

جريمة تلوث البيئة البحرية بالزيت
دراسة تحليلية في التشريع المصري والاتفاقيات الدولية

د. خالد صفوت ناجي عبد القادر بهنساوي

استاذ القانون الجنائي المساعد

كلية الحقوق – جامعة بني سويف

جريمة تلوث البيئة البحرية بالزيت

"دراسة تحليلية في التشريع المصري والاتفاقيات الدولية"

مستخلص البحث:

تُعد جريمة تلوث البيئة البحرية بالزيت من أخطر الجرائم البيئية المعاصرة لما تتطوي عليه من تهديد مباشر للبيئة البحرية وسلامة الإنسان، إلى جانب تأثيرها الواسع على الاقتصاد الدولي. وتكمن خطورة هذه الجريمة في اتساع نطاقها الجغرافي وتعدد صورها وتزايد وتيرة ارتكابها، خاصةً في ظل الأزمات الاقتصادية والسياسية والاجتماعية التي تُضعف الرقابة وتُقلل من أولوية القضايا البيئية في العديد من الدول. ويُعد التلوث البحري بالزيت من أكثر صور التلوث تعقيداً، نظراً لارتباطه الوثيق باستخدام النفط ومشتقاته بوصفها مصدراً رئيسياً للطاقة عالمياً، ورغم ضرورته الاقتصادية، فإن انسكابه في البحار والمحيطات يُلحق أضراراً جسيمة بالموارد البيئية ويُهدد التنوع البيولوجي ويُضعف النشاطات الاقتصادية المرتبطة بالبحر كالصيد البحري والسياحة. ومن ثم، برزت الحاجة الملحة إلى سن قواعد قانونية صارمة لمنع هذا النوع من التلوث والحد منه، مع تحديد المسؤوليات الجنائية والمدنية الناتجة عنه، بما يشمل التعويض عن الأضرار ومعالجة آثارها. وتقتضي مواجهة هذه الجريمة تضافر الجهود القانونية والتشريعية، على المستويين الوطني والدولي، من أجل صياغة إطار قانوني فعال ومتكامل يحقق الوقاية والمساءلة والمعالجة في آنٍ واحد.

الكلمات المفتاحية: جرائم البيئة - التلوث بالزيت - التلوث البحري - جريمة اقتصادية.

"Marine Oil Pollution Crime"

An Analytical Study in Egyptian Legislation and International Conventions

Abstract:

Marine oil pollution is considered one of the most serious contemporary environmental crimes due to its direct threat to the marine environment and human safety, as well as its wide-ranging impact on the global economy. The severity of this crime lies in its broad geographical scope, its various forms, and the increasing frequency of its occurrence, particularly amid the economic, political, and social crises that many countries currently face—crises that weaken oversight and reduce the prioritization of environmental issues. Marine oil pollution is among the most complex forms of pollution, given its close association with the use of oil and its derivatives as a primary global energy source. Despite its undeniable economic necessity, oil spills in seas and oceans cause severe damage to environmental resources, threaten biodiversity, and undermine economic activities related to the sea, such as fishing and tourism. Consequently, there has emerged an urgent need to establish strict legal rules to prevent and limit this type of pollution, while also defining criminal and civil liability for the resulting damage, including obligations to compensate and address the consequences. Combating this crime requires the concerted legal and legislative efforts at both national and international levels to develop an effective and comprehensive legal framework that ensures prevention, accountability, and remediation simultaneously.

Keywords: Environmental crimes – Oil pollution – Marine pollution – Economic crime.

مقدمة عامة

تتنوع البيئة الطبيعية التي تحيط بالإنسان إلى ثلاثة عناصر رئيسية: بيئة أرضية، وبيئة هوائية، وبيئة مائية.

١- البيئة الأرضية: تشمل اليابسة بكل ما تحتويه من تضاريس كالجبال والسهول والهضاب، إضافة إلى التربة والموارد الطبيعية مثل المعادن والنباتات والحيوانات البرية. وتؤثر هذه البيئة في حياة الإنسان من حيث السكن، الزراعة، والأنشطة الاقتصادية المختلفة.

٢- البيئة الهوائية: تتكون من الغلاف الجوي الذي يحيط بالأرض ويحتوي على الهواء اللازم للتنفس، كما يؤثر في المناخ والطقس.

٣- البيئة المائية: تشمل المسطحات المائية من بحار ومحيطات وأنهار وبحيرات، وهي ضرورية للحياة ومصدر رئيسي للمياه والغذاء.

تقسيم البيئة المائية:

تنقسم البيئة المائية بوجه عام إلى قسمين رئيسيين، يُميز كلٌّ منهما بخصائص بيئية وموارد طبيعية مختلفة، على النحو الآتي:

(١) البيئة البحرية:

وهي البيئة المالحة، وتشمل البحار والمحيطات والمسطحات المائية المتصلة بها، سواء كانت مترابطة طبيعياً أو عبر ممرات صناعية. وتُعد هذه البيئة من أكثر الأنظمة البيئية حساسية، لما تتميز به من تنوع بيولوجي، وثروات طبيعية هائلة، وأهمية استراتيجية واقتصادية على المستويين الوطني والدولي، فضلاً عن كونها ساحة رئيسية لأنشطة النقل البحري، والتجارة الدولية، واستخراج الطاقة.

٢) البيئة النهرية:

وهي البيئة التي تضم المياه العذبة، وتشمل الأنهار والبحيرات والينابيع. وتعود أصول مياهها إلى دورة المياه الطبيعية، حيث يتصاعد بخار الماء من المسطحات المائية الكبرى، ثم يتكثف ويسقط على شكل أمطار تُغذي منابع الأنهار وتُشكّل البيئة النهرية.

أهمية البيئة البحرية كجزء من الثروات الطبيعية:

تشكل البيئة البحرية جزءًا جوهريًا من النظام البيئي العالمي، وتمثل ثروة طبيعية هائلة لا غنى عنها في حياة الدول والشعوب. إذ تغطي المحيطات والبحار أكثر من ٧١% من مساحة كوكب الأرض، وتزخر بثروات حية (كالثروة السمكية) وغير حية (كالنفط والمعادن)، ما يجعلها عنصرًا محوريًا في معادلة الأمن الغذائي والاقتصادي وأمن الطاقة للدول.

وقد أدركت المجتمعات البشرية منذ وقت مبكر أهمية البيئة البحرية، ليس فقط كوسيلة للنقل والتجارة الدولية، بل باعتبارها موردًا طبيعيًا استراتيجيًا يرتبط بالسيادة الوطنية. ولهذا سعت الدول إلى تعزيز قدراتها التكنولوجية والعلمية في استكشاف واستغلال هذه الموارد، ما استدعى بالضرورة وضع قواعد قانونية دولية لتنظيم هذا الاستغلال، والحيلولة دون النزاع حوله أو الإضرار به.

وفي هذا الإطار، أكد قانون البيئة المصري رقم ٤ لسنة ١٩٩٤ في المادة ٤٨ على أن الدولة تملك الحق في حماية البيئة المائية داخل المنطقة الاقتصادية الخالصة، ولها وحدها الحق في إنشاء واستغلال المنشآت اللازمة لذلك. ويعد هذا النص تجسيدًا للالتزامات الدولية المصرية بموجب القانون الدولي، لاسيما ما ورد في اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار لعام ١٩٨٢، التي ألزمت الدول الساحلية بالحفاظ على بيئاتها البحرية واتخاذ التدابير الكفيلة بمنع التلوث والحد منه.

وقد خصص مؤتمر الأمم المتحدة للبيئة والتنمية^(١) فصلاً كاملاً ضمن جدول أعماله لحماية البحار والمحيطات والمناطق الساحلية، مؤكداً على ضرورة صيانة البيئة البحرية كشرط أساسي لاستدامة الحياة على كوكب الأرض. كما أن المعاهدات والاتفاقيات الدولية المتعلقة بالبيئة البحرية قد نصت صراحة على أهمية اتخاذ تدابير تشريعية وإدارية وطنية لحمايتها، وتحديد المسؤوليات القانونية المترتبة على الإضرار بها، مع تفعيل مبدأ المساءلة البيئية الدولية.

تأسيساً على ذلك، فإن الحفاظ على البيئة البحرية لا يمثل فقط التزاماً قانونياً، بل هو مسؤولية جماعية وإنسانية لضمان استمرار الحياة، وتأمين مورد استراتيجي تتوقف عليه رفاهية الأجيال القادمة واستقرار الكوكب بيئياً واقتصادياً.

تنامي التهديدات البيئية والتحديات القانونية في مواجهتها:

شهد العالم خلال العقود الأخيرة تنامياً ملحوظاً في التهديدات البيئية، نتيجة لما أفرزته الثورة الصناعية والتكنولوجية من أنشطة ملوثة للبيئة، إلى جانب الزيادة السكانية الكبيرة التي أسهمت في استنزاف الموارد الطبيعية وتدهور النظم البيئية. وقد نتج عن هذا الوضع اختلال التوازن البيئي وظهور صور متعددة من التلوث، كان من أبرزها التلوث البحري، الذي يشكل اليوم إحدى أبرز القضايا البيئية العالمية^(٢).

وتعد السلوكيات البشرية، سواء من الأفراد أو الدول، عاملاً رئيساً في التأثير على البيئة، حيث يتوقف مستقبل البيئة وسلامتها على مدى وعي الإنسان بمسؤوليته في المحافظة عليها. ومع تفاقم المشكلات البيئية، ازدادت الحاجة إلى تطوير الإطار

^(١) المنعقد في ريو دي جانيرو بالبرازيل، ٣-١٤ يونيو ١٩٩٢، والذي أطلق عليه جدول أعمال القرن الحادي والعشرين، وعرف هذا المؤتمر باسم "قمة الأرض ١٩٩٢".

^(٢) Michel Essou: Le droit pénal maritime, centre de droit maritime et des transports, Mémoire pour l'obtention de D.E.S.S. de droit maritime et des transports, université de droit d'Economie et des sciences d'Aix-Marseille, Faculté de droit et de science politique d'Aix-Marseille, 2003-2004, p.24.

القانوني الدولي والوطني لمواجهة هذه التحديات، فظهرت فروع قانونية جديدة، من أبرزها القانون الجنائي البيئي، الذي يتناول بالتجريم الأفعال المضرة بالبيئة، ويضع الأسس المتعلقة بالمسؤولية الجنائية عن الأضرار البيئية، وآليات الردع والعقاب المناسبة.

ونظرًا للطبيعة العابرة للحدود التي يتسم بها التلوث البحري، والذي لا يعترف بالحدود السياسية أو الجغرافية، برزت الحاجة الملحة إلى تعاون دولي فعال، وتنسيق جماعي لمواجهة هذه الظاهرة الخطيرة. وقد أولت الأمم المتحدة اهتمامًا بالغًا بهذا الموضوع، تجسد في عدد من المؤتمرات الدولية، أبرزها مؤتمر ستوكهولم عام ١٩٧٢ ومؤتمر ريو دي جانيرو عام ١٩٩٢، حيث تم اعتماد عدد من الاتفاقيات التي تُعنى بحماية البيئة البحرية، من أهمها اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار لعام ١٩٨٢ والتي دخلت حيز النفاذ في ١٩٩٤، التي أرسيت التزامات قانونية على عاتق الدول تجاه حماية البيئة البحرية، سواء عبر تدابير وقائية أو علاجية.

وفي السياق ذاته، أكد قانون البيئة المصري رقم ٤ لسنة ١٩٩٤ هذه الالتزامات، من خلال تجريم التلوث البحري، والنص على إجراءات للحد من آثاره، وبما يتسق مع أحكام الاتفاقيات الدولية المصادق عليها من قبل مصر، لا سيما اتفاقية (ماربول MARPOL ٧٣/٧٨)^(١) الخاصة بمنع التلوث البحري من السفن، والتي صدقت عليها في ٢ نوفمبر ١٩٧٣، وتم تعديلها في ١٧ فبراير ١٩٧٨. حيث تهدف الاتفاقية إلى منع التلوث الناتج عن السفن، بما في ذلك تسرب الزيت والمواد الضارة من عمليات التشغيل، وتقليل التلوث الناتج عن الاصطدام بالشواطئ والموانئ. ولا تطبق هذه الاتفاقية إذا تم التلوث انطلاقًا من اليابسة أو من طائرة.

(1) International convention for the prevention of pollution from ships, 1973 as modified by the protocol of 1978; (MARPOL convention 73/78).

كلمة (MARPOL) هي اختصار لعبارة (Marine Pollution).

وتُعد جريمة تلوث البيئة البحرية بالزيت من أخطر صور التلوث البيئي، نظراً لما تنطوي عليه من آثار كارثية على الحياة البحرية وعلى الإنسان، وما تطرحه من تعقيدات قانونية تتطلب تحديد أركان الجريمة البيئية، وإثبات المسؤولية الجنائية، سواء الفردية أو الدولية، فضلاً عن آليات جبر الضرر والتعويض عنه.

خطورة التلوث البحري بالزيت:

يُعد التلوث البحري بالزيت من أكثر صور التلوث تعقيداً، إذ يرتبط ارتباطاً وثيقاً باستخدام النفط ومشتقاته بوصفها مصدراً رئيسياً للطاقة على مستوى العالم. وبينما يشكل الزيت ضرورة اقتصادية لا غنى عنها، فإن انسكابه في البحار والمحيطات يؤدي إلى أضرار جسيمة بالموارد البيئية، ويهدد التنوع البيولوجي، ويُضعف النشاطات الاقتصادية المرتبطة بالبحر، مثل الصيد البحري والسياحة^(١).

ومن ثم، ظهرت الحاجة الملحة إلى وضع قواعد قانونية صارمة لمنع التلوث البحري بالزيت والحد منه، بالإضافة إلى تحديد المسؤوليات الجنائية والمدنية عن الأضرار الناجمة، بما في ذلك الالتزام بالتعويض عن تلك الأضرار ومعالجة آثارها.

لذا تُعد جريمة تلوث البيئة البحرية بالزيت من أخطر الجرائم البيئية المعاصرة، لما تمثله من تهديد مباشر للبيئة البحرية وسلامة الإنسان، فضلاً عن تأثيرها الواسع النطاق على الاقتصاد الدولي. وتكمن خطورة هذه الجريمة في اتساع نطاقها الجغرافي، وتعدد صورها، وتزايد وتيرة ارتكابها، خاصة في ظل الأزمات الاقتصادية والسياسية والاجتماعية التي تعاني منها العديد من الدول في الوقت الراهن، والتي تؤدي بدورها إلى ضعف الرقابة وتراجع أولوية القضايا البيئية.

(١) د/ محمد السيد أحمد الفقي، المسؤولية المدنية عن أضرار التلوث البحري بالزيت، دار المطبوعات الجامعية، الإسكندرية، ٢٠٠٠، رقم ١، ص ٦.

Michel Essou: Le droit pénal maritime, op.cit., p.28.

وقد كان تلوث البيئة البحرية بالزيت من أوائل أشكال التلوث التي استرعت اهتمام المجتمع الدولي، ما استوجب تدخلاً قانونياً مبكراً. ويُعد اعتماد اتفاقية لندن لعام ١٩٥٤ لمنع تلوث البحار بالزيت (Oil Pollution) (OilPol)^(١) أول استجابة دولية منظمة لهذه الظاهرة. تلتها بعد ذلك اتفاقية ماريول ٧٨/١٩٧٣، التي جاءت أكثر شمولاً، حيث وضعت ضوابط دقيقة لمنع التلوث من السفن، بما في ذلك التلوث الناتج عن عمليات التشغيل أو الحوادث البحرية.

كما تم إقرار عدد من الاتفاقيات الدولية المكملة، مثل الاتفاقية المتعلقة بمنع التلوث البحري بإلقاء النفايات وغيرها من المواد لعام ١٩٧٢ والمعروفة بـ "اتفاقية لندن" (London Convention)^(٢)، والاتفاقية الخاصة بالمسؤولية المدنية عن الأضرار الناتجة عن التلوث بالزيت المنعقدة في بروكسل، لعام ١٩٦٩، والتي تعرف اختصاراً بـ (CLC ١٩٦٩)^(٣)، وذلك في إطار تعزيز النظام القانوني الدولي لمكافحة التلوث البحري.

(١) أبرمت هذه الاتفاقية في ١٢ مايو ١٩٥٤ في لندن.

(٢) دخلت هذه الاتفاقية حيز النفاذ في ٣٠ أغسطس ١٩٧٥، وتعد هذه الاتفاقية واحدة من أولى الاتفاقيات الدولية التي عالجت مسألة التلوث البحري من خلال التحكم في إلقاء المواد في البحر من السفن والطائرات والمنشآت البحرية.

وفي عام ١٩٩٦، تم اعتماد بروتوكول لندن (London Protocol)، وهو تعديل شامل على الاتفاقية الأصلية، وشدد القيود على الإلقاء، حيث اعتمد مبدأ "القائمة البيضاء" أي حظر الإلقاء إلا لما هو منصوص عليه تحديداً.

(٣) اعتمدت هذه الاتفاقية تحت إشراف المنظمة البحرية الدولية (IMO)، وتهدف إلى تحميل مالك السفينة المسؤولية المدنية عن الأضرار التي تسببها الانسكابات النفطية. وضمان تعويض الأشخاص المتضررين من هذا التلوث، مثل الدول الساحلية أو الصيادين أو الأفراد. كما تلزم السفن بحمل تأمين أو ضمان مالي لتغطية التعويضات.

وفي هذا السياق، تولي جمهورية مصر العربية - وهي عضو في المنظمة البحرية الدولية (IMO) - اهتمامًا كبيرًا بحماية بيئتها البحرية، كونها تمتلك سواحل طويلة ومواقع بحرية استراتيجية. وقد كانت من أوائل الدول المنضمة إلى اتفاقية لندن لعام ١٩٥٤، ثم صادقت تباعًا على مجموعة من الاتفاقيات الدولية المهمة، منها:

- اتفاقية ماريول لعام ١٩٧٣ وتعديلاتها،

- اتفاقية برشلونة لحماية البحر المتوسط وبروتوكولاتها لعام ١٩٧٦^(١)،

- اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار لعام ١٩٨٢.

ويُقصد بالتلويث البحري بالزيت - في نطاق هذه الدراسة - النفط الخام ومشتقاته^(٢)، سواء نتج التلويث عن حوادث عرضية أو بفعل الإهمال أو عن تعمد، ويشمل ذلك

وتم تعديل هذه الاتفاقية لاحقًا بموجب بروتوكول عام ١٩٩٢، الذي رفع حدود المسؤولية وزاد من حماية المتضررين.

وقد عُرفت هذه الاتفاقية في اللغة الانجليزية باسم (International Convention on Civil Liability for Oil Pollution Damage - CLC).

^(١) تم إبرام هذه الاتفاقية في ١٦ فبراير ١٩٧٦، في مدينة برشلونة بأسبانيا، وقد أُطلق عليها باللغة الانجليزية (Convention for the Protection of the Mediterranean Sea Against Pollution) والتي تُعرف اختصارًا بـ "اتفاقية برشلونة" (Barcelona Convention). وتهدف الاتفاقية إلى حماية البيئة البحرية والساحلية في البحر الأبيض المتوسط من جميع أشكال التلوث، ضمن إطار خطة عمل البحر المتوسط (MAP) التابعة لبرنامج الأمم المتحدة للبيئة (UNEP). وقد صدرت عن هذه الاتفاقية العديد من البروتوكولات المتخصصة لمعالجة أشكال مختلفة من التلوث.

^(٢) مثل عناصر الحديد والنحاس والزنك والكروم، وخاصة العناصر التي لا أهمية لها في العمليات الحيوية التي تقوم بها الكائنات البحرية مثل الفضة والألمنيوم والزنك، وتصل هذه الفلزات الثقيلة إلى البيئة البحرية من عمليات إنتاج الفلزات وإلقاء المخلفات في البحر ومن تنقية المعادن بالصهر وصرف المخلفات في المياه وغير ذلك. عاشور عبد الجواد عبد الحميد، حماية الخليج

الانسكابات الزيتية، والتصريفات غير المشروعة، وتسربات خزانات السفن وناقلات النفط.

وتستوجب مواجهة هذه الجريمة تضافر الجهود القانونية والتشريعية، على الصعيدين الوطني والدولي، لوضع إطار قانوني فعال ومتكامل يضمن الوقاية والمساءلة والمعالجة في آنٍ واحد.

الإطار القانوني الدولي لحماية البيئة البحرية:

شهدت العقود الأخيرة تطوراً في الاتفاقيات الدولية الخاصة بحماية البحار، وأهمها:

- اتفاقية لندن لعام ١٩٥٤: أول اتفاقية دولية تُعنى بمنع التلوث البحري بالنفط.
- اتفاقية ماربول ٧٨/٧٣: تناولت منع التلوث الناتج عن السفن بمختلف أنواعه.
- اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار ١٩٨٢: تضمنت قسماً كاملاً عن حماية البيئة البحرية، وألزمت الدول باتخاذ التدابير الوقائية والعلاجية ضد التلوث. وقد نصت المادة ٢٣٥ من هذه الاتفاقية على أن "الدولة مسؤولة عن الوفاء بالتزاماتها الدولية، المتعلقة بحماية البيئة البحرية والحفاظ عليها، وهي مسؤولة وفقاً للقانون الدولي".
- وهذه الاتفاقيات تركز أولاً على مدى المسؤولية المدنية لمرتكبيه، وعلى إمكانيات تدخل الدول من أجل إصلاح الأضرار بأفضل طريقة ممكنة. أما في ما يتعلق بالمسؤولية الجنائية، فإن هذه الاتفاقيات تكتفي برسم الإطار العام، تاركة للدول صلاحية تحديد العقوبات المناسبة ضمن هذا الإطار^(١).

العربي من التلوث بالزيت في ضوء الاتفاقيات الدولية والإقليمية والتشريعات الوطنية، بحث مقدم إلى مؤتمر "نحو دور فاعل في حماية البيئة وتنميتها في دولة الإمارات العربية المتحدة"، المنعقد في الفترة من ٢-٤ مايو عام ١٩٩٩، مدينة العين - دولة الإمارات العربية المتحدة، هامش ١، ص ٤.

^(١) Michel Essou: Le droit pénal maritime, op.cit., p.25.

تدخل القانون الجنائي في حماية البيئة البحرية:

في ظل التحديات البيئية المعاصرة، خاصة تلك المرتبطة بالبيئة البحرية، أضحي لزاماً على المشرع أن يتدخل بتنظيم وتوجيه شاملين للمجالات المرتبطة بالبيئة، بهدف حمايتها من كافة التأثيرات السلبية. وقد أصبح واضحاً اليوم أن البيئة، وخاصة البيئة البحرية، تستحق الحماية القانونية أكثر من أي وقت مضى، نظراً لما تمثله من أهمية بيئية، اقتصادية، واستراتيجية لا يمكن الاستغناء عنها.

أهمية التشريع البيئي ودور القانون الجنائي:

على الرغم من الجهود الدولية والإقليمية الحثيثة المبذولة للحد من التلوث البحري بصفة عامة، فإن هذه الجهود لا يمكن أن تؤدي ثمارها دون تبني الدول لتشريعات وطنية فعالة تضمن حماية البيئة البحرية. وفي هذا السياق، يبرز دور القواعد القانونية - سواء كانت مدنية أو إدارية أو جنائية - باعتبارها الأداة الأكثر كفاءة لضمان حماية المصالح الحيوية للمجتمع.

وقد كان من أبرز التوصيات الصادرة عن مؤتمر الأمم المتحدة الأول للبيئة البشرية (استوكهولم بالسويد، يونيو ١٩٧٢)، التأكيد على ضرورة اتخاذ الدول لإجراءات تشريعية وتنظيمية فعالة لحماية البيئة. وقد استجابت غالبية الدول لهذه التوصية من خلال تبني تشريعات بيئية متقدمة، وإقرانها بوسائل ردعية جنائية للحد من التلوث، ومن ضمنها التلوث البحري. بل إن بعض الاتفاقيات الدولية، مثل اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار لعام ١٩٨٢، نصت صراحة على إمكانية توقيع عقوبات - مالية وغير مالية - على السفن التي تخرق قواعد حماية البيئة البحرية.

الجدل حول ملائمة تدخل القانون الجنائي:

لا شك أن تدخل القانون الجنائي في حماية البيئة البحرية يثير جدلاً فقهيًا واسعاً. فمن جهة، يرى فريق من الفقهاء^(١) أن هذا التدخل ضروري لما يتمتع به القانون الجنائي من طابع زجري وردعي، يجعله أداة فعالة لمواجهة الانتهاكات البيئية الجسيمة.

ومن جهة أخرى، يعارض فريق آخر^(٢) هذا التوجه، معتبراً أن اللجوء إلى القانون الجنائي ليس دائماً ملائماً، لا سيما وأن التلوث البحري غالباً ما يكون نتاج سلوك جماعي تراكمي، وليس نتيجة فعل فردي مباشر. وهو ما يجعل القانون الإداري أو المدني، بما يوفره من آليات تنظيمية وتعويضية، أكثر انسجاماً مع طبيعة هذه الانتهاكات.

ويعزز هذا الطرح المنتقد من خلال الإشارة إلى أن القانون الجنائي يتدخل غالباً بعد وقوع الضرر، على خلاف القانون البيئي الذي يقوم على مبدأ الوقاية كخيار استراتيجي لحماية الموارد الطبيعية.

(١) من أنصار هذا الرأي: د/ نور الدين هندواوي، الحماية الجنائية للبيئة، دراسة مقارنة، دار النهضة العربية، القاهرة، ١٩٨٥، رقم ٨، ص ١٧ : ١٩. د/ محمد حسن الكندري، المسؤولية الجنائية عن التلوث البيئي، رسالة دكتوراه، كلية الحقوق، جامعة عين شمس، ٢٠٠٥، ص (ج).

Guihal (D.): Droit répressif de l'environnement, n° 1148-1285. Prieur (M.): Droit de l'environnement, 4^e éd. p.859.

(٢) من أنصار هذا الرأي: د/ ماجد راغب الحلو، قانون حماية البيئة في ضوء الشريعة، دار الجامعة الجديدة، الإسكندرية، ٢٠٠٧، ص ٣٢. نعيمة عيمر، فعالية القانون الجنائي للبيئة، محاضرات ملقاة على طلبة الماجستير للبيئة والعمران، مطبوعة وغير منشورة، ٢٠١٣، ص ٤.

Michaël G. Faure: Vers un nouveau modèle de protection de l'environnement par le droit pénal, Revue Européenne de Droit de l'environnement, n°1, 2005, p.3 et s.

فضلاً عن ذلك، فإن العقوبات الجنائية قد تفتقر في بعض السياقات إلى الفعالية أو الملاءمة، خصوصاً عند مقارنتها بالأدوات الإدارية الوقائية أو التنظيمية، والتي قد تتيح استجابة أسرع وأكثر مرونة أمام المخاطر البيئية المحتملة.

ورغم هذا الجدل، فإن الرأي الراجح^(١) في الفقه يؤكد أن القانون الجنائي يعد وسيلة فعالة لحماية البيئة، شرط أن تُراعى خصوصيته كقانون يهدف إلى ردع السلوك الإجرامي، لا مجرد تنظيمه. لذلك، يرى هذا الاتجاه أن الحماية الجنائية للبيئة البحرية تستوجب قواعد خاصة تختلف عن القواعد التقليدية لقانون العقوبات. كما يؤكدون أن القانون الجنائي لا يعمل بمعزل عن باقي الفروع القانونية، بل يتكامل معها لضمان احترام قواعدها، وهو ما يعرف بـ"التداخل التشريعي" بين القوانين البيئية والجنائية والمدنية والإدارية. وقد أكد هذا التوجه في العديد من المؤتمرات الدولية، مثل مؤتمر هامبورغ بشأن الحماية الجنائية للبيئة، الذي دعا إلى تدخل القانون الجنائي لحماية الوسط البيئي في حال وقوع اعتداءات جسيمة، رغم أن الحماية الأساسية تبقى للنصوص غير الجنائية.

مظاهر تدخل القانون الجنائي:

تجلى تدخل القانون الجنائي في البيئة البحرية في:

(١) من أنصار هذا الرأي: د/ نور الدين هنداوي، الحماية الجنائية للبيئة، مرجع سابق، رقم ٨، ص ١٧: ١٩. د/ أشرف توفيق شمس الدين، الحماية الجنائية للبيئة، الطبعة الأولى، دار النهضة العربية، القاهرة، ٢٠٠٤، ص ٣٠. د/ أحمد عبد الظاهر، القوانين الجنائية الخاصة، النظرية العامة، منشأة المعارف، الإسكندرية، ٢٠١٨، ص ٢٦٩: ٢٦٥. د/ محمد أحمد المنشاوي، الحماية الجنائية للبيئة البحرية، دراسة مقارنة، دار النهضة العربية، القاهرة، ٢٠٠٥، ص ٦٧. راجع في ذلك: د/ فرج صالح الهريش، جرائم تلويث البيئة، دراسة مقارنة، المؤسسة الفنية للطباعة والنشر، الطبعة الأولى، ١٩٩٧، هامش ٣، ص ١٣٩. إبراهيم العبود، جريمة تلويث البيئة الهوائية - دراسة مقارنة، رسالة ماجستير، جامعة حلب، سوريا، ٢٠١٣، ص ٦.

- تجريم الأفعال الملوثة التي تؤثر سلبًا على البيئة البحرية، سواء كانت أفعالاً عمدية أو ناتجة عن الإهمال.

- فرض عقوبات جنائية رادعة على الأفراد أو الكيانات المسؤولة عن تلويث البحار والمحيطات، كمالكي السفن أو الصناعات البحرية.

- إدماج قواعد المسؤولية الجنائية في قوانين البيئة الخاصة، بما يضمن فعالية هذه القوانين في مواجهة التلوث البحري.

وقد تزايدت أهمية هذا الدور عقب مؤتمر ستوكهولم عام ١٩٧٢، الذي شكّل نقطة تحوّل في الوعي البيئي العالمي، ودفع المشرعين في مختلف الدول إلى إدراج نصوص جنائية صريحة في القوانين البيئية لحماية البيئة البحرية، وأدى ذلك إلى نشوء ما يُعرف بـ"جرائم البيئة"، التي تختلف عن الجرائم التقليدية في طبيعتها وأركانها.

تقييم الحماية الجنائية للبيئة البحرية:

على الرغم من بعض الانتقادات الموجهة إلى الإفراط في استخدام العقوبات الجنائية فيما يعرف بـ"التضخم العقابي"، إلا أن الواقع يفرض على المشرع أن يستخدم هذا النوع من الجزاء في مواجهة الجرائم البيئية، خاصة تلك التي تتعلق بالبيئة البحرية، لما لها من أبعاد تمس الحق الجماعي في بيئة سليمة، وليس فقط المصالح الفردية.

وتتمثل أبرز مبررات تدخل القانون الجنائي فيما يلي:

١. الردع العام والخاص للمخالفين.
٢. حماية الموارد البحرية من التلوث والاستنزاف.
٣. تحقيق العدالة البيئية.
٤. تفعيل الالتزامات الدولية للدول بشأن حماية البيئة البحرية.
٥. فرض المسؤولية الجنائية على الأفراد والكيانات.

رأينا الخاص:

نظرًا لاتساع مساحة البيئة البحرية، وتعقيد الأنشطة البشرية المرتبطة بها، وكونها تتعرض بصفة مستمرة لمصادر متعددة من التلوث، خاصة الناتج عن الزيت (النفط الخام ومشتقاته) المستخدم بكثافة في عمليات النقل البحري وتشغيل السفن، فإنها تُعد الأكثر تعرضًا للانتهاكات البيئية، وأشد حاجة إلى الحماية القانونية.

ونرى - في هذا المقام - أن تدخل القانون الجنائي في مجال البيئة البحرية ضروري لكنه مشروط. حيث لا يمكن الاعتماد عليه بشكل حصري، بل يجب أن يُستخدم كأداة ردعية داعمة للقوانين الإدارية والمدنية، مع مراعاة مبدأ التناسب بين الجريمة والعقوبة، وتوفير الضمانات القانونية اللازمة للمتهمين.

في الوقت ذاته، يجب أن يكون هناك توازن تشريعي بين الردع والعلاج، بحيث تُمنح الأولوية للوقاية، ويُستخدم التجريم فقط في الحالات الجسيمة أو عندما تفشل الأدوات الأخرى.

أهداف الدراسة:

تهدف هذه الدراسة إلى تحقيق مجموعة من الأهداف العلمية والعملية، على النحو الآتي:

- (١) تحليل الإطار القانوني لجريمة تلوث البيئة البحرية بالزيت في التشريع المصري، مع التركيز على الأحكام الموضوعية ذات الصلة.
- (٢) استعراض أهم الاتفاقيات الدولية والإقليمية المعنية بحماية البيئة البحرية من التلوث، وبالأخص التلويث بالزيت، وبيان مدى التزام مصر بأحكامها.
- (٣) تسليط الضوء على التحديات القانونية والعملية التي تواجه مكافحة التلوث البحري بالزيت، سواء على المستوى الوطني أو الدولي.

٤) تحديد أوجه القصور والثغرات في التشريع المصري الحالي المتعلق بحماية البيئة البحرية، واقتراح سبل معالجتها.

٥) إبراز أهمية المسؤولية الجنائية عن الجرائم البيئية البحرية، وبيان صورها وأركانها، وآليات مساءلة مرتكبيها وفقاً للقواعد القانونية الداخلية والدولية.

٦) دراسة دور الاتفاقيات الدولية مثل اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار (١٩٨٢)، واتفاقية ماريول (٧٨/٧٣)، في تشكيل نظام قانوني لحماية البيئة البحرية.

٧) تقديم توصيات قانونية واقعية من شأنها دعم الجهود الوطنية والدولية الرامية إلى الحد من التلوث البحري وتعزيز استدامة الموارد البحرية.

منهج الدراسة:

نظراً للطبيعة القانونية والبيئية لموضوع الدراسة، فقد تم الاعتماد بصفة أساسية على المنهج التحليلي، باعتباره المنهج الأنسب لتحليل النصوص القانونية والاتفاقيات الدولية ذات الصلة، والوقوف على مدى فاعليتها في مواجهة جريمة تلوث البيئة البحرية بالزيت.

يقوم هذا المنهج على تفكيك وتحليل النصوص القانونية، سواء تلك الواردة في التشريع المصري، وبخاصة القانون رقم ٤ لسنة ١٩٩٤ بشأن حماية البيئة، أو النصوص المقررة في الاتفاقيات الدولية التي انضمت إليها مصر، مثل اتفاقية ماريول ٧٨/٧٣، واتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار لعام ١٩٨٢.

ويهدف هذا التحليل إلى:

- فهم المقاصد التشريعية التي أرادها المشرع من النصوص القانونية ذات الصلة.
- استخلاص الأحكام القانونية المقررة لجريمة التلوث البحري بالزيت.
- تقييم مدى انسجام هذه النصوص مع المبادئ العامة للقانون البيئي الدولي.

- استكشاف مواطن القصور أو التداخل في النصوص، وتقديم مقترحات عملية لمعالجتها.

ونستعين في هذا السياق بـ الشرح الفقهي والاجتهاد القضائي، كأدوات مساعدة لفهم النصوص وتأويلها، وتقريب المعنى القانوني من الواقع العملي، مع الحرص على ربط التحليل بالأطر العامة للسياسات البيئية الوطنية والدولية.

