

الحماية الجنائية للبيئة البحرية

فريحة حامد إدريس

عضو هيئة التدريس بكلية القانون بجامعة بنغازي

fariha.alqatrani@uob.edu.ly

المخلص:

تعتبر حماية البيئة البحرية من المخاطر التي تشكل تهديد لها من أهم الالويات المطروحة على الصعيد الدولي والداخلي نتيجة التزايد في هذه المخاطر، وخاصة مع الثورة الصناعية والتزايد في الاكتشافات العلمية وما تخلفه الآثار السلبية على الإنسانية والكائنات الحية الأخرى، مما دفع المجتمع الدولي والدول الساحلية بصورة خاصة إلى إصدار التشريعات الرامية لحماية البيئة البحرية. حيث أن موضوع تلوث البيئة البحرية من الموضوعات المهمة التي حظيت بأهتمام الباحثين والدراسين على حد سواء وإنسجاماً مع الأهمية البالغة للبيئة البحرية فقد اتجهت دول عدة الى إصدار القوانين الضرورية واللازمة للمحافظة على البيئة بصورة عامة والبيئة البحرية بصورة خاصة.

وتناولت الدراسة في هذا البحث أهم مظاهر الحماية الجنائية للبيئة البحرية في التشريعين الليبي والمصري.

والتي أعطاهما كلا منهما الأهمية من خلال القوانين المتضمنة للقواعد القانونية الرادعة اتجاه الاعتداءات التي من شأنها أن تمس بالبيئة البحرية.

ولقد أوجب قيام المسؤولية الجنائية لكل من يرتكب الجرائم البيئية، وفرض العقوبات في القوانين المنظمة لحماية البيئة البحرية وذلك للسعي من أجل تطوير المنظومة الجنائية للتشريعات الخاصة بحماية البيئة عموماً والبيئة البحرية على وجه الخصوص.

الكلمات الافتتاحية: البيئة البحرية، التلوث البيئي، جرائم تلويث البيئة البحرية، المسؤولية الجنائية.

Abstract

This research included a comparative study of the Libyan and Egyptian legislation, due to its great importance, as it dealt in the first section with the meaning of antiquities by studying their meaning and distinguishing them from heritage. In the second section, I dealt with the criminal protection guaranteed by the criminal legislator through the Penal Code and special legislation to protect antiquities, which is an effective means of communication between diverse

civilizations. Through this research, I reached several important findings and recommendations, which are presented in the conclusion of the study.

Keywords: Antiquities, Heritage, Protection, Antiquities Smugglin.

المقدمة

يُعدّ التلوث من المشكلات الخطيرة التي تواجه الإنسانية في الوقت المعاصر، والتي تحتاج إلى تضافر الجهود الدوليّة والداخلية من أجل الحدّ منها ومعالجة أثارها السلبية، الأمر الذي يزيد هذه المشكلة تعقيداً؛ حيث إنّ الإنسان له الدور الفعال بل الواضح في زيادة خطورة هذه المشكلة؛ وذلك من خلال الأنشطة المختلفة التي أصبحت تشكّل التّهديد الأكبر للحياة البشرية، فضلاً عن التأثير على الكائنات الأخرى، وهو ما يؤدي لإحداث تغيير في التوازن الطبيعيّ للبيئة ومكوناتها المتنوعة المختلفة، الحية منها وغير الحية، ولقد أدّى التّقدّم التّقنيّ إلى تنبّه الإنسان في الفترة الأخيرة إلى ما يتكلّفه المجتمع الداخليّ والدوليّ من تكاليف باهظة؛ إذ تهدّد هذه المشكلة وجوده الأمر الذي دفع الدّول إلى تضافر الجهود وتواصل عمل المنظمات والمؤتمرات وإبرام الاتّفاقيات الدوليّة، وسنّ المشرّعين في دول مختلفة القوانين الرّامية لمكافحة ظاهرة التلوث البيئيّ أو الحدّ منها قدر الإمكان، كما أدّت العلاقة السلبية بين الإنسان والبيئة في الوقت الزّاهن إلى ظهور مجموعة مُستحدثة من الظواهر البيئية الخطيرة التي لا بدّ من مواجهتها والحدّ من مخاطرها وأثارها الضّارة على الإنسان والبيئة.

كما تُعدّ حماية البيئة البحريّة من المخاطر التي تشكّل تهديداً لها من أهمّ الأولويات المطروحة على الصّعيد الدوليّ والداخليّ نتيجة التّزايد في المخاطر التي تهدّد هذه البيئة، وخاصّة مع الثّورة الصناعيّة والتّزايد في الاكتشافات العلميّة، وما تخلّفه من آثار سلبية على الإنسان والكائنات الأخرى، ممّا دفع المجتمع الدوليّ والدّول الساحليّة بصورة خاصّة إلى إصدار التشريعات الرّامية لحماية البيئة البحريّة.

كما أنّ موضوع تلوث البيئة البحريّة من الموضوعات التي حظيت باهتمام الدّارسين والباحثين على حدّ سواء، أكثر مما حظيت به سائر عناصر البيئة الأخرى؛ ويرجع السّبب في ذلك إلى أهميّتها الاستراتيجيّة والاقتصاديّة والسياسيّة في حياة الشّعوب والدّول؛ إذ تغطّي المساحة المائيّة من البحار والمحيطات نسبة (71%) من المساحة الإجماليّة لكوكب الأرض؛ لذا يُعدّ تلوث البيئة البحريّة إخلالاً بالتوازن البيولوجيّ والإيكولوجيّ لكوكب الأرض ويهدّد البشريّة في البقاء.

وهو ما دفع العديد من الباحثين إلى القول بوجود حماية البيئة البحريّة من منظمات المجتمع المدني وأصدقاء البيئة بسبب إحساس المجتمع الدوليّ بالخطر الذي أصبح يشكّل تهديداً للجميع، من أجل ذلك، العديد من المبادرات المحليّة والإقليميّة

التي تعمل على الحدّ من الأنشطة والممارسات التي تضرّ بالبيئة البحريّة، كما ظهرت الاستجابة العالميّة التي تمثّلت في المعاهدات والبرامج التّعاونيّة الدّولية.

لا ريب في أنّ القواعد الجنائيّة هي الوسائل القانونيّة الأكثر فاعليّة في حماية البيئة البحريّة؛ وذلك لما تتمتع به من سلطة الإكراه وتميزها بخاصيّتي الرّدع العامّ والخاصّ، فضلاً عن أنّ البيئة البحرية ترتبط ارتباطاً وثيقاً بالمصالح العامّة للدّول والأنشطة الاقتصاديّة والاجتماعيّة كالنّقل والسياحة والصيد وغيرها، ولقد أقرّ المشرّع الليبيّ مجموعة من التّشريعات التي أورد ضمنها الإطار القانوني الخاصّ بحماية البيئة البحريّة.

أهميّة الدّراسة

تتضح أهميّة الدّراسة من خلال المكانة المتميّزة التي أصبح يحتلّها موضوع دراستنا في الأوساط الأكاديميّة قانونيّة كانت أو سياسيّة أو اجتماعيّة أو اقتصاديّة ناهيك عن العلوم التّطبيقية والتّكنولوجيّة؛ وذلك لأهميّة المخرجات العمليّة والعلميّة التي ينطوي عليها، غير أنّ تلك المخرجات - حتى وإنّ قدمت الحلول الرّامية للتّخفيف من حدة الأضرار التي تضرّ بالبيئة البحريّة غير أنّها تظلّ عاجزة أمام التّدور المتسارع لعناصر البيئة المختلفة، مما يفرض موضوع دراستنا على المشرّع الوطنيّ والمجتمع الدّوليّ، ويلزمه تبني الأسلوب الفعّال للحماية الجنائيّة بهدف الحدّ أو التقليل من تدهور البيئة البحريّة بصورة خاصّة وعناصر البيئة الأخرى بصفة عامّة، ومن ثمّ فإنّ موضوع الحماية الجنائيّة للبيئة البحريّة من الموضوعات المستحدثة والمتجدّدة التي لم تلقَ القدر المطلوب من التّمحيص والبحث، وهذه محاولة متواضعة للخوض في هذا الموضوع المهمّ.

هدف الدّراسة

في ضوء إدراك المشرّع في مشروع الدّستور الليبيّ في الآونة الأخيرة لِحَقّ الإنسان في البيئة السّليمة، وهو من الحقوق الأساسيّة للمواطن التي تنصّ عليها المواثيق الدّولية؛ وذلك باعتبارها معنيّة بحقوق الإنسان وحرّياته الأساسيّة التي كرّست هذا الحقّ^(*)، ونتيجةً لهذا الوضع الذي آلت إليه البيئة البحريّة في الوقت الحاضر؟ وفي ظلّ غياب الوعي البيئيّ بصورة عامّة لدى الكثير من الأشخاص، فإنّ هذه الدّراسة تستهدف البحث في مدى تناسب القواعد الجنائيّة وفعاليتها، تلك القواعد التي قام المشرّع الليبيّ والمصريّ خاصّة والدّول الأخرى عامّة، وهي التي لها صلة بحماية البيئة البحريّة من المخاطر والأضرار التي تتجمّع عن جرائم تلويث البيئة البحريّة، والبحث في مدى إدراك المشرّع الوطنيّ للطبيعة الخاصّة لهذه التوعية من الجرائم وما يشترطه من القواعد الرّامية لحماية البيئة البحريّة حمايةً قانونيّةً خاصّةً.

(*) المادّة 23 من مشروع الدّستور الليبيّ سنة 2016م.

ويسعى البحث إلى تقويم السياسات البيئية بُغية طرح الأساليب والوسائل والأفكار الجديدة التي من شأنها أن تُسهم في زيادة كفاءة هذه السياسات وفعاليتها من أجل المحافظة على البيئة البحرية وصون الموارد الطبيعية.

