

التعويض عن الأضرار الناجمة عن التلوث البحري: _قضية سفينة إريكا نموذجاً_

**Compensation for damages caused by marine pollution:
__Erica ship case as a model**

دينا كوثر وارث

Dyna kaouther ouaret

طالبة دكتوراه تخصص قانون عام جامعة أمحمد بوقرة بومرداس كلية الحقوق و العلوم السياسية بودواو

**PhD student, majoring in public law, University of M'hamed Bougherra
Boumerdes, Faculty of Law and Political Sciences, Boudouao**

Email :d.ouaret@univ-boumerdes.dz

كمال حدوم

Kamel Haddoum

أستاذ، تخصص قانون بحري جامعة أمحمد بوقرة بومرداس كلية الحقوق و العلوم السياسية بودواو

***Professor of higher education and scientific research, specializing in law,
University of M'hamed Bougherra Boumerdes, Faculty of Law and Political
Sciences, Boudouao***

Email:k_haddoum@yahoo.fr

تاريخ النشر: 2022/12/29

تاريخ القبول: 2022/12/24

تاريخ إرسال المقال: 2022/10/20

ملخص:

يتميز الضرر البيئي البحري بخصوصية مقارنة بالضرر وفقا للقواعد العامة للقانون المدني، و ذلك من خلال طبيعته و جبره و كيفية تعويض المتضررين منه، و هذه الاخيرة تظهر بكثرة في الاضرار البيئية البحرية التي خلفتها حادثة سفينة إريكا erika والتي نتج عنها العديد من الاشكالات القانونية والمتمثلة في خصوصية نطاق الاضرار التي خلفتها، مسألة الاختصاص، و مسألة تعويض المتضررين منها، فنطاق أضرارها جد واسعة و فصل فيها من قبل القضاء الجزائري عوضا القضاء المدني رغم أن كافة الاشكالات التي تطرحها مدنية و ليست جزائية و في الاخير عاجلها المشرع الفرنسي وفقا لمبدأ الضرر البيئي prejudice ecologique المنصوص عليه في المادة 1246 من القانون المدني الفرنسي

المستحدث عند تعديل هذا الاخير في سنة 2016، و مضمون هذا المبدأ هو أي شخص مسؤول عن الضرر البيئي ملزم بإصلاحه.

كلمات مفتاحية:

أريكا، الأضرار، الاختصاص، التعويض، مبدأ الضرر البيئي

Abstract:

Marine environmental damage is distinguished by its peculiarity compared to damage according to the general rules of civil law , through its nature, reparation, and affected by it how to compensate thoseerika which resulted in many legal , problems, represented in the specificity of the scope of the damages caused by it , the issue of jurisdiction, and the issue of compensation for those affected by it . Finally, ted it according to the principle of environmentalthe French legislator treaprejudice The ecologique stipulated in Article 1246 of the French Civil Code created when the latter was amended in 2016, and the content of this principle is that any person damage is obliged to repair it responsible for environmental

Keywords:

Arica, damages, jurisdiction, compensation, environmental harm principle

مقدمة

للنقل البحري أهمية إقتصادية وتجارية على صعيدين الوطني والدولي، فهو المهيم على نقل التجارة العالمية (السياسية، 30 جوان 2013)، وهو من أهم عوامل تطورها (العزيم، 1 سبتمبر 2018)؛ فعالميا في سنة 2021/2020 بسبب جائحة كورونا (Covid 19) ومتحوراتها وهي سارس (Sars) ودالتا (Delta) واوميكرون (Omicron) ازداد معدل نقل الخدمات الطبية بالنسبة 16% ومعدات الحماية بنسبة 50% (cnuiced, 2021)، واما على مستوى البحر الابيض المتوسط ينقل عالميا حوالي 30% من المحروقات و20% من المواد الكيميائية (dilia, 2003 p 17)، ويرجع ذلك بسبب أن السفينة تملك قدرة كبيرة تمكنها من استيعاب مختلف البضائع والسلع بشكل ضخم وآمن، مقارنة بوسائل النقل الأخرى -الجوية والبرية- (السعدي، 2021).

فيندرج ضمن قائمة السلع والبضائع المنقولة بحريا "النفط"، الذي يعد من أهم الصادرات العالمية، الذي لا يمكن لكافة الدول -سواء كانت فقيرة أو غنية- الإستغناء عنه، فنظرا لضرورة استخدامه في الحياة العصرية؛ إنّه ينقل يوميا وبكميات ضخمة .

وتعد الدولة الجزائرية من بين الدول الأكثر نقلا للنفط بحريا؛ ويرجع ذلك بسبب موقعها الاستراتيجي في حوض البحر الأبيض المتوسط، الذي يؤهلها أن تلعب دورا محوريا في هذه المنطقة، خاصة مع التحولات الدولية والتكتلات الاقليمية المصاحبة لذلك (سليم، 31 ديسمبر 2014)، لكن قد يسبب من الناحية الأخرى النقل البحري اليومي والضخم للنفط "التلوث البحري"، والذي ينقسم الى صورتان وهما التلوث الحداثي بسبب حادثة وقعت في البحر مثل

تصادم سفينتين أو تدفق مواد ضارة في البحار بسبب قدم السفينة أو عدم غلقها جيدا اثناء الملاحة، والتلوث العملي وهو ناتج عن تحميل السفينة أكثر من طاقتها (العزير، 1 سبتمبر 2018، صفحة 109)، وعموما التلوث البحري راجع الى عدم إحترام الشروط اللازمة من قبل السفينة الناقلة، أو عدم الأخذ بالإحتياجات الواجبة عند شحن أو أثناء النقل أو عند تفريغ في ميناء الوصول (Kamel, 73).

وعلى هذا الأساس، يجب لتفادي التلوث البحري بالنفط الالتزام بما جاء في الملحق الأول لاتفاقية ماربول (Marpol) الصادرة في 1973 والتي دخلت حيز التنفيذ في 2 أكتوبر 1983 (الم)؛ لأنها تلزم السفن الضخمة إما بوضع خزانات متصلة بها؛ لرمي نفايات النفط، أو وضع مرافق مخصصة لذلك (Kamel, les efforts internationaux en matière de protection de l'environnement marin) (العزير، 1 سبتمبر 2018، صفحة 109).

فالجزائر لم تعرف حوادث بحرية كبرى مثل بعض الدول كفرنسا، اسبانيا، بريطانيا و لكن عرفت بعض الحوادث البحرية البسيطة مثل تلوث المياه القريبة من الشاطئ بسبب رمي النفايات من قبل المصانع و السكان المقيمة في ساحل (جمال، 2010/2009).

و اما القضايا البحرية الكبرى الخاصة بالتلوث البحري متعددة ومتنوعة نذكر منها على سبيل المثال وليس الحصر قضية لاموك كديس (L'Amoco Cadiz) وتوري كانيون (Torrey Canyon) وبريستيج (Prestige) (Kamel, les efforts internationaux en matière de protection de l'environnement marin, p. 549) ¹ التي عرفت بخصوصياتها بسبب الاشكالات التي طرحتها وكيفية الفصل فيها أمام القضاء الفرنسي و موقفه اتجاه الاضرار التي خلفتها وطرق تعويض المتضررين من الحادثة، فأول اشكال يتمثل في الاختصاص (Merle et Vitu) ثم الاساس القانوني لمسألة المتسببين في الحادثة البحرية (فطيمة، 2013/2012).

كما ان هذه الاخيرة فصل فيها من قبل القضاء الجزائري عوض القضاء المدني رغم ان وقائع القضية تثبت بأنها مدنية يجب تعويض المتضررين منها وليس معاقبة المتسببين فيها (فطيمة، 2013/2012، صفحة 20)، وان هذه الاخيرة اعتبرت الأضرار التي خلفتها السفينة عبارة عن ضرر بيئي (Préjudice Ecologique) فالمتضررين منه يتم تعويضهم وفق لهذا الاخير (Anziani et Retailleau).

ومن هذا المنطلق نطرح الاشكالية التالية: ما مدى مساهمة القضاء الفرنسي في تطوير مبدأ الضرر البيئي لتعويض المتضررين من حادثة سفينة اريكا؟

فالهدف من هذا البحث القانوني العلمي هو بيان خصوصية حادثة سفينة اريكا من حيث طبيعة الاضرار التي خلفتها ومن حيث نطاقها، ثم من حيث كيفية الفصل فيها، ضف الى ذلك كيفية تعويض المتضررين منها، و أخيرا موقف القضاء الفرنسي منها.