أهمية الدراسة:

تتبع أهمية هذه الدراسة من عدة اعتبارات قانونية وبيئية وعملية، من أبرزها:

(١) الأهمية البيئية:

- البيئة البحرية تمثل نظامًا بيئيًا حساسًا ومتربطًا، والتلوث بالزيت يشكل خطرًا جسيمًا على التنوع البيولوجي والموارد البحرية وعلى حياة الإنسان في النهاية.

(٢) الأهمية القانونية:

- تسلط الدراسة الضوء على أحد فروع القانون الجنائي البيئي المتخصص، وهو حماية البيئة البحرية من التلوث، وخصوصًا التلوث بالزيت، وهو من الجرائم التي تتسم بطابع خاص من حيث المسؤولية.

(٣) الأهمية العملية والتشريعية:

- تبرز الدراسة مدى فعالية النصوص التشريعية المصرية في التصدي لهذه الجريمة، وتبين مدى توافقها مع الاتفاقيات الدولية، مما قد يُسهم في اقتراح تعديل أو تطوير هذه النصوص بما يحقق الحماية الفعلية للبيئة البحرية. فجرائم تلوث البيئة البحرية بالزيت لا تصيب شخصًا معينًا بذاته، وإنما تصيب قطاعًا واسعًا من البشر وأعدادًا هائلة من الكائنات الحية، والذي يدعو إلى ضرورة بحثها ودراستها وتحديد مقترحات وتوصيات يجب الأخذ بها عند أي معالجة قانونية أخرى لظاهرة التلوث البحري.

إشكالية الدراسة:

تتمحور الإشكالية المركزية لهذه الدراسة حول مدى كفاية وفعالية الإطار القانوني المصري، ولا سيما قانون البيئة رقم ٤ لسنة ١٩٩٤، في مواجهة جريمة تلوث البيئة البحرية بالزيت، ومدى انسجام هذا الإطار الوطني مع أحكام الاتفاقيات الدولية ذات الصلة، مثل اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار لعام ١٩٨٢، واتفاقية ماريول ٧٨/١٩٧٣، وغيرها من المعاهدات الدولية.

وتتبع أهمية هذه الإشكالية من خطورة التلوث بالزيت على النظم البيئية البحرية، والصحة العامة، والاقتصاد القومي والدولي، في ظل تزايد الحوادث البحرية المرتبطة بالزيت، وتعدد الفاعلين المحتملين من أشخاص طبيعيين واعتباريين، مما يطرح تساؤلات قانونية معقدة حول المسؤولية والردع.

وعلى ضوء ما سبق، تطرح الدراسة التساؤل الرئيس الآتي:

"إلى أي مدى يُحقق الإطار التشريعي المصري، بالتكامل مع الالتزامات الدولية، حماية فعّالة وردعًا جنائيًا كافيًا لجريمة تلوث البيئة البحرية بالزيت؟"

ويتفرع عن هذا التساؤل الرئيس عددٌ من التساؤلات الفرعية، من أبرزها:

(١) ما الطبيعة القانونية لجريمة تلوث البيئة البحرية بالزيت؟ وما خصائصها من حيث الأركان والعناصر؟

(٢) إلى أي مدى يتوافق التشريع المصري، ولا سيما قانون البيئة رقم ٤ لسنة ١٩٩٤، مع الاتفاقيات الدولية المعنية بحماية البيئة البحرية من التلوث بالزيت؟

(٣) ما هي المسؤوليات القانونية الواقعة على عاتق الدول، وكذلك الأشخاص الطبيعيين والاعتباريين، في حال ارتكاب هذه الجريمة؟

(٤) ما هي أبرز التحديات القانونية والفنية التي تعيق تطبيق العقوبات المقررة لهذه الجريمة، خاصة في ظل صعوبة الإثبات ووجود عناصر فنية معقدة؟

٥) هل يكفي بالسلوك الإيجابي كركن مادي للجريمة، أم يمكن أن تقع الجريمة بالامتناع ؟

٦) كيف يمكن تعزيز البنية التشريعية المصرية لضمان حماية فعالة للبيئة البحرية، وتحقيق الردع الجنائي اللازم وفقًا للمعايير الدولية؟

ومن ثم، تسعى هذه الدراسة إلى تحليل هذه الإشكاليات ضمن إطار قانوني متكامل، من خلال مقارنة التشريع المصري بالمعايير الدولية، واستجلاء نقاط القوة والقصور في الحماية الجنائية للبيئة البحرية من التلوث بالزيت.

نطاق الدراسة:

تتنوّع مصادر التلوث البحري بتنوّع الأنشطة البشرية المرتبطة بالبيئة، إذ قد ينجم هذا التلوث عن ممارسات تتم على اليابسة، كصرف مياه الصرف الصحي والمخلفات الصناعية، أو من الأنشطة التي تُمارس في قاع البحار مثل التنقيب عن النفط والمعادن، أو من خلال إغراق النفايات والتخلص منها في البحر، كما يمكن أن يكون ناتجًا عن حركة السفن ومخلفاتها، أو حتى من ملوثات تنتقل عبر الغلاف الجوي. وعلى الرغم من تعدد هذه المصادر، فإننا سنركز في دراستنا على التلوث البحري الناتج عن السفن تحديدًا، لما لهذا المصدر من آثار مباشرة ومستمرّة على البيئة البحرية.

كما تقتصر الدراسة على جريمة تلوث البيئة البحرية بالزيت فقط، سواء أكان الزيت في صورته الخام أم المكررة أو مشتقاته، ولا تشمل أنواع التلوث البحري الأخرى كالتلوث الكيميائي أو النووي. كما نستبعد من نطاق الدراسة جريمة تلوث البيئة البحرية عن طريق إلقاء أو تصريف أية مواد ضارة أو نفايات أو مخلفات والواردة في المادة ٦٠ من قانون البيئة المصري.

كما تهدف هذه الدراسة إلى تناول جريمة تلوث البيئة البحرية بالزيت الناتج عن السفن، مع التركيز على الأحكام الموضوعية المتعلقة بالحماية القانونية، دون التطرق

إلى الجوانب الإجرائية، وذلك في ظل تنامي دور القانون الجنائي في حماية البيئة البحرية من خلال تجريم الأفعال الإيجابية أو السلبية التي تُلحق بها الضرر.

وتشمل الدراسة النصوص القانونية المصرية ذات الصلة (وخاصة قانون البيئة رقم ٤ لسنة ١٩٩٤)، بالإضافة إلى الاتفاقيات الدولية المصادق عليها من قبل مصر مثل اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار، واتفاقية ماريول، واتفاقية لندن ١٩٥٤.

تقسيم الدراسة:

تُعَدّ البيئة البحرية من أكثر عناصر البيئة عرضةً للأخطار، لا سيما في ظل التزايد المستمر للأنشطة البحرية والصناعية، وعلى رأسها حوادث تسرب الزيت الناتجة عن النقل البحري أو استخراج البترول. وقد بات تلوث البيئة البحرية بالزيت يشكل جريمة بيئية تمسّ التوازن الطبيعي وتُلحق أضرارًا جسيمة بالكائنات البحرية والموارد الاقتصادية للدول.

ونظرًا لخطورة هذه الجريمة، تدخلت التشريعات الوطنية والدولية على حد سواء لوضع إطار قانوني يُجرّم هذا الفعل ويُحدد أركانه ويُرتب عليه جزاءات مناسبة. من هذا المنطلق، تسعى هذه الدراسة إلى بيان الأحكام القانونية المتعلقة بجريمة تلوث البيئة البحرية بالزيت، من خلال تحليل أركان الجريمة والجزاءات المقررة لها، مع توضيح محل التجريم.

وعليه، تنقسم هذه الدراسة إلى:

المبحث التمهيدي: محل التجريم

الفصل الأول: الركن المادي

الفصل الثاني: الركن المعنوي

الفصل الثالث: العقوبات الجنائية

المبحث التمهيدي

محل التجريم

تمهيد:

نصت المادة ٤٩ من قانون البيئة على أنه "يحظر على جميع السفن أيًا كانت جنسيتها تصريف أو إلقاء الزيت أو المزيج الزيتي في البحر الإقليمي أو المنطقة الاقتصادية الخالصة لجمهورية مصر العربية...". وعاقب المشرع في المادة ٩٠ من القانون ذاته بعقوبة الغرامة التي لا تقل عن ثلاثمائة ألف جنيه ولا تزيد على مليون جنيه كل من ارتكب أحد الأفعال الآتية: ١- تصريف أو إلقاء الزيت أو المزيج الزيتي أو المواد الضارة في البحر الإقليمي أو المنطقة الاقتصادية الخالصة كما نصت المادة ٥٠ من القانون ذاته على أن "يحظر على السفن المسجلة بجمهورية مصر العربية تصريف أو إلقاء الزيت أو المزيج الزيتي في البحر وفقًا لما ورد في الاتفاقية والمعاهدات الدولية التي انضمت إليها جمهورية مصر العربية".

أيضًا نصت المادة ٥٢ من قانون البيئة أنه "..... يكون لممثلي الجهة الإدارية المختصة أو لمأموري الضبط القضائي أن يأمرؤا ربان السفينة أو المسؤول عنها باتخاذ الإجراءات الكافية للحماية من آثار التلوث في حالة وقوع حادث لإحدى السفن التي تحمل الزيت يترتب عليه أو يخشى منه تلوث البحر الإقليمي أو المنطقة الاقتصادية الخالصة لجمهورية مصر العربية".

وإذا كان المشرع قد جرم بعض الأفعال التي من شأنها التسبب في تلوث البيئة البحرية، فلا بد أن يكون قد قصد تحقيق غاية من هذا التجريم. فالقانون لا يوجد كغاية في ذاته أو لذاته، بل لخدمة مصالح الجماعة^(١)، وبالتالي فإن تجريم أفعال تلوث البيئة البحرية بالزيت يرمي إلى غاية أو مصلحة جوهرية توخاها المشرع من وراء ذلك.

(١) د/ محمد مؤنس محب الدين، البيئة في القانون الجنائي - دراسة مقارنة، مكتبة الأنجلو المصرية،

القاهرة، ١٩٩٥، ص ٢٣.

فما هي هذه المصلحة الجوهرية المراد حمايتها بمقتضى نصوص التجريم الخاصة بجريمة تلوث البيئة البحرية بالزيت، هل هي حماية الانسان ذاته أم البيئة البحرية في ذاتها بمعزل عن الإنسان؟

يُستفاد من النصوص القانونية السابقة أن محل التجريم في جريمة تلوث البيئة البحرية بالزيت يتمثل في المساس بالبيئة البحرية، وذلك من خلال تجريم الأفعال التي تُفُضي إلى تلويثها بالزيت أو بالمزيج الزيتي. وبناءً عليه، تقتضي الضرورة القانونية بيان المقصود بمفهوم البيئة البحرية، وتحديد البيئة البحرية الذي يقع عليه الفعل المُجرَّم.

تقسيم:

بناءً على ما سبق، نقسم هذا المبحث إلى مطلبين، نتناول في الأول منهما ماهية البيئة البحرية، أما في المطلب الثاني نبين تحديد البيئة البحرية محل التجريم.

المطلب الأول

ماهية البيئة البحرية

المقصود بالبيئة بصفة عامة:

عرف المشرع المصري البيئة بصفة عامة في البند (١) من المادة (١) من قانون البيئة رقم ٤ لسنة ١٩٩٤ (المعدل بالقانون رقم ٩ لسنة ٢٠٠٩)، بأنها:

"المحيط الحيوي الذي يشمل الكائنات الحية وما يحتويه من مواد، وما يحيط بها من هواء وماء وترية، وما يقيمه الإنسان من منشآت".

وهذا التعريف يشير إلى أن البيئة، وفقاً للنص القانوني، ليست مقتصرة على الطبيعة وحدها، بل تشمل كذلك العناصر التي من صنع الإنسان والتي تتفاعل مع النظام البيئي، مما يعكس فهماً شاملاً ومتكاملاً للبيئة باعتبارها نظاماً متداخلاً ومتربطاً.

وقد عرّفه البعض من الفقه^(١) بأنه الوسط أو المكان الذي يعيش فيه الإنسان وغيره من الكائنات الحية وغير الحية، مما يعكس منظورًا أكثر بساطة يركّز على الحيّز المكاني للبيئة دون التوسع في عناصرها أو في العلاقات المتبادلة بينها. وبناءً عليه، فإنّ فهم البيئة - سواء وفقًا للنص التشريعي أو الرؤية الفقهية - يُعد أمرًا جوهريًا في تحديد نطاق الحماية الجنائية المقررة لها، لاسيما عند التصدي لجرائم التلوث، وفي مقدمتها تلوث البيئة البحرية.

يبين مما سبق أنّ المشرّع تبنى تعريفًا موسّعًا للبيئة، لا يقتصر على العناصر الطبيعية فحسب، بل يشمل كذلك العناصر الاصطناعية التي يحدثها الإنسان. وهذا التوسيع له دلالة مهمة، إذ يضع المسؤولية القانونية على الأفعال التي قد تؤثر سلبيًا في أي من هذه المكونات، سواء كانت طبيعية أو من صنع الإنسان.

كما أنّ هذا التعريف يقدّم إطارًا عمليًا يمكن من خلاله تحديد المسؤولية القانونية عند المساس بأحد عناصر البيئة.

المقصود بالبيئة البحرية:

تعرف البيئة البحرية المصرية^(٢) بأنها الممتدة على سواحل جمهورية مصر العربية بالبحرين المتوسط والأحمر، وقناة السويس، والبحر الإقليمي، والمنطقة الاقتصادية الخالصة التي تلي شواطئها بالبحرين المتوسط والأحمر.

(١) د/ أحمد عبد الكريم سلامة، قانون حماية البيئة (مكافحة التلوث - تنمية الموارد الطبيعية)، دار النهضة العربية، القاهرة، ٢٠٠٢-٢٠٠٣، ص ٧.

(٢) عرفها البعض بأنها كل مساحات المياه المالحة التي تمثل كتلة متصلة بعضها ببعض متلائمة الأجزاء، سواء كان هذا الاتصال طبيعيًا أو صناعيًا، وما تشمل عليه هذه الكتلة من جميع أوجه الحياة البحرية. د/ عبد الهادي عشري، الاختصاص في حماية البيئة البحرية من التلوث، رسالة دكتوراه، كلية الحقوق، جامعة القاهرة، ١٩٨٩، ص ٢٨.

أما العلة من حماية البيئة البحرية المصرية، فهي كما أوضحتها المادة (٤٨) من قانون البيئة، تتمثل في:

(أ) حماية شواطئ جمهورية مصر العربية وموانئها من مخاطر التلوث بجميع صورته وأشكاله.

(ب) حماية منطقة البحر الإقليمي والمنطقة الاقتصادية الخالصة ومواردها الطبيعية، الحية وغير الحية، وذلك بمنع التلوث أيًا كان مصدره، وخفضه، والسيطرة عليه.

(ج) حماية الموارد الطبيعية في المنطقة الاقتصادية والجرف القاري.

(د) التعويض عن الأضرار التي تلحق بأي شخص طبيعي أو اعتباري من جراء تلوث البيئة المائية.

(هـ) الإدارة البيئية المتكاملة للمناطق الساحلية، بما يكفل إدارة مواردها لتحقيق التنمية المستدامة.

ويتولى الوزير المختص بشؤون البيئة، بالتنسيق مع الجهات ذات الصلة، تحقيق الأغراض المشار إليها، وكذلك أهداف الإدارة البيئية المتكاملة للمناطق الساحلية.

وتنقسم البيئة البحرية باعتبار نظامها القانوني إلى خمسة أقسام تبعًا لمدى قربها من اليابسة، وهي:

(البحر الإقليمي، المنطقة المتاخمة^(١)، المنطقة الاقتصادية الخالصة، الجرف القاري^(١)، أعالي البحار).

(١) طبقًا للمادة ٣٣ من اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار لعام ١٩٨٢، فإن للدولة الساحلية، في منطقة متاخمة لبحرها الإقليمي تعرف بالمنطقة المتاخمة، أن تمارس السيطرة اللازمة من أجل:

(أ) منع خرق قوانينها وأنظمتها الجمركية أو الضريبية أو المتعلقة بالهجرة أو الصحة داخل إقليمها أو بحرها الإقليمي؛

(ب) المعاقبة على أي خرق للقوانين والأنظمة المذكورة أعلاه حصل داخل إقليمها أو بحرهما الإقليمي.

ولا يجوز أن تمتد المنطقة المتاخمة إلى أبعد من ٢٤ ميلاً بحرياً من خطوط الأساس التي يقاس منها عرض البحر الإقليمي.

(١) عرفت اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار الجرف القاري في المادة ١/٧٦ بأنه :

"المنطقة البحرية التي تقع خارج البحر الإقليمي، وتمتد من أطرافه حتى عمق المحيط أو حتى الحدود التي تحددها الاتفاقيات الدولية الخاصة بمسائل الحدود البحرية بين الدول.

وتتمتع الدولة الساحلية بحقوق سيادية حصرية على الجرف القاري الذي يمتد خارج البحر الإقليمي. وتشمل هذه الحقوق استكشاف الموارد الطبيعية الموجودة في الجرف القاري واستغلالها، سواء كانت موارد حية (مثل الثروات السمكية) أو موارد غير حية (مثل النفط، الغاز الطبيعي، المعادن، والموارد الأخرى التي توجد في قاع البحر وباطن الأرض)".

وبحسب المادة (٧٧) من الاتفاقية، فإن للدولة الساحلية حق الاستغلال الحصري للموارد في الجرف القاري، بالإضافة إلى حق الولاية في حماية هذه المنطقة من الأنشطة التي قد تضر بالبيئة البحرية.

ومع ذلك، فإن حقوق الدولة الساحلية في الجرف القاري لا تمتد إلا حتى الحدود الخارجية للجرف القاري، وهي المسافة التي تقاس وفقاً للأحكام التي تحددها اللجنة الدولية لحدود الجرف القاري. وتحدد هذه اللجنة، بناءً على المسح العلمي والبيانات الجيولوجية، الحدود الدقيقة للجرف القاري إذا ما تجاوزت المسافة ٢٠٠ ميل بحري.

كما نصت المادة (٨٢) من الاتفاقية على أنه إذا امتد الجرف القاري لدولة ما إلى أكثر من ٢٠٠ ميل بحري، فإنها تكون ملزمة بدفع نسبة معينة من إيرادات استغلال الموارد الطبيعية في الجرف القاري إلى صندوق البحار التابع للأمم المتحدة، وذلك بهدف دعم البلدان النامية التي لا تملك مناطق بحرية اقتصادية خالصة أو جرف قاري خاص بها.

إضافة إلى ذلك، فإن الدولة الساحلية تمارس في الجرف القاري حق الولاية في مجالات عدة، من بينها حماية البيئة البحرية من التلوث الناتج عن الأنشطة الاقتصادية، وتنظيم أنشطة البحث والاستكشاف في قاع البحر.

وتعكس هذه الحقوق السيادية في الجرف القاري التوازن الذي تحرص اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار على تحقيقه بين حق الدولة الساحلية في استغلال الموارد الطبيعية في مياهها الإقليمية

ويمتد الاهتمام بالبيئة البحرية إلى جميع هذه المناطق، حيث تخضع كل منها لنظام قانوني خاص وفقاً لقواعد القانون الدولي، بما في ذلك الالتزامات الخاصة بالحماية من التلوث.

وتُعد البيئة البحرية جزءاً لا يتجزأ من البيئة الطبيعية العامة، وهي تشمل جميع المسطحات المائية المالحة كالبهار والمحيطات والخلجان، وما تحويه من كائنات حية ونظم بيئية متكاملة.

وتتسم البيئة البحرية بخصائص فريدة تميزها عن غيرها من النظم البيئية، فهي تتضمن تفاعلات بيولوجية وكيميائية وفيزيائية معقدة تُسهم في الحفاظ على التوازن البيئي العالمي.

وقد عرّفت اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار لعام ١٩٨٢ البيئة البحرية بأنها: "المياه البحرية، وما تحويه من كائنات حية وغير حية، وكل ما يتصل بها من هواء وتربة وساحل وتفاعلات فيزيائية وكيميائية وبيولوجية".

ومن جانبنا يمكننا تعريف البيئة البحرية بأنها:

"الوسط المائي المالح الذي يضم مختلف مكونات النظام البيئي البحري، من مياه وكائنات حية دقيقة وكبيرة، إضافة إلى الرواسب والعناصر الكيميائية والطاقة التي تنتقل عبره".

أهمية البيئة البحرية:

تكمُن أهمية البيئة البحرية في جوانب متعددة، نوجزها فيما يلي:

ومنطقة جرفها القاري، وبين حقوق المجتمع الدولي في أن تظل البيئة البحرية محمية من التلوث، وألا يؤدي استغلال الموارد إلى الإضرار بالأنظمة البيئية البحرية العالمية.

(١) الأهمية البيئية:

تلعب البيئة البحرية دوراً محورياً في توازن المناخ وتنظيم دورة الكربون، إذ تسهم المحيطات في امتصاص كميات ضخمة من ثاني أكسيد الكربون، ما يقلل من ظاهرة الاحتباس الحراري. كما تُعد موطناً لملايين الأنواع من الكائنات الحية، بما في ذلك الأسماك والطحالب والشعاب المرجانية.

(٢) الأهمية الاقتصادية:

توفر البيئة البحرية مصادر هائلة للثروات الطبيعية مثل:

- الأسماك كمصدر غذائي رئيسي للبشرية.
- البترول والغاز الطبيعي المستخرج من أعماق البحار.
- المعادن النادرة الموجودة في قاع البحر.
- النقل البحري الذي يشكل العمود الفقري للتجارة الدولية، حيث يتم عبه نقل أكثر من ٨٠% من البضائع عالمياً.

(٣) الأهمية الاستراتيجية والجيوسياسية:

تشكل الممرات البحرية معابر استراتيجية للدول، وتدخل ضمن مفاهيم السيادة الوطنية والأمن القومي، كما ترتبط بالحقوق البحرية في الاستغلال الاقتصادي للموارد.

(٤) الأهمية الثقافية والسياحية:

ترتبط البيئة البحرية بثقافات الشعوب الساحلية، وتُستخدم كمورد سياحي من خلال الشواطئ والغوص والنشاطات البيئية.

يتبين لنا أن البيئة البحرية ليست مجرد مسطح مائي، بل نظام حي متكامل يُسهم في دعم الحياة على كوكب الأرض. وبهذا فإن أي مساس بها من خلال التلوث، وخصوصاً التلوث الزيتي، يُعد تهديداً مباشراً للإنسان والبيئة، وهو ما يُبرز أهمية وضع أنظمة قانونية رادعة لحمايتها.

المطلب الثاني

تحديد البيئة البحرية محل التجريم

إن تأمين البيئة البحرية من صور العدوان المحتمل عليها يفترض، بداهةً، تعيين حدودها بما لا خفاء فيه، وبوجه خاص حين تكون تلك البيئة واقعة ضمن نطاق البيئة البحرية التي ينظم القانون الدولي قواعد المرور فيها؛ ذلك أن حقوق الدول وواجباتها في أجزاء المياه البحرية الواقعة وراء الحدود الخارجية للبحار الإقليمية مقيدة بألا يكون استخدامها منطويًا على سوء استعمال، وأن يكون وفاؤها بالتزاماتها مقرونًا بحسن النية. وقد أكدت على ذلك اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار، الموقع عليها في جامايكا في العاشر من ديسمبر عام ١٩٨٢، وذلك في تمهيدها حيث نصت على أن الأحكام الواردة في الاتفاقية تهدف إلى إقامة نظام قانوني للبحار يسهل الاتصالات البحرية الدولية، دون الإخلال بالسيادة الإقليمية، وبما يكفل للبحار استخداماتها السلمية، والانتفاع الكامل بمواردها الطبيعية بصورة منصفة وفعّالة، فضلاً عن صون مواردها الحية، وحماية البيئة البحرية.

ووفقاً لأحكام هذه الاتفاقية، فإن حماية البيئة البحرية تعني - في المقام الأول - ضمان أن تباشر السفن الأجنبية حق المرور البريء في البحار الإقليمية^(١)، وحق

(١) حرصت القواعد القانونية الدولية على ضمان حرية مرور السفن الأجنبية في البحر الإقليمي، فمنحتها حق المرور، شريطة أن يكون هذا المرور لا يُخلُّ بأمن الدولة الساحلية ولا يمسُّ مصالحها الحيوية.

ويُقصد بـ "حق المرور"، وفقاً لما نصّت عليه المادة (١٨) من اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار لعام ١٩٨٢، الملاحة في البحر الإقليمي لغرض:

(أ) اجتياز هذا البحر دون دخول المياه الداخلية، أو التوقف في مرسى، أو في مرفق مينائي يقع خارج المياه الداخلية؛

(ب) أو التوجّه إلى المياه الداخلية أو منها، أو التوقف في أحد هذه المراسي أو المرافق المينائية أو مغادرته.

المرور العابر في المضائق الدولية، وحرية الملاحة البحرية في المناطق البحرية الواقعة وراء حدود الولاية الوطنية، وذلك كله وفقاً للأوضاع التي حددتها الاتفاقية.

وقد تُفرض القيود المتصلة بصون البيئة البحرية على بعض صور المرور التي تكفلها الاتفاقية المذكورة، سواء بتقييدها أو منعها. ومن ثم، فإن تعيين حدود البيئة البحرية - بالقدر الكافي لدرء الأضرار عنها، حفاظاً على سلامتها وحماية مواردها - يُعد أمراً لازماً وضرورياً.

وباستقراء نصوص مواد قانون البيئة، يتّضح أن المشرّع المصري قد اتبع أسلوبين لتحديد الوسط البيئي البحري محل التجريم:

الأسلوب الأول: يعتمد فيه المشرّع الجنائي إلى تحديد الوسط البيئي محل الحماية تحديداً واضحاً.

ويُعدّ المرور بريئاً، طبقاً للمادة (١٩) من الاتفاقية نفسها، طالما لم يُلحق ضرراً بسلم الدولة الساحلية أو نظامها العام أو أمنها القومي، ويجب أن يتم هذا المرور وفقاً لأحكام الاتفاقية وقواعد القانون الدولي الأخرى ذات الصلة.

كما أكّدت المادة (١٤) من اتفاقية جنيف بشأن البحر الإقليمي لعام ١٩٥٨، على أن السفن التابعة لجميع الدول، سواء كانت ساحلية أو غير ساحلية، تتمتع بحق المرور البريء في البحر الإقليمي.

وتكمن أهمية هذه القواعد في أنها تحقق توازناً دقيقاً بين مصالح الدولة الساحلية في حماية أمنها وسيادتها، من جهة، وحقوق الدول الأخرى في حرية الملاحة والمرور، من جهة أخرى، بما يُسهم في ضمان انسياب الحركة البحرية الدولية، ويُجنب النزاعات الناتجة عن تضارب المصالح البحرية.

لمزيد من التفاصيل حول حق المرور البريء، انظر: د/ إبراهيم العناني، قانون البحار، الجزء الأول، المبادئ العامة - الملاحة البحرية - الصيد البحري، دار الفكر العربي، القاهرة، ١٩٨٥، ص ١٣٦-١٧٨. د/ أحمد أبو الوفا، القانون الدولي للبحار على ضوء أحكام المحاكم الدولية والوطنية وسلوك الدول واتفاقية ١٩٨٢، الطبعة الأولى، دون دار نشر، ١٩٨٨-١٩٨٩، ص ٢١٥: ٢٢٤.

وقد اتبع المشرع المصري هذا الأسلوب في المادتين ٤٩ و ٥٢ من قانون البيئة، حيث حدد فيهما الوسط البيئي محل الحماية تحديداً دقيقاً، بحيث لا تقوم الجريمة إلا إذا ارتكب الفعل في وسط معين دون غيره من الأوساط البيئية.

فقد حدد المشرع - كقاعدة عامة - محل جريمة تلوث البيئة البحرية بالزيت أو المزيج الزيتي في "البحر الإقليمي والمنطقة الاقتصادية الخالصة" لجمهورية مصر العربية، وبالتالي يخلو النص القانوني من تجريم أفعال التلوث الناتجة من السفن التي تقع في أعالي البحار. وهذا يعني أن الجريمة المنصوص عليها لا تقوم إلا إذا تم تصريف أو إلقاء الزيت أو المزيج الزيتي في هذا الوسط البيئي تحديداً، ووفقاً لما قرره المشرع من نطاق للحماية.

وبالتالي، يمكن القول إن النص الجنائي في هذه الحالة يوفر حماية خاصة لوسط بيئي معين، يتمتع بها هذا الوسط دون غيره من الأوساط البيئية الأخرى.

وينطبق النص على جميع السفن دون استثناء، وهو ما يفهم من عبارة: "أيًا كانت جنسيتها"، وهو ما يتفق أيضاً مع القواعد العامة التقليدية، تطبيقاً لمبدأ إقليمية قانون العقوبات، والتي نصت عليها المادة (١) من قانون العقوبات المصري، حيث جاء فيها: "تسري أحكام هذا القانون على كل من يرتكب في القطر المصري جريمة من الجرائم المنصوص عليها فيه".

وهو ما يقتضي، بداهةً، أن التشريع الجنائي المصري هو الذي يطبق - دون غيره - على كل من يرتكب في إقليم الدولة فعلاً يُعد جريمة وفقاً لنصوص هذا التشريع، أيًا كانت جنسية مرتكب الفعل.

وذلك أمر تقتضيه سيادة الدولة على إقليمها، وهو الوسيلة الأساسية لتأمين الحقوق الجديرة بالحماية الجنائية.

وتطبيقاً لذلك قضى^(١) بأنه لما كان القانون رقم ٤ لسنة ١٩٩٤ في شأن البيئة ينص في المادة ٤٩ فقرة أولى منه على أن "يحظر على جميع السفن أيًا كانت جنسيتها تصريف أو إلقاء الزيت أو المزيج الزيتي في البحر الإقليمي أو في المنطقة الاقتصادية الخالصة لجمهورية مصر العربية....". كما تنص المادة ٩٠ منه على أنه "يعاقب بغرامة لا تقل عن مائة وخمسين ألف جنيه ولا تزيد على خمسمائة ألف جنيه كل من ارتكب أحد الأفعال الآتية: ١- تصريف أو إلقاء الزيت أو المزيج الزيتي أو المواد الضارة في البحر الإقليمي أو المنطقة الاقتصادية الخالصة وذلك بالمخالفة لأحكام المادتين (٤٩)، (٦٠) من هذا القانون...". ومؤدى ذلك أن تأثيم تصريف السفن للزيت في مياه البحر مقصور في مياه البحر الإقليمي أو المنطقة الاقتصادية الخالصة لجمهورية مصر العربية. ولذلك يجب على المحكمة أن تبين مكان مياه البحر الذي صرفت فيه السفينة الزيت وما إذا كان يقع في مياه البحر الإقليمي أو المنطقة الاقتصادية الخالصة لجمهورية مصر العربية، وإلا كان حكمها معيباً يستوجب نقضه.

الأمر الذي يقتضي ضرورة بيان المقصود بكل من البحر الإقليمي والمنطقة الاقتصادية الخالصة، لما له من أهمية في تحديد النطاق الجغرافي الذي تنطبق عليه النصوص القانونية الخاصة بحماية البيئة البحرية، وتحديد مدى المسؤولية الجنائية عن الأفعال المجرّمة التي تقع ضمن هذين النطاقين. وهذا البيان يُظهر أن توضيح المصطلحات ليس لغرض تعريفي فحسب، بل يرتبط ارتباطاً مباشراً بتحديد مجال سريان القانون الجنائي البيئي.

أولاً: البحر الإقليمي:

تنص الفقرة الأولى من المادة الأولى من اتفاقية جنيف لعام ١٩٥٨ بشأن البحر الإقليمي والمنطقة المجاورة على أن:

(١) نقض ٤ أكتوبر ٢٠٠٣ مجموعة أحكام النقض س ٥٤ ق ١٢٢ ص ٩٢٦.

"سيادة الدولة تمتد إلى ما وراء إقليمها الأرضي ومياهها الداخلية إلى منطقة من البحر مجاورة لسواحلها تُعرف باسم البحر الإقليمي".

وبناءً على ذلك، تمتد سيادة الدولة الساحلية خارج إقليمها البري ومياهها الداخلية، أو مياهها الأرخيبيلية إذا كانت دولة أرخبيلية^(١)، إلى حزام بحري ملاصق يُعرف بالبحر الإقليمي، وذلك وفقاً لنص المادة (١/٢) من اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار لعام ١٩٨٢.

وطبقاً للمادة (٣) من الاتفاقية ذاتها، فإن لكل دولة الحق في أن تُحدد عرض بحرها الإقليمي بمسافة لا تتجاوز ١٢ ميلاً بحرياً من خطوط الأساس التي تُقاس منها تلك المسافة، وفقاً لأحكام الاتفاقية^(٢). وتباشر الدولة الساحلية عليه سيادة كاملة شبيهة بالسيادة المفروضة على إقليمها البري، بما في ذلك تنظيم النشاطات البيئية ومكافحة التلوث.

(١) تُعرف الدولة الأرخيبيلية بأنها الدولة التي تتكون كلياً من أرخبيل واحد أو أكثر وقد تضم جزراً أخرى؛ ويعني الأرخبيل مجموعة من الجزر، بما في ذلك أجزاء من جزر، والمياه الواصلة بينها والمعالم الطبيعية الأخرى التي يكون الترابط فيما بينها وثيقاً إلى حد تشكل معه هذه الجزر والمياه والمعالم الطبيعية الأخرى كياناً جغرافياً واقتصادياً وسياسياً قائماً بذاته، أو التي اعتبرت كذلك تاريخياً (المادة ٤٦ من اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار لعام ١٩٨٢). ويجوز للدولة الأرخيبيلية أن ترسم خطوط أساس أرخبيلية مستقيمة تربط بين أبعد النقاط في أبعد الجزر وبين الشعاب المتقطعة الانغمار في الأرخبيل. ولا يتجاوز طول خطوط الأساس هذه ١٠٠ ميل بحري، إلا أنه يجوز أن تتجاوز هذا الطول نسبة أقصاها ٣% من مجموع عدد خطوط الأساس التي تضم أرخبيلاً ما، وذلك حتى طول أقصاه ١٢٥ ميلاً بحرياً (المادة ٤٧ من الاتفاقية).

(٢) هذا الحل الذي أخذت به العديد من الدول في تشريعاتها الوطنية يمكن اعتباره بياناً للقانون الدولي العرفي. انظر في ذلك:

Thierry, combacau, Vallée: Droit international public, Montchrestien, Paris, 5 éd. 1987, p.344.

وتطبيقاً لأحكام اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار لعام ١٩٨٢، نصت المادة (١)،
البند (٥) من اللائحة التنفيذية لقانون البيئة المصري على أن:

"البحر الإقليمي هو المساحات من البحر التي تلي شواطئ جمهورية مصر العربية وتمتد في اتجاه البحر لمسافة ١٢ ميلاً بحرياً، مقاسة من خط الأساس الذي يُقاس منه عرض البحر الإقليمي، طبقاً لأحكام اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار لعام ١٩٨٢".

كما صدر القرار الجمهوري رقم ١٨٠ لسنة ١٩٥٨، والذي نص على توسيع مدى البحر الإقليمي ليصل إلى اثني عشر ميلاً بحرياً^(١)، تأكيداً للنهج الذي تبنته مصر في تحديد نطاق سيادتها البحرية بما يتفق مع الاتجاهات الدولية المعاصرة في هذا المجال.