إشكالية الدراسة

تتبع إشكالية الدراسة في المقام الأول من كون مخاطر التلوث في البيئة البحرية من المخاطر المستحدثة التي لها خصوصية معقدة يترتب عليها صعوبات في إثبات وجود هذه المخاطر ونسبته إلى الشخص المعين أو الدولة المعينة التي يمكن انعقاد مسؤوليتها عن التعويض عن الأضرار المترتبة عليها، وذلك أن البحث في مقتضيات هذه الحماية وفعاليتها يشكل الأساس الجوهري لهذه الدراسة؛ وذلك بالاستناد إلى الجوانب الفقهية والعملية التي تتمحور حولها، كما أن أبرز تفاصيل هذه الدراسة ومحاورها فيما يثيره مضمونها العام من الإشكالات والتساؤلات تصب في مجملها في فهم محتوياته، وهي التساؤلات التي من الممكن أن تتم صياغتها في إشكالية موحدة تتعلق - في الأساس - بالبحث في مدى فعالية الأحكام القانونية الجنائية التي سنّها المشرع لحماية البيئة البحرية ومكافحة جرائم تلويثها في نطاق التشريعين الليبي والمصري، وما مقتضيات مكافحة هذه الجرائم في نطاق القانون الجنائي؟

وما الآليات التي كفلها للحماية الجنائية للبيئة البحرية؟

ويتفرع عن ذلك مجموعة من التساؤلات التي تتمثل - أساساً - في:

- متى تتعدّد مسؤولية المعتدي على البيئة البحرية جنائياً؟
- ما مدى نجاح الهيئات القائمة على الحماية الجنائية للبيئة البحرية في تحقيق الغرض منها؟

منهج الدراسة

سوف تعتمد دراسة موضوع الحماية الجنائية المقررة للبيئة البحرية على منهج مركّب من أكثر من منهج؛ ذلك أن طبيعة هذا الموضوع تقتضي ذلك، ومن ثمّ سنعتمد على المنهج الوصفي من خلال استعراض الآراء الفقهية والمواقف التشريعية الخاصة بالمسائل التي تتعلق بحماية البيئة البحرية. يضاف إلى ذلك الاعتماد على المنهج التحليلي؛ وذلك بتحليل النصوص القانونية محلّ دراستنا وما ينبثق عنه من الإشكاليات، فقد وُظف المنهج بهدف الوقوف على مدى فعالية هذه النصوص القانونية وكفايتها، فضلاً عن الاعتماد على المنهج التاريخي في سرد التطورات التي مرّت بها التشريعات محلّ الدراسة وتتبعها في سبيل تحقيق الحماية القانونية الفعّالة للبيئة البحرية.

إن دراسة موضوع البحث ستسير وفق الخطة الآتية:

المبحث الأول: الإطار المفاهيمي للبيئة البحرية.

المبحث الثاني: المعالجة القانونية للجرائم الماسة بالبيئة البحرية في التشريعين الليبي والمصري.

المبحث الأول

الإطار المفاهيمي للبيئة البحرية

تمهيد:

تُعدّ البيئة البحرية أهم عناصر البيئة لذا وجب إعطاؤها الأهمية القانونية اللازمة لدراستها وتجريم كل ما من شأنه أن يمسّ سلامتها بهدف المحافظة عليها، ومن أجل دراسة مفهوم البيئة البحرية ينبغي التّطرق إلى مفهومها وإلى الجرائم التي تمسّ بها وذلك على النحو الآتي:

المطلب الأول

مفهوم البيئة البحرية بين المعنى اللغوي والمعنى القانوني محلّ الحماية الجنائية

من أجل تحديد مفهوم البيئة البحرية يتعيّن علينا التّطرق إلى مفهومها وتحديد أهميتها ومضمون الحماية الجنائية لها.

الفرع الأول: التعريف اللغوي والاصطلاحي للبيئة البحرية

كلمة البيئة في اللغة مشتقة من الفعل بؤأ بمعنى: نزل وأقام، ومن الفعل تبؤأ أي: استقرّ وعليه فإنّ البيئة تعني المكان والمنزل الذي يرجع إليه الكائن الحيّ ويعيش فيه (مقران، 2019، صفحة 1631)، وهي عبارة عن مجموعة من العناصر الاصطناعية والطبيعية التي تحيط بالكائنات الحية بشكل عامّ في كافة الظروف الخارجية التي تؤثر في الشيء المعين (مقران، 2019، صفحة 1632).

ويرجع الأصل اللغوي لكلمة البيئة إلى الجذر (ب و أ) وقد اشتقّ منه الفعل باء، كما يقال بؤأ وتعني النزول والإقامة والحلول، والاسم من هذا الفعل هو البيئة (الإنصار، ٦٣٠ - ٧١١، صفحة 45)، ولقد درج أهل اللغة العربية على استعمال ألفاظ البيئة والمبأة والمنزل كمرادفات، حيث يُعبّر بكلمة البيئة أيضاً عن الحالة ويقال باء بيئة سوء أي: بحال سوء (سكندري، 1995، صفحة 10)، كما يقال عن البيئة أيضاً المحيط يقال: الإنسان ابن بيئته.

أمّا لفظ البيئة في اللغة الفرنسية (ENVIRONNEMENT) فيقصد بها مجموعة الظروف الخارجية والطبيعية للوسط أو المكان سواء الهواء أو الماء أو الأرض، فضلاً عن الكائنات الحية الأخرى التي تحيط بالإنسان (سكندري، 1995)، ولقد عرّفها مجلس اللغة الفرنسية على أنّها عبارة عن مجموعة العوامل المادية والبيولوجية والكيميائية والعناصر الاجتماعية القابلة في وقت معين للتأثير بصورة مباشرة أم غير مباشرة حالياً أو في وقت لاحق على الكائنات الحية والنشاط الإنساني (يامون،

2012، صفحة 14)، ولقد عرفها قاموس لاروس على أنها عبارة عن مجموعة العناصر الطبيعية والإصطناعية التي من شأنها التأثير على حياة الإنسان.

أما البيئة في اللغة الإنجليزية (ENVIRONMENT) فتستخدم من أجل الدلالة على الظروف المحيطة والمؤثرة على التنمية والنمو، فضلاً عن أنه يُستخدم للتعبير عن الظروف الطبيعية كالهواء والأرض التي يعيش الإنسان فيها والماء أما في الواجهة العلمية فهي عبارة عن المكان الذي يحيط بالشخص ويؤثر على مشاعره وأفكاره وأخلاقه (سكندري، 1995، صفحة 10)

• أما البيئة في الاصطلاح فلم يتفق الباحثون على تعريف مُحدّد مُوحّد مُتّسم بالدقة لمصطلح البيئة ، غير أن غالبية التعريفات تُصَبّ في ذات المفهوم، وتتبعي الإشارة إلى أنّ الفقه القانوني في تعريفه للفظ البيئة قد اعتمد على ما يقدمه علماء البيولوجيا والطبيعة في تحديدهم للبيئة ومكوناتها (الملكاوي، 2008، صفحة 27). لقد عرّفها بعضهم على أنها مُكوّنة من عنصر طبيعيّ يتمثّل في الهواء والماء والتربة والبحار والمحيطات، كما أنها تشتمل على عنصر ثانٍ يتمثّل في عنصر صناعي أو مستحدثات الإنسان التي وضعها حتى ينظّم بها حياته عن طريق أنشطته وعلاقته الاجتماعية، فضلاً عن أنه يدخل ضمنها العنصر الوسائل والأدوات التي ابتكرها الإنسان بهدف السيطرة على الطبيعة (سعيدان، 2008، صفحة 6). ويشير المتخصصين إلى عدم تطابق تعريف البيئة مع تعريف الطبيعة؛ وذلك على أساس أن البيئة تضيف إلى فكرة الطبيعة المظاهر الجديدة والغريبة عليها وبصورة خاصة المنشآت الحضريّة (القوي، 2002، صفحة 8). ولقد عرّفها المشرّع الليبيّ في المادة رقم (1) من القانون رقم 15 لسنة 2003م الخاصّ بحماية البيئة وتحسينها على أنّها المحيط الذي يعيش الإنسان فيه وكافة الكائنات الحيّة ويشمل الماء والتربة والهواء والغذاء سواء أكان في أماكن السكّن أم العمل أم مزاولة النشاط أم غيرها من الأماكن الأخرى، ومن ثمّ فإنّ المشرّع الليبيّ يميل إلى الاتجاه الذي يربط البيئة بالوسط الطبيعيّ ويقوم بحصره في عناصرها الطبيعيّة كالماء والهواء والتربة والغذاء (التومي، 2018، صفحة 381). أما المشرّع المصريّ فقد عرّفها في المادة الأولى من القانون رقم 4 لسنة 1994م على أنّها المحيط الحيويّ الذي يشمل الكائنات الحيّة وما يحتويه من الموادّ وما يحيط بها من التربة والماء والهواء وما يقيمه الإنسان من المنشآت، ويتّضح لنا أن المشرّع المصريّ قد سلك مسلك الاتجاه الموسّع لتعريف البيئة الذي يشمل الوسط الذي يعيش الإنسان فيه سواء أكان هذا الوسط طبيعياً أم من صنع الإنسان (التومي، 2018، صفحة 381).

الفرع الثاني: التعريف القانوني للبيئة البحرية

أما التعريف القانوني فعلى الرّغم من اهتمام القانون بالبيئة فإنّ أغلبهم لم يضع تحديداً لمفهوم البيئة والعناصر التي يجب على القانون حمايتها، ويعرّفها مؤتمر البيئة البشرية ستوكهولم لعام 1972م على أنّها كلّ شيء يحيط بالكائن الحيّ (الإنسان)،

أما برنامج الأمم المتحدة فقد عرّفها على أنها عبارة عن مجموعة من الموارد الطبيعية والاجتماعية المتاحة في وصف معين بهدف إشباع الحاجات الإنسانية (براس، 2020، صفحة 475).

