



جامعة مدينة السادات
معهد الدراسات والبحوث البيئية
المؤتمر الدولي الرابع للدراسات والبحوث البيئية
" بيئة مستدامة ذكية "



Journal of Environmental Studies and Researches (2017), 7(2-A):15-28

نحو قياسات لتلوث البيئة البحرية بالكويت

احمد مطلق جبران الهاملي

معهد الدراسات والبحوث البيئية - جامعة مدينة السادات

ملخص البحث:

منذ مدة والمجتمعات الصناعية تنقل الفكرة القائلة، بأن الطبيعة تشكل في آن واحد مخزن هائل للموارد الطبيعية، ومكب طبيعي للفضلات الناتجة عن استغلالها، وتستند هذه الفكرة إلى أن الطبيعة بإمكانها أن تتجدد دائما، سواء في الحال أو في المستقبل، في حين بدأ تدهور البيئة يظهر ليس كأذى لا بد منه، ولكن كأذى يمكن محوه. وتدرجيا بدأت هذه الفكرة تتقهقر، واضطرت معها الحكومات إلى إيجاد حلول لهذه المشكلة، وبذلك بدأ البحث عن نموذج علاجي لمكافحة التلوث كأولوية في السياسة البيئية. ويعتبر هذا النموذج أن الكل قابل للتعويض والإصلاح، وكل ما تم تلويثه يمكن تنظيفه، وكل ما تم تدميره يمكن إرجاعه، وفرض الإصلاح الفوري للأضرار المطلوبة كنموذج.

إن تدخل القانون في حماية البيئة لم يكن فعال إلا منذ عهد قريب نسبيا، وذلك بظهور متخصصين قانونيين في مجال البيئة، لوضع آليات قانونية لحماية وإدارة البيئة، نتيجة الكوارث البيئية التي حدثت خلال القرن الماضي، ومنذ ذلك الحين تم وضع ترسانة قانونية هامة على المستوى الدولي والإقليمي والوطني، هذا التدخل القانوني لإنقاذ البيئة لم يكن خالي من الصعوبات، والواقع أن الصعوبات الأولى التي ظهرت هو تحديد مفهوم القانون البيئي، وهناك عدة نظريات تم تقديمها في هذا الموضوع⁽¹⁾

فالقانون البيئي يظهر في نظر العديد من الباحثين كمفهوم معقد بالنظر إلى علاقته الوثيقة بالعلوم والتكنولوجيا " فهمه يتطلب حد أدنى من المعرفة العلمية وأي تفكير نقدي حول هذا الموضوع يتطلب نهجا متعدد التخصصات"⁽²⁾

إن تدخل العلوم في مجال قانون البيئة كان الهدف منه تنظيم استعمال العناصر الطبيعية، وحمايتها، وإدارتها بشكل عقلائي وبطريقة مستدامة، هذا القانون الذي يصفه البعض " بقانون التلاقي" بحيث يلتقي فيه من جهة القانون الداخلي بالقانون الدولي، ومن جهة أخرى القانون الخاص بالقانون العام فهو نظام قانوني جديد⁽³⁾

والفرع من القانون البيئي المتعلق بحماية البيئة البحرية ضد التدهور يسمى قانون البيئة البحرية، بيد أن هناك مخاطر الخط التي يجب تجنبها، في الواقع يوجد العديد من العلوم القانونية ذات الصلة بالبحر، وعليه فمن المهم التفرقة بين القانون البحري، وقانون البحار، وقانون البيئة البحري⁽⁴⁾.

فالقانون البحري هو فرع من فروع القانون الخاص، فهو في جوهره قانون التجارة إذ يتضمن الملاحة والأمن البحري، الشحن، عقود النقل البحري ومشاكل المسؤولية، أما قانون البحار فهو فرع من فروع القانون العام الذي ينظم العلاقات بين الدول حول المناطق البحرية، وقد عرف قانون البحار تطور كبير خلال السنوات الماضية، فأصبح يشمل عدة فروع منها، قانون البيئة البحرية، قانون الاتصالات والتجارة، وقانون الثروة البحرية⁽⁵⁾.

قانون البحار يحدد المناطق البحرية عن طريق تقسيم الوسط البحري إلى عدة أقسام، متجاهلا أهمية المناطق الساحلية، لكن تم ملئ هذا الفراغ عن طريق زيادة التركيز على المناطق الساحلية التي تعتبر حلقة وصل بين اليابس والبحر، وقاع البحر وباطن الأرض وكذلك المجال الجوي فوق البحر⁽⁶⁾.

وعليه فقانون البيئة البحرية في هذه الحالة في منتصف الطريق بين قانون البيئة و قانون البحار، والذي أصبح الآن يتضمن قواعد تتعلق بحماية البيئة البحرية والمحافظ عليها، وهذا اعتراف بأن الأنشطة التي تمارس سواء في البر أو البحر تشكل تحديا كبيرا للأنظمة البيئية البحرية والساحلية التي صممت لتشكل وحدة واحدة أو تقتصر على منطقة جغرافية معينة، لذا يعتبر البعض أن قانون البيئة البحرية هو نقطة التقاء بين قانون البحار والقانون الدولي للبيئة⁽⁷⁾.

يعكس قانون البيئة البحرية، الالتزام القوي للدول والمؤسسات الدولية للتعاون، من أجل حماية وإدارة البيئة البحرية والمناطق الساحلية، هذا الفرع من القانون الدولي للبيئة، يركز على آليات قانونية دولية واتفاقيات دولية وأحكام وقرارات دولية غير ملزمة، وهو السبب الذي يفسر ضرورة ضبط ومعالجة المشاكل البيئية في إطار دولي. فالأستاذ " ألكسندر كريس " يرى أنه إذا كانت البيئة غير قابلة للتجزئة، فهذا صحيح بصفة خاصة بالنسبة للبيئة البحرية لأسباب واضحة، فالتلوث البحري لا يمكن مكافحته بفعالية إلا على المستوى الدولي فقط. " فالطابع الفريد للبيئة البحرية يتطلب ضرورة معالجة جميع المشاكل المرتبطة بالبيئة البحرية بشكل كلي وليس بشكل متناثر^(٨)

فالدول أكدت في ديباجة اتفاقية قانون البحار لعام ١٩٨٢، وعيها وإدراكها بأن المشاكل، فمعايير القانون الدولي المتعلقة بالمناطق البحرية مترابطة ارتباطا وثيقا ويجب النظر فيها ككل للبيئة تتميز بأنها وظيفية تستجيب لمعالجة مشكلة محددة^(٩)

١- المؤتمرات واتفاقيات حماية البيئة البحرية

إن التلوث البحري بالنفط هو أول من جلب الانتباه لوجود مشكلة تتطلب تدابير للمكافحة على المستوى الدولي، وتعتبر اتفاقية لندن المبرمة في ١٢ مايو ١٩٥٤ المتعلقة بمنع التلوث البحري بالنفط والمسماة " OILPOL Pollution Oil " أول خطوة محتشمة نحو هذا الطريق، والتي تم تعويضها في ٠٢ نوفمبر ١٩٧٣ باتفاقية " MARPOL Pollution " Marine " للوقاية من التلوث عن طريق السفن، وفي نفس الوقت تم اعتماد عدة اتفاقيات دولية متعلقة بمنع إلقاء النفايات، والاتفاقية المتعلقة بالمسؤولية المدنية عن الأضرار الناجمة عن التلوث بالنفط^(١٠) الاتفاقيات المتعلقة بأعالي البحار التي دخلت حيز التنفيذ في ٣٠ سبتمبر ١٩٦٢، الاتفاقية المتعلقة بالجرف القاري التي دخلت حيز التنفيذ في ١٠ يوليو ١٩٦٤، الاتفاقية المتعلقة بالمياه الإقليمية والمنطقة المناخمة والتي دخلت حيز التنفيذ في ١٠ سبتمبر ١٩٦٤. وأخيرا اتفاقية الصيد وحماية الموارد الحية في أعالي البحار والتي دخلت حيز التنفيذ في ٢٠ مارس ١٩٦٦، وتم الانتظار حتى نهاية المؤتمر الثالث الذي دام تسعة سنوات (١٩٧٣- ١٩٨٢)، وتم اعتماد الاتفاقية العامة لقانون البحار التي قدمت تعريفا لمفهوم البيئة البحري^(١١).

بداية انطلاق القانون الدولي للبيئة في المؤتمر الأول للبيئة الذي انعقد في استوكهولم من ٥ إلى ١٦ يوليو ١٩٧٢، و المؤتمر الثاني حول البيئة والتنمية البشرية الذي انعقد في ريو من ٣ إلى ١٤ يوليو 1992، و يتضمن الفصل السابع عشر منه، على الخطة الدولية لحماية البيئة البحرية من التلوث الناتج عن الأنشطة البرية^(١٢) والمؤتمر الثالث حول التنمية المستدامة المنعقد في جوهانسبورغ ٤ سبتمبر ٢٠٠٢، التي تم فيها معالجة الجوانب المتعلقة بالتنمية المستدامة وحماية البيئة^(١٣).

ونظرا لتعرض البحر الأبيض المتوسط للتلوث أدى ذلك إلى زيادة الوعي بضرورة حماية البيئة البحرية في البحر الأبيض المتوسط، في وقت مبكر من جانب المجتمع الدولي، فابتداء من عام ١٩٥٤ أصبحت منطقة البحر الأبيض المتوسط "منطقة ممنوعة " بموجب اتفاقية لندن للوقاية من التلوث بالنفط لعام (١٩٥٤ OILPOL)، وكما اعتبرت بعد ذلك " منطقة خاصة " بموجب الملحق الأول والثاني والخامس من اتفاقية لندن الدولية المبرمة في ٠٣ نوفمبر ١٩٧٣ والمتعلقة بالوقاية من التلوث عن طريق السفن (MARPOL)، كما أن برنامج الأمم المتحدة للبيئة، اختار البحر الأبيض المتوسط لتكريس أول خطة عمل في هذا البرنامج الذي بني على أساسه النظام القانوني الحالي لحماية إطار برنامج البحار الإقليمية للبيئة البحرية في المتوسط من التلوث^(١٣)

يشكل نظام برشلونة لحماية البيئة البحرية والمناطق الساحلية حاليا، إطار شامل ومعقد، وهو ثمرة تطور طويل للقانون الدولي، والعلاقات بين دول حوض البحر الأبيض المتوسط^(٩)

٢- التلوث البحري

وردت عدة تعريفات للتلوث البحري نذكر منها تعريف قدمه sur expert'd Groupe من مجموعة الخبراء عهدت إليهم بعض الوكالات المتخصصة التابعة للأمم المتحدة^(٤) وهي " les aspectsscientifiques de la pollution " GESAMP " marine سنة ١٩٧٢ بدراسة المظاهر العلمية لحماية البيئة البحرية من التلوث. والتي قدمت تعريفا للتلوث البحري لقي قبول رعا وأخذت به معظم الاتفاقيات الدولية المعنية بالتلوث البحري مفاده " إدخال الإنسان بطريقة مباشرة أو غير مباشرة مواد أو طاقة إلى البيئة البحرية بما فيها مصبات الأنهار، عندما تتجم عنها بعض الآثار الضارة كإلحاق الأذى بالموارد الحية أو الإضرار بصحة الإنسان أو إعاقة أوجه النشاط البحري بما فيها الصيد، والتي يمكن أن تقلل من درجة نقاء مياه البحر وصلابيتها لبعض الاستخدامات.

