الناشئة عنها. وأكد الحكم اختصاص المحكمة الجزائرية بنظر الدعوى المدنية التابعة لجريمة التلوث البيئي التي تنظرها.

المطلب الأول

إقرار المسؤولية المدنية للشركة المستأجرة للناقلة

لما كان إقرار المسؤولية المدنية للشركة المستأجرة للناقلة أحد أسباب الطعن بالنقض، فإن الباحثين يعتقدان أنه من المهم تحليل هذا الحكم المتعلق بمسألة شركة توتال SA Total مستأجرة ناقلة النفط إريكا Erika مدنياً، حتى يتمكنوا من الوقوف على أهمية اعتبارها مسؤولاً مدنياً في هذه الدعوى.

الفرع الأول

تحليل الحكم بشأن إقرار مسؤولية

شركة توتال SA Total المدنية

تختص محكمة الجنايات، وفقاً للمادة (2-385) من قانون الإجراءات الجنائية الفرنسي، بالإضافة إلى الفقرة 2 من المادة (9) من اتفاقية المسؤولية المدنية عن أخطار التلوث التي تعرف باتفاقية CLC بالفصل في المطالبات المدنية، والتعويض عن أضرار تلوث البيئة الناجم عن الفعل الإجرامي الذي يشكل جريمة تلوث بيئي. وبالتالي يمكن للمدعي (المضروب من التلوث) الادعاء مدنياً أمام القضاء الجزائري للحصول على تعويضات⁽²⁷⁾.

(27) أورد المشرع الفرنسي استثناءات على اختصاصات القاضي الجزائري بنظر الدعوى المدنية التابعة له. على سبيل المثال، حالة وقوع إصابة عمل بسبب فعل صاحب العمل أو عامله، فلا يكون للمضروب - من حيث المبدأ - حق الادعاء مدنياً ضد مرتكب الجريمة وفقاً لقواعد القانون العام إلا إذا كان السلوك متعمداً.

وعادةً ما تقوم المحكمة الجزائية بتطبيق بنود الاتفاقية المذكورة على الواقعة التي تنظرها، وبالتالي الحكم بالتعويض عن أضرار تلويث البيئة على مالك السفينة وقت وقوع الحادث المنشئ للضرر، باعتباره هو وحده المسؤول عن التعويض في مواجهة المضرورين من حادث التلويث، بموجب الاتفاقية المذكورة. وهو ما دفعت به الشركة المذكورة أمام المحكمة، وبالتالي فإنه لا تنطبق قواعد هذه الاتفاقية على مستأجري السفن، أيًا كان نوع عقد الاستئجار المبرم.

ويستوي ما إذا كانت السفينة مُحدثّة التلويث مستأجرة مجهزة أو غير مجهزة. وهذه المسؤولية لها العديد من الخصائص المبينة على وجه الخصوص في المادة (3) (الفقرتين 4 و5 منها) والتي تنص على عدم جواز رفع دعوى للمطالبة بالتعويض عن أضرار التلويث ضد المالك بخلاف ما يكون وفقاً لأحكام هذه الاتفاقية ورهناً بالفقرة 5 من هذه المادة. ولا يجوز رفع دعوى للمطالبة بالتعويض عن أضرار التلويث بمقتضى هذه الاتفاقية على أي شخص قام بارتكاب الجريمة بموافقة المالك، أو بناء على تعليمات سلطة عامة مختصة، أو اتخذ تدابير وقائية لمنع وقوعها أو الحد من أضرارها.

يُضاف إلى ذلك أن مسؤولية مالك السفينة عن تعويض الأضرار الناجمة عن تلويث البيئة يمكن تحديد سقف التعويض عنها بمقدار المبلغ المحدد في المادة (5) من اتفاقية CLC؛ فإذا كان الضرر الناجم عن التلويث عبارة عن ضرر يلحق بالبيئة، فسيكون التعويض جزئياً فقط، ولن يغطي كامل الضرر الذي لحق بالبيئة ذاتها لعدم إمكان تقييم عناصر البيئة البحرية مادياً. ولكن يجوز التعويض عن خسائر الأرباح الناتجة عن هذا التلويث، وتكلفة التدابير اللازمة لاستعادة المناطق المتضررة من التلويث إلى الحال التي كانت عليها قبل وقوع ضرر التلويث، والتي تم اتخاذها بالفعل أو سيتم اتخاذها⁽²⁸⁾، وذلك وفقاً للفقرة 6 من المادة الأولى من الاتفاقية المذكورة.

ولكن يُثار التساؤل التالي: هل تكفل الاتفاقية إصلاح الضرر القابل للإصلاح فقط أم الأضرار الأخرى كذلك. للإجابة عن هذا التساؤل، يجد الباحثان أن محكمة النقض الفرنسية، في حكمها في قضية إريكا Erika ارتأت أن الاتفاقية المذكورة أنشأت نظاماً

(28) حددت الفقرة (6) من المادة الأولى من اتفاقية CLC مفهوم ضرر التلويث بأنه: أ - الإصابة أو الضرر الناجم خارج السفينة عن التلويث متى حدث بسبب تسرب النفط أو تصريفه من السفينة، أينما حدث هذا الانسكاب أو التصريف، على أن يكون مفهوماً أن التعويضات المدفوعة لتغيير البيئة بخلاف خسارة الربح بسبب هذا التغيير سيقصر على تكلفة التدابير اللازمة لاستعادة التي تم اتخاذها بالفعل، أو سيتم اتخاذها. ب - تكلفة التدابير الوقائية وغيرها من الخسائر أو الأضرار التي تسببها هذه التدابير.

بعدم ارتكاب الجريمة، ولا تكون للأحكام حجية في هذا الشأن.

كما أن الاتفاقية المذكورة حددت فقط المسؤولية المدنية لمالك السفينة والأشخاص المذكورين في الاتفاقية باعتبارهم مستفيدين من الإعفاء، وبالتالي فإن الجهات الأخرى تقع خارج نطاق الاتفاقية (أي غير خاضعين للمسؤولية المدنية كالناقل مثلاً)، باستثناء حال ارتكابهم خطأ متعمداً أو إهمالاً وفق اتفاقية المسؤولية المدنية الدولية. وتنص هذه الاتفاقية على أنه في حال وقوع الحادث نتيجة خطأ متعمد، أو بمعرفة مالك السفينة، فإن الأخير لا يستفيد من حق تحديد المسؤولية المدنية المنصوص عليها في الفقرة 1 من المادة (5) من الاتفاقية هدياً بحكم الفقرة 2 من المادة ذاتها، وهو ما أكدته محكمة النقض في حكمها المشار إليه، حينما أقرت بأنه لا يحق للمالك أن يحد من مسؤوليته المدنية بموجب هذه الاتفاقية إذا ثبت أن أضرار التلويث ناتجة عن فعل شخصي، أو بسبب الامتناع عن القيام بفعل ما يوجب القانون أو الاتفاقيات أو اللوائح بنية متعمدة في إحداث هذا الضرر، أو وقع منه بسبب التهور، مع علمه بأن مثل هذا الضرر قد يحدث، وبالتالي فإنه لا يستفيد من تحديد التزامه في التعويض المنصوص عليه في هذه الاتفاقية بموجب الفقرة 2 من المادة (5) منها بمبلغ محدد.