وتُعرّف البيئة البحرية على أنها الوسط البحري ويعني الحياة البحرية والشواطئ والطيور البحرية وحركات الأمواج والمد والجزر وغيرها من العوامل المؤثرة على مياه البحار والمحيطات وعلى حياة الكائنات الحية التي تعيش فيها (الصيرفي، 2007، صفحة 10).

ويُعدّ هذا المصطلح من المصطلحات الحديثة في القانون، ولقد كان سُراح القانون الدولي التقليدي للبحار يستعملون هذا اللفظ للدلالة على مساحات الكرة الأرضية المغمورة بالماء المالح التي تتصل ببعضها البعض وعُرفت على أنها المسطحات المائية المالحة التي تجمعها وحدة واحدة متكاملة في الكرة الأرضية جمعاً، فضلاً عن أنها لها نظام هيدرولوجي واحد، ثم جاءت الاتفاقية قانون البحار لسنة 1988م وصاغت المفهوم الحديث للبيئة البحرية على أنها النظام البيئي أو مجموعة من الأنظمة البيئية في المفهوم العلمي المعاصر للنظام البيئي الذي ينصرف لدراسة وحدة معينة في الزمان والمكان بكل ما ينطوي عليه من الكائنات الحية في ظل الظروف المادية والمناخية، وكذلك العلاقة بين الكائنات الحية ببعضها البعض وعلاقتها بالظروف المادية التي تحيط بها، في حين أن مبادئ مونتريال التوجيهية لحماية البيئة البحرية من مصادر في البر لعام 1985م فقد عُرّفت البيئة البحرية مكانياً على أنها المنطقة البحرية الممتدة في حالة مجاري المياه لحدود المياه العذبة، بما في ذلك المناطق الخاصة بتداخل أمواج المد للمياه المالحة (مقران، 2019، صفحة 1632).

ويُعرّف بعضهم الآخر البيئة البحرية على أنها مجموعة المساحات التي تكون مغطاة بالمياه المالحة التي تتصل ببعضها البعض اتصالاً حرّاً (الجمال، 1998، صفحة 23)، غير أنه يعاب على هذا التعريف أنه قد أشار إلى المساحات المغطاة بالمياه أو مساحات المياه المالحة دون أن يشير م إلى قاع البحار وأعماقه.

ومن ثم يمكن استنتاج التعريف الأشمل للبيئة البحرية على أنها مساحات الماء المالح التي يتصل بعضها ببعض اتصالاً حرّاً طبيعياً، وقاعها وباطن تربتها وما تحويه من الكائنات الحية الحيوانية والنباتية والثروات الطبيعية التي تشكل في مجملها عناصر الحياة البحرية وذلك بوصفها النظام البيئي المتكامل (عشي، 1989، صفحة 28).

الفرع الثالث : مضمون الحماية الجنائية للبيئة البحرية

أصبحت حماية البيئة البحرية من الموضوعات الملحة في المجتمعات الحديثة وبخاصة مع التقدم العلمي التكنولوجي المستمر الذي ترتب عليه اتساع نطاق التلوث البحري، وكان لابد من التدخل بالحماية الجنائية لها بمفهوم جديد مُفاده أنّ المساس بها يشكل صورة مستحدثة من الجرائم الحديثة نسبياً التي تتسم ببعض الذاتية أو الخصوصية.

أولاً: دور القانون الجنائي في حماية البيئة البحرية من التّعيدي عليها

يلعب القانون الجنائي لحماية البيئة البحرية دوراً أساسياً في تقرير حمايتها لأنه يرمي إلى حماية القيم والمصالح الاجتماعية الأساسية، ويواجه كل ما من شأنه المساس بها، بالاعتماد على ما يتمتع به الجزاء الجنائي من الإلزامية والقهر الذي يجبر المخاطبين بقواعده ((Georges)، 1976، صفحة 33)، وهو ما أكدّه المؤتمر الثامن للأمم المتّحدة لمنع الجريمة ومعاملة المتّهمين المنعقد في هافانا لعام 1990م، ويسود التّشريعات منهجين لحماية البيئة، يتمثل الأول: في المنهج التقليدي عن طريق تدخّل قانون العقوبات الأصلي بطريقة مباشرة لحماية البيئة البحرية من خلال تجريم التّعيدي عليها، ولقد قامت بعض التّشريعات بإدراج بعض صور جرائم تلوث البيئة متفرقة ضمن نصوصها دون تخصيص قانون لها، ومنها قانون العقوبات المصري (منير، 2014، صفحة 48)، إذ نجد إن الحماية الجنائية للبيئة بموجب أحكام قانون العقوبات لا تعطي الحماية الكافية بل تقوم بدور ثانوي، فهو يجرم الأفعال التي تتميز بالثبات والاستقرار، أما الأفعال التي تشكل تعدي علي عناصر البيئة والتي تتغير حسب المتغيرات فتجرم في القوانين الجنائية الخاصة بحماية البيئة بعناصرها المختلفة. ويلجأ المشرع الوطني في سبيل حماية البيئة ووقايتها قانوناً إلى انتهاج سياستين متلازمتين، الأولى: سياسة التّجريم للأفعال الصّارة بالبيئة، أمّا الثانية: فهي سياسة العقاب الملائم لكل جريمة بيئية (الشيخلي، 2009، صفحة 193).

ثانياً: غاية المشرع من تجريم جرائم تلويث البيئة البحرية

لقد حرصت جميع الدول على الاهتمام بحماية البيئة والحفاظ عليها عن طريق القوانين المُجرّمة للأفعال التي تنطوي على الإضرار بها، كما خلص الباحثين في مجال جرائم تلوث البيئة إلى أنّ الغاية من تجريم الأفعال هو الإضرار بالبيئة، ويتخلله مذهبين، الأول: يرى أنّ الإنسان هو الغاية من التّجريم، في حين أنّ الثاني: ذهب إلى أنّ حماية البيئة هي الغاية من التّجريم، ومن ثمّ يجب توفير الحماية الجنائية اللازمة لها بوصفها جزءاً من المنظومة البيئية غير أنّ الاتجاه الأقرب للصواب هو الذي يتمثل في أنّ الغاية من وراء تجريم أفعال تلوث البيئة البحرية يكمن في البيئة البحرية ذاتها بمكوناتها كافة؛ لأنها واجب شرعيّ وضرورة لحماية مصالح الإنسان الحيويّة والاقتصاديّة، ويصعب تحديد المجني عليه في بعض جرائم تلوث البيئة البحرية، ومن ثمّ يُجرّم الفعل لمجرّد وقوع الخطر المهدّد للبيئة البحرية (منير، 2014، صفحة 54).

ثالثاً: طبيعة التّجريم في جرائم تلويث البيئة البحرية

يتميز سُراح القانون الجنائي بين نوعين من الجرائم وهما الجرائم الطّبيعية والجرائم المستحدثة، ويشمل النوع الأول الجرائم التي وجدت منذ خلق الإنسان كالسرقة والصّرب والقتل وما شابه ذلك، وهي جرائم لم ينشئها القانون الوضعي الجنائي بل

دونها في نصوصه، أما الجرائم المستحدثة فهي التي تتعارض مع القيم الأخلاقية التي تسود المجتمع، ولا تولد الشعور بالاستنكار وهي تشمل مجموعة الأفعال التي يُجرّمها القانون بسبب اعتبارات تتعلق بسياسة الدولة الاجتماعية والاقتصادية وحفظ الأمن والنظام العام، ويرى (PINATEL) أن علم الإجرام يجهل علم البيئة، لكن بتطور علم البيئة اهتم علم الإجرام به إلا أن الأخير ليعترف بظاهرة إجرامية ينبغي توفر ثلاثة شروط، هي: الشرط التاريخي بمعنى أن يكون الفعل له سوابق تاريخية قديمة، والشرط الاجتماعي بمعنى أن يكون مجزماً في المجتمع ويجب العقاب عليه، والشرط النفسي، ومن ثم فإن الانحراف البيئي لا يستوفي هذه الشروط حتى يمكن عدّه ظاهرة إجرامية، غير أنه يرتبط بصورة أوسع بالانحراف المستحدث (منير، 2014، صفحة 57).

ومن ثم فإنّ هذه الجرائم من الجرائم المستحدثة وقد أصبحت من الجرائم الأكثر خطورة وجسامة في الضرر في جوانبها الاقتصادية والاجتماعية والثقافية، وذلك بالمقارنة مع الجرائم التقليدية (منير، 2014، صفحة 57).

المطلب الثاني

مفهوم التلوث البحري ومصادره

يُعدّ التلوث البحري الظاهرة البيئية التي اهتمت بها دول العالم لأنها إحدى المشكلات ذات الأبعاد البيئية والاقتصادية والاجتماعية الخطيرة وبخاصة بعد الثورة الصناعية والتطور التكنولوجي، ومن خلال هذا المطلب سوف نتناول بالدراسة مفهوم التلوث البحري ومصادره، والمشكلات البيئية التي تنشأ داخل الموانئ البحرية.

الفرع الأول: مفهوم التلوث البحري محلّ التجريم

تعددت التعريفات وتباينت بين الاتفاقيات الدولية والآراء الفقهية فقد عرّفته الاتفاقية برشلونة الصادرة في 1976م في المادة الثانية الفقرة الأولى بأنه عبارة عن قيام الإنسان بصورة مباشرة أو غير مباشرة بإدخال موادّ أو أصناف من الطاقة للبيئة البحرية مما يترتب عليها الآثار الضارة بالموادّ الحية، وقد تشكّل مصدراً للخطر على الصحة البشرية وعائقاً للأنشطة البحرية كالصيد، وإفساداً لنوعية المياه وإنقاصاً للتمتع بها.