وخصص الجزء الثاني عشر من قانون البحار لعام ١٩٨٢ والذي يحتوي على ستة وأربعون مادة لحماية البيئة البحرية والحفاظ عليها من التلوث، حيث عرفت الفقرة الرابعة من المادة الأولى التلوث على أنه " إدخال الإنسان في البيئة البحرية، بما في ذلك مصبات الأنهار، بصورة مباشرة أو غير مباشرة، مواد أو طاقة تتجم عنها أو يحتمل أن تتجم 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 المشروع للبحار، والحط من نوعية قابلية مياه البحر للاستعمال، والإقلال من الترويج السياحي و الاصطياف^(١٥) . وعليه يمكن أن نستنتج من جملة التعريفات أن التلوث البحري يجب أن تتوفر له ثلاثة عناصر هي :

- ١- وقوع تغير في البيئة قد يكون هذا التغير كيميائي أو نوعي يؤدي إلى تغير في نوعية الماء أو في لونه أو طعمه أو تركيبه، وقد يكون تغير كمي فارتفاع درجة حرارة مياه البحار والمحيطات تؤدي إلى القضاء على الكائنات الحية الحيوانية الموجودة في البيئة البحرية، وقد يكون التغير مكاني فتغير مكان وجود بعض المواد في غير بيئتها الطبيعية يؤدي إلى تلوث البيئة فنقل النفط من أماكن وجوده وإلقائه أو مخلفاته في مياه البحار والأنهار يؤدي إلى تلوث هذه المياه وجلب الأذى للكائنات الحية البحرية، وقد يكون التغير زمني بحيث يترتب على تغير زمان تواجد بعض المواد أو الطاقات في البيئة تلوث البيئة البحرية^(١٦).
- ٢- التغير بسبب الإنسان : أن ما يلاحظ على التعريفات السابقة أنها ترجع التلوث، لإرادة الإنسان المباشرة أو غير المباشرة. وهذا بسبب الأنشطة المختلفة التي يقوم بها لتلبية متطلباته اليومية، دون الاعتداد بأنه قد لا تكون لإرادة الإنسان مساهمة في حدوث التلوث البحري كالبراكين والزلازل، والفيضانات... إلخ لذلك يمكن تعريف التلوث البحري بأنه " كل ما يحدث من تغير في مكونات البيئة البحرية، سواء أكان ذلك راجعا لأفعال الإنسان المباشرة وغير المباشرة أو لأفعال الطبيعة كالزلازل والبراكين، وتؤدي إلى اختلال التوازن البيئي للبحار. وهو ما أشارت إليه الفقرة الثالثة من المادة الرابعة من اتفاقية برشلونة لحماية البحر المتوسط من التلوث لعام ١٩٧٦ بنصها على أن " تتعهد الأطراف المتعاقدة كذلك بتعزيز التدابير المتعلقة بحماية البيئة البحرية من جميع أنواع التلوث ومصادره في منطقة البحر المتوسط". وتنص المادة ١٩٤ من اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار لعام ١٩٨٢ " تتخذ الدول منفردة أو مشتركة حسب الاقتضاء جميع ما يلزم من التدابير المتشعبة مع هذه الاتفاقية لمنع تلوث البيئة لبحرية وخفضه والسيطرة عليه أيا كان مصدره"^(١٧).
- ٣- وقوع أو احتمال وقوع الضرر: الذي يلحق بالبيئة البحرية والذي يمس المواد الحية بما فيها الإنسان، وغير الحية من جراء التلوث^(١٨)

١/٢ التدابير القانونية في الحد من التلوث البحري

١/١/٢ الأركان القانونية في جرائم تلويث البيئة البحرية

١/١/٢/٢ الركن الشرعي في جرائم تلويث البيئة البحرية

ويتم التعرض له عند الحديث عن القوانين المنظمة للبيئة البحرية في الكويت

٢/١/١/٢ الركن المادي في جرائم تلويث البيئة البحرية

يعرف الركن المادي للجريمة بأنه العمل الخارجي الذي يأتيه الإنسان ويجرمه القانون، وهذا الركن يعتبر أساس الجريمة من الناحية الواقعية ويثير الركن المادي في جرائم تلويث البيئة عموما إشكالية خاصة من حيث النشاط المادي ، فقد يكون إجبايا أو سلبيا كالامتناع ، وهذا النشاط قد يكون مشروعاً ومصروحاً به قانوناً ومستوفياً لكافة شروطه ، أو إثبات نشاط يجرمه القانون حتى ولو لم تترتب عليه نتيجة معينة وهو ما يعرف بالجرائم الشكلية^(٢٠).

يتجسد السلوك الإجرامي في جرائم تلويث البيئة البحرية في " فعل التلويث " باعتباره الفعل الذي يؤدي إلى تحقيق النتيجة التي يسعى من خلالها المشرع إلى الحيلولة دون وقوعها وهي تلويث البيئة البحرية. ويعرف فعل التلويث على أنه النشاط الإرادي الصادر عن الجاني والمتمثل في إضافة مواد ملوثة ، أياً كانت طبيعتها في الوسط البحري محمي بنص تجريمي. فالملوث البحري قد أضاف مواد ملوثة غيرت الخصائص الفيزيائية والكيميائية والبيولوجية للبيئة البحرية أثرت سلباً على التوازن البيئي فيها^(٢١) قضت محكمة النقض الفرنسية بتحقيق الركن المادي لجريمة تلويث مياه البحر بتحريك بعض المواد في المياه الموجودة أصلاً بها التي قد تحدث ضرراً بليغاً بالمياه وبالكائنات الحية ، على الرغم من لجوء المتهم إلى إثبات أنه لم يبق بالقاء أي مواد ضارة في هذه المسطحات المائية وفي نفس السياق قد قضت محكمة النقض الفرنسية في حكم آخر بإمكانية تحقق الركن المادي في جريمة تلويث مياه البحر عند القيام بأي فعل يضر بالثروة السمكية ، بالرغم من أن محكمة الاستئناف قد برأت المتهم من التهمة المنسوبة إليه ويتحقق الركن المادي أيضاً باتخاذ سلوك إجرامي إيجابي وإظهاره في مظهر خارجي ينهي عنه القانون. ويعتبر ارتكاب جرائم تلويث البيئة البحرية بسلوك إيجابي السمة الغالبة، ومثال ذلك ما نصت عليه المادة 52 من قانون رقم 03 - ١٠ الفرنسي المتعلق بحماية البيئة والتي تمنع كل صب أو غمر أو ترميد لمواد من شأنها الإضرار بالصحة العمومية والأنظمة البيئية البحرية. وقد يكون أيضاً السلوك الإجرامي سلبياً يتحقق بالامتناع عن القيام بفعل معين يفرضه القانون ومثاله ما نصت عليه المادة ٢٤ من القانون

الكويتي رقم (٣٨) لسنة ١٩٦٧ في شأن النظافة العامة التي تخضع نقل النفايات الخاصة الخطرة إلى ترخيص خاص. ومن ثم فإن نقلها دون الحصول على ترخيص تجعل المخالف يقع تحت طائلة العقوبات.

يشترط المشرع الكويتي لتوقيع الجزاء عن جريمة تلويث البيئة البحرية أن يؤدي السلوك الإجرامي إلى إحداث نتيجة مادية محددة. فالأثر المادي لجرائم تلويث البيئة البحرية يحدث اضطراب وخلل في الوسط البحري تجد فيه آلة العقاب الأساس لتدخلها^(٢٢) وتتميز النتيجة الإجرامية في جرائم تلويث البيئة البحرية بأنها عادة ما يتراخى تحققها، فتحدث في مكان أو زمان مختلفين عن مكان أو زمان السلوك الإجرامي، الأمر الذي يثير تساؤلات هامة تتعلق بالنطاق المكاني والزمني للنتيجة الإجرامية وما يرتبط بذلك من إشكاليات قانونية دقيقة ومعقدة.

٣/١/١/٢ الركن المعنوي في جرائم تلويث البيئة البحرية

لقيام الجريمة وتوقيع العقاب لا يكفي مجرد توافر ماديتها الظاهرة، وإنما يلزم بالإضافة إلى ذلك أن يكون الفعل الإجرامي ثمرة إرادة آتمة، سواء قصد الجاني السلوك الإجرامي أو أخطأ دون تعمد إحداث الفعل الإجرامي. غير أنه وفي الفترة الأخيرة بدأ يبرز اتجاه فقهي وقضائي في كل من فرنسا، بريطانيا وأمريكا يقيم المسؤولية الجنائية عن جرائم تلويث البيئة البحرية وعلى وجه الخصوص عن المخلفات الصناعية على أساس الأفعال المادية فقط، أي دون الاعتداد بفكرة الركن المعنوي، وهذا من شأنه أن يحول هذه الجرائم إلى جرائم مادية بغض النظر عن دور القصد الجنائي في إحداثها لصعوبة إثبات القصد الجنائي أو الخطأ غير العمدي وهذه الصعوبة تأتي من صعوبة معرفة القواعد العلمية الثابتة في التعامل مع المواد التي تسبب تلوثا للبيئة البحرية، كما أن تحديد الخطأ يقتضي دراسة كل المراحل التي تمر بها المواد الملوثة ومعرفة كيفية التعامل معها^(٢٣) لذلك نرى بأن المشرع الكويتي أحسن فعلا حينما توسع في الجرائم السلوكية أو الشكلية التي تشترط تحقق نتيجة معينة، وفي هذه الأحوال يفترض المشرع وجود الركن المعنوي افتراضا مطلقا وذلك لاعتبارات خاصة بتلك الطائفة من الجرائم^(٢٤)

٢/١/٢ تطبيق الجزاءات الجنائية في جرائم تلويث البيئة البحرية

تهدف السياسة البيئية إلى حماية البيئة البحرية والحفاظ عليها، ولا سبيل إلى تحقيق ذلك إلا إذا دعمت القوانين المهمة بحماية البيئة البحرية بالجزاءات القانونية. وتشمل القوانين المنظمة لحماية البيئة البحرية على جزاءات متنوعة، وهي عبارة عن مزيج من الجزاءات الجنائية والإدارية والمدنية في نظام واحد يوفر الجانب الردعي في العقاب إلى جانب التدابير الاحترازية وتتخذ الجزاءات الجنائية إحدى الصورتين العقوبة (أولا) أو التدبير الإحترازي (ثانيا).

١/٢/١/٢ العقوبة في جرائم تلويث البيئة البحرية.

تتنوع هذه العقوبات إلى نوعين عقوبات سالبة للحرية وعقوبات مالية فالعقوبات السالبة للحرية تتمثل في الحبس والسجن والإعدام، أما العقوبات المالية فهي الغرامات المالية وهي من أهم العقوبات المتداولة بالنسبة للجرائم البيئية.

• العقوبات السالبة للحرية

يعد الحبس العقوبة الأصلية السالبة للحرية في جرائم الجرح، ولقد استخدم المشرع الكويتي عقوبة الحبس استخداما موسعا في جرائم تلويث البيئة البحرية كما فعل بصدد جرائم البيئة الأخرى^(٢٥) ومن بين الجرائم التي توسع المشرع الكويتي في العقاب عنها باستخدام عقوبة الحبس:

- جريمة استعمال الآلات محظورة في الصيد البحري، التي يعاقب عنها بالحبس من ثلاثة إلى ستة أشهر
- جريمة استخراج مواد بحرية تخضع لرخص الاستعمال دون الحصول عليها، التي يعاقب عنها بالحبس من ستة أشهر إلى سنتين^(٢٦) العقوبات المالية هي العقوبات التي تصيب المجرم في ذمته المالية، وهي متنوعة ومتعددة وتأخذ أشكالا مختلفة، ومن أهم هذه العقوبات المالية الغرامة والمصادرة

• الغرامة

هي مبلغ من المال يلتزم المحكوم عليه بدفعه إلى خزينة الدولة. وتستخدم التشريعات الجنائية البيئية طرقا مختلفة في تحديد مقدار عقوبة الغرامة. فقد تكون الغرامة محددة ينص فيها المشرع إما على حدين أدنى وأقصى تاركا للفاضي سلطة التقدير بين هذين الحدين^(٢٧) ومن أمثلة المتعلقة بالصيد البحري ذلك ما نص عليه المشرع الكويتي بالقانون رقم ٤٦ لسنة ١٩٨٠.

يحرص المشرع الكويتي شأنه شأن التشريعات الحديثة على النص على قائمة من الجزاءات المتنوعة للعقاب في جرائم تلويث البيئة ، والتي يغلب عليها طابع التدبير أكثر من معنى العقوبة^(٢٨) وغالبا ما تكون هذه الجزاءات تبعية أو تكميلية ينطق بها القاضي إلى جانب العقوبات الأصلية المقررة للجريمة وبالإضافة على دورها الرادع فإن التدابير الإحترازية تحقق أيضا أهداف وقائية في الأحوال التي يكون فيها نشاط الملوث البحري على درجة عالية من الخطورة ، فيكون تجريده من وسائل ارتكاب الجريمة ما يحمل معنى العقوبة. وتتمثل أهم التدابير الإحترازية المقررة في جرائم تلويث البيئة البحرية في تدابير غلق المنشأة الملوثة، وتدابير المهنية ، وتدابير نشر الحكم الصادر بالإدانة^(٢٩)

٣/١/٢ الجزاءات الإدارية المتخذة ضد ملوثي البيئة البحرية

تحتل التدابير الإدارية أهمية كبيرة في ردع الملوث البحري ، حيث أنها تلعب دورا وقائيا وردعيا هاما يسهم إلى جانب الجزاءات الجنائية والمدنية في توفير الحماية الفعالة والمطلوبة للبيئة البحرية. فهي إجراءات وتدابير ذات طبيعة خاصة تتخذها الإدارة بشكل عاجل وسريع لدرء مخاطر التلوث البحري. وترجع أهمية هذا النمط من الجزاءات إلى ما تحظى به الهيئات الإدارية التي تختص بتوقيعها من مرونة إجرائية وخبرة اكتسبتها في هذا المجال. وبناءا على ذلك تنقسم الى قسمين: نظام الرخص وجزاء الإخلال به ثم دور الجباية والرسوم كجزاء إداري ومدى فعاليتها في حماية البحر^(٢٩).

١/٣/١/٢ نظام الرخص ومدى فعاليته في حماية البحر من التلوث

يعبر نظام الرخص أو الترخيص عن حالة قانونية تتعلق بمدى مشروعية نشاط الممارس من قبل الملوث البحري أو المرغوب في ممارسته ، وهو من أكثر التقنيات والوسائل استعمالا وفعالية لتوجيه نشاط الملوث البحري ومراقبته . فهو بداية يدخل ضمن أدوات وخصائص النظام الوقائي في ممارسة الحريات العامة للنظام العام بصوره وأبعاده المختلفة ، بحيث لا يمكن للنشاط الملوث أن يمارس إلا إذا سمحت بذلك الإدارة الوصية ، باعتبارها الجهة المختصة في حماية المجتمع من المخاطر التي قد تنجم عن ممارسة النشاط الاستثماري الملوث^(٣٠) ولقد اختلفت التعاريف في تحديد مفهوم نظام الرخص لعل من أهمها ما جاء به الدكتور محمد الطيب عبد اللطيف على أنه" وسيلة من وسائل تدخل الدولة في ممارسة النشاط الفردي للوقاية مما ينشأ عنه من ضرر ، وذلك بتمكين الهيئات الإدارية من فرض ما تراه ملائما من الاحتياطات التي من شأنها منع هذا الضرر ، أو رفض الإذن بممارسة النشاط إذا كان لا يكف للوقاية منه اتخاذ الاحتياطات المذكورة أو كان غير^(٣١).

٢/٣/١/٢ سؤولية الملوث البحري عن إخلاله بنظام الرخص

إن اخلال الملوث البحري شخص طبيعي أو منشأة مصنفة بنظام الرخص من شأنه ان يعرضه إلى جزاءات إدارية خاصة توقعها السلطات الإدارية لخرقه نظام الرخص الذي أوجدته الجهات الإدارية بمقتضى القوانين واللوائح . ومن أهم الجزاءات المقررة في هذا الشأن الغرامات الإدارية ، وكذا الحرمان من بعض الحقوق والامتيازات مثل سحب الرخصة، فقد تكون العقوبات الإدارية في بعض الأحيان أشد وقعا على المدان (الملوث البحري) من العقوبة السالبة للحرية، لذا تتجه السياسات العقابية الحديثة لبعض الدول نحو إحلال العقوبات الإدارية محل الجنائية. فقد تنبه الفقه الجنائي مؤخرا إلى أهمية دور الجزاء الإداري بجانب نظيره الجنائي وهذا لأسباب عدة ظهرت في الآونة الأخيرة، جعلت البحث عن بدائل للعقوبة الجنائية أمر حتمي للحد من العقاب ويعتبر وقف أو إلغاء أو سحب التراخيص من أهم الجزاءات التي تدخل في صميم صلاحيات السلطات الإدارية المختصة ، لأنها هي التي تمنح هذه التراخيص ، وهي تتمتع بهذه الامكانية بموجب القوانين المنظمة لهذه الأنشطة التي تؤثر على البيئة البحرية ، وبالتالي فهي تملك في المقابل وقف أو سحب أو إلغاء هذه التراخيص إذا تبين لها مخالفة المرخص له للضوابط والشروط الخاصة بممارسة النشاط الملوث^(٣١) ولعل أشد الجزاءات الإدارية على الملوث البحري التي يمكن توقيعها على مشروعه الاستثماري المتسبب في تلويث البيئة البحرية هو سحب وإلغاء هذه التراخيص، ومن تم إنهاء المشروع الاستثماري غالبا ما تلجأ الإدارة إلى سحب الرخصة في حالات محددة قانونا في التشريع البيئي الكويتي تتمثل غالبا في:

- أنه إذا أصبح استمرار تشغيل المشروع الاستثماري يمثل خطرا داهما على الأمن العام أو الصحة العامة أو على التوازنات البيئية ، كأن يخالف قواعد تصريف النفايات أو قواعد الإغراق في البيئة البحرية.
- إنه إذا أصبح المشروع غير مستوف للاشتراطات الأساسية الواجب توافرها فيه ، وأغلبها تتعلق بحماية البيئة^(٣٢)
- إذا وقف العمل بالمشروع لأكثر من المدة المحددة قانونا ، إذ لا مجال لبقاء الترخيص مع وقف العمل،
- إذا صدر حكم نهائي بإغلاق المشروع نهائيا أو بإزالته،
- إذا تماطل صاحب المشروع في الامتثال للمقتضيات التقنية التي تفرضها الإدارة.