ومن ناحية أخرى، فإن الباحث يفترض أنه لو أن شخصاً أو أكثر من الأشخاص المتمتعين بالإعفاء ارتكب الجريمة بخطأ شخصي أو إهمال أو عمد، فإن هذا الإعفاء يرتفع وفقاً للفقرة 6 من المادة (1) من الاتفاقية المشار إليها؛ ما يؤدي إلى إمكان مطالبتهم بالتعويض، سواء تم ذلك على أساس الاتفاقية، أو استناداً إلى تشريعات وطنية. ويمكن أن يكون هذا الافتراض الأخير للمسؤولية غير المنصوص عليه في الاتفاقية، فيما يتعلق بالضرر البيئي، مهماً؛ لأنه يجعل من الممكن - بعد ذلك - طلب التعويض دون مراعاة القيود المنصوص عليها في الفقرة 6 من المادة الأولى من الاتفاقية المتعلقة بالتعويض عن الأضرار التي تلحق بالبيئة، والمتعلقة بالمسؤولية المدنية على أساس الاتفاقية.

وفيما يتعلق بشركة توتال سا Total SA فقد أدانتها محكمة الاستئناف جزائياً، إلا أنها رأت أن الوقائع المنسوبة إليها لا تصل إلى حد الخطأ العمدي أو الإهمال، إلا أن محكمة النقض ألغت هذا الشق من حكم الاستئناف، وإن كانت الشركة تتمتع بالإعفاء من المسؤولية المدنية. وقررت أن نتائج الوقائع التي تم تقييمها - بشكل كبير - من قبل محكمة الموضوع، ووصفها الخطأ المرتكب من قبل الشركة المذكورة بالطائش، وبسببه وقعت الجريمة، وأن ممثلها كان على علم بأن الفعل سوف يؤدي - بالتأكيد - إلى تلويث البيئة البحرية والإضرار بها، ولم يخطر مسؤولي الملاحة البحرية في فرنسا بالحادث، وبالتالي فإن هذه الأفعال ترفع الحصانة أو الإعفاء عنها، ويكون الضرر الناتج عن

التلوث يُوجب مطالبتها بالتعويض، سواء استناداً إلى الاتفاقية أو القوانين الوطنية.

كما ذهبت المحكمة إلى أنه في حال رفع الإعفاء، فإنه من الممكن مساءلة الشخص المتسبب في وقوع جريمة التلوث، ومطالبته بالتعويض عن الأضرار التي لحقت بالبيئة من جرّاء الجريمة، وفقاً للفقرة 6 من المادة (1) من الاتفاقية التي تنص على أن الضرر - أو الأضرار الناجمة عن السفينة، وتظهر آثارها الضارة خارجها، عن طريق التلوث الناتج عن تسريب أو تصريف النفط من السفينة في أي مكان - قد يحصل فيه مثل هذا التسريب أو التفريغ، وتشمل تكاليف إجراءات المنع، وذلك دون إخلال بحكم الفقرة 4 من المادة (3) من الاتفاقية.

ورأت المحكمة أنه إذا لم ترفع الدعوى القضائية للمطالبة بالتعويض، على أساس الاتفاقية، فإنه يتعين رفعها على أساس القانون الوطني؛ حيث يمكن تطبيق ذلك بعيداً - وبشكل مستقل - عن الفقرة 6 من المادة (1) من الاتفاقية؛ فوفقاً للقانون الفرنسي تقرر المسؤولية المدنية بمبدأ التعويض الكامل عن الضرر. ومن الواضح أن المشرع الفرنسي - في القانون المدني - يبين أن خطأ الاستهتار مع إدراك أخطار الضرر يجعل من الممكن توصيف السلوك الخطأ الذي يتطلبه المشرع في المادة (1382) منه، وإقامة الدعوى المدنية على مرتكبها. ويكون مرتكب هذه الانتهاكات، أو الإهمال، أو الرعونة ملزماً بالإصلاح، وفقاً لقواعد المسؤولية المدنية المنصوص عليها في القانون الوطني، طبقاً لمبدأ التعويض الكامل عن الضرر البيئي، عندما يحدث الضرر في مثل هذه الظروف.

ومن ثم فإنه من المنطقي أن تلزم محكمة النقض شركة توتال سا Total SA بدفع قيمة التعويضات التي حددتها محكمة الاستئناف للمدعين المقبولين كأطراف مدنية في الدعوى، وجبر الضرر بالكامل، وذلك بالتضامن مع الشركة المالكة للناقلة، بعد أن ألغت الإعفاء عنها، وتم دمجها في دائرة المسؤولية المدنية.

الفرع الثاني

أهمية اعتبار شركة توتال سا Total SA مسؤولة مدنياً

في قضية إريكا Erika

يترتب على الحكم الصادر باعتبار شركة توتال سا Total SA مُستأجرة الناقلة إريكا Erika مسؤولية مدنية بالتضامن مع مالك السفينة في دعوى إريكا Erika، بجانب مسؤوليتهما الجزائية آثاراً مهمة، على الرغم من كونها مستأجرة للناقلة، فيما يتعلق بالمنازعات التي لاتزال منظورة، أو التي سوف تعرض على القضاء مستقبلاً،

والتشريعات الخاصة بالنفايات.

ويرى الباحث أنه لا بد له من أن يشير، في هذا المقام، إلى الحكم الصادر في قضية ميسكي Mesquer⁽³⁴⁾، بتاريخ 17 ديسمبر 2008، من قبل الدائرة المدنية الثالثة لمحكمة النقض⁽³⁵⁾؛ حيث أشارت في حكمها إلى أنه يمكن اعتبار بائع المحروقات ومستأجر السفينة التي تنقلها هو المالك السابق للنفايات، إذا ثبت أنه أسهم في إحداث أخطار التلوث الناجم عن غرق السفينة. وقد يُطلب من مُنتج المواد المولدة للنفايات تحمل تكاليف إزالة النفايات إذا كان قد أسهم، من خلال نشاطه، في إحداث أخطار التلوث الناجم عن غرق السفينة. وبُيّنَت المحكمة التي وجدت أن شركة توتال فرانس سا Total France SA هي التي أنتجت زيت الوقود، وأن شركة Total international Ltd قد اشترته، ثم باعته إلى شركة إينيل Enel، واستأجرت السفينة إريكا Erika لنقلها، ولم تدرك العواقب القانونية لنتائجها ومخالفة أحكام القانون.

وعليه، قررت الدائرة المدنية الثالثة لمحكمة النقض اعتبار شركة توتال سا Total SA مسؤولة أيضاً، هدياً بأحكام قانون النفايات؛ لأنه إذا كانت شركة مصنفة كبائع أو مستأجر فإنها تعتبر مالكة سابقة، وبالتالي يمكن اعتبار شركة توتال سا Total SA مسؤولة - بشكل أساسي - كمُنتج للمواد المولدة للملوث، متى ثبت أنها أسهمت في إحداث الخطر أو الإهمال المنسوب إليها من قبل الدائرة الجزائية، والذي يمكن استخدامه لإثبات هذه المساهمة كأساس للمسؤولية المدنية، وتحمل المخاطر استناداً إلى التشريعات المتعلقة بالنفايات، والتي تقوم على فكرة ضمان المخاطر، وليس الخطأ لتوفير الحماية اللازمة للبيئة، وللمضررين من أخطار التلوث وأضراره.

ومع ذلك، فإن هذه الدائرة المدنية يمكن أن تنزعج بسبب الحكم محل التعليق الأكثر حداثة، والذي جعل هذه الشركة نفسها (توتال سا Total SA) مستأجرة، على عكس الدائرة المدنية؛ حيث إن هذه المسألة جعلت شركة توتال سا Total SA، وفقاً لتشريعات النفايات، مالِكاً سابقاً، ومسؤولاً رئيسياً، ولم تعد شركة فرعية. وعند مساءلة شركة توتال سا Total SA كمستأجر تجاهلت الدائرة الجزائية الأحكام القانونية للتملص من

(34) أقامت بلدية ميسكي Mesquer دعوى قضائية ضد شركة توتال فرانس سا Total Raffinage Distribution التي أصبحت شركة توتال فرانس سا Total France SA لدفع النفقات التي تكبدتها بالفعل في عمليات التنظيف وإزالة التلوث في أراضيها.