بينما للإجابة على هذه الاشكالية اعتمدنا على المناهج التالية وهي المنهج التحليلي والمنهج الوصفي و المنهج المقارن وأخيرا المنهج التاريخي، و التي تم توظيف هذه المناهج في الخطة التالية والتي تتكون من مبحثين، فالمبحث الاول تحدثنا فيه عن الضرر البيئي البحري وفق قضية سفينة اريكا، وأما المبحث الثاني تحدثنا فيه على كيفية التعويض عن هذه الاضرار.

المبحث الأول: الضرر البيئي البحري طبقا لقضية سفينة اريكا

للبيئة البحرية أهمية جد بالغة، فهي من أفضل وسائل النقل وهذا راجع الى قدرتها الكبيرة في استيعاب مختلف أنواع السلع والبضائع (فطيمة، 2013/2012، صفحة 19)، وكما سبق ذكره الاعتماد على هذه الأخيرة بشكل مفرط قد ينتج عنه التلوث البحري، الذي يخلف ضرر بيئي بحري في غاية الخطورة.

حيث إنّه نظراً لاختلاف خصائص الضرر البيئي البحري عن خصائص الضرر طبقاً للقواعد العامة في القانون المدني و الضرر البيئي الجوي و البري، ارتأينا إلى التحدث في المطلب الأول عن مصادر التلوث البحري ، ثم تعريف الضرر البيئي البحري في مختلف النصوص القانونية الدولية و الوطنية، مستخلصين من خلال هذه التعاريف خصوصيته، ثم في المطلب الثاني تحدثنا عن نبذة عن حادثة سفينة اريكا (Erika) ثم الخطأ في تحقيقها و الاضرار التي حققتها و اخيراً أهم مسألة و هي مسألة الاختصاص للفصل فيها و كل هذه النقاط طبقاً لمبدأ الضرر البيئي (Préjudice Ecologique).

المطلب الأول: الضرر البيئي البحري وفق لقواعد المسؤولية المدنية للاتفاقيات الدولية

سوف نتحدث في هذا المطلب على مصادر التلوث البحري و تعريف الضرر البيئي البحري وفق مختلف الاتفاقيات الدولية، ثم أخيراً خصوصية الضرر البيئي البحري مقارنة بالضرر وفق للقواعد العامة.

الفرع الاول: مصادر التلوث البحري وفق للاتفاقيات الدولية

التلوث البحري مصادره متعددة و متنوعة فهناك من الفقهاء و الاساتذة قسموها الى التلوث العرضي و التلوث التشغيلي فالأول يكون بسبب حادثة سببها السفينة في البحر مثل تصادم سفينتين او انسكاب مواد ملوثة بسبب قدم السفينة مثل التلوث الذي احدثته سفينة اريكا والذي سوف نشرحه لاحقاً، وأما الثاني التلوث التشغيلي هو ذلك التلوث الواقع في البيئة البحرية بسبب سوء تشغيل السفينة مثل تحميل السفينة بالسلع والبضائع أكثر من طاقتها و قدراتها (Kamel, la pollution marine prévention et lutte, Actes du colloque le contentieux maritime, 2 3 mai 2009).

ومن أهم مصادر التلوث البحري تلك التي نصت عليها النصوص القانونية الدولية والوطنية والمتمثلة في التلوث عن طريق المحروقات (Kamel, le développement des ports face aux exigences des conventions internationales sur la sécurités de la navigation maritime l'exemple de la marpol, revue de droit des transports et des activites portuaires, 2021) Kamel, les efforts

internationaux en matière de protection de l'environnement marin, p. (547)، المواد الضارة المنقولة عن طريق العبوات أو الخزانات أو الحاويات (علي، 2007)، مياه الصرف الصحي للسفن (Marpol 1973/1978)، الملحق الرابع لاتفاقية الدولية للوقاية من التلوث عن طريق السفن (ماربول)، النفايات (محمد، 2016/2015)، الغلاف الجوي بسبب السفن (Marpol 1973/1978)، الملحق الرابع لاتفاقية الدولية للوقاية من التلوث عن طريق السفن (ماربول)، وأخطرها التلوث بالنفط أو المحروقات.

هذا الأخير تضمنته العديد من الاتفاقيات الدولية: أولها اتفاقية بروكسل (Bruxelle) لسنة 1954 (بالنفط، 1954)، (تعديل لاتفاقية بروكسل للتعويض عن الضرر البحري بالنفط 1992/1969)، ثم تعديلاتها لسنتي 1992/1969، -وقد أقرها ضمن قواعدهم مبدئين هما مسؤولية مالك السفينة والتأمين الإجباري- (سمير، 16 جانفي 2020)، وثانيها صندوق التعويض الدولي فيبول (Fipol) -الذي أنشئ بتاريخ 1971/12/18 باتفاقية مكاملة للاتفاقية السابقة (بالنفط، الصندوق الدولي للتعويض عن الأضرار الناجمة من التلوث بالنفط، 1978/1973)، والذي يهدف إلى تعويض الضحايا المتضررة من التلوث البحري بالنفط في حالة عدم إمكانية حصولهم على تعويض كافي من قبل المسؤولين- (وردة، ديسمبر 2015)، أما ثالثها اتفاقية ماربول (Marpol) لسنة 1978/1973 وملاحقها، -فقد نصت هي الأخرى عن مختلف مصادر التلوث البحري بما فيه التلوث البحري بالنفط (سمير، 16 جانفي 2020، صفحة 246)، ودون أن ننسى أهم اتفاقية دولية خاصة بالبيئة البحرية -والتي وضعت نظام قانوني الواجب اتباعه من قبل كافة دول العالم؛ من أجل الوقاية من التلوث البحري بما فيه التلوث البحري بالنفط-، ألا وهي اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار لعام (اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار 10 ديسمبر 1982/1994/1982). أما على المستوى الوطني فلقد أعطى المشرع الجزائري أهمية لحماية البيئة البحرية، ويظهر ذلك من خلال المصادقة على كافة الاتفاقيات السابق ذكرها، وكذلك بسن قوانين مختلفة لحماية البيئة البحرية والتي تنص على مختلف مصادر تلوثها مثل قانون بحماية البيئة في إطار التنمية المستدامة (قانون رقم 10/03 يتعلق بحماية البيئة في إطار التنمية المستدامة، ج ر 43 الصادرة في 20 جويلية 2003)، القانون البحري (Philippe, 2020)، القانون المتعلق بحماية الساحل و تسمينه (02/02)، قانون رقم يتعلق بحماية الساحل و تسمينه، المؤرخ في 5 فبراير 2002، ج ر 10 صادرة في 12/02/2002) وغيرها من القوانين، فلقد ذكرنا البعض منها على سبيل المثال فقط.

الفرع الثاني: تعريف الضرر البيئي البحري وفق للاتفاقيات الدولية

ومما لا شك فيه أن أي تلوث بحري ينتج عنه ضرر بيئي بحري، حيث إن هذا الأخير عُرفَ من قبل العديد من الفقهاء، والنصوص القانونية الدولية والوطنية وكذلك من قبل القضاء، فعلى سبيل المثال و ليس الحصر نذكر التعريف الفقهي القائل أن الضرر البيئي البحري هو كل فعل مباشر أو غير مباشر محظور أو غير محظور داخليا أو دوليا، يلحق ضرا بالبيئة البحرية أو أحد عناصرها، ويجعلها مضرّة أو غير قابلة لأداء وظيفتها الطبيعية (زيد الخير، 15 سبتمبر 2014).

أما اتفاقية ماربول (MARPOL) لسنة 1973 فعرفتته بأنه المساس ب حياة الانسان وباقي الكائنات الحية عن طريق مادة ضارة تكون تحت رقابة الاتفاقية (02, Article numéro de la convention internationale de 1973 pour la prévention de la pollution par les navires) حين عرفته اتفاقية قانون البحار لسنة 1982 بأنه الإضرار بالموارد الحية والحياة البحرية والصحة البشرية والأنشطة البحرية بما في ذلك صيد الأسماك، وغيره من أوجه الاستخدام المشروعة للبحار وتقليل من نوعية قابلية مياه البحر للاستعمال و الاقلال من الترويج (اتفاقية 10 ديسمبر 1994/1982، اتفاقية الامم المتحدة لقانون البحار، المادة 1). وبالإضافة إلى ذلك فإن اتفاقية حماية البيئة البحرية والمنطقة الساحلية للبحر المتوسط عرفته بأنه الإضرار بالمواد الحية والحياة البحرية والصحة البشرية والأنشطة البحرية عن طريق إدخال مواد أو طاقة في البيئة البحرية (اتفاقية 16 فيفري 1978/1976، اتفاقية حماية البحر الابيض المتوسط من التلوث، المادة 1).