٤/١/٢ الجباية البحرية وسيلة لحماية البحر وردع المخالف

يأتي تلوث البيئة البحرية حالياً في مقدمة القضايا التي تتحدى جهود التنمية الوطنية والدولية ، وهو مشكلة لا تنحصر آثاره غير المرغوبة في الدول المطلة على البحر فقط ، وإنما تمتد لتطال باقي الدول حتى تلك غير المطلة على البحر. وتنحصر هذه الآثار في الاستنزاف السريع للموارد الطبيعية النادرة ، وتعريض نظام البيئة البحرية للانهدام وتدمير إطاره الإيكولوجي. ولقد حذرت عدة أصوات عالمية من مغبة هذه الآثار وخطورتها لا على التوازن بين الكائنات ووسطها البيئي، وإنما على النمو الاقتصادي واستمراره بمعدلات معقولة نظراً لاستنفاد بعض الموارد الطبيعية ، وتأثيرها على تضخم البرامج المرصودة لمكافحة التلوث البحري وتزايد نسبتها في الناتج المحلي للدولة تتدخل الحكومات عادة في تحصيل الجباية بأسلوبان ينصرف الأول إلى استخدام الحوافز الاقتصادية وبالذات فرض الضريبة على النشاطات الاستثمارية، بينما تلجأ في الثاني إلى الرقابة مباشرة حيث تتدخل الحكومات مباشرة لوضع حدود قصوى لمستويات التلوث المسموح به على أن تحقق على الأقل هذه المستويات^(٣٣) وينصرف الاهتمام في هذا المطلب على ضريبة التلوث وحدها دون غيرها من أساليب التدخل الحكومي، حيث نتناول وضعية الجباية البيئية باعتبارها جباية في طور التكوين ونعالج في كذلك إشكالية تجسيد هذه الجباية.

بعد التحول العميق الذي شاهده السياسة البيئية في الكويت جراء التغيير الجوهري للسياسة الاقتصادية والقطاعية والبيئية تم إقرار مبدأ "الملوث الدافع" كمبدأ للوقاية من التلوث ومكافحته ، من خلال تأسيس رسوم إيكولوجية مختلفة على النشاطات الملوثة (أولاً) مع ذلك لم تعرف الجباية الإيكولوجية ازدهاراً كبيراً في النظام القانوني الكويتي إلا حديثاً من خلال إحداث هيئات إدارية تسهر على متابعة وتحصيل هذه الرسوم (ثانياً).

١/٤/١/٢ مبدأ الملوث الدافع

يعتبر مبدأ "الملوث الدافع" من قبيل المفاهيم الاقتصادية التي يجب بمقتضاه أن تكون السلع والخدمات المعروضة في السوق عاكسة لكلفة المواد المستعملة ، بما في ذلك الموارد البيئية ، ذلك أن إلقاء النفايات الملوثة في البحر هو نوع من استعمال هذه الموارد ضمن عوامل الإنتاج^(٣٥) وإذا كان ينبغي على الملوث أن يتحمل كافة تكاليف مكافحة التلوث ، فإنه يجب أن لا يتلقى أية مساعدة أو دعم مالي لمكافحة التلوث الذي تسبب فيه ، لأن حصول الملوث على إعانة أو دعم بأي شكل يتناقض مع مبدأ الملوث الدافع.

٢/٤/١/٢ اعتماد الضرائب الإيكولوجية

لقد يتم اللجوء إلى الضرائب الإيكولوجية في الكويت إلا حديثاً ، والسبب يعود إلى غياب سياسة بيئية واضحة وتغليب متطلبات التنمية الاقتصادية على الاعتبارات البيئية وما صاحب ذلك من مشاريع استثمارية. ولقد أدى تأخر اعتماد الرسوم الإيكولوجية إلى تأخر اعتماد الهيئات الإدارية البيئية المحلية التي تسهر على متابعة تطبيق وتحصيل هذه الرسوم. يعود تأخر اعتماد الرسوم الإيكولوجية في الكويت إلى جملة من العوامل منها ما هو سياسي يتمثل في غياب مرجعية سياسية بيئية ، ومنها ما هو تنظيمي يتعلق بضعف وعدم اكتمال التنظيم^(٣٤)

٢ / ٢ التلوث البحري في الكويت

١/٢/٢ أسباب التصحر البحري

رمي المراسي على الشعاب المرجانية ، رمي النفايات ، الصيد الجائر ، الشباك التالفة ، الصرف الصحي السلوكيات الخاطئة عند الغواصين ، عوادم المحركات للقوارب ، الزيوت والوقود ، التلوث النفطي ، مياه التوازن للسفن^(٣٥).

٢/٢/٢ التلوث الناتج عن تحلية ماء البحر

يقول خبراء البيئة أن هناك سبباً خطيراً ، أن دولة الكويت لديها محطات لتحلية المياه على سواحل الخليج. وهذه المياه المالحة التي تنتجها محطات تحلية المياه يتم ضخها مرة أخرى في الخليج ، مضافة بذلك المزيد من الملح الى كمية منخفضة من المياه ، وبالتالي تزيد الجهد المطلوب لتحلية المياه في دورات لاحقة وقد بدأ المسؤولون في مجال البيئة والصحة في التساؤل حول ما إذا كانت فوائد ومنافع محطات تحلية المياه قد أتت ثمارها. ويقول بعض الخبراء أن البحر من الممكن أن يصل إلى نقطة "الذروة الملحية" ، حيث تصبح المياه مالحة لدرجة كبيرة تجعل الاعتماد عليها للحصول على مياه الشرب أمراً لم يعد مجدياً من الناحية الاقتصادية أو البيئية^(٣٦).

٣/٢/٢ التلوث الناتج عن النفط والبتروكيماويات

تسرب المشتقات النفطية يلوث مساحات واسعة من مياه البحر على امتداد الشاطئ. الا أن الأمر لم يتوقف عند ذلك، فصخور الشاطئ ورمال شطآن السباحة يمكن أن تغطي طبقة لزجة من المواد النفطية الثقيلة القاتمة، بفعل حركة الأمواج البحرية والمد والجزر البحرين. ان كثيرا من المواد النفطية الملوثة لماء البحر تتأكسد بواسطة البكتيريا والعفن والخمائر التي تهاجم مختلف قطعات النفط الخام. فالبكتيريا على سبيل المثال لها القدرة على هضم السلاسل غير المتفرعة من الفحوم الهيدروجينية المكونة للنفط. غير أنها تلاقي مصاعب أكبر بهضم السلاسل المتفرعة من الفحوم الهيدروجينية التي تقاوم لمدة طويلة، إضافة إلى بقايا القطران التي تبقى معلقة تهتز فوق سطح المياه لفترات زمنية طويلة ما تلبث بعدها أن ترسب إلى قاع البحر^(٣٧).

٤/٢/٢ التلوث الناتج عن حرب الخليج

أزمة الخليج هي مشكلة بيئية وذلك بسبب صراع المواد او الصراع على اكثر موارد الطاقة أهمية وهو البترول الذي يتعرض للاستنزاف والنضوب رغم ان ٦٣ % من احتياطي العالم موجود في منطقة الخليج وتعتبر أم المعارك (احتلال العراق للكويت) من أكثر الحروب دمارا في التاريخ العربي، وان المشكلة الحقيقية هي ما قام الانسان به في مجال تلوث البيئة فتلوث مياه الخليج بالبترول كان كارثه عالمية قام به النظام العراقي ولم يأخذ في حسبانته ان ما اقدم عليه (كخطة قصيرة المدى لمنع تحريك قوات التحالف نحو الكويت) انما هو كارثة بيئية طويلة المدى سوف تسبب نتائج في غاية الخطورة على العالم بوجه عام وعلى منطقة الخليج بوجه خاص. وقد أعلن فعلا خبراء البيئة في العالم ان منطقة الخليج اصبحت بسبب الحرب منطقة كوارث بيئية لاستخدام النفط كهدف تجريبي بدءا من البقعة البترولية العائمة على مياه الخليج الى اشعال آبار البترول (حيث يوجد في الكويت ألف بئر بترول) والنظام العراقي لم يترك وسيلة واحدة إلا واتبعها لتخريب المنطقة بيئيا فقد قام باشعال مصافي البترول وخزاناته وآبار وخزانات الغاز والمصفاة البحرية بعد تعطيل صمامات الأمان بها الواقعة على عمق ٢٠٠ متر من سطح الارض مما تسبب في استمرار اشتعالها خاصة وان الآبار التي تم تدميرها في الكويت من النوع التلقائي الدفع بمعنى ان البترول ينبثق منها بالضغط الطبيعي دون حاجة لتضخه.

من هنا فان اشعال هذه الآبار يمثل مصدرا متواصلا للنيران والدخان والتلوث والذي استمر فترة طويلة حتى تم اطفاء النيران في تلك الآبار وان المواد البترولية هو كوكيتل من المواد بها جميع المواد الكيميائية المسببة للحساسية والالتهابات الرئوية والجهاز العصبي والجهاز التنفسي والهضمي وبها ايضا بعض المواد التي تسبب قدرا من الخلل في الجينات الوراثية. وهذا يعني أننا قد نستقبل أجيالا يسودها الخلل والمرض وفي الوقت نفسه فان اشعال آبار البترول قد يسبب سحابة سوداء هائلة من الأبخرة تتركب من ثاني اكسيد الكبريت وأكسيد النتروجين والهيدروكربونات المعلقة وكميات هائلة من المواد المتطايرة تمثل من ١٠ - ٥٠ % من الزيت المنطائر ويقدر العلماء بتلوث البيئة بأكثر من ٦٥٥ مليون طن من الدهيدات وبنزودرين وأول اكسيد الكربون وأكسيد النتروجين والكبريت ومواد أخرى ضارة^(٤٣)

ونظرا لارتفاع نسبة الرطوبة في منطقة الخليج فان ذلك يساعد على سقوط امطار بها جزئيات الهيدروكربونات وحمضية التأثير وتترك آثار ضارة على الحيوان والنبات وقد ظهرت بشارات التلوث البيئي بهطول أمطار دهنية سوداء على إقليم إيلام غرب إيران مما أدى الى تلوث مصادر المياه والمزارع والحيوان وقد غطي الدخان الأسود الناتج عن احتراق آبار النفط والمنشآت البترولية الأخرى في الكويت والعراق سماء المنطقة خلال أيام الحرب وما بعدها. وقد أدى هذا في بعض الأحيان لحجب الشمس فإن حرق ٦ ملايين برميل بترول كل صباح في الجو ينتج عنه ما يوازي ١٠٠ مليون طن من الدخان وما يوازي ١٦ ألف طن كربون غير محروق. كما أن أشعة الشمس المتسلطة على طبقة البترول أحدثت عملية بخر لبعض مواد البترولوكيميائية التي تتصاعد وتسقط مع الامطارو البخار المتصاعد في الطبقات العليا ينتقل بفعل الرياح ويسقط على بلاد اخرى ليس لها علاقة بمكان التلوث الاصلى وقد ذكرت احدى المجلات الانجليزية ان هناك ١٨ دولة قد تأثرت بصورة أو بأخرى من التغيرات البيئية بسبب اشتعال آبار البترول في الكويت.

كما تشير التقارير الواردة من بعض المستشفيات بالكويت الى ان اعداد الذين يعانون من مشاكل في التنفس والتزلات الشعبية قد تضاعفت ثلاث مرات خاصة في منطقة الاحمدى والاطفال هم اكثر الفئات عرضة لهذه الاصابات حيث ان الكبار لديهم قوة تحمل اكثر . وفي تقرير علمي اصدره معهد ماكس بلانك بألمانيا وضع المنطقة في ثلاث محاور تطوق المنطقة في حلقات وتتسع كل حلقة عن الأخرى ولقد حظيت الدائرة الاولى بنتائج الكوارث للحرب وفيها تركزت العناصر المختلفة من رمال الحرب وباروده ونالت الدائرة الثانية درجة أخف . أما الحلقة الثالثة فقد طوقت المنطقة الأوسع تأثيرا وجاء نصيبنا في مصر شاملا نصف البلاد من الجهة الشرقية حيث تكون الأمطار الحمضية وجاء في التقرير ان اكثر من ١٥٠٠ مليون نسمة سوف يدفعون ثمن حماقة القرار العراقي بغزو الكويت واكثر من ٣٠ دولة سوف تتأثر بيئتها على المدى الطويل مع العلم ان الامطار الحمضية أغرقت دول جنوب شرق آسيا وهي تبعد عن الكويت بنحو ٣٠٠٠ كيلومتر^(٤٤)

٣- تقييم النظام القانوني للتلوث البيئي

١/١/٣ تقييم القياسات البيئية في التشريع الكويتي

أصدر المشرع الكويتي القانون رقم ٢١ لسنة ١٩٩٥ بإنشاء الهيئة العامة للبيئة والمعدل بالقانون رقم ١٦ لسنة ١٩٩٦ ، وأناط للهيئة كافة المهام اللازمة ، لحماية البيئة في الدولة ، وصدر تنفيذاً لأحكام هذا القانون القرار رقم ٢١٠ لسنة ٢٠٠١ بشأن إصدار اللائحة التنفيذية ، وقد أفردت اللائحة الفصل الثاني منها لحماية بيئة العمل والبيئة الداخلية ، وأوجبت المادة (٨) من هذه اللائحة على المنشآت عدم تجاوز الحدود لمستوى الضوضاء الوارد في الملاحق (٣،٢،١) من هذه اللائحة ، وألزمت المادة (١١) أيضاً من اللائحة كافة المنشآت بتوفير الإضاءة المناسبة والتي يجب ألا تقل عن الحد الأدنى الوارد في الملحق رقم (٧) من اللائحة.

وفي حقيقة الأمر أن الجهة المعنية بالسلامة والصحة المهنية وبيئة العمل هي وزارة الشؤون الاجتماعية والعمل ، وذلك بموجب أحكام القانون رقم ٨ لسنة ١٩٦٤ في شأن العمل في القطاع الأهلي^(٣٨) ، وقد أصدرت هذه الوزارة القرار رقم ٤٥ لسنة ١٩٧٩ بشأن جداول قياسات المستويات والمعايير المأمونة في أماكن ومناطق العمل ، وبمطالعة هذه الجداول يتبين كم الاختلاف والتناقض بين الحدود المقررة في اللائحة التنفيذية لقانون الهيئة العامة للبيئة والقرار الصادر من وزارة الشؤون الاجتماعية والعمل ، الأمر الذي يجعل أصحاب المنشآت في تردد بالغ ، لعدم معرفتهم بأي معايير يجب عليهم التقيد بها ، هل الصادرة من الهيئة العامة للبيئة أم الصادرة من وزارة الشؤون الاجتماعية ، ويجعل أيضاً موظفي هذه الجهات في تخبط إداري لوجود ازدواجية وتداخل في اختصاصات الجهتين محل عملهما وينطبق هذا على قانون البيئة البحرية حيث كم الاختلاف والتناقض بين الحدود المقررة في اللائحة التنفيذية لقانون الهيئة العامة للبيئة والقرار الصادر من وزارة الاتصالات بالكويت^(٤٨).

كما يثار تساؤل في ظل هذه التداخلات من قبل مأموري الضبط الإداري حول مدى قانونية وصحة هذه المعايير. هل يتعين الالتزام بما ورد في القرارات الأحدث ، تأسيساً على مبدأ " اللاحق ينسخ السابق " ، أم يجب تجاهل هذا المبدأ كلية ، وذلك نظراً لخلو القانون رقم ٢١ لسنة ١٩٩٥ بإنشاء الهيئة العامة للبيئة من أي نص يلغي بموجب كل حكم يخالف أحكامه ، فضلاً عن عدم ورود أي تعليمات من قبل الجهات المعنية والتي في غيبة من أمرها. مما نخلص معه من مفاد ما تقدم بأن التداخل الواضح بين الأجهزة المعنية بشؤون البيئة والجهات الإدارية الأخرى ذات الصلة ، نتج عنه انعدام الرقابة والمتابعة من جانب مأموري الضبط الإداري أو التهاون في أداء مهامهم ، اعتماداً على قيام أقرانهم في الجهات الأخرى بأداء هذه المهام ، وذلك في ظل تقاعس جهات عملهم بتأصيل اختصاصاتها والعكوف على الإيفاء بها.

ومثال ذلك التعداد التشريعي للجهات الإدارية المختصة بحماية البيئة المائية^(٣٧) حيث عرفت في قانون البيئة المصري رقم ٤ لسنة ١٩٩٤ ، والذي ورد في المادة (٣٨/١) حيث عرفت المادة الجهة الإدارية المختصة بحماية البيئة المائية بأنها إحدى

الجهات التالية كل فيما يخصها

(أ) جهاز شئون البيئة.

(ب) مصلحة الموانئ والمنازل.

(ج) هيئة قناة السويس.

(د) هيئات الموانئ بجمهورية مصر العربية.

(هـ) الهيئة المصرية لحماية الشواطئ.

(و) الهيئة المصرية العامة للبتترول.

(ز) الإدارة العامة لشرطة المسطحات المائية.

(ح) الهيئة العامة للتنمية السياحية.

(ط) الجهات الأخرى التي يصدر بتحديد قرار من رئيس مجلس الوزراء^(٣٩).

وقد أورد المشرع المصري الباب الثالث من ذات القانون لحماية البيئة المائية ، ومن استقراء المواد التي وردت في هذا الباب نجد أنها مانعة وتتسم بالعجز لعدم تحديد اختصاصات الجهات المناط بها حماية البيئة المائية من التلوث بشكل قاطع ، الأمر الذي يؤدي إلى الازدواج في الاختصاصات بين كافة الجهات الإدارية ذات الصلة. فمثلاً أناطت المادة (٤٨) لوزير شئون البيئة بالتنسيق مع وزير النقل البحري والجهات الإدارية المختصة المشار إليها في المادة (٣٨/ ١) من ذات القانون تحقيق الأغراض اللازمة لحماية البيئة المائية من التلوث^(٤٠) وكان يجب على المشرع أن يحدد الاختصاصات والمهام الواجبة على كل جهة من الجهات المشار إليها للقيام بها ، وذلك لتحقيق الأغراض التي جاءت في المادة (٤٨) من القانون ، إلا أن المشرع قد أغفل ذلك في

نصوص القانون وهكذا في لائحته التنفيذية ، أدى هذا الأمر إلى الازدواجية في الاختصاصات ، وأصبح هناك تراخي من الجهات وموظفيها، ومن مأموري الضبط في القيام باختصاصاتهم ، لكونها غير محددة بشكل جلي ومفصل كما أن من أمثلة التداخل في قانون البيئة المصري رقم ٤ لسنة ١٩٩٤ ، ما جاء في المواد (٤٣، ٤٤، ٤٥) والتي تتعلق ببيئة العمل ، حيث جاءت هذه المواد خالية من الإشارة للجهة القائمة على تطبيقها ، وقد أصدر جهاز شؤون البيئة تنفيذاً لهذه المواد الحدود الواجب التقيد بها من قبل أصحاب المنشآت عام ٢٠٠٥^(٤١) ، حيث لم يرد في ذلك وعلى الرغم من أن وزارة القوى العاملة هي الجهة المختصة قانوناً بالمحافظة على السلامة والصحة المهنية وبيئة العمل طبقاً لأحكام المواد من (٢٠٢ وحتى ٢٣١) من قانون العمل رقم ١٢ لسنة ٢٠٠٣ ، والتي لها الحق بموجب أحكام هذا القانون في إصدار المعايير والاشتراطات اللازمة في مجال بيئة العمل.

١/٢/٣ الضبط الإداري المتعلق بالبيئة في القانون الكويتي

أيضاً في القانون الكويتي رقم ٢١ لسنة ١٩٩٥ بإنشاء الهيئة العامة للبيئة ، فقد أجازت المادة (١١) من القانون للموظفين الذين لهم صفة الضبطية القضائية المكلفين بتطبيق أحكامه بالإستعانة برجال الشرطة إذا اقتضى الأمر ذلك^(٤٢) ، بل أن المادة (٢/١٣) من ذات القانون قد نصت على العقاب بالحسب مدة لا تتجاوز سنة وبغرامة لا تتجاوز ألف دينار أو بإحدى هاتين العقوبتين كل من منع الموظفين المختصين بأداء عملهم.

وقد أصبح من الملاحظ بجلاء في الآونة الأخيرة انتشار ظاهرة التسرب الوظيفي في الجهات المعنية بشؤون البيئة ، فضلاً عن عزوف القلة المتبقية عن القيام بواجباتهم الوظيفية كما ينبغي، وذلك خشية من المشاكل المتعددة التي يواجهونها بصفة دائمة أثناء مباشرتهم لمهامهم نتيجة افتقارهم للحماية القانونية اللازمة من جانب ، وعدم الاهتمام الكافي بشؤونهم من قبل جهات عملهم من جانب آخر^(٤٣).

وبالطبع كان يفترض توفير ذات الحماية القانونية لمأموري الضبط الإداري أسوة بزملائهم مأموري الضبط القضائي ، خاصة وفي ظل تردي الأوضاع الحالية للبيئة والتي نشهدها الآن ، لاعتقاد الكافة على خرق القوانين البيئية والقرارات واللوائح المنفذة لها ، إيماناً منهم بعدم توقيع العقاب عليهم بسبب ضعف الرقابة البيئية أو بالأحرى غيابها^(٤٤).

٣/٢/٣ تقييم النظام القانوني للتلوث البحري

- قانون رقم ١٢ لسنة ١٩٦٤ بشأن منع تلويث المياه الصالحة للملاحة بالزيت ، الجمارك والموانئ ، دولة الكويت
- بروتوكول حماية البيئة البحرية من التلوث الناتج عن مصادر في البر ، المنظمة الإقليمية لحماية البيئة البحرية – دولة الكويت ١٩٩٦
- اتفاقية الكويت الإقليمية للتعاون في حماية البيئة البحرية من التلوث لعام ١٩٧٨ ، المنظمة الإقليمية لحماية البيئة البحرية ، دولة الكويت ١٩٨٩^(٤٥)
- البروتوكول الخاص بالتلوث البحري الناجم عن استكشاف واستغلال الجرف القاري ، المنظمة الإقليمية لحماية البيئة البحرية – دولة الكويت ١٩٩٩
- بروتوكول بشأن التحكم في النقل البحري للنفايات الخطرة والنفايات الأخرى عبر الحدود والتخلص منها ، المنظمة الإقليمية لحماية البيئة البحرية، دولة الكويت ١٩٩٨
- قانون رقم (٩٩) لسنة ٢٠١٥ بشأن تعديل بعض أحكام القانون رقم (٤٢) لسنة ٢٠١٤ بإصدار قانون حماية البيئة (مادة ١٠٨)

يحظر في جون الكويت باعتباره منطقة ذات طبيعة خاصة ممارسة أي نشاط ضار بيئياً ، وبصفة خاصة الأنشطة التالية :

١. تصريف مياه الصرف الصحي أو الصناعي أو إلقاء أي مخلفات.
 ٢. القيام بعمليات الدفان لنواتج تعميق الممرات الملاحية.
 ٣. إقامة الحضور ومزارع الأسماك.
 ٤. إقامة الشاليهات على سواحله.
 ٥. صيد كافة الكائنات البحرية ، ويستثنى من ذلك ما تحدده اللائحة التنفيذية مع مراعاة حكم المادة (١٢١) من هذا القانون.
- ويجوز بقرار من المجلس الأعلى حظر أي أنشطة أخرى ذات تأثير بيئي سلبي على الجون بناء على ما توصي به الهيئة بهذا الخصوص. وفي كل الأحوال يتطلب موافقة المجلس الأعلى على المشاريع المقامة في نطاق مياه جون الكويت أو سواحله.
- مادة (١٤٣)

يعاقب بغرامة لا تقل عن عشرة آلاف دينار ولا تزيد على خمسين ألف دينار كل من خالف حكم المادة (٧٧) والمادة (٨٢) من هذا القانون، وكل من ارتكب أحد الأفعال التالية :

١. عدم تجهيز السفينة بمعدات خفض التلوث بالمخالفة لأحكام المادة (٧٠) من هذا القانون .
 ٢. عدم اتخاذ جميع الاحتياطات الكافية لمنع أو تقليل آثار التلوث قبل وبعد وقوع العطب في السفينة أو أحد أجهزتها.
 ٣. عدم إبلاغ الجهة الإدارية المختصة فوراً عن كل حادث تسريب زيت أو أي مادة أخرى بالمخالفة للمادة (٨٠) من هذا القانون.
- يلاحظ في المواد المتعلقة بتلوث البيئة البحرية بالقانون رقم (٩٩) لسنة ٢٠١٥ بشأن تعديل بعض أحكام القانون رقم (٤٢) لسنة ٢٠١٤ بإصدار قانون حماية البيئة وهي المواد (٧١، ٧٠، ٧٢، ٧٣، ٧٤، ٧٥، ٧٦، ٧٨، ٧٩، ٨٠، ٨١، ٨٢، ٨٣، ٨٤، ٨٥، ٨٦، ٨٧) انها جميعاً قد غاب عنها القياسات المتعلقة بتلوث البيئة البحرية والتي أوردها على سبيل المثال والمقارنة المشرع المصري في القانون رقم ٤ لسنة ١٩٩٤ والمعدل بالقانون رقم ٩ لسنة ٢٠٠٩ ولائحته التنفيذية ٣٨٣. كما غفلت مواد القانون رقم ٤٦ لسنة ١٩٨٠ الكويتي كذلك القياسات المتعلقة بحدود ومستويات تلوث البيئة البحرية على سبيل المثال لا الحصر مستويات العناصر الثقيلة ، و الغبار ، والمواد السامة مثل الهيدروكربونات، مستويات المواد الكيميائية الناتجة من البتروركيمياويات وتحديد الغرامات المناسبة للتكاليف البيئية عن الأضرار والتي يحددها المختصين والفنيين في مجالات القياسات البيئية والمحاسبة البيئية^(٤٧) .

الخاتمة

اغفل قانون البيئة البحرية الفونا (الكائنات الحيوانية البحرية) و الفلورا (الكائنات النباتية البحرية) في البحار بشكل ملحوظ كما اغفل الدقة في تحديد الخسائر نتيجة هذا التلوث مما جعله يغفل العقاب او يجعله لا يتناسب مع الجرم المقترف في حق البيئة البحرية على سبيل المثال ونظراً لهشاشة نظم القرم (المنجروف) وهي من الفلورا وخاصة في المنطقة البحرية للمنظمة الإقليمية لحماية البيئة البحرية، فإنه يجدر بنا أن نوليها أهمية كبيرة لحمايتها والمحافظة على بيئتها لضمان استمرارية نموها وإنتاجيتها واستمرار عطائها للكائنات الحية المختلفة الأخرى التي تعيش معتمدة عليها. ومن هذا المنطلق فإننا نوصي للحفاظ على مجتمعات القرم (المنجروف) بالتطبيق الفعال لقوانين البيئة، والحد من النفايات والأنشطة الصناعية في مناطق وجود نبات القرم. فعلى سبيل المثال، يجب الامتناع عن التنقيب عن البترول في اماكن المنجروف وسؤدى ذلك بالطبع الى تغطية مناطق كبيرة جدا بغابات القرم اذا ما توقف التعدين بهذه الاماكن.

تتسم جزاءات الجرائم البيئية بالبساطة، ويعود هذا ربما إلى نظرة المشرع الجنائي البيئي إلى طبيعة هذه الجرائم، إلى نوع المصلحة المحمية فيها، نظرة عادية، فيكيف معظم جرائم البيئة على أنها جنح ومخالفات، الأمر الذي يستدعي معه أن يكون العقاب موافقاً لمستوى هذا التكيف القانوني.

الملاحظ على مقدار العقوبات السالبة للحرية المقررة على تلوث البيئة في التشريعات البيئية العربية أنها لا تفي بالغرض، ولا تكفي لتحقيق الهدف المنشود، بسبب عدم تناسبها مع جسامة الأضرار الناشئة عن الجرائم البيئية. وكما نعلم فإن مبدأ التناسب بين العقوبة والجرم المرتكب قد أصبح من موجبات السياسة الجنائية الرشيدة، كما أن بساطة مقدار عقوبة الحبس لا تمنع من إقدام الكثيرين على ارتكاب الجرائم البيئية، مما يعني عدم تحقق الردع العام والخاص، فبساطة مقدار عقوبة الحبس لن تحول دون عودة المحكوم عليه عن الجريمة البيئية مرة ثانية إلى ارتكابها مستقبلاً. لاحظنا أن مبالغ الغرامات التي نصت عليها أغلب التشريعات الجنائية البيئية العربية قليلة، و لا تتناسب مع حجم الضرر الذي أحدثته مرتكب الجريمة البيئية، مما يجعل رجال الأعمال، وأصحاب المصانع والمعامل وبقية المشاريع الاقتصادية والصناعية الكبرى، والمستثمرين الملوثين للبيئة يدفون طواعية وبرغبتهم، وكأنها جزء من تكاليف الإنتاج الاعتيادية المألوفة لديهم، ومن ثم فإنه يصبح فرضها عليهم من الناحية الواقعية والعملية لا قيمة له، إلا أن هذا المآخذ قد تم تلافيه في التشريعات الجنائية البيئية الحديثة.

لقد اعتمدت التشريعات الجنائية البيئية العربية على عقوبة الغرامة بشكل واضح وجلي في درء الجرائم البيئية، حيث عدتها عقوبة رادعة لكل الجرائم التي تأخذ وصف المخالفات الماسة بالبيئة، أما الجرائم التي تأخذ وصف الجنح فقد اعتمدت على عقوبتين، هما الحبس والغرامة مجتمعين في درء الجرائم البيئية، إلا أن المشرع الجنائي البيئي منح عقوبة الغرامة حصة الأسد حيث إنه لم يستثن أية جريمة بيئية من امتداد عقوبة الغرامة إليها. اتفقت التشريعات الجنائية البيئية الكويتية على مبدأ مضاعفة العقوبة، في حالة العود لارتكاب الجريمة البيئية. وبناءاً عليه نوصي إعطاء السلطة التقديرية للقاضي في تحويل مبلغ غرامة تلووث البيئة المحدد قانوناً إلى عقوبة الحبس أو السجن، بصفتها عقوبات سالبة للحرية، تكون أقسى على النفس من الغرامات المالية، في

حالة ما إذا رأى القاضي أن الضرورة تستدعي ذلك وفي حالة التلوث البحري من الناقلات و السفن وقوارب الصيد اعتماد عقوبة المصادرة الوجوبية التي تحقق ردها إضافيا يسهم في حماية البيئة بشكل فاعل ومؤثر، ويزيل مصادر التلوث البيئي كليا.

ومن وجهة نظر الباحث يلاحظ انه في دول العالم الثالث تغض بعض الجهات بصرها عن مخالفات الشركات الاستثمارية بسبب الغلة التي تدرها على البلاد وخاصة في دول الخليج العربي حيث ثراء الشركات العاملة في البتروكيماويات والتنقيب عن النفط، ويعود الثراء على الدولة و مواطنيها حيث ارتفاع مستوى المعيشة الملحوظ في دول الخليج العربي بسبب البترول واذا ما تم مقاضات هذه الشركات وتطبيق القانون عليها فسترحل هذه الاستثمارات وسيقل مستوى الرفاهية او ينعدم لذلك نجد التراخي المتعمد اتجاه البيئة وتطبيق قوانينها وغياب القياسات المتعلقة بالتلوث وتطبيق العقوبات.

✓ المادة رقم ١

يكون حق الصيد واستغلال الأحياء البحرية الحيوانية والنباتية في المياه الداخلية لدولة الكويت وفي البحر الإقليمي وفي أي منطقة صيد أخرى تحدد بمرسوم خاصا بها. كما تخص دولة الكويت الموارد الطبيعية الحية في قاع الجرف القاري التابع لها ويحدد بمرسوم. وذلك مع عدم الإخلال بأية حقوق أخرى وفقا للقوانين واللوائح.

✓ المادة رقم ٢

يحظر على سفن الصيد الأجنبية صيد الأحياء البحرية المنصوص عليها في المادة السابقة، ما لم يصدر قرار من الوزير المختص بالترخيص لها في ذلك بموجب اتفاق يبين شروط الترخيص والمقابل الذي تدفعه السفينة للحكومة. وتسري على هذه السفن أحكام هذا القانون والقرارات الصادرة تنفيذا له فيما لم يرد به نص في اتفاقية دولية.

✓ المادة رقم ٣

دون إخلال بأحكام قانون التجارة البحرية وقانون السفن الصغيرة تكون سفينة الصيد الكويتية الجنسية إذا كانت ملكا لشخص مقيم في الكويت وفقا للشروط التي يصدر بها قرار من الوزير المختص. وتسري الأحكام المتعلقة بسفن الصيد في تطبيق أحكام هذا القانون على كل واسطة بحرية تستعمل للصيد.

✓ المادة رقم ٤

لا يجوز لسفن الصيد الكويتية ممارسة الصيد إلا بعد الحصول على ترخيص في ذلك من الجهة الإدارية المختصة بالثروة السمكية. ويحدد في الترخيص مواصفات وطرق ومعدات الصيد وطاقم السفينة.

✓ المادة رقم ٥

لا يجوز إقامة المصايد البحرية كالحظور والقراقير وغيرها إلا بعد الحصول على ترخيص من الجهة الإدارية المختصة بالثروة السمكية. ويعين في الترخيص موقع المصيدة ومقاساتها وفتحاتها.

✓ المادة رقم ٦

يجب على كل شخص يشتغل بالصيد على ظهر سفينة صيد كويتية، أو بمصيدة بحرية، أو بالقدم، أن يكون حاصلا على ترخيص في ذلك من الجهة الإدارية المختصة بالثروة السمكية يحدد فيه نوع العمل المرخص له فيه.

✓ المادة رقم ٧

تضع الجهة المختصة بالثروة السمكية القواعد المنظمة لصيد الهواة وأعضاء الأندية والهيئات، ويجوز لها أن تطلب الحصول على تراخيص في الأحوال اللازمة لذلك.

✓ المادة رقم ٨

يصدر الوزير المختص بالتعاون مع الجهات المعنية اللوائح المنظمة للصيد، وعلى وجه الخصوص ما يتعلق بالآتي:

- ١- الشروط والأحكام الخاصة بالتراخيص المنصوص عليها في هذا القانون.
- ٢- فرض رسوم التراخيص المذكورة وتحديد فئاتها وكيفية سدادها، وحالات الإعفاء منها.
- ٣- إلزام سفن الصيد بوضع أرقام أو علامات مميزة لها.
- ٤- تعيين ما يجب توافره في سفن الصيد من جهة الشكل والمتانة والحجم وشروط السلامة وسائر المواصفات.
- ٥- تحديد الأجهزة والمعدات الجائز استخدامها في الصيد ومواصفاتها وتحريم استخدام وسائل معينة.
- ٦- تحريم استعمال المواد الضارة بنمو وتكاثر وهجرة الأسماك والأحياء البحرية الأخرى.
- ٧- تحديد أحجام الأسماك والأحياء البحرية الأخرى التي لا يجوز صيد ما هو أقل منها.
- ٨- تحديد فتحات الشباك والمعدات الأخرى التي تستخدم في الصيد.
- ٩- تحريم صيد أنواع معينة من الأسماك أو الأحياء البحرية الأخرى لأجل معين في كل أو بعض مناطق المياه البحرية.
- ١٠- تحريم ما فيه مساس بالأعشاب أو النباتات المائية وغيرها من مأوى الأحياء البحرية.
- ١١- منع الصيد إطلاقا أو بوسائل معينة خلال أجل محدود أو غير محدود في كل المناطق أو بعضها.

١٢- تحديد كميات الأسماك والأحياء الأخرى التي يصرح بصيدها في مواسم معينة.

١٣- تحديد الشروط الصحية الواجب مراعاتها للمحافظة على الأسماك والأحياء البحرية الأخرى وتجنب فسادها.

١٤- تنظيم الدفاتر والمستندات التي يلتزم بإمسакها المشتغلون بالصيد، وتحديد البيانات التي يتعين عليهم إخطار الجهة الإدارية المختصة بها.

١٥- تنظيم الخدمات للمشتغلين بالصيد.

✓ المادة رقم ٩

يجوز للوزير المختص - عند الاقتضاء - تشكيل لجنة استشارية برئاسة وعضوية ممثلين عن الجهات الحكومية وغير الحكومية المعنية بالثروة المائية لإبداء الرأي في السياسة التي تكفل حماية وتنمية الثروة السمكية والمائية وتنظيم شؤون الصيد والتنسيق بين الأجهزة الحكومية وغيرها العاملة في هذه الميادين واقتراح التشريعات المتعلقة بها والنظر في غير ذلك من المسائل التي يعرضها الوزير المختص.

✓ المادة رقم ١٠

يندب الوزير المختص بالتعاون مع الجهات المعنية الموظفين اللازمين لمراقبة تنفيذ هذا القانون والقيام بأعمال التفتيش وضبط المخالفات التي تقع لأحكامه وللقرارات المنفذة له، ويكون لهم في سبيل ضبط المخالفات المذكورة أن يدخلوا السفن والمصايد والمخازن والمحال والأماكن التي توجد بها الأحياء البحرية ووسائل وأدوات الصيد ولهم الحق في طلب وفحص التراخيص والدفاتر والأوراق ذات الصلة بالموضوع، وفي ضبط السفن والأحياء البحرية والوسائل والأدوات المخالفة للقانون والقرارات الصادرة تنفيذاً له وفي تحرير المحاضر اللازمة وإحالتها إلى سلطات التحقيق المختصة ولهم أن يستعينوا بقوة العامة. ولهم بناء على إذن الجهات المختصة ببيع الأسماك والأحياء البحرية المعرضة للتلف وإيداع ثمنها خزانة المحكمة إلى حين الفصل في المخالفة.

✓ المادة رقم ١١

تضبط كل سفينة تمارس الصيد دون ترخيص ساري المفعول طبقاً للمادتين الثانية والرابعة من هذا القانون، كما تضبط الأحياء البحرية التي قامت بصيدها ووسائل وأدوات الصيد التي في حيازتها. ويجوز الإفراج عن السفينة مقابل كفالة مالية تقدرها سلطة التحقيق وتودع خزانة المحكمة إلى حين الفصل في المخالفة.

✓ المادة رقم ١٢

مع عدم الإخلال بأي عقوبة أشد، يعاقب كل من يخالف أحكام المواد الثانية والرابعة والخامسة والثامنة من هذا القانون بغرامة لا تزيد على خمسمائة دينار ولا تقل عن خمسين ديناراً ويجوز أن يضاف إلى ذلك بحسب الأحوال مصادرة السفينة أو الأشياء المضبوطة أو الكفالة وسحب الترخيص نهائياً أو لأجل محدود وإزالة المخالفة. كما يحكم بإلزام المخالف بأداء ضعف رسوم الترخيص. ولا يفرج عن السفينة في حالة عدم الحكم بمصادرتها إلا بعد أداء الغرامة والرسوم.

✓ المادة رقم ١٣

يعاقب كل من يخالف أحكام المادتين السادسة والسابعة من هذا القانون بغرامة لا تزيد على خمسين ديناراً ويجوز أن يضاف إلى ذلك مصادرة الأشياء المضبوطة من أجهزة الصيد والأحياء المائية. كما يحكم بإلزام المخالف بأداء ضعف رسوم الترخيص.

✓ المادة رقم ١٤

يصدر الوزير المختص القرارات اللازمة لتنفيذ هذا القانون.

✓ المادة رقم ١٥

على الوزراء - كل فيما يخصه - تنفيذ هذا القانون، ويعمل به من تاريخ نشره في الجريدة الرسمية

المراجع والهوامش -

- Pascale STEICHEN, Droit de l'environnement « Notes de cours », Faculté de droit de Nice, 2005- 2006, p.59.
- Michel PRIEUR, Droit de l'environnement, 5ème édition, Précis Dalloz , 2004, p.6.
- Raphael ROMI, Droit et administration de l'environnement, Ed. MONTCHRESTIEN, Paris,1999, p.5.
- A- Ch. Kiss, Droit international de l'environnement, Etudes internationales, Paris, Pédone, 1990, -p.١٧٣

- Dossier documentaire, Sommet mondial sur le développement durable, Johannesburg 2002, Fiche Mers et océans ,in <http://www2.environnement.gouv.fr/international/johannesburg2002/fich17.htm>
- الفقرة الثالثة من ديباجة اتفاقية قانون البحار لعام ١٩٨٢
- اتفاقية باريس لحماية الطيور الضرورية للزراعة المعتمدة في ١٩ مارس ١٩٠٢ .
- د. محسن عبد الحميد أفكرين، النظرية العامة للمسؤولية الدولية عن النتائج الضارة عن أفعال لا يحضرها القانون الدولي، دار النهضة العربية، ١ القاهرة، ١٩٩٩، ص.
- برنامج الأمم المتحدة للبيئة، خطة العمل من أجل المتوسط، تفاصيل الخطة الزرقاء، العدد ٦، مايو ٢٠٠٧، ص.١
- عبد السلام علي عبد السلام الأميليس الفيتوري ٢٠٠٨ ، الالتزامات الدولية لحماية البيئة البحرية من التلوث ، مذكرة ماجستير، قسم القانون، أكاديمية الدراسات العليا، قسم القانون، طرابلس، ص.٢٠
- د. عوض عادل ١٩٨٩ ، بحوث مختارة في علوم البيئة، الطبعة الأولى، دار طلاس للدراسات والترجمة والنشر، سوريا، ص.٨
- د. أحمد محمد الجمل ١٩٩٨ ، حماية البيئة البحرية من التلوث ، منشأة المعارف، الإسكندرية، ص.٢٩.
- د. محسن عبد الحميد أفكرين ١٩٩٩ ، النظرية العامة للمسؤولية الدولية عن النتائج الضارة عن أفعال لا يحضرها القانون الدولي، دار النهضة العربية، ١ القاهرة، ص.٩٤
- الوكالات المتخصصة هي: المنظمة الدولية البحرية، منظمة الأغذية والزراعة، منظمة اليونسكو، الأمم المتحدة، منظمة الصحة العالمية، اللجنة الدولية للمحيطات، المنظمة العالمية للأرصاد الجوية، الوكالة الدولية للطاقة الذرية.
- فس التعريف ورد في اتفاقية حماية البيئة البحرية في منطقة بحر البلطيق لعام ١٩٧٤ (اتفاقية هلسنكي) في المادة الثانية، واتفاقية agrément'd valeurs حماية البحر المتوسط من التلوث المبرمة ببرشلونة في ١٦ فبراير ١٩٧٦ في مادتها ٢ فقرة (أ)، واتفاقية الكويت الإقليمية بشأن حماية البيئة البحرية من التلوث المبرمة في ٢٤ أبريل ١٩٧٨ في المادة اولى فقرة (أ). وفي اتفاقية حماية البيئة البحرية في الأطلنطي شمال-شرق (OSPAR) المبرمة في باريس في ٢١-٢٢ سبتمبر ١٩٩٢ في المادة الأولى فقرة الرابعة.
- مادة ١٢٢ من اتفاقية قانون البحار، المعتمدة في ١٠ ديسمبر ١٩٨٢ والتي نصت يعني "البحر المغلق أو شبه المغلق"، خليجاً أو حوضاً أو بحراً ٨٧٥ p 1997, mer la de droit du. تحيط به دولتان أو أكثر، ويتصل ببحر آخر أو بالمحيط بواسطة منفذ ضيق.
- د. محمد سامي عبد الحميد، وآخرون، القانون الدولي العام، منشأة المعارف الإسكندرية، ٢٠٠٤، ص.٤
- 18-A.-Ch. Kiss, Droit international de l'environnement, Etudes internationales, Paris, Pédone, 1990, pp. 173-174.
- اسامة أحمد شتات 2005 ، قانون البيئة ولائحته التنفيذية حسب أحدث التعديلات ، دار الكتب والقانون ، القاهرة ، ، ص 38 وما يليها
- نور الدين هندواوي 2005 ، الحماية الجنائية للبيئة- دراسة مقارنة -دار النهضة العربية ، ، ص55
- محمد حسن الكندري 2006 ، المسؤولية الجنائية عن التلوث البيئي ، دار النهضة العربية ، مصر ، ، ص62
- فقد يحدث الفعل الإجرامي في إقليم دولة ويتراخى تحقق النتيجة الضارة ، فيحدث في إقليم دولة أخرى ليكون التلوث في مثل هذه الأوضاع عابر للحدود ، وقد يتراخى تحقق النتيجة الإجرامية فيحدث في زمان مختلف عن زمان السلوك الإجرامي قد تصل إلى عشرات السنين
- د. عبد الرحمان حسن علام 1995 ، الحماية الجنائية حق الإنسان في بيئة ملائمة ، دار نهضة الشرق ، مصر ، ، ص103
- انظر على على سبيل المثال قانون ٤٢ لسنة ٢٠١٤
- دولة الكويت مرسوم بالقانون رقم ٤٦ لسنة ١٩٨٠ في شأن حماية الثروة السمكية (٤٦ / ١٩٨٠)
- قانون رقم (٩٩) لسنة ٢٠١٥ بشأن تعديل بعض أحكام القانون رقم (٤٢) لسنة ٢٠١٤ بإصدار قانون حماية البيئة
- مواد القانون رقم ٤٦ لسنة ١٩٨٠ الكويتي
- يجب أن نميز بين الرخصة الإدارية والتصريح الإداري ، فهما يختلفان من حيث الطبيعة القانونية ، القيمة القانونية والتأثير القانوني على مركز صاحب المنشأة الملوثة من حيث المسؤولية والجزاء . وتطبيقاً لذلك فقد سعى المشرع الكويتي إلى التمييز بين نظام الترخيص ونظام التصريح.
- د. محمد الطيب عبد اللطيف 1956 ، نظام الترخيص والإخطار في القانون المصري- دراسة مقارنة -رسالة دكتوراه دولة ، كلية الحقوق ، جامعة القاهرة ، ، ص 427 وما بعدها

- د. عادل السعيد محمد أبو الخير 1995 ، الضبط الإداري وحدوده ، الهيئة المصرية العامة للكتاب ، مصر ، ، ص 223
- د. غنم محمد غنم 1993 ، القانون الإد (2017), 7(2-A) اري الجنائي ، دار النهضة العربية ، القاهرة ، ، ص 45 وما بعدها
- د. ميرفت محمد البارودي 1993 ، المسؤولية الجنائية عن الاستخدامات السلمية للطاقة النووية ، رسالة دكتوراه دولة في القانون ، كلية الحقوق ، جامعة القاهرة ، ، ص 487 ،
- د. محمد إبراهيم منصور 1992 ، دور الضريبة في مكافحة التلوث وحماية البيئة (تحليل الآثار التخصيصية) ، بحث مقدم في المؤتمر العلمي الأول للقانونيين المصريين ، 26 - 29 فبراير 1992 ، الجمعية المصرية للاقتصاد السياسي والإحصاء والتشريع ، القاهرة ، ، الصفحة الثالثة وما بعدها
- ومن بين هذه الرسوم هناك الرسم التحفيزي لتشجيع عدم تخزين النفايات الصناعية ، الرسم التحفيزي المتعلق بتخفيف الضغط على الساحل ، الرسم التكميلي على التلوث الجوي الصناعي ، الرسم المتعلق بالنفايات الحضرية
- رمضان صديق محمد حسين 1992 ، دور التشريعات الضريبية في حماية البيئة وبصفة خاصة من التلوث الناشئ عن البترول ، بحث مقدم للجمعية المصرية للاقتصاد السياسي والإحصاء والتشريع ، القاهرة ، ، ص 10 وما بعدها
- زين الدين عبد المقصود (التخطيط البيئي مفاهيمه و مجالاته) ، قضايا بيئية ، جمعية . حماية البيئة ، الكويت ، ابريل 7110 ، عدد 6
- د /محمد حسام محمود لطفي 2001 ، الحماية القانونية للبيئة المصرية دراسة للقوانين الوضعية والإتفاقيات الدولية النافذة ، القاهرة ، النسر الذهبي . للطباعة ، ، ص 47
- منشور في جريدة الكويت اليوم ، العدد رقم (448) ، السنة العاشرة ، ص 5
- الأساس الدستوري لحماية البيئة من التلوث في دولة الكويت ، دراسة تحليلية في إطار المفهوم القانوني للبيئة والتلوث ، مجلس النشر العلمي ، جامعة الكويت ، 2003
- عادل إبراهيم إسماعيل صفا 2001 ، سلطات مأمور الضبط القضائي بين الفعالية وضمن الحريات وحقوق الفردية ، القاهرة ، بدون ناشر ،
- راجع المواد (46،45،47) من اللائحة التنفيذية لقانون البيئة المصري والمعدل بعض أحكامها بقرار رئيس مجلس الوزراء رقم 1741 سنة 2005 ، حيث لم يرد في هذه المواد أي إشارة إلى دور وزارة القوى العاملة ، كما خلت هذه المواد من عبارة (بالتنسيق والتعاون مع الجهة الإدارية المختصة) مما يوضح ذلك مدى الازدواجية في الاختصاصات بين جهاز شؤون البيئة ووزارة القوى العاملة.
- د / سامي حسني الحسيني ، التفتيش الجنائي في القانون المصري والكويتي والمقارن ، مطبعة حكومة الكويت ، بدون سنة نشر
- أمين مصطفى محمد 2001م ، الحماية الإجرائية للبيئة ، المشكلات المتعلقة بالضبطية القضائية والإثبات في نطاق التشريعات البيئية ، دار الجامعة الجديدة للنشر ،
- د / ماجد راغب الحلو 2002 ، قانون حماية البيئة في ضوء الشريعة ، منشأة المعارف بالإسكندرية ،
- لولوة ناصر علي ، عبدالمنعم مصطفى ، رضا حسن الحسن 2001 - التلوث النفطي في البيئة البحرية ، بدولة الكويت ، مركز البحوث والدراسات الكويتية ، الكويت ،
- محمد حسين أبو شوشة 1994 -مقدمة تلوث الماء ومعالجاته - الجمعية الكويتية لحماية البيئة - الكويت ،
- محمد عبدالرحمن الصرعاوي 198 . حساسية الشواطئ البيئية والكائنات الحية للملوثات النفطية جامعة الكويت ،
- ادارة البحرية هي احدى ادارات قطاع النقل المتخصصة بالشؤون البحرية وتقدم الخدمات للجمهور من اصحاب السفن الصغيرة والكبيرة والشركات البحرية وكل ما يتعلق بالملاحة البحرية، ومن اهم الخدمات التي تقدمها الادارة هي (تسجيل السفن الصغيرة و الكبيرة وتسجيل الدراجات البحرية والمسح والتفتيش على السفن الصغيرة والكبيرة واصدار الشهادات مثل شهادة السلامة والراديو وخط الشحن وحمولة السفن الكويتية والتحقيق في حوادث التصادم وحوادث التلوث البحري، وتسحل وقيد الوكالات البحرية، اصدار شهادات النواخذة، اصدار شهادات المصدقة البحرية، دراسة الاتفاقيات البحرية الدولية، المشاركة في الاجتماعات المحلية والاقليمية والدولة بشأن السلامة البحرية والتلوث.