

## النظام القانوني لحماية البيئة من التلوث النفطي

### حالة البحر الأبيض المتوسط

#### *Legal regime for the protection of the environment from oil pollution The case of the Mediterranean Sea*



طالبة الدكتوراه/ فاطمة عياشي<sup>3,1,2</sup>، الأستاذ/ علي بودفع<sup>2,1</sup>

<sup>1</sup> جامعة سكيكدة، (الجزائر)

<sup>2</sup> مخبر النقل البحري والموانئ في الجزائر، جامعة سكيكدة

<sup>3</sup> المؤلف المراسل: f.ayachi@univ-skikda.dz

تاريخ الاستلام: 2020/07/11 تاريخ القبول للنشر: 2020/09/13 تاريخ النشر: 2020/12/28



مراجعة الهقال: اللغة العربية: د. / يوسف يوسف (جامعة تيارت) اللغة الإنجليزية: د. / نورة أبرسيان (جامعة بوهرداس)

#### ملخص:

تهدف هذه الدراسة إلى إلقاء الضوء على مجموعة الإتفاقيات والجهود الدولية والإقليمية التي تصب في مجال حماية البيئة البحرية في البحر الأبيض المتوسط سواء على المستوى الدولي العالمي كاتفاقية لندن لعام 1954 الخاصة بمنع تلوث البحار بالنفط، واتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار 1982، أو على المستوى الإقليمي والمتمثلة في إتفاقية برشلونة لحماية البحر المتوسط من التلوث لسنة 1976 التي كانت نتاج خطة عمل البحر المتوسط لعام 1975 التابعة لبرنامج الامم المتحدة وهناك عدة بروتوكولات ملحقة بها والتي لا تخرج عن الإطار الذي جاءت به هذه الأخيرة، أو على المستوى الشبة إقليمي كالإتفاقية المتضمنة المخطط الاستعجالي شبه الإقليمي للاستعداد والتصدي لحوادث التلوث البحري في منطقة جنوب غرب البحر الأبيض المتوسط المبرمة بين تونس والجزائر والمغرب، هذا من ناحية. ومن ناحية أخرى فإن موضوع المسؤولية الدولية يعتبر من المواضيع الهامة لإبراز مدى فعالية أية إتفاقية دولية، ذلك أنه السمة البارزة لأي نظام قانوني يحرص واضعوه على فعاليته وإستمراره من خلال تحديد أسس المسؤولية في حالات حدوث الضرر البيئي وكذا قواعد وطرق التعويض عنه. الكلمات المفتاحية: البيئة؛ البحر الأبيض المتوسط؛ إتفاقية؛ التلوث النفطي؛ الضرر البيئي.

#### **Abstract:**

*The study aims at highlighting some national and international conventions and efforts deployed to protect the marine environment in the Mediterranean Sea at both international and regional/sub-regional levels. At the international level, it concerns the London Convention of 1954 on the Prevention of pollution of the Sea by Oil as well as the United Nations Convention related to Marine Law of 1982. At the regional level, it implies Barcelona Convention for the Protection of the*

*Mediterranean Sea from pollution of 1976, which resulted from the Mediterranean Action Plan of 1975 under the United Nations Program; with several protocols attached to it. As concerns the sub-regional level, a convention was concluded between Tunisia, Algeria, and Morocco as an emergency plan to respond to the incidents of marine pollution in the southwest Mediterranean region.*

*In parallel, the international responsibility is considered as one of the important topics to highlight the effectiveness of any international convention. Framers of legal systems devote substantial efforts on assuring its effectiveness and continuity by defining the foundations of liability in case of any environmental damage as well as the rules and methods of its compensation.*

**Key words:** Environment; Mediterranean Sea; Convention; Oil pollution; Environmental damage.

### مقدمة:

يغطي البحر الأبيض المتوسط مساحة ما يزيد عن (2.5) مليون كيلومتر مربع، ويصل طول سواحلها إلى نحو (46.000) كيلومتر، ويصل عمقه الوسطي إلى (1500) مترا، كما تضم البلدان المتوسطية (425) مليون نسمة من السكان، وهو بحر شبه مغلق بمنفذين رئيسيين هما، مضيق جبل طارق وقناة السويس، ونتيجة لذلك فإن تجدد مياه المتوسط عبر التدفقات الداخلة من المحيطات الأخرى يتطلب أكثر من قرن من الزمان. ويتميز الحوض المتوسطي بتنوع بيولوجي فريد يعد من أغنى البحار في العالم، حيث تعيش فيه (7.5%) بمن مجموع الأنواع الحيوانية (18%) النباتات البحرية رغم أنه يغطي (0.7%) من المساحة الإجمالية للمحيطات. وتشكل مياه المتوسط نقطة التقاء سواحل بلدان في أوروبا والشرق الأوسط وشمال أفريقيا، ولهذا فإن إقليمه متداخل ومتشعب من الزوايا السياسية والاقتصادية والجغرافية وفريد ومتنوع من الزاوية البيئية. يضاف إلى ذلك أن (30%) من إجمالي حجم التجارة الدولية ينشأ إما من موانئ البحر المتوسط أو يتجه إليها، ويترجم ذلك على صفحة الماء بمجموع سنوي لعدد السفن العابرة للمتوسط الذي يصل إلى مائتي ألف سفينة، بالإضافة لعشرات الآلاف من الزوارق والعائمات البحرية والغواصات متنوعة القياسات والأغراض. إلا إن المتوسط يهدده شبح فتاك كان لنشاط الانسان الدور الرئيسي والفعال فيه ألا وهو التلوث، الأمر الذي أدى بدوله إلى التعاون فيما بينها للتصدي لهذا الخطر الذي من الصعوبة ان يوجد له تعريف كافي لدى فقهاء القانون.

وقد تعددت تعريفات التلوث لدى فقهاء القانون فالبعض يعرفه بأنه: "تغيير الوسط الطبيعي الذي يمكن أن تكون له آثار خطيرة على كائن حي"، والبعض الآخر يعرفه بأنه: "كل تغيير ناتج من تدخل الإنسان في أنظمة البيئة، يسبب ضررا بالكائنات الحية بشكل مباشر أو غير مباشر يشمل الماء والهواء والغذاء" (سليم، 1994، صفحة 89).

كما عرفته بعض الإتفاقيات الدولية منها إتفاقية قانون البحار لسنة 1982 للتلوث البحري بأنه: "إدخال الإنسان بصورة مباشرة أو غير مباشرة في البيئة البحرية بما فيها مصاب الأنهار لمواد أو طاقة تنجم عنها آثار مؤذية مثل الإضرار بالمواد الحية وتعريض الصحة البشرية للأخطار وإعاقة النشاطات

البحرية، بما في ذلك صيد الأسماك والاستخدامات الأخرى المشروعة للبحار والحط من نوعية مياه البحر وقابليتها للاستعمال" (صلاح الدين، 2007، صفحة 914).

وعرفته إتفاقية حماية البحر الأبيض المتوسط (برشلونة) في المادة الثانية (2) منها بأنه: "قيام الإنسان سواء بطريقة مباشرة أو غير مباشرة بإدخال أية مواد أو أية صنوف من الطاقة إلى البيئة البحرية، مما يسبب أثاراً مؤذية كإلحاق الضرر بالموارد الحية أو أن تكون مصدر خطر على الصحة البشرية وعائقا للنشاطات البحرية، بما في ذلك صيد الأسماك وإفساد نوعية مياه البحر المستخدمة وإنقاصا لمدى التمتع بها" (اتفاقية برشلونة، 1976).

ويعتبر التلوث بالمواد النفطية من أخطر وأشد صور المساس بسلامة البيئة البحرية في المتوسط، والأكثر تأثيراً عليها باعتبار أن العمليات النفطية تطرح العديد من النواتج السامة بعد الحرق مما يؤدي إلى انبعاث غازات الكربون والكبريت وغيرها في الجو بالإضافة إلى التلوث الذي يصاحب عمليات النقل، وتسرب البترول إما من خلال كسر في خط أنابيب نقل البترول أو تعرض سفن نقله للاصطدام فالنفط يعتبر أهم مصادر الطاقة في هذا العصر حيث يستهلك العالم نحو (72) مليون برميل منه يوميا، لكن أخطاره تبقى ماثلة في جميع مراحل التعامل به منذ استخراجة وتكريره إلى نقله وتصنيعه واستهلاكه.