وفي نطاق البحر الإقليمي، تمارس الدولة الساحلية سيادة كاملة مشابهة لتلك التي تمارسها داخل إقليمها البري ومياهها الداخلية، وتشمل هذه السيادة الحيز الجوي فوق البحر الإقليمي، وكذلك قاع البحر وباطن أرضه، وذلك وفقاً لما نصت عليه المادة (١/٢) من اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار لعام ١٩٨٢.

وبموجب هذه السيادة، تتمتع الدولة الساحلية بمجموعة من الحقوق والاختصاصات الحصرية، منها:

(١) تنظيم الملاحة داخل البحر الإقليمي، بما في ذلك وضع الشروط الخاصة بمرور السفن الأجنبية، وضمان أن يكون هذا المرور بريئاً، وفقاً لمقتضيات الأمن الوطني والسلامة العامة.

(٢) اتخاذ التدابير اللازمة لمنع التلوث البحري أو الحد منه أو مكافحته، الناتج عن السفن أو الأنشطة البحرية الأخرى، حمايةً للبيئة البحرية ومواردها الحية وغير الحية.

(١) نصت المادة الأولى من المرسوم الصادر في ١٥ يناير ١٩٥١ علي أن الميل البحري يعادل ١٨٥٢ متراً.

٣) فرض القوانين والأنظمة الجنائية والجمركية والصحية والهجرية، وتنفيذها على السفن الأجنبية التي تمر في البحر الإقليمي، متى كان لذلك ارتباط مباشر بأمن الدولة أو النظام العام.

٤) تنظيم استغلال الموارد الطبيعية الموجودة في قاع البحر الإقليمي وباطن أرضه، بما يشمل الصيد البحري، والتنقيب عن الثروات المعدنية، واستخدام الطاقة البحرية.

٥) الرقابة على إنشاء أو استخدام المنشآت البحرية داخل البحر الإقليمي، مثل الموانئ والمنصات البحرية، بما يكفل سلامة الملاحة وحماية البيئة.

وتبقى ممارسة هذه الحقوق خاضعة لالتزامات الدولة الساحلية بموجب القانون الدولي، وفي مقدمتها احترام حق المرور البريء للسفن الأجنبية، طالما تمّ وفقاً لما نصّت عليه المادة (١٩) من اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار، دون أن يهدد أمن الدولة أو نظامها العام.

ويعكس هذا الإطار القانوني توازناً دقيقاً بين مبدأ سيادة الدولة الساحلية على بحرها الإقليمي، والاعتراف بحقوق المجتمع الدولي في حرية الملاحة، ويعدّ أحد الركائز الأساسية في تنظيم العلاقات البحرية بين الدول.

ثانياً: المنطقة الاقتصادية الخالصة:

طبقاً للمادة (٥٥) من اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار لعام ١٩٨٢، فإن المنطقة الاقتصادية الخالصة هي منطقة تقع خارج البحر الإقليمي وملاصقة له، ويحكمها نظام قانوني مميز تقرره هذه الاتفاقية. وبموجب هذا النظام، تخضع حقوق الدولة الساحلية وولايتها، وكذلك حقوق الدول الأخرى وحرياتها، للأحكام ذات الصلة المنصوص عليها في هذا الجزء من الاتفاقية.

وقد نصت المادة (٥٦) من الاتفاقية على أن للدولة الساحلية، في المنطقة الاقتصادية الخالصة، حق حماية البيئة البحرية والحفاظ عليها، وذلك ضمن جملة من الحقوق السيادية الأخرى.

كما حددت المادة (٥٧) من الاتفاقية أن المنطقة الاقتصادية الخالصة لا تمتد إلى أكثر من ٢٠٠ ميل بحري من خطوط الأساس التي يُقاس منها عرض البحر الإقليمي. وفي السياق ذاته، نصت المادة (١)، البند (٦) من اللائحة التنفيذية لقانون البيئة المصري على أن:

"المنطقة الاقتصادية الخالصة هي المنطقة البحرية الممتدة فيما وراء البحر الإقليمي، بمسافة مائتي ميل بحري، مقاسة من خطوط الأساس".

وتتمتع الدولة الساحلية في هذه المنطقة بـ "حقوق سيادية"^(١) تشمل:

- استكشاف واستغلال الموارد الطبيعية، سواء كانت حية (مثل الثروات السمكية)، أو غير حية (مثل الموارد المعدنية والنفطية) في أعماق البحر وقاعه وباطن أرضه.

- الاستفادة من البيئة المائية فوق قاع البحر لأغراض اقتصادية، مثل إنتاج الطاقة من المياه، والتيارات، والرياح.

- إجراء الأنشطة البحثية والاستكشافات النفطية والعلمية، بما يضمن الاستخدام الرشيد لمواردها.

- ممارسة الولاية القانونية في مجالات متعددة، من بينها حماية البيئة البحرية من التلوث، وتنظيم الملاحة البحرية المرتبطة باستغلال الموارد، وضمان سلامة المنشآت الاقتصادية والبحثية المقامة في هذه المنطقة.

ويهدف النظام القانوني للمنطقة الاقتصادية الخالصة إلى تحقيق توازن بين مصالح الدولة الساحلية في الاستغلال الحصري للموارد، من جهة، وحقوق الدول الأخرى في بعض الحريات البحرية، مثل حرية الملاحة والتحليق ومدّ الكابلات وخطوط الأنابيب، من جهة أخرى، بشرط احترام حقوق الدولة الساحلية وعدم الإضرار بها.

(١) للمزيد من الإيضاح بشأن حقوق الدولة الساحلية في المنطقة الاقتصادية الخالصة، أنظر: د/أحمد أبو الوفا، القانون الدولي للبحار، مرجع سابق، ص ٣٣٧: ٣٥٢.

الأسلوب الثاني: لا يُحدد فيه المشرّع الوسط البيئي محل الحماية بشكل صريح، بل يرد النص بصيغة عامة دون تخصيص لبيئة بحرية معينة.

وقد تبنت المشرّع المصري هذا الأسلوب في المادة (٥٠) من قانون البيئة، حيث لم يُحدد منطقة بحرية بعينها يُحظر فيها تصريف أو إلقاء الزيت أو المزيج الزيتي. فقد نصت المادة المذكورة على أن:

"يُحظر على السفن المسجلة بجمهورية مصر العربية تصريف أو إلقاء الزيت أو المزيج الزيتي في البحر، وفقًا لما ورد في الاتفاقية والمعاهدات الدولية التي انضمت إليها جمهورية مصر العربية".

وبالرجوع إلى اللائحة التنفيذية لقانون البيئة، وتحديدًا البند (٧) من المادة (١) ، نجد أن المشرّع قد عرّف "البحر" بأنه:

"المساحات البحرية التي تقع وراء المنطقة الاقتصادية الخالصة".

ويفهم من ذلك أن المشرّع المصري، تطبيقًا لمبدأ الامتداد الحكمي لقانون العقوبات، قد مدّ نطاق الحماية الجنائية إلى ما وراء المنطقة الاقتصادية الخالصة، أي إلى منطقة أعالي البحار، وذلك بشرط أن تكون السفينة مسجلة بجمهورية مصر العربية.

ويُعد هذا التوجه انسجامًا مع الالتزامات الدولية لمصر، وعلى وجه الخصوص اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار لعام ١٩٨٢، والمادة (١٩) من معاهدة جنيف الخاصة بأعالي البحار لعام ١٩٥٨، التي تتيح للدولة ممارسة نوع من الولاية على سفنها في أعالي البحار، لا سيما في المسائل البيئية والجرائم البحرية.

وبذلك، فإن المشرّع المصري قد وسّع من نطاق اختصاصه الإقليمي، بحيث يشمل السفن المصرية أينما وُجدت، بما في ذلك أعالي البحار، وذلك بحظر تصريف أو إلقاء الزيت أو المزيج الزيتي خارج البحر الإقليمي والمنطقة الاقتصادية الخالصة، بما يعكس التزام مصر بتنفيذ المعاهدات الدولية البيئية التي انضمت إليها، ويؤكد ما ورد في المادة (٥٠) من قانون البيئة من التزام وطني ودولي بحماية البيئة البحرية من التلوث،

بغض النظر عن الموقع الجغرافي للعملية الملوثة بالزيت، طالما كانت السفينة خاضعة لولايتها. ويُستتبع ذلك ضرورة بيان المقصود بأعالي البحار، لما لهذا المفهوم من أهمية في استكمال الإحاطة بالنطاقات البحرية المختلفة، وتحديد حدود الاختصاص القانوني.

أعالي البحار:

عرّفت اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار لعام ١٩٨٢ أعالي البحار^(١) بأنها:

"جميع أجزاء البحر التي لا تشملها المنطقة الاقتصادية الخالصة، أو البحر الإقليمي، أو المياه الداخلية لدولة ما، أو لا تشملها المياه الأرخبيلية لدولة أرخبيلية"، وذلك وفقاً لما نصّت عليه المادة (٨٦) من الاتفاقية".

فوفقاً للمادة السابقة، تُعد أعالي البحار تلك الأجزاء من البحار التي تقع خارج حدود الولاية الوطنية، أي خارج البحر الإقليمي والمنطقة الاقتصادية الخالصة والجرف القاري. وتمثل أعالي البحار مجاًلاً مشتركاً لجميع الدول، لا تخضع لسيادة أية دولة بعينها، ويتمتع فيها الجميع بحرية الملاحة، وحرية الصيد، وحرية البحث العلمي، وغيرها من الحريات المعترف بها دولياً.

ومع ذلك، فإن هذه الحريات لا تعني غياب التنظيم القانوني، حيث تبقى الدول مسؤولة عن أفعال سفنها في أعالي البحار، خاصة فيما يتعلق بمنع التلوث البحري والحفاظ على البيئة، وفقاً للمعايير الدولية المنصوص عليها في الاتفاقية ذاتها.

ولتحقيق هذا الهدف، أكدت المادة (٨٩) من الاتفاقية ذاتها أنه:

"لا يجوز لأي دولة شرعاً أن تدّعي إخضاع أي جزء من أعالي البحار لسيادتها".

(١) للمزيد من التفاصيل حول منطقة أعالي البحار، أنظر: د/ إبراهيم العناني، قانون البحار، مرجع سابق، ص ١٨٩: ٢٦٦. د/ أحمد أبو الوفا، القانون الدولي للبحار، مرجع سابق، ص ٢٨٣: ٤١٠.

ويعني ذلك أن أعالي البحار تظل خارج الولاية الإقليمية لأي دولة، ولا يجوز للدول أن تمارس عليها أي مظاهر للسيادة، وإن كان يجوز لها أن تمارس ولاية شخصية على سفنها الوطنية التي ترفع علمها، وعلى رعاياها، وذلك في حدود معينة وبما لا يتعارض مع أحكام الاتفاقية.

ويُعد هذا المبدأ من الركائز الأساسية للقانون الدولي للبحار، إذ يعكس التوازن بين حرية الاستخدام المشترك لأعالي البحار من قبل جميع الدول، وضرورة تنظيم هذا الاستخدام بما يضمن السلامة البيئية والأمن الملاحي.

المقارنة بين الأسلوبين:

بالمقارنة بين الأسلوبين، يتبين لنا الآتي:

أولاً: الأسلوب الأول - التحديد الصريح للوسط البيئي يعتمد المشرّع فيه على تحديد دقيق ومباشر للوسط البيئي البحري محل الحماية، بحيث لا تقوم الجريمة إلا إذا وقع الفعل في هذا الوسط المحدد. مثال على ذلك: المواد ٤٩ و ٥٢ من قانون البيئة المصري، حيث حدد المشرّع محل الجريمة بالبحر الإقليمي والمنطقة الاقتصادية الخالصة، وبالتالي لا تنطبق هذه النصوص على الأفعال الواقعة في أعالي البحار أو المياه الداخلية أو أي وسط بيئي آخر.

ثانياً: الأسلوب الثاني - التحديد العام أو الضمني للوسط البيئي: لا يحدّد المشرّع الوسط البيئي بشكل صريح، بل يترك النص عاماً، ويُستدل على نطاق الحماية من خلال الإحالة إلى الاتفاقيات الدولية أو نصوص تنظيمية أخرى. مثال: المادة ٥٠ من قانون البيئة المصري، التي تنص على حظر تصريف الزيت أو المزيج الزيتي من السفن المسجلة بجمهورية مصر العربية "في البحر" وفقاً للاتفاقيات الدولية، دون تقييد المنطقة (بحر إقليمي، منطقة اقتصادية، أعالي البحار...).

ومن جانبنا، نرى أنه ينبغي للمشرّع - إن أراد توسيع نطاق الحماية البيئية - أن يُوازن بين الوضوح التشريعي الذي يحققه الأسلوب الأول، والمرونة والامتداد الدولي

الذي يوفره الأسلوب الثاني، وربما يجدر به دمج الأسلوبين في نصوص متكاملة تضمن الحماية دون أن تثير غموضًا في التطبيق.

الفصل الأول

الركن المادي

تمهيد وتقسيم:

لكل جريمة ركنها المادي لا قوام لها بغيره يتمثل أساسًا في فعل أو إمتناع وقع بالمخالفة لنص عقابي. فكل ما يركن إليه القانون الجنائي إبتداء في زواجه ونواحيه هو مادية الفعل المؤاخذ على إرتكابه، سواء أكان هذا الفعل إيجابيًا أم سلبياً. ذلك أن العلائق التي ينظمها هذا القانون في مجال تطبيقه على المخاطبين بأحكامه، محورها الأفعال ذاتها، في علاماتها الخارجية ومظاهرها الواقعية وخصائصها المادية، إذ هي مناط التأثيم وعلته، وهي التي يتصور إثباتها ونفيها، وهي التي يتم التمييز على ضوءها بين الجرائم بعضها البعض، وهي التي تديرها محكمة الموضوع على حكم العقل لتقييمها وتقدير العقوبة المناسبة لها، ولا يتصور بالتالي أن توجد جريمة في غيبة ركنها المادي، ولا إقامة الدليل على توافر علاقة السببية بين مادية الفعل المؤثم والنتائج التي أحدثها بعيدًا عن حقيقة هذا الفعل ومحتواه^(١).

فلا توجد جريمة دون ركن مادي، ويلزم لقيامه أن يصدر عن الجاني سلوكًا ماديًا ملموسًا يمكن إدراكه والتثبت من وقوعه^(٢). وقد يكتفي بهذا السلوك بالنسبة لبعض الجرائم، وهي ما يطلق عليها الجرائم الشكلية أو جرائم السلوك المجرد أو جرائم الخطر. وقد يتطلب بالنسبة لفئة أخرى من الجرائم إلى جانب السلوك تحقق نتيجة إجرامية معينة

(١) دستورية عليا ١٢ فبراير ١٩٩٤، القضية رقم ١٠٥ لسنة ١٢ قضائية "دستورية"، مجموعة أحكام المحكمة الدستورية العليا، ج ٦ ص ١٥٤.

(٢) د/ سليمان عبد المنعم، تراجع مبدأ مادية الجريمة، دراسة نقدية في نصوص التشريع وأحكام القضاء، دار المطبوعات الجامعية، الاسكندرية، ٢٠١٥، رقم ١ ص ٣؛ رقم ١٥ ص ١٦-١٧.

مع وجود رابطة سببية بينهما، وهي ما يطلق عليها جرائم النتيجة أو الجرائم المادية أو جرائم الضرر.

وجريمة تلوث البيئة البحرية بالزيت، شأنها شأن كافة الجرائم، يقوم ركنها المادي على توافر العناصر الثلاثة، فهي تتطلب، من حيث الأصل، وقوع سلوك إجرامي معين وتحقق نتيجة إجرامية معينة وعلاقة سببية بين الفعل والنتيجة.

ويثير السلوك الإجرامي في جريمة تلوث البيئة البحرية بالزيت إشكالية خاصة، بالنظر إلى وسائل ارتكابه ومصادرها، وكذلك النتيجة الاجرامية، فالتساؤل هنا هل يشترط فيها ضرر معين كتلويث البيئة البحرية أو نفوق الكائنات البحرية أو غيرها من الأضرار، أم يكفي قيام الجريمة بمجرد قيام السلوك الاجرامي، فلا يشترط فيها نتيجة إجرامية معينة، بل تقوم على الضرر الاحتمالي. أما علاقة السببية فلا تثير أي إشكالية خاصة، وإنما تخضع معالجتها للأحكام العامة المنصوص عليها في قانون العقوبات، الأمر الذي لا يستدعي إعادة التطرق إلى هذه الأحكام في دراستنا المتخصصة هذه. بناءً على ذلك نقسم هذا الفصل إلى مبحثين نخصص الأول منهما لدراسة السلوك الإجرامي، ونفرد الثاني لمبحث النتيجة الإجرامية على النحو الآتي:

المبحث الأول: السلوك الإجرامي.

المبحث الثاني: النتيجة الإجرامية.

المبحث الأول

السلوك الإجرامي في جريمة تلوث البيئة البحرية بالزيت

لا جريمة بغير سلوك إجرامي:

السلوك الإجرامي هو النشاط المادي الخارجي المكون للجريمة. والسلوك بهذا المعنى لازم في كافة الجرائم، وهو العنصر الأول من عناصر الركن المادي وجوهره. فالجريمة لا يتوافر ركنها المادي ما لم يتوافر لها ذلك السلوك، لأن القانون لا يعاقب على النوايا والأفكار والرغبات مجردة عن مظهرها الخارجي، بل يعاقب فحسب على أى سلوك يعد بذاته جريمة أو شروعاً فيها، فما يدور داخل مكنون النفس، أو ما تختلج به الصدور من نوازع وهواجس وأفكار ورغبات إجرامية لا سلطان للقانون عليه طالما لم يقترب ذلك بمظهر خارجي يستدل به عليه. فقانون العقوبات لا يقحم نفسه في مجال تفكير الإنسان، وإنما يتدخل فحسب في مجال تصرفاته الخارجية، فلا توجد محاسبة دنيوية على مجرد النوايا، ولو كانت إجرامية. فالقانون الجنائي هو قانون أفعال، فإن انتفى وصف الفعل انتفى مبرر تدخله. فالأفعال وحدها هي مناط التأثيم.

وفي ضرورة السلوك لقيام الجريمة تقول محكمة النقض المصرية أن "من المقرر في التشريعات الجنائية الحديثة أن الإنسان لا يسأل بصفته فاعلاً أو شريكاً إلا عما يكون لنشاطه دخل في وقوعه من الأعمال التي نص القانون على تجريمها، سواء أكان ذلك بالقيام بالفعل أم بالإمتناع الذي يجرمه القانون"^(١).

كما عبّرت محكمتنا الدستورية العليا عما سبق قوله في العديد من أحكامها عندما قالت "وحيث أن الدستور نص في المادة ٩٥ على أنه لا جريمة ولا عقوبة إلا بناء على قانون، ولا عقاب إلا على الأفعال اللاحقة لصدور القانون الذي ينص عليها،

(١) نقض ٢٦ فبراير ٢٠٠٧ مجموعة أحكام النقض س ٥٨ ق ٣٥ ص ١٦٧. ٢٨ مايو ٢٠٢٢ س ٧٣ ق ٤٢ ص ٣٩٥. ١٠ يوليو ٢٠٢٤ في الطعن رقم ١٦٩٨٩ لسنة ٩٣ قضائية (حكم غير منشور).

وكان الدستور قد دل بهذه المادة على أن لكل جريمة ركنًا ماديًا لا قوام لها بغيره يتمثل أساسًا في فعل أو إمتناع وقع بالمخالفة لنص عقابي، مفصلاً بذلك عن أن ما يركن إليه القانون الجنائي إبتداءً في زواجه ونواحيه هو مادية الفعل المؤخذ على إرتكابه، سواء أكان هذا الفعل إيجابيًا أم سلبياً، ذلك أن العلائق التي ينظمها هذا القانون في مجال تطبيقه على المخاطبين بأحكامه محورها الأفعال ذاتها، في علاماتها الخارجية ومظاهرها الواقعية وخصائصها المادية، إذ هي مناط التأثيم وعلته، وهي التي يتصور إثباتها أو نفيها، وهي التي يتم التمييز على ضوءها بين الجرائم بعضها البعض وهي التي تديرها محكمة الموضوع على حكم العقل لتقييمها وتقدير العقوبة المناسبة لها، بل أنه في مجال تقدير توافر القصد الجنائي، فإن المحكمة لا تعزل نفسها عن الواقعة محل الإتهام التي قام الدليل عليها قاطعاً واضحاً، ولكنها تجيل بصرها فيها منقبة من خلال عناصرها عما قصد إليه الجاني حقيقة من وراء إرتكابها، ومن ثم تعكس هذه العناصر تعبيراً خارجياً ومادياً عن إرادة واعية، ولا يتصور بالتالي وفقاً لأحكام الدستور أن توجد جريمة في غيبة ركنها المادي، ولا إقامة الدليل على توافر علاقة السببية بين مادية الفعل المؤثم والنتائج التي أحدثها بعيداً عن حقيقة هذا الفعل ومحتواه. ولازم ذلك أن كل مظاهر التعبير عن الإرادة البشرية- وليس النوايا التي يضمورها الإنسان في أعماق ذاته - تعتبر واقعة في منطقة التجريم كلما كانت تعكس سلوكاً خارجياً مؤاخذاً عليه قانوناً. فإذا كان الأمر غير متعلق بأفعال أحدثتها إرادة مرتكبها، وتم التعبير عنها خارجياً في صورة مادية لا تخطئها العين، فليس ثمة جريمة^(١).

(١) دستورية عليا جلسة ٥ ديسمبر ٢٠١٥ في القضية رقم ١٧٣ لسنة ٢٩ قضائية "دستورية". جلسة ٥ مارس ٢٠١٦ في القضية رقم ٢٨٩ لسنة ٢٤ قضائية "دستورية". جلسة ٤ فبراير ٢٠١٧ في القضية رقم ٩٧ لسنة ٢٨ قضائية "دستورية". جلسة ٢ نوفمبر ٢٠١٩ في القضية رقم ١٥٦ لسنة ٣٤ قضائية "دستورية". جلسة ٢ يناير ٢٠٢١ في القضية رقم ١٩٩ لسنة ٣٢ قضائية "دستورية". جلسة ١٤ يناير ٢٠٢٣ في القضية رقم ١٣٢ لسنة ٣٢ قضائية "دستورية". جلسة ٦ يوليو ٢٠٢٤ في القضية رقم ٦٠ لسنة ٢٢ قضائية "دستورية".

وقد حرصت المحكمة الدستورية العليا على تأكيد قاعدة "لا جريمة بغير سلوك إجرامي" باعتبارها إحدى ضمانات الحرية الفردية وأصل البراءة، وقضت بعدم دستورية العديد من النصوص الجنائية التي تقيم جريمة بلا سلوك^(١).

طبيعة السلوك الإجرامي في جريمة تلوث البيئة البحرية بالزيت:

يتمثل السلوك الإجرامي في جرائم تلوث البيئة البحرية بالزيت في ما يُعرف بـ "فعل التلوث"، والذي يتحقق من خلال إدخال مواد ملوثة إلى وسط بيئي معين. والمقصود بـ "الإدخال" هنا هو قيام الفاعل بـ تصريف أو إلقاء الزيت أو المزيج الزيتي، سواء بالفعل الإيجابي أو بالامتناع عن اتخاذ التدابير اللازمة، على نحو قد يلحق الضرر بالبيئة البحرية.

(١) من هذا القبيل الحكم بعدم دستورية نص المادة ٤٨ من قانون العقوبات التي كانت تعاقب على الاتفاق الجنائي كجريمة قائمة بذاتها مستقلة عن الاتفاق كوسيلة من وسائل الإشتراك المنصوص عليها في المادة ٤٠ من قانون العقوبات ولو لم يتبعها تنفيذ الجريمة المتفق عليها. دستورية عليا جلسة ٢ يونيو ٢٠٠١ في القضية رقم ١١٤ لسنة ٢١ قضائية دستورية، الجريدة الرسمية العدد ٢٤ في ١٤ يونيو ٢٠٠١. والحكم بعدم دستورية المادة الخامسة من القانون رقم ٩٨ لسنة ١٩٤٥ بشأن المنشردين والمشتبه فيهم. دستورية عليا جلسة ٢ يناير ١٩٩٣ القضية رقم ٣ لسنة ١٠ قضائية "دستورية"، مجموعة أحكام المحكمة الدستورية العليا ج ٥ المجلد الثاني، قاعدة رقم ١٠ ص ١٠٣. والحكم بعدم دستورية المادة ٤٨ مكرر من القانون رقم ١٨٢ لسنة ١٩٦٠ في شأن مكافحة المخدرات وتنظيم إستعمالها والإتجار فيها معدلة بالقانون رقم ٤٠ لسنة ١٩٦٦ التي تنص على أن "تحكم المحكمة الجزئية المختصة بإتخاذ أحد التدابير الآتية على كل ما سبق الحكم عليه أكثر من مرة أو اتهم لأسباب جدية أكثر من مرة في إحدى الجنايات المنصوص عليها في هذا القانون...". دستورية عليا جلسة ١٥ يونيو ١٩٩٦ القضية رقم ٤٩ لسنة ١٧ قضائية "دستورية"، الجريدة الرسمية العدد ٢٥ في ٢٧ يونيو ١٩٩٦.

وواضح من الأحكام السابقة أن المحكمة الدستورية العليا ترفض فكرة تجريم الحالة الخطرة، وتؤكد على عكسها بالمبادئ التقليدية في المسؤولية الجنائية التي لا تقوم إلا على الأفعال المادية للإنسان، إيجابياً كان الفعل أو سلبياً.

تقسيم:

ينقسم هذا المبحث إلى مطلبين رئيسيين: نتناول في المطلب الأول ماهية تلويث البيئة، أما في المطلب الثاني فنستعرض أبرز صور السلوك الإجرامي المرتبط بهذا التلوث.

المطلب الأول

ماهية تلويث البيئة

تعريف تلوث البيئة:

عرّف المشرع المصري تلوث البيئة^(١) بصفة عامة في البند (٧) من المادة (١) من قانون البيئة بأنه:

"كل تغير في خواص البيئة يؤدي بطريقة مباشرة أو غير مباشرة إلى الإضرار بصحة الإنسان أو التأثير على ممارسته لحياته الطبيعية، أو الإضرار بالموائل الطبيعية أو الكائنات الحية أو التنوع الحيوي (البيولوجي)".

ويتضح من ذلك أن التلوث لا يقتصر على الأضرار المباشرة فحسب، بل يشمل أيضاً الأثر التراكمي أو غير المباشر، وهو ما ينسجم مع طبيعة الجرائم البيئية التي قد تظهر آثارها على المدى الطويل أو في أنظمة بيئية مترابطة. وبالتالي، فإن أي فعل أو امتناع يؤدي إلى إدخال الزيت أو مشتقاته إلى البيئة البحرية، يُعد سلوكاً مجرمًا إذا تحققت معه شروط التلويث بالمعنى الذي قصده المشرع في هذا السياق.

(١) هناك فارق بين تلوث البيئة وتدهورها، فهذه الأخيرة تعني التأثير على البيئة بما يقلل من قيمتها أو يشوه من طبيعتها البيئية أو يستنزف مواردها أو يضرر بالكائنات الحية أو بالآثار (البند ٨ من المادة ١ من قانون البيئة).

وقد تبنت المنظمات الدولية عددًا من التعاريف المكملّة التي تعكس الأبعاد المتنوعة للتلوث البيئي. فقد عرّفت منظمة التعاون والتنمية الاقتصادية (OCDE)، في توصية مجلسها الصادرة بتاريخ ١٤ نوفمبر ١٩٧٤، التلوث بأنه:

"وجود مواد غريبة في البيئة أو أحد عناصرها، أو حدوث خلل في النسب الطبيعية لمكوناتها، على نحو يؤدي إلى إحداث آثار ضارة".

وفي صياغة أخرى أكثر دقة، عرّفته بأنه:

"إدخال مواد أو طاقة بواسطة الإنسان، سواء بطريق مباشر أو غير مباشر، إلى البيئة، بحيث يترتب على ذلك آثار ضارة من شأنها تهديد الصحة البشرية، أو الإضرار بالموارد الحية أو النظم البيئية، أو الإخلال بقيم التمتع البيئي، أو تعويق الاستخدامات المشروعة الأخرى للبيئة"^(١).

أما وثائق مؤتمر استوكهولم لعام ١٩٧٢، فقد أكدت أن:

"النشاطات الإنسانية تؤدي حتمًا إلى إدخال مواد ومصادر طاقة إلى البيئة على نحو متزايد. فإذا ترتب على ذلك تعريض صحة الإنسان ورفاهيته وموارده للخطر - سواء بصورة مباشرة أو غير مباشرة - فإن ذلك يُعد تلوثًا"^(٢).

كما ورد في المادة ٢ (أ) من اتفاقية برشلونة لعام ١٩٧٦ أن التلوث هو:

"قيام الإنسان، سواء بطريقة مباشرة أو غير مباشرة، بإدخال أية مواد أو صنوف من الطاقة إلى البيئة البحرية، مما قد يسبب ضررًا أو آثارًا مؤذية، مثل الإضرار بالمصادر

(١) Voir: Alexander Kiss: Droit international de l'environnement, Éd. Pédone, Paris, 1989, p.68 et s.

(٢) د/ أحمد محمود سعد، استقراء لقواعد المسؤولية المدنية في منازعات التلوث البيئي، دار النهضة العربية، القاهرة، ١٩٩٤، ص ٥٦.

الحية، أو تعريض الصحة البشرية للخطر، أو عرقلة النشاطات البحرية - بما في ذلك صيد الأسماك - أو الإفساد لنوعية مياه البحر أو تقليص مدى إمكانية التمتع بها"^(١).

وتضمنت اتفاقية ماريول (MARPOL) تعريفاً محدداً للتلوث الناتج عن السفن، حيث نصت المادة ٣/٢ منها على أنه:

"أي حادث يتضمن إفراغاً حالاً أو محتملاً لمادة ضارة، أو أي تدفقات لمثل هذه المادة".

يتضح لنا أن تعريف المشرع المصري في البند (٧) من المادة (١) من قانون البيئة يُعد الأنسب من حيث الشمول والوضوح، فهذا التعريف ينسجم مع النهج الوقائي الذي تتبناه السياسة البيئية الحديثة، ويعكس إدراكاً لطبيعة الأثر التراكمي وغير المباشر للأنشطة البشرية، كما يتضمن الإضرار بعناصر البيئة غير البشرية كالكائنات الحية والموائل.

ومن خلال استعراض التعاريف المختلفة للتلوث البيئي، يمكن استخلاص عدد من العناصر المشتركة التي تُكوّن جوهر المفهوم القانوني للتلوث، وهي كما يلي:

(١) التلوث نتيجة فعل بشري: حيث أن أغلب التعاريف - الوطنية والدولية - تؤكد أن التلوث ينتج عن تدخل الإنسان في البيئة، سواء بإدخال مواد أو مصادر طاقة، بطريقة مباشرة أو غير مباشرة.

(٢) التغير في خواص البيئة: فلا يشترط في التلوث وجود مادة سامة بذاتها، بل يكفي أن يؤدي السلوك إلى تغيير في التوازن الطبيعي لعناصر البيئة (مثل الهواء أو الماء أو التربة).

(١) تجدر الإشارة إلى أن التعديل الصادر عام ١٩٩٥ قد أسهم في توسيع نطاق مفهوم التلوث البحري، من خلال إدراج المناطق الشاطئية ضمن الإطار المفاهيمي للبيئة البحرية، الأمر الذي ترتب عليه شمول التلوث لكافة مكونات البيئة البحرية، بما في ذلك المياه الساحلية المتاخمة للشواطئ.

٣) النتائج الضارة المحتملة: لا يشترط تحقق ضرر فعلي مباشر، بل يكفي وجود خطر أو احتمال وقوع ضرر بالصحة العامة، أو بالموارد الطبيعية، أو بالنظم البيئية.

٤) شمولية الضرر: يمتد الأثر الضار ليشمل الإنسان، والحياة البرية، والنشاطات الاقتصادية المشروعة (مثل الصيد أو السياحة)، بل حتى "قيمة التمتع البيئي" كما جاء في بعض التعاريف.

٥) المعايير التقديرية: بعض التعاريف تُدخل البُعد التقديري للضرر، مثل تعريف مؤتمر استوكهولم، الذي اعتبر أن مجرد تهديد رفاهية الإنسان أو موارد البيئة يكفي لاعتبار الفعل تلوثاً.

٦) الطابع غير الفوري للأثر: فالضرر قد لا يكون فورياً، وقد يظهر لاحقاً، مما يبرر تجريم السلوك المسبب للتلوث حتى قبل ظهور نتيجته.

ونستخلص مما سبق، أن التلوث البيئي، وفقاً للتشريعات الوطنية والاتفاقيات الدولية، يُعد أي تدخل بشري يؤدي إلى تغيير في خواص البيئة، سواء كان هذا التغيير مباشراً أو غير مباشر، فورياً أو محتملاً، ويترتب عليه إضرار بصحة الإنسان، أو الكائنات الحية، أو الموارد الطبيعية، أو يعرقل الاستخدامات المشروعة للبيئة.

وبالتالي، فإن أي سلوك يؤدي إلى إدخال الزيت أو مشتقاته إلى البيئة البحرية، يُعد تلوثاً متى توافرت فيه هذه العناصر، حتى وإن لم يظهر الضرر فوراً، وهو ما يبرر النهج الوقائي في التجريم البيئي.

المقصود بالتلوث المائي:

يُعد التلوث المائي أحد أبرز أشكال التلوث البيئي التي تحظى باهتمام المشرعين والهيئات الدولية، نظراً لما يترتب عليه من آثار مباشرة وغير مباشرة على البيئة البحرية والأنشطة الاقتصادية والصحية المرتبطة بها.

وقد عرّف المشرع المصري التلوث المائي بأنه:

"إدخال أية مواد أو طاقة في البيئة المائية بطريق إرادية أو غير إرادية مباشرة أو غير مباشرة ينتج عنه ضرر بالموارد الحية أو غير الحية، أو يهدد صحة الإنسان أو يعوق الأنشطة المائية بما في ذلك صيد الأسماك والأنشطة السياحية أو يفسد صلاحية مياه البحر للاستعمال أو ينقص من التمتع أو يغير من خواصها" (البند ١٢ من المادة ١ من قانون البيئة).

كما عرفت اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار لعام ١٩٨٢، في المادة ١/١-٤، تلوث البيئة البحرية بأنه:

"إدخال الإنسان للبيئة البحرية بما في ذلك مصاب الأنهار، بصورة مباشرة أو غير مباشرة مواد أو طاقة تنجم عنها أو يحتمل أن تنجم عنها آثار مؤذية، مثل الإضرار بالمواد الحية والحياة البحرية. وتعرض الصحة البشرية للأخطار، وإعاقة الأنشطة البحرية بما في ذلك صيد الأسماك وغيره من أوجه الاستخدام المشروعة للبحار، والخط من نوعية وقابلية مياه البحر للاستعمال والإقلال من الترويج".

من خلال التعريفين السابقين، يمكن استخلاص مجموعة من العناصر الجوهرية التي تُكوّن المفهوم القانوني للتلوث المائي، وهي كما يلي:

(١) الطبيعة البشرية للتدخل: التلوث المائي ينشأ أساساً من تدخل الإنسان في البيئة البحرية، سواء تم هذا التدخل بشكل مقصود أو غير مقصود، وبشكل مباشر أو غير مباشر.

(٢) إدخال مواد أو طاقة: يتضمن التلوث المائي إدخال عناصر مادية (كالزيت، والمعادن الثقيلة، والملوثات الكيميائية)، أو مصادر طاقة (كالحرارة أو الإشعاع)، بما يغير من خواص البيئة المائية.