أما معاهدة مريول 78/73 فقد عرّفته على أنه حدثٌ يتضمّن إفراغ حال أو محتلم للموادّ الضارة في البحر أو أية تدفّقات لتلك المادة، أما منظمة الأغذية والزراعة (FAO) فقد عرّفت التلوث بأنه ناتج عن إدخال الإنسان الموادّ التي يمكن أن تتسبب في النتائج الضارة بالثروات البيولوجية والمخاطر على صحّة الإنسان، وعرقلة الأنشطة البحرية كالصيد وإفساد مياه البحر بدلاً من أن يتم استخدامها، والحدّ من فرص مجالات الترفيه (صداقة، 1996، صفحة 43).

وهناك من يعرفه على أنه النشاط الإنساني الذي من شأنه أن يغيّر من البيئة البحرية والتأثير على المنافع البحرية (منشأوي، 2005، صفحة 43)، ويتّضح لنا من هذه التعريفات أنّ الإنسان هو السبب الرئيس -بصورة مباشرة أو غير مباشرة- في تلوث هذه البيئة البحرية ممّا يؤدي لعرقلة أوجه النشاط البحريّ.

أمّا المشرّع الليبيّ فقد عرّفه على أنه عبارة عن حدوث أية حالة أو ظرف ينشأ عنه تعريض حياة الإنسان وصحته وسلامة البيئة للخطر؛ بسبب تلوث الهواء أو مياه البحار أو المصادر المائية أو التربة أو اختلال التوازن للكائنات الحية، بما في ذلك الضجيج والضوضاء والزواجر الكريهة والاهتزازات، وأية ملوثات أخرى تكون ناجمة عن الأعمال والأنشطة التي يمارسها الشخص طبيعياً كان أو معنوياً*.

وفق القانون رقم 15 لسنة 2003م - سالف الذكر - فإننا نجد أنّ المشرّع الليبيّ لم يضع التعريف المحدّد للتلوث البحريّ بل إنّه قد اقتصر على التعرّض له عند تعريفه للتلوث بصورة عامّة، ولقد خصّص المشرّع الليبيّ الموادّ من 18 إلى 47 لحماية البيئة البحرية من التلوث بأشكاله كافّة، وذلك على خلاف المشرّع المصريّ الذي عرّفه بأنّه عبارة عن إدخال أية موادّ أو طاقة في البيئة المائية، بصورة إرادية أو غير إرادية، مباشرة كانت أو غير مباشرة، وينتج عنها الضرر بالموارد الحية أو غير الحية أو من شأنه أن يهدّد صحّة الإنسان أو يعوّق الأنشطة المائية بما في ذلك صيد الأسماك والأنشطة السياحية أو ما من شأنه أن يفسد صلاحية مياه البحر للاستعمال أو ينقص من التمتع بها أو يغيّر من خواصّها*.

الفرع الثاني: مصادر التلوث البحريّ واختلاف آليات الحماية

تتعدّد مصادر تلوث البيئة البحرية فهي إمّا أن تكون ناتجة عن الأنشطة البحرية وإمّا أن تنتج عن الأنشطة غير البحرية، إذ يرجع التلوث البحريّ لمجموعة من الأسباب ومنها التلوث الناتج عن نشاطات السفن (بطيخ، 2005، صفحة 329)، والتلوث الناتج عن العمليات التشغيلية للسفن والحوادث البحرية (سلامة، 189، صفحة 106)، ويقصد بذلك قيام السفن بإلقاء المخلفات في البحر خلال سيرها مثل البضائع الفاسدة والزيوت المستعملة، والتفريغ العمديّ للموادّ البترولية نتيجة وجود الأعطال في ناقلات البترول، والتفريغ غير العمديّ الناتج عن الكوارث.

ويعدّ التلوث الناتج عن مياه اتزان السفن على الرّغم من أنّه ناتج عن العمليات التشغيلية الاعتيادية للسفن غير أنّه يعدّ أحد أشكال التلوث البحريّ، فقد أفردت الدّول اتّفاقية دولية خاصة تعالج أحكامها هذه الصّورة بالتفصيل، وهي الاتّفاقية الدولية لإدارة مياه اتزان السفن ورواسبها لعام 2004م.

* المادة رقم 1 الفقرة رقم 3 من القانون رقم 15 لسنة 2003م بشأن حماية البيئة وتحسينها.
* المادة رقم 1 من قانون البيئة المصريّ لسنة 1994م .

يُضاف إلى ذلك التلوث الناجم عن الإغراق، فقد عرّفت اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار الإغراق على أنه التصريف المتعمد في البحر للفضلات أو المواد الأخرى من السفن و الطائرات و الأرصفة، وغير ذلك من التركيبات الصناعية، كما أنّها تشمل أيّ إغراق متعمد في البحر للسفن وغيرها من التركيبات الاصطناعية، فالتلوث عن طريق الإغراق من أهمّ مصادر التلوث وأخطرها؛ لأنه يتمّ في العادة للتخلص من الموادّ السامة والضرارة بصورة عمدية وبتخطيط مسبق من جانب مرتكب فعل الإغراق (أفكيرين، 2014، صفحة 342).

ومن مصادر التلوث أيضاً التلوث الناتج عن استكشاف قيعان البحار والمحيطات واستغلالها، فإنّ هذه الأنشطة من أكثر الأسباب التي تؤدي إلى حدوث التلوث في البيئة البحرية، كعمليات الحفر والتقيب مما قد يتسبب في تسريب كميات كبيرة من البترول ويلحق الأضرار البالغة بهذه البيئة، ولا يقتصر الأمر على التقيب عن النفط والغاز ومدّ الأنابيب لنقلها، بل هناك أنشطة أخرى منها وضع المحطّات البحريّة لتقديم الخدمات للسفن والتقيب عن المعادن وغيرها

المبحث الثاني

المعالجة القانونية للجرائم الماسّة بالبيئة البحرية في التشريعين الليبيّ والمصريّ

تمهيد:

إنّ النظام القانوني للتجريم يتطلّب المكونات المعيّنة في الجريمة التي تبدو بصورة رئيسة في ركنين: ماديّ ومعنوي، يتجسّد جانبها الماديّ في جميع السلوكيات الإنسانية التي يترتّب عليها نتيجة يعاقب القانون عليها، في حين يتجسّد الجانب المعنويّ في الزاوية النفسية بين سلوك الإنسان المجرم والنتائج والجاني الصادر عنه هذا السلوك (سرور، 1986، صفحة 207).

بناءً على ذلك سيُقسّم هذا المبحث على النحو الآتي:

المطلب الأول: الأركان القانونية في الجرائم الماسّة بالبيئة البحرية.

المطلب الثاني: المسؤولية الجنائية عن الجرائم الماسّة بالبيئة البحرية.

المطلب الأول

الأركان القانونية في الجرائم الماسّة بالبيئة البحرية

الفرع الأول: الركن الماديّ للجرائم التي تمسّ بالبيئة البحرية

الركن الماديّ عبارة عن الفعل الخارجيّ ذو الطّبيعة المادية الملموسة الذي تدركه الحواسّ بخلاف المعتقدات والنّوايا والأفكار، وهي مشروعة شريطة ألاّ تتجسّد في سلوك ماديّ ظاهريّ للعالم الخارجيّ، ولا يُنسب السلوك الإجراميّ سوى

للإنسان، ومن ثم يجب اقتران السلوك بالإرادة وهو إما أن يكون سلوكاً إيجابياً وإما أن يكون سلوكاً سلبياً يتمثل في الامتناع عن الفعل (داود، 1999، صفحة 90).

أولاً: السلوك الإجرامي في جرائم تلويث البيئة البحرية:

يُقصد بالسلوك الإجرامي في تلويث البيئة البحرية كلُّ فعل يؤدي إلى تحقيق النتيجة التي يسعى المشرع للحيلولة دون وقوعها وهي تلوث البيئة البحرية، ويُعرّف فعل التلوث بأنه النشاط الإرادي الذي يصدر عن الجاني المتمثل في إضافة المواد الملوثة أيّاً كانت طبيعتها في الوسط البحري الذي يحميه القانون، ويتميز السلوك الإجرامي في جرائم تلويث البيئة البحرية بالطابع الخاص الذي يتمثل في العناصر الملوثة والمتمثلة في فعل التلويث والمواد الملوثة ومحلّ التلويث.

ولقد اتّبع المشرع الليبي في أغلب النصوص الواردة في القانون رقم 15 لسنة 2003م بشأن حماية وتحسين البيئة أسلوب تحديد الوسط البحري محلّ الحماية الجنائية، حيث نصّ في المادة 21 من هذا القانون بأنه (يحظر على السفن والناقلات والعائمات والوحدات البحرية الأخرى أن تلقي في الموانئ أو المياه الإقليمية الليبية الأتربة أو الحجارة أو الرّمل أو القاذورات أو الفضلات أو المرشمة أو مخلفات الوقود أو الموارد الكيماوية).

كما نصّ في المادة 22 على أنه (يحظر إلقاء الزيت أو المزيج الزيتي أو غسل الصهاريج أو صرف الزيوت الثقيلة والخفيفة أو مياه القاع أو الصابورة في الموانئ أو المياه الإقليمية الليبية، ويسري الحظر على جميع السفن والناقلات على اختلاف جنسيّتها).

وبهذا نجد أنّ المشرع الليبي حدّد محلّ جريمة تلويث البيئة البحرية في الموانئ والمياه الإقليمية الليبية.

وفي حالة مخالفة ذلك يعاقب رُبان السفينة أو مالكيها أو مُجهّزها أو مُستعملها المخالف لأحكام المادة 22 من ذات القانون المخطرة على السفن وناقلات النفط على اختلاف جنسيّتها أن تقوم بإلقاء الزيت أو المزيج الزيتي أو غسل الصهاريج أو صرف الزيوت الثقيلة والخفيفة أو مياه القاع أو الصابورة في الموانئ أو المياه الإقليمية الليبية*.