ومن هنا بدأت الضرورة ملحة للعمل وبكل الوسائل والآليات القانونية المتاحة لحماية هذه البيئة وصياغة أنظمة ومعايير دولية فعالة من أجل تحقيق الأهداف المرجوة وفق ما تقتضيه المصالح المشتركة لدول المتوسط، في المحافظة على البيئة في أطار ما يسمى بالتراث المشترك للإنسانية وذلك من خلال عقد مجموعة من الاتفاقيات والمؤتمرات التي تهدف في الأساس إلى حماية الإنسان بالدرجة الأولى من خلال حماية محيطه من التلوث، فالعديد من المحاولات والجهود الدولية تصب في هذا المجال سواء على المستوى الدولي العالمي كالإعلان الذي تم في مؤتمر الأمم المتحدة بـ "ستوكهولم" عام 1972، وكذا اتفاقية لندن لعام 1954 الخاصة بمنع تلوث البحار بالنفط، وبدأ تنفيذ هذه الاتفاقية في 26 جويلية 1958 والتي عدلت في عام 1962، 1969، 1971، ضف إلى ذلك إتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار لسنة 1982 التي اعتبرت أهم آلية من الآليات المتخصصة والشاملة المتعلقة بالبحار.

ناهيك عن الجهود الدولية الأخرى على المستوى الاقليمي مثل اتفاقية برشلونة لحماية البحر المتوسط من التلوث لسنة 1976 التي كانت نتاج خطة عمل البحر المتوسط لعام 1975 التابعة لبرنامج الامم المتحدة، التي أجمع فيها الاطراف المتعاقدة على ضرورة حماية المتوسط من هذا الخطر، وهو نفس النهج الذي سارت عليه من خلال مجموعة من البروتوكولات المتخصصة التي لا تخرج عن الإطار الذي جاءت به اتفاقية برشلونة، كما وقد ظهرت العديد من المنظمات والهيئات الحكومية وغير الحكومية التي تنادي بضرورة حماية البيئة المتوسطية وتكافل الجميع من أجل محاربة التلوث البيئي بالنفط ومشتقاته.

ومن خلال ما تقدم، تتجلى أهمية بحث موضوع النظام القانوني لحماية البيئة من التلوث النفطي بوجه عام وبيئة البحر الأبيض المتوسط بوجه خاص، وذلك في الأهمية الإستثنائية التي يولها

المجتمع الدولي لهذا الموضوع في مسعاه للسيطرة على التلوث النفطي الذي أصبح يهدد الحياة البحرية بالفناء.

ولذلك سنحاول في هذا المقال تبيان الجهود الدولية والإقليمية لحماية البحر المتوسط من خطر التلوث النفطي مبرزين مدى إمكانية تطبيق قواعد المسؤولية الدولية على الضرر البيئي وأثار الإخلال بها، وذلك من خلال الإجابة عن الإشكالية التالية:

ما مدى مساهمة الجهود الدولية والإقليمية في حماية البحر الأبيض المتوسط من خطر التلوث النفطي؟

وللإجابة عن هذه الإشكالية ارتأينا تقسيم هذا البحث إلى مبحثين، حيث خصصنا المبحث الأول لدراسة الجهود الدولية لحماية البحر الأبيض المتوسط من التلوث النفطي من خلال مطلبين يتعلق الأول بالجهودات الدولية العالمية لحماية البحر الأبيض المتوسط ويتعلق الثاني بالجهودات الإقليمية لحماية هذا الأخير. أمّا المبحث الثاني، فتناولنا فيه قواعد المسؤولية الدولية عن التلوث النفطي في البحر الأبيض المتوسط من خلال مطلبين يتعلق الأول بأساس المسؤولية الدولية عن التلوث ويتعلق الثاني بآثار الإخلال بقواعدها.

## المبحث الأول

### الجهود الدولية لحماية البحر الأبيض المتوسط من التلوث النفطي

لقد أدرك المجتمع الدولي مدى الخطورة الكامنة فيما تتعرض له البيئة البحرية من أشكال الانتهاك والتلوث، ومن ثمة كانت الضرورة للتحرك على مستوى التنظيم الدولي من خلال تفعيل دور المنظمات الدولية في ملاحقة الأضرار التي تحدث بها. وذلك بإبرام العديد من الاتفاقيات والمعاهدات والبروتوكولات بهدف إيجاد حلول قانونية لمواجهة ظاهرة التلوث البحري وإرساء نظام قانوني كفيل بحماية البيئة البحرية من هذا الخطر بكافة أنواعه ومصادره، والتي يعتبر التلوث النفطي من أخطرهما، فقد أدى استخراج النفط والغاز إلى حصول تسربات نفطية لا تحصى في أنحاء العالم فمثلا، أثار التلوث النفطي على أجزاء كبيرة من غرب سيبيريا حيث حصل أكثر من (23,000) تسرب من خطوط الأنابيب عام 1996، كذلك البحر المتوسط يشكل (0,7%) من المسطح المائي العالمي، يتلقى نحو (17%) من التلوث النفطي البحري العالمي سواء من ناقلات النفط بسبب تنظيف خزاناتها أو مما تتعرض له من حوادث فتتسرب جراء ذلك زيوت النفط ومشتقاته (حسين، 2006، صفحة 366). وقد بلغ عدد تلك الاتفاقيات نحو (250) عملا قانونيا ما بين اتفاقيات دولية عالمية وأخرى إقليمية وما بين اتفاقيات عامة وأخرى خاصة. (هشام، 2011، الصفحات 139-140).

وبفضل خصوصية البحر الأبيض المتوسط بذلت الدول المصلحة عليه الكثير من الجهود الدولية والإقليمية لحمايته، لا سيما ما قام به برنامج الأمم المتحدة حول المحيط من خلال عقده مؤتمر دولي

توصل فيه إلى اعتماد معاهدة إقليمية سميت بمعاهدة برشلونة لسنة 1976 ثم تم تدعيمها بمجموعة من البروتوكولات (عبد القادر، 2009، صفحة 266).

وعليه سندرس هذا المبحث في مطلبين يتعلق الأول بالمجهودات الدولية العالمية لحماية البحر الأبيض المتوسط ويتعلق الثاني بالمجهودات الإقليمية لحماية هذا الأخير.

### المطلب الأول/ الاتفاقيات الدولية العالمية لحماية البحر الأبيض المتوسط

أبرمت عدة اتفاقيات لمنع تلوث البيئة البحرية بالنفط وذلك بعد أن انتشر بقوة، خاصة مع إنشاء المحطات البحرية لخدمة السفن العملاقة التي تحمل المواد النفطية وحركة نقله ومشتقاته، وبالمثل الكوارث البحرية التي تحدث للسفن وناقلات النفط نتيجة الإهمال والتصادم أو سوء الأحوال الجوية والمناخية وكذلك تنظيف خزانات النفط.

وقد انصبت أحكام هذه الإتفاقيات على حماية البيئة البحرية عامة من هذا النوع من التلوث، وهذا ما سنحاول دراسته في هذا المطلب مع إبراز دور هذه الإتفاقيات في حماية البيئة البحرية المتوسطة.

### الفرع الأول/ إبرام الإتفاقيات العالمية الدولية ونطاق تطبيقها

لقد بدأت الجهود الدولية التي بذلت لوضع تشريعات وأحكام دولية لضبط التلوث النفطي منذ سنة 1954 من خلال إتفاقية لندن التي كان لها الدور الكبير في لفت الأنظار الدولية إلى خطورة تلوث البيئة البحرية بالنفط وبمثابة تمهيدا لإبرام العديد من الإتفاقيات الأخرى.

### أولا : إتفاقية لندن لعام 1954 وتعديلاتها المتعلقة بمنع تلوث البحر بالنفط

لقد قامت الحكومة البريطانية بالدعوة إلى إبرام هذه الإتفاقية في 12 ماي 1954 بعد أن أدركت حالات التلوث البحري والأضرار الكارثية الناتجة عن الحوادث التي تتعرض لها السفن، خاصة تلك التي تحمل المواد النفطية.