(٣) الضرر بالموارد الطبيعية: يتفق التعريفان على أن التلوث يتحقق عندما يترتب عليه أثر ضار على البيئة، أو كان من المحتمل أن ينتج عنه، ضرر بالموارد الحية (كالأسماك والشعاب المرجانية) أو غير الحية (كالتربة البحرية والمياه نفسها).

٤) تهديد صحة الإنسان: الصحة العامة تمثل أحد الاعتبارات الجوهرية في تحديد مفهوم التلوث، حيث يُعد أي تهديد للصحة نتيجة التلوث سببًا كافيًا لتجريمه.

٥) إعاقة الأنشطة البحرية المشروعة: يتضمن التلوث آثارًا اقتصادية وسياحية واجتماعية، من خلال تعطيل أنشطة حيوية مثل صيد الأسماك، أو الأنشطة الترفيهية والسياحية، وهو ما يؤدي إلى تقليص قيمة البحر كمورد عام.

٦) تغير خواص البيئة المائية: يشمل التلوث أيضًا أي تغيير في الخواص الطبيعية أو الكيميائية للمياه، سواء أدى ذلك إلى الإفساد أو إلى تقليل الاستفادة من المياه البحرية.

نستخلص مما سبق، أن التلوث المائي - سواء بحسب القانون المصري أو المعايير الدولية - يتمثل في إدخال الإنسان لمواد أو طاقة إلى البيئة البحرية بطرق مباشرة أو غير مباشرة، بما يؤدي أو يُحتمل أن يؤدي إلى آثار ضارة على الحياة البحرية، أو الصحة العامة، أو الاستخدامات المشروعة للبحر.

ويُظهر هذا المفهوم شمولية التلوث من حيث أسبابه ونتائجه، ويعكس اتجاهًا حديثًا في السياسة التشريعية البيئية، يهدف إلى حماية البيئة البحرية ليس فقط من الأضرار الفعلية، بل من الأخطار المحتملة كذلك، وذلك من خلال تبني نهج وقائي واستباقي في التجريم.

موضوع التلوث (الزيت أو المزيج الزيتي):

يجب لتوافر فعل التلوث، أن يتم تصريف أو إلقاء "الزيت أو المزيج الزيتي" في البيئة البحرية، بمعنى أن يؤدي السلوك الإجرامي للفاعل إلى إضافة هذه المواد الملوثة في الوسط البحري.

ويعتبر الزيت أو المزيج الزيتي الموضوع المادي للسلوك الإجرامي في جرائم تلوث البيئة البحرية. وهذا يعني أن الفاعل قد أضاف بفعله هذه المواد الملوثة في أي من

الأوساط البيئية المحمية، أي أن السلوك الإجرامي المتمثل في التصريف أو الإلقاء قد انصب على زيت أو مزيج زيتي.

وقد عرف المشرع المصري الزيت والمزيج الزيتي باعتبارهما مواد ملوثة، وذلك عندما عرف المواد الملوثة في البيئة المائية في البند ١٤ من المادة ١ من قانون البيئة بأنها " أية مواد يترتب على تصريفها في البيئة المائية بطريقة إرادية أو غير إرادية تغير في خصائصها أو الإسهام في ذلك بطريقة مباشرة أو غير مباشرة على نحو يضر بالإنسان أو بالموارد الطبيعية أو بالمياه البحرية أو تضر بالمناطق السياحية أو تتداخل مع الاستخدامات الأخرى المشروعة للبحر. ويندرج تحت هذه المواد : (أ) الزيت أو المزيج الزيتي [....].

ويقصد بالزيت جميع أشكال البترول الخام ومنتجاته. ويشمل ذلك أي نوع من أنواع الكربوهيدرات السائلة وزيوت التشحيم والوقود والزيوت المكررة وزيت الأفران والقار وغيرها من المواد المستخرجة من البترول أو نفاياته (المادة ١٥/١ من قانون البيئة). أما المزيج الزيتي، فهو كل مزيج يحتوي على كمية من الزيت تزيد على ١٥ جزءاً في المليون (البند ١٦ من المادة ١ من قانون البيئة).

وقد حرص المشرع المصري على تعريف المواد الملوثة عمومًا، والتي يندرج تحتها الزيت والمزيج الزيتي، وتعدادها، إنما يرجع لسببين رئيسيين ^(١) :

الأول: الاعتبار الفنية والتقنية التي تقتضيها الطبيعة الخاصة لموضوع الحماية وهو البيئة والطبيعة التقنية للأنشطة والعوامل التي من شأنها تلويث البيئة.

الثاني: مساعدة القاضي عند تصديده للفصل في وقائع التلوث البيئي المختلفة، خاصة، وأن تلك الوقائع غالبًا ما تكون جوانبها الفنية والتقنية غير واضحة تمامًا أمام القاضي نظرًا لطبيعتها الخاصة وارتباطها بمعطيات فنية وتقنية معقدة.

(١) د/ فرج صالح الهريش، جرائم تلوث البيئة، مرجع سابق، ص ٢١٢.

وبهذا التحديد التشريعي أصبحت المادة الملوثة عنصراً لا بد منه لتحديد الركن المادي لجريمة تلوث البيئة البحرية بالزيت، والتي لا قيام لها بانتفائه.

ومن جانبنا، نجد أن الأسلوب المرن والنصوص المفتوحة هي الأصل العام والغالب، حيث لا يجب أن يشترط المشرع في المادة الملوثة للوسط البحري طبيعة محددة أو صفات خاصة أو معينة، وذلك بهدف توفير أكبر قدر من الحماية الجنائية للبيئة البحرية، عن طريق استيعاب كافة العناصر والمواد التي من شأنها تلويث البيئة البحرية.

مما سبق يتبين لنا أن السلوك الإجرامي كعنصر في الركن المادي لجريمة تلوث البيئة البحرية بالزيت يتجسد في فعل التلويث، غير أن هذا السلوك قد يتخذ صورة السلوك الإيجابي، ومن الممكن أن يقع بطريق الامتناع.

المطلب الثاني

صور السلوك الإجرامي

صورتان:

للسلوك الإجرامي صورتان: إحداهما إيجابية، والأخرى سلبية. يُطلق على الصورة الأولى "الفعل بالمعنى الضيق" أو "الفعل الإيجابي"، أما الصورة الثانية فتعرف بـ "الترك" أو "الامتناع". وكلاهما يُعدّ شكلاً من أشكال السلوك، إذ إن الامتناع لا يُعدّ انعداماً للفعل، بل هو سلوك إرادي، يُعبّر عن إرادة اتخذت موقفاً محدداً تجاه أمر معين.

والأصل في القواعد العقابية أنها تُلقى على عاتق المخاطبين بأحكامها التزاماً بالامتناع عن القيام بأفعال معينة، فهي تنهى عن ارتكاب أفعال كالقتل والسرقة والنصب، ويُعاقب من يُقدم على ارتكابها بفعل إيجابي. ولذلك فإن أغلب الجرائم تأخذ الصورة الإيجابية.

واستثناءً من هذا الأصل، قد يُقرّر القانون التزاماً على الأفراد بالقيام بعمل معين، أي الالتزام باتباع سلوك إيجابي محدد، فيُعاقب من يخالف هذا الالتزام بالامتناع عن إتيان

السلوك المطلوب، ويتخذ موقفًا سلبيًا رغم أمر القانون. ومن ثم، توصف جريمته بأنها "جريمة سلبية"^(١).

ويقوم السلوك الإجرامي السلبي أو الامتناع على عنصرين رئيسيين:

- (١) الامتناع عن الوفاء بالتزام قانوني، أيًا كان مصدر هذا الالتزام؛
- (٢) أن يكون الامتناع إراديًا، أي صادرًا عن إرادة مدركة حرّة في اتخاذ هذا الموقف السلبي.

وتتطلب جريمة تلوث البيئة البحرية بالزيت سلوكًا إجراميًا إيجابيًا يتمثل في فعل التصريف أو الإلقاء، كما قد يتخذ صورة الامتناع السلبي عن تنفيذ التزامات يفرضها القانون. ونعرض للصورتين تباعًا:

الصورة الأولى: السلوك الإيجابي في جريمة تلوث البيئة البحرية بالزيت:

تتحقق جريمة تلوث البيئة البحرية بالزيت من خلال سلوك إيجابي يتمثل في فعل "التصريف" أو "الإلقاء" للمواد الملوثة. ويتخذ هذا السلوك صورة أي نشاط مادي خارجي ينهى عنه القانون، تكون له آثار ضارة على البيئة البحرية.

ويُعد السلوك الإيجابي السمة الغالبة في هذا النوع من الجرائم، إذ إن تدخل المشرّع يتم غالبًا من خلال النهي عن أفعال محددة، أكثر من فرضه التزامات إيجابية على الأفراد.

في هذا السياق، حظر المشرّع الأفعال التالية، كما ورد في النصوص القانونية ذات الصلة:

⁽¹⁾ Verhaegen (J.): Les incertitudes de la répression de l'omission en droit pénal Belge, R.D.P.C. 1983, pp.3 et s ; R.D.I.P. 1984, pp.559 et s. Colette-Bassecqz (N.): La répression de l'omission en droit international pénal et en droit Belge, Ann. Dr. Louvain, 1995, pp.19 et s.

- "كل من ارتكب تصريفًا أو إلقاءً للزيت أو المزيج الزيتي" (المادة ٤٩، ١/٩٠ من قانون البيئة).

- حظر تصريف أو إلقاء الزيت أو المزيج الزيتي في البحر من قبل "جميع السفن المسجلة بجمهورية مصر العربية"، وفقًا للاتفاقيات والمعاهدات الدولية التي انضمت إليها الجمهورية (المادة ٥٠، ٤/٩٣).

- حظر على "الشركات والهيئات الوطنية والأجنبية" المصرّح لها باستكشاف أو استغلال حقول البترول البحرية أو الموارد الطبيعية الأخرى، بما في ذلك وسائل نقل الزيت، تصريف أية مادة ملوثة ناتجة عن "عمليات الحفر أو الاستكشاف أو اختبار الآبار أو الإنتاج"، وذلك في البحر الإقليمي أو المنطقة الاقتصادية الخالصة (المادة ٥٢، ٢/٩٢).

- كما حظر على "جميع السفن على اختلاف جنسياتها وأنواعها"، بما فيها السفن التابعة لدول غير مرتبطة بالاتفاقية، إلقاء الزيت أو المزيج الزيتي أو القيام بالإغراق المحظور في البحر الإقليمي أو المنطقة الاقتصادية الخالصة لجمهورية مصر العربية (المادة ٩٧).

ومن خلال استقراء نصوص المواد السابقة من قانون البيئة، يتضح أن المشرّع - انسجامًا مع متطلبات الحماية القانونية للبيئة - قد حدد السلوك الإجرامي في "التصريف" أو "الإلقاء"، دون غيرها. وبذلك، لا يُعد السلوك جريمة بيئية ما لم يتحقق باستخدام هذه الأفعال المحددة بنص القانون.

أولاً: التصريف:

عرّفت اتفاقية منع التلوث الناشئ عن السفن لعام ١٩٧٣ (اتفاقية ماربول) التصريف بأنه:

"أي إطلاق كان لمواد من سفينة، بما في ذلك إفلات هذه المواد، أو التخلص منها، أو إراقتها، أو تسريبها، أو ضخها، أو انبعاثها، أو إفراغها".

وقد بيّنت الاتفاقية أن هذا التعريف لا يشمل الإغراق، كما هو وارد في اتفاقية منع التلوث البحري الناشئ عن إغراق النفايات وغيرها من المواد. كما لا يشمل التصريف المواد الضارة الناتجة مباشرة عن عمليات استكشاف الموارد المعدنية في قاع البحر واستغلالها وما يرتبط بها من تجهيزات بحرية، ولا يشمل أيضًا إطلاق المواد الضارة لأغراض البحث العلمي المشروع في مجال مكافحة التلوث أو التخفيف من آثاره.

وعلى النقيض من ذلك، فقد أدرجت اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار لعام ١٩٨٢ "الإغراق" ضمن مفهوم "التصريف"^(١)، حيث نصت المادة ٥/١ منها على أن المقصود بالإغراق هو:

"أي تصريف متعمد في البحر للفضلات أو المواد الأخرى من السفن أو الطائرات أو الأرصفة أو غير ذلك من التركيبات الاصطناعية".

أما المشرّع المصري فقد عرّف التصريف في البند (٢٦) من المادة (١) من قانون البيئة بأنه:

"كل تسرب أو انصباب أو انبعاث أو تفريغ لأي نوع من المواد الملوثة أو التخلص منها في ... مياه البحر الإقليمي أو المنطقة الاقتصادية الخالصة أو البحر..".

(١) ولا يشمل الإغراق في مفهوم الاتفاقية ما يلي: ١- تصريف الفضلات أو المواد الأخرى الذي يصاحب التشغيل الاعتيادي للسفن أو الطائرات أو الأرصفة أو غيرها من التركيبات الاصطناعية ومعداتنا في البحر، أو ينتج عنه وذلك خلاف الفضلات أو المواد الأخرى التي تنقل بواسطة أو إلى سفن أو طائرات أو أرصفة أو تركيبات اصطناعية أخرى في البحر تشغل لغرض التخلص من مثل هذه المواد، أو تنتج عن معالجة هذه الفضلات أو المواد الأخرى على متن تلك السفن أو الطائرات أو الأرصفة أو التركيبات؛ ٢- إيداع مواد لغرض غير مجرد التخلص منها، بشرط ألا يتعارض هذا الإيداع مع مقاصد هذه الاتفاقية (المادة ١ البند ٥ في فقرتها الثانية).

وبناءً على هذا التعريف، فإن فعل التصريف بصورة الخمس (التسرب - الانصباب - الانبعاث - التفريغ - التخلص) يُشكل السلوك الإيجابي المكوّن للركن المادي في جريمة تلوث البيئة البحرية بالزيت وفقاً للقانون المصري.

وقد يقع فعل التصريف بطريقة مباشرة إلى الوسط البيئي، أو بطريقة غير مباشرة، وذلك عندما يتم إدخال الزيت أو المزيج الزيتي إلى البيئة المائية عبر وسيلة أو عنصر وسيط يفصل بين الفعل والنتيجة. ومع ذلك، فإن المشرّع المصري لا يميز بين التصريف المباشر وغير المباشر، طالما أن الزيت أو المزيج الزيتي قد تسرب بالفعل إلى مكان ارتكاب الجريمة، سواء كان مياه البحر الإقليمي أو المنطقة الاقتصادية الخالصة (المادة ٤٩ من قانون البيئة)، أو أعالي البحار (المادة ٥٠ من القانون ذاته).

ثانياً: الإلقاء:

لا يشترط المشرع المصري وسيلة معينة في الإلقاء، فقد يتم بالطرح أو الترك أو الدفن أو التعويم أو الصرف حيث يتسع مدلول فعل الإلقاء الوصفي ليشمل كل هذه المفاهيم^(١).

كما يتسع مفهوم الإلقاء ليشمل الإغراق وهو ما نص عليه البند ٢٧ من المادة ١ من قانون البيئة المصري عندما عرف الإغراق بأنه "(أ) كل إلقاء متعمد في البحر الإقليمي أو المنطقة الاقتصادية الخالصة أو البحر للمواد الملوثة أو الفضلات من السفن أو الطائرات أو الأرصفة أو غير ذلك من المنشآت الصناعية والمصادر الأرضية [...]".

نخلص مما سبق أن جريمة تلوث البيئة البحرية بالزيت تقوم بسلوك إيجابي يتمثل في فعل إرادي يأتيه الجاني في صورة إما تصريف أو إلقاء تشكل اعتداء على البيئة البحرية ومساس بها.

(١) د/ فرج صالح الهريش، جرائم تلوث البيئة، مرجع سابق، ص ٢٢٣.

وعليه، فإن المشرع المصري في قانون البيئة يحصر فعل تلوث البيئة البحرية في التصريف أو إلقاء جميع السفن أيًا كانت جنسيتها للزيت أو المزيج الزيتي في البحر الإقليمي أو المنطقة الاقتصادية الخالصة، أو حتى في منطقة أعالي البحار بالنسبة للسفن المسجلة بجمهورية مصر العربية.

الصورة الثانية: السلوك السلبي في جرائم تلوث البيئة البحرية بالزيت:

من استقراء قانون البيئة، يتبين حرص المشرع على تضمين هذا القانون نصوصًا تأمر باتيان أفعال يرى المشرع ضرورة القيام بها حماية للبيئة من التلوث. وبالتالي يشكل الاحجام عن اتيانها سلوكًا اجراميًا معاقبًا عليه بمقتضى هذه النصوص. وفي هذه الحالة يعاقب عن مجرد الامتناع، دون اشتراط تحقق نتيجة مادية تحدث تغييرًا في العالم الخارجي كأثر للسلوك الاجرامي. فمن مقتضيات حماية البيئة البحرية من التلوث بالزيت أن يفرض على المشرع التوسع في فرض التزامات على الأفراد والمنشآت بالقيام بأعمال معينة أو اتخاذ احتياطات محددة أو مراعاة مواصفات فنية خاصة يتطلبها تحقيق هذه الحماية وتوقي المخاطر التي تهدد البيئة، سواء نتج عنها ضرر ما أو كان من شأنها إحداث ذلك الضرر.

وفي القانون المصري، يُعتبر السلوك السلبي في جريمة تلوث البيئة البحرية بالزيت هو عدم اتخاذ الفاعل للإجراءات اللازمة أو الامتناع عن اتخاذ تدابير كان يجب عليه اتخاذها لمنع تلوث البيئة البحرية. ويتمثل السلوك السلبي في صور متعددة، منها:

(١) الإهمال أو التقصير في الواجبات: حيث قد يكون الفاعل في وضع يقتضي منه اتخاذ إجراءات معينة لحماية البيئة البحرية، مثل الالتزام بالمعايير البيئية أو استخدام تقنيات تمنع تسريب الزيت إلى المياه، ولكنه يتقاعس أو يهمل هذه الإجراءات. وفقًا للمادة ٨٩ من قانون البيئة، يحظر تسريب المواد الضارة مثل الزيت إلى المسطحات المائية، وتُفرض عقوبات على كل من يقوم بتسريب مواد تلوث البيئة البحرية. في حال حدوث تلوث نتيجة للإهمال أو التقصير في اتخاذ الاحتياطات اللازمة (مثل إهمال صيانة السفن أو الأنابيب التي تحمل الزيت)، يُعتبر ذلك سلوكًا سلبيًا يستوجب

المساءلة. مثال: إذا قامت سفينة بتصريف زيت في البحر الإقليمي نتيجة إهمال في صيانتها أو فحص محركاتها بشكل دوري، فإن ذلك يعد إهمالاً في الواجبات البيئية. أيضاً، عدم تجهيز السفن المسجلة بجمهورية مصر العربية بالأجهزة والمعدات الخاصة بتخفيض التلوث (المادة ٥٧، ١/٩٤).

(٢) عدم تطبيق التدابير الوقائية: في حال كان الفاعل مسؤولاً عن منشأة أو وسيلة نقل (مثل سفينة أو منصة بحرية)، ويكون لديه معرفة مسبقة بإمكانية تسريب الزيت أو حدوث تلوث، لكنه لا يتخذ التدابير الوقائية المطلوبة لتجنب حدوث التلوث. مثال ذلك: تتطلب المادة ٧٢ من قانون البيئة من المنشآت الصناعية ووسائل النقل اتخاذ جميع التدابير الوقائية لحماية البيئة من التلوث. عدم تطبيق هذه التدابير يمثل سلوكاً سلبياً إذا كان هناك تقاعس في توفير المعدات أو الأدوات اللازمة لمنع تسرب الزيت. مثال: إذا كانت هناك سفينة كبيرة تنقل الزيت ويمر بها التسريب بسبب عدم تركيب أنظمة الحماية أو استخدام الخزانات الآمنة، فهذه تعتبر جريمة تلوث بيئي بسبب عدم اتخاذ التدابير الوقائية المطلوبة.

(٣) الامتناع عن الإبلاغ عن الحوادث: في بعض الحالات، قد يحدث تسريب للزيت إلى البيئة البحرية نتيجة لحدث غير متوقع، لكن الفاعل يمتنع عن الإبلاغ عن الحادث أو تأخير الإبلاغ، مما يزيد من تأثير التلوث على البيئة البحرية.

إذ تلزم المادة ٩٠ من قانون البيئة الأفراد والمنشآت بالإبلاغ فوراً عن أي حادث يؤدي إلى تلويث البيئة البحرية. إذا كان هناك تسريب للزيت في البحر وتم الامتناع عن الإبلاغ عنه أو تأخير ذلك، يعد هذا سلوكاً سلبياً يعاقب عليه القانون. مثال: إذا تسرب زيت من منصة بحرية أو سفينة وتم إخفاء الحادث أو تأخير الإبلاغ عنه مما أدى إلى تفاقم التلوث، فإن هذا يمثل مخالفة لقانون البيئة.

أيضاً، عدم إبلاغ الجهة الإدارية المختصة فوراً عن كل حادث تسرب للزيت (المادة ٩٢، ٥٥).

٤) التراخي في اتخاذ الإجراءات التصحيحية: بعد حدوث تسريب الزيت أو تلوث البيئة البحرية، إذا لم يتخذ الفاعل الإجراءات التصحيحية أو العلاجية بشكل سريع وفعال لتقليل الأضرار أو الحد منها، فإن ذلك يشكل سلوكاً سلبياً. مثل عدم الالتزام بمعالجة ما يتم صرفه من نفايات ومواد ملوثة أو عدم استخدام الوسائل الآمنة التي لا يترتب عليها الإضرار بالبيئة المائية (المادة ٥٢، ٩٠).

كذلك ما نصت عليه المادة ٩١ من قانون البيئة والتي تتعلق باتخاذ التدابير العاجلة لوقف التلوث أو تقليصه. فإذا حدث تلوث بالزيت وكان الفاعل (مثل مشغل السفينة أو المنشأة البحرية) قد تأخر في اتخاذ الإجراءات التصحيحية مثل استخدام معدات التنظيف أو حواجز الزيت، فهذا يعد سلوكاً سلبياً. مثال: إذا حدث تسريب زيت في البحر ومر وقت طويل دون أن يتم تطهير المياه أو اتخاذ تدابير لتقليل التلوث، فإن ذلك يعتبر تراخياً يعاقب عليه القانون.

أيضاً مخالفة أوامر مفتشي الجهة الإدارية المختصة ومأموري الضبط القضائي في حالة وقوع حادث لإحدى السفن التي تحمل الزيت أو المواد الضارة (المواد ٥٣، ٦٣، ٩٤).

بناءً على ذلك، فإن جرائم تلوث البيئة البحرية السلبية لا تشترط، وفقاً للقانون، تحقق نتيجة إجرامية، بل يكفي فيها مجرد الامتناع عن أداء واجب قانوني. حيث يتجسد السلوك السلبي في جريمة تلوث البيئة البحرية بالزيت في عدم القيام بما هو مطلوب قانوناً أو التقاعس عن اتخاذ الإجراءات التي تساهم في حماية البيئة البحرية من التلوث الناتج عن الزيت.

المبحث الثاني

النتيجة الإجرامية

تمهيد:

تُعَدّ النتيجة الإجرامية من العناصر القانونية الدقيقة التي يصعب إثباتها في جرائم تلوث البيئة البحرية بالزيت، وذلك لطبيعة هذه الجرائم وما يترتب عليها من آثار غير مباشرة أو متأخرة. فعلى خلاف الجرائم التقليدية، التي تؤدي إلى نتائج مادية ملموسة كإزهاق الروح أو الإصابة الجسدية، قد لا تظهر آثار التلوث البحري فوراً، بل قد تتأخر زمنياً، كما قد تتحقق في مكان غير الذي وقع فيه السلوك الإجرامي، وهو ما يُعرف بـ"الجريمة المتراخية" من حيث الزمان أو المكان.

في بعض الحالات، يشترط المشرع لتحقيق الجريمة وقيام المسؤولية الجنائية، وقوع ضرر مادي محدد نتيجة الفعل الإجرامي، فتُعَدّ الجريمة حينئذ من جرائم الضرر. أما في حالات أخرى، فيكفي أن يشكّل السلوك خطراً على البيئة، دون اشتراط تحقق ضرر فعلي، وتُعَدّ هذه الصورة من جرائم الخطر. وفي كلتا الحالتين، تتحدد المسؤولية الجنائية إما بتحقيق نتيجة مادية أو بمجرد تعريض أحد عناصر البيئة للخطر الجسيم.

وتتميز جرائم التلوث البيئي، وخاصة البحرية منها، بخطورة امتداد نتائجها على نحو يصعب ضبطه، سواء من حيث الزمان أو المكان. فقد تظهر الآثار البيئية بعد سنوات طويلة من حدوث الفعل، نتيجة لبطء التفاعلات الكيميائية أو تراكم المواد الملوثة، وقد تنتقل آثارها إلى مناطق جغرافية أخرى، بما في ذلك خارج نطاق الدولة التي وقع فيها التلوث. كما أن بعض صور التلوث البحري تتطوي على أضرار كامنة لا تظهر أعراضها إلا في أجيال لاحقة، مما يطرح تحديات قانونية في تحديد علاقة السببية وتوقيت تحقق النتيجة.

ومن الملاحظ أن المشرع، في إطار السياسة الجنائية الوقائية، يميل إلى تجريم السلوكيات التي تهدد البيئة البحرية بالخطر قبل وقوع الضرر الفعلي، في خطوة تهدف

إلى تجنب المجتمع الآثار البيئية طويلة الأمد. وبهذا يغلب الطابع الوقائي في تجريم أفعال تلويث البيئة البحرية بالزيت، حيث تُعد الجرائم تامة بذاتها، دون حاجة إلى وصفها كشروع، طالما أن السلوك الإجرامي يُنذر بوقوع نتيجة ضارة.

ومن ثم، فإن النتيجة الإجرامية في هذا النوع من الجرائم لا تُفهم على نحو تقليدي، بل يجب أن تُقرأ في ضوء المفهوم الموسع للضرر البيئي، والذي يشمل الخطر المحض والتأثير الممتد زمنيًا ومكانيًا. وهذا ما يفرض مقارنة قانونية خاصة تأخذ بعين الاعتبار خصوصية البيئة البحرية، وأهمية حمايتها من التهديدات غير المباشرة.

تقسيم:

استنادًا إلى ما تقدم، ينقسم هذا المبحث إلى مطلبين رئيسيين: نتناول في المطلب الأول طبيعة النتائج الخطرة المترتبة على الفعل الإجرامي، ثم ننتقل في المطلب الثاني إلى بيان النطاقين الزمني والمكاني لهذه النتيجة الإجرامية، مع تحليل انعكاساتهما القانونية. وذلك على النحو الآتي:

المطلب الأول: النتائج الخطرة

المطلب الثاني: النطاق الزمني والمكاني للنتيجة الإجرامية

المطلب الأول

النتائج الخطرة

طبيعة النتيجة الإجرامية في جريمة تلوث البيئة البحرية بالزيت:

لا يقتصر اهتمام المشرع الجنائي على تجريم النتائج الضارة التي تنجم فعليًا عن السلوك الإجرامي، بل يمتد ليشمل أيضًا النتائج التي يُحتمل وقوعها في المستقبل، والتي تُعرف بـ"النتائج الخطرة"⁽¹⁾. وتُعد هذه النتائج من قبيل المخاطر التي تُهدد البيئة أو النظام البيئي، حيث يُعاقب الفاعل جنائيًا بناءً على تحقق الخطر، حتى وإن لم

(1) Michaël G. Faure: op.cit. p.9.

يترتب على سلوكه ضرر بيئي فعلي. ويُعتبر تلوث البيئة البحرية بالزيت من أبرز الأمثلة على هذا النوع من الجرائم؛ إذ قد يُشكل تهديدًا مستقبليًا للبيئة، رغم عدم ظهور آثاره فورًا أو تحقق نتائج مادية ملموسة عند ارتكابه.

ومن خلال استقراء النصوص القانونية التي تجرم تلوث البيئة البحرية بالزيت، يتبين أن المشرع المصري قد اكتفى بتجريم السلوك الإجرامي ذاته، دون اشتراط تحقق نتيجة مادية كأثر مباشر لهذا السلوك. إذ تُوقع العقوبة حتى وإن لم يُسفر الفعل عن ضرر بيئي فعلي، كنفوق الأسماك أو تدمير الشعاب المرجانية، وهو ما يُعبر عن نهج وقائي يتبنّاه المشرع في مجال حماية البيئة.

لذلك فقد عاقب المشرع المصري على مجرد تصريف أو إلقاء الزيت أو المزيج الزيتي في البحر الإقليمي أو المنطقة الاقتصادية الخالصة (المادة ٤٩، ٩٠ من قانون البيئة). كما عاقب على مجرد تصريف أو إلقاء السفن المسجلة بجمهورية مصر العربية الزيت أو المزيج الزيتي في البحر، أي أعالي البحار (المادة ٥٠، ٩٠ من قانون البيئة).

فمثل هذه الجرائم لا يشترط أن تحدث فيها النتيجة الضارة بشكل فعلي، ولكن يكفي أن يحدث الخطر المهدد للبيئة أو للأفراد أو للمجتمع. بمعنى آخر، تكون النتيجة المحتملة هي ما يُحاكم عليه، حتى لو لم تحدث نتيجة ضارة فعليًا.

تجريم النتائج الخطرة كآلية فعالة لمكافحة جرائم تلوث البيئة البحرية بالزيت:

يُعدّ تجريم النتائج الخطرة حلاً ملائمًا للعديد من الإشكاليات القانونية والقضائية المرتبطة بجرائم تلوث البيئة البحرية بصفة عامة، وتلك المتعلقة بتلويثها بالزيت بصفة خاصة، وذلك لعدة أسباب جوهرية، من أبرزها ما يلي:

(١) النهج الوقائي في التجريم:

يُمثل تجريم السلوك الخطر في مرحلة سابقة على تحقق الضرر وسيلة تشريعية فعالة لمكافحة الأفعال التي تمس البيئة البحرية، ويسهم في منع تفاقم آثارها وانتشارها.

فهذا النوع من التجريم يمكن من التدخل المبكر للحيلولة دون حدوث تلوث فعلي،
ويُساهم في حماية البيئة البحرية من أضرار قد يصعب تداركها لاحقاً.

(٢) معالجة صعوبات الإثبات:

تتسم جرائم تلوث البيئة البحرية بالزيت بصعوبة في إثبات الضرر الناتج عنها،
مما يجعل من تجريم النتائج الخطرة أداة لتجاوز هذا العائق. إذ يكفي القانون بإثبات
ارتكاب السلوك الإجرامي ذاته، دون اشتراط إثبات تحقق نتيجة مادية أو تحديد علاقة
السببية الدقيقة بين الفعل والأثر البيئي^(١)، مثل تحديد ما إذا كان الزيت أو المزيج
الزيتي قد أدى فعلاً إلى ضرر معين.

(٣) اتساقاً مع السياسة الجنائية الحديثة:

يعكس هذا النوع من التجريم التوجه الحديث في السياسة الجنائية، التي لم تعد
تقتصر على حماية المصالح القانونية من الإضرار بها فحسب، بل تسعى أيضاً إلى
حمايتها من مجرد تعريضها للخطر. ويكتسب هذا التوجه أهمية خاصة في مجال البيئة
البحرية، بالنظر إلى كونها من القيم الأساسية التي يجب صونها من أي تهديد محتمل،
خصوصاً في ظل ما يشهده العالم من تطور صناعي وتقني يؤدي إلى تزايد مصادر
التلوث البيئي.

(٤) صعوبة إثبات علاقة السببية وتحديد المصدر:

في حالات تلوث البيئة البحرية بالزيت، غالباً ما تتعدد المصادر المسببة للتلوث،
مما يصعب معه تحديد المسؤول المباشر أو علاقة السببية بين السلوك الإجرامي

^(١) Petit Pierre: Portée et limité du droit pénal dans la protection de l'environnement, revue pénale suisse, 1984, n°3, p.281. Michaël G. Faure: op.cit. p.9.

د/ميرفت محمد البارودي، المسؤولية الجنائية عن الاستخدامات السلمية للطاقة النووية، رسالة
دكتوراه، كلية الحقوق، جامعة القاهرة، ١٩٩٢، ص ٢٩٦.

والنتيجة الضارة. كما أن بعض صور التلوث، مثل التلوث بعيد المدى، يصعب ربطها بسفينة معينة أو مصدر محدد، وهو ما يبرر التركيز على تجريم السلوك الخطر ذاته دون الحاجة إلى إثبات النتيجة أو مصدر الضرر بدقة^(١).

(٥) غياب مجنى عليه محدد:

بخلاف الجرائم التقليدية، يصعب في حالات التلوث البحري تحديد مجنى عليه بعينه، نظرًا للطبيعة الجماعية والانتشارية للضرر الناتج عن التلوث بالزيت. إذ يمتد أثره ليشمل الكائنات الحية والنباتات والموارد الطبيعية، ويصيب البيئة بعناصرها ومكوناتها، لا أفرادًا معينين. ومن ثم، فإن تجريم السلوك المهدد للبيئة البحرية يُحقق حماية عامة وشاملة لهذا المرفق الحيوي^(٢).

(٦) إثبات المسؤولية الجنائية في حالة تعدد الفاعلين:

عند تعدد الأفعال الملوثة الصادرة من أكثر من جهة أو شخص، كما في حالة قيام عدة سفن بإلقاء الزيت في البحر، يصعب تطبيق مفاهيم المسؤولية الجنائية التقليدية التي تربط بين الفعل ونتيجته. بينما تتيح جرائم الخطر تحميل المسؤولية لكل من ساهم في السلوك المجرّم، بصرف النظر عن تحديد من تسبب في النتيجة الضارة تحديدًا^(٣).

وبناءً على ما سبق، يتضح أن المشرّع المصري قد اعتمد نهجًا وقائيًا في تجريم أفعال تلوث البيئة البحرية بالزيت، إذ لم يشترط تحقق نتيجة مادية لقيام الجريمة، وإنما اكتفى بالسلوك المتمثل في تصريف أو إلقاء الزيت أو المزيج الزيتي في البيئة البحرية، بغض النظر عن الأثر الفعلي لهذا الفعل. وقد أحسن المشرّع في ذلك، لما يمثله هذا

(١) د/ فرج صالح الهريش، مرجع سابق، ص ٢٤١. د/ أحمد محمود سعد، مرجع سابق، ص ٢٣٩.

Michaël G. Faure: op.cit. p.11.

(٢) د/ نور الدين هندواوي، الحماية الجنائية للبيئة، مرجع سابق، رقم ٣٠، ص ٦٣-٦٤.

(٣) المرجع السابق، رقم ٤٨، ص ٩٣.

النهج من حماية استباقية لضرورية للبيئة، خاصة وأن بعض الأضرار قد لا تظهر إلا بعد مرور وقت طويل، أو قد تحدث في أماكن بعيدة عن موقع التلوث الأصلي.

ويُعد هذا التوجه متسقاً مع التوصيات والقرارات الدولية، مثل قرار الأمم المتحدة الصادر عن مؤتمر هافانا، الذي ألزم الدول الأعضاء بإصدار تشريعات تجرم إلقاء المواد الملوثة في البيئة، تجسيداً لسياسة جنائية دولية تسعى إلى حماية البيئة من التهديدات، لا من الأضرار الواقعة فحسب.