راجع: Civ 3 e, 17 Déc. 2008, N°. 04-12.315

(35) راجع حكم محكمة العدل الأوروبية في هذا الشأن:

CJCE, 24 Juin 2008, Commune de Masquer c/société Total France SA et société Total international Ltd. C-188/07.

أحكام اتفاقية CLC، ووجود شركات وسيطة، بهدف تجنب أن تكون اتفاقية CLC مجرد وسيلة للتهرب من مسؤوليتهم تجاه الجهات المختصة في النقل البحري. وإن كان قدر الحرية التي يملكها القاضي الجزائي يبدو أكبر من قدر الحرية التي يملكها القاضي المدني في مساءلة الشركات الوسيطة لضمان المصالح أو القيم التي تشكل تهديداً للمجتمع. بينما أن القاضي المدني أكثر احتراماً لإرادة المشرع⁽³⁶⁾؛ إلا أن هذا الحكم يمكن أن يؤثر على المحاكم المدنية في نهجها تجاه الشركات الوسيطة؛ خاصة إذا اختلطت المصالح البيئية الجماعية بالمصالح الخاصة، كما هي في الحال الماثلة⁽³⁷⁾.

ويُلاحظ أنه - وفقاً للأحكام المنصوص عليها في تشريعات النفايات - لا توجد حاجة إلى تحميل مؤجر السفينة المسؤولية من جانب المالك؛ حيث يمكن تحميل شركة توتال سا Total SA المسؤولية مباشرة على أساس الفقرة الثانية من المادة (4-541.L) من قانون البيئة، والتي لا تلغي الأحكام المتعلقة بإدارة النفايات المسؤولية التي يتحملها أي شخص يتسبب في الضرر الذي لحق بالآخرين، لاسيما بسبب الفشل في إدارة النفايات، أو تخزينها، أو نقلها، أو إنتاجها من المنتجات التي قاموا بتصنيعها. وبما أن هذه المادة تشير إلى المسؤولية المدنية، فإنه من الممكن اعتبار شركة توتال سا Total SA مسؤولة مدنياً عن النفايات المتولدة عن المنتجات التي صنعتها⁽³⁸⁾، استناداً إلى مخالفة التزام واجب اليقظة الذي أقره المجلس الدستوري بقراره الصادر في 8 أبريل 2011، وميثاق البيئة.

ولما كانت الدائرة المدنية تعتمد على الحكم الصادر من محكمة العدل الأوروبية في نظرها لقضية مسكي mesquer، من خلال إجراءات الحكم الأولية؛ فقد أصدرت الدائرة الجزائية بمحكمة النقض الحكم الواجب تنفيذه في ضوء قرار المجلس الدستوري الصادر في 8 أبريل 2011، والميثاق البيئي⁽³⁹⁾. ويمكن اعتبار حكم محكمة النقض تنفيذاً للمادتين (1) و(2) من ميثاق البيئة كما فسرته المجلس الدستوري بالنظر إلى أن المادتين (1) و(2) من الميثاق البيئي اللتين تنصان على أن لكل فرد الحق في العيش في بيئة نظيفة ومتوازنة

(36) انظر: Philippe Delebeoque, "L'arrêt Erika: un grand arrêt de droit pénal, de droit maritime ou de droit civil?" "D.", 2012, p.2711 et. "Aspects civils de la décision Erika", in N°. spécial Erika, Le droit Maritime France, 2012, p.742.

(37) تطبيقاً لذلك، انظر: 08 N°. 2 Déc. 2009, 3 e, 16563-Civ.

(38) أقرت بالفعل من قبل محكمة النقض في القضايا المتعلقة بالصحة العامة، لاسيما حالات انتهاك التزام اليقظة ومراقبة فعالية المنتجات الطبية، مثل: جريمة تؤدي إلى تحقق المسؤولية المدنية. 7 er, 1 Civ. Mars 2006, N°. 04-16.180

(39) انظر:

Décision du Conseil Constitutionnel N°. 2011-116 QPC du 8 Avr.2011, JO. du 9 Avr. 2011, P.6361.

وصحية، وعلى الجميع المشاركة في الحفاظ على البيئة من خلال احترام الاشتراطات والواجبات المنصوص عليها - بشكل عام - في القوانين.

ويترتب على هذه الأحكام أن كل شخص ملزم باتباع واجب اليقظة فيما يتعلق بالضرر الذي يلحق بالبيئة بسبب نشاطه، ثم حدد المجلس الدستوري أنه يحق للمشرع تحديد الشروط التي بموجبها يمكن إقامة دعوى المسؤولية بسبب انتهاك هذا الالتزام. ومع ذلك يجد الباحث أن الحكم محل التعليق هو مثال على أهمية تطبيق التزام ومراعاة واجب اليقظة المفروض على الأشخاص الذين قد تتسبب أنشطتهم في الإضرار بالبيئة.

وتماشياً مع قرار المجلس الدستوري، فإن محكمة النقض لم تعتمد فقط على الأسباب التي تسمح بمساءلة الشخص مصدر التلوث، بل - أيضاً - وبطريقة تكميلية، تكرر مبدأ التعويض الكامل عن الأضرار التي تلحق بالبيئة.

المطلب الثاني

تكريس مبدأ التعويض عن الضرر البيئي

اعترفت محكمة النقض الفرنسية - في الحكم محل التعليق - لأول مرة بالضرر البيئي الناتج عن الضرر المباشر أو غير المباشر، وتعويض جمعيات الدفاع عن البيئة عن الأضرار التي لحقت بالبيئة، بجانب التعويض عن الأضرار المادية والمعنوية المباشرة، أو غير المباشرة، التي لحقت بالمصالح الجماعية التي تهدف إلى الدفاع عنها. ولكن أيضاً هذا النوع الجديد من الضرر - على الرغم من أن أسباب الاستئناف وضعت محكمة النقض في موقف يجب أن تتأكد فيه من أن محكمة الاستئناف قد ردت - من دون تقصير أو تناقض - على الدفوع، وبالتالي بررت منح تعويضات خاصة بإصلاح الضرر البيئي الذي لحق بالبيئة - بصورة مباشرة أو غير مباشرة - بسبب الجريمة. وبذلك أقرت بصحة المطالبة بالتعويض عن الأضرار التي لحقت بالبيئة على هذا النحو، واعترفت بخصوصية الضرر البيئي، وكذلك مبدأ التعويض الكامل عنها.

غير أن المتتبع لأحكام القضاء الفرنسي يلاحظ أنه لا يسير على وتيرة واحدة فيما يتعلق بالتعويض عن الضرر البيئي؛ من ذلك، ما قامت به محكمة سانت نزاير Saint-Nazaire⁽⁴⁰⁾ الجزائية في 17 يناير 2012 بإدانة شركة توتال رافيناك ماركتينج Total Raffinage marketing جزائياً في قضية قتل طيور الأطيش التي تحط على السفن المبحرة، وأنواع أخرى من الطيور، وتدمير بيضها وموائلها؛ بسبب كسر في أنبوب

(40) تطبيقاً لذلك، انظر: Crim., 22 Mars 2016, N°. 13-87.650.

في مصفاة دونجز Donges التي تديرها الشركة، وتصريف ما يقدر بأكثر من 400 طن من النفط الثقيل في مياه البحر، وحكمت بالتعويض لمصلحة رابطة حماية الطيور عن الأضرار المادية والمعنوية التي لحقت بها، ورفضت التعويض عن الضرر البيئي؛ فاستأنفت الرابطة الحكم أمام محكمة استئناف رين Rennes التي قضت، بتاريخ 27 سبتمبر 2013، بالاعتراف بحقها في رفع دعوى مدنية عن الضرر البيئي، وضمنياً بوجود هذا الضرر.