وقد وقعت على هذه الإتفاقية (20) دولة (بن سالم، 2004/2003، صفحة 53)، وعدلت عدة مرات في أعوام 1962، 1969 و1971 وذلك بناءً على اقتراحات المنظمة البحرية الدولية.

ويمكن إجمال أهم الأحكام التي جاءت بها هذه الإتفاقية فيما يلي:

– حضر إلقاء زيت البترول أو أي خليط منه تتجاوز نسبة (100) بالمليون في المناطق القريبة من الشواطئ حتى مسافة (100) ميل بحري،

– تنطبق على كافة السفن المسجلة في أقاليم الدول الأطراف، عدا السفن البحرية، والسفن التي تقل حمولتها عن (500) طن بشرط التزام الدول الأطراف باتخاذ التدابير والخطوات لتطبيق اشتراطات الإتفاقية بتلك السفن على النحو الذي يتلائم مع حجمها وحمولتها، وأيضا سفن الصيد والسفن المستخدمة في صناعة صيد الأسماك،

– الجزاء على مخالفة القواعد والأحكام التي جاءت بها يتم تحديده بواسطة تشريعات دول التسجيل، أي على أساس قانون دولة العلم الذي تحمله السفينة.

وعليه فقد ركزت اتفاقية لندن على المحور الرقابي لمنع التلوث البحري، إلا أنها غير معنية بالمسؤولية المدنية الناتجة عن ذات التلوث (صلاح الدين، عامر، 1993، الصفحات 8-9)، وما لبث أن ثبت قصور إتفاقية لندن لعام 1945 عقب عجزها في شأن تغطية التدابير الوقائية من التلوث بمناسبة حادثة الناقل "توري كانيون" لعام 1967 فلقد تأخرت انجلترا في قصف حطام السفينة وإحراق ما تبقى من شحنتها لعدم وضوح حقها في هذا الشأن.

### ثانياً: إتفاقية مريبول (MARPOL) لسنة 1973

بينما كانت إتفاقية لندن لعام 1954 وتعديلاتها المتعلقة بمنع تلوث البحر بالنفط تعنى بالتلوث الناجم عن النفط فقط، حلت الإتفاقية الدولية "مريبول" (MARPOL) كبديل عنها لمكافحة التلوث أياً كان نوعه والتي اعتمدت في 02 نوفمبر 1973؛ ثم دعمت بروتوكول عام 1978 كرد فعل عن سلسلة من حوادث ناقلات النفط بين عامي 1976-1977، وبما أن الإتفاقية الأم لم تكن قد دخلت حيز التنفيذ في ذلك الوقت تم إدماج البروتوكول ضمنها ودخلا حيز التنفيذ في 02 أكتوبر 1983. وتتألف الإتفاقية حالياً من ستة بروتوكولات (الاتفاقية الدولية لمنع التلوث السفن، 2020)، تضم الأحكام التي تهدف إلى منع وتقليل التلوث الصادر من السفن، ولعل من أهمها البروتوكول الأول الخاص بأحكام منع التلوث بالنفط. وأكدت هذه الإتفاقية على أن سريان أحكامها يكون على السفن التي تحمل علم الدول الأطراف، وعلى السفن التي تحمل العلم طالما أنها في خدمة وتحت سلطة دولة طرف، وأخرجت من مجال سريانها السفن الحربية والسفن الخاصة بالمساعدة البحرية والسفن الأخرى المملوكة لدولة طرف أو تعمل لحسابها وذلك في الأغراض غير التجارية.

كما جاءت هذه الإتفاقية بحضر عام للتفريغ النفطي في البحار، ولكنها أجازت الخروج على هذا الحظر في حالات محددة مع لزوم أن تكون الناقله لديها نظام لرصد ورقابة عملية التفريغ. كما حظرت على السفن تفريغ المواد الضارة الأخرى عندما يكون ذلك ملازماً لعمليات استكشاف واستغلال الموارد المعدنية لقاع البحار، ولعمليات البحوث العلمية المشروعة في مجال التلوث والتحكم فيه (عبد العال، 2016، صفحة 163).

### ثالثاً: إتفاقية الأمم المتحدة لأعالي البحار المبرمة في جنيف عام 1958

في عام 1956 عقدت الأمم المتحدة أول مؤتمر لها لقانون البحار في جنيف سويسرا، ونتج عنه أربعة إتفاقيات دولية (اتفاقية جنيف) في 29 أبريل 1958، أهمها إتفاقية الأمم المتحدة لأعالي البحار التي تضمنت أحكاماً تتعلق بحماية البيئة البحرية من التلوث النفطي ودخلت حيز التنفيذ في 30 سبتمبر 1962 (رياض صالح، 2009، صفحة 114).

لقد ألزمت هذه الإتفاقية كل الدول بوضع أنظمة لمنع تلوث البحار بتصريف النفط من السفن أو خطوط الأنابيب أو نتيجة إستغلال واستكشاف قاع البحار وباطن أرضها أخذاً في الإعتبار أحكام المعاهدات الأخرى المتعلقة بهذا الخصوص.

يمكن إجمال أهم ما جاءت به هذه الإتفاقية فيما يتعلق بحماية البيئة البحرية من التلوث النفطي فيما يلي:

– الترخيص للدول المتعاقدة بأن تصدر لوائح لمنع التلوث البحري الناتج عن تفرغ المواد البترولية من السفن وأنايب البترول،

– حددت إجراءات منع التلوث الإشعاعي والتلوث الناتج عن المواد الضارة خاصة المواد البترولية منها حظر التفرغ، حيث تضع كل دولة هذه الإجراءات إما منفردة أو بالتعاون مع غيرها من الدول الأخرى.

رابعا: إتفاقية بروكسيل لعام 1969 الخاصة بالتدخل بأعالي البحار في حالات الكوارث الناتجة عن التلوث النفطي وبروتوكولاتها

1. المعاهدة الدولية حول التدخل بأعالي البحار في حالة وقوع حادث مسبب أو بإمكانه أن يسبب تلوث نفطي لسنة 1969

أبرمت هذه الإتفاقية في 19 نوفمبر 1969 في بروكسيل بلجيكا، وقد دخلت حيز التنفيذ في 06 ماي 1975.

حرصت هذه الإتفاقية على تنظيم مفهوم كوارث التلوث البحري بالبترول والمصالح الساحلية للدول التي تتأثر أو تكون مهددة بالتأثر بالكوارث البحرية، وأجازت للدولة الساحلية اتخاذ التدابير الملائمة لحماية مصالحها في الأحوال العادية للكوارث وفي أحوال الضرر القصوى، كما ألزمت هذه الإتفاقية الدولة التي تتخذ تلك التدابير مراعاة اعتبارات معينة، حيث تمارس الدول الساحلية الأطراف حقها بالتدخل في مواجهة كافة السفن، عدا السفن الحربية والسفن العامة التابعة للدول وغير المخصصة للأغراض التجارية، كذلك ضرورة أن تتشاور الدول الساحلية مع غيرها من الدول المعنية بالخطر وخاصة دولة علم السفينة ويمكن لها أن تطلب رأي لجنة من الخبراء، على انه في حالة الخطر الحال يمكن للدولة أن تتخذ الإجراءات التي تفرضها حالة الضرورة بغير إخطار أو مشاورات مسبقة أو دون إستكمال المشاورات التي تكون قد بدأت بالفعل (اتفاقية جنيف).

وقد أكدت هذه الإتفاقية على انه يتعين أن تكون الإجراءات التي تتخذها الدول الساحلية للتدخل في أعالي البحار لمواجهة الحادث متناسبة مع الخطر الناجم عنه مع إلزامية دفع التعويض عن الأضرار التي تسببها للغير عند مخالفة أحكامها. (اتفاقية جنيف).

2. الإتفاقية الدولية الخاصة بالمسؤولية المدنية الناشئة عن أضرار التلوث بالنفط لعام 1969:

نتيجة لحادث التلوث البحري الذي تسببت فيه ناقلة البترول "توري كانيون" أمام شواطئ المملكة المتحدة، دعت المنظمة البحرية الدولية إلى عقد مؤتمر دولي من أجل وضع قواعد يمكن من خلالها تحديد أحكام المسؤولية عن أضرار التلوث النفطي (عبد العال، 2016، صفحة 160).