المطلب الثاني

النطاق الزماني والمكاني للنتيجة الإجرامية

تتسم النتيجة الإجرامية في جريمة تلوث البيئة البحرية بالزيت بطبيعة خاصة، إذ غالباً ما يتأخر تحققها مقارنة بزمان ومكان ارتكاب السلوك الإجرامي، مما يؤدي إلى وقوعها في سياق زمني أو مكاني مختلف. وهذا ما يميزها عن النتيجة الإجرامية في الجرائم التقليدية، التي تتزامن عادةً مع السلوك الإجرامي من حيث المكان والزمان. وتثير هذه الخصوصية إشكالات قانونية دقيقة تتعلق بالنطاقين الزمني والمكاني للنتيجة، خاصة في حالات التلوث عبر الحدود، مما يتطلب بحثاً معمقاً لفهم أبعادهما وآثارهما القانونية.

أولاً: النتيجة من الناحية الزمانية في جريمة تلوث البيئة البحرية بالزيت (الجرائم الوقتية والمستمرة):

تُعد النتيجة الإجرامية من الناحية الزمانية في جريمة تلوث البيئة البحرية بالزيت ذات طبيعة خاصة، إذ غالباً ما يتراخى تحققها، فتقع بعد فترة من ارتكاب السلوك الإجرامي، وقد تمتد هذه الفترة لسنوات، بل لعقود، دون أن يؤثر ذلك على طبيعة الجريمة كجريمة وقتية. فرغم أن الأثر البيئي قد لا يظهر مباشرة، إلا أن الفعل المكون للجريمة — المتمثل في الإلقاء أو التصريف غير المشروع — ينتهي بمجرد وقوعه، ويُعد ما يترتب عليه من بقاء التلوث أو ظهور نتائجه لاحقاً مجرد أثر للجريمة، لا جزءاً من ركنها

المادي. وتُصنّف هذه الجرائم ضمن الجرائم الشكلية أو جرائم السلوك المجرد التي لا يشترط فيها تحقق ضرر فعلي، بل يكفي فيها مجرد ارتكاب الفعل المجرّم. وهذا ما استقر عليه التشريع المصري، حيث يعاقب القانون على فعل التلوّيث ذاته دون الالتفات إلى مدة استمرار الأثر الناتج عنه.

ومع ذلك، قد تبرز حالات محدودة يمكن أن تُوصف بأنها جرائم مستمرة، كما في حالة الامتناع المتعمد عن الإبلاغ عن حادث تسرب زيت في البحر الاقليمي، إذ يستمر الفعل الإجرامي طالما استمرت إرادة الجاني في إخفاء الحادث^(١)، مما يؤثر على المصلحة المحمية قانونًا. ومن ثم، فإن طبيعة الجريمة — وقتية كانت أم مستمرة — تُحدّد بناءً على مدى استمرار النشاط الإجرامي^(٢)، لا على استمرار أثره، وهو ما يترتب عليه آثار قانونية هامة تتعلق بالنقادم والاختصاص وتطبيق القانون.

(١) على أن استمرار الامتناع المكوّن للسلوك السلبي لابد وأن يكون إراديًا.

(٢) الفاصل في التمييز بين الجريمة الوقتية والجريمة المستمرة هو طبيعة الفعل المادي المكوّن للجريمة كما عرفه القانون، سواء كان هذا الفعل إيجابيًا أو سلبيًا، ارتكابًا أو تركًا، فإذا كانت الجريمة تتم وتنتهي بمجرد اتیان الفعل كانت وقتية، أما إذا استمرت الحالة الجنائية فترة من الزمن فتكون الجريمة مستمرة طوال هذه الفترة. نقض ٣ نوفمبر ١٩٧١ مجموعة أحكام النقض س٣٢ ق١٣٩ ص٨٠٥. ويُعدّ معيار الاستمرار معيارًا نسبيًا تختلف درجته باختلاف الجريمة، ويُترك للقاضي سلطة تقديرية في تحديد ما إذا كانت الجريمة تحمل طابع الاستمرار. وقد ميزت محكمة النقض المصرية المصرية فكرة الاستمرار كجوهر الجريمة المستمرة عن غيرها من مظاهر الاستمرار العارض في الجرائم الأخرى بقولها "لا عبرة بالزمن الذي يسبق الفعل المادي المكوّن للجريمة كما عرفه القانون في التهيؤ لارتكابه والاستعداد لمقارفته أو بالزمن الذي يليه والذي تستمر آثاره الجنائية في أعقابه. نقض ٢٨ فبراير ١٩٦٦ مجموعة أحكام النقض س١٧ ق٣٧ ص٢٠٣. ٢ نوفمبر ١٩٧٥ س٢٦ ق١٤٥ ص٦٦٧.

ثانيًا: البُعد المكاني للنتيجة الإجرامية في جرائم تلوث البيئة البحرية بالزيت (التلوث عبر الحدود):

تتميز النتيجة الإجرامية في جريمة تلوث البيئة البحرية بالزيت بخصوصية من حيث الامتداد المكاني، إذ لا تقتصر غالبًا على الموقع الذي وقع فيه الفعل الإجرامي، بل تمتد إلى مناطق بعيدة، سواء داخل الدولة نفسها أو إلى إقليم دول أخرى، نتيجة انتقال الزيت أو المزيج الزيتي عبر عناصر البيئة المختلفة كالمياه والتيارات البحرية. وهذه الطبيعة العابرة للحدود تُثير إشكاليات قانونية معقدة، خاصة عند تحقق النتيجة في إقليم غير الدولة التي وقع فيها السلوك الإجرامي، وهي ما يُعرف بـ "التلوث العابر للحدود"^(١).

ولا تثير هذه المسألة صعوبات قانونية إذا تحقق السلوك والنتيجة داخل إقليم دولة واحدة، حيث تُطبّق القوانين الوطنية بوضوح. لكن التحدي يبرز عندما تُرتكب الجريمة في إقليم دولة وتتحقق نتيجتها في دولة أخرى، مما يثير التساؤل حول القانون الواجب التطبيق والاختصاص القضائي. فهل تخضع الجريمة لقانون الدولة التي ارتُكبت فيها الفعل، أم للدولة التي تحققت فيها النتيجة؟

القانون المصري يعالج هذه الإشكالية بوضوح من خلال مبدأ الإقليمية، حيث نصت المادة (١) من قانون العقوبات على سريان أحكامه على الجرائم المرتكبة داخل القطر المصري، كما يُطبّق أيضًا إذا تحقق أحد عناصر الجريمة فيه، سواء السلوك أو

^(١) عرفت لجنة القانون الدولي بالأمم المتحدة، التلوث العابر للحدود، بأنه: التلوث الذي ينشأ داخل إقليم إحدى الدول أو تحت رقابتها، ويسبب أضرارًا داخل إقليم دولة أخرى أو تحت رقابتها. ورد هذا التعريف في أعمال لجنة القانون الدولي التابع للأمم المتحدة (ILC) وتحديدًا في مشروع المواد المتعلقة بمنع الضرر العابر للحدود الناجم عن الأنشطة الخطرة، ٢٠٠١، وتم اعتماد هذه المواد في دورتها الثالثة والخمسين عام ٢٠٠١. وقد أوصت اللجنة الجمعية العامة للأمم المتحدة في قرارها رقم ٥٦/٨٢ بتاريخ ١٢ ديسمبر ٢٠٠١ بأن تؤخذ هذه المواد بعين الاعتبار من قبل الدول عند وضع التشريعات أو الاتفاقيات البيئية.

النتيجة. وبالتالي، يُعد مرتكب جريمة تلوث البيئة البحرية بالزيت مسؤولاً وفقاً للقانون المصري، حتى وإن ظهرت نتيجة التلوث خارج الحدود، ما دام الفعل قد وقع داخل الإقليم المصري أو تسبب في أضرار طالت البيئة المصرية.

وقد اعتمدت العديد من الاتفاقيات الدولية هذا النهج، مؤيدة ملاحقة الجاني سواء في الدولة التي ارتكب فيها السلوك أو التي ظهرت فيها النتيجة، بالنظر للطبيعة العابرة للحدود للضرر البيئي. ومن أبرز هذه الاتفاقيات، اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار (UNCLOS)، واتفاقية ماريول (MARPOL)، ومؤتمر ريو دي جانيرو عام ١٩٩٤، والتي جميعها أكدت على المسؤولية الدولية في مواجهة الجرائم البيئية.

وتتنوع النطاقات المكانية لوقوع التلوث البحري بين نطاقين رئيسيين:

(١) البحر الإقليمي: وهو ما يصل إلى ١٢ ميلاً بحرياً من سواحل الدولة ويُعد جزءاً من سيادتها. فإذا وقع التلوث ضمن هذه المنطقة، فإن القانون المصري يُطبق مباشرة، مثلاً عند تسرب الزيت من سفينة في المياه الإقليمية المصرية.

(٢) المياه الدولية: وهي مناطق لا تخضع لسيادة أي دولة. ورغم التحديات التي تطرحها هذه الحالة، فإن القانون الدولي يُجيز ملاحقة الجناة إذا كانت السفينة تحمل علم دولة معينة، أو إذا امتدت آثار التلوث إلى مياهها، مثل اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار (UNCLOS) التي تحظر تلوث البيئة البحرية في المياه الدولية. ولكن إذا كانت السفينة أو المنشأة المسؤولة عن التلوث مسجلة بجمهورية مصر العربية، فإن الجريمة تخضع للقانون المصري وفقاً لنص المادة ٥٠ من قانون البيئة.

فمثلاً، إذا تسببت سفينة مصرية في تصريف زيتي بالمياه الدولية، يمكن محاكمة الجناة بموجب القانون المصري.

وقد أكدت المؤتمرات الدولية، كمؤتمر الجمعية الدولية لقانون العقوبات في هامبورج عام ١٩٧٩، على ضرورة امتداد الحماية الجنائية للبيئة إلى المستوى الدولي، نظراً للطبيعة العابرة للحدود لهذه الجرائم. كما شدد مؤتمر ريو دي جانيرو عام ١٩٩٤ على

أن الضرر البيئي ذو طابع عالمي يستوجب ملاحقة الجناة أينما كانوا، سواء في موقع ارتكاب السلوك أو في موقع تحقق النتيجة.

إن خصوصية الامتداد المكاني في جرائم تلوث البيئة البحرية بالزيت تفرض تعاونًا دوليًا وتشريعًا مكثفًا، لضمان حماية البيئة ومساءلة الفاعلين، بغض النظر عن موقع تحقق النتيجة أو ارتكاب السلوك.

الفصل الثاني

الركن المعنوي

لا جريمة بغير ركن معنوي:

لا يكفي الركن المادي وحده لقيام الجريمة، وإنما تكتمل الجريمة باقترانه بركن آخر يُعرف بـ"الركن المعنوي". والأصل في القانون الجنائي أنه لا جريمة بلا ركن معنوي، إذ لا يُسأل الشخص جنائيًا ما لم تقم رابطة بين الجانب المادي للجريمة وبين حالته النفسية^(١). فالسلوك الإجرامي لا يُعد مجرد حركة عضوية آلية، بل هو فعل إرادي

^(١) د/ عمر السعيد رمضان، بين النظريتين المعيارية والنفسية للإثم (بحث في طبيعة الركن المعنوي للجريمة)، الناشر دار النهضة العربية، القاهرة، ١٩٩٢، ص ١. د/ محمود نجيب حسنى، شرح قانون العقوبات، القسم العام، الطبعة الثامنة، دار النهضة العربية، القاهرة، ٢٠١٦، رقم ٥٤٢ ص ٥٥٩. د/ أحمد فتحي سرور، الوسيط في قانون العقوبات، القسم العام، الطبعة السادسة، ٢٠١٥، دار النهضة العربية، القاهرة، رقم ٣٤٥ ص ٦٤٢. د/ عوض محمد، قانون العقوبات، القسم العام، دار المطبوعات الجامعية، الإسكندرية، ١٩٩٨، رقم ١٧٢ ص ٢٠١. د/ سليمان عبد المنعم، النظرية العامة لقانون العقوبات، دار المطبوعات الجامعية، الإسكندرية، ٢٠١٤، رقم ٣٥٦ ص ٤٣٢.

Alexandre Frambery-Lacobone: La recherche de l'intention en droit pénal contemporaine, XIX e – XX e siècles, thèse, Droit, université de Bordeaux, 2022, p.304 et s. Pradel (J.) et Varinard (A.): observation sur crim. 18 juill. 1973, 8 fev. 1977, Les grand arrêts, Tome I, Les sources du droit pénal, L'infraction, Grands arrêts, Dalloz, 1995, p.448. crim. 30 mars 1944, D.1945, 246, note Debois.

يتضمن عنصراً نفسياً يُعبّر عن نية الجاني أو خطئه^(١). أما النوايا الكامنة في أعماق النفس، والتي لا تترجم إلى سلوك خارجي ملموس، فلا يُتصور أن تكون محلاً للتجريم^(٢).

صورتان للركن المعنوي:

يتجلى الركن المعنوي في القانون الجنائي في صورتين رئيسيتين متفق عليهما فقهيًا وقضائيًا، وهما: العمد، ويُعرف بـ"القصد الجنائي"، والخطأ غير العمدى، الذي تنفرع عنه صور متعددة، كالإهمال، والرعونة، وعدم الاحتراز.

ولا تخرج الجرائم، من حيث ركنها المعنوي، عن هاتين الصورتين: فإما أن تكون جريمة عمدية يُشترط فيها توافر القصد الجنائي، وإما أن تكون جريمة غير عمدية يقوم ركنها المعنوي على الخطأ غير العمدى.

وكما قررت المحكمة الدستورية العليا أن الأصل في الجرائم العمدية جميعها، أنها تعكس تكويناً مركباً بإعتبار أن قوامها تزامن بين يد إتصل الإثم بعملها، وعقل واع خالطها، ليهيمن عليها ويكون محدداً لخطاها، متوجّهاً إلى النتيجة المترتبة على نشاطها، فلا يكون القصد الجنائي إلا ركنًا معنويًا في الجريمة مكملاً لركنها المادى، وممتلائماً مع الشخصية الفردية في ملامحها وتوجهاتها.

وفارق بين عمدية الجريمة وما دونها، يدور أصلاً - وبوجه عام - حول النتيجة الإجرامية التي أحدثتها، فكلما أرادها الجاني وقصد إليها، موجّهاً جهده لتحقيقها، كانت

(١) د/ عوض محمد، مرجع سابق، رقم ١٧٢ ص ٢٠١.

J.Pradel et A.Varinard , observation sur crim. 18 juill. 1973, 8 fev. 1977, Les grands arrêts, op.cit., p.448. crim. 13 dec. 1956, D.1957, 349, note Patin.

(٢) دستورية عليا ١٥ يونيو ١٩٩٦ القضية رقم ٤٩ لسنة ١٧ قضائية "دستورية"، مجموعة أحكام المحكمة الدستورية العليا، ج ٧ ص ٧٣٩. ١٦ نوفمبر ١٩٩٦ القضية رقم ١٠ لسنة ١٨ قضائية "دستورية"، ج ٨ ص ١٤٢.

الجريمة عمدية. فإن لم يقصد إلى إحداثها، بأن كان لا يتوقعها، أو ساء تقديره بشأنها، فلم يتحوط لدفعها ليحول دون بلوغها، فإن الجريمة تكون غير عمدية يتولى المشرع دون غيره بيان عناصر الخطأ التي تكونها، وهي عناصر لا يجوز إفتراضها أو إنتحالها، ولا نسبتها لغير من ارتكبها، ولا إعتباره مسؤولاً عن نتائجها، إذا انفك اتصالها بالأفعال التي أتاها^(١).

والقصد الجنائي، يمثل أكثر العناصر تعقيداً في المجال الجنائي، باعتباره متصلاً بالحالة الذهنية التي كان عليها الجاني حين أقدم مختاراً على إتيان الفعل المؤثم قانوناً، وكانت تلك الحالة أدخل إلى العوامل الشخصية التي يتعين تمييزها عن العوامل الموضوعية التي تعكس مادية الفعل أو الأفعال التي ارتكبها، والتي يكون الرجوع إليها وتقييمها كاشفاً عادة عما عناه منها، وقصد إليه من وراء مقارفتها؛ وكان من المفترض أن الجاني إذا أراد إتيان فعل أو أفعال بذواتها، فقد قصد إلى نتيجتها، فإن توافر هذا القصد - فيما أتاها الجاني من أفعال - يكون هو القاعدة العامة، وليس الإستثناء منها، وهو إستثناء لا يقوم بالضرورة، ولا يتصور عقلاً، إذا كانت إرادة الجاني تبلور انصرافها إلى إتيان أفعال محددة بغرض إحداث نتيجة إجرامية بعينها، وإنما ينحصر هذا الإستثناء في حدود ضيقة، تقوم الجريمة فيها على إهمال نوع من الرعاية كان ينبغي أن يلتزمها الجاني فيما أتاها، لتكون الجريمة عندئذٍ عائدة في بنائها إلى الخطأ، وجوهرها أعمال يخالطها سوء التقدير، أو ينتقي عنها الإحتراز والتبصر، أو تتمخض عن رعونة لا حذر فيها، ومن ثم أحاطها القانون الجنائي بالجزاء، محدداً ضابطها بما كان ينبغي أن يكون سلوكاً لأوساط الناس، يقوم على واجبهم في إلزام قدر معقول من

(١) دستورية عليا الأول من فبراير ١٩٩٧ القضية رقم ٥٩ لسنة ١٨ قضائية "دستورية"، مجموعة أحكام المحكمة الدستورية العليا، ج ٨ ص ٢٨٦.

التحوط لتمثل الجريمة غير العمدية إنحرافاً ظاهراً عن ذلك المقياس، يتحدد بقدره، نوع الجزاء عنها، ومقداره^(١).

وبصفة عامة، يشترط لقيام الجنايات توافر القصد الجنائي، إذ لا تقع الجنايات بطريق الخطأ. أما الجنح، فالأصل فيها أن تُرتكب عمدًا، ولا تُعد غير عمدية إلا إذا نص المشرع صراحة على إمكانية وقوعها بطريق الخطأ.

الخلافاً حول صورة الركن المعنوي في جرائم تلوث البيئة البحرية بالزيت:

لم يُحدد قانون حماية البيئة شكلاً محدداً للركن المعنوي في جريمة تلوث البيئة البحرية بالزيت، الأمر الذي أدى إلى تباين الآراء الفقهية بشأن ما إذا كان يتطلب لقيام هذه الجريمة توافر القصد الجنائي (العمد)، أم أن الخطأ غير العمدية يكفي لتحقيق هذا الركن. وقد انعكس هذا الخلاف أيضاً في تفسير نصوص القانون الجنائي التقليدي والجرائم البيئية الأخرى، مما يستوجب توضيح طبيعة الركن المعنوي في مثل هذه الجرائم.

تقسيم:

في ضوء ما تقدم، ينقسم هذا الفصل إلى ثلاثة مباحث: نتناول في المبحث الأول صورة الركن المعنوي في جريمة تلوث البيئة البحرية بالزيت، ثم نخصص المبحث الثاني لبيان طبيعة القصد الجنائي في هذه الجريمة، وأخيراً نعرض في المبحث الثالث صور القصد الجنائي التي قد تتخذها جريمة تلوث البيئة البحرية بالزيت.

(١) دستورية عليا ٢ ديسمبر ١٩٩٥، القضية رقم ٢٨ لسنة ١٧ قضائية "دستورية"، مجموعة أحكام المحكمة الدستورية العليا، ج ٧ ص ٢٦٢.

المبحث الأول

صورة الركن المعنوي في جريمة تلوث البيئة البحرية بالزيت

الركن المعنوي في جريمة تلوث البيئة البحرية بالزيت: بين القصد والخطأ

ذهب بعض الفقهاء أن الأصل في الجرائم الجنائية هو العقاب على السلوك العمدي، وأن مساءلة الفاعل عن سلوكه غير العمدي تُعد استثناءً لا يُلجأ إليه إلا بنص صريح.

وفي المقابل، يرى اتجاه آخر أن عدم تحديد المشرع لصورة الركن المعنوي يفيد التسوية بين العمد والخطأ غير العمدي، بحيث تتحقق الجريمة بمجرد صدور السلوك المؤدي إلى التلوث، سواء كان ذلك عن قصد أو إهمال أو رعونة، ونتناول هذه الاتجاهات تباعاً.

الاتجاه الأول: جريمة تلوث البيئة البحرية بالزيت جريمة مادية:

يرى أنصار هذا الرأي^(١) أن جريمة تلوث البيئة البحرية بالزيت تُعتبر جريمة مادية لا تتطلب وجود الركن المعنوي، بل تكفي توافر العناصر المادية المكونة لها. وبالتالي، لا

(١) من أنصار هذا الرأي: د/ نور الدين هندواي، الحماية الجنائية للبيئة، مرجع سابق، رقم ٦٧، ص ١٢١-١٢٢. د/ فرج صالح الهرিশ، جرائم تلوث البيئة، مرجع سابق، ص ٣٠٩. د/ محمد حسن الكندري، مرجع سابق، ص ١٠٧-١٠٨. إبراهيم العبود، مرجع سابق، ص ٧٧. بن عيسى قرمزي، تلوث البيئة البحرية، رسالة ماجستير، جامعة يحيى فارس بالمدينة، الجزائر، ٢٠٠٧، ص ١٣٣. د/ محمد عزت، الارهاب البحري، نحو نظرية عامة للحماية الجنائية للملاحة البحرية من الارهاب البحري - دراسة مقارنة، دار النهضة العربية، القاهرة، ٢٠١٣، ص ٢٠٩. د/ محمد أحمد المنشاوي، الحماية الجنائية للبيئة البحرية، مرجع سابق، ص ٢٦٠. رنا عبد الرحيم مردان، الحماية الجنائية لسلامة الملاحة البحرية للسفن، دراسة مقارنة، رسالة ماجستير، جامعة البصرة، كلية القانون والسياسة، العراق، ٢٠١٧، ص ١٣٠. د/ أحمد محمد عبد العاطي، النظرية العامة لجرائم الاعتداء على البيئة - دراسة مقارنة بين القانون الجنائي والفقهاء الاسلامي، رسالة دكتوراه، كلية الحقوق، جامعة القاهرة، ٢٠١٥، ص ١٤٦. د/ عبد الحميد طه أحمد محسن، الحماية الجنائية للبيئة في التشريع اليمني، دراسة مقارنة، رسالة دكتوراه، كلية الحقوق، جامعة القاهرة،

يتعين على سلطة الاتهام إثبات توافر القصد الجنائي أو الخطأ لدى الفاعل. ويستند هذا الاتجاه إلى الاتفاقيات الدولية مثل اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار (UNCLOS) واتفاقية ماربول (MARPOL) التي تدعو إلى تطبيق نهج وقائي في التعامل مع التلوث البحري، دون اشتراط القصد الجنائي في جميع الحالات. كما أوصى مؤتمر ريو دي جانيرو ١٩٩٤ بأن تكون جرائم التلوث البيئي خاضعة للملاحقة القانونية سواء ارتكبت عن عمد أو إهمال، باعتبار أن الأثر البيئي هو المعيار الأهم وليس نية الجاني.

فالنصوص البيئية لا تميز بين القصد الجنائي والخطأ غير العمدى، ما يعني أن المشرع يعتبرهما متساويين في قيام الجريمة. حيث يمكن أن تنشأ المسؤولية الجنائية سواء ارتكب الفعل عمداً أو نتيجة إهمال أو تقصير، طالما تحققت النتيجة الإجرامية المتمثلة في التلوث. ويستند هذا الاتجاه إلى أن النصوص التشريعية استخدمت ألفاظاً عامة مثل "من تسبب في..." أو "من ارتكب..." دون الإشارة إلى حالة نفسية محددة، ما يدل على أن المشرع يركز على نتيجة الفعل، أي الأثر البيئي المترتب عليه.

كما يُستند إلى أن القانون لا يُميز في العقوبة بين الصورة العمدية وغير العمدية للجريمة، وإنما يعامل الحالتين على قدم المساواة طالما ثبت للمحكمة أن السلوك الإجرامي يُسند إلى الجاني ويُعد سبباً مباشراً لوقوع التلوث. ومن ثم، فإن الجريمة تقوم متى ثبت ارتكاب السلوك المادي المجرم وتحقيق ضرر بيئي أو خطر جسيم، بغض النظر عن نية الفاعل أو إدراكه للعواقب.

بناءً على ذلك، يمكن القول إن الركن المعنوي في جريمة تلوث البيئة البحرية بالزيت يمكن أن يتحقق في صورتين: العمدية وغير العمدية، وفقاً لظروف الواقعة وطبيعة

٢٠١٥، ص ٥٥٣. د/ فيصل محمد فؤاد حجاج، موقف القانون من مكافحة جرائم تلويث البيئة ودور الشرطة على خريطة المكافحة، رسالة دكتوراه، أكاديمية الشرطة، كلية الدراسات العليا، ١٩٩٨، ص ٦١. د/ عبد الله صالح محمد صالح الحمادي، الحماية الجنائية للبيئة، رسالة دكتوراه، كلية الحقوق، جامعة عين شمس، ٢٠٢٠، ص ١٥٩.

السلوك المرتكب ومدى توقع الشخص العادي لنتائج فعله. وهذا يتماشى مع الطبيعة الوقائية للسياسة الجنائية البيئية، التي تهدف إلى تجنب الخطر قبل وقوعه، بغض النظر عن توافر القصد الجنائي.

كما يستند هذا الاتجاه إلى أن التشريعات البيئية تُركّز على حماية البيئة من أي سلوك ضار، بغض النظر عن نية الفاعل أو مدى وعيه بالعواقب.

الاتجاه الثاني: اشتراط القصد الجنائي في جريمة تلوث البيئة البحرية:

في مقابل الرأي القائل بالاكْتفاء بأي صورة من صور الركن المعنوي، يذهب اتجاه فقهي آخر^(١) إلى ضرورة توافر القصد الجنائي لقيام جريمة تلوث البيئة البحرية. ويرى أصحاب هذا الاتجاه أن الأصل في المسؤولية الجنائية - بحسب المبادئ العامة في قانون العقوبات - هو توافر رابطة نفسية بين الجاني والفعل، تتمثل غالباً في القصد الجنائي، ما لم ينص القانون صراحةً على الاكتفاء بالخطأ.

ويستند هذا الرأي إلى أن الجرائم البيئية، وعلى الرغم من طابعها التنظيمي والوقائي، تبقى في نهاية المطاف جرائم، تخضع للقواعد العامة، والتي تقضي بعدم مساءلة شخص جنائياً إلا إذا توافرت لديه الإرادة الآثمة. ومن ثم، فإن إغفال المشرع تحديد صورة الركن المعنوي لا يعني بالضرورة التسوية بين العمد والخطأ، بل يفترض الرجوع إلى الأصل العام، وهو افتراض القصد ما لم يرد نص صريح بخلاف ذلك.

(١) من أنصار هذا الرأي: د/ أشرف توفيق شمس الدين، مرجع سابق، ص ١٠٤، ٢٣٤. د/ عادل ماهر الألفي، الحماية الجنائية للبيئة، دراسة مقارنة، رسالة دكتوراه، كلية الحقوق، جامعة المنصورة، ٢٠٠٧-٢٠٠٨، ص ٢٤٧. د/ عبد الرحمن حسين علام، الحماية الجنائية لحق الإنسان في بيئة ملائمة، مكتبة نهضة الشرق، القاهرة، ١٩٨٥، ص ١٠٣. رنا عبد الرحيم مردان، مرجع سابق، ص ١٣١. د/ صالح يحيى رزق ناجي، الحماية الجنائية للملاحة البحرية، رسالة دكتوراه، كلية الحقوق، جامعة القاهرة، ٢٠١٣، ص ٤٤٧. د/ غزلان ناصح، المسؤولية الجنائية والمدنية عن جرائم البيئة، دراسة مقارنة في ظل التشريعات الوطنية والدولية، رسالة دكتوراه، كلية الحقوق، جامعة عين شمس، ٢٠٢٠، ص ١٣٢.

سكوت المشرّع عن تحديد صورة الركن المعنوي في جريمة تلوث البيئة البحرية بالزيت، واقتصره على بيان الركن المادي فقط، لا يعني الاستغناء عن الركن المعنوي، بل يقتضي الرجوع إلى القواعد العامة في قانون العقوبات، طالما أن الجريمة مُصنّفة كجناية.

وبموجب هذه القواعد، يُشترط لتوافر الركن المعنوي في الجناية أن يتخذ، كأصل عام، صورة القصد الجنائي، ما لم ينص القانون صراحة على خلاف ذلك. وبالتالي، فإن عدم إفصاح المشرّع عن إرادته في النصوص البيئية بشأن طبيعة الركن المعنوي، يُفسّر على أنه تمسك بالقاعدة الأصلية، وهي اشتراط العمد، لا الخطأ.

ويرى هذا الاتجاه أن تحميل الأفراد أو الكيانات المسؤولية الجنائية عن أفعال لم يكن لهم فيها قصد جنائي يُعدّ إخلالاً بقاعدة شخصية العقوبة، ويقوّض الضمانات الأساسية للمساءلة الجنائية. فليس من العدل، في نظرهم، أن يُعاقب شخص لمجرد ارتكابه فعلاً مادياً، دون أن يكون مدرّكاً لنتائجه أو قاصداً لحدوثها، لا سيما في الحالات التي يكون فيها التلوث ناتجاً عن ظروف خارجة عن الإرادة أو عن قصور في أنظمة الرقابة المؤسسية.

كما يؤكد أصحاب هذا الرأي أن اشتراط القصد ينسجم مع أهمية المصلحة المحمية (البيئة البحرية)، والتي تستدعي مساءلة فاعل تعمد إلحاق الضرر بها، وليس من ارتكب فعلاً غير عمدي دون إدراك كافٍ لعواقبه. فإثبات القصد الجنائي يُعدّ ضماناً لتحقيق عدالة جنائية حقيقية، كما يُميّز بين من يشكّل خطراً حقيقياً على النظام البيئي وبين من وقع فعله عن غير قصد أو إهمال بسيط.

ويرون أيضاً أن بعض الأفعال التي تُعدّ من جرائم التلوث البحري - مثل تصريف الزيت عمداً في البحر أو مخالفة اللوائح البيئية عن علم - تنطوي بطبيعتها على نية مسبقة، وبالتالي فلا يمكن تصور وقوعها دون توافر القصد، مما يؤكد أن الركن المعنوي في هذه الجرائم لا يمكن اختزاله في مجرد الخطأ.

ويخلص هذا الاتجاه إلى أن تفسير النصوص البيئية على نحو يُبقي على شرط القصد الجنائي يحقق التوازن بين حماية البيئة من جهة، وحماية الحقوق الفردية من جهة أخرى، ويمنع توسع التجريم غير المبرر على حساب مبدأ شرعية الجرائم والعقوبات.

ومن ثم، فإن العقاب على الخطأ غير العمدى لا يكون إلا بنص خاص، وهو ما لم يتحقق في جرائم تلوث البيئة البحرية، باستثناء ما ورد في المادة ٩١ من قانون البيئة المصري^(١). ووفقاً لهذا التفسير، فإن غياب القصد الجنائي لدى الجاني يستوجب الحكم بالبراءة، حتى وإن ثبت وقوع الفعل نتيجة إهمال أو تقصير، وهو ما استقر عليه القضاء المصري.

ويُعد هذا الرأي متوافقاً مع المبادئ العامة لقانون العقوبات، التي تُغلب دائماً التفسير الأصلح للمتهم، خصوصاً عند غموض النص أو غياب تحديد صريح لركن من أركان الجريمة.

رأينا الخاص: لزوم الركن المعنوي في جريمة تلوث البيئة البحرية بالزيت:

عند عقد مقارنة تحليلية بين الاتجاهين حول الركن المعنوي في جريمة تلوث البيئة البحرية يتبين لنا الآتي:

يثير غياب النص الصريح على صورة الركن المعنوي في جرائم تلوث البيئة البحرية بالزيت خلافاً فقهيًا واضحاً حول ما إذا كان يشترط توافر القصد الجنائي لقيام الجريمة، أم يكفي تحقق الخطأ غير العمدى.

(١) تنص المادة ٩١ من قانون البيئة على أن "تكون العقوبة الحبس وغرامة لا تقل عن ثلاثمائة ألف جنيه ولا تزيد على مليون جنيه أو بإحدى هاتين العقوبتين مع التزام المتسبب بنفقات إزالة آثار المخالفة طبقاً لما تحدده الجهات المكلفة بالإزالة لكل من خالف أحكام المادة (٥٤-ب) من هذا القانون إذا تم التفريغ الناتج عن عطب السفينة أو أحد أجهزتها بهدف تعطيل السفينة أو إتلافها أو عن إهمال....".

الاتجاه الأول يرى أن خلو النصوص من تحديد نوع الركن المعنوي يدل على أن المشرّع يساوي بين القصد والخطأ في قيام الجريمة، مما يعني إمكانية مساءلة الفاعل سواء ارتكب الفعل عمدًا أم عن إهمال. ويستند هذا الرأي إلى الطبيعة الوقائية للتشريعات البيئية، التي تهدف إلى حماية البيئة من جميع أشكال التلوث دون التركيز على نية الجاني، لا سيما أن الأثر البيئي الضار غالبًا ما يكون واحدًا بغض النظر عن دوافع الفاعل. ويدعو هذا الاتجاه إلى تبني نهج تشريعي رادع وفعال، يحقق أكبر قدر من الحماية للبيئة، حتى وإن تم ذلك على حساب اشتراط القصد كعنصر لازم في الجريمة.

في المقابل، يؤكد الاتجاه الثاني على ضرورة توافر القصد الجنائي لقيام الجريمة، مستندًا إلى المبادئ العامة في قانون العقوبات التي تُعلي من شأن العلاقة النفسية بين الفاعل والفعل. ويرى هذا الاتجاه أن مساءلة الأشخاص جنائيًا دون توافر الإرادة الآثمة تتعارض مع مبدأ شخصية العقوبة، وتهدد الضمانات الأساسية للعدالة الجنائية. ويُشدد على أن الأصل هو افتراض العمد ما لم يقرر المشرّع صراحةً خلاف ذلك، وأن هذا التفسير هو الأجدر بتحقيق التوازن بين حماية البيئة وحماية الحقوق الفردية.

وتأسيسًا على ما تقدم، يظهر أن لكل اتجاه مبرراته المنطقية والتشريعية، إلا أن ترجيح أحدهما يتوقف على السياسة الجنائية التي تتبناها الدولة، ومدى اعتبارها للبيئة مصلحة ذات طبيعة خاصة تستدعي الحماية المشددة. وإذا كانت الضرورات البيئية تميل إلى الأخذ بالمساواة بين القصد والخطأ، فإن الضمانات الجنائية تقتضي وضوحًا في النصوص يحدد بدقة صورة الركن المعنوي، لتفادي التوسع غير المبرر في التجريم. وإنطلاقًا من هذا التحليل نرى لزوم الركن المعنوي في جريمة تلوث البيئة البحرية بالزيت. فطالما أن المشرع لم ينص على صورة معينة له في هذه الجريمة، وجب إعمال القواعد العامة التي تقتضي بتطلب القصد الجنائي بإعتباره الأصل في الجرائم. وإذا أراد المشرع النص على الخطأ غير العمدى لنص على ذلك صراحةً كما فعل في

بعض نصوص القانون الأخرى مثل نص المادة ٦٩ من قانون البيئة^(١) والتي نصت على أن "يحظر على جميع المنشآت بما فيها المحال العامة والمنشآت التجارية والصناعية والسياحية والخدمية تصريف أو إلقاء أية مواد أو نفايات أو سوائل غير معالجة من شأنها إحداث تلوث في الشواطئ المصرية أو المياه المتاخمة لها سواء تم ذلك بطريقة إرادية أو غير إرادية"^(٢) مباشرة أو غير مباشرة". ففي هذا النص

(١) وهو ما نص عليه المشرع الفرنسي في المادة ٢١٨-٢٢ L من قانون البيئة، عندما قررت أنه "يمكن معاقبة الريان أو المسؤول عن قيادة أو تشغيل السفينة، سواء كانت السفينة فرنسية أو أجنبية، إذا تسببت الرعونة أو الإهمال أو مخالفة القوانين واللوائح في وقوع حادث في البحر (...)" وكان لهذا الحادث أثر في تلويث المياه، سواء من خلال التسبب المباشر فيه أو من خلال الإخفاق في اتخاذ التدابير اللازمة لتجنب المياه الإقليمية أو الممرات المائية في حدود الملاحة البحرية".