ومع ذلك رفضت طلب الرابطة بالتعويض عنه، على أساس أنه يجب أن يتم التعويض على أساس القواعد العامة للمسؤولية المدنية، وإثبات الخطأ والضرر، وعلاقة السببية بينهما، بالإضافة إلى أنه من المستحيل تقدير عدد الطيور المتضررة على وجه الدقة. وأن طريقة القياس الكمي غير كافية. فطعن على هذا الحكم أمام محكمة النقض التي قضت، بتاريخ 22 مارس 2016، بنقض حكم «الاستئناف» برفض التعويض عن الضرر البيئي، على الرغم من اعترافها بوجوده.

وقررت أنه لا ينبغي لمحكمة الاستئناف رفض التعويض بسبب عدم تقييم الضرر البيئي بدقة؛ فكان لزاماً عليها أن تقوم بجبر الضرر، والتحقق من مده في حدود ما يقدمه أطراف الدعوى، حتى إن لزم الأمر الاستعانة بخبير، وذلك تطبيقاً للمواد (L.162-2) و (L.216-6) و (L.218-73) من قانون البيئة. والمادة (1382) من القانون المدني، والمواد (2) و (3) و (591) و (593) من قانون الإجراءات الجنائية، وذلك بالنسبة إلى التعويض الذي يمكن أن تطلبه الجمعيات المرخصة المحددة بالمادة (L.142-2) من القانون ذاته، لاسيما فيما يتعلق بالأضرار البيئية التي تتمثل في الضرر المباشر وغير المباشر للبيئة، والناجم عن الجريمة. وأعادت الدعوى إلى محكمة استئناف رين Rennes بهيئة أخرى. وفي تاريخ 9 ديسمبر 2016 حكمت الأخيرة بالتعويض عن الضرر البيئي الناتج عن الأضرار التي لحقت بالطيور وموائلها وغذائها وهجرها المواقع الملوثة.

الفرع الأول

الاعتراف بمفهوم جديد للضرر البيئي

أقرت محكمة النقض، في هذه القضية، مفهوماً جديداً للضرر البيئي يختلف عن مفهوم الضرر البيئي المنصوص عليه في التوجيه رقم EC/2005/35 بشأن المسؤولية البيئية، وهو الذي يكون التعدي على الأشياء المادية على عكس الضرر المعترف به قانوناً،

والذي يتكون من ضرر أصاب حق أو مصلحة يحميها القانون⁽⁴¹⁾. واعترف بخصوصية هذا الضرر البيئي، من خلال تمييزه عن الضرر المادي والمعنوي.

ويمكن للقاضي، في حالة الإضرار بالبيئة، أن يحكم بالتعويضات وفق الحق، أو المصلحة، التي أصابها الضرر؛ فقد يكون هذا الضرر مادياً يصيب المضرور في جسمه أو في ماله. وقد يكون ضرراً أدبياً يصيب المضرور في شعوره، أي تلك المقابلة لتدمير الحقوق المرتبطة بالشخص الذي يغطي الأضرار المعنوية. ويجب أن يضاف إلى هذه الأضرار الضرر البيئي.

ويُعد الضرر البيئي، في السابق، كأني ضرر يجب يلحق بمصلحة أو حق فردي وفقاً لمنظور الفردية الوارد في المادة (1382) من القانون المدني⁽⁴²⁾، وهي المادة الوحيدة التي تناولت طبيعة الضرر وقت وقوع الجريمة، وهو الذي يلحق بالآخرين، والقابل للإصلاح.

وهناك العديد من الآراء المستقرة التي تدور حول الأسس المبررة للتعويض عن الضرر إذا لم يتبنَّ القضاء أحدها، وإن الاعتراف بهذا الضرر البيئي يتطلب إعادة تحديد مفهومه؛ حيث هناك عدة آراء وحلول للفقه⁽⁴³⁾، يمكن من خلالها اعتبار البيئة موضوعاً جديداً للحقوق، والاحتمال الآخر هو توسيع مفهوم الضرر إلى ما وراء الفرد؛ ليشمل المصالح الجماعية الأساسية والحيوية للإنسانية، وإحداث تحول في الصياغة، والانتقال من رؤية فردية بحتة إلى رؤية جماعية تحقق التنمية المستدامة عبر الأجيال.

(41) Mathilde Hautereau - Boutonnet, Le Code civil un code pour l'environnement, Dalloz, Paris, 2021, p.140.

(42) يرى دين جيرارد Doyen Gérard أن أحكام القانون المدني تخاطب الفرد أو الإنسان، لتفصيلات أوسع، راجع:

Le code civil est un «hymne à l'individu», Droit civil introduction, les personnes, les biens Paris, Montchrestien, pécis Domat. 13 e éd., 2007, pp.106-107.

وكذلك، انظر:

Pascale Martin - Bidou, Droit l'environnement, 2 e éd., Breal, paris, 2021, p.252.

وفي الاتجاه ذاته، انظر: إسماعيل غانم، في النظرية العامة للالتزام - أحكام الالتزام، مطبعة النصر، القاهرة، 1964، ص89. عبدالحى حجازي، النظرية العامة للالتزام، مصادر الالتزام، ج2، مطبعة نهضة مصر، القاهرة، 1954، ص47.

(43) من الضروري أن نفهم الفكرة التفسيرية للضرر وأسباب وجود الشروط الثلاثة كأساس للمسؤولية، للمزيد، انظر:

Jacques, L'influence et le comportement de la victime sur la responsabilité administrative, Paris, LGDL, p.19.

ويتم بعد ذلك تصور البيئة الطبيعية اللازمة لبقاء الجنس البشري على أنها تراث مشترك للإنسانية، أو موضوع لحق الاستخدام الجماعي المشترك تقيد هذه الالتزامات صلاحيات الفرد، وبالتالي تصبح البيئة حقاً مشتركاً للإنسانية، ويجب على مستخدميها التمتع الجماعي بها دون التأثير على جوهرها أو الإضرار بها. وهناك تصوّر آخر محوره البيئة ذاتها دون الإنسان، وهو الحق في الدفاع عن البيئة في حد ذاتها، وعلى هذا الأساس يتم الاعتراف بالتعويض عن الضرر الذي يلحق بالبيئة⁽⁴⁴⁾.

وانطلاقاً من المفهوم الأخير، تم اقتراح تسمية للضرر البيئي من قبل مجموعة من فقهاء القانون الفرنسيين⁽⁴⁵⁾؛ حيث صنّفوا الضرر المرتبط بالضرر البيئي إلى فئتين، **الفئة الأولى:** هي التي تغطي الأضرار التي تلحق بالبيئة؛ أي جميع الأضرار التي تلحق بالنظام البيئي، من حيث تكوينها، وهيكلها، أو وظيفتها، وهي الأضرار التي تتجلى من خلال الضرر الذي يلحق بعناصر البيئة (التربة، والهواء، والماء، والبيئات المائية، والأنواع المحمية من النباتات والطيور والحيوانات) أو لوظائفها، أو وظائف النظم البيئية خارج نطاق تأثيرها على المصالح البشرية وبصورة مستقلة.

الفئة الثانية: تشمل الضرر الذي يلحق بالإنسان، أي جميع الأضرار الجماعية والفردية التي تصيب الإنسان من الإضرار بالبيئة. ولا تشمل هذه الفئة الأضرار الفردية التقليدية (الاقتصادية والمادية والمعنوية والجسدية) فقط، بل تشمل أيضاً الأضرار الجماعية، أي الهجمات على المصالح البشرية التي تتجاوز مجموع المصالح الفردية، والتي تؤثر على المنافع الجماعية التي توفرها البيئة (أو الخدمات البيئية)، أو التي تضر بمصالح الكيانات التي تدافع عن البيئة، والموكل لها مهمة حماية البيئة.

وهذا التمييز يفرق بين الضرر الشخصي، سواء كان ضرراً فردياً أو جماعياً يتأرجح عندما تمثل البيئة قيمة مرتبطة بهم. والضرر الذي يلحق بالبيئة ذاتها، والتي يكون لها بعد ذلك قيمة جوهرية.

ومن ناحية أخرى، في سياق المسؤولية المدنية – على وجه التحديد، كما هي الحال بخصوص قضية إريكا Erika – فإن هذه المسؤولية يمكن أن تشكل مشكلة في الكويت

(44) لتفصيلات أوسع، انظر:

Louren Neyret, Proposition de nomenclature des préjudices réparables en cas d'atteinte à l'environnement, Dossier Responsabilité environnementale des entreprises, Env. et DD, Juin 2009, p.26.

(45) انظر:

Louren Neyret, La nomenclature des préjudices environnementaux, LGDJ, Paris, 2012, p.159; Agathe Van Lang, Droit de l'environnement, 1e éd., PUF, Paris, 2002, p.213.

وفرنسا؛ حيث لم يتم اعتماد البيئة كموضوع قانوني عند وقوع هذه الكارثة، وبالتالي لا تجوز المطالبة بالتعويض عن الضرر الذي لحق بالبيئة ذاتها، إلى أن اعترفت محكمة النقض الفرنسية بالضرر البيئي وهذا يحسب للقضاء الفرنسي إقراره لمبدأ التعويض الكامل عن الأضرار التي تلحق بالبيئة ذاتها.

ويرجع إقرار التعويض عن الضرر البيئي من القضاء الجزائي أساساً إلى مطالبات جمعيات الدفاع عن البيئة الفرنسية أصحاب المصلحة في دعاوى الإضرار بالبيئة وفقاً للمادة (L.142-2) من قانون البيئة. ويشترط لصحة ادعاء هذه الجمعيات مدنياً هو أن الجريمة البيئية تلحق ضرراً مباشراً أو غير مباشر بالمصالح الجماعية التي تهدف إلى الدفاع عنها. ومع ذلك، فإن الضرر يلحق بالبيئة في حد ذاتها، وليس فقط هجوماً على المصالح الجماعية كقيمة جوهرية.

وإن الضرر الجماعي الوحيد الذي يمكن أن يكون موضوع المطالبة بالتعويض من قبل الجمعيات هو الاعتداءات على الخدمات البيئية والهجمات على وظائف عناصر البيئة (المقابلة للضرر المعنوي للجمعيات التي ستظهر في مواجهة الجهود التي بذلها هؤلاء الأشخاص لإنجاز مهمتهم). وإذا لم يعد في إمكان الجمعيات العمل على تعويض الضرر البيئي في ذاته، والذي قررتة الدائرة الجزائية، فإن الضرر لا يعتبر، وفقاً لهذه التسمية، ضرراً جماعياً، بل يُعد ضرراً للبيئة ذاتها. إن هذا الاستبعاد سوف ينعكس سلباً على حماية البيئة؛ لأن هذه الجمعيات تعتبر أكثر المضرورين، نشاطاً ومصدراً، للعديد من الأحكام الخاصة بحماية البيئة.

وتجدر الإشارة إلى أن الأستاذة ديلماس مارتى Delmas-Marty⁽⁴⁶⁾ ميزت بين الضرر الفردي والضرر الجماعي من ناحية، وبين هذين الضررين والضرر الذي يلحق بالنظام البيئي ذاته من ناحية أخرى، وذلك في أثناء بحث مفهوم الضرر البيئي البحث. كما يمكن اقتراح تصنيف آخر في سياق المسؤولية المدنية؛ حيث يمكن تحديد الضرر البيئي، ليس فقط على أنه ضرر موضوعي للبيئة، وإنما على أنه ضرر شخصي وجماعي. ولكن عندما يكون هناك حق شخصي، فإن صلاحيات الحق تقيد حقوق الآخرين في نطاق المسؤولية المدنية، بما في ذلك حالة الإضرار بالبيئة.

وتترتب على ذلك ضرورة اعتبار البيئة قيمة مشتركة للإنسانية. والإنسان له الحق فقط في استخدام هذا الشيء المعترف به بشكل قاطع كحق شخصي حقيقي. وإن تحديد حق الاستخدام المشترك يجعل من الممكن حمايته عن طريق الأدوات والإجراءات التي

(46) Mireille delmas -Marty, Résister, responsabiliser, anticiper ou comment humaniser ou comment humaniser la mondialisation, éd. seul, Paris, 2013, p.192.

وضعها القانون للدفاع عن الحقوق الشخصية، بما في ذلك اللجوء إلى استخدام قواعد المسؤولية المدنية.

وقد أكد المجلس الدستوري الفرنسي، في قراره الشهير الصادر في 8 أبريل 2011⁽⁴⁷⁾، وصف الضرر البيئي كحق ذاتي، من خلال نطاق المادتين (1) و(2) من الميثاق الدستوري للبيئة، ومن خلال تفعيل الحق في التصرف في المسؤولية المدنية في حال الإضرار بالبيئة.

وهذا الاعتراف بالحق الذاتي، في حال الإضرار بالبيئة، لا يؤثر على الاعتراف بالضرر الذي يلحق بالأفراد. كما أن بعض المصالح الجماعية يتم الدفاع عنها بالفعل عن طريق اللجوء إلى القضاء، استناداً إلى الأحكام العامة للمسؤولية المدنية، عندما يوجد نص قانوني ينص صراحةً على ذلك. مثال ذلك، المادة (3-2132) من قانون العمل الفرنسي، والتي تسمح للنقابة العمالية بأن تقيم دعوى مدنية بسبب الضرر الذي لحق بالمصلحة الجماعية للمهنة التي يمثلونها، حتى لو كان بشكل غير مباشر، وبغض النظر عن المصلحة العامة، والأضرار الفردية التي لحقت بالعمال⁽⁴⁸⁾.

ويعترف القانون البيئي بالمصلحة الجماعية التي تدافع عنها جمعيات الدفاع عن البيئة المعتمدة، وبالتالي يحق لها أن ترفع دعوى المسؤولية المدنية في حال الإضرار بالبيئة ومصالحها الجماعية التي تهدف إلى الدفاع عنها وفقاً لحكم المادة (2-142 L.) من قانون البيئة. وهذه المصالح الجماعية تختلف تماماً عن المصالح الفردية والعامة، من حيث إنها مصالح متخصصة، وبالتالي فإنه من الممكن وصف الضرر البيئي بأنه تدمير لحق شخصي جماعي متميز عن تدمير حق شخصي فردي؛ فقد تساعد هذه التفرقة المهمة على التمييز بين النهج الذي يركز على الإنسان تجاه البيئة، والنهج الذي يمكن وصفه بأنه المنفعة البحتة⁽⁴⁹⁾.

وأما فيما يتعلق بهذه الأضرار الجماعية، فإنه يجوز لجمعيات الدفاع عن البيئة، وفقاً لحكم المادة (2-142 L.) من قانون البيئة المطالبة بالتعويض كمضرورين، باعتبارها

(47) Décision du Conseil Constitutionnel N° 2011-116 du 8 Avr. 2011 et la Commentaire de F.-G. Trébutien «Le Conseil Constitutionnel. l'environnement et la responsabilité entre vigilance environnementale et préoccupation», RDI 2011, p.374.

(48) Jean Pradel, Procédure Pénale, 19 e éd., Cujas, Paris, 2017, p.329.

Crim., 6 Déc. 2011 N°. 10-86,829, B. C., 2012, N°. 473: راجع؛ وتطبيقاً لذلك،

(49) لتفصيلات أوسع، راجع؛

Camprou -Duffreène (M-P), «Pour l'inscription dans le code civil d'une responsabilité civile environnementale», N°. special Env.et DD Juill. 2012, p.39.

مُخوَّلة بموجب القانون بتمثيل هذه المصالح الإنسانية الجماعية أمام القضاء. ويحق لها المطالبة بالتعويض، ليس فقط عن الأضرار المادية والمعنوية التي لحقت بها، ولكن أيضاً عن الأضرار التي لحقت بالبيئة ذاتها.

وهناك بالفعل، وفقاً لهذا التصنيف، فرق بين الضرر الفردي التقليدي والضرر البيئي الجماعي، المقابل للضرر الذي يلحق بالمصالح المشتركة للإنسانية، الناجم عن خطر واقعي أو خطر حدوث ضرر على أي عنصر من عناصر البيئة المختلفة، وتغطية كل الأخطار التي قد تقع عليها.

ووفقاً لهذا النهج، فإن إقامة الدعوى المدنية متاحة للجمعيات والمضربين للمطالبة بالتعويض عن جميع الأضرار التي تلحق بالبيئة، ولن يكون هناك فرق بين الضرر الذي يلحق بالخدمات البيئية والضرر الذي يلحق بالوظائف البيئية؛ فكلهما يندرج تحت فئة واحدة، والفئة ذاتها الناشئة عن الضرر الذي يلحق بالبيئة؛ فهذه الأضرار قد تسبب أضراراً بالبيئة ذاتها.

الفرع الثاني

الاعتراف بمبدأ جبر الضرر

اعترفت المحكمة بمبدأ جبر الضرر البيئي في هذا الحكم الذي أصبح حكماً ذا قيمة كبيرة⁽⁵⁰⁾؛ ففي هذا المجال أقرت محكمة النقض بقبول دعاوى التعويض عن الأضرار البيئية المرفوعة من العديد من الكيانات القانونية. ومع ذلك، فإنه من الضروري التأكيد من خصوصية الضرر البيئي الذي يجب عدم استغلاله، أو الخلط بينه وبين المصالح المشروعة الأخرى التي لا تنشأ عن المصالح البيئية الجماعية، وبالتالي من الضروري التفرقة بين الضرر البيئي والضرر المعنوي لجمعيات الدفاع عن البيئة، والذي لا يتحقق دائماً بشكل خاص من خلال الحكم الصادر من محكمة الاستئناف بسبب استبعاد مسؤولية شركة توتال سا Total SA.

وبالمثل إذا كان الأمر بالنسبة إلى السلطات الإقليمية فإن قبول دعاواها، وفقاً لحكم المادة (L.142-2) من قانون البيئة غير مشكوك فيها، فإن الإصابة التي لحقت بها ناتجة

(50) يقصد بالجبر هو استعادة التوازن البيئي الذي دمره الضرر، والمتمثل في إعادة حال البيئة إلى ما كانت عليه، كما لم يحدث الضرر.

لتفصيلات أوسع، انظر:

Gérard Cornu, Vocabulaire Juridique, Association Henri Capitant, 12 e éd., 2018, Puf, Paris, pp.908-909

عن هجوم على الإقليم أكثر من الأضرار التي أصابت البيئة⁽⁵¹⁾.

ويرى الباحث أن قبول المطالبات المختلفة بالتعويض عن الأضرار البيئية يثير مشكلة أوجه تخصيص المبالغ المحصلة لحماية البيئة؛ خاصة عندما تكون الكيانات المستفيدة من التعويض عن الضرر البيئي غير متخصصة في حماية البيئة، كما هي الحال بالنسبة إلى السلطات المحلية؛ فكيف يمكننا التأكد، على سبيل المثال، من أن مبلغ ثلاثة ملايين يورو (3.000.000) المخصص لمنطقتي بي دي لوروا وبريتاني Pays-de-Loire و Bretagne ستستخدم بالفعل في إصلاح الأضرار التي لحقت بالبيئة؟

وفيما يتعلق بشروط التعويض؛ فإن الحكم الصادر في 25 سبتمبر 2012 المشار إليه برر تخصيص التعويض لإصلاح الأضرار البيئية من خلال التعويض النقدي. وهذا الطلب تم من قبل المدعين، وأن الدائرة الجزائية عادة لا تشك في اختيار الأطراف طريقة التعويض. وإن كان تقدير التعويض في عمومه يجب ألا ينطوي على إسراف وغلو يتنافى مع الغاية وقت صدور الحكم بإقرار التعويض، وهو جبر الضرر الذي لحق بالمضرور، وحتى لا يعتبر إثراء بلا سبب على حساب المسؤول عن الضرر، فمقدار التعويض يجب أن يكون مساوياً للضرر ولا يزيد مقداره عن الضرر⁽⁵²⁾.

وفي الواقع، لا يبدو التعويض بالمبلغ النقدي الكافي هو الأنسب، فيما يتعلق بالضرر البيئي بالعناصر الطبيعية (التي لا تُقِيم بمال)؛ حيث أعيد النظر فيه في ضوء التوجيه المعدل EC/2004/35 بشأن المسؤولية البيئية⁽⁵³⁾، والذي ينظم تنفيذ تدابير الجبر العينية⁽⁵⁴⁾ التي أثبتت وثيقة ضمانات الجبر التعويضية قيمتها الرادعة⁽⁵⁵⁾؛ ومع ذلك، قد يكون من الصعب - أحياناً - تطبيق الجبر العيني.

كما يُثار التساؤل التالي: هل يجوز إلغاء مبدأ جواز التنازل عن المبالغ المخصصة كتعويض للمضرورين، بغض النظر عن وضعهم، بما في ذلك الجهات العامة؟ أم يجب أن التمييز بين أصحاب الدعاوى التي تسمح - وفق ظروفها - للقاضي بالحكم في الضرر البيئي والمستفيدين من التعويض الممنوح عن الضرر البيئي؛ لتجنب اختلاس أموال

(51) Malik Memlouck, «Préjudice écologique pur: du mirage à l'impasse», BDEI, N°. 7/2008, P.33.

(52) راجع: عبدالحى حجازي، مرجع سابق، ص 507. وتطبيقاً لذلك، راجع: حكم تمييز، الطعن رقم 1302 لسنة 2015 مدني / 1، جلسة 24 يونيو 2019، غير منشور.

(53) يرمز CGDD إلى الهيئة العامة للتنمية المستدامة Commissariat général an développement durable.

(54) المادة (9-162.L) من قانون البيئة.

(55) Eric Naim-Gesbert, Droit général de l'environnement, Lexis Nexis, 2^e éd., 2014, P.86.

التعويضات أو ضياعها؟ أم تدفع المبالغ المخصصة للصندوق المسؤول عن استعادة البيئة، لا إلى المدعين بالحق المدني.

إن تخصيص مبالغ التعويض عن الأضرار البيئية لجمعية معنية بحماية البيئة، أو صندوق حماية البيئة، مع الحفاظ على تخصيص التعويض عن الأضرار الفردية الأخرى لذوي الشأن، يجب أن يضمن تخصيص هذه المبالغ لحماية النظام البيئي المتضرر وإعادة تأهيله. ولتحقيق أكبر قدر من التعويضات فإنه يجب إقرار مسؤولية الشركة المنتجة للمواد البترولية مدنيًا، إلا أنه قد يفتح آفاقًا مثيرة للاهتمام لحماية البيئة، من خلال المسؤولية المدنية، خاصة بالنسبة إلى الدول المنتجة للنفط، ومنها بطبيعة الحال دولة الكويت. وهو الأمر الذي يعتقد الباحثان بإمكان رؤيته مستقبلاً مطروحاً على المستوى الدولي، في ضوء المادة (10) من الميثاق البيئي.

ومما يدل على أهمية التأكيد على صرف مبالغ التعويضات عن الأضرار البيئية في مشاريع إعادة تأهيل البيئة، صدور قرار لجنة الأمم المتحدة للتعويضات رقم 271، بتاريخ 21 نوفمبر 2013 الذي يشترط لرفع الحجز عن المبالغ المحجوزة لدى الأمانة العامة للجنة أن تقدم حكومة دولة الكويت للمجلس الحاكم وثيقة تطمينات سياسية موقعة منها، تلتزم بموجبها بالاستخدام الحصري للأموال في المشاريع المخصصة لها، والاستمرار في تطبيق المبادئ وفقاً للضوابط والنظم الواردة بقرارات اللجنة؛ حتى يتم الانتهاء من المشاريع، ورفع تقارير عن تنفيذها.

وأفتت «الفتوى والتشريع»⁽⁵⁶⁾ بأن الأموال المخصصة لمشاريع إعادة تأهيل البيئة هي أموال خاصة مملوكة للجنة الأمم المتحدة للتعويضات، وتختلف عن أموال صندوق حماية البيئة المنصوص عليه في المواد (13) و(14) و(15) من القانون رقم 42 لسنة 2014، بشأن إصدار قانون حماية البيئة، من حيث مصدر كل منهما، وإجراءات صرفها والرقابة عليها؛ الأمر الذي يترتب عليه عدم جواز نقل تلك المبالغ إلى صندوق حماية البيئة التابع للمجلس الأعلى للبيئة، أو التنازل عنها لأي جهة أخرى.

وختاماً، يشيد الباحث بالجرأة التي أظهرتها الدائرة الجزائية لمحكمة النقض الفرنسية في هذا الحكم الصادر في 25 سبتمبر 2012؛ ما أدى إلى معالجة المشكلات والحصول على تعويضات عن الانتهاكات التي تلحق بعناصر البيئة، وتكون مرضية بيئياً.

(56) فتوى مرجع رقم 201800005586 بتاريخ 8 أغسطس 2019، الفتوى والتشريع، مجلس الوزراء، دولة الكويت، غير منشورة.

الخاتمة:

يختم الباحثان بالتعليق على حكم محكمة النقض الفرنسية، فيما يتصل بحكمها الخاص بغرق ناقلة النفط إريكا Erika، وتلويث السواحل الفرنسية بالنفط، وما أثاره الحكم من إشكاليات، وما قرره من قواعد ومبادئ قانونية، يريانها ضرورية وفعالة لمواجهة الجرائم البيئية بالنتائج والتوصيات التالية:

أولاً- النتائج:

1- يحق للدولة الساحلية اتخاذ الإجراءات الكفيلة بقمع انتهاك القوانين واللوائح المعمول بها، والقواعد والمعايير الدولية التي تهدف إلى منع التلوث وخفضه والسيطرة عليه، والذي ترتكبه السفن الأجنبية خارج المياه الإقليمية، وإخضاعها لولايتها القضائية عندما يتعلق الأمر بوقوع جريمة تلويث للبيئة البحرية، ووصول أضرارها إلى سواحلها أو مياهها الإقليمية أو الداخلية.

2- ترسيخ أهمية قانون الجزاء ووسائله في توفير حماية فعالة للبيئة البحرية من التلوث؛ حيث إنه يحتوي على ترسانة تنظيمية تهدف إلى معاقبة مرتكبي الجرائم البيئية. ونظراً إلى أهمية قانون الجزاء في مواجهة هذه النوعية من الجرائم، فقد أصدر المشرع الفرنسي، بتاريخ 24 ديسمبر 2020، تعديلاً خاصاً بالعدالة البيئية، وأدخلها ضمن اختصاص كل محاكم الاستئناف. فضلاً على أن قانون البيئة الفرنسي ينص على عقوبات جزائية بشأن الجرائم المرتكبة على عناصر البيئة؛ فتعاقب المادة (L.6-216) منه بالحبس سنتين، وبغرامة قدرها 75000 يورو على كل شخص يقوم برمي أو إغراق أو السماح بتدفق المواد الملوثة في مياه البحر، داخل المياه الإقليمية أو الجوفية أو السطحية بشكل مباشر أو غير مباشر، سواء أدى الفعل، أو ردة الفعل، مباشرة، أو بتفاعل مع غيرها إلى إحداث آثار ضارة بالصحة العامة، أو ضرر بجسم الإنسان أو النباتات أو الحيوانات. وهو ما أكدته المحكمة الأوروبية في حكمها الصادر في 23 أكتوبر 2007، في مطالبة الدول الأعضاء بوضع عقوبات جزائية رادعة ومتناسبة وحاسمة في تشريعاتها الوطنية لمواجهة هذه النوعية من الجرائم⁽⁵⁷⁾.

(57) لتفصيلات أوسع، راجع:

Annie Beziz-Ayache, Fiches de Droit pénal de l'environnement, Rappels de cours et exercice corrigés, Ellipses, Paris, 2022, p.9.

- 3- اختصاص المحكمة الجزائية في الفصل في الدعوى المدنية، والتي التفتت إلى أن الضرر يخضع للقواعد العامة للمسؤولية المدنية للاتفاقيات الدولية.
- 4- أكدت المحكمة أن كل من يتسبب في إحداث ضرر بيئي يلتزم بإصلاحه.
- 5- قضت المحكمة بجبر الضرر وإصلاحه وفق مبدأ الضرر البيئي الذي أقرته، والذي يكون من قبل كل المتسببين فيه، لا عن طريق مالك السفينة المعمول به بموجب الاتفاقيات الدولية على أساس المسؤولية المفترضة، وهو ما تنص عليه المادة (1246) من القانون المدني الفرنسي الذي تم إدخاله بعد صدور هذا الحكم. وهذا المبدأ يتناسب مع ضخامة الأضرار البيئية البحرية التي يستحيل على مالك السفينة أن يتحملها وحده.
- 6- كرست المحكمة مبدأ التعويض الكامل عنها دون التقيد بالحد الأقصى لمبلغ التأمين، وفق ما ورد في الاتفاقيات الدولية ذات الصلة، وذلك حتى يمكن تعويض جميع المتضررين من جريمة التلوث بسبب طبيعة الأخطار التي تخلفها، وتراخي ظهور آثارها.
- 7- الاعتراف بالضرر البيئي كأساس ذاتي ومستقل للمسؤولية المدنية عن الأضرار الناجمة عن تلوث البيئة البحرية وإثبات إقرار إصلاحه، والذي اعترف به المشرع الفرنسي لاحقاً في المادتين (1246) و(1247) من القانون المدني؛ مما يعد خروجاً على القواعد العامة للمسؤولية المدنية التي تتطلب حصول ضرر شخصي مباشر بالغير؛ فإذا كان ضرراً غير مباشر لا يعوض عنه أمام القضاء ودون اعتداد بنطاق مكاني محدد.
- 8- مساءلة مستأجر الناقلة التي تسببت في التلوث جزائياً ومدنياً، على الرغم من إعفائه منها وفق أحكام الاتفاقية الدولية الخاصة بالمسؤولية المدنية المترتبة على أضرار التلوث بالنفط لعام 1969، والبروتوكول لعام 1976 المعدلة في بروكسل عام 1992.

ثانياً- التوصيات:

- حتى تتحقق الاستفادة الكاملة من المبادئ التي قررها الحكم محل التعليق، فإن الباحث يوصي بالتالي:
- 1- تكريس مبدأ التعويض الكامل عن الضرر البيئي، بجانب التعويض عن الأضرار المادية والمعنوية التي تلحق بالبيئة.

- 2- التأكيد على اختصاص المحاكم الجزائية التي تنظر جرائم تلوث البيئة بنظر الدعوى المدنية التابعة لها.
- 3- التأكيد على اختصاص المحاكم الوطنية بنظر جرائم تلوث البيئة، وتطبيق قانون الجزاء والإجراءات والمحاكمات الجزائية، وقانون البيئة رقم 42 لسنة 2014، المعدل بالقانون رقم 99 لسنة 2015، بشأن إصدار قانون حماية البيئة على جرائم تلوث البيئة التي تقع في المنطقة الاقتصادية الخالصة، متى تضررت المياه الداخلية الواقعة خلف خط إغلاق خليج الكويت والبحر الإقليمي الذي يمتد إلى مسافة 12 ميلاً بحرياً من خط الأساس، والمياه الملاصقة للبحر الإقليمي والتي تمتد إلى مسافة 50 ميلاً بحرياً من خط الأساس الذي يقاس منه البحر الإقليمي. وحسناً فعل المشرع الكويتي حين نص في المادة (67) منه على سريان هذا القانون في أعالي البحار إذا نتج عن الحادث تلوث في المياه المحظورة.
- 4- وضع خطة علمية وعملية متكاملة لوضع أسس وقواعد وآليات لتقييم الأضرار التي تصيب البيئة بشكل دقيق بجانب الأضرار المادية والمعنوية التي تصيب المضرور.
- 5- تعزيز وتفعيل دور جمعية حماية البيئة الكويتية في الدعاوى البيئية.
- 6- تخصيص مبالغ التعويضات عن الأضرار البيئية لمشاريع إعادة تأهيل البيئة والحفاظ عليها. وإحكام الرقابة على أوجه صرفها؛ لأنها عادة ما تكون مبالغ كبيرة، وتكون مطمئناً لضعاف النفوس.

قائمة المراجع:

أولاً- باللغة العربية:

- إدوارد غالي الذهبي، حجية الحكم الجنائي أمام القاضي المدني، جامعة القاهرة، 1960.
- إسماعيل غانم، في النظرية العامة للالتزام، أحكام الالتزام، مطبعة النصر، القاهرة، 1964.
- بدر السعد المنيع، قانون الإجراءات والمحاكمات الجزائية والتعليق على نصوصه، مطبعة حكومة الكويت، 1976.
- حسن صادق المرصفاوي، شرح قانون الإجراءات والمحاكمات الجزائية الكويتي، منشورات جامعة الكويت، 1970 - 1971.
- مأمون محمد سلامة، قانون الإجراءات الجنائية معلقاً عليه بالفقه وأحكام النقض، ج2، ط2، ب.ن، القاهرة، 2005.
- محمد حسن الكندري:
- دور القاضي الإداري في المنازعات البيئية: دراسة مقارنة، مجلة كلية القانون الكويتية العالمية، س9، ع1، ع.ت.33، مارس 2021.
- الاتفاقيات والبروتوكولات الدولية الإقليمية التي أبرمتها دولة الكويت في مجال حماية البيئة، ج1، البيئة البحرية، إصدارات الفتوى والتشريع، مجلس الوزراء، 2002.
- الأحكام الموضوعية والجوانب الإجرائية في جرائم تلويث البيئة: دراسة مقارنة، دار النهضة العربية، القاهرة، 2020.
- محمود نجيب حسني، شرح قانون الإجراءات الجنائية، ط3، دار النهضة العربية، القاهرة، 1998.
- عبد الوهاب حومد، الوسيط في شرح القانون الجزائي الكويتي، القسم العام، منشورات جامعة الكويت، 1993.
- عبدالحى حجازي، النظرية العامة للالتزام، مصادر الالتزام، ج2، مطبعة نهضة مصر، القاهرة، 1954.

- عبد الحميد بدوي، محاضرات في قانون العقوبات المقارن، مكتبة عبدالله وهبه، مصر، د.ت.
- عبدالرؤف مهدي، شرح القواعد العامة للإجراءات الجنائية، ب.ن، 2003.
- علي راشد، مبادئ التجريم الجنائي - في مبادئ التجريم والمسؤولية الجنائية، دار الفكر العربي، القاهرة، 1948.

ثانياً - باللغة الفرنسية:

- Agathe Van Lang, Droit de l'environnement, 1^{er} éd., PUF, Paris, 2002.
- Camprou -Duffreène (M-P), "Pour l'inscription dans le code civil d'une responsabilité civile environnementale", N^o. spécial Env.et DD Juill. 2012.
- Dreyer Emmanuel, Droit pénal général, 5^{ème} éd., Lexis Nexis, 2019.
- Eric Naim-Gesbert, Droit général de l'environnement, Lexis Nexis, 2^{ème} éd., Paris, 2014.
- Frédéric Des Portes, Francis Le Gunehec, Droit Pénal général, Onzineme éd., Economica. Paris, 2004.
- Garé Thierry, Ginestet Cathrine, Droit pénal procédure pénale, 11^{ème} éd., Dalloz, Paris, 2020.
- Gérard Cornu, Vocabulaire Juridique, Association Henri Capitant, 12^{ème} éd., Puf, Paris, 2018.
- Jean Pradel, André Varinard, Les grands arrêts du pénal général, 2^{ème} éd., Dalloz, Paris, 2021.
- Louren Neyret, La nomenclature des préjudices environnementaux, Paris, LGDJ, 2012.
- Louren Neyret, Proposition de nomenclature des préjudices réparables en cas d'atteinte à l'environnement, Dossier Responsabilité environnementale des entreprises, Env. et DD. Juin 2009.
- Malik Memlouck, "Préjudice écologique pur: du mirage à l'impasse", BDEI, N^o. 7/2008.

- Marie-Pierre:
 - Dorninique Guihal, Préjudice Écologique, RJE, Année 2013.
 - Préjudice écologique, RJE. 2/2013.
- Martin Ndendé le Jugement de L'Erika sur les responsabilités Pénales et la réparation des dommages en matière de Pollution des Mers, RJE Avr. 2008 N°. 852, étude N°5.
- Martine Delmas -Marty, Résister, responsponsabilité, anticiper ou comment humaniser ou comment humaniser la mondialisation, éd. Seuil, 2013, Paris.
- Mathilde Hautereau – Boutonnet:
 - Le Code civil un code pour I environnement, Dalloz, Paris, 2021.
 - Responsabilite Civile environnementale, Dalloz, Paris, 2020.
- Mireille Delmas -Marty, Résister, responsponsabiliser, anticiper ou comment humaniser ou comment humaniser la mondialisation, éd. Seuil, 2013, Paris.
- Moreau, L'influence et le comportement de la victime sur la responsabilité administrative, Paris, LGDL.
- Pascale Martin - Bidou, Droit I' environnement, 2^e éd., Breal, Paris, 2021.
- Philippe Delebeoque, "L'arrêt Erika: un grand arrêt de droit pénal, de droit maritime ou de droit civil ?", D., 2012, et. "Aspects civils de la décision Erika", in N°. spécial Erika, Le droit Maritime France, 2012.

المحتوى:

الموضوع	الصفحة
الملخص	449
المقدمة	450
المبحث الأول: الدعوى الجزائية	455
المطلب الأول: القانون الواجب التطبيق	456
الفرع الأول: التجريم في ضوء القانون الوطني	458
الفرع الثاني: التجريم بموجب أحكام القانون الدولي العام	460
المطلب الثاني: اتجاه المحكمة في الرد على دفع المتهمين	462
المبحث الثاني: اختصاص المحكمة الجزائية بنظر الدعوى المدنية	466
المطلب الأول: إقرار المسؤولية المدنية للشركة المستأجرة للناقلة	466
الفرع الأول: تحليل الحكم بشأن إقرار مسؤولية شركة توتال سا Total SA المدنية	466
الفرع الثاني: أهمية اعتبار شركة توتال سا Total SA مسؤولة مدنيًا في قضية إريكا Erika	470
المطلب الثاني: تكريس مبدأ التعويض عن الضرر البيئي	473
الفرع الأول: الاعتراف بمفهوم جديد للضرر البيئي	474
الفرع الثاني: الاعتراف بمبدأ جبر الضرر	479
الخاتمة	482
قائمة المراجع	485