أبرمت الإتفاقية الدولية الخاصة بالمسؤولية المدنية الناشئة عن أضرار التلوث بالنفط بتاريخ 29 نوفمبر 1969 بروكسيل ودخلت حيز التنفيذ في 19 جوان 1975 (عبد العزيز، د س ن، الصفحات 133-134).

تهدف هذه الإتفاقية إلى توفير تعويض ملائم للأشخاص الذين يصابون بالضرر من جراء تلوث ناجم عن تسرب النفط أو صرفه من السفن وتوحيد القواعد والإجراءات الدولية الخاصة بتحديد الأحكام المتعلقة بالمسؤولية والتعويض المناسب. وقد جعلت هذه الأخيرة مالك السفينة هو المسؤول عن أي ضرر نفطي، إلا إذا كان قد وقع بسبب عمل من أعمال الحرب أو بسبب ظاهرة طبيعية أو فعل متعمد قام به طرف آخر أو من إهمال في الصيانة الملاحية (الاتفاقية الدولية الخاصة بالمسؤولية المدنية الناشئة عن أضرار التلوث بالنفط العام). وأكدت في موادها (04) و(07) على المسؤولية التضامنية للملاك عندما تتسبب سفينتان أو أكثر في حدوث الضرر وللسفينة التي تحمل أكثر من (200) طن من النفط أن تحتفظ بتأمين.

وقد تم تعديل هذه الإتفاقية بموجب البروتوكول المتفق عليه سنة 1992 وأصبح عدد الدول المنظمة (121) دولة (رياض صالح، 2009، صفحة 116).

3. إتفاقية بروكسيل الدولية المتعلقة بإنشاء صندوق دولي للتعويض عن الضرر الناجم عن التلوث بالنفط لعام 1971:

دعا مؤتمر بروكسيل الخاص بالمسؤولية المدنية السالف الذكر المنعقد عام 1969، المنظمة البحرية الدولية إلى عقد مؤتمر ثان لإعداد إتفاقية دولية خاصة بإنشاء صندوق دولي للتعويض عن الأضرار الناشئة عن تسرب أو صرف النفط من السفن، وقد انعقد هذا المؤتمر بالفعل خلال الفترة الممتدة من 29 نوفمبر إلى 18 ديسمبر عام 1971، وتمخض عن توقيع الإتفاقية الدولية الخاصة بإنشاء صندوق دولي للتعويض عن الضرر الناجم عن التلوث بالنفط، ودخلت حيز التنفيذ في 16 أكتوبر (عبد العزيز، د س ن، صفحة 135).

ومن أهداف هذه الإتفاقية استخدام حصيلة هذا الصندوق لتغطية التكاليف الخاصة بتنظيف وإزالة التلوث النفطي والتعويض عنه، حيث أنه على الصندوق أن يدفع لأي شخص قد أصيب بضرر ناتج عن التلوث النفطي دون أن يحصل على التعويض كاملا بل يدخل في ذلك تكاليف التدابير المعقولة والمناسبة التي اتخذت لخفض الضرر إلى الحد الأدنى. (اتفاقية بروكسيل الدولية المتعلقة بإنشاء صندوق للتعويض عن الضرر الناجم عن التلوث بالنفط، 1971).

كما ويلتزم الصندوق بتعويض أصحاب السفن عن المبلغ الذي يتجاوز (150) فرنكا لكل طن من حمولة السفن من قيمة التعويض المدفوع على ألا يتجاوز ما يدفعه الصندوق (2000) فرنك عن كل طن، ولا يجوز باي حال كان عليه الضرر أن يتجاوز (2120) مليون فرنك، وبالمقابل نجد أن الصندوق يعفي كليا من أي إلزام إذا ما وقع ضرر بسبب عمل من أعمال الحرب أو أعمال عدوانية أو بسبب صرف

النفط من سفينة الحرب أو إذا كانت الأضرار تتجاوز الحدود القصوى للمسؤولية في إتفاقية بروكسيل لعام 1969. (مصطفى، 2006، الصفحات 127-161).

الفرع الثاني/ دور الإتفاقيات الدولية العالمية في حماية البيئة البحرية بالمتوسط من التلوث

### النفطي

لعبت الإتفاقيات الدولية العالمية لمنع تلوث البحار بالنفط دورا ملحوظا في الحفاظ على البيئة البحرية عامة والبيئة البحرية المتوسطة خاصة، وذلك من خلال الإلتزامات التي تفرضها على عاتق أطرافها ومن خلال فرض عقوبات على الإخلال بتنفيذ أحكامها.

فوفقا لأحكام هذه الإتفاقيات تلتزم الدول منفردة أو مشتركة بحماية البيئة البحرية والحفاظ عليها واتخاذ التدابير اللازمة لمنع تلوثها والسيطرة عليه أيا كان مصدره، ولها في سبيل تحقيق هذا الهدف استخدام أفضل الوسائل العلمية المتاحة لها وخفض إطلاق المواد البترولية بالبيئة البحرية سواء عن طريق الإغراق أو من مصادر برية أو من حوادث السفن، كما حثت هذه الإتفاقيات على ضرورة التعاون الدولي أو الإقليمي أو من خلال المنظمات الدولية المتخصصة لوضع معايير وقواعد لحماية البيئة البحرية وإعداد خطط لحالات الطوارئ، تشجيع وتمويل الدراسات وبرامج البحث العلمي، تبادل المعلومات المكتسبة وملاحظة وقياس وتقييم وتحليل مخاطر تلوث هذه الأخيرة.

كما يتجلى دور هذه الأخيرة في حماية بيئة البحر الأبيض المتوسط من خلال تناولها لبعض النظم الخاصة، كفكرة المناطق الخاصة التي يحظر فيها أي تفرغ نفطي نظرا لظروفها الإيكولوجية والطابع الخاص للملاحة فيها، والتي من بينها منطقة البحر الأبيض المتوسط، حيث حظرت إتفاقية "مربول" (MARPOL) "إلقاء النفايات بجميع أنواعها فيها. كما أكدت على فكرة شهادات منع التلوث الدولي بالنفط، حيث ألزمت كل دولة طرف بان تخضع سفنها لفحوص دورية وكاملة للتأكد من سلامتها وسلامة أجهزتها ولا يسمح بتشغيل أية سفينة قبل إصدار هذه الشهادة بل ويجري التفتيش على السفن للتأكد من حيازتها لهذه الشهادة (عبد العال، 2016، الصفحات 162-163)، ذلك أن (30%) من إجمالي حجم التجارة الدولية ينشأ إما من موانئ البحر المتوسط والتي يبلغ عددها (82) ميناء أو يتجه إليها، ويترجم ذلك على صفحة الماء بمجموع سنوي لعدد السفن العابرة للمتوسط الذي يصل إلى مائتي (200) ألف سفينة. وعليه يوجد على سطحه في أي لحظة (2.500) سفينة تجارية من مختلف الأنماط، بالإضافة لعشرات الآلاف من الزوارق والعائمات البحرية والغواصات متنوعة القياسات والأغراض كما أن ثلث مجموع حركة النقل البحري العالمية للنفط والمشتقات النفطية تمر عبر المتوسط، إذ تعبره يوميا (300) ناقلة نفط متفاوتة الحمولة.

وبالرغم من هذه القواعد والإلتزامات التي تفرضها هذه الإتفاقيات إلا أنها لم تحقق الحماية الناجعة للبيئة البحرية المتوسطة، لهذا بدأت الضرورة ملحة لوضع وصياغة أنظمة ومعايير فعالة تمثلت في العديد من الإتفاقيات الإقليمية وشبه إقليمية التي أبرمت بين دول المتوسط من أجل حماية البحر الأبيض المتوسط من التلوث بجميع مصادره عامة ومن المواد النفطية خاصة.