(٢) أثير النقد بشأن العقاب على الأفعال غير الإرادية، حيث أشار كل من د/ محمد حسن الكندري (رسالة، مرجع سابق، ص ١٠١)، د/ أشرف توفيق شمس الدين (مرجع سابق، ص ٧٢) إلى أن هذه الأفعال لا يتحقق بها الركن المادي للجريمة. فوجود الفعل من الناحية المادية لا يكفي وحده لتوافر هذا الركن، بل يشترط أن يصدر الفعل عن إرادة حرة. فإذا فقد الجاني السيطرة على سلوكه وتجرّد فعله من الإرادة، فإنه لا يمكن اعتبار هذا السلوك محلاً للتجريم. ويؤكد هذا الاتجاه ما قرره د/ أحمد فتحي سرور (القانون الجنائي الدستوري، دار الشروق، القاهرة، الطبعة الثانية، ٢٠٠٢، رقم ٨٤، ص ٢١٢) من أن اشتراط الإرادة الحرة يعدّ من المبادئ المستقرة في القانون الجنائي، ويشكّل ضماناً أساسية لحماية الحقوق والحريات الفردية في مواجهة سلطة الدولة في التجريم والعقاب. إذ تُعد الإرادة الحرة الرابط الحيوي بين السلوك المادي وذهن فاعله، بما يُضفي على الفعل صفة المسؤولية الجنائية.

ومن وجهة نظرنا، نرى أنه من الأجدر بالمشرّع المصري أن يتدخل لإعادة صياغة النصوص ذات الصلة بطريقة أكثر دقة ووضوحاً، تجنباً لأي لبس أو غموض في التفسير والتطبيق. وذلك من خلال استبدال مصطلح "عمداً" بمصطلح "إرادياً"، لما يعكسه الأخير من دلالة أوضح على توافر الإرادة الحرة عند ارتكاب الفعل. كما يُستحسن استبدال عبارتي "غير عمدياً" أو "إهمالاً" بعبارتي "غير إرادياً"،

أوجب المشرع على جميع المخاطبين به الالتزام بذلك، فإن خالفوا هذا الأمر عمدًا كان الفعل إراديًا، وإن لم يتعمدوا ذلك ولكنهم لم يبذلوا من الجهد ما من شأنه أن يحول دون حدوث هذا التلوث تحققت صورة الجريمة غير العمدية.

كما أنه في ضوء القواعد العامة لقانون العقوبات، الأصل في الجرح أنها عمدية، ولا يُفترض الخطأ غير العمدية إلا إذا نص عليه المشرع صراحة. وبما أن جريمة تلوث البيئة البحرية بالزيت، وفق القانون المصري، من نوع الجرح، ولم يرد نص صريح بإمكانية قيامها على الخطأ، فإن الاتجاه الأرجح قانونًا هو الاتجاه الثاني، الذي يشترط توافر القصد الجنائي.

وحيث أنه لا يوجد أي نص خاص في هذا الشأن، فإننا نرى أن الركن المعنوي في جريمة تلوث البيئة البحرية بالزيت في القانون المصري يتخذ صورة القصد الجنائي بعنصره: العلم والإرادة. فيجب أن تتحقق المحكمة بنفسها وعلى ضوء تقديرها للأدلة التي تطرح عليها من علم المتهم بحقيقة الأمر في شأن كل واقعة تقوم عليها الجريمة، وأن يكون هذا العلم يقينيًا لا ظنيًا ولا إفتراضيًا.

كما أن هذا الرأي يتماشى مع قصد المشرع، إذ أن استخدام المشرع لفظي "التصريف" و "الإلقاء" ينطوي على سلوك إرادي، على العكس فيما لو كان المشرع استخدم لفظ آخر "كالتسريب أو التسرب" مثلاً.

المبحث الثاني

طبيعة القصد الجنائي

بعد أن انتهينا إلى ضرورة توافر الركن المعنوي في جريمة تلوث البيئة البحرية بالزيت، واشترط وجود القصد الجنائي لقيام هذه الجريمة، يتعين علينا الآن بيان

للتأكيد على غياب الإرادة في إثبات الفعل، بما يتفق مع المبادئ المستقرة في الفقه الجنائي بشأن ضرورة توافر الإرادة كأساس للمسؤولية الجنائية.

طبيعة هذا القصد: فهل يكفي القصد العام، أم أن الأمر يستلزم توافر قصد خاص؟

ويُعد القصد الجنائي من العناصر الأساسية للركن المعنوي في الجرائم العمدية، وينقسم إلى نوعين رئيسيين: القصد العام والقصد الخاص.

فـ"القصد العام" يتمثل في إرادة ارتكاب الفعل المادي للجريمة مع العلم بعناصرها الأساسية، أي أن الجاني يكون مدركًا لطبيعة فعله ومحيطًا بظروفه، ويرضى بالنتائج المترتبة عليه. وهذا النوع من القصد يكفي لقيام معظم الجرائم العمدية.

أما "القصد الخاص"، فيتجاوز ذلك، إذ يتطلب إلى جانب القصد العام، توجه إرادة الجاني إلى تحقيق غاية أو هدف معين يتعدى مجرد ارتكاب الفعل المادي. ويكون هذا الهدف منصوصًا عليه صراحة في بعض النصوص الجنائية، كأن يرتكب الجاني الفعل "بنية الإضرار"، أو "بهدف الربح"، أو "بقصد الإخلال بالأمن العام".

ويترتب على هذا التمييز نتائج هامة، لا سيما في تحديد مدى توافر الركن المعنوي في جريمة معينة، إذ إن الاكتفاء بالقصد العام أو اشتراط القصد الخاص يؤثر في مدى إمكانية مساءلة الفاعل جنائيًا.

طبيعة القصد الجنائي في جريمة تلوث البيئة البحرية بالزيت: قصد عام أم خاص؟

ثار خلاف فقهي حول طبيعة القصد الجنائي الواجب توافره في جريمة تلوث البيئة البحرية بالزيت، وتحديدًا ما إذا كان يكفي فيها القصد الجنائي العام أم يُشترط توافر قصد خاص. وبالنظر إلى قلة الأحكام القضائية الصادرة عن المحاكم المصرية في المجال البيئي، لم تُحسم هذه المسألة قضائيًا، مما أدى إلى ظهور اتجاهين فقهيين:

الاتجاه الأول: كفاية القصد الجنائي العام:

يذهب أنصار هذا الاتجاه^(١) إلى أن جريمة تلوث البيئة البحرية بالزيت لا تتطلب إلا توافر القصد الجنائي العام، دون حاجة إلى قصد خاص. ويُفهم القصد العام هنا على أنه يتكون من عنصرين: العلم بالفعل وبموضوعه، وإرادة ارتكابه وتحقيق نتيجته، أي علم الجاني بأنه يقوم بتصريف أو إلقاء الزيت أو المزيج الزيتي في البيئة البحرية، واتجاه إرادته نحو ذلك.

ويؤكد هذا الاتجاه أن المشرع لم يشترط في النصوص العقابية المتعلقة بهذه الجريمة توافر نية خاصة أو غرض معين كالإضرار بالبيئة أو القضاء على الكائنات البحرية. بل يكفي أن يتحقق فعل التصريف أو الإلقاء في البيئة البحرية، بغض النظر عن الدافع أو النية وراء هذا الفعل.

فقد يقوم الجاني بتصريف الزيت في البحر دون أن يقصد التسبب في ضرر بيئي أو حتى دون أن يُدرك خطورة فعله، وإنما بهدف التخلص من الزيت فقط، أو نتيجة تجاهل للقوانين واللوائح والضوابط البيئية. ومع ذلك، فإن هذا السلوك يظل مجرمًا، طالما تحقق الفعل المادي المكون للجريمة، دون اشتراط توافر قصد خاص أو نية الإضرار بالبيئة.

ويُستفاد من ذلك أن المشرع لا يُعير اهتمامًا لغرض الفاعل من وراء التصريف أو الإلقاء، ولا يشترط إثبات نية التلويث أو تحقق ضرر فعلي، مما يدعم الاكتفاء بالقصد العام في هذه الجريمة.

(١) من أنصار هذا الرأي: د/ نور الدين هنداوي، الحماية الجنائية للبيئة، مرجع سابق، رقم ٦٤ ص ١١٨. د/ أشرف توفيق شمس الدين، مرجع سابق، ص ١١٠. د/ عبد الحميد طه أحمد محسن، مرجع سابق، ص ٥٣٢، ٥٨١. د/ عادل ماهر الألفي، مرجع سابق، ص ٢٦١. د/ محمد حسن الكندري، مرجع سابق، ص ١٤٤-١٤٥.

الاتجاه الثاني: اشتراط توافر القصد الجنائي الخاص:

يرى أنصار هذا الاتجاه^(١) أن القصد الجنائي العام لا يكفي وحده لقيام جريمة تلوث البيئة البحرية بالزيت، بل يجب أن يقترن هذا القصد بقصد جنائي خاص، يتمثل في نية الإضرار بالبيئة أو الإخلال بأنظمتها الطبيعية، أو على الأقل العلم بخطورة الفعل ونتائجه الضارة المحتملة على البيئة البحرية. فيجب أن تتجه إرادته إلى إحداث الضرر البيئي المتعمد أو التسبب في تلوث المياه البحرية بشكل يتنافى مع حماية البيئة.

ويستند هذا الاتجاه إلى أن خطورة هذه الجريمة وطبيعتها الفنية تتطلب من الجاني إدراكاً حقيقياً لطبيعة فعله ومخاطره، ومن ثم، فإن مساءلته يجب أن تُبنى على إرادة واعية متجهة إلى تحقيق النتيجة الإجرامية، أو على الأقل قبولها ضمنياً رغم إدراكه لاحتمال وقوعها.

ويُعزز هذا الاتجاه منطقه بأن التجريم البيئي ذو طابع احترازي وقائي، لكنه لا ينبغي أن يُفرَّغ من مضمونه بالاعتماد على مجرد تحقق السلوك المادي دون التثبت من نية الفاعل، خاصة في ظل تعقيد الأسباب الفنية التي قد تؤدي إلى التلوث، وصعوبة نسبته إلى شخص معين دون إثبات علمه وإرادته.

ويُخشى من أن يؤدي الاكتفاء بالقصد العام أو الخطأ غير العمدى إلى المسؤولية المطلقة، وهو ما يتنافى مع مبادئ العدالة الجنائية، التي تستوجب أن

(١) من أنصار هذا الرأي: بامون لقمان، المسؤولية الجنائية للشخص المعنوي عن جريمة تلويث البيئة، رسالة ماجستير، جامعة قاصدي مرباح - ورقلة، كلية الحقوق والعلوم السياسية، الجزائر، ٢٠١٢، ص ٧٠. عماد فاضل ركاب المالكي، عقيل حمزة كاظم، الحماية الجزائية للبيئة البحرية من التلوث النفطي، دراسة مقارنة، مجلة دراسات البصرة، جامعة البصرة، مركز دراسات البصرة والخليج العربي، العدد ٣٠، ٢٠١٨، ص ٨٢. د/ أحمد محمد عبد العاطي، مرجع سابق، ص ١٣٩.

يكون العقاب مبنياً على عنصر نفسي محدد يربط بين الجاني والفعل المجرم، لا مجرد تحقق النتيجة المادية.

رأينا الخاص:

يتبين من هذا العرض أن الخلاف الفقهي حول طبيعة القصد الجنائي في جريمة تلوث البيئة البحرية بالزيت يدور بين من يرى كفاية القصد العام دون الحاجة لإثبات نية خاصة، وبين من يشترط وجود قصد خاص يُظهر إرادة الجاني في الإضرار بالبيئة أو علمه المؤكد بنتائج فعله. وفي ظل غياب نص صريح أو توجه قضائي حاسم، يبقى الأمر محل اجتهاد، يستدعي من المشرع التدخل لرفع الغموض وتحديد صورة الركن المعنوي المطلوبة لهذه الجريمة بشكل دقيق، بما يوازن بين ضرورة حماية البيئة وضمانات العدالة الجنائية للمتهم.

غير أن الترجيح بين الاكتفاء بالقصد العام أو اشتراط قصد خاص يتوقف على نية المشرع والغاية من التجريم. ونظراً للطبيعة الوقائية والاحترازية لقوانين البيئة، قد يكون من الأنسب الاكتفاء بالقصد العام، دون اشتراط نية خاصة، خاصة عندما يكون الفعل المادي واضحاً وثابتاً، مثل الإلقاء المتعمد للزيت في البيئة البحرية.

فمن جانبنا نذهب إلى اعتبار القصد الجنائي العام كافٍ لقيام جريمة تلوث البيئة البحرية بالزيت، ما دام الفعل المادي محظوراً بموجب النص، دون حاجة لإثبات نية الإضرار أو القصد الخاص، وذلك تحقيقاً لفعالية التجريم وردع الجناة، مع مراعاة تفسير النصوص تفسيراً يوازن بين الحماية البيئية والضمانات الجنائية للمتهم.

وبعد أن تبين لنا أن جريمة تلوث البيئة البحرية بالزيت تتطلب، كغيرها من الجناح، توافر الركن المعنوي، وأن هذا الركن يتمثل في القصد الجنائي العام دون

اشتراط توافر قصد خاص، فإنه يقتضي بيان عناصر هذا القصد العام اللازم لقيام المسؤولية الجنائية.

عناصر القصد الجنائي العام في جريمة تلوث البيئة البحرية بالزيت:

يتكون القصد الجنائي العام في جريمة تلوث البيئة البحرية بالزيت من عنصرين أساسيين: العلم والإرادة.

أولاً: عنصر العلم:

يُعد العلم من عناصر القصد الجنائي في هذه الجريمة، ويتطلب أن يكون الجاني على دراية تامة بأنه يقوم بتصريف أو إلقاء الزيت أو المزيج الزيتي في البيئة البحرية. ولا يشترط أن يُفرد الحكم فقرة مستقلة تتحدث عن علم المتهم، بل يكفي أن يتضح من مدونات الحكم وعباراته أن المحكمة قد استظهرت هذا العلم من ظروف الدعوى وملابساتها. فيجوز للقاضي أن يستنتج العلم من سلوك المتهم أو من الأحوال المحيطة بالفعل المجرّم، طالما أن ما يُستخلص منه العلم مستمد من وقائع ثابتة في الأوراق.

وإذا دفع المتهم بانتفاء علمه بالفعل المكوّن للجريمة، فإن هذا الدفع يُعد جوهرياً، إذ يتعلق بنفي ركن أساسي لا تقوم الجريمة بدونه. وعليه، يجب على المحكمة أن تتناول هذا الدفع إما بالأخذ به، أو بالرد عليه ردّاً سائغاً مستنداً إلى أسباب منطقية مستخلصة من أوراق الدعوى، خاصة إذا كانت ظروف الواقعة تسمح باحتمال صحة هذا الدفع.

العلم بمكان ارتكاب الفعل:

الأصل أن الشارع لا يعبأ بالمكان الذي يقترب فيه الجاني سلوكه الإجرامي. إلا أنه في بعض الحالات، قد يشترط المشرع أن يكون الجاني على علم بالمكان الذي ارتكب فيه الفعل المجرّم، خاصة إذا كان هذا المكان محمياً قانونياً. على سبيل المثال، نص قانون البيئة في المادة ٤٩ منه على تجريم تصريف الزيت أو

المزيج الزيتي في أماكن معينة، مثل البحر الإقليمي أو المنطقة الاقتصادية الخالصة، لذلك فإن العلم بهذا المكان يُعد جزءاً من القصد الجنائي.

وتتجلى أهمية هذا الشرط في أن بعض الأوساط البيئية تتمتع بخصوصية تجعلها أكثر عرضة للضرر، وهو ما يستدعي حماية جنائية معززة. ومن ثم، فإن المصلحة المحمية في هذه الجرائم مرتبطة ارتباطاً وثيقاً بالمكان الذي ارتكب فيه الفعل. وبالتالي، لا يتحقق القصد الجنائي ما لم يثبت علم الجاني بأن نشاطه وقع في نطاق بيئي محمي قانوناً.

وفي هذا الصدد، يرى بعض الفقهاء^(١) - وهو رأي لا نؤيده - أنه نظراً لطبيعة الأوساط البيئية وخصوصيتها، ينبغي افتراض علم الجاني بمكان ارتكاب الفعل، بحيث لا تلتزم سلطة الاتهام بإثبات هذا العلم، بل يتحمل الجاني عبء إثبات جهله بالمكان كنتيجة لظروف استثنائية. غير أن هذا الرأي يصطدم بمبدأ أصل البراءة وعبء الإثبات الواقع على النيابة العامة، وهو ما يجعل من الضروري إثبات علم الجاني بعناصر الجريمة جميعها، بما في ذلك المكان المحظور الذي ارتكب فيه فعله.

العلم بصفة خاصة في الفاعل:

الأصل في جرائم الاعتداء على البيئة ألا يشترط الشارع صفة خاصة في فاعلها، فيمكن أن تقع من أي شخص. غير أن هناك من الجرائم ما يشترط المشرع هذه الصفة، بحيث يؤدي تخلفها إلى عدم قيام الجريمة. وعلة ذلك أن صاحب الصفة هو المكلف بالتزامات ألقاها الشارع على عاتقه، كما أن لديه من السلطات والإمكانات بحكم صفته ما يحول دون وقوع الجريمة. مثال ذلك: عدم

^(١) د/ فرج صالح الهريش، مرجع سابق، ص ٢٨٤-٢٨٥. د/ ميرفت محمد البارودي، مرجع سابق، ص ٣٤٩.

مبادرة مالك السفينة أو ربانها أو أي شخص مسؤول عنها إلى إبلاغ الجهة الإدارية المختصة عن كل حادث تسرب للزيت فور حدوثه.

العلم بالقانون في جريمة تلوث البيئة البحرية بالزيت:

تُعد مسألة العلم بالقانون من الركائز الأساسية في تحديد القصد الجنائي في جرائم تلوث البيئة البحرية بالزيت، لاسيما أن هذه الجرائم غالباً ما تُرتكب دون إدراك الجاني لتجريم الفعل، أو نتيجة لوقوعه في خطأ عند تفسير النص القانوني. ويُعزى ذلك إلى أن عدم مشروعية الفعل في هذا السياق منشؤه القانون الوضعي، وهو قانون كثيراً ما يجهله الأفراد أو يسيئون فهمه.

ويُثار تساؤل بشأن مدى إمكانية استثناء جريمة تلوث البيئة البحرية بالزيت من قاعدة افتراض العلم بأحكام القانون، نظراً لصعوبة إحاطة الأفراد بهذه النصوص، لا سيما وأنها موزعة بين عدة قوانين، وتستمد أحياناً قوتها الإلزامية من لوائح وقرارات إدارية تصدرها جهات متعددة، مما يزيد من تعقيد فهمها.

ورغم أن الأصل في القانون أن العلم به مفترض في حق كل إنسان افتراضياً قاطعاً لا يقبل إثبات العكس، بحيث لا يجوز الاحتجاج بالجهل أو الغلط فيه، فإن هذا الافتراض يجد ما يبرره في المصلحة العامة التي تقتضي المساواة بين العلم الحقيقي والمفترض، تفادياً لتحول الجهل إلى وسيلة للإفلات من العقاب.

حيث يرى بعض الفقه^(١) أن الأخذ بالجهل أو الغلط في قانون غير قانون العقوبات قد يكون مبرراً في حالة الجرائم البيئية، ومن بينها جريمة تلوث البيئة البحرية بالزيت، بوصفها من الجرائم القانونية المستحدثة التي لم تترسخ في ضمير المجتمع، كما أن طبيعتها المتغيرة، وتداخلها مع المصطلحات الفنية

(١) من أنصار هذا الرأي: د/ محمد أحمد المنشاوي، مرجع سابق، ص ٢٤٢. د/ فرج صالح الهرش، مرجع سابق، ص ٢٩١. إبراهيم العبود، مرجع سابق، ص ٧٠. عماد فاضل ركاب المالكي، عقيل حمزة كاظم، مرجع سابق، ص ٨٢.

الناجمة عن التطور التكنولوجي، إلى جانب تعدد مصادرها التشريعية والتنظيمية، يعزز من صعوبة العلم بها على نحو دقيق.

كما يستند هذا الرأي إلى اعتبارات العدالة، مؤكداً أنه لا يصح معاقبة شخص ارتكب فعلاً في ظروف حالت دون علمه بأنه يُشكل مخالفة قانونية، خاصةً إذا تعلق الأمر بجرائم ذات طبيعة تنظيمية مصطنعة، لم تترسخ في الوعي العام، ويحيط بها قدر كبير من التعقيد الفني والتشريعي، وهو ما يستلزم - في حال الإعفاء - تدخلاً صريحاً من المشرع بنص خاص، كما هو الشأن في بعض التشريعات المقارنة.

وفي المقابل، يرفض اتجاه آخر في الفقه^(١) - نؤيده - قبول الجهل أو الغلط في القانون كعذر في مثل هذه الجرائم، رغم حداثتها وطابعها القانوني الخالص، معتبراً أن السماح بذلك من شأنه أن يؤدي إلى انتفاء القصد الجنائي، ويفتح الباب للإفلات من المسؤولية الجنائية، الأمر الذي يُهدد التطبيق الفعّال للقوانين البيئية ويُضعف الحماية القانونية للبيئة.

ويتوسط اتجاه ثالث بين هذين الرأيين^(٢)، إذ يُميز بين الفئات المخاطبة بالتشريعات البيئية، فيُفترض العلم بالقانون لدى العاملين في المنشآت الصناعية والمتعاملين مع المواد الملوثة، بالنظر إلى ارتباطهم المباشر بالنصوص

(١) من أنصار هذا الرأي: د/ أشرف توفيق شمس الدين، مرجع سابق، ص ١٠٨-١٠٩. د/ أحمد محمد عبد العاطي، مرجع سابق، ص ١٣٤. د/ محمد حسين عبد القوي، الحماية الجنائية للبيئة الهوائية، بدون دار نشر، ٢٠٠٢، ص ٢٢١. د/ عبد الحميد طه أحمد محسن، مرجع سابق، ص ٥٢٦، ٦٧١.

(٢) من أنصار هذا الرأي: د/ عادل ماهر الألفي، الحماية الجنائية للبيئة، مرجع سابق، ص ٢٦١. بامون لقمان، مرجع سابق، ص ٦٧. د/ محمد حسن الكندري، مرجع سابق، ص ٩٢-٩٣. منير الفتني، الحماية الجنائية للبيئة البحرية من التلوث، رسالة ماجستير، جامعة الجزائر ١، كلية الحقوق بن عكنون، ٢٠١٣-٢٠١٤، ص ٨٩.

التنظيمية، ووجود التزام قانوني عليهم بتوفير التجهيزات والتدريب اللازم لمواجهة أخطار التلوث، وهو ما لا يُفترض بالنسبة لغيرهم من الأفراد العاديين.

حيث يمكن - استثناءً - قبول الجهل أو الغلط في القانون بالنسبة للأشخاص العاديين في الجرائم البيئية المستحدثة، شريطة أن يُثبت المتهم أنه تحرّى عن مشروعية فعله بشكل كافٍ، وكان لديه اعتقاد معقول بمشروعيته، في حين يُفترض العلم بالقانون لدى مديري المنشآت والعاملين بها، ولا يُقبل منهم الاحتجاج بالجهل أو الغلط، بحكم مسؤوليتهم المباشرة عن الالتزام بأحكام التشريعات البيئية.

في جميع الأحوال، يظل من الضروري حث الأفراد، وخاصة العاملين في القطاعات البيئية، على المتابعة المستمرة للتشريعات البيئية واللوائح التنفيذية ذات الصلة، لتفادي الوقوع في المخالفات وتحمل التبعات القانونية المترتبة عليها.

ثانياً: عنصر الإرادة:

تشكل الإرادة الحرة الواعية للجاني أحد الأركان الأساسية لقيام القصد الجنائي العام في جريمة تلوث البيئة البحرية بالزيت. فهذه الجريمة كغيرها من الجرائم العمدية، تتطلب أن يتجه قصد الجاني إلى ارتكاب الفعل الإجرامي بإرادته، مع إدراكه بطبيعته غير المشروعة، سواء كان يقبل النتيجة المحتملة أم لم يعبأ بها.

ولا يُشترط أن يكون للجاني نية خاصة للإضرار بالبيئة البحرية تحديداً، بل يكفي أن يكون مدركاً للفعل المادي المجرّم، وأن يكون هذا الفعل صادراً عنه عن وعي واختيار، دون إكراه أو خطأ مادي ينفي المسؤولية. وهذا ما يميز القصد الجنائي العام عن القصد الخاص، إذ إن هذا الأخير يتطلب نية إضافية، كنية الإضرار أو التدمير أو تحقيق غاية معينة، وهي عناصر لا ضرورة لتوافرها في هذا النوع من الجرائم البيئية.

فالإرادة في هذا السياق تُعد نشاطاً نفسياً يتجه نحو تحقيق نتيجة معينة عبر سلوك إرادي محدد. وهي ما يميز الجريمة العمدية عن غير العمدية، إذ في الأولى تشمل الإرادة كلاً من السلوك والنتيجة، بينما في الثانية تقتصر على النشاط فقط دون امتدادها إلى النتيجة.

وبالتالي، فإن عنصر الإرادة في جريمة التلوث بالزيت يخضع للقواعد العامة في القانون الجنائي، ولا حاجة لتكرارها، غير أن ما يميز هذا النوع من الجرائم أن المشرع قد أولى البواعث على ارتكابها عناية خاصة، وجعل منها في بعض الحالات مانعاً للمسؤولية الجنائية، دون أن تعتبر سبباً مبيحاً للفعل الإجرامي.

دور الباعث كمانع للمسؤولية الجنائية في جريمة تلوث البيئة البحرية بالزيت:

يُعد الباعث - أي الدافع الذي حرك إرادة الجاني إلى ارتكاب الفعل - ذا أهمية خاصة في إطار الجرائم البيئية، ولا سيما جريمة تلوث البيئة البحرية بالزيت. فقد اعتبر المشرع في بعض الحالات هذا الباعث مانعاً للمسؤولية الجنائية، دون أن يجرده من صفته الجرمية، أي دون أن يحوله إلى سبب من أسباب الإباحة^(١).

^(١) على خلاف ما قرره التشريع الفرنسي، الذي اعتبر الباعث على ارتكاب جريمة تلوث البيئة البحرية بالزيت سبباً من أسباب الإباحة، مما يؤدي إلى رفع صفة التجريم عن الفعل وجعله مباحاً، وبالتالي إعفاء الفاعل من المسؤولية الجنائية والمدنية، بما في ذلك تكاليف إزالة آثار التلوث أو التعويض عن الأضرار الناتجة عنه. فقد نصّ المشرع الفرنسي في المادة (٥) من القانون الصادر في ٣٠ ديسمبر ١٩٦٨ بشأن التلوث البحري بالزيت - الناتج عن عمليات استكشاف قيعان البحر - والمعدل بالقانون الصادر في ١١ مايو ١٩٧٧، على عدم اعتبار الجريمة قائمة إذا تم تصريف المادة الملوثة بهدف حماية سلامة المنشأة أو الأجهزة، أو لتفادي خطر جسيم يهدد سلامة الأشخاص، أو لحماية البيئة، أو لإنقاذ الأرواح في عرض البحر، أو إذا كان التصريف ناتجاً عن سبب مفاجئ لا يمكن التنبؤ به أو تجنبه، شريطة أن تكون قد اتخذت تدابير الوقاية المنصوص عليها في المادة ٢/٨ من القانون ذاته.

وقد نصت المادة (٥٤) من قانون البيئة المصري على حالات معينة لا يُسال فيها الجاني متى ثبت أن الباعث الذي حمله على ارتكاب الجريمة كان ضرورة لحماية مصالح ذات أولوية، مثل حماية الأرواح أو منع كارثة أكبر. فقد استثنت بعض حالات تصريف أو إلقاء الزيت أو المزيج الزيتي في البحر الإقليمي أو المنطقة الاقتصادية الخالصة، إذا ما تم هذا التصريف بغرض الحفاظ على سلامة السفينة أو الأرواح، أو نتيجة لحادث طارئ كعطب مفاجئ في أحد الأجهزة. وذلك عندما قررت أنه:

"لا تسري العقوبات المنصوص عليها في هذا القانون على حالات التلوث الناجمة عن:

(أ) تأمين سلامة السفينة أو سلامة الأرواح عليها.

(ب) التفريغ الناتج عن عطب بالسفينة أو أحد أجهزتها بشرط ألا يكون قد تم بمعرفة الريان أو المسؤول عنها بهدف تعطيل السفينة أو إتلافها أو عن إهمال. ويشترط في جميع الأحوال أن يكون ريان السفينة أو المسؤول عنها قد اتخذ قبل وبعد وقوع العطب جميع الاحتياطات الكافية لمنع أو تقليل آثار التلوث وقام على الفور بإخطار الجهة الإدارية المختصة.

(ج) كسر مفاجئ في خط أنابيب يحمل الزيت والمزيج الزيتي أثناء عمليات التشغيل أو أثناء الحفر أو استكشاف أو اختبار الآبار، بدون إهمال في رقابة الخطوط أو صيانتها وعلى أن تتخذ الاحتياطات الكافية لرقابة تشغيل الخطوط والسيطرة على التلوث ومصادره فور حدوثه.

كل ذلك دون إخلال بحق الجهة المختصة في الرجوع على المتسبب بتكاليف إزالة الآثار الناجمة عن التلوث والتعويض عن الخسائر والأضرار الناجمة عنه".

وقد أحسن المشرع المصري حين اعتبر الباعث في هذه الحالات مانعاً للمسؤولية، لا سبباً مبيحاً، وذلك حفاظاً على التوازن بين مصلحتين: مصلحة

المجتمع في عدم المسؤولية عند الضرورة، ومصلحة المتضرر في التعويض وإزالة آثار التلوث. فلو اعتبر الباعث سبباً للإباحة، لانتفى الركن المعنوي بالكامل، ولضاع بذلك حق المتضرر في المطالبة بالتعويض، بينما يضمن اعتبار الباعث مانعاً للمسؤولية الجنائية استمرار المسؤولية المدنية رغم عدم المسؤولية الجنائية، حيث يظل المتسبب في التلوث ملزماً بتكاليف إزالة الآثار الناجمة عن التلوث وكذا تعويض الخسائر والأضرار المترتبة على ذلك.

ويؤخذ على المشرع المصري استخدامه لعبارة "لا تسري العقوبات المنصوص عليها في هذا القانون" في مطلع المادة ٥٤ من قانون البيئة، وهي عبارة تقابل من حيث المعنى عبارة "لا عقاب"، ما قد يوحي بأن الحالات التي تناولتها هذه المادة تندرج ضمن موانع العقاب، في حين أن هذه الصياغة تتسم بعدم الدقة. ويبدو أن المشرع قد اتبع في ذلك نفس النهج المستخدم في قانون العقوبات.

ففي المادة ٢٤٥ من قانون العقوبات المتعلقة بالدفاع الشرعي، استخدم المشرع تعبير "لا عقاب" على الرغم من أن هذا الدفاع يعد من أسباب الإباحة، التي تزيل الصفة الجنائية عن الفعل من أساسه.

ومن ثم، كان من الأدق أن يستخدم المشرع في المادة ٥٤ من قانون البيئة تعبير "لا مسؤولية" بدلاً من "لا تسري العقوبات"، لأن الصياغة الحالية لا تعبر بدقة عن الطبيعة القانونية للحالات الواردة فيها.

وفي ضوء ما تقدم، لا يسعنا إلا أن نكيف الحالات المنصوص عليها في المادة ٥٤ على أنها موانع للمسؤولية الجنائية، استناداً إلى المنهج العلمي والموضوعي في التفسير، دون الوقوف عند ظاهر النصوص. وذلك على اعتبار أن موانع المسؤولية ليست محصورة بعدد معين، ويجوز الاستعانة في تفسيرها بجميع الوسائل القانونية، بما في ذلك القياس.

ويُلاحظ أيضاً أن المشرّع لم يحصر الأثر القانوني لتلك الحالات في الشخص الذي توافرت لديه موانع المسؤولية، بل جاءت صياغة النص عامة لتشمل كل من ساهم في تأمين سلامة السفينة أو الأرواح الموجودة عليها، مما يعكس اتساع نطاق الحماية القانونية المقررة في هذا السياق^(١).

المبحث الثالث

صور القصد الجنائي في جرائم تلوث البيئة البحرية بالزيت

صور القصد الجنائي وأهميتها في جرائم تلوث البيئة البحرية بالزيت:

يُميز الفقه الجنائي بين أشكال متعددة للقصد الجنائي، فقد يكون عاماً أو خاصاً، مباشراً أو غير مباشر، محدداً أو غير محدد، عادياً أو مقترناً بسبق الإصرار، وغير ذلك من التصنيفات التي تهدف إلى توضيح الأبعاد النفسية المختلفة التي تتصل بإرادة الجاني ونيتته عند ارتكاب الفعل الإجرامي.

وتخضع جرائم تلوث البيئة عموماً، بما في ذلك جريمة تلوث البيئة البحرية بالزيت، للأحكام العامة المتعلقة بالقصد الجنائي، شأنها في ذلك شأن باقي الجرائم. ومع ذلك، فإن بعض صور القصد الجنائي تكتسب أهمية خاصة في سياق الجرائم البيئية، ما يستدعي تسليط الضوء عليها لما لها من أثر في فهم طبيعة الجريمة وتحديد المسؤولية الجنائية بدقة.

أولاً: القصد الجنائي غير المحدد:

يُعد القصد غير المحدد من الصور البارزة للقصد الجنائي في جرائم تلوث البيئة البحرية بالزيت، ويُقصد به أن تتجه إرادة الجاني إلى ارتكاب الجريمة مع إدراكه لنتائجها المحتملة، ولكن دون أن يكون لديه نية لإحداث ضرر بشخص أو جهة معينة على وجه التحديد.

(١) د/ أشرف توفيق شمس الدين، مرجع سابق، ص ١٤٣.

ويُعزى شيوع هذا النوع من القصد في الجرائم البيئية، ولا سيما الجريمة محل الدراسة، إلى الطبيعة الانتشارية لأثر التلوث، إذ إن الملوثات المنبعثة بالزيت في البيئة البحرية لا تقتصر في آثارها على موقع معين أو مجني عليه بعينه، بل تمتد لتشمل نطاقاً جغرافياً واسعاً وعدداً غير محصور من المتضررين، من أفراد وأحياء بحرية ونظم بيئية، بل قد يتجاوز أثرها الحدود الوطنية ليطال دولاً أخرى مجاورة.

كما أن محل الاعتداء في هذه الجريمة هو عنصر بيئي - أي البحر - وهو ليس كياناً شخصياً محدد المعالم، بل عنصر مادي متغير وواسع التأثير، مما يصعب معه على الجاني - حال ارتكاب الفعل - إدراك الضحايا أو تقدير مدى اتساع نطاق الأثر السلبي المترتب عليه^(١).

ومن هذا المنطلق، فإن أغلب جرائم التلوث البحري بالزيت العمدية تنسم بعدم التحديد في القصد، دون أن يؤثر ذلك على قيام الركن المعنوي للجريمة أو استحقاق العقاب عليها. فسواء كان القصد محدداً أو غير محدد، فإن الجريمة تقوم بمجرد توافر الإرادة الحرة والواعية لارتكاب الفعل المحظور، مع العلم بطبيعته الضارة، ويستحق الجاني حينئذٍ الجزاء الجنائي المقرر لها.

فرغم أن تحديد ما إذا كان القصد الجنائي محدداً أو غير محدد لا يؤثر في قيام الجريمة ذاتها أو في العقوبة المقررة لها، فإن لهذا التمييز أهمية خاصة في مجال تطوير السياسات الجنائية البيئية. إذ يُمكن لهذا التمييز أن يوجه المشرع نحو تطوير نصوص قانونية أكثر دقة، أو اعتماد تدابير وقائية وإدارية تتلاءم مع طبيعة الفعل البيئي وخطورته وامتداد آثاره^(٢).

(١) د/ نور الدين هنداوي، الحماية الجنائية للبيئة، مرجع سابق، ص ٦٢.

(٢) د/ فرج صالح الهريش، مرجع سابق، ص ٢٩٦.

ثانيًا: القصد الاحتمالي:

يُعد القصد الاحتمالي صورة من صور القصد الجنائي العام، ويقوم حين يقدم الجاني على ارتكاب فعل إجرامي معين، قاصدًا نتيجة محددة، إلا أنه يكون في الوقت ذاته مدرّكًا لاحتمال تحقق نتائج أخرى لم يقصدها صراحة، لكنه قبل بوقوعها، أو لم يتخذ ما يلزم لتجنبها، مع علمه بوجود هذا الاحتمال.

وفي إطار جريمة تلوث البيئة البحرية بالزيت، تبرز أهمية القصد الاحتمالي بشكل خاص، بالنظر إلى الطبيعة الخاصة لهذه الجريمة التي تتسم بتعدد النتائج وتلازمها، حيث يصعب عزل نتيجة عن أخرى أو حصر الآثار الضارة بدقة. فقد يقصد الجاني إلقاء الزيت في البحر للتخلص منه فحسب، دون نية مباشرة لإحداث أضرار بالكائنات البحرية، إلا أنه يدرك بطبيعة الحال أن هذا التصرف سيؤدي - على الأرجح - إلى تدمير الحياة البحرية، وهلاك الأسماك والطيور البحرية التي تعتمد عليها في غذائها، ومع ذلك يُقدم على فعله، رغم توقعه لتلك النتائج^(١).

مثال ذلك: إقدام شخص أو جهة على تصريف شحنة من الزيت في عرض البحر للتخلص منها، في ظروف تدل على علمه المسبق بما قد يترتب على ذلك من آثار بيئية جسيمة، كنفوق الكائنات البحرية، أو تدمير الشعاب المرجانية، أو تلويث سواحل تمتد آثار التلوث إليها بفعل التيارات البحرية. في مثل هذه الحالات، يكون الجاني قد أقدم على الفعل مع إدراكه لنتائج محتملة ضارة، وقبوله بها ضمنيًا، وهو ما ينهض دليلًا على توافر القصد الاحتمالي.

وبذلك، فإن القصد الاحتمالي لا يقل خطورة عن القصد المباشر في هذا النوع من الجرائم، بل قد يكون أكثر تفشيًا وخفاءً، ما يستوجب من المشرع والسلطة القضائية التعامل معه بجدية مكافئة، لا سيما وأنه يمثل صورة واقعية لطبيعة السلوك الإجرامي

(١) المرجع السابق، ص ٢٩٧.

في المجال البيئي، حيث تكون النتيجة الضارة - وإن لم تكن مقصودة بذاتها - متوقعة وممكنة الوقوع بدرجة كبيرة.

ويمكن القول إن الأخذ بالقصد الاحتمالي في جرائم البيئة، وخاصة جرائم تلوث البيئة البحرية بالزيت، يُشكل ركيزة أساسية لتعزيز الحماية الجنائية للبيئة. فهو يسمح بإقامة المسؤولية الجنائية العمدية في مواجهة من يُقبل على فعل ضار بالبيئة مع علمه وتوقعه للنتائج الضارة المترتبة عليه، دون أن يبذل ما يلزم لتفادي تلك النتائج، بل يتخذ موقفاً إيجابياً إزاءها.

وعليه، فإن القصد الاحتمالي يوفر الأساس القانوني لتحميل الجاني تبعة النتائج البيئية التي نشأت عن سلوكه الإجرامي، سواء قصدها صراحة أم لا، طالما ثبت أنه كان على علم بإمكان تحققها، ومع ذلك لم يمتنع عن الفعل^(١). وبهذا الشكل، يسهم الأخذ بهذا النوع من القصد في تحقيق الردع العام، والعدالة البيئية، من خلال محاسبة المسؤولين عن الأضرار البيئية الخطيرة التي يمكن تفاديها بتوخي الحذر والامتناع عن السلوك الضار.

ثالثاً: النتائج المتجاوزة للقصد:

تُعد النتائج المتجاوزة للقصد (أو الجرائم متعدية القصد) من المفاهيم الهامة في السياسة الجنائية الحديثة، وقد أخذت بها غالبية التشريعات البيئية، إدراكاً منها للطبيعة الخاصة لبعض الجرائم التي تتطوي على مخاطر واسعة النطاق. ويقصد بهذا المفهوم تلك الحالة التي تتجه فيها إرادة الجاني إلى إحداث نتيجة إجرامية معينة، إلا أن نشاطه يؤدي، في الوقت ذاته، إلى نتيجة أخرى أكثر جسامة، لم يكن يقصدها أو يسعى لتحقيقها، ولكن يمكنه توقعها وكان ينبغي عليه الحذر منها.

إذ تعاقب القوانين على نوع خاص من الجرائم تُعرف بـ"الجرائم متجاوزة القصد"، وهي الجرائم التي تتحقق فيها نتيجتان: الأولى يقصدها الجاني وتُعد بسيطة نسبياً، والثانية

(١) د/ ميرفت محمد البارودي، مرجع سابق، ص ٣٦٧.

أكثر جسامة، ولا يتجه إليها القصد الجنائي مباشرة، ومع ذلك يُسأل عنها الجاني. وتتميز هذه الجرائم بأن المشرع لا يشترط سوى توافر القصد الجنائي بالنسبة للنتيجة الأولى، على أن تكون النتيجة الثانية ناتجة عن نفس النشاط الإجرامي، ولو على وجه الاحتمال.

ويفترض هذا النوع من الجرائم وجود نصين تشريعيين: أحدهما يعاقب على الفعل الذي يؤدي إلى النتيجة الأولى البسيطة، والآخر يعاقب على النتيجة الجسيمة إذا ترتبت عن الفعل ذاته باعتبارها نتيجة متجاوزة للقصد.

وقد أخذ المشرع المصري بهذا المفهوم صراحة في مجال جرائم البيئة، ومن بينها جريمة تلوث البيئة البحرية بالزيت. ويتجلى ذلك في نص المادة (٩٥) من قانون البيئة رقم ٤ لسنة ١٩٩٤ المعدل، والتي تنص على ما يلي:

"يعاقب بالسجن مدة لا تزيد على عشر سنوات كل من ارتكب عمداً أحد الأفعال المخالفة لأحكام هذا القانون إذا نشأ عنه إصابة أحد الأشخاص بعاهة مستديمة يستحيل برؤها، وتكون العقوبة السجن إذا نشأ عن المخالفة إصابة ثلاثة أشخاص فأكثر بهذه العاهة. فإذا ترتب على هذا الفعل وفاة إنسان تكون العقوبة السجن المشدد. وتكون العقوبة السجن المؤبد إذا ترتب على الفعل وفاة ثلاثة أشخاص فأكثر".

يتضح من هذا النص أن المشرع المصري يعاقب على النتائج التي تتجاوز القصد الجنائي الأول للجاني، وذلك بنص مستقل، شريطة أن يتوافر القصد الجنائي بالنسبة للفعل الأساسي (النتيجة البسيطة). أما النتائج الأشد جسامة، مثل الوفاة أو الإصابة بعاهات مستديمة، فإن المسؤولية عنها تُبنى على أساس القصد الاحتمالي، وهو ما يرسخ مبدأ المساءلة الجنائية عن نتائج الفعل التي كان يمكن توقعها والاحتياط من وقوعها.

ففي الجرائم المتجاوزة للقصد، يجتمع لدى الجاني نوعان من القصد:

- قصد مباشر يتعلق بالفعل الأصلي والنتيجة البسيطة التي يسعى الجاني إلى

تحقيقها (مثل تلوث البحر بالزيت).

- قصد احتمالي يتعلق بالنتائج الأشد جسامة، والتي قد لا يكون الجاني سعى إليها تحديداً، لكنه توقع إمكانية حدوثها، ومع ذلك مضى في ارتكاب فعله دون اتخاذ التدابير اللازمة لتفاديها.

وفي هذا السياق، فإن القصد الاحتمالي لا يقوم بصورة مستقلة، بل يستند إلى القصد المباشر الذي يتوافر لدى الجاني ابتداءً. ومن ثم، فإن المسؤولية الجنائية في جرائم التلوث البحري بالزيت تمتد لتشمل النتائج المتجاوزة للقصد متى كانت متوقعة، حتى وإن لم تكن مرادة على نحو صريح.

ونحن من جانبنا نرى أن اعتماد فكرة النتائج المتجاوزة للقصد في جرائم البيئة، وعلى رأسها جريمة تلوث البيئة البحرية بالزيت، يُعزز من فعالية النظام الجنائي البيئي، ويكرّس مبدأ الحيطة والحذر الذي ينبغي أن يلتزم به من يتعامل مع عناصر البيئة. فالمخاطر البيئية قد تتجاوز كثيراً ما يقصده الفاعل، وتؤدي إلى أضرار جسيمة بالنظم البيئية والكائنات الحية والإنسان، ما يجعل من الضروري مساءلة الفاعل عن كل ما يُتوقع من نتائج فعلية بسبب سلوكه.

ويعد هذا التوجه التشريعي في القانون المصري اتجاهاً محموداً، يعكس وعياً بخطورة الجرائم البيئية، وبالحاجة إلى آليات جنائية أكثر مرونة وصرامة في آن واحد، لضمان محاسبة الجناة، وردع غيرهم، وتحقيق التوازن بين حماية البيئة وتحقيق العدالة الجنائية.

الفصل الثالث

العقوبات الجنائية

تمهيد وتقسيم:

يتخذ الجزاء الجنائي في جريمة تلوث البيئة البحرية بالزيت صورة العقوبات الجنائية، والتي تُعد أداة رئيسية لتحقيق الردع العام والخاص، ومنع تكرار الأفعال الضارة بالبيئة

البحرية. وقد أكدت العديد من الاتفاقيات الدولية على أهمية إقرار عقوبات جنائية في هذا المجال، خاصة تلك المتعلقة بتلويث البيئة البحرية بالزيت.

فوفقًا لاتفاقيتي لندن لعامي ١٩٥٤ و ١٩٧٣، تلتزم الدول الأطراف باتخاذ التدابير التشريعية اللازمة لملاحقة الأشخاص المخالفين لأحكام الاتفاقيتين جنائيًا، بما يضمن التطبيق الفعلي للضوابط الدولية بشأن التلوث البحري. كما نص بروتوكول عام ١٩٨٩ الملحق بالاتفاقية المتعلقة بالتلوث البحري الناجم عن استكشاف واستغلال الجرف القاري، في مادته (٣/١٢)، على إلزام الدول المتعاقدة بفرض عقوبات فعالة ضد التصريف غير المشروع للمواد الملوثة.

وفي السياق ذاته، جاءت اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار لعام ١٩٨٢ لتُعزّز من الإطار العقابي، حيث نصت المادة (٢٣٠) منها على ما يلي:

١- لا يجوز أن تُفرض إلا العقوبات النقدية على السفن الأجنبية التي ترتكب انتهاكات خارج البحر الإقليمي، وذلك فيما يتعلق بالقوانين والأنظمة الوطنية أو القواعد والمعايير الدولية المعنية بمنع التلوث البحري، وخفضه، والسيطرة عليه،

٢- ولا يجوز كذلك فرض غير العقوبات النقدية على السفن الأجنبية داخل البحر الإقليمي، إلا في حالة وقوع فعل تلويث متعمد وخطير، حيث يجوز حينها فرض عقوبات أشد.

ويتضح من هذا النص أن الاتفاقية تُفرّق بين حالتين:

- الأولى: في الحالات العادية، تكفي بفرض عقوبات نقدية على المخالفات التي ترتكبها السفن الأجنبية، سواء داخل البحر الإقليمي أو خارجه.

- الثانية: في حالة التلويث العمدي والخطير داخل البحر الإقليمي، تجيز الاتفاقية للدولة الساحلية أن تُدرج في قوانينها عقوبات أشد، كالعقوبات السالبة للحرية أو غيرها من الجزاءات الجنائية.

وبناءً على هذه الالتزامات الدولية، أصبح لزاماً على الدول الأعضاء، ومنها مصر، أن تُكيّف تشريعاتها الوطنية بما يتوافق مع تلك المعايير. وقد استجاب المشرع المصري لذلك من خلال إدخال تعديلات تشريعية على قانون البيئة رقم ٤ لسنة ١٩٩٤ وتعديلاته، وكذلك القوانين المنظمة للملاحة البحرية، بحيث شملت فرض عقوبات جنائية مناسبة، تتراوح بين الغرامات المالية الكبيرة، والسجن، والحبس، والإجراءات الإدارية مثل سحب التراخيص أو وقف النشاط، بحسب جسامه الفعل ومدى تعمه.

وتأتي هذه الخطوات في إطار التوجه العالمي لتعزيز الحماية الجنائية للبيئة البحرية، ومواجهة الجرائم البيئية بوسائل ردعية تتناسب مع خطورتها وآثارها الممتدة، سواء على المستوى المحلي أو الدولي.

فقد عاقب المشرع المصري على ارتكاب جريمة تصريف أو إلقاء الزيت أو المزيج الزيتي في البيئة البحرية في صورتها البسيطة بعقوبة الغرامة، إلا أنه شدد العقوبة في حالات معينة لتصل إلى السجن المؤبد، وذلك إذا اقترنت الجريمة بظروف مشددة نص عليها القانون.

وقد تنوعت صور العقوبة وفقاً لاختلاف الظروف التي ترتكب فيها الجريمة، إذ فرق المشرع بين الصورة البسيطة التي تقع دون ظروف مشددة، وبين الصورة المشددة التي تُرتكب في ظل ظروف تقتضي تغليظ العقاب، سواء بسبب العود أو اقتران الجريمة بسلوك أو نتائج خطيرة. كما أقر المشرع إمكانية مساءلة الأشخاص الاعتباريين عن الجريمة، إلى جانب الأشخاص الطبيعيين، وأفرد لهم نظاماً عقابياً خاصاً.

وبناءً على ما تقدم، يمكن التمييز بين صورتين للعقوبة في جريمة تلوث البيئة البحرية بالزيت، يُخصّص لكل منهما مبحث مستقل، على أن يُختتم الفصل بمبحث ثالث يتناول العقوبات المقررة بحق الأشخاص الاعتباريين، وذلك على النحو الآتي:

- المبحث الأول: العقوبة المقررة للجريمة في صورتها البسيطة.

- المبحث الثاني: العقوبة المقررة في صورتها المشددة.

- المبحث الثالث: العقوبات المقررة بحق الأشخاص الاعتبارية.

المبحث الأول

العقوبة المقررة للجريمة في صورتها البسيطة

السياسة العقابية للمشرع في جريمة تلوث البيئة البحرية بالزيت:

نص المشرع المصري في المادة ٩٠ من قانون البيئة على أنه:

"يعاقب بغرامة لا تقل عن ثلاثمائة ألف جنيه ولا تزيد على مليون جنيه كل من ارتكب أحد الأفعال الآتية:

١- تصريف أو إلقاء الزيت أو المزيج الزيتي أو المواد الضارة في البحر الإقليمي أو المنطقة الاقتصادية الخالصة، وذلك بالمخالفة لأحكام المادتين (٤٩، ٦٠) من هذا القانون [...]".

كما أورد في المادة ٩٢ من القانون ذاته عقوبات تتعلق بأفعال أخرى مرتبطة بعدم الالتزام بالاحتياطات والإبلاغ، حيث نص على:

"يعاقب بغرامة لا تقل عن سبعين ألف جنيه ولا تزيد على ثلاثمائة ألف جنيه كل من ارتكب أحد الأفعال التالية:

١- عدم تجهيز السفينة الأجنبية التي تستخدم الموانئ المصرية أو تبحر عبر المنطقة البحرية الخاصة بمعدات خفض التلوث، وذلك بالمخالفة لأحكام المادة (٥٧).

٢- عدم اتخاذ جميع الاحتياطات الكافية لمنع أو تقليل آثار التلوث قبل وبعد وقوع العطب في السفينة أو أحد أجهزتها، أو عدم إخطار الجهة الإدارية المختصة فوراً بالتفريغ الناتج عن العطب، بالمخالفة للمادة (٥٤ ب).

٣- عدم إبلاغ الجهة الإدارية المختصة فوراً عن كل حادث تسرب للزيت، مع بيان ظروف الحادث ونوع المادة المتسربة ونسبتها والإجراءات المتخذة، وذلك بالمخالفة لأحكام المادة (٥٥) من هذا القانون."

أما الفقرة الرابعة من المادة ٩٣، فقد نصت على ما يلي:

"تكون العقوبة الغرامة التي لا تقل عن مائة ألف جنيه ولا تزيد على خمسمائة ألف جنيه لكل من خالف أحكام المادة (٥٠) من هذا القانون إذا قامت إحدى السفن المسجلة في جمهورية مصر العربية بتصريف أو إلقاء الزيت أو المزيج الزيتي في البحر."

يتضح من هذه النصوص أن المشرع المصري اختار عقوبة الغرامة كجزاء أساسي لمرتكب جريمة تلوث البيئة البحرية بالزيت في صورتها البسيطة، دون اللجوء إلى العقوبات السالبة للحرية، وهو اتجاه محمود. فالغرامة، في هذا النوع من الجرائم، تُعد أداة فعالة، إذ تؤدي إلى حرمان الجاني من الكسب غير المشروع الناتج عن مخالفته، وتعزز في الوقت نفسه مبدأ تحميل الملوّث تكلفة ما تسبب فيه من أضرار، بما يعزز الوقاية والردع العام.

فغالبًا ما تُرتكب هذه الجريمة بدافع اقتصادي، مثل الامتناع عن تجهيز السفينة بأدوات مكافحة التلوث لتقليل التكاليف. لذا، تبدو العقوبة المالية الخيار الأمثل، لأنها تصيب الجاني في ذمته المالية، وتتناسب مع طبيعة الجريمة التي يغلب عليها الجشع والطمع.

وتمنح النصوص السابقة محكمة الموضوع سلطة تقديرية في تحديد مقدار الغرامة ضمن الحدود المنصوص عليها، على أن تُراعى في التقدير جسامة السلوك الإجرامي، وحجم الضرر الناشئ عنه، وطبيعة القصد الجنائي. إلا أن محدودية مبالغ الغرامة، سواء في حدها الأدنى أو الأقصى، تثير التساؤلات حول مدى فعاليتها في الردع، إذ قد تُعد مبالغ زهيدة مقارنة بالمكاسب التي قد يجنيها مرتكبو هذه الجرائم.

ففي بعض الحالات، تصبح الغرامة المتواضعة بمثابة ترخيص بالتلويث، حيث يفضل البعض دفع الغرامة على الالتزام بتكاليف الالتزام البيئي. ومن ناحية أخرى، يجب عدم المغالاة في قيمة الغرامة حتى لا تؤدي إلى انعكاسات اقتصادية سلبية، كالإضرار

بالسفن المخالفة ومراكزها المالية، وما قد يترتب على ذلك من آثار على العمالة والإنتاج.

وقد أشارت اتفاقية لندن لعام ١٩٥٤ (المادة ١/٦)، وكذلك اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار لعام ١٩٨٢ (المادة ٨/٢١٧)، إلى ضرورة أن تكون العقوبات المفروضة على جرائم التلوث فعالة ورداعة ومتناسبة مع جسامة الفعل الإجرامي^(١). وعليه، يتعين على المشرع المصري إعادة النظر في مقدار الغرامات المنصوص عليها، بحيث تُرفع لتحقيق التناسب والردع الكافيين، دون الإضرار بالمصالح الاقتصادية المشروعة.

تقييم نظام عقوبة الغرامة في جريمة تلوث البيئة البحرية بالزيت:

على ضوء نصوص قانون البيئة المصري، يتضح أن المشرع اعتمد على عقوبة الغرامة كأداة أساسية لمواجهة جريمة تلوث البيئة البحرية بالزيت. إلا أنه، ومن وجهة نظرنا، فإن فعالية هذا النظام تستلزم تطويراً تشريعياً يأخذ في الاعتبار بعض النماذج المعمول بها في أنظمة قانونية متقدمة، وعلى رأسها النظام الفرنسي، وذلك من خلال تطبيق نظام الغرامة النسبية والغرامة اليومية.

أولاً: الغرامة النسبية:

من الضروري تعديل المواد المتعلقة بعقوبة الغرامة في جرائم تلوث البيئة البحرية، بحيث تُمنح المحكمة السلطة التقديرية الكاملة في تحديد قيمتها دون التقيد بحد أقصى،

(١) لمزيد من التفاصيل، راجع: د/ محمود سمير الشرقاوي، التشريعات المحلية لحماية البيئة البحرية الساحلية في جمهورية مصر العربية، تقرير مقدم إلى الندوة الإقليمية لتشريعات حماية البيئة البحرية الساحلية، برنامج دراسات بيئة البحر الأحمر، عدن، ١٩٨٠، ص ١٢٤. د/ أحمد عبد الكريم سلامة، التلوث النفطي وحماية البيئة البحرية، المؤتمر العلمي السنوي الأول للقانونيين المصريين، ٢٥-٢٦ فبراير ١٩٩٢، القاهرة، تحت عنوان الحماية القانونية للبيئة في مصر، الجمعية المصرية للاقتصاد والإحصاء والتشريع، ص ٣٩.

على أن ترتبط الغرامة بقدر الضرر الناجم عن الجريمة أو المنفعة المتحققة منها، وهو ما يعرف بالغرامة النسبية (L'amende proportionnelle).

يُعد هذا النوع من الغرامات أكثر ملاءمة لجرائم التلوث البيئي، نظرًا لتباين جسامه الأضرار الناتجة عنها. فالتقيد بغرامة محددة قد لا يحقق العدالة في الردع أو التعويض، خاصة وأن كثيرًا من هذه الجرائم لا يُقصد بها مجرد ارتكاب فعل مادي، بل تحقيق مكاسب غير مشروعة نتيجة خرق القواعد البيئية.

كما أن الأضرار البيئية الناتجة عن تلوث البحر بالزيت غالبًا ما تكون صعبة التقدير ماليًا، وتشمل أضرارًا مباشرة وأخرى غير مباشرة على الأشخاص والملكيات، فضلًا عن التأثيرات السلبية على النظام البيئي البحري ذاته. لذا، فإن الغرامة النسبية تمثل آلية فعالة لإفساد غرض الجاني وتحقيق الردع والتعويض، بغض النظر عما إذا كان قد استفاد ماليًا بشكل مباشر أم لا.

ثانيًا: الغرامة اليومية كوسيلة لمواجهة جرائم التلوث المستمرة:

تُعد الغرامة اليومية (Le Jour-amende) من الوسائل العقابية الحديثة التي طبقتها بعض التشريعات، مثل القانون الفرنسي في المادة ١٣١-٣ من قانون العقوبات في عدد من الجنح، حيث تُفرض عن كل يوم تأخير في إزالة آثار الجريمة أو إنهاء المخالفة، وتُحدد وفقًا لمعيار مزدوج يجمع بين خطورة الجريمة ومدى استمرارها.

تكتسب هذه الغرامة أهمية خاصة في الجرائم المرتكبة من قبل الأشخاص الاعتباريين، أو تلك التي تُرتكب لأسباب اقتصادية، وتُعد وسيلة فعالة للضغط نحو الإصلاح البيئي الفعلي، أكثر من كونها مجرد عقوبة مالية.

تُحدد قيمة الغرامة اليومية بما يتناسب مع الوضع المالي للمحكوم عليه، مما يعزز من عدالتها الاجتماعية وفعاليتها الرادعة، ويمنع التراخي في إزالة الأثر الضار الناتج عن الجريمة. وعليه، نوصي بضرورة النص الصريح على هذا النوع من الغرامات ضمن منظومة العقوبات البيئية في القانون المصري.

تنفيذ عقوبة الغرامة في جرائم التلوث البيئي:

لم يكتفِ المشرع بالأحكام العامة في تنفيذ الغرامة، بل خصص للبيئة نصوصاً تُعزز من تنفيذ العقوبات المالية المحكوم بها، حيث نصت المادة ٩٦ من قانون البيئة على أن:

"يكون ريان السفينة أو المسؤول عنها أو أطراف التعاقد في عقود استكشاف واستخراج حقول البترول البحرية والمواد الطبيعية الأخرى، بما في ذلك وسائل نقل الزيت، وكذلك أصحاب المحال والمنشآت المنصوص عليها في المادة (٦٩)، كل فيما يخصه، مسؤولين بالتضامن عن جميع الأضرار التي تصيب أي شخص طبيعي أو اعتباري من جراء مخالفة أحكام هذا القانون، وسداد الغرامات التي توقع تنفيذاً له وتكاليف إزالة آثار تلك المخالفة".

ويُفهم من هذا النص أن المشرع أراد ضمان تنفيذ العقوبة وتعويض الضرر، من خلال تحميل أطراف النشاط البحري المسؤولية المالية التضامنية عن الأضرار والغرامات.

كما نصت المادة ١٤ من القانون على إنشاء صندوق حماية البيئة، تؤول إليه المبالغ المخصصة من الدولة، والمنح، والغرامات المحكوم بها، وتُودع فيه مؤقتاً تحت حساب الغرامات والتعويضات البيئية.

وهو ما يعكس البعد الوظيفي للعقوبة المالية في مجال حماية البيئة، باعتبارها أداة للمعالجة والوقاية، وليس فقط للردع.

عقوبة الحبس:

أجاز المشرع كذلك توقيع عقوبة الحبس في بعض صور الجريمة، كما في المادة ١/٩١، التي تنص على:

"تكون العقوبة الحبس وغرامة لا تقل عن ثلاثمائة ألف جنيه ولا تزيد على مليون جنيه أو بإحدى هاتين العقوبتين، مع التزام المتسبب بنفقات إزالة آثار المخالفة طبقاً لما

تحدده الجهات المكلفة بالإزالة، لكل من خالف أحكام المادة (٥٤-ب) من هذا القانون^(١)، إذا تم التفريغ الناتج عن عطب السفينة أو أحد أجهزتها بهدف تعطيل السفينة أو إتلافها أو عن إهمال....".

وفي حال لم يُحدد المشرع حدّي الحبس الأدنى والأقصى، تُطبّق القواعد العامة، أي ما بين أربع وعشرين ساعة إلى ثلاث سنوات (المادة ١٨ من قانون العقوبات)، مما يمنح القاضي مرونة تقديرية معقولة بحسب ملابسات الدعوى.

عقوبة الشروع في جريمة تلوث البيئة البحرية بالزيت:

لا يُعاقب على الشروع في جريمة تلوث البيئة البحرية بالزيت، لكونها جنحة، ولم يصدر عن المشرع نص خاص يُقرر العقاب على الشروع فيها أو يُحدد مقدار هذا العقاب.

ويستند هذا الحكم إلى المادة ٤٧ من قانون العقوبات، التي تنص على: "تعين قانونًا الجنب التي يعاقب على الشروع فيها، وكذلك عقوبة هذا الشروع". وبناءً على هذا النص، فإن الأصل هو أن الشروع في الجنب غير معاقب عليه، ما لم يرد نص تشريعي خاص، وهو ما لم يتحقق في هذه الجريمة.

(١) تنص المادة (٥٤ ب) من قانون البيئة على أن:

لا تسري العقوبات المنصوص عليها في هذا القانون على حالات التلوث الناجمة عن: [...] (ب) التفريغ الناتج عن عطب بالسفينة أو أحد أجهزتها بشرط ألا يكون قد تم بمعرفة الريان أو المسؤول عنها بهدف تعطيل السفينة أو إتلافها أو عن إهمال. وبشروط في جميع الأحوال أن يكون ريان السفينة أو المسؤول عنها قد اتخذ قبل وبعد وقوع العطب جميع الاحتياطات الكافية لمنع أو تقليل آثار التلوث وقام على الفور بإخطار الجهة الإدارية المختصة....".

عقوبة الاشتراك في جريمة تلوث البيئة البحرية بالزيت:

تُعد الغرامة العقوبة الأصلية المقررة لجريمة تلوث البيئة البحرية بالزيت، ويُعاقب بها كذلك كل من ساهم أو اشترك في ارتكاب الجريمة، وذلك وفقًا للقاعدة العامة المنصوص عليها في المادة ٤١ من قانون العقوبات، التي تنص على:

"من اشترك في جريمة فعليه عقوبتها".

ويتحقق الاشتراك إذا ثبت أن شخصًا ما ساعد أو حرض أو اتفق مع الفاعل الأصلي على ارتكاب الجريمة. ومن الأمثلة التطبيقية على صور هذا الاشتراك ما يلي:

- التحريض: إذا قام أحد المسؤولين في شركة نقل بحري بإعطاء أوامر صريحة لربان السفينة بتصريف الزيت في البحر الإقليمي للتخلص من الحمولة الزائدة بطريقة غير مشروعة.

- الاتفاق: في حال الاتفاق المسبق بين ربان السفينة ومدير العمليات في الشركة على القيام بتصريف الزيت أثناء عبور المياه الإقليمية لتوفير تكاليف التخلص الآمن.

- المساعدة: مثل قيام أحد الفنيين بتهيئة أنظمة السفينة لتصريف الزيت عمدًا أو تعطيل أجهزة منع التسرب، رغم علمه بخطورة ذلك ومخالفته للقانون.

في هذه الحالات، يعامل كل من المحرّض أو المتفق أو المساعد معاملة الفاعل الأصلي، ويُعاقب بعقوبة الغرامة المقررة ذاتها، ما لم ينص القانون على خلاف ذلك.

المبحث الثاني

العقوبة المقررة في صورتها المشددة

نص المشرع على العقوبات السالبة للحرية، مثل السجن المؤبد، والسجن المشدد، والسجن، والحبس كعقوبة مقررة للجريمة في صورتها المشددة فقط، وذلك في حالتين حددهما القانون صراحة.

وتُعد أسباب التشديد في هذه الحالات وجوبية، إذ لا يملك القاضي سلطة تقديرية في الاكتفاء بالعقوبة المقررة للجريمة في صورتها البسيطة، متى توافرت الظروف المشددة المنصوص عليها^(١).

الحالة الأولى: العود^(٢) :

قرر المشرع في الفقرة الثانية من المادة ٩٠ من قانون البيئية أنه في حالة العود إلى ارتكاب أي من هذه المخالفات تكون العقوبة هي الحبس والغرامة المذكورة في الفقرة السابقة (الغرامة التي لا تقل عن ثلاثمائة ألف جنيه ولا تزيد على مليون جنيه) من هذه المادة.

وهنا أضاف المشرع عقوبة الحبس الوجوبي إلى عقوبة الغرامة المنصوص عليها. والنص هنا على عقوبة الحبس بصفة مطلقة دون تحديد لحديها الأدنى أو الأقصى،

(١) ما لم يرَ القاضي تطبيق نص المادة ١٧ من قانون العقوبات، المعروفة بسلطته في إعمال الظروف القضائية المخففة، والتي تتيح له النزول بالعقوبة إلى ما دون الحد الأدنى المقرر قانوناً، متى توافرت في القضية ملابسات تستدعي ذلك.

(٢) العود هو حالة الشخص الذي يرتكب جريمة أو أكثر بعد الحكم عليه نهائياً من أجل جريمة أخرى، وينبني عليه تشديد عقوبة الجريمة الأخيرة على أساس أن عودة الجاني إلى الإجرام دليل على أن العقوبة الأولى لم تكن كافية لردعه. د/ محمود محمود مصطفى، شرح قانون العقوبات، القسم العام، الطبعة العاشرة، دون دار نشر، ١٩٨٣، رقم ٤٧١ ص ٦٧٠.

حيث يكون للقاضي سلطة تقديرية في الحكم بمدة الحبس التي يراها على ألا تقل عن أربع وعشرين ساعة، ولا تزيد على ثلاث سنوات (المادة ١٨ من قانون العقوبات).

كما قرر في الفقرة الثانية من المادة ٩٢ من قانون البيئة أنه في حالة العود إلى مخالفة أحكام البند (١) تزداد الغرامة بمقدار المثل. وفي حالة العود إلى مخالفة أحكام البندين (٢)، (٣) تكون العقوبة الحبس وغرامة لا تقل عن ثلاثمائة ألف جنيه ولا تزيد على خمسمائة ألف جنيه أو إحدى هاتين العقوبتين [...].

وهنا فرق المشرع في العقوبة في حالة العود إلى مخالفة البند (١) من المادة ٩٢ من قانون البيئة والتي تتعلق بالعود إلى مخالفة عدم تجهيز السفينة الأجنبية التي تستخدم الموانئ المصرية أو تبحر عبر المنطقة البحرية الخاصة بمعدات خفض التلوث، وبين العود إلى مخالفة أحكام البندين (٢)، (٣) والتي تتعلق بعدم اتخاذ جميع الاحتياطات الكافية لمنع أو تقليل آثار التلوث قبل وبعد وقوع العطب في السفينة أو أحد أجهزتها أو عدم إخطار الجهة الإدارية المختصة فوراً بالتفريغ الناتج عن عطب بالسفينة أو بإحدى أجهزتها، وكذلك عدم إبلاغ الجهة الإدارية المختصة فوراً عن كل حادث تسرب للزيت. ففي حالة العود إلى مخالفة أحكام البند (١) فقد شدد المشرع عقوبة الغرامة بمقدار المثل، بحيث يصبح الحد الأدنى لها مائة وأربعين ألف جنيه، والحد الأقصى لها ستمائة ألف جنيه.

أما في حالة العود إلى مخالفة أحكام البندين (٢) و(٣) من المادة ذاتها، فقد شدد المشرع العقوبة، إذ رفع حدّي الغرامة المالية، فصار الحد الأدنى ثلاثمائة ألف جنيه بدلاً من سبعين ألفاً، وارتفع الحد الأقصى إلى خمسمائة ألف جنيه بدلاً من ثلاثمائة ألف. كما أجاز المشرع توقيع عقوبة الحبس كعقوبة تكميلية إلى جانب الغرامة، بحيث يجوز للمحكمة، وفقاً لسلطتها التقديرية، أن تكتفي بعقوبة الغرامة فقط، أو أن تجمع بين العقوبتين معاً.