وكذلك نجد المشرع المصري عالج بالمعالجة ذاتها في المادة 66 من القانون رقم 4 لسنة 1994م الخاص بحماية البيئة على أنه " يحظر على السفن والمنصات البحرية أن تقوم بتصريف مياه الصرف الصحي الملوّث داخل البحر الإقليمي والمنطقة الاقتصادية الخالصة بجمهورية مصر العربية " ، في حين أنّ المادة رقم 67 نصّ على أنه " يحظر على كافة

* المادة 68 حيث نصّت على المعاقبة بالغرامة التي لا تقلّ عن خمسين ألف دينار ولا تزيد عن مائة ألف دينار، يُنظر القانون الليبي رقم 15 لسنة 2003م، بشأن حماية البيئة وتحسينها.

السفن والمنصات البحرية التي تقوم بأعمال استكشاف واستغلال الموارد الطبيعية والمعدنية في البيئة البحرية بجمهورية مصر العربية وأيضاً السفن التي تستخدم الموانئ المصرية أن تقوم بإلقاء الفضلات والقمامة في البحر الإقليمي أو المنطقة الاقتصادية الخالصة بجمهورية مصر العربية، ومن ثم فقد حدد المشرع المصري محل جريمة تلوث الحياة في هاتين المادتين بالبحر الإقليمي والمنطقة الاقتصادية الخالصة " (منير، 2014، صفحة 65) .

كما جرم المشرع المصري عدم احتفاظ السفينة أو ناقلة البترول بالسجل الخاص بالشحنة حتى إن لم يؤد هذا لحصول فعل التلوث وفقاً لنص المادة رقم 62 من القانون رقم 4 لسنة 1994م*، حيث يجب تزويد ناقلات البترول الحاملة للمواد السائلة الصارة بسجل الشحنة وفقاً للاتفاقية التي يدون الربان أو المسؤول عن السفينة فيها كافة العمليات على النحو المبين في الاتفاقية.

ثانياً: النتيجة الإجرامية في جرائم تلوث البيئة البحرية:

إن النتيجة الإجرامية هي الأثر الذي يترتب على السلوك الإجرامي الذي يقر المشرع له العقاب الجنائي، على أنه يجب الأخذ بعين الاعتبار في التكوين القانوني للجريمة وللنتيجة الإجرامية مدلولاً قانونياً وآخر مادياً (منير، 2014، صفحة 69). ولقد عرّف المشرع الليبي الضرر في جرائم تلوث البيئة البحرية في المادة الأولى الفقرة رقم 3 من القانون الخاص بحماية البيئة رقم 15 لسنة 2003م بأنه حدوث أية حالة أو ظرف ينشأ عنه تعرض صحة الإنسان أو سلامة البيئة للخطر نتيجة لتلوث مياه البحر أو المصادر المائية، كما أنه وفقاً للمادة رقم 69 من القانون المصري - سالف الذكر - فإن المشرع قد اشترط تحقيق النتيجة الإجرامية التي تتمثل في حدوث التلوث للشواطئ المصرية أو المياه المتاخمة لها لقيام أركان هذه الجريمة وتكاملها والعقاب على السلوك الإجرامي الذي أدّى لتلك النتيجة، كما أنه في المادة 32 من القانون - سالف الذكر - قد اكتفي بمجرد السلوك حتى تتعدّد الجريمة، فقد حظر عملية استيراد النفايات الخطرة أو السماح بدخولها لجمهورية مصر العربية أو مرورها، في حين أنّ الآثار التي تترتب على هذا السلوك غير داخلية في الركن المادي للجريمة.

ثالثاً: العلاقة السببية في جرائم تلوث البيئة البحرية.

تتمتع النتيجة الإجرامية في جريمة تلوث البيئة البحرية بطابع خاص من الناحية الزمنية والمكانية، حيث تتراخي عن زمان ومكان ارتكاب السلوك الإجرامي المكون للجريمة البيئية، بالإضافة إلى صعوبة إثبات الضرر الذي ينتج عن

التلوث في الوسط البحري نتيجة لانتشار المواد الملوثة له بشكل سريع وذلك بسبب عدة عوامل منها الامواج والتيارات البحرية والرياح وهي تلعب دوراً كبيراً في ذلك.

الفرع الثاني: الركن المعنوي للجرائم التي تمس بالبيئة البحرية

الركن المعنوي عبارة عن تعبير عن الإرادة التي تتعاصر مع الماديات المكونة للجريمة وتبعتها للوجود (منير، 2014، صفحة 81)، وجرائم تلويث البيئة البحرية لا تُعد سوى جرائم عمدية يتخذ ركنها المعنوي صورة القصد الجنائي، أو جرائم غير عمدية يتخذ ركنها المعنوي صورة الخطأ غير العمدي.

أولاً: القصد الجنائي في جرائم تلويث البيئة البحرية

تتجه إرادة الجاني للنشاط الإجرامي الذي يباشره والنتيجة التي ترتب به مع العلم بها وبكل العناصر التي يشترطها القانون، والقصد الجنائي هو أخطر صور الركن المعنوي حيث تتجه إرادة الجاني لارتكاب الفعل وتحقيق النتيجة معاً مع تعدد مخالفة القانون، وجريمة تلويث البيئة البحرية كسائر الجرائم قد يتخذ ركنها المعنوي صورة القصد الجنائي وتكون عمدية في حالة اقتراف الفاعل لجريمته عالمياً بحقيقتها الواقعية وعناصرها القانونية، وبناء عليه يمكن معرفة القصد الجنائي في جرائم تلويث البيئة البحرية على أنه انصراف إرادة الجاني لارتكاب الجريمة مع العلم بأركانها وفقاً لما يتطلبه القانون.

ومن ثم يجب توافر العلم في جرائم تلوث البيئة البحرية والإرادة، والقاعدة العامة في قانون العقوبات هي عدم الاعتداد بالغاية والباعث في تكوين القصد الجنائي غير أنه خروجاً على هذه القاعدة فيمكن أن يحقّق الباعث بوصفه عنصراً من عناصر الركن المعنوي في جرائم تلوث البيئة البحرية، وذلك كاشتراط المشرع المصري القصد الجنائي الخاص في هذه الجريمة وفقاً للمادة رقم 60 الفقرة 2 من القانون سالف الذكر (منير، 2014، صفحة 90)، كما أنّ الباعث قد يشكل مانعاً من موانع العقاب في هذه الجريمة.

ثانياً: الخطأ غير العمدي في جرائم تلويث البيئة البحرية

هو إخلال الجاني عند سلوكه بالواجبات المتعلقة باليقظة والحذر المفروضة قانوناً، وهو ما يؤدي لحدوث النتيجة غير المتوقعة، في حين أنه كان في استطاعته وواجبه أن يتوقعها أو يحول دون أن تحدث، ولقد عاقب المشرع الليبي كل من يرتكب جريمة تلويث البيئة البحرية على أساس الخطأ غير العمدي في المادة 67 من القانون سالف الذكر، التي تقضي بعقوبة الغرامة لكل من يخالف أحكام المادة رقم 23 من ذات القانون في حالة تم تفريغ الناتج عن عطب السفينة أو أحد أجهزتها وذلك بهدف تعطيل السفينة أو إتلافها أو عن طريق الإهمال (منير، 2014، صفحة 98).

المطلب الثاني

المسؤولية الجنائية عن الجرائم الماسة بالبيئة البحرية

ترتكز التشريعات الجنائية على قاعدة عامّة تتمثل في عدم مساءلة غير الإنسان جنائياً؛ لأنّه الذي يتوافر لديه عنصر المسؤولية إعمالاً لمبدأ شخصية العقوبة إلا أنّ مسؤولية الشخص المعنوي كانت محلّ جدل كبير، حتى سنت في التشريعات الجنائية الحديثة (الطور، 2006، صفحة 341) ويرجع ذلك للدور الكبير الذي تلعبه في الحياة وخاصة بتطور الميادين كافة الاجتماعية والاقتصادية والتكنولوجية، وعليه سيتم تقسيم هذا المطلب على ثلاثة فروع على نحو ما هو آت.

الفرع الأول: المسؤولية الواقعة على عاتق الأشخاص الطبيعيّة والمعنويّة.

الفرع الثاني: الجزاءات القانونيّة المقرّرة لجريمة المساس بالبيئة البحريّة.

الفرع الثالث: موانع المسؤولية الجنائية عن الجرائم الماسة بالبيئة البحريّة.

الفرع الأول: المسؤولية الواقعة على عاتق الأشخاص الطبيعيّة والمعنويّة

أولاً: المسؤولية الجنائية الواقعة على عاتق الشخص الطبيعي

إنّ الشخص الطبيعي الذي يتمتع بالإدراك والاختيار هو من يُعدّ في نظر القانون الجنائي مسؤولاً جنائياً عمّا يصدر عنه من الأفعال، كما أنّ المسؤولية الجنائية للشخص الطبيعي في مجال تلوث البيئة البحرية قد تكون شخصية قائمة على الخطأ الشخصي أو عن فعل الآخرين من الخاضعين للإشراف أو الرقابة (J.H)، (صفحة 50).

1. المسؤولية الجنائية للشخص الطبيعي عن الفعل الشخصي في جرائم تلوث البيئة البحرية

إنّ تحديد الفعل الشخصي يقود لتعيين الشخص الطبيعي المسؤول عن ارتكاب جريمة تلوث البيئة البحرية، فقد يتم عن طريق الإسناد القانوني أو الإسناد المادي أو الإسناد عن طريق الإنابة في الاختصاص، كما يُعدّ فاعلاً للجريمة من يقوم بتنفيذ عناصر الجريمة المادية أو يمتنع عن القيام بأداء الالتزام وفقاً لما حدّده نص القانوني، ومن ثم تخضع جرائم تلوث البيئة البحرية وإسنادها لكل من يرتكب النشاط المادي للجريمة إيجابياً كان أو سلبياً، أو بطريق المساهمة ممّا يترتب عليه تلوث البيئة البحرية وفقاً للقوانين واللوائح، ولقد اتّبع المشرع المصري هذا المنهج فيما قرره من أحكام في قانون البيئة في المادّة 74 (منير، 2014، صفحة 103).

2. المسؤولية الجنائية للشخص الطبيعي عن فعل الغير في جرائم تلوث البيئة البحرية

تُعدّ حالات المسؤولية الجنائية عن فعل الغير استثناء على مبدأ شخصية المسؤولية الجنائية، وتتضح أهميّة إقرار هذه المسؤولية عن فعل الغير في جرائم تلوث البيئة البحرية في أنّها تُرتكب بمناسبة التقصير من المالك أو المستغلّ للسفينة

بواجب الإشراف أو الرقابة على العاملين أو نتيجة عدم اتخاذ إجراءات الحيلة والوقاية التي تفرضها القوانين واللوائح المنظمة لتلك الأنشطة، ومن ثم تتعدّد مسؤولية ربّ العمل أو صاحب المنشأة أو مديرها فور ارتكاب المخالفة من جانب أحد العاملين لديه (J-P، 1969، صفحة 285).

ومن مبررات الأخذ بالمسؤولية الجنائية عن فعل الغير في جرائم تلوث البيئة البحرية ضمان تنفيذ القوانين البيئية واتساع نطاق التجريم، وخطورة هذه الجرائم، ويُشترط لقيام هذه المسؤولية ارتكاب جريمة تلوث البيئة البحرية عن طريق التّابع، وقيام العلاقة السببية بين سلوك التّابع وخطأ المتبوع، وعدم تفويض المتبوع صلاحياته للغير (منير، 2014، صفحة 108).

ثانياً: مسؤولية الشّخص المعنويّ جنائياً.

اتّجهت غالبية السياسات الجنائية المعاصرة لإقرار هذا النمط من المسؤولية في ظلّ التّغيرات الاجتماعية والاقتصادية والتي ترتّب عليها كثيراً من الأضرار، ولقد استقرّ سُراح القانون على فكرة وجوب مساءلته في مجال حماية البيئة البحرية في العديد من النّظم القانونية، غير أنّ هناك انقساماً بين الشّراح فمنهم المؤيد ومنهم المعارض لفكرة مساءلة الشّخص المعنويّ جنائياً.

1. موقف الفقه اتّجاه المسؤولية الجنائية للشّخص المعنويّ في جرائم تلوث البيئة البحرية

إنّ مسألة المسؤولية الجنائية للشّخص المعنويّ من أهمّ المسائل التي انقسم الشّراح حولها إذ هناك اتّجاه يرفض هذه الفكرة للطبيعة الافتراضية للشّخص المعنويّ ومجاورة المسؤولية الجنائية للشّخص المعنويّ لمبدأ التّخصّص، وتعارضها مع مبدأ شخصيّة العقوبة وتعدّد تطبيقها على الشّخص المعنويّ، في حين أنّ هناك اتّجهاً آخر أيّد هذه الفكرة لأنّ طبيعة الشّخص المعنويّ ليست افتراضية بل حقيقة، كما أنّ مبدأ التّخصّص لا يرسم حدود الوجود القانوني للشّخص المعنويّ ولا تتعارض مع مبدأ شخصيّة العقوبة وقابليّة تطبيقها على الشّخص المعنويّ، كما يُشترط لقيام مسؤولية الشّخص المعنويّ جنائياً في جرائم تلوث البيئة البحرية أن ترتكب لحسابه وعن طريق أحد ممثليه (E، 1993، صفحة 261).

2. موقف التشريعات المقارنة اتّجاه المسؤولية الجنائية للشّخص المعنويّ في جرائم تلوّث البيئة البحرية

لقد تباينت النّظم القانونية حول إقرار المسؤولية الجنائية للشّخص المعنويّ، والمبدأ العامّ في قانون العقوبات الليبيّ وكذلك المصريّ هو عدم الاعتراف بالمسؤولية الجنائية للشّخص المعنويّ؛ وذلك لأنّ الرّأي السائد فقهاً وقضاءً أنّ المشرّع لا يسأل الأشخاص المعنويّة جنائياً، أمّا فيما يتعلّق بجرائم تلوّث البيئة البحرية فقد تبّنى المشرّع الليبيّ مبدأ المسؤولية

الجنايئة للشخص المعنوي بموجب المادة الأولى من القانون رقم 15 لسنة 2003م، وكذلك المشرع المصري في النصوص الواردة في قانون البيئة سالف الذكر بنص المادتين 87 و93 من ذات القانون (منير، 2014، صفحة 123). وذلك أن نسبة أفعال التلوث في الكثير من الأحوال إلى الشخص المعنوي ومن ثم سارت التشريعات الجنائية على اتجاه جديد في تقريرها هذا النمط من المسؤولية يعكس مفهوماً جديداً في السياسة الجنائية الحديثة (الشركسي، 2017، صفحة 358).

وذلك في ضوء التطور الأوضاع الاقتصادية والبيئية، وقد أيد الفقه والقضاء في معظم دول العالم هذا الاتجاه. أما المشرع الفرنسي فقد أقر بمبدأ المسؤولية الجنائية للأشخاص المعنوية، ولكن يستثنى الدولة من هذا المبدأ، ويشترط المشرع لقيام هذه المسؤولية أن يرتكب الجريمة لحساب الشخص المعنوي ومن جانب أحد أجهزته وممثليه، فضلاً عن إقرار المشرع الفرنسي بازدواجية المسؤولية الجنائية عن ذات الأفعال لكلا الشخصين الطبيعي والمعنوي.

الفرع الثاني: الجزاءات القانونية المقررة لجريمة المساس بالبيئة البحرية

تهدف السياسة الجنائية إلى حماية البيئة البحرية والمحافظة عليها، وذلك عن طريق تضمين التشريعات المعنية بحماية البيئة بالجزاءات القانونية الرادعة فقد اتجهت غالبية التشريعات في مجال جرائم تلويث البيئة لتوظيف مزيج من الجزاءات القانونية المتمثلة في العقوبات الجنائية والإدارية والمدنية في النظام العقابي الواحد الذي يوفر أكبر قدر من الحماية الفعالة للبيئة.

أولاً: الجزاءات الجنائية المقررة في جرائم تلويث البيئة البحرية

يُعدّ ظهور الجزاء الجنائي في التشريعات البيئية ظاهرة عامة كأحد أسباب بروز دور القانون الجنائي البيئي، ويهدف الجزاء الجنائي في مجال حماية البيئة البحرية لضبط السلوك الاجتماعي للأفراد بهدف تحقيق مصلحة الحفاظ على البيئة البحرية. تأسيساً على ذلك، ولدراسة صورتي الجزاء الجنائي في جرائم تلويث البيئة البحرية سوف يتم تقسيم الفرع على النحو الآتي:

1. العقوبات المقررة عن جرائم تلويث البيئة البحرية.

2. التدابير الاحترازية عن جرائم تلويث البيئة البحرية.

1. العقوبات المقررة عن جرائم تلويث البيئة البحرية

تتنوع العقوبات في جرائم تلويث البيئة البحرية لعقوبات سالبة للحرية، ولقد حرص المشرع المصري على استخدام عقوبة السجن في هذه الجرائم في نص المادة رقم 95 من قانون البيئة سالف الذكر، وكذلك عقوبة الحبس فقد تواضع المشرع

المصريّ في استخدام هذه العقوبة في جرائم تلوث البيئة البحريّة ونصّ عليها في الكثير من الجرائم ومنها جريمة إلقاء أية مواد أو تصريف نفايات أو سوائل غير معالجة من شأنها أن تُحدث التلوث في الشواطئ، وبعض التشريعات نصّت على عقوبة الإعدام في هذه الجرائم ومنها التشريع الجزائريّ (منير، 2014)، فضلاً عن العقوبات الماليّة التي تصيب الجاني في ذمته الماليّة دون المساس بجسمه أو حريته أو منزلته الاجتماعيّة، ومنها عقوبة الغرامة وهو ما نصّ عليه المشرّع المصريّ في المواد العديد من قانون حماية البيئة المصري في المادة رقم 90.

في حين نجد المشرّع الليبيّ اعتمد عقوبة الغرامة فحسب في حال وقوع مخالفة لنصوص قانون حماية وتحسين البيئة، وكان الأجدر بالمشرّع السير على خطا المشرّع المصريّ الذي رفع قيمة الغرامة عن الجرائم المحددة والمجرّمة بموجب قانون حماية البيئة رقم 4 المعدل بالقانون رقم 9 لسنة 2009م.

حيث نجد المادة 65 من قانون البيئة الليبيّ نصّت على معاقبة كل من يخالف أحكام المواد العاشرة والحادية عشرة والخامسة عشرة والثامنة عشرة والعشرين من هذا القانون بالغرامة التي لا تقل عن ألف دينار وتتجاوز خمسة آلاف دينار، كما نصت المادة 66 منه على إنه "1. يُعاقب بغرامة لا تقلّ عن خمسين ألف دينار ولا تتجاوز مائة ألف دينار، ربابنة السفن أو الناقلات أو الوحدات البحريّة الأخرى الذين يلقون في الموانئ أو المياه الإقليميّة الليبيّة، موادّ كيميائيّة أو مخلفات أو موادّ مشعّة أو غازات أو موادّ سامّة أو مفرّعات بقصد التخلّص منها أو تخزينها. 2. يعاقب بغرامة لا تقلّ عن خمسة آلاف دينار ولا تتجاوز خمسة عشر ألف دينار كلّ من يلقي في الموانئ أو المياه الإقليميّة الليبيّة القاذورات أو الفضلات أو المرشمة أو مخلفات الوقود أو رواسب الخزانات.

وجاء المشرّع ونصّ في المادة 67 على أنه "يعاقب بغرامة لا تقلّ عن خمسين ألف دينار ولا تتجاوز مائة ألف دينار الرّبان أو مالك السفينة أو مُجهّزها أو مستعملها إذا خالف أحكام المادة الثّانية والعشرين من هذا القانون. وفي حالة العود تكون العقوبة والغرامة التي لا تقلّ عن مائتي ألف دينار ولا تتجاوز ثلاثمائة ألف دينار".*
و نصّ أيضاً في المادة 68 على ما يأتي*:

يعاقب ربابنة السفن والناقلات بغرامة لا تقلّ عن خمسة آلاف دينار ولا تتجاوز عشرة آلاف دينار في الحالات ومنها عدم مسك سجلات الرّيت المحددة بالمادّة الرابعة والعشرين من هذا القانون.

* المادة رقم 67 من القانون رقم 15 لسنة 2003م الخاصّ بحماية وتحسين البيئة الليبيّ
* المادة رقم 68 من القانون رقم 15 لسنة 2003م الخاصّ بحماية وتحسين البيئة الليبيّ.

أما المشرع المصري فقد شدد عقوبة الغرامة في جرائم تلوث البيئة البحرية في حالة العود وفقاً لنص المادة رقم 91 الفقرة 2 من قانون حماية البيئة رقم 4 المعدل بالقانون رقم 9 لسنة 2009 م (منير، 2014، صفحة 148).

يضاف إلى ذلك عقوبة المصادرة في هذه الجرائم وهو ما نص عليه المشرع المصري في المادة رقم 98 من القانون سالف الذكر والمشرع الليبي في المادة 64/ف2 حيث نصت على أن "... للمحكمة في جميع الأحوال أن تحكم بمصادرة الأدوات التي ارتكبت بها المخالفة، كما رأيت لذلك مقتضى" والمادة رقم 14 من قانون تنظيم استغلال الثروة البحرية لسنة 1989م.

2. التدابير الاحترازية عن جرائم تلوث البيئة البحرية:

3. تحرص التشريعات البيئية على استخدام التدابير الاحترازية بجانب العقوبات الأصلية المقررة لجرائم تلوث البيئة البحرية؛ لأن لها دور ردي ووقائي ومن هذه التدابير إلغاء الترخيص وغلق المنشأة وحظر مزاوله النشاط وهو ما نصت عليه المادة رقم 84مكرر الفقرة الثانية من قانون البيئة المصري رقم 4 المعدل بالقانون رقم 9 لسنة 2009 م بأنه "فضلاً عن العقوبات الأصلية السابقة يجوز الحكم بغلق المنشأة، وإلغاء الترخيص الصادر لها أو وقف النشاط المخالف".

ثانياً: الجزاءات غير الجنائية في جرائم تلوث البيئة البحرية.

تتميز الجزاءات غير الجنائية بأهمية كبيرة في جرائم تلوث البيئة البحرية حيث إنها تلعب دور الوقاية والردع والحماية يتناسب مع الطبيعة الخاصة لهذه الجرائم، سواء أكانت جزاءات مدنية أو إدارية.

1. الجزاءات المدنية في جرائم تلوث البيئة البحرية.

الجزاء المدني هو ذلك الأثر الذي يترتب على مخالفة القاعدة القانونية التي تحمي المصلحة الخاصة أو الحق الخاص، ومنها التعويض فوجد المشرع الليبي نص على الاحتفاظ للجهات المسؤولة عن متابعة شؤون حماية البيئة وتحسينها- الاحتفاظ بحقها في التعويض عن الأضرار الناجمة عن تلوث البيئة البحرية طبقاً للمادة 23 من قانون البيئة رقم 15، وكذلك نص على احتفاظ المضرور بحقه في المطالبة بالتعويض من أي فعل يشكل مخالفة لأحكام القانون المذكور في المادة 64 منه، في حين أن المشرع المصري لم ينص في قانون حماية البيئة سالف الذكر على أية أحكام خاصة بالمسؤولية المدنية للتلوث (منير، 2014، صفحة 158).

2. الجزاءات الإدارية في جرائم تلوث البيئة البحرية

منح المشرع المصري سلطة العقاب للسلطات الإدارية بهدف تمكينها من أداء مهامها الضبطية المتنوعة، ويقصد بتلك الجزاءات التدابير والإجراءات ذات الطبيعة الوقائية التي تتخذها الإدارة بصورة عاجلة وسريعة من أجل درء المخاطر

المرتتبة على ارتكاب المخالفة التي يصدر الحكم الجنائي بشأنها وفقاً للإجراءات القانونية ومنها الغرامة الإدارية والغلق الإداري أو وقف العمل بالمنشأة وسحب الترخيص أو إلغاؤه ولقد ورد في قانون البيئة المصري العديد من التطبيقات للجزاء الإداري في المادة 89 (منير، 2014، صفحة 162).

ولابد للمشرع الليبي أن يسير على هدي المشرع المصري في ذلك.

الفرع الثالث: موانع المسؤولية الجنائية عن الجرائم الماسة بالبيئة البحرية

تتميز موانع المسؤولية الجنائية بكونها شخصية تحول دون توافر الأهلية الجنائية وهي تختلف عن أسباب الإباحة التي تتميز بالموضوعية، غير أن موانع المسؤولية الجنائية لا تمحو عن الفعل صفة الجريمة، كما أنها لا تؤثر في النتيجة الضارة، ومن ثم فلا تحول دون قيام المسؤولية المدنية والتعويض عن الضرر، وسوف نتطرق لموانع المسؤولية الجنائية في نطاق جرائم تلويث البيئة البحرية.

أولاً: الموانع التقليدية للمسؤولية الجنائية في جرائم تلوث البيئة البحرية

يقصد بالموانع التقليدية الأسباب العامة التي تنص عليها غالبية قوانين العقوبات كحالة الضرورة وهذا ما نصت عليه المادة 26 من قانون حماية البيئة الليبي و المادة رقم 54 من قانون حماية البيئة المصري سالف الذكر، على أنه لا تسري العقوبات التي تم النص عليها في هذا القانون على حالات التلوث الناجمة عن تأمين السفن أو سلامة الأرواح عليها، يضاف إلى ذلك القوة القاهرة التي تُعد أحد أسباب انتفاء المسؤولية الجنائية في جرائم تلوث البيئة البحرية غير أنه يشترط أن يكون الحادث غير متوقع، وأن يستحيل تفاديه بشكل مطلق، وأن يتم اتخاذ كل الاحتياطات اللازمة لمنع التلوث أو تقليل آثاره، وأن لا يكون التلوث قد حدث بمعرفة الريان أو المسؤول عن السفينة أو نتيجة الإهمال وقام على الفور بإخطار الجهة الإدارية المختصة بذلك (منير، 2014، صفحة 127).

ثانياً: الموانع المستحدثة للمسؤولية الجنائية في جرائم تلويث البيئة البحرية

ولقد أخذت بعض التشريعات الحديثة بالأنظمة المستحدثة التي يمكن إدراجها في نطاق موانع المسؤولية الجنائية في جرائم تلويث البيئة البحرية، ومنها الترخيص الإداري وهو قرار من القرارات الإدارية التي تصدره السلطة المختصة قبل ممارسة المهنة أو النشاط المعين لوقاية المجتمع من المخاطر الناجمة عن هذه الأنشطة بصورة غير آمنة بسبب سوء فهم أو تقدير أصحاب الشأن ويستمد الترخيص الإداري أهميته من النص القانوني الذي يوجب الحصول على هذا الترخيص، وتنص المادة رقم 56 من قانون البيئة المصري على عدم جواز الترخيص لأية سفينة أو ناقلة بالقيام بأعمال الشحن والتفريغ إلا

بعد أن يتم الرجوع إلى الجهة الإدارية المختصة لاستقبالها وتوجيهها لأماكن التخلص من النفايات ومياه الاتزان غير النظيفة، ولقد اعترفت العديد من الأحكام القضائية بالتّرخيص الإداري كسبب من أسباب الإباحة، وهو ما أكدته محكمة النقض الفرنسية (Cass. Crim، 1986، صفحة 138)، كما أنّ المحكمة الدستورية العليا في جمهورية مصر العربية حظرت إلقاء المخلفات الصلبة أو السائلة أو الغازية في مجاري المياه على أنه يستتبي من ذلك الحالات التي يرخّص لها الوزير المختصّ وفقاً لترخيص يصدره بعد الدّراسة لكلّ التّأثيرات وتوحي كافة الأضرار للتلوث البيئي (منير، 2014، صفحة 132). والقاعدة السّائدة في معظم التّشريعات هي افتراض العلم بقانون العقوبات والقوانين العقابية المكّملة له افتراضاً غير قابل لإثبات العكس، ومن ثمّ فلا يجوز الاعتذار بالجهل بها أو الغلط في أحكامها، وتوجد تشريعات تقبل فكرة الغلط أو الجهل في قانون العقوبات العامّ وكالتّشريع الفرنسي والبولندي، وبعضها الآخر لم يعالج هذه الفكرة في القانون (منير، 2014، صفحة 137).

الخاتمة

في نهاية هذه الدّراسة التي تناولت أهم مظاهر الحماية الجنائية للبيئة البحرية في التّشريعين الليبيّ والمصريّ، التي أعطاهما كلاهما الأهميّة البالغة من خلال القوانين المتضمّنة للقواعد القانونية الزّادعة في وجه الانتهاكات والاعتداءات التي من شأنها أن تمسّ بالبيئة البحرية، ذلك أنّ البيئة البحرية من المجالات واسعة النّطاق بحيث تكثّر فيها الاعتداءات، وهو ما يستوجب توفير التّرسّانة القانونية اللاّزمة لحمايتها لأنّ حماية البيئة العامّة حقّ للأجيال الحاليّة كما أنّه حقّ للأجيال المستقبل، ولقد جرّم المشرّعين الليبيّ والمصريّ العديد من الأفعال التي من شأنها المساس بالبيئة البحرية، ولقد أوجب قيام المسؤوليّة الجنائيّة لكل مخالف لتلك القواعد، بالإضافة إلى النصّ على العقوبات المفصّلة في القوانين المنظّمة لحماية البيئة البحرية. وبعد انتهاء هذه الدّراسة توصلنا إلى مجموعة من النّتائج أهمّها ما يأتي:

- عدم وجود تعريف موحد للبيئة البحرية، ويرجع ذلك إلى أنّها إحدى المصطلحات الحديثة نسبياً في الفقه القانوني.
- القانون الجنائيّ الخاصّ بحماية البيئة البحرية لا يعدّ قانوناً مستقلاً بذاته بل هو القانون المتغلغل في أحكام القوانين المهمة بحماية البيئة البحرية، التي تتضمّن الجزاءات الجنائيّة لتدعيم القواعد التّظيمية في تلك التّشريعات.
- خلو التّشريعات العربيّة من النّصوص القانونية التي تنظّم وتجرم أفعال التلوث في أعالي البحار على الرّغم من أنّ اتّفاقيّة الأمم المتّحدة لقانون البحار لعام 1982 تسمح بذلك.

- تُعدّ الكثير من جرائم تلويث البيئة البحرية من جرائم الخطر وذلك لأنّ المشرّع لا يتطلّب فيها وقوع النّتيجة المادّيّة الملموسة بل إنّه قد اكتفي بكون الفعل من شأنه أن يهدّد بوقوع الضّرر وذلك تماشياً مع السّياسة الحديثة في التّجريم.
- تتعدّد المسؤوليّة الجنائيّة فيما يتعلّق بالمساس بالبيئة البحريّة للشّخص الطّبيعيّ والمعنويّ أيضاً.
- تجدر الإشارة إلى اعتماد المشرّع اللّبيّي على نظام المصالحة في الجرائم الماسّة بالبيئة وذلك بموجب المادة 69 من القانون رقم 15 مما يقلل ذلك من فعالية وجدوى الحماية الجنائية التي يوفرها هذا القانون للبيئة عموماً والبيئة البحرية على وجه الخصوص.
- ونجده ابتعد عن العقوبات السّالبة للحرية والمعاقبة بالغرامة ورفع قيمها بخلاف القانون الملغي رقم 7 لسنة 1982م ولقد أسفرت هذه الدّراسة على بعض التّوصيات التي يمكننا إيجازها فيما يأتي:
- إنشاء النّظام القانونيّ الموحد الذي يشمل كلّ القضايا التي تُعنى بحماية البيئة البحريّة من النّاحية الجنائيّة.
- تشديد العقوبات فيما يتعلّق بالاعتداءات على البيئة البحريّة.
- ضرورة استحداث المجلس الأعلى لحماية البيئة، الذي يعنى المشاكل البيئيّة وإيجاد الحلول النّاجحة.
- تفعيل دائرة الأخلاق بجانب دائرة القانون في مجال حماية البيئة بصورة عامّة والبيئة البحرية بصورة خاصّة.
- ضرورة تكوين القضاة المتخصّصين في جرائم تلوث البيئة بصورة عامّة والنصّ على القواعد الإجرائيّة في صلب التّشريعات البيئيّة لأنّها من الجرائم التي تختلف عن الجرائم التقليديّة من حيث طبيعتها.

المراجع

- Cass. Crim 13 .(1986) .fev 1986, Pourvoi n 82-93 743, Buil, crim, N° 59.138 صفحة .
- G. Levasseur et J-P .(1969) .*Doucet, le droit pénal appliqué* , Ed.Cujas .paris ،france.
- la troisième conférence des nations unies sur le droit de la mer .(1971) .*Jean-Pierre Lévy* .France: Annuaire Français de Droit International.
- Mohammad Amin AlKarisheh و Sulaiman Ali Naser Alsinani .(2018) .The Crimes of Trespassing the Marine Environment in the UAE Legislations .*Journal of Business and Law* .35-20 الصفحات (2)،doi:https://doi.org/10.51958/aaujblv2i2p2pp1-16

- Picard E .(1993) .*la responsabilité pénal des personnes morale de droit publique, fondement et champ d'application, Revue des sociétés* .
- Robert (J.H) .(بلا تاريخ) .*et rémond –Gouilloud (M)* .
- STEFANI (Gaston) et LEVASSEUR (Georges) .(1976) .*DROIT PÉNAL GÉNÉRAL, 9ème éd., Coll. Précis Dalloz* (المجلد neuf) .(Dalloz (المحرر ،Paris ،Paris: La Mémoire du Droit.
- ابتسام سعيد الملكاوي .(2008) .*جريمة تلويث البيئة، دراسة مقارنة (المجلد الأولى)* . عمان، الأردن: دار الثقافة.
- ابن المنظور الإحصار .(٦٣٠ - ٧١١) .*لسان العرب* . القاهرة، القاهرة، مصر: دار الكتب العلمية.
- أحمد جدي براس .(2020) .*الحماية القانونية للبيئة المائية في التشريع الجزائري* . مجلة الاجتهاد للدراسات القانونية والاقتصادية، الصفحات 476-475.
- أحمد سكندري .(1995) .*أحكام حماية البيئة البحرية من التلوث في ضوء القانون الدولي العام* . أطروحة الدكتوراه، 10. الجزائر، عكنون، الجزائر: جامعة الجزائر .
- أحمد عبد الكريم سلامة .(189) .*التلوث النفطي وحماية البيئة البحرية* . المجلة المصرية للقانون الدولي، الصفحات 95 - 128.
- أحمد فتحي سرور .(1986) .*الوسيط في قانون العقوبات، القسم العام* . القاهرة، مصر: دار النهضة العربية.
- أحمد محمود الجمل .(1998) .*حماية البيئة البحرية من التلوث في ضوء التشريعات الوطنية والاتفاقيات الإقليمية والمعاهدات الدولية* . الإسكندرية، مصر: منشأة المعارف.
- أشرف هلال .(2011) .*التحقيق الجنائي في جرائم البيئة (المجلد الأولى)* . القاهرة، مصر: دار النهضة العربية.
- الفتني منير .(2014) .*الحماية الجنائية للبيئة البحرية من التلوث* . أطروحة دكتوراه، 48. الجزائر، بن عكنون، الجزائر: جامعة الجزائر 1 بن يوسف بن خدة.
- حسان جرادي .(5, 6, 2022) .*الحماية الجنائية للبيئة البحرية في التشريع الجزائري* . رسالة ماجستير، 1. الجزائر، تبسة، الجزائر: جامعة العربي التبسي.
- رائف محمد لبيب .(2009) .*الحماية الإجرائية للبيئة من المراقبة إلى المحاكمة (المجلد الأولى)* . القاهرة، مصر: دار النهضة العربية.
- رمضان محمد بطيخ .(2005) .*القانون و حماية البيئة. أعمال ندوات: دور التشريعات والقوانين في حماية البيئة العربية (الصفحات 305-339)* . القاهرة: المنظمة العربية للتنمية الإدارية.
- رنا إباهيم سليمان العطور .(2006) .*المسؤولية الجزائرية للشخص المعنوي* . مجلة جامعة دمشق للعلوم الاقتصادية والقانونية(2)، الصفحات 341 - 381.
- ريمة مقران .(28, 4, 2019) .*الحماية الجزائرية للبيئة البحرية في التشريع الجزائري* . مجلة العلوم القانونية و السياسية(1)، الصفحات 1630-1647.

- صليحة علي صداقة. (1996). النظام القانوني لحماية البيئة البحرية من التلوث في البحر المتوسط (المجلد الأول). بنغازي، ليبيا: منشورات جامعة قاريونس.
- عبد القادر الشخلي. (2009). حماية البيئة في ضوء الشريعة والقانون واقدارة والتربية والإعلام (المجلد الأول). بيروت، لبنان: منشورات الحلبي الحقوقية.
- عبد المنعم محمد داود. (1999). القانون الدولي للبحار والمشكلات البحرية (المجلد الأول). الإسكندرية: منشأة المعارف.
- عبد الهادي محمد علي عشي. (1989). الاختصاص في حماية البيئة البحرية من التلوث. رسالة نكتوراه، 28. القاهرة، مصر: جامعة الزقازيق.
- عبده عبد الجليل عبد الوارث أحمد. (2004). حماية البيئة البحرية من التلوث في التشريعات اليمنية والدولية. رسالة ماجستير، 9. عدن، اليمن: جامعة عدن.
- عبده عبد الجليل عبد الوارث أحمد. (2006). حماية البيئة البحرية من التلوث في التشريعات الدولية والداخلية. القاهرة، مصر: المكتب الجامعي الحديث.
- علي سعيدان. (2008). حماية البيئة من التلوث بالمواد الإشعاعية والكيميائية في القانون الجزائري (المجلد الأول). الجزائر، الجزائر: دار الخلدونية.
- علي مخزوم التومي. (2018). حماية البيئة في الفقه الإسلامي والقانون الوضعي، دراسة مقارنة. مجلة كلية الشريعة والقانون، صفحة 381.
- عماد فرحات. (مايو، 2000). التلوث النفطي. مجلة البيئة والتنمية، صفحة 1.
- لقمان يامون. (2012). المسؤولية الجنائية للشخص المعنوي عن جريمة تلويث البيئة. رسالة الماجستير، 14. الجزائر، الجزائر.
- محسن عبد الحميد أفكيرين. (2014). القانون الدولي للبحار. القاهرة، مصر: دار النهضة العربية.
- محمد أحمد منشاوي. (2005). الحماية الجنائية للبيئة البحرية، دراسة مقارنة. القاهرة، مصر: دار النهضة العربية.
- محمد الصيرفي. (2007). السياحة والسياحة والبيئة (المجلد الأول). الإسكندرية، مصر: دار الفكر الجامعي.
- محمد حسين عبد القوي. (2002). الحماية الجنائية للبيئة الهوائية. القاهرة، مصر: دار النسر الذهبي.
- محمد محمود الشركسي. (7، 2017). الحماية الجنائية للبيئة في التشريع الليبي. مجلة وادي النيل للدراسات والبحوث الإنسانية والاجتماعية والتربوية، صفحة 258.
- مدحت خلوصي. (2000). السفينة والقانون البحري (الإصدار 1، المجلد 1). القاهرة، مصر: منشأة المعارف.