## المطلب الثاني/ الإتفاقيات الإقليمية وشبه الإقليمية لحماية البحر الأبيض المتوسط من التلوث النفطي

يقصد بالاتفاقيات الدولية الإقليمية تلك الإتفاقيات التي تحتوي على قواعد قانونية تهدف إلى تنظيم حماية البيئة البحرية من التلوث في إقليم معين، وهذا الحكم ينطبق على إتفاقية برشلونة لحماية البحر الأبيض المتوسط من التلوث لسنة 1976، في حين يقصد بالإتفاقيات شبه الإقليمية تلك التي تحتوي كذلك على أحكام وقواعد قانونية تهدف إلى تنظيم حماية البيئة البحرية وتكون بين مجموعة من الدول التي تنتمي إلى إقليم واحد، وهو ما ينطبق على إتفاقية التعاون في المجال البحري بين دول المغرب العربي لسنة 1991 والإتفاقية المتضمنة المخطط الإستعجالي شبه الإقليمي للإستعداد والتصدي لحوادث التلوث البحري في منطقة التلوث البحري بمنطقة جنوب غرب البحر الأبيض المتوسط.

### الفرع الأول/ إتفاقية برشلونة لحماية البحر الأبيض المتوسط وبروتوكولاتها

تعتبر خطة عمل البحر الأبيض المتوسط (MAP) لسنة 1975 أحد أهم المرجعيات والآليات البيئية التي أتاحت مساحة أكبر للتعاون البيئي بين مختلف الدول المتوسطية المطلة على حوض البحر الأبيض المتوسط، وخاصة في إطار وجود العديد من الخصائص البيئية المشتركة بين دوله (عبد القادر رزيق، 2006، صفحة 146).

وقد نتج عن هذه الخطة في 18 فيفري 1976 ميلاد إتفاقية برشلونة لحماية البحر الأبيض المتوسط من التلوث.

### أولاً: إبرام الإتفاقية ودورها في حماية البحر الأبيض المتوسط من التلوث النفطي

في عام 1975 اعتمدت (16) دولة متوسطة بالإضافة إلى الجماعة الأوروبية خطة عمل البحر المتوسط، وكانت هذه الخطة هي الأولى من نوعها التي يتم اعتمادها كبرنامج للبحار الإقليمية تحت مظلة الأمم المتحدة والتي توجت بإبرام إتفاقية تهدف أحكامها إلى حماية البيئة البحرية في منطقة البحر الأبيض المتوسط سميت إتفاقية برشلونة لحماية البحر الأبيض المتوسط من التلوث لسنة 1976. (عيسى، 2010/2011، صفحة 24).

حيث تلزم هذه الإتفاقية الدول المتعاقدة بإتخاذ كل الإجراءات اللازمة من أجل حماية وتحسين نوعية الوسط البحري وتجنب كل أسباب التلوث بمنطقة المتوسط؛ ثم اتسعت هذه الالزامات شيئاً فشيئاً لتشمل المناطق الساحلية وإدارتها بصورة متكاملة. ولذلك ففي عام 1995 اعتمدت الأطراف المتعاقدة خطة عمل جديدة لحماية البيئة البحرية وتحقيق التنمية المستدامة للمناطق الساحلية المتوسطية، ومنه تم اعتماد نسخة معدلة من إتفاقية برشلونة لعام 1976 ليصبح أسمها إتفاقية حماية البيئة البحرية والمناطق الساحلية للبحر المتوسط، وأصبح عدد الأطراف الموقعة (22) دولة (عيسى، 2010/2011، صفحة 25).

تمثل الأهداف الرئيسية للإتفاقية فيما يلي:

– تقدير التلوث البحري عامة والتلوث النفطي خاصة ومكافحته،

- ضمان الإدارة المستدامة للموارد الطبيعية البحرية والساحلية،
  - إدماج عنصر المحافظة على البيئة في التنمية الإجتماعية والإقتصادية،
  - حماية البيئة البحرية والمناطق الساحلية عبر منع التلوث والحد منه واستئصاله قدر المستطاع سواء كان ناجما عن مصادر برية أو بحرية أو هوائية،
  - حماية الموارد الطبيعية والتراث الثقافي،
  - تعزيز التضامن بين الدول الساحلية،
  - المساهمة في النهوض بالأوضاع الحياتية،
  - تطبيق مبدأ الحيطة من أجل حماية البيئة والنهوض بالتنمية المستدامة للبحر الأبيض المتوسط.
- (اتفاقية برشلونة، 1976)

ضف إلى ذلك مواجهة التلوث النفطي الناتج عن السفن وإستغلال الآبار النفطية، حيث قضت بشأن ذلك أن تتخذ الأطراف المتعاقدة جميع التدابير التي تتلائم مع القانون الدولي لوقاية منطقة البحر الأبيض المتوسط من التلوث النفطي الصادر عن السفن سواء عن طريق التفريغ أو نتيجة الحوادث. ولتحقيق هذه الأهداف تم وضع ستة (06) بروتوكولات للتعاون بين الدول المتوسطية في إطار إتفاقية برشلونة، ثلاثة منها تم وضعها لمنع ومقاومة التلوث البحري الناجم عن السفن المختلفة وتصريفها للملوثات في البحر وذلك في الأعوام 1995، 1976 و 2002، وكذلك بروتوكول الحفاظ على التنوع الحيوي والمحميات الطبيعية سنة 1995، بروتوكول خاص بحماية المتوسط من أعمال التنقيب عن المعادن في مناطق الرصيف القاري والمناطق الساحلية وطبقاتها وترتبتها البحرية وبروتوكول أخير لحماية المتوسط من التلوث من حركات المخلفات العابرة للحدود والنفايات الخطرة. (عيسى، 2011/2010، صفحة 26).

#### ثانيا: البروتوكولات الملحققة باتفاقية برشلونة لحماية البحر الأبيض المتوسط

سندرس هذه البروتوكولات التي يختص كل واحد منها بمعالجة مصدر من مصادر التلوث البحري، مع التركيز على البروتوكول الخاص بحماية البيئة البحرية المتوسطية من التلوث النفطي.

1. البروتوكول الخاص بحماية البحر الأبيض المتوسط من التلوث الناتج عن رمي النفايات من السفن والطائرات:

أبرم هذا البروتوكول في 16 فيفري 1976، أين دخل حيز التنفيذ مباشرة.

إذ أن الأطراف المتعاقدة في هذا البروتوكول وبصفتهم أطرافا في إتفاقية حماية البحر المتوسط الأم وبعد إدراكهم لأخطار إغراق النفايات والمواد الخطرة الأخرى من السفن أو الطائرات، والتي قد حددها الملحق الأول من البروتوكول منها النفط الخام ومشتقاته، اتفقت على ما يلي:

- اتخاذ كافة التدابير للحيلولة دون وقوع تلوث في منطقة البحر المتوسط، التخفيف من حدته نتيجة إغراق النفايات من السفن والطائرات،
- يطبق هذا البروتوكول على منطقة البحر المتوسط كما حددتها المادة الأولى من اتفاقية برشلونة،

– لإغراق النفايات أو المواد الأخرى لأبد من استصدار تصريح عام وتصريح خاص مسبق لكل حالة على حدة من السلطات الوطنية المختصة،

– تطبيق الإجراءات اللازمة لتنفيذ هذا البروتوكول بالنسبة لكافة السفن والطائرات المسجلة أو تلك التي تحمل علم الدولة المعنية.

ومنه يستنتج أن الدول الأطراف ملزمة بتطبيق قواعد حماية البيئة البحرية من التلوث النفطي الذي يعتبر من المواد الخطرة التي ذكرت ضمن الملحق الأول منه، وهو ما فتح المجال لإبرام بروتوكول خاص بالتلوث النفطي، ذلك أن البحر المتوسطي يتلقى نحو (17%) في المئة من التلوث النفطي البحري العالمي.