فالتخيير بين الحبس والغرامة لا يراد منه في الواقع إلا أن يترك للقاضي الحرية في تقدير كل متهم من جهة استحقاقه لهذه العقوبة أو تلك أو الجمع بينهما، طبقاً لمبدأ تفريد العقوبة.

وكل أمر يجعل القانون فيه للقاضي خيار الأخذ والترك، فلا حرج عليه أن مال لجانب دون آخر من جانبي الاختيار، ولا يمكن الإدعاء عليه في هذا بمخالفة القانون. وإذا كانت المادة ٩٢ من قانون البيئة قد جعلت الأمر جوازياً للمحكمة ومتروكاً لمطلق تقديرها فلا يجوز الطعن في حكمها لعدم إستعمالها هذه الرخصة، وأن القاضي عندما يستعمل سلطته التقديرية في الحبس أو في الغرامة، فإنه أيًا كان الرأي الذي ينتهي إليه لا يرتكب أي خطأ قانوني.

ومع ذلك، يظل تطبيق هذه العقوبات رهناً بتحقق شروط العود المنصوص عليها في المادة ٤٩ من قانون العقوبات ^(١).

الحالة الثانية: الجريمة متعدية القصد:

نصّت المادة ٩٥ من قانون البيئة رقم ٤ لسنة ١٩٩٤ على هذا الظرف المشدد، باعتباره أحد الأسس التي تستوجب تشديد العقوبة في حالات معينة. حيث قررت بأن "يعاقب بالسجن مدة لا تزيد على عشر سنوات كل من ارتكب عمداً أحد الأفعال

^(١) تنص المادة (٤٩) من قانون العقوبات على أن:

"يعتبر عائداً: أولاً: من حكم عليه بعقوبة جنائية وثبت ارتكابه بعد ذلك جنائية أو جنحة. ثانياً: من حكم عليه بالحبس مدة سنة أو أكثر وثبت أنه ارتكب جنحة قبل مضي خمس سنين من تاريخ انقضاء هذه العقوبة أو من تاريخ سقوطها بمضي المدة. ثالثاً: من حكم عليه لجنائية أو جنحة بالحبس مدة أقل من سنة واحدة أو بالغرامة وثبت أنه ارتكب جنحة مماثلة للجريمة الأولى قبل مضي خمس سنين من تاريخ الحكم المذكور.

وتعتبر السرقة والنصب وخيانة الأمانة جنحاً مماثلة في العود.

وكذلك يعتبر العيب والإهانة والسب والقذف جرائم مماثلة".

المخالفة لأحكام هذا القانون إذا نشأ عنه إصابة أحد الأشخاص بعاهة مستديمة يستحيل برؤها، وتكون العقوبة السجن إذا نشأ عن المخالفة إصابة ثلاثة أشخاص فأكثر بهذه العاهة. فإذا ترتب على هذا الفعل وفاة إنسان تكون العقوبة السجن المشدد. وتكون العقوبة السجن المؤبد إذا ترتب على الفعل وفاة ثلاثة أشخاص فأكثر".

ويتطلب هذا الظرف أن تزداد جسامه الأذى إلى حد اتخاذ صورة العاهة المستديمة، أو الوفاة؛ ويتعين أن تتوافر ابتداء الأركان العامة للاعتداء على البيئة البحرية بالتلوث. يلاحظ أن النموذج القانوني قد تطلب نتيجة معينة لقيام الجريمة المنصوص عليها في المادة ٩٥ من قانون البيئة، والتي تتمثل على سبيل الحصر (بالعاهة المستديمة أو الوفاة)، أي أنها لا تقتصر على الاضرار الجسيمة بالبيئة البحرية (بكافة مكوناتها من هواء أو ماء أو نباتات أو حيوانات)، وإنما قد تتمثل النتيجة بالوفاة لأي شخص سواء كان متواجد داخل السفينة أو خارجها، ولا أهمية إن كان ذلك الشخص من الركاب أو أفراد الطاقم أو أحد الصيادين، فهي تشمل أي إنسان حي يتأثر بتلك الكمية من التصريف للزيت أو المزيج الزيتي مؤدياً إلى تحقق الوفاة.

والملاحظ في هذا النص أن المشرع المصري فرق بين حالتين: الأولى تتعلق بالتلوث الذي يؤدي إلى إصابة شخص بعاهة مستديمة، حيث تكون العقوبة السجن لمدة لا تتجاوز عشر سنوات. أما إذا أدى الفعل إلى إصابة ثلاثة أشخاص أو أكثر بهذه العاهة، فتتراوح العقوبة بين ٣ إلى ١٥ سنة سجن. أما الحالة الثانية، فتتعلق بالتلوث الذي يؤدي إلى وفاة شخص، حيث تكون العقوبة السجن المشدد لمدة تتراوح بين الحدين العامين، أي لا تنقص عن ثلاث سنين ولا أن تزيد على خمس عشرة سنة. وإذا أدى التلوث إلى وفاة ثلاثة أشخاص أو أكثر، فتكون العقوبة السجن المؤبد.

ولم يرد في القانون تعريف للعاهة المستديمة، فقد اقتصر على ذكر أمثلة لها في نص المادة ٢٤٠ من قانون العقوبات: فبعد أن ذكر أهم حالاتها أرفد ذلك بقوله "أو أي عاهة مستديمة يستحيل برؤها". وهو نفس المصطلح المستخدم في نص المادة ٩٥

من قانون البيئة، وأهم عنصر في فكرة العاهة المستديمة هو "عدم قابليتها للشفاء" أو "استحالة برئها" حسب تعبير القانون.

ولا يتصور الشروع في هذه الجريمة، لأن الشروع يقتضي قصد إحداث النتيجة الجسيمة (العاهة المستديمة أو الوفاة)، وهو ما لا يجوز في هذه الجريمة.

المبحث الثالث

العقوبات المقررة بحق الأشخاص الاعتبارية

لم يتضمن قانون العقوبات المصري نصًا عامًا يُقرر صراحة المسؤولية الجنائية للأشخاص الاعتبارية، وهو ما قد يُستدل منه على اتجاه المشرع المصري إلى استبعاد مساءلتهم كأصل عام. غير أنّ هذا الاتجاه لم يكن مطلقًا أو مانعًا لتطور الموقف التشريعي، إذ دفعت الاعتبارات العملية وتنامي خطورة الأنشطة التي تباشرها الكيانات المعنوية، لاسيما في المجالات البيئية والاقتصادية والمالية، بالمشرع إلى العدول الجزئي عن هذا المبدأ، من خلال إقرار المسؤولية الجنائية للأشخاص الاعتبارية على نحو استثنائي وفي إطار ضيق.

وقد تجلّى هذا التحول في بعض التشريعات الخاصة^(١) التي تبنت صراحة مسؤولية الشخص الاعتباري عن أفعال مجرمة، مستقلة عن مسؤولية الشخص الطبيعي القائم بالفعل، بل وسمحت بمساءلتها معًا في إطار ما يُعرف بازدواج المسؤولية. ويُعد قانون البيئة رقم ٤ لسنة ١٩٩٤ من أبرز النماذج التشريعية التي كرست هذا الاتجاه، إذ أُلقي على الأشخاص الاعتبارية التزامات قانونية محددة، وأُقر بمسؤوليتهم عن العقوبات

(١) مثل نص المادة ٦ من القانون رقم ٢٨١ لسنة ١٩٩٤ بشأن تنظيم التعامل بالنقد الأجنبي المعدل للقانون رقم ٤٨ لسنة ١٩٤١ على أنه "يسأل الشخص المعنوي جنائيًا عن الجرائم المنصوص عليها في هذا القانون إذا [...]". والمادة ٥٣٥ من القانون رقم ١٧ لسنة ١٩٩٩ بإصدار قانون التجارة على أن "يعاقب بغرامة لا تتجاوز ألف جنيه، المستفيد الذي يحصل بسوء نية على شيك ليس له مقابل وفاء سواء في ذلك أكان شخصًا طبيعيًا أم اعتباريًا".

المالية والتعويضات المدنية المترتبة على جرائم بيئية، وعلى وجه الخصوص ما يتصل بتلويث البيئة البحرية، كما ورد في المواد ١٩ و ٩٣ و ٩٤ من القانون ذاته.

وبذلك، يتضح أن المشرع المصري، وإن لم يعترف بمسؤولية الشخص الاعتباري ضمن قانون العقوبات العام، قد أقر بها في تشريعات نوعية، استجابة لمتطلبات الواقع وتماشياً مع الاتجاهات القانونية الحديثة الرامية إلى تعزيز فاعلية الحماية الجنائية في مواجهة الجرائم المعقدة التي ترتكب باسم الأشخاص الاعتبارية أو لحسابهم.

بالإضافة إلى ذلك، فقد ناقشت مجموعة من المؤتمرات الدولية مسألة الحماية الجنائية للبيئة، وأوصت بضرورة الأخذ بفكرة المسؤولية الجنائية للأشخاص الاعتبارية، واتضح أن جرائم تلوث البيئة البحرية ترتكب عادة بواسطة الشخص الاعتباري أكثر منها من الأفراد، وتتم غالباً في سياق الأنشطة الصناعية والحرفية والزراعية المرتبطة بالمشروعات والشركات والتي تتجاوز قدرة الأفراد ووسائلهم، بل يمكن القول إن أغلب وأخطر جرائم تلوث البيئة البحرية لا ترتكب إلا بواسطة الأشخاص الاعتبارية نتيجة ازدياد أعدادها واتساع نشاطها وشموله لمختلف أوجه الحياة وسيطرتها على الأدوات والمعدات والآلات والمواد المسببة للتلوث.

كما أوصى المؤتمر السادس للجمعية المصرية للقانون الجنائي المنعقد في القاهرة عام ١٩٩٣، بامتداد المسؤولية الجنائية في جرائم تلويث البيئة إلى الأشخاص الاعتبارية، عامة كانت أو خاصة^(١). وكذلك المؤتمر الخامس عشر للجمعية الدولية لقانون العقوبات المنعقد في ريو دي جانيرو بالبرازيل عام ١٩٩٤، حيث جاء في إحدى توصياته على أنه عندما تتسبب هيئة عامة في إلحاق ضرر جدي بالبيئة أو الإنسان، ينبغي أن يكون ممكناً ملاحقة الشخص الاعتباري العام جزائياً عن هذه الجريمة.

ولسنا في معرض الحديث عن مدى الأخذ بمبدأ المسؤولية الجنائية للأشخاص

(١) مجموعة أعمال المؤتمر منشورة على الرابط التالي:

الاعتبارية من عدمه، فقد تناولته العديد من الدراسات السابقة.

والرأي السائد قضاءً أن المشرع لا يسأل الشخص الاعتباري جنائياً، فكما قضت محكمة النقض المصرية^(١) بأن "الأصل أن الأشخاص الاعتبارية لا تسأل جنائياً عما يقع من ممثليها من جرائم أثناء قيامهم بأعمالهم، بل الذي يسأل هو مرتكب الجريمة شخصياً".

كما رفضت المحكمة الدستورية العليا مساءلة الشخص الاعتباري عن جريمة تلوث البيئة البحرية بالزيت، وذلك في حكمها الصادر في هذا الشأن^(٢) "بأن الأصل في الجريمة أن عقوبتها لا يتحمل بها إلا من أدين باعتباره مسؤولاً عنها، وهي بعد عقوبة يجب أن تتوازن وطأتها مع طبيعة الجريمة وموضوعها. بما مؤداه أن الشخص لا يزر غير سوء عمله، وأن جريرة الجريمة لا يؤخذ بها إلا جناتها، ولا ينال عقابها إلا من قارفها، وأن شخصية العقوبة وتناسبها مع الجريمة محلها مرتبطان بمن يعد مسؤولاً عن ارتكابها، ومن ثم تفترض شخصية العقوبة - التي كفلها الدستور المصري - شخصية المسؤولية الجنائية، بما يؤكد تلازمهما. ولئن كان ما تقدم يعبر عن العدالة الجنائية في

(١) نقض ١٦ مايو ١٩٦٧ مجموعة أحكام النقض س ١٨ ق ١٣١ ص ٦٨١؛ ٦ فبراير ١٩٨٣ س ٣٤ ق ٣٧ ص ٢٠٣؛ ٢٩ مارس ١٩٩٠ س ٤١ ق ٩٤ ص ٥٥٤؛ ٢٤ أكتوبر ١٩٩١ س ٤٢ ق ١٤٤ ص ١٠٥٠؛ جنح اقتصادي في الطعن رقم ٢٧٧٦ لسنة ٨٩ ق تاريخ الجلسة ٢٠ أكتوبر ٢٠٢٠.

(٢) القضية رقم ١٧٣ لسنة ٢٩ قضائية "دستورية" بجلسة ٥ ديسمبر ٢٠١٥. وراجع أيضاً: القضية رقم ٥٩ لسنة ١٨ قضائية "دستورية" بجلسة الأول من فبراير ١٩٩٧ مجموعة أحكام المحكمة الدستورية العليا، ج ٨ "دستورية" ص ٢٨٦. القضية رقم ١٣٩ لسنة ٢٩ قضائية "دستورية" بجلسة ١٣ يناير ٢٠١٨ ص ٣٥. القضية رقم ٦١ لسنة ٢١ قضائية "دستورية" بجلسة ٣ فبراير ٢٠١٨ ص ٢٠. القضية رقم ١٨٦ لسنة ٣٣ قضائية "دستورية" بجلسة ١٣ أكتوبر ٢٠١٨ ص ٣٤. القضية رقم ١٥٦ لسنة ٣٤ قضائية "دستورية" بجلسة ٢ نوفمبر ٢٠١٩. القضية رقم ١٠٣ لسنة ٣٤ قضائية "دستورية" بجلسة ٢ يناير ٢٠٢١. القضية رقم ١٣٢ لسنة ٣٢ قضائية "دستورية" بجلسة ١٤ يناير ٢٠٢٣.

مفهومها الحق، ويعكس بعض صورها الأكثر تقدمًا، إلا أن ذلك ليس غريبًا عن العقيدة الإسلامية، بل أكدتها قيمها العليا، إذ يقول الله تعالى - في محكمة آياته - " قُلْ لَا تُسْأَلُونَ عَمَّا أَجْرَمْنَا وَلَا نُسْأَلُ عَمَّا نَعْمَلُونَ" فليس للانسان إلا ما سعى، وما الجزاء الأوفى إلا صنو عمله، وكان وليد ارادته الحرة، متصلاً بمقاصدها.

وحيث أنه من المقرر قانونًا أن الفاعل إما أن ينفرد بجريمته أو يسهم معه غيره في ارتكابها، فإذا أسهم فإما أن يصدق على فعله وصف الجريمة التامة، وإما أن يأتي عملاً عملاً تنفيذياً فيها، إذا كانت الجريمة تتكون من جملة أفعال، سواء بحسب طبيعتها أو طبقاً لخطة تنفيذها، وحينئذ يكون فاعلاً مع غيره، إذا صحت لديه نية التدخل في ارتكابها، ولو أن الجريمة لم تتم بفعله وحده، بل تمت بفعل واحد أو أكثر تداخلوا فيها.

وحيث أنه وترتيباً على ما تقدم، فإن الجريمة المنصوص عليها في المواد (٤٩)، (٥٠) من قانون البيئة، ولئن حظرت على السفن - كشخص اعتباري - تصريف أو إلقاء الزيت أو المزيج الزيتي في البيئة البحرية، على نحو ما سبق ذكره. إلا أنه لما كانت مخالفة هذا الحظر لا تقع إلا من أشخاص طبيعيين، سواء كانوا ممثلين للشخص المعنوي أو قائمين بإدارته فعلياً، أو تابعين له، إذا ما ارتكب أحدهم الركن المادي للجريمة وحده، أو أتى عملاً تنفيذياً فيها مع غيره، واقترن ذلك بنية عمدية جوهرها علم من قارفها بالوقائع التي يقوم عليها كيان الجريمة، واتجاه ارادته إلى الاعتداء على المصلحة التي يحميها القانون، مخالفاً بذلك الحظر المفروض بنص المواد (٤٩)، (٥٠) على الشخص الاعتباري الذي يرتبط به.

ذلك أن الشخص لا يكون مسؤولاً عن الجريمة، ولا تفرض عليه عقوبتها، إلا باعتباره فاعلاً أو شريكاً فيها.

كل ذلك لا يعف النيابة العامة من واجبها المقرر بمقتضى القوانين في إقامة الأدلة على صحة التهمة التي تنسبها إلى مرتكب هذه الجريمة، فاعلاً أصلياً لها أو شريكاً فيها.

الخاتمة

يتّضح من خلال هذا البحث أن جريمة تلوث البيئة البحرية بالزيت تُشكّل تهديدًا حقيقيًا ومتزايدًا على المستويات البيئية والاقتصادية والقانونية، نظرًا لما تُحدثه من أضرار جسيمة تطلّ الموارد البحرية وتُفوّض أنشطة حيوية مثل الصيد والسياحة، فضلاً عن آثارها السلبية على الصحة العامة والتنوع البيولوجي. وقد كشفت الدراسة عن وجود جهود تشريعية على المستويين الوطني والدولي لمواجهة هذه الجريمة، إلا أن فعالية تلك الجهود لا تزال محدودة في بعض الجوانب.

وفي التشريع المصري، ظهرت ملامح اهتمام واضح بمسألة التلوث البحري، إلا أن الإطار القانوني لا يزال بحاجة إلى تطوير من حيث الدقة في التجريم، وتوسيع نطاق المسؤولية، وتعزيز التنسيق المؤسسي. أما على الصعيد الدولي، فإن الاتفاقيات البحرية، وعلى رأسها اتفاقية ماريول (MARPOL) واتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار لعام ١٩٨٢، تمثل أدوات قانونية مهمة، لكنها تتطلب التزامًا فعليًا وإرادة سياسية قوية لضمان إنفاذها بفعالية.

وقد أسفرت الدراسة التحليلية لجريمة تلوث البيئة البحرية بالزيت عن جملة من النتائج القانونية الهامة التي تعكس توازنًا بين متطلبات الحماية البيئية وضمانات الشرعية الجنائية.

أولاً، تبين أن تدخل القانون الجنائي في مجال حماية البيئة البحرية يُعد ضرورة لا غنى عنها، إلا أن هذا التدخل يجب أن يُوظف بصورة مكملّة للقوانين الإدارية والمدنية، لا أن يُشكّل الأداة الوحيدة لمواجهة التلوث البحري. وهو ما يقتضي الالتزام بمبدأ التناسب بين الجريمة والعقوبة، وتوفير الضمانات القانونية للمشتبه فيهم، في إطار من العدالة الجنائية.

ثانياً، يتمثل محل التجريم في هذه الجريمة في المساس بالبيئة البحرية عبر تصريف أو إلقاء الزيت أو المزيج الزيتي، وقد حدّد المشرع المصري نطاق تطبيق النصوص

العقابية في البحر الإقليمي والمنطقة الاقتصادية الخالصة لمصر، دون اعتبار لجنسية السفينة. كما امتد نطاق الحماية إلى أعالي البحار بالنسبة للسفن المسجلة في مصر، استناداً إلى مبدأ الامتداد الحكمي لقانون العقوبات.

ثالثاً، يُعد السلوك الإجرامي في هذه الجريمة إيجابياً بطبيعته، ويتمثل أساساً في فعل التصريف أو الإلقاء غير المشروع، كما قد يتحقق من خلال الامتناع عن أداء التزامات قانونية. وقد تبنى المشرع المصري نهجاً وقائياً، إذ لم يُشترط لتحقيق الجريمة وقوع ضرر بيئي فعلي، بل اكتفى بمجرد ارتكاب السلوك المجرّم.

رابعاً، تتسم النتيجة الإجرامية في جريمة تلوث البيئة البحرية بالزيت بخصوصية من حيث الزمان والمكان، إذ قد يتأخر ظهور آثار التلوث لسنوات طويلة، دون أن يؤثر ذلك على الطبيعة الوقتية للجريمة، كما أن هذه الآثار لا تقتصر على مكان وقوع الجريمة، بل قد تمتد إلى مناطق بحرية أخرى، سواء داخل الدولة أو خارجها، بفعل انتقال الملوثات عبر التيارات البحرية.

خامساً، أظهرت الدراسة أن الركن المعنوي في الجريمة يتجسد في القصد الجنائي العام، في ظل غياب نص يُحدد صورة خاصة للقصد، وهو ما يعني أن مجرد العلم والإرادة بارتكاب الفعل المحظور كافٍ لقيام الجريمة، دون الحاجة لإثبات نية الإضرار. وفي هذا الإطار، أتاح المشرع إعفاء الجاني من العقوبة في حالات محددة، إذا ثبت أن الدافع وراء التصريف كان حماية الأرواح أو تجنب كارثة وشيكة.

سادساً، اعتمد المشرع المصري مبدأ "النتائج المتجاوزة للقصد"، بما يسمح بمساءلة الجاني عن نتائج لم يكن يقصدها بصورة مباشرة، تعزيزاً لمبدأ الحيطة الواجب اتباعه عند التعامل مع المواد الخطرة على البيئة.

سابعاً، من حيث العقوبات، اختار المشرع الغرامة كجزاء رئيسي للجريمة في صورتها البسيطة، غير أن العقوبة قد تُشدّد لتصل إلى السجن المؤبد في حالات اقتران الجريمة

بظروف مشددة حددها القانون. كما لم يرد نص خاص يجيز العقاب على الشروع، مما يفيد بعدم معاقبته، باعتبار الجريمة من الجرح ما لم يرد استثناء تشريعي.

وتؤكد هذه النتائج في مجملها على أهمية تطوير الأطر التشريعية لمواكبة التحديات البيئية، وتحقيق التوازن بين حماية البيئة البحرية وتفعيل الضمانات الدستورية للعدالة الجنائية.

في ضوء ما توصلت إليه الدراسة من نتائج، يمكن تقديم مجموعة من التوصيات التي تهدف إلى تعزيز فعالية النظام القانوني في مواجهة جريمة تلوث البيئة البحرية بالزيت، سواء على المستوى التشريعي أو المؤسسي، وذلك على النحو التالي:

(١) تطوير التشريع الوطني البيئي: يُوصى بإعادة النظر في نصوص قانون البيئة المصري لتحديثها بما يتماشى مع التطورات الدولية في مجال حماية البيئة البحرية، مع النص صراحة على بعض الأفعال التي لا تزال محل خلاف أو غموض قانوني، وتوسيع نطاق التجريم ليشمل مراحل الإهمال المؤدي إلى التلوث.

(٢) تعزيز التكامل بين القوانين البيئية والجنائية والإدارية: ينبغي تعزيز التكامل بين مختلف القوانين ذات الصلة، بما يضمن تكامل الأدوار بين الأجهزة القضائية والبيئية والإدارية، وتقادي التضارب بين الاختصاصات، مع مراعاة التدرج في الجزاءات بما يحقق الردع دون إفراط أو تقريط.

(٣) تشديد الرقابة البحرية: ضرورة اعتماد وسائل الرقابة التقنية الحديثة لرصد التلوث البحري في الوقت الفعلي، بما في ذلك الأقمار الصناعية والطائرات بدون طيار، إلى جانب رفع كفاءة الأجهزة المختصة وتزويدها بالإمكانيات الفنية والبشرية اللازمة.

(٤) دعم الإطار الدولي للتعاون البيئي: تعزيز التزام مصر بالاتفاقيات الدولية ذات الصلة، وتكثيف التعاون الإقليمي والدولي لتبادل المعلومات والخبرات بشأن الوقاية من التلوث البحري ومكافحته، لا سيما في مناطق البحر الأحمر والبحر الأبيض المتوسط.

٥) تعزيز الثقافة البيئية القانونية: توعية العاملين في مجال الملاحة البحرية، ولا سيما في القطاعات الخاصة، بمخاطر التلوث والمسؤولية الجنائية والمدنية المترتبة عليه، من خلال برامج تدريبية وإعلامية متخصصة.

٦) مراعاة التوازن بين حماية البيئة وضمانات المتهم: التأكيد على ضرورة التفسير المتوازن للنصوص العقابية بما يحقق حماية البيئة دون الإخلال بالضمانات القانونية المقررة للمتهم، اتساقاً مع المبادئ الدستورية ومبدأ الشرعية الجنائية.

إن مواجهة جريمة تلوث البيئة البحرية بالزيت تتطلب رؤية قانونية متكاملة تركز على الوقاية، والمساءلة، والمعالجة، بما يضمن حماية البيئة البحرية للأجيال الحالية والمستقبلية.

تم بحمد الله وتوفيقه،،،

قائمة المراجع

أولاً: باللغة العربية:

- إبراهيم العبود، جريمة تلويث البيئة الهوائية - دراسة مقارنة، رسالة ماجستير، جامعة حلب، سوريا، ٢٠١٣.
- إبراهيم العناني، قانون البحار، الجزء الأول، المبادئ العامة - الملاحة البحرية - الصيد البحري، دار الفكر العربي، القاهرة، ١٩٨٥.
- أحمد أبو الوفا، القانون الدولي للبحار على ضوء أحكام المحاكم الدولية والوطنية وسلوك الدول واتفاقية ١٩٨٢، الطبعة الأولى، دون دار نشر، ١٩٨٨-١٩٨٩.
- أحمد عبد الظاهر، القوانين الجنائية الخاصة، النظرية العامة، منشأة المعارف، الإسكندرية، ٢٠١٨.
- أحمد عبد الكريم سلامة،
- قانون حماية البيئة (مكافحة التلوث - تنمية الموارد الطبيعية)، دار النهضة العربية، القاهرة، ٢٠٠٢-٢٠٠٣.
- - التلوث النفطي وحماية البيئة البحرية، المؤتمر العلمي الأول للقانونيين المصريين تحت عنوان الحماية القانونية للبيئة في مصر، الجمعية المصرية للاقتصاد والإحصاء والتشريع، القاهرة، ٢٥-٢٦ فبراير ١٩٩٢.
- أحمد فتحي سرور،
- الوسيط في قانون العقوبات، القسم العام، الطبعة السادسة، ٢٠١٥، دار النهضة العربية، القاهرة.
- - القانون الجنائي الدستوري، دار الشروق، القاهرة، الطبعة الثانية، ٢٠٠٢.
- أحمد محمد عبد العاطي، النظرية العامة لجرائم الاعتداء على البيئة، دراسة مقارنة بين القانون الجنائي والفقہ الإسلامي، رسالة دكتوراه، كلية الحقوق، جامعة القاهرة، ٢٠١٥.

- أحمد محمود سعد، استقراء لقواعد المسؤولية المدنية في منازعات التلوث البيئي، دار النهضة العربية، القاهرة، ١٩٩٤.
- أشرف توفيق شمس الدين، الحماية الجنائية للبيئة، الطبعة الأولى، دار النهضة العربية، القاهرة، ٢٠٠٤.
- بامون لقمان، المسؤولية الجنائية للشخص المعنوي عن جريمة تلويث البيئة، رسالة ماجستير، جامعة قاصدي مباح - ورقلة، كلية الحقوق والعلوم السياسية، الجزائر، ٢٠١٢.
- بن عيسى قرمزي، تلوث البيئة البحرية، رسالة ماجستير، جامعة يحيى فارس بالمدينة، الجزائر، ٢٠٠٧.
- رنا عبد الرحيم مردان، الحماية الجنائية لسلامة الملاحة البحرية للسفن، دراسة مقارنة، رسالة ماجستير، جامعة البصرة، كلية القانون والسياسة، العراق، ٢٠١٧.
- سليمان عبد المنعم،
- النظرية العامة لقانون العقوبات، دار المطبوعات الجامعية، الإسكندرية، ٢٠١٤.
- - تراجع مبدأ مادية الجريمة، دراسة نقدية في نصوص التشريع وأحكام القضاء، دار المطبوعات الجامعية، الإسكندرية، ٢٠١٥.
- صالح يحيى رزق ناجي، الحماية الجنائية للملاحة البحرية، رسالة دكتوراه، كلية الحقوق، جامعة القاهرة، ٢٠١٣.
- عادل ماهر الألفي، الحماية الجنائية للبيئة، دراسة مقارنة، رسالة دكتوراه، كلية الحقوق، جامعة المنصورة، ٢٠٠٧-٢٠٠٨.
- عاشور عبد الجواد عبد الحميد، حماية الخليج العربي من التلوث بالزيت في ضوء الاتفاقيات الدولية والإقليمية والتشريعات الوطنية، بحث مقدم إلى مؤتمر "نحو دور فاعل في حماية البيئة وتتميتها في دولة الامارات العربية المتحدة"،

المنعقد في مدينة العين - دولة الإمارات العربية المتحدة في الفترة من ٢-٤ مايو عام ١٩٩٩.

- عبد الحميد طه أحمد محسن، الحماية الجنائية للبيئة في التشريع اليمني، رسالة دكتوراه، كلية الحقوق، جامعة القاهرة، ٢٠١٥.
- عبد الرحمن حسين علام، الحماية الجنائية لحق الانسان في بيئة ملائمة، مكتبة نهضة الشرق، القاهرة، ١٩٨٥.
- عبد الفتاح الصيفي، المطابقة في مجال التجريم، محاولة فقهية لوضع نظرية عامة للمطابقة، الطبعة الثانية، دار النهضة العربية، القاهرة، ١٩٩١.
- عبدالله صالح محمد صالح الحمادي، الحماية الجنائية للبيئة، رسالة دكتوراه، كلية الحقوق، جامعة عين شمس، ٢٠٢٠.
- عبد الهادي عشري، الاختصاص في حماية البيئة البحرية من التلوث، رسالة دكتوراه، كلية الحقوق، جامعة القاهرة، ١٩٨٩.
- عماد فاضل ركاب المالكي، عقيل حمزة كاظم، الحماية الجزائية للبيئة البحرية من التلوث النفطي، دراسة مقارنة، مجلة دراسات البصرة، جامعة البصرة، مركز دراسات البصرة والخليج العربي، العدد ٣٠، ٢٠١٨.
- عمر السعيد رمضان، بين النظريتين المعيارية والنفسية للإثم (بحث في طبيعة الركن المعنوي للجريمة)، دار النهضة العربية، القاهرة، ١٩٩٢.
- عوض محمد، قانون العقوبات، القسم العام، دار المطبوعات الجامعية، الإسكندرية، ١٩٩٨.
- غزلان ناصح، المسؤولية الجنائية والمدنية عن جرائم البيئة، دراسة مقارنة في ظل التشريعات الوطنية والدولية، رسالة دكتوراه، كلية الحقوق، جامعة عين شمس، ٢٠٢٠.
- فرج صالح الهريش، جرائم تلويث البيئة، دراسة مقارنة، المؤسسة الفنية للطباعة والنشر، الطبعة الأولى، ١٩٩٧.

- فيصل محمد فؤاد حجاج، موقف القانون من مكافحة جرائم تلويث البيئة ودور الشرطة على خريطة مكافحة، أكاديمية الشرطة، كلية الدراسات العليا، ١٩٩٨.
- ماجد راغب الحلو، قانون حماية البيئة في ضوء الشريعة، دار الجامعة الجديدة، الإسكندرية، ٢٠٠٧.
- محمد أحمد المنشاوي، الحماية الجنائية للبيئة البحرية، دراسة مقارنة، دار النهضة العربية، القاهرة، ٢٠٠٥.
- محمد السيد أحمد الفقي، المسؤولية المدنية عن أضرار التلوث البحري بالزيت، دار المطبوعات الجامعية، الإسكندرية، ٢٠٠٠.
- محمد حسن الكندري، المسؤولية الجنائية عن التلوث البيئي، رسالة دكتوراه، كلية الحقوق، جامعة عين شمس، ٢٠٠٥.
- محمد حسين عبد القوي، الحماية الجنائية للبيئة الهوائية، بدون دار نشر، ٢٠٠٢.
- محمد عزت، الارهاب البحري، نحو نظرية عامة للحماية الجنائية للملاحة البحرية من الارهاب البحري - دراسة مقارنة، دار النهضة العربية، القاهرة، ٢٠١٣.
- محمد مؤنس محب الدين، البيئة في القانون الجنائي - دراسة مقارنة، مكتبة الأنجلو المصرية، ١٩٩٥.
- محمود سمير الشرقاوي، التشريعات المحلية لحماية البيئة البحرية الساحلية في جمهورية مصر العربية، تقرير مقدم إلى الندوة الإقليمية لتشريعات حماية البيئة البحرية الساحلية، برنامج دراسات بيئة البحر الأحمر، عدن، ١٩٨٠.
- محمود محمود مصطفى، شرح قانون العقوبات، القسم العام، الطبعة العاشرة، دون دار نشر، ١٩٨٣.
- محمود نجيب حسنى، شرح قانون العقوبات، القسم العام، الطبعة الثامنة، دار النهضة العربية، القاهرة، ٢٠١٦.

- منير الفتتي، الحماية الجنائية للبيئة البحرية من التلوث، رسالة ماجستير، جامعة الجزائر ١، كلية الحقوق بن عكنون، الجزائر، ٢٠١٣-٢٠١٤.
- ميرفت محمد البارودي، المسؤولية الجنائية عن الاستخدامات السلمية للطاقة النووية، رسالة دكتوراه، كلية الحقوق، جامعة القاهرة، ١٩٩٢.
- نعيمة عيمر، فعالية القانون الجنائي للبيئة، محاضرات ملقاة على طلبة الماجستير للبيئة والعمران، مطبوعة وغير منشورة، ٢٠١٣.
- نور الدين هنداي، الحماية الجنائية للبيئة، دراسة مقارنة، دار النهضة العربية، القاهرة، ١٩٨٥.

ثانياً: باللغة الأجنبية:

- Alexandre Frambery-Lacobone: La recherche de l'intention en droit pénal contemporaine, XIX e – XX e siècles, thèse, Droit, université de Bordeaux, 2022.
- Alexander Kiss: Droit international de l'environnement, Éd. Pédone, Paris, 1989.
- Colette-Basacqz (N.): La répression de l'omission en droit international pénal et en droit Belge, Ann. Dr. Louvain, 1995.
- Guihal (D.): Droit répressif de l'environnement, n° 1148-1285.
- Michaël G. Faure: Vers un nouveau modèle de protection de l'environnement par le droit pénal, Revue Européenne de Droit de l'environnement, n°1, 2005
- Michel Essou: Le droit penal maritime, centre de droit maritime et des transports, Mémoire pour l'obtention de D.E.S.S. de droit maritime et des transports, université de droit d'Economie et des sciences d'Aix-Marseille, Faculté de droit et de science politique d'Aix-Marseille, 2003-2004.
- Pradel (J.) et Varinard (A.): observation sur crim. 18 juill. 1973, 8 fev. 1977, Les grand arrêts, Tome I, Les sources du droit pénal, L'infraction, Grands arrêts, Dalloz, 1995.

- Guihal (D.): Droit répressif de l'environnement, n° 1148-1285.
- Prieur (M.): Droit de l'environnement, 4^e éd.
- Thierry, combacau, Vallée: Droit international public, Montchrestien, Paris, 5 éd. 1987.
- Verhaegen (J.):
 - Les incertitudes de la répression de l'omission en droit pénal Belge, R.D.P.C. 1983.
 - Les incertitudes de la répression de l'omission en droit pénal Belge, R.D.I.P. 1984.

قائمة المختصرات

Liste des abrévations

Ann. Dr. Louvaine	Annales de la faculté de droit de Louvaine
D.	Recueil Dalloz
éd.	édition
op.cit.	opera citato (ouvrage précité)
P.	page
R.D.I.P.	Revue générale de droit international public
R.D.P.C.	Revue de droit pénal et de criminologie
s.	Et suivants