يستخلص من مختلف التعاريف المقدمة أن الضرر البيئي البحري حضي باهتمام كبير من قبل الفقهاء وفي القوانين، حيث إنه على رغم من اختلاف هذه التعاريف في الصياغة، إلا أن جميعها قائمة على نفس المبدأ، المتمثل في أن الضرر البيئي البحري هو الحاق الأذى بأي وسيلة كانت بالبيئة البحرية وما يحيط بها.

الفرع الثالث: خصائص الضرر البيئي البحري

ولضرر البيئي البحري خصوصية والتي تكمن في أنه ضرر غير شخصي بمعنى ضرر عيني يمس في المقام الأول البيئة البحرية وعناصرها، إلا أنه ضرر يلحق بالإنسان، لكن ليس الصادر من التلوث البحري مباشرة، بل الوارد من مكونات البيئة البحرية التي تلوثت (زيد الخير، 15 سبتمبر 2014، صفحة 197).

في حين الضرر وفقاً للقواعد العامة للقانون المدني هو ضرر شخصي يمس الإنسان في المقام الأول، وبهذا يمكن القول إنه عكس الضرر البيئي البحري الذي يعد ضرر غير مباشر، لا يتصدى مباشرة مع الفعل بل تتدخل عوامل بين الفعل والنتيجة، غير أنه إذا طبقنا القواعد العامة فإن الضرر غير المباشر لا يعوض عليه أمام القضاء؛ لأنه يجب أن يكون ضرر مباشر، لكن يوجد استثناء؛ فخرج المشرع الجزائري لأول مرة عن القواعد العامة من خلال نصه في المادة (37) من قانون حماية البيئة في إطار التنمية المستدامة، على إمكانية الحصول على التعويض عن الأضرار غير المباشرة الواردة من البيئة (رضا، 1 ديسمبر 2018).

وبالإضافة إلى ذلك، أنه ضرر انتشاري لا يحتوي على نطاق مكاني محدد؛ لأن هذا الضرر يتأثر بعوامل الطبيعة، فعلى سبيل المثال قد تتلوث المياه الإقليمية لدولة ما وأضرار هذا التلوث تلحق المياه الإقليمية للدول المجاورة، وبالتالي فهو عكس الضرر طبقاً للقواعد العامة الذي يعد ضرر غير انتشاري يحتوي على نطاق مكاني محدد (زيد الخير، 15 سبتمبر 2014، صفحة 197).

علاوة على ذلك فإن الضرر البيئي البحري يتميز بصفة أخرى تتمثل في أنه ضرر متراخي بمعنى آثاره سلبية لا تظهر عند وقوع الفعل بل بعد فترة زمنية طويلة، وعلى هذا الأساس يدعى بالضرر التراكمي، أي بعد تراكم المواد الملوثة للبيئة تظهر الأضرار مستقبلاً (رضا، 1 ديسمبر 2018، صفحة 180).

نستنتج استناداً الى ما سبق أنه إذا كان الضرر في القانون المدني هو القاعدة العامة أو الأصل، فإن الضرر البيئي بوجه عام- بما فيه البحري هو الاستثناء، حيث إنه سوف يترتب على خصوصية الضرر البيئي البحري صعوبات أمام القضاء أثناء تقدير الضرر وخاصة عند دفع التعويضات، لاسيما وأن هذه الخصوصية وردت من طبيعة البيئة البحرية. كما يمكن القول في الأخير أن المشرع الجزائري عرف قفزة نوعية عندما نص على امكانية التعويض عن الضرر البيئي البحري غير المباشر.

المطلب الثاني: تكييف القضاء الفرنسي اضرار قضية سفينة اريكا طبقاً لمبدأ الضرر البيئي

سوف نتحدث في هذا المطلب على نبذة عن حادثة سفينة اريكا ثم الخطأ الذي ارتكب لحدوث الحادثة و الاضرار التي خلفتها و أخيراً مسألة الاختصاص التي تعد مسألة مهمة في قضية سفينة اريكا (Erika).

الفرع الاول: نبذة عن حادثة سفينة اريكا

تتمثل وقائع قضية سفينة اريكا (Erika) في غرق ناقلة بحرية في 12 ديسمبر 1999، وهي ناقلة قديمة لأكثر من 25 سنة، كانت ترفع علم مالطا وتستفيد من التسهيلات المالية والضريبية، وقد حصلت على تصريح نقل من شركة رينا (Rina) الايطالية، مالكةا يتخذ من لندن مقراً له، وتشغلها شركة تابعة لتوتال (Total) مقرها في بنما (زهراء، 31 ديسمبر 2017). وقع الحادث مقابل الشواطئ الغربية لفرنسا في المنطقة الاقتصادية أي أبعد من 12 ميلاً بحرياً من المياه الاقليمية الفرنسية، لكن التلوث ضرب 400 كم من سواحل فرنسا وقام بإبادة حوالي 150000 طائر (زهراء، 31 ديسمبر 2017، صفحة 393).

إن قضية سفينة إريكا تعد من بين القضايا البحرية التي اهتمت بها العديد من الهيئات والمنظمات الدولية والمؤسسات القانونية، وهذا راجع إلى تعقيد نظامها القانوني من حيث التسيير والتنظيم، وتنوع الاشكالات القانونية التي طرحتها، فضلاً عن خصوصية الأضرار التي خلفتها سواء على البيئة البحرية وعناصرها، أو البيئتين البرية والجوية. ومن بين المنظمات الدولية التي اهتمت بها المحكمة الأوروبية لحقوق الانسان والتي أكدت في حكمها أن لا تترك المحاكم الوطنية المحجومات العامة بلا عقاب، بما فيها الصادرة من سفينة اريكا (Guy Treuillent François)، كما اهتم بهذه القضية المجلس الدستوري الفرنسي و الذي أصدر قرار في 15 أبريل 2015 يؤكد فيه احترام البيئة البحرية ليس من التزام السلطات العمومية والادارية فقط، بل التزام لجميع الاشخاص (Guy Treuillent François, p. 09)، ضف إلى ذلك فإنها حظيت باهتمام كبير من قبل الفقهاء ورجال القانون من أساتذة وقضاة ومحامين مثل المحامي العام لمحكمة النقض الفرنسية، الذي أدرج في طلباته و استنتاجاته أن قانونيا و دوليا هذا النقل لا يتماشى مع الواقع (Revue Lamy, Droit des affaires lutte contre les pollutions marine la témérité le dommage et le juge pénal français, numéro 78, 1 janvier 2013, P.2.)

الفرع الثاني: الخطأ و الضرر وفق حادثة سفينة اريكا

من بين المسائل التي شغلت بال القضاة الجزائريون في قضية سفينة اريكا هو الخطأ (Veaux, 1994)، فهناك أشخاص في هذه الحادثة كان خطأهم واضح و هم مدير الشركة المالكة للسفينة الذي لم يهتم بأعمال صيانتها و بعواقبها التي كانت مهمة بشكل كلي و سمح بتطور تآكلها (Philippe, 2020)، كذلك مدير شركة الادارة الفنية للسفينة الذي اتخذ قرار مضمونه عدم صيانة السفينة بشكل صحيح و لم يزعج نفسه عندما علم بأضرار الجسيمة التي لحقت بسفينة و لم يقيم بتنبيه السواحل الفرنسية على امكانية حدوث التلوث (v. Cass. com. 20 mai 1997) (Philippe, 2020).

اما جمعية التصنيف و هي شركة رينا (Rina) خطأها يستحق التحقيق أكثر فقرار غرفة الجنايات لا يجبرنا كثيرا عن اهمالها فيبدو انه مختبأ وراء التحليلات و التحقيقات التي اجريت على مستوى الجنائي فتم تكييف خطأها على اساس خطأ غير عمدي و لكن كان من المفروض ابراز الابحار في المحيط الاطلسي في طقس عاصفي و عدم تحديد الشهادة الصنفية (Philippe, 2020, p. 26).

كذلك شركة توتال (Total) كيف خطأها بالإهمال البسيط و لكن الخطأ المرتكب حقيقة هو خطأ شخصي من قبل مدير التأجير و هو شخص يتمتع بسلطة التمثيل من صعب جدا معرفة مدى تهوره (Philippe, 2020, p. 27).

فسبب عدم توضيح خطأ جمعية التصنيف و هي شركة رينا (Rina) و المستأجر (Total) راجع الى عدم معرفة القانون الواجب تطبيقه هل هو القانون العام أو احكام اتفاقية بروكسل (Bruxelle) للتعويض عن المسؤولية المدنية بسبب المحرقات 1992/1969؟ (Cass. com. 12 juill. 2004, D. 2004, 2296 La jurisprudence refuse toutefois d'assimiler en l'occurrence la faute lourde à la fraude .)

و اما الضرر البيئي البحري الذي خلفته سفينة اريكا ذو خصوصية سواء من حيث طبيعته او من حيث كيفية معالجته من قبل القضاء الفرنسي، فهو ضرر ألحق بالبيئة البحرية و كافة عناصرها و كذلك اثر على البيئتين البرية و الجوية و عالج من قبل القضاة الفرنسيون وفق للقواعد العامة للمسؤولية المدنية المنصوص عليها في القانون المدني الفرنسي المستحدثة في 2016 في المادة 1246 و التي تنص على مبدأ الضرر البيئي كالتالي: (أي شخص مسؤول عن الضرر البيئي ملزم بإصلاحه) (Loi n°2016-1087 du 8 aout 2016 article n°4)، و المادة 1247 من القانون المدني الفرنسي التي عرفت هذا المبدأ كالتالي: (الضرر البيئي هو الضرر الماس بالعناصر أو وظائف النظم البيئية او الفوائد الاجتماعية التي يمكن ان يجنيها الانسان من البيئة)، فاستحداث مبدأ الضرر البيئي من قبل المشرع الفرنسي لا يعني الاعتراف بنظام مسؤولية جديد و انما يتم اصلاح هذا الاخير في ظل المسؤولية الشخصية او المسؤولية عن فعل الغير، كما ان التعريف الذي نصت عليه المادة 1247 اوضح و اشمل من التعريف الذي نصت عليه الاجتهادات القضائية الفرنسية لقضية سفينة اريكا (Loi n°2016-1087 du 8 aout 2016 article n°4).

فعندما عالج القضاء الفرنسي اضرار قضية سفينة اريكا وفق مبدأ الضرر البيئي انتقد من قبل العديد من الفقهاء و المفكرين على اساس ان القضاء الفرنسي خالف احكام الاتفاقية الدولية للمسؤولية المدنية عن الاضرار الناجمة عن التلوث بالمخروقات بروكسل (Bruxelle) 1992/1969 و لكن هذا الانتقاد لم يعد بناء في وقتنا الحالي لان مبدأ الضرر البيئي اعترف به رسمياً من قبل المشرع الفرنسي في المادتين 1246 1247 من القانون المدني الفرنسي (Retailleau)

كما ان القضاء الفرنسي اهتم كثيراً بالضرر الايكولوجي الذي خلفته حادثة سفينة اريكا فلم تتردد الغرفة الجنائية للمحكمتين (محكمة الاستئناف و محكمة النقض) في اثباته و تخصيص تعويض لإصلاحه (Cf. notam . M. Rémond-Gouilloud, DMF 2012, n° 5 déc.)

الفرع الثالث: مسألة الاختصاص وفق حادثة سفينة اريكا

من أهم الاشكالات القانونية لحادثة سفينة اريكا هي مسألة الاختصاص فهذه الاخيرة لها بعد دولي فلا يمكن للوهلة الاولى اعتبار القضاء الفرنسي هو المختص رغم أن بديهيها هذا الاخير من المفروض هم المختص لأن الحادثة وقعت في المنطقة الاقتصادية الخالصة للدولة الفرنسية و لكن محكمة النقض لم تأخذ ذلك في الاعتبار مستندة على المادتين 220 و 228 من اتفاقية قانون البحار مونتي غوبي 1982 فتتص المادة 220 أن السفينة عندما تقوم بجريمة التلوث في البحر الاقليمي و الحقت ضرر بدولة الساحلية يجوز لهذه الاخيرة رفع دعوى (المادة 220 من اتفاقية الامم المتحدة لقانون البحار 1982)، و اما المادة 228 تنص على أن اذا رفعت الدولة الساحلية دعوى على جريمة التلوث خارج البحر الاقليمي و دولة العلم رفعت دعوى كذلك فيجب على الدولة الساحلية تعليق اجراءاتها و أما إذا بقيت دولة العلم غير نشطة مثل في قضية سفينة اريكا فدولة الساحلية هي المختصة (المادة 228 من اتفاقية الامم المتحدة لقانون البحار 1982).

و منح الاختصاص للقضاء الفرنسي لأن الحادثة وقعت في المنطقة الاقتصادية الخالصة و هذه الاخيرة تابعة للدولة الفرنسية و الذي يؤكد لنا أن الاختصاص يؤول لمكان وقوع الحادثة، القراران الحادثان و هما والبورن (Welborn) و 38 Méréti فالاول يخص سفينة مدغشقر غرقت دون محاولة انقاذ الشحنة بسبب تدهورها فطالبت شركة التأمين البضائع للمرسل اليه جمعية التصنيف بدفع التعويض عن الاضرار التي الحقت بشحنة لأن هذه الاخيرة هي التي فحصت جودة لوحات السفينة و منحت شهادة الملاحة و محكمة النقض أكدت أن فشل جمعية التصنيف في الوفاء بالتزاماتها اتجاه مالك السفينة يمكن شركة التأمين المطالبة بالتعويض و القانون الواجب التطبيق هو مكان حدوث الضرر (Cass. 1ère civ. 27 mars 2007, D. 2007, 1074)

و اما قرار 38 Méréti مضمونه هو مالك السفينة رفع دعوى ضد جمعية تصنيف و ذلك بسبب وجود خلل في السفينة و أنها صنعت و تم شرائها في ماليزيا إذن القانون الواجب التطبيق هو القانون الماليزي مثل حادثة سفينة اريكا جمعية التصنيف و هي شركة رينا (Rina) متواجدة في فرنسا إذن القانون الواجب التطبيق هو القانون الفرنسي (Cass. 1ère civ. 27 mai 2010, DMF 2010, 701, obs. L. d'Avout.)

كذلك أثبتت مسألة أخرى خاصة بالاختصاص و هي أن المحكمة الجنائية غير مختصة في الفصل في الدعوى المدنية الا اذا فصلت فيها وفق للقواعد العامة للقانون المدني و بالتالي اذا كان الضرر يخضع الى اتفاقية دولية خاصة بتعويض عن الضرر الناجم عن جريمة جنائية فلا تكون مختصة (V. DMF 2012, 995 ; égal. Sur l'Erika, ou avant qu'il ne soit trop tard, DMF 2012, 403.)

و لكن بعد ذلك وضحت محكمة النقض ما جاء في الاتفاقية و هو ان المحكمة الجزائية المختصة في الفصل في الدعوى المدنية هي المحكمة الذي وقع في دولتها الضرر (On rappellera que dans un tel contrat, le fréteur conserve la gestion nautique et commerciale du navire et promet un service à l'affréteur : le contrat est proche du transport, avec cette différence i) - essentielle - , de n'être soumis à aucune disposition

و بعد التأكيد بأن القضاء الفرنسي هو المختص في الفصل في الدعوى المدنية لقضية سفينة اريكا في 25 سبتمبر 2012 قامت الغرفة الجنائية لمحكمة النقض الفرنسية بإدانة شركة توتال النفطية بسبب تسرب النفط من ناقلة إريكا وحملتها المسؤولية الجزائية، أما المسؤولية المدنية أكد عليها قرار محكمة الاستئناف الذي قضى في بفرض دفع التعويضات من قبل كافة المتسببين في الأضرار من بعيد أو قريب بقيمة أكثر من 200 مليون يورو للمتضررين، لأن محكمة النقض أيدت اختصاص المحكمة الفرنسية وقد أكدت بهذا الضرر البيئي الناتج عن هذه الكارثة أن من يرتكب خطأ كهذا، يجب إصلاح الأضرار التي تسبب فيها (Arrêt numéro 3439 du 25 septembre 2012/ chambre criminelle/ pourvoi numéro 10/12.938).

يتضح من خلال ما سبق ذكره أن الأضرار التي خلفتها قضية سفينة إريكا عاجلها القضاء الفرنسي من الجانب الجزائي أكثر من الجانب المدني، لكن من المفروض أن يتم معالجتها مدنياً؛ لأنَّ أهم الإشكالات القانونية المطروحة في هذه القضية حسب رأي الاستاذ (Dlbecque Philippe) هي كيفية جبر الأضرار التي لحقت بالبيئة وكيفية تعويض المتضررين عنها (Philippe, 2020, p. 13).

ولعل من أهم خصوصيات ضرر هذه الحادثة، تظهر من حيث كيفية جبره وإصلاحه، فمن المفروض و طبقاً للقواعد العامة للمسؤولية المدنية عن التلوث البيئي يتم جبره عن طريق تحميل المسؤولية لمالك السفينة على أساس المسؤولية الموضوعية له، لكن نجد أن الضرر في قضية سفينة إريكا تم جبره وفق مبدأ الضرر البيئي (Préjudice Ecologique) و الذي يكون من قبل كافة المتسببين في الكارثة سواء من بعيد أو من قريب (زهراء، 31 ديسمبر 2017 ، صفحة 393) ، ضيفَ إلى ذلك أثناء الفصل في قضية هذه الحادثة من قبل العدالة الفرنسية نستخلص أنها استغرقت فترة زمنية طويلة لتحقيق فيها وجبرها، وتحديد المسؤولين عنها، وتقدر هذه المدة بأثني عشر سنة، حيث بدأ الفصل فيها أمام المحكمة الابتدائية، ثم عرضت أمام المحكمة الاستئنافية وأخيراً تم حسمها والفصل فيها بقرار محكمة النقض الفرنسية (1 décembre 2012, pierre).

المبحث الثاني: التعويض عن الضرر البيئي البحري وفق لقضية سفينة اريكا

بطبيعة الحال يجب بعد حدوث الضرر البيئي البحري، جبره وتعويض كافة المتضررين عنه، و بما أن هذا الأخير - كما سبق الإشارة له- ذو خصوصية، فتتضح أكثر هذه الأخيرة (الخصوصية) في قضية حادثة سفينة اريكا، إذن حتما ستكون طرق التعويض عنه ذو خصوصية كذلك.

وعلى هذا الأساس، سوف نتحدث عن طرق التعويض عن الضرر البيئي البحري وفقا للنصوص القانونية الوطنية و الدولية، ثم في الأخير نتطرق إلى طرق التعويض عن الضرر البيئي البحري الذي خلفته قضية سفينة إريكا وموقف القضاء الفرنسي من ذلك.

المطلب الأول : صور التعويض عن الضرر البيئي البحري طبقا للقواعد العامة للاتفاقيات الدولية

سوف نتحدث في هذا المطلب على الشخص المسؤول مدنيا عن الاضرار البيئية عامة بما فيها اضرار البيئة البحرية و هو مالك السفينة، و كذلك الحلول القانونية في حالة عجزه عن دفع التعويض.

الفرع الاول: مالك السفينة مسؤول مدنيا عن الضرر البيئي البحري

إن التعويض عن الأضرار طبقا للقواعد العامة للمسؤولية المدنية يكون من قبل القائم بالخطأ أو المتسبب في الضرر، بينما التعويض عن الضرر البيئي البحري في بعض التشريعات من بينها التشريع الجزائري يتحملها مالك السفينة (المادة 117 من الامر 80/76 المؤرخ في 23 أكتوبر 1976 المتضمن القانون البحري الجزائري المعدل و المتمم)، بينما في التشريع الفرنسي تقع على كل المتسببين فيها وهذا ما نصت عليه المادة 1246 من القانون المدني الفرنسي (France, février 2017).

لكن بسبب ضخامة الأضرار البيئية البحرية يستحيل على مالك السفينة طبقا للتشريع الجزائري، وعلى كل الأشخاص المتسببين فيها طبقا للتشريع الفرنسي، دفع التعويض المقدر لجبرها من ذمتهم المالية، وعلى هذا الأساس يقومون بتأمين هذه الأضرار، فمالك السفينة في التشريع الجزائري طبقا للمادة 130 من القانون البحري ملزم بالتأمين إذا كانت السفينة تحمل أكثر من 2000 طن من الوقود (المادة 130 من القانون البحري الجزائري).

إلا أن تطبيق قواعد التأمين التقليدية على الضرر البيئي البحري، ليس بهذه السهولة فهو أمر في غاية الصعوبة والتعقيد، وذلك بسبب طبيعة الأخطار الذي يخلفها و تراخي آثاره السلبية ، و ضف الى ذلك أنه غير محدد و هذا لا يتماشى مع نظام التأمين و شروطه (سهام، 2015).

وتأسيسا على ذلك سعت العديد من الدول وبالخصوص الدول الغربية على وضع قواعد جديدة للتأمين تتماشى مع خصوصية الضرر البيئي بشكل عام والضرر البيئي البحري بوجه خاص، نذكر منها بعض التجارب الأوروبية في هذا المجال، ومن بينها التجربة الفرنسية التي وضعت مجموعة من الأنظمة مثل نظام كاربول GARPOL في أواخر سبعينات، ونظام اسوربول ASSURPOL (جميلة، 2011)، في حين نجد الجزائر لم تستحدث انظمة التأمين خاصة بالضرر البيئي البحري، بل اكتفت بالقواعد العامة، والجدير بالذكر أن هدف هذه الأنظمة التأمينية المستحدثة هو محاولة تقدير الضرر البيئي عامة بما فيه الضرر البيئي البحري عن طريق قواعد الاحصاء لإمكانية تأمينها، لكن للأسف باءت جميع هذه المحاولات بالفشل.

الفرع الثاني: تدخل صندوق التأمين الدولي فيبول (Fipol) 1992/1971 بسبب عجز مالك

السفينة في دفع التعويض

مما لاشك فيه أن صناديق التأمين الدولية تتدخل في حالة فشل المسؤول مدني وصناديق التأمين الوطنية عن دفع التعويض لجبر الضرر البيئي البحري، حيث تعد على الصعيد الدولي اتفاقية بروكسل BRUXELLE 1992/1969 الاتفاقية المشهورة لجبر الضرر البيئي البحري الناتج عن المحروقات، لكن هذه الأخيرة هي الأخرى تنص على المسؤولية الموضوعية لمالك السفينة عند حدوث الضرر البيئي البحري (ياسين، جوان 2021)، وطبعاً بسبب عجز مالك السفينة عن دفع التعويضات أبرمت اتفاقية أخرى في 18 ديسمبر 1971 وهي الاتفاقية التي أنشأت الصندوق الدولي لتعويض عن الأضرار بالمحروقات فيبول FIPOL والذي له دور تكميلي للاتفاقية بروكسل 1969/1992/ (ياسين، جوان 2021، صفحة 1946).

إلا أنَّ هذا الأخير دخل حيز التنفيذ في 1978 وخلال الفترة الزمنية من 1971 إلى 1978 ظهرت اتفاقيتان دوليتان وهما توفالوب TOVALOP، وكريستال CRISTAL، فاتفاقية توفالوب TOVALOP وضعت في 7 جانفي 1969 وهي اتفاقية صممت بمبادرة من مجموعة نفطية التي تواجه بطيء بدء سريان الاتفاقية، والتي كانت تهدف في البداية إلى تعويض الدول فقط عن النفقات المعقولة لمكافحة التلوث، وبعد صدور اتفاقية 1971 ودخولها حيز التنفيذ في 1978 تطورت وأصبحت تعوض للأفراد بجانب الدول، حيث إنَّه عند مقارنتها باتفاقية بروكسل 1992/1969 نجد أن نطاقها أوسع من هذه الأخيرة؛ لأنها لا تقيم المسؤولية المدنية عن التلوث بالمحروقات على مالك السفينة فقط، بل كذلك على المستأجر وكل من يشغل السفينة (المقدادي، 2015 ص 122).

أما اتفاقية كريستال CRISTAL أبرمت في 14 جانفي 1971، ودخلت حيز التنفيذ في 1 أبريل 1971 وهي اتفاقية مكملة لخطة توفالوب TOVALOP، هدفها هو دفع تكاليف التنظيف وإزالة النفط (Helene Lhostis, 1995)، والجدير بالذكر أنَّ كل من اتفاقية توفالوب TOVALOP و اتفاقية كريستال CRISTAL اشترطت للتعويض عن الضرر البيئي البحري بالمحروقات وجوب أن يكون المتضرر طرف في الاتفاقية، وأن يكون قد تطرق لكافة الوسائل وكانت عديمة الجدوى.

لم تدم هاتان الاتفاقيتان طويلاً، فبسبب فقدان قيمتهما وتشابه أحكامهما مع اتفاقية فيبول FIPOL (زيد الخير، 15 سبتمبر 2014، صفحة 1948) تم إلغاؤهما في 20 فيفري 1997، أي بعد دخول الصندوق الدولي للتعويض عن الأضرار الناجمة عن التلوث بالمحروقات فيبول حيز التنفيذ.

الفرع الثالث : شروط دفع التعويض وفق صندوق التأمين الدولي فيبول (Fipol) 1971/1992

وقد أصبح هذا الأخير يعرض للمتضررين وفق للشروط التي حددها في الاتفاقية والمتمثلة في حدوث التلوث البحري عن طريق سفينة حاملة للمحروقات، و أن يكون مصدر التلوث البحري هو المحروقات مع تعيين في كلا الاتفاقيتين 1992/1969 و 1992/1971 قائمة المحروقات المعتد بها (kouri, 2011).

والجدير بالذكر أنّ صندوق التأمين الدولي فيبول FIPOL يؤدي دوران هما: الاحتياطي والتكميلي، حيث يتمثل دوره التكميلي في تدخله في حالة عجز المسؤول عن دفع التعويض الكلي للمتضرر، من أجل التعويض على الجزء المتبقي وذلك لحصول المتضرر من التلوث بالمحروقات على تعويض كامل، وتتحقق هذه الحالة عادة عندما تتجاوز قيمة التعويض الحد الأقصى المحدد في عقد التأمين (ميلود، 1 جانفي 2018)، أما بالنسبة لدوره الاحتياطي فيتمثل في تدخله (صندوق فيبول FIPOL) في حالة إعسار المسؤول عن دفع التعويض، أو في حالة انعدام المسؤول، وكذلك في حالة إنعدام التأمين (ميلود، 1 جانفي 2018، صفحة 139).

ويجب التنويه إلى أن الصندوق الدولي للتعويض عن الأضرار التلوث بالمحروقات فيبول لا يعد الوحيد على الصعيد الدولي الذي يعرض المتضررين، بل ظهرت صناديق تأمين دولية أخرى نذكر منها على سبيل المثال و ليس الحصر نظام ستوبيا STOPIA الذي أنشأ في 20 فيفري 2006، بهدف التعويض عن الضرر البيئي البحري بالزيت الذي تتسبب فيه ناقلات صغيرة الحجم (زروالي سهام، 2015)، وأيضا ظهر نظام توبيا TOPIA الذي أنشأ في 2006، بهدف التعويض عن الأضرار التلوث البحري بالمحروقات الناجمة عن الناقلات النفطية الضخمة (زروالي سهام، 2015، صفحة 37) وغيرها من صناديق التعويض الدولية الخاصة بالمحروقات.

المطلب الثاني: دور القضاء الفرنسي اتجاه المتضررين من قضية سفينة اريكا

سوف نتحدث في هذا المطلب على كيفية التعويض عن الضرر البيئي البحري في قضية سفينة اريكا

الفرع الاول : مبدأ الضرر البيئي أساس تعويض المتضررين من حادثة سفينة اريكا

أن قضية سفينة اريكا قضية مدنية تتعلق بكيفية تعويض الضحايا المتضررين منها و ليس كيفية معاقبة المتسببين فيها، فأول سؤال طرحه الاستاذ فليك دلباك أن هذه الاخيرة قضية مدنية فلماذا فصل فيها من قبل المحكمة الجزائية؟ (Philippe, 2020, p. 12)، فمن المفروض المسؤولية المدنية عن التعويض في هذه القضية واضحة و محددة و موجهة لشخص واحد و هو مالك السفينة وفق الاتفاقية الدولية للمسؤولية المدنية عن الاضرار الناجمة من التلوث بالمحروقات بروكسل 1992/1969 (Brun, 2005)، فهذه الاخيرة (الاتفاقية الدولية) تحمي كافة الاشخاص المشغلة للسفينة غير مالكيها و هم الوكيل و الطاقم و المستأجر و الذي يقوم بعملية الانقاذ و أي شخص يقوم بتدابير وقائية و أي خادماً أو وكيل (Philippe, 2020, p. 14).

و لكن أضرار التلوث التي خلفتها سفينة اريكا كبيرة جدا و ضد العديد من الاشخاص فمن الصعب تعويضها من قبل مالك السفينة³ على هذا الاساس مسألة كيفية جبر اضرارها و المسؤول عن دفع التعويض للمتضررين هو اهم اشكالية في هذه الحادثة .

فكان التعويض عن اضرار الحادثة وفق ظروف القضية و طبقا للقواعد العامة للقانون العام و هو القانون المدني الفرنسي فكافة الاشخاص السابق ذكرها و المحمية من قبل الاتفاقية الدولية للمسؤولية المدنية بروكسل 1992/1969 مسؤولة عن دفع التعويض للمتضررين (Scape, 2007).

فمبدأ الضرر البيئي الذي جاء به المشرع الفرنسي في 2016 في القانون المدني الفرنسي هو أساس تعويض الأضرار الناجمة عن قضية سفينة اريكا و مضمون المبدأ هو أي شخص مسؤول عن الضرر البيئي ملزم بإصلاحه (Article n°1246 du code civil français).

الفرع الثاني : اطراف دعوى التعويض وفق حادثة سفينة اريكا

اطراف دعوى التعويض عن الاضرار الناجمة عن التلوث البحري طبقا للقواعد العامة هو المدعى عليه أو المسؤول و هو مالك السفينة و المدعى و هو المتضرر غالبا ما يكون أكثر من متضرر واحد و هذا راجع الى انتشار الضرر بسبب طبيعة البيئة عامة بما فيها البيئة البحرية، و لكن بما أن مبدأ الضرر البيئي هو أساس التعويض المتضررين في قضية سفينة اريكا فأطراف دعوى التعويض تختلف فكما وضحنا سابقا المسؤول عن اضرار الحادثة ليس شخص واحد بل العديد من الاشخاص و هم كافة المشغلين للسفينة و الذين تسببوا في الاضرار من بعيد او قريب و سواء كانوا اشخاص طبيعية او اعتبارية ففضاء العدالة الفرنسية اعتمدوا على العديد من النظريات لتأسيس إدانة الأشخاص المسؤولة عن دفع التعويض، ومن بين هذه النظريات نظرية المخاطر، ونظرية حسن الجوار، ونظرية عدم التعسف في استعمال الحق، والمسؤولية عن فعل الغير، وكذلك المسؤولية عن فعل الأشياء، والمسؤولية عن الأشياء الخطيرة وغيرها من النظريات. لكن في الأخير تبنو نظريتين بصورة أكبر وهما نظرية التعسف في استعمال الحق، ونظرية المخاطر القائمة على تحقق الضرر دون النظر الى الخطأ، وتدعى بنظرية تحمل التبعة أي الغرم بالغنم، وهي التي كانت وراء مبدأ من يلوث فعليه الاصلاح ومبدأ الملوث الدافع (زهراء، 31 ديسمبر 2017 ، صفحة 396).

فهناك مسؤولون في قضية سفينة اريكا وجهت اليهم المسؤولية بطريقة مباشرة وهم مالك السفينة وهي شركة (Tevere) و شركة الادارة و مديرها (Panship) ولكن هناك اشخاص لم توجه لهم المسؤولية إلا بعد العديد من التحقيقات و هم المؤجر و المستأجر و جمعية التصنيف (Philippe, 2020, p. 19).

فمستأجر السفينة اريكا من المفروض محمي وفق الاتفاقية الدولية للتعويض عن التلوث الصادر من المحرقات بروكسل 1992/1969 مع مراعاة الخطأ الشخصي الغير مبرر، و المؤجر هو شركة (Selmont).

و اما المستأجر للسفينة و هي شركة توتال (TTC) فهي مسؤولة جزائيا و مدنيا عن اضرار حادثة اريكا لأنها لا تستفاد من الحصانة المنصوص عليها في الاتفاقية بروكسل 1992 / 1969 و لكن السؤال الذي يطرح نفسه هل المسؤولية المدنية و الجزائرية تقتصر على شركة توتال (TTC) فقط ؟ و في الاخير تم مسألته بنفس صفة جمعية التصنيف التي سوف نوضحها لاحقا، و لكن بقيت اشكالية اخرى و هي فيما تتمثل الفرضية و العناصر الواجب الاعتماد عليها لمسائلة هذه الاخيرة كطرف ثالث ارتكب خطأ بمفهوم المادة 1382 من القانون المدني الفرنسي؟ و كيف يتم اثبات العلاقة السببية بين الفعل الذي قامت به و النتيجة؟.

فكل هذه التساؤلات مهمة جدا و لكن للأسف لم يتم طرحها امام محكمة الاستئناف (Comp. sur le plan pénal où l'infraction de pollution peut être imputée à celui qui est investi d'un pouvoir de droit ou de fait sur la gestion ou la marche du navire. Ce pouvoir ayant été, à tort ou à raison, reconnu à Total SA, les juges en ont . intuitive)

اما جمعية التصنيف و هي متعددة الشركات من بينها شركة رينا (Rina) تم ربطها بمالك السفينة فهل تستفيد هذه الاخيرة من الحصانة المنصوص عليها في اتفاقية بروكسل 1992/1969؟ و للإجابة على هذا السؤال يجب معرفة صفة هذه الاخيرة و علاقتها بسفينة اريكا فهل هذه الاخيرة عبارة عن خادم أو وكيل أو شخص يقدم خدمات للسفينة؟، فهي ليست خادم فلم تكن موظف لدى مالك السفينة فلا تكون لها علاقة تبعية و لم تكن وكيل فلا تقوم بأعمال باسم مالك السفينة و نيابة عنه فهي كشخص مقدم خدمة للسفينة فقدمت هذه الخدمات باسمها و تحت مسؤوليتها، اذن هي مسؤولة عن حادثة سفينة اريكا و كيف القضاء الفرنسي خطأها عبارة عن خطأ غير عمدي و هو خطأ بسيط مثل شركة توتال (ali, 2002).

و اما المدعى في دعوى تعويض عن الاضرار الناجمة عن التلوث البحري وفق حادثة سفينة اريكا هم متعددين طبقا لمبدأ الضرر البيئي و هم أي شخص طبيعي او اعتباري متضرر من الحادثة، الوكالة الفرنسية، السلطات الفرنسية، المؤسسات و الجمعيات و هذا ما نصت عليه المادة 1248 من القانون المدني الفرنسي (Article 1248 du code civil français.)

الفرع الثالث: محل التعويض وفق حادثة سفينة اريكا

كذلك بما ان مبدأ الضرر البيئي هو اساس تعويض المتضررين من حادثة سفينة اريكا فمحل التعويض يختلف عن القواعد العامة، فطبقا للمادة 1249 من القانون المدني الفرنسي يتم التعويض على اساس الاولوية العينية فهذا امر عقلائي و منطقي و مناسب للحادثة، فالقاضي الفرنسي يلزم المتضررين اولا بدفع التعويضات من اجل اصلاح البيئة عامة بما فيها البيئة البحرية و ذلك من اجل عدم انتشار التلوث و حماية البيئة، و في حالة عدم امكانية المتضرر القيام بتدابير الوقائية السابق ذكرها يمنح التعويضات للدولة هي التي تقوم بها، و بعد ذلك يدفع للمتضررين التعويضات (article 1251 du code civil français)

كما ان من بين خصوصية محل التعويض هو ضرورة استحداث طرق جديدة لحساب التعويض عن الضرر الجسيم، عن طريق تحديد التعويض عن كل طائر مات بسبب الكارثة النفطية (زهراء، 31 ديسمبر 2017 ، صفحة 395).

خاتمة:

في الأخير يمكن القول أن قضية سفينة إريكا تتميز بالخصوصية سواء من حيث الأضرار البيئية البحرية التي خلفتها أو من حيث التعويض لجبر هذه الأخيرة، وهذه الخصوصية راجعة في المقام الأول إلى ظروف القضية والإشكالات والتعقيدات التي طرحتها. وقد توصلنا من خلال التحليل السابق إلى النتائج التالية:

- 1/ إن موضوع البيئة البحرية وتلوثها والأضرار التي تخلفها من بين المواضيع التي إهتموا بها منذ بداية القرن العشرين على الصعيد الدولي و الإقليمي و الوطني.
- 2/ من بين أسباب خصوصية الضرر البيئي البحري وصعوبة جبره هو لأنه متصل بالبيئتين البرية و الجوية.
- 3/ رغم قدم قضية سفينة إريكا لكن لا تزال مهمة على الصعيد الوطني والإقليمي والدولي ولدى الفقهاء والباحثين من رجال قانون و رجال الاقتصاد.
- 4/ إن الاجتهادات القضائية لقضية سفينة إريكا لها دور في غاية الأهمية في ظهور بعض قواعد القانون المدني الفرنسي لاسيما تعديل المادة 1246 من القانون المدني الفرنسي.
- وبالنسبة للتوصيات التي توصلنا اليها تتمثل في :
- 1/ ضرورة تشديد الرقابة على كافة وسائل النقل البحرية بما فيها السفينة، حيث يجب أن تشمل الرقابة اثناء البناء وعند الادارة والتسيير وذلك لعدم الوقوع في حادثة مقعدة النظام مثل سفينة إريكا.
- 2/ ضرورة وضع المشرع الجزائري انظمة التأمين مستحدثة خاصة بالضرر البيئي بما فيه الضرر البيئي البحري.

Bibliographie

- (s.d.).
*de la convention internationale de 1973 pour la prévention de la pollution 2 Article numéro (s.d.).
 par les navires .*
 (بلا تاريخ). اتفاقية 10 ديسمبر 1994/1982، اتفاقية الامم المتحدة لقانون البحار، المادة 1 .
 (بلا تاريخ). اتفاقية 16 فيفري 1978/1976، اتفاقية حماية البحر الابيض المتوسط من التلوث، المادة 1 .
 (بلا تاريخ). اتفاقية الامم المتحدة لقانون البحار 10 ديسمبر 1994/1982 .
 (s.d.). *Revue Lamy, Droit des affaires lutte contre les pollutions marine la témérité le dommage et le
 juge pénal français, numéro 78, 1 janvier 2013, P.2.*
 (s.d.). *Loi n°2016-1087 du 8 aout 2016 article n°4 .*
 (s.d.). *Cf. notam . M. Rémond-Gouilloud, DMF 2012, n° 5 déc. .*
 (بلا تاريخ). المادة 220 من اتفاقية الامم المتحدة لقانون البحار 1982 .
 (s.d.). *V. DMF 2012, 995 ; égal. Sur l'Erika, ou avant qu'il ne soit trop tard, DMF 2012, 403.*
 (بلا تاريخ). المادة 94 من الامر 80/76 المؤرخ في 23 أكتوبر 1976 المتضمن القانون البحري الجزائري المعدل و المتمم .
 (بلا تاريخ). المادة 130 من القانون البحري الجزائري .
 (s.d.). *Comp. sur le plan pénal où l'infraction de pollution peut être imputée à celui qui est investi
 d'un pouvoir de droit ou de fait sur la gestion ou la marche du navire. Ce pouvoir ayant été, à tort ou
 à raison, reconnu à Total SA, les juges en ont intuitive .*

- (s.d.). *Article 1248 du code civil français*. .
- (s.d.). *article 1251 du code civil français*. .
- (.) (Marpol 1973/1975), الملحق الرابع لاتفاقية الدولية للوقاية من التلوث عن طريق السفن ماريول .
- (.) تعديل لاتفاقية بروكسل للتعويض عن الضرر البحري بالنفط 1992/1969 .
- 02/02, قانون رقم يتعلق بحماية الساحل و تميمينه. (المؤرخ في 5 فبراير 2002, ج ر 10 صادرة في 12/02/2002).
- Cass. com. 12 juill. 2004, D. 2004, 2296 La jurisprudence refuse toutefois d'assimiler en l'occurrence la faute lourde à la fraude . (s.d.).
- ali, B. e. (2002). *Contract law*. (918, Éd.) Hart pub. Oxford.
- Anziani et Retailleau, l. p. (s.d.).
- Arrêt numéro 3439 du 25 septembre 2012/ chambre criminelle/ pourvoi numéro 10/12.938. (s.d.). .
- Article n°1246 du code civil français. (s.d.).
- Brun, P. (2005). *Responsabilité civile extra contractuelle*, n° 944 ; Le Tourneau, *Droit de la responsabilité et des contrats*, Dalloz Action, n° 8320.
- Cass. 1ère civ. 27 mai 2010, DMF 2010, 701, obs. L. d'Avout. (s.d.).
- Cass. 1ère civ. 27 mars 2007, D. 2007, 1074. (s.d.).
- cnuced, R. a. (2021).
- France, A. d. (février 2017). *le préjudice écologique*. 3.
- Guy Treuillent François, b. J. (s.d.). .
- Helene Lhostis, o. M. (1995). *le regime de la responsabilite internationale en cas de la pollution des mers par les hydrocarbures* . (F. institut de l ouest : droit et europe universite de rennes 1, Éd.) *revue juridique de l ouest* , p. 104.
- Kamel, H. (73). *la pollution marine prévention et lutte*. (f. d. d'Oran, Éd.) p. 2 3 mai 2009.
- Kamel, H. (2 3 mai 2009). *la pollution marine prévention et lutte*, Actes du colloque le contentieux maritime. 73. (u. d. politiques, Éd.)
- Kamel, H. (s.d.). *les efforts internationaux en matière de protection de l'environnement marin*. (u. d. Boudouaou, Éd.) *revue de droit et science politique* , volume 2 (numéro 2), p. 548.
- Kamel, H. (2021). *le développement des ports face aux exigences des conventions internationales sur la sécurités de la navigation maritime l'exemple de la marpol*, *revue de droit des transports et des activites portuaires*. *revue de droit des transports et des activites portuaires* , 8 (2), p. 107.
- kouri, J. C. (2011). *le droit maritime international de transport des hydrocarbure*, these pour obtenir grade doctorat. 2. (p. b. université pers Maastricht, Éd.)
- lilia, k. e. (2003 p 17). *la pollution de la mer méditerranée du fait du transport maritime de marchandises*. *faculté de droit et de science politique d aix- Marseille* .
- Merle et Vitu, T. d.-1. (s.d.).
- On rappellera que dans un tel contrat, le frèteur conserve la gestion nautique et commerciale du navire et promet un service à l'affréteur : le contrat est proche du transport, avec cette différence – essentielle –, de n'être soumis à aucune disposition i. (s.d.).

- Philippe, D. (2020). l'affaire (Erika) et ses suites : la consécration du préjudice écologique en droit français, revue de l'Ijtihad d'études juridiques et économique. (P. S. 1, Éd.) *revue de l'Ijtihad d'études juridiques et économique*, volume 9 (numero 1), p. 26.
- pierre, B. (1 décembre 2012). l'arrêt d'Érika et la compétence des juridictions française le droit maritime français numéro 742 . 08.
- Retailleau, A. e. (s.d.). . Le préjudice écologique après l'Erika. (c. d. MM, Éd.)
- Scape, B. e. (2007). 1, n° 466 ; M. Ndendé, RD transp. 11.
- v. Cass. com. 20 mai 1997, J. H. (s.d.).
- Veaux, M. (1994). La pénétration en droit français de la théorie de la faute inexcusable en matière aérienne en maritime sous l'influence des conventions internationales Mélanges Loussouarn. , 391.
- اتفاقية بروكسل (Bruxelle) للتعويض عن التلوث البحري بالنفط. (1954).
- الاتفاقية الدولية للوقاية من التلوث الناجم عن طريق السفن ماربول (Marpol) الصادرة في 1973/1975 و ملاحظتها الستة، الملحق الاول الخاص بالتلوث بالمحروقات، الملحق الثاني الخاص بالتلوث بالمواد السائلة الضارة ، الملحق الثالث الخاص بالتلوث بالمواد الضارة، الم. (بلا تاريخ).
- العياشي وردة. (ديسمبر 2015). الحماية القانونية و الدولية للبحر من التلوث النفطي بالجزائر . كلية الحقوق و العلوم السياسية جامعة الجلفة، المخر) مجلة الحقوق و العلوم السياسية (العدد 21)، صفحة 163.
- المادة 228 من اتفاقية الامم المتحدة لقانون البحار 1982. (بلا تاريخ).
- بالنفط، الصندوق الدولي للتعويض عن الاضرار الناجمة من التلوث بالنفط, 1978/1973. () .
- بحيث عيسى زروالي سهام. (2015). دور صناديق التعويض في تغطية اضرار التلوث البحري بالزيت، آليات اعادة التوازن العقدي في القانون الخاص المقارن.
37. (جامعة حسبية بن بوعللي شلف كلية الحقوق و العلوم السياسية، المخر)
- بلقاسم فطيمة. (2013/2012). المسؤولية المدنية للمالك السفينة عن اضرار التلوث البحري بالمحروقات مذكرة لنيل شهادة الماجستير فرع عقود و مسؤولية. 6. (جامعة الجزائر 1 كلية الحقوق بن عكنون، المخر)
- بواط محمد. (2016/2015). حماية البيئة من النفايات الخطرة في ضوء أحكام القانون الدولي العام، اطروحة لنيل شهادة الدكتوراه علوم في القانون العام.
76. (جامعة ابو بكر بالقايد تلمسان، المخر)
- بودليو سليم. (31 ديسمبر 2014). اتفاقية الامم المتحدة للنقل البحري للبضائع بالمقارنة مع اتفاقية بروكسل. (كلية الحقوق جامعة قسنطينة 1، المخر) مجلة العلوم الانسانية ، المجلد 1 (العدد 42)، صفحة 1.
- بوراس محمد كلية الحقوق و العلوم السياسية. (30 جوان 2013). مسؤولية الناقل البحري للبضائع بين احكام القانون البحري و اتفاقية هامبورغ. (كلية الحقوق و العلوم السياسية جامعة ابن خلدون تيارت، المخر) مجلة الحقيقة ، المجلد 14 (العدد 4)، صفحة 172.
- ج ر 43 الصادرة في 20 جويلية 2003). قانون رقم 10/03 يتعلق بحماية البيئة في اطار التنمية المستدامة .
- حميدة جميلة. (2011). النظام القانوني للضرر البيئي و آليات تعويضه. الجزائر: دار الخلدونية للنشر و التوزيع.
- رقية سكيل. (28 جوان, 2021). العمل عن بعد كأسلوب حديث لتنظيم العمل-المفهوم والخصوصية-. الدراسات القانونية المقارنة ، الصفحات 1831-1863.
- زروالي سهام. (2015). تجارب اجنبية في مجال حماية البيئة و الامن البيئي المستدام التأمين كمثال لذلك، آليات اعادة التوازن العقدي في القانون الخاص المقارن. 20. (جامعة حسبية بن بوعللي شلف كلية الحقوق و العلوم السياسية، المخر)
- سعيداني علي. (2007). الحماية القانونية للبيئة من التلوث بالمواد الخطرة في التشريع الجزائري، اطروحة الدكتوراه دولة في الحقوق قسم القانون العام. 22. (كلية الحقوق جامعة يوسف بن خدة الجزائر، المخر)
- شوقي سمير. (16 جانفي 2020). الضرر البيئي البحري على ضوء القانون الجزائري و الدولي. (جامعة محمد لمين دباغين سطيف كلية الحقوق و العلوم السياسية، المخر) المجلة الجزائرية للعلوم القانونية السياسية و الاقتصادية ، المجلد 27 (العدد 1)، صفحة 245.
- عباس زياد كامل السعدي. (2021). مسؤولية الناقل البحري عن البضائع. (كلية المأمون جامعة العراق، المخر) مجلة افاق للعلوم ، المجلد 6 (العدد 1)، صفحة 248.

- غفافية عبد الله ياسين. (جوان 2021). الاطار القانوني لصندوق الدولي للتعويض عن اضرار التلوث بالمخروقات. (جامعة عمار بوضياف مسيلة كلية الحقوق و العلوم السياسية، المحرر) مجلة الاستاذ الباحث للدراسات القانونية و السياسية ، المجلد 6 (العدد 1) ، صفحة 1945.
- قايش ميلود. (1 جانفي 2018). النظام القانوني للتعويض عن الاضرار البيئية صناديق التعويض نموذجاً. (جامعة حسيبة بن بو علي شلف كلية الحقوق و العلوم السياسية، المحرر) مجلة الأكاديمية للدراسات الاجتماعية و الانسانية ، المجلد 10 (العدد 1)، صفحة 138.
- قرشوش عبد العزيز. (1 سبتمبر 2018). مسؤولية مالك السفينة عن الاضرار الناجمة بالوقود. (جامعة محمد لمين دباغين سطيف 2، المحرر) مجلة العلوم القانونية و الاجتماعية ، المجلد 3 (العدد 3)، صفحة 109.
- كاظم المقدادي. (2015 ص 122). حماية البيئة البحرية . عمان، الاردن: الطبعة الاولى مركز الكتاب الاكاديمي.
- محمودي فاطمة زهراء. (31 ديسمبر 2017). تقرير المسؤولية عن الكوارث البيئية البحرية دراسة حالة التلوث النفطي قرار اريكا. (جامعة مصطفى اسطنبولي معسكر كلية الحقوق و العلوم السياسية، المحرر) مجلة الميزان ، المجلد 2 (العدد 2)، صفحة 392.
- ميلود غفافية عبد الله ياسين زيد الخير. (15 سبتمبر 2014). طبيعة الضرر البيئي و مدى القدرة على تقديره و تعويضه. (جامعة لغواط كلية العلوم الاقتصادية و التجارية و علوم التسيير، المحرر) مجلة دفاتر اقتصادية ، المجلد 5 (العدد 2)، صفحة 197.
- هداج رضا. (1 ديسمبر 2018). التعويض كآلية من آليات جبر الضرر البيئي. (جامعة الجزائر 1 كلية الحقوق، المحرر) المجلد 55 (العدد 4)، صفحة 178.
- واعلي جمال. (2010/2009). الحماية القانونية للبيئة من أخطار التلوث، رسالة لنيل شهادة الدكتوراه في القانون الخاص. 4. (كلية الحقوق و العلوم السياسية جامعة ابو بكر بلقايد تلمسان، المحرر)