2. البروتوكول الخاص بالتعاون على مكافحة تلوث البحر الأبيض المتوسط من النفط والمواد الضارة الأخرى في الحالات الطارئة:

تم إبرام هذا البروتوكول أيضا بتاريخ 10 جوان 1976 ودخل حيز التنفيذ في 12 فيفري 1978. وقد جاء هذا البروتوكول محملا بـ (25) مادة كلها تدعو إلى تفعيل تدابير وإجراءات حماية البحر المتوسط من التلوث النفطي، ومن أهم النقاط التي أكد عليها:

– تحديد المنطقة التي يطبق فيها هذا البروتوكول وهي منطقة البحر الأبيض المتوسط كما هو محدد في نص المادة 01 من الإتفاقية الأم،

– تحديد معنى حادث التلوث النفطي والزيطي ومعنى المواد الخطرة أو الضارة والتي من شأنها أن تحدث خطرا على صحة الإنسان وإيذاء الموارد البحرية، ففي كل سنة يتسرب نحو (1,2) مليون برميل من النفط إلى الخليج العربي مثلا،

– الحث على التعاون في تنفيذ اللوائح الدولية لمنع تلوث البيئة البحرية المتوسطة من السفن والتخفيف والحد منه، وذلك من خلال اتخاذ كل التدابير الضرورية في حالات حوادث التلوث وحالات التسربات النفطية من الناقلات وخطوط الأنابيب، والتخلص من مياه حفظ التوازن الملوثة بالنفط المتجمع في جوف الناقلات، والترسبات والحوادث النفطية، وعلى الأطراف مراعاة مشاركة السلطات المحلية والمنظمات غير الحكومية والجهات الفاعلة الإقتصادية أو الإجتماعية،

– السعي إلى تكريس وترويج خطط طوارئ بكل الوسائل لمنع حوادث التلوث وذلك بصورة فردية أو عبر تعاون ثنائي أو متعدد الأطراف،

– تحديد إستراتيجيات وطنية أو إقليمية بشأن إستقبال السفن التي تشكل أو يمكن أن تشكل خطرا على البيئة البحرية.

يعتبر هذا البروتوكول بمثابة تكريس للتعاون بين أطرافه في مجال محاربة التلوث النفطي بجميع أنواعه، لكن ذلك لا يمنع التشريعات المحلية من ممارسة حقها في اتخاذ إجراءات محلية أشد صرامة أو

إجراءات بما يتماشى مع القوانين الدولية بشأن المسائل التي يغطيها هذا البروتوكول. (المرسوم 81/03، 1981).

### 3. البروتوكول الخاص بحماية البحر الأبيض المتوسط من التلوث بمصادر برية:

تم التوقيع على هذا البروتوكول في أينا بتاريخ 17 ماي 1980 ودخل حيز التنفيذ في 17 جوان 1983 ويضم 16 مادة، وقد عدل بتاريخ 07 مارس 1996 من قبل مؤتمر المفوضين الذي انعقد في سيراكوزا من 06 إلى 07 مارس 1996.

جاء هذا البروتوكول نتيجة الخطر الذي يهدد البيئة البحرية والمواد الحية من جراء التلوث من مصادر وأنشطة برية والمشاكل الخطرة الناجمة عن هذا التلوث من مصادر وأنشطة برية والمشاكل الخطرة الناجمة عن هذا التلوث في المياه الساحلية خاصة الصادرة من الآبار النفطية القائمة في البر أو في خلجان أو مصبات الأنهار الضحلة والآبار المغمورة في الأجراف القارية حول العالم حيث انفتحت مناطق بحرية كثيرة أمام التنقيب، ومنها منطقة البحر المتوسط.

ويطبق كذلك كسابقه من البروتوكولات في منطقة البحر المتوسط كما حددتها المادة (01) الأولى من إتفاقية برشلونة.

كما يطبق هذا البروتوكول على:

- عمليات التصريف الناشئة عن نقطة ومصادر إنتشار برية داخل الأراضي الأطراف المتعاقدة التي تؤثر مباشرة أو بطريقة غير مباشرة عن منطقة البحر المتوسط، وتشمل عمليات التصريف المخلفات النفطية التي تصل منطقة البحر المتوسط من خلال عمليات التخلص الساحلية أو الأنهار أو القنوات أو مجاري المياه الأخرى، بما في ذلك مجاري المياه الجوفية، أو من خلاله الجريان السطحي للمياه والتخلص تحت قاع البحر المتصل بالبر،

- المدخلات من المواد الملوثة المنقولة جوا إلى البحر من خلال مصادر أو أنشطة داخل أراضي الأطراف المتعاقدة، تحت الأوضاع المحددة في المرفق الثالث بهذا البروتوكول. (عيسى، 2011/2010، الصفحات 32-33).

- ينطبق هذا البروتوكول أيضا على عمليات التصريف الملوثة بهياكل من صنع الإنسان.

- تدعو الأطراف الدول التي ليست أطرافا في البروتوكول والتي في أراضيها أجزاء من الحوض المائي لمنطقة البحر المتوسط إلى التعاون في تنفيذ هذا البروتوكول. (المرسوم 82/441، 1982).

### 4. البروتوكول الخاص بالمناطق المتمتعة بحماية خاصة:

وقع هذا البروتوكول في جنيف بتاريخ 03 أبريل 1982 ويتكون من (18) مادة، وقد جاء تأكيدا على أهمية المحافظة على حالة الموارد والمواقع الطبيعية بالبحر المتوسط وذلك عن طريق إنشاء مناطق متمتعة بحماية خاصة تشمل المناطق البحرية وبيئتها من خلال إتخاذ قواعد وإجراءات تتمثل بالأساس في:

- وضع نظام لتخطيطها وإدارتها،

- حظر إلقاء أو تفريغ نفايات أو مواد أخرى يمكن أن تضر بالمنطقة المحمية،
- تنظيم مرور السفن وكل توقف أو رسو،
- تنظيم صيد الأسماك وصيد الحيوانات واقتنائها،
- تنظيم كل نشاط ينطوي على استكشاف أو إستغلال قاع البحر أو باطن أرضه أو على تغيير شكل تضاريس قاعه. (أسكندري، 1995، صفحة 290).

#### 5 . بروتوكول استكشاف وإستغلال الرصيف القاري وقاع البحر:

جاء هذا البروتوكول استكمالاً لخطة التعاون الدولي لحماية البحر المتوسط من التلوث، وقد تم التوقيع عليه في مدريد بتاريخ 14 أكتوبر 1994 وتأكيداً على أهمية حماية وصيانة البحر المتوسط من التلوث الناجم عن أنشطة الإستكشاف والإستغلال وهو بمثابة تكملة لباقي البروتوكولات، لا سيما البروتوكول المتعلق بالتعاون في مكافحة تلوث البحر المتوسط بالنفط والمواد الضارة الأخرى في حالات الطوارئ المبرم في 16 فيفري 1976 ببرشلونة، والبروتوكول المتعلق بالمناطق المتمتعة بحماية خاصة في البحر الأبيض المتوسط المعتمد في جنيف في 03 أبريل 1982.

ويطبق هذا البروتوكول كذلك في منطقة البحر الأبيض المتوسط المحددة في نص المادة (01) من الإتفاقية الأم، يتضمن (32) مادة تم فيها تحديد أنشطة الإستغلال والاستكشاف والإجراءات والتدابير التي يجب أن تتخذها الدول الأطراف من أجل حماية المنطقة.

وقد حددت المادة الأولى من البروتوكول مفهوم أنشطة الاستغلال كما يلي:

- الأنشطة المتعلقة بالزلازل وعمليات مسح قاع البحر وتربته التحتية وأخذ العينات،
- إنشاء منشآت لأغراض إستخراج الموارد والأنشطة المتصلة بها،
- عمليات الحفر المتعلقة بالنفط،
- الإستخراج والمعالجة والتخزين،
- النقل بواسطة خطوط الأنابيب إلى البر وتحميل السفن،
- عمليات الصيانة والإصلاح وعمليات المساعدة الأخرى. (بروتوكول استكشاف واستغلال الرصيف القاري وقاع البحر، 1994).

كما أكد هذا البروتوكول على أنه تلتزم الدول الأعضاء بصورة فردية أو من خلال التعاون الثنائي أو متعدد الأطراف، باتخاذ جميع التدابير الملائمة والفعالة لمنع وخفض التحكم في التلوث الناجم عن الأنشطة المذكورة آنفاً، خاصة عمليات الاستخراج والتنقيب عن النفط الذي يعد الملوث الأساسي للبحار والمحيطات لما يحتويه من عناصر ثقيلة مثل الرصاص والزنبق، وكذلك بطء صناعته التي تشمل (05) مراحل أساسية وهي البحث والتنقيب، الإستخراج، النقل، التكرير، التوزيع والتسويق.

بالإضافة إلى ذلك تخضع جميع هذه الأنشطة إلى ترخيص مكتوب مسبق للاستكشاف أو الاستغلال من السلطة المختصة وينبغي على هذه السلطة قبل منح الترخيص من أن المنشآت قد تم بناؤها طبقاً للمعايير والممارسات الدولية وأن المستغل لديه الكفاءة التقنية والقدرة المالية لتنفيذ هذه

الأنشطة مع التأكيد على أن منح هذا الترخيص يكون طبقاً للإجراءات الملائمة كما تحددها السلطة المختصة. (بروتوكول حماية البحر المتوسط من التلوث الناجم عن استكشاف واستغلال الرصيف القاري وقاع البحر وترتبته التحتية، 2020).

وأخيراً فإن حماية البيئة البحرية في المتوسط من التلوث النفطي أصبح من ضمن الأولويات الكبرى للدول المتوسطية الأعضاء، حيث تلزم اتفاقية برشلونة لسنة 1976 وبروتوكولاتها بتنفيذ برامج رصد الأضرار البيئية بما في ذلك تدابير مكافحة التلوث النفطي وصياغة خطط العمل للقضاء عليه من خلال التدخل الفوري لمجابهته والحد منه.

كما ويتجلى ذلك من خلال مبادرة آفاق 2020 التي تأسست بمناسبة الذكرى العاشرة لقمّة برشلونة والتي انعقدت في نوفمبر 2005 من خلال تبني جدول زمني لإزالة التلوث من البحر المتوسط بحلول سنة 2020 والتصدي لما يمثل حوالي (80%) من مصادر التلوث مع تأمين الوسائل المالية والتقنية اللازمة لتنفيذها، وقد تمت المصادقة على هذه المبادرة خلال مؤتمر وزراء البيئة الذي انعقد بالقاهرة في نوفمبر 2006. (حلايمية، 2013/2012، الصفحات 162-163).

#### الفرع الثاني/ الإتفاقيات شبه الإقليمية لحماية البحر الأبيض المتوسط من التلوث النفطي

تسعى الدول المغاربية وهي الجزائر، تونس، المغرب وليبيا المطلة على جنوب البحر المتوسط إلى حمايته من خلال إبرامها مجموعة من الإتفاقيات التي تضم إلى أعضائها دول المغرب العربي فقط وذلك حتى تتمكن من مكافحة التلوث في جنوب البحر الأبيض المتوسط، وقد تجلّى ذلك من خلال:

##### أولاً: إتفاقية التعاون في المجال البحري بين دول المغرب العربي لسنة 1991:

أبرمت هذه الإتفاقية في رأس "لانوف بليبيا" بين دول المغرب العربي بتاريخ 10/09 مارس 1991، وقد تضمنت من بين المسائل البحرية التي تهم دول المغرب العربي مسألة حماية البيئة البحرية بنصها في المادة (03) منها والمعنونة: "التعاون في مجال مكافحة التلوث" حيث حثت مجموعة الدول الأعضاء بالتنسيق في تشريعاتها وإمكانياتها من أجل مكافحة التلوث النفطي وذلك من خلال التدخل السريع والفعال في إطار المخططات الجهوية لمكافحة هذا الأخير.

ثانياً: الإتفاقية المتضمنة المخطط الإستعجالي شبه الإقليمي للاستعداد والتصدي لحوادث التلوث البحري في منطقة جنوب غرب البحر الأبيض المتوسط:

وهي الإتفاقية المبرمة بين الجزائر وتونس والمغرب والموقعة في الجزائر بتاريخ 20 جوان 2005 المتضمنة المخطط الإستعجالي شبه الإقليمي للاستعداد والتصدي لحوادث التلوث البحري في منطقة جنوب البحر الأبيض المتوسط. وهو عبارة عن وثيقة ذات طابع تقني لتنظيم التصدي السريع والفعال لحوادث التلوث البحري في المنطقة والتي تعتبر مركزاً لاستكشاف وإنتاج ومعالجة ونقل أكثر من نصف احتياطات النفط المؤكدة في العالم، ويتم تصدير معظم النفط المنتج، مما يحول جنوب البحر الأبيض المتوسط إلى ممر ضيق بناقلات النفط العملاقة.

وكان الهدف من إبرام هذه الإتفاقية هو تبادل العون والمساعدة في حالات الطوارئ الناتجة عن حوادث التلوث النفطي وذلك باستعمال كل الوسائل المتاحة والمؤهلة لمثل هذه العمليات كالسفن والطائرات. كذلك ضبط النظم الفعالة لاستكشاف والإبلاغ عن حوادث التلوث النفطي وتحديد إجراءات الوقاية والرقابة وعمليات التنظيف للحد من انتشاره.

من خلال ما تقدم يتبين أن دول المتوسط وسعيها منها لضمان حماية أفضل للبيئة البحرية من التلوث النفطي، عقدت العديد من الإتفاقيات سواء إن على المستوى الدولي، كاتفاقية لندن لعام 1954 الخاصة بمنع تلوث البحار بالنفط، كذلك إتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار لسنة 1982 والإتفاقية الدولية المتعلقة بالمسؤولية المدنية حول التعويضات المستحقة عن التلوث بالمحروقات الموقع عليها في بروكسيل في 29 نوفمبر 1969 التي أنضمت إليها الجزائر بموجب الأمر (17/72) المؤرخ في 07 جوان 1972 (ج ر عدد 53 مؤرخة 04 جويلية 1972) والإتفاقية الدولية المتعلقة بإحداث صندوق دولي للتعويض عن الأضرار المترتبة عن التلوث بسبب المحروقات الموقع عليها ببروكسيل بتاريخ 18 ديسمبر 1971 والتي إنضمت إليها الجزائر بموجب الأمر (55/74) مؤرخ في 13 ماي 1974. (الأمر 74/55 المؤرخ في 13 ماي 1974، 1974).

أو على المستوى الإقليمي كاتفاقية حماية البحر الأبيض المتوسط من التلوث المبرمة ببرشلونة في 16 فيفري 1972 والتي انضمت إليها الجزائر بموجب المرسوم رقم (14/80) المؤرخ في 26 جانفي 1980 (المرسوم رقم 14/80، 1980) والتي ألحقت بها مجموعة من البروتوكولات التي جاءت بمثابة تأكيد على الجهود الإقليمية للدول المتوسطية من أجل الحماية والحفاظ على البيئة البحرية من التلوث البحري عامة والتلوث النفطي خاصة ومنها البروتوكول الخاص بالتعاون على مكافحة تلوث البحر المتوسط بالنفط والمواد الضارة الأخرى في الحالات الطارئة والموقع ببرشلونة بتاريخ 16 فيفري 1976 والذي انضمت إليه الجزائر بموجب مرسوم (03/81) بتاريخ 17 جانفي 1981 (ج ر عدد 53، 07) والبروتوكول الخاص باستكشاف واستغلال الرصيف القاري وقاع البحر المبرم في مدريد بتاريخ 14 أكتوبر 1994 والذي تعلق بالأساس بعمليات استغلال التنقيب عن النفط.

أو على مستوى إقليم المغرب العربي كالإتفاق بين تونس والجزائر والمغرب المتضمن المخطط الإستعجالي شبه الإقليمي للاستعداد والتصدي لحوادث التلوث البحري في منطقة جنوب غرب البحر الأبيض المتوسط الموقع في الجزائر في 20 جانفي 2005.

وفي نفس الإطار فقد اهتمت المنظمات الدولية بإضفاء حماية قانونية على البيئة البحرية، وذلك باعتبار أنها تلعب دورا هاما وفعالا في تحقيق هذا الغرض، سواء من الناحية القاعدية وذلك عن طريق تبني العديد من الاعمال القانونية كالتوصيات واللوائح والقرارات والمعاهدات التي تتضمن تنظيما لكيفية المحافظة على البيئة من التلوث بجميع أنواعه، أو من الناحية الهيكلية وذلك عن طريق إنشاء بعض الأجهزة المكلفة بالعمل على تحقيق ذلك مثل برنامج الأمم المتحدة الذي أنشئ عام 1972 الذي من أهدافه تنمية التعاون الدولي في مجال البيئة ووضع النظم الإرشادية العامة لتوجيه البرامج البيئية

وتنسيقها في إطار منظمة الأمم المتحدة ومتابعة تنفيذ البرامج البيئية، وكذلك خطة العمل من أجل البحر الأبيض المتوسط والتي تتميز بأنها خطة ذات نطاق واسع تراعي التنمية الاقتصادية والاجتماعية في المنطقة عن طريق الترويج للتخطيط المتكامل للتنمية، والإدارة العقلانية للموارد الطبيعية، وحماية البيئة البحرية.

ومن بين المنظمات الدولية التي تعنى بحماية البيئة البحرية في المتوسط نجد منظمة الأمم المتحدة، مكتب الشؤون المشتركة بين الوكالات والتنسيق، الأمانة العامة للمؤتمر الثالث لقانون البحار، اللجنة الاقتصادية لأوروبا، اللجنة الاقتصادية لغربي آسيا، برنامج الأمم المتحدة للبيئة وجامعة الدول العربية. أما المنظمات المتخصصة فنجد كل من مركز المساعدة المتبادلة للطوارئ البحرية (MEMAC) في مملكة البحرين المنظمة البحرية الدولية للتنسيق بين الدول الأعضاء في المنظمة لمكافحة حوادث التسرب النفطي، المنظمة الإقليمية لحماية البيئة البحرية (ROPME)، مقرها الكويت. إضافة كذلك إلى بعض المنظمات الحكومية كـلجنة الاتحاد الأوربي، منظمة التعاون والتنمية الاقتصادية، اللجنة الدولية للاستكشاف العلمي للبحر الأبيض المتوسط التي تأسست عام 1919، هدفها تشجيع الدراسات العلمية المتعلقة بالبحار والمحيطات والموارد الحية في البحر الأبيض المتوسط ومقرها في موناكو.

وفي الأخير فإن تجسيد كل هذه الجهود سواء الدولية أو الإقليمية يبقى حبيس التطبيق الجدي والفعال ومدى التزام الدول بواجباتها وتحمل مسؤوليتها تجاه التلوث ومدى فعالية الدور الذي تلعبه المنظمات الدولية والإقليمية في تكريس مبادئ هذه الاتفاقيات، الأمر الذي يدفعنا إلى دراسة موضوع قواعد المسؤولية عن الضرر البحري.

## المبحث الثاني

### قواعد المسؤولية الدولية عن التلوث النفطي في البحر الأبيض المتوسط

مر مفهوم المسؤولية الدولية بمراحل عديدة منذ المجتمعات القديمة حتى الآن، وقد تأثر ذلك بتلك التطورات السياسية والاجتماعية وكذا الاقتصادية التي تعرض لها المجتمع الدولي، وقد شمل هذا التطور الأساس الذي تقوم عليه مسؤولية الدولة وشروط قيامها. ونظرا لأن فكرة المسؤولية تلعب دورا هاما في مكافحة التلوث النفطي للبحار، ونظرا لأن الأحكام التي أوردها إتفاقية برشلونة لحماية بيئة البحر الأبيض المتوسط بشأن هذه الأخيرة كانت غير محددة، فإنه يمكن تطبيق القواعد الدولية العامة للمسؤولية في القانون الدولي، وعليه سنتناول في هذا المبحث أساس المسؤولية الدولية عن التلوث ك مطلب أول ثم آثار الإخلال بقواعدها في مطلب ثان.

#### المطلب الأول/ أساس المسؤولية الدولية عن التلوث النفطي

طبقا للقواعد العامة، ينبغي لقيام المسؤولية المدنية توافر أسسها وهي: نظرية الخطأ ونظرية المخاطر والضرر، وإذا كان الوضع كذلك في القواعد العامة، فإن المسؤولية المنعقدة في ميدان التلوث النفطي تتميز ببعض الخصوصية فيما يتعلق بتحديد عناصرها، حيث أن الدولة التي ينسب إليها عمل

غير مشروع تلتزم وفقا للقانون الدولي بتعويض الدولة المتضررة، وهو ما سنتناوله على التوالي من خلال الفروع الثلاثة (03) التالية:

### الفرع الأول/ نظرية الخطأ كأساس للمسؤولية الدولية

يعود أصل نظرية الخطأ إلى بداية العصور الوسطى مع ظهور فكرة الدولة بالمفهوم الحديث، حيث أنه هناك من يرى أن مسؤولية الدولة عن التلوث النفطي تقوم على أساس فكرة الخطأ والتقصير، وينبني على ذلك انتفاء مسؤولية الدولة عن النشاطات التي تضر ببيئة دولة أخرى من خلال تلوّث بيئتها البحرية، إذا لم يثبت الخطأ والتقصير من جانبها، وعليه فالدولة عند ممارستها لنشاطات التنقيب عن الموارد الطبيعية واستغلالها في المناطق التي تدخل ضمن نطاق اختصاصها، كما في النشاطات التي تقوم بها ضمن جرفها القاري لا تسأل مسؤولية مطلقة عن الأضرار الحاصلة للدول الأخرى نتيجة لانفجار آبار النفط وتدفق كميات كبيرة في المنطقة، بل تسأل فقط إذا ثبت أنها لم تبذل العناية الكافية والمعقولة في حماية وصون مصالح تلك الدول من خلال إصدار الأنظمة واتخاذ التدابير اللازمة لاستكشاف الجرف القاري واستثماره وفقا للمعايير والالتزامات الدولية المطبقة والإلتزام بها حفاظا على منطقة الإستغلال، ومنه حماية مصالح باقي الدول المشتركة في الجرف القاري معها.

وعليه لا تسال الدولة عن الإضرار البيئية التي تسببت فيها إلا عند إثبات تقصيرها أو إخفاقها في الإلتزام بتلك الضوابط والتدابير (حلايمية، 2013/2012، الصفحات 168-169).

هذه النظرية لم تجد تأييدا كبيرا عند أشخاص المجتمع الدولي نظرا للانتقادات التي تعرضت لها والتي يمكن إجمالها في النقاط التالية:

- صعوبة إثبات التقصير في القانون البيئي،
- فشل الكثير من المتضررين في الحصول على التعويض لعدم تمكنهم من إثبات الخطأ رغم ما أصابهم من ضرر مؤكد،
- هذه النظرية لا تحل مشكلة عندما تمارس الدولة عملا مشروعاً لا يعد خرقاً لأي قاعدة من قواعد القانون الدولي ورغم ذلك يسبب ضرراً جسيماً للدول الأخرى،
- هذه النظرية لا تتماشى مع التطور العلمي والتكنولوجي المعاصر، كحدوث أضرار دون وقوع خطأ بالمعنى الفني المعروف أي قد تتخذ الدولة الحيطة وتنفيذ الإلتزامات مما يمنع وجود تقصير أو إهمال ويلحق الضرر رغم ذلك بدولة أخرى كحوادث ناقلات المواد النفطية والأضرار التي تصيب مرافق الإنتاج البحرية، الأعطال التي تلحق بخطوط الأنابيب وأعمال التخريب التي قد تطالها.
- وعليه نستنتج أن نظرية الخطأ لا يمكن اعتمادها كأساس وحيد لقيام المسؤولية الدولية عن التلوث النفطي وإنما يجب البحث على أساس آخر لها، ومنه إلتزام من قام بالعمل بتعويض الطرف المتضرر حتى في حالة انعدام الخطأ.

## الفرع الثاني/ نظرية المخاطر كأساس للمسؤولية الدولية

إن حوادث ناقلات البترول وما نتج عنها من تلوث البيئة البحرية، قد أدى إلى ظهور قاعدة قانونية خاصة بالمسؤولية عن الأضرار الناتجة عن التلوث بالنفط وقواعد خاصة بمنع إغراق مخلفات السفن، ولعل أشهر حادثة ناقلة نفط تلك المتعلقة بناقلة النفط العملاقة "ام تي هيفن" ( MT HAVEN) سنة 1991 وأثناء نقلها لما يقارب من (144.000) طن من النفط الخام أي ما يعادل مليون برميل من النفط، انفجرت واشتعلت فيها النيران وغرقت قبالة سواحل "جنوة في إيطاليا" وتسرب ما يقرب (50.000) طن من النفط الخام في مياه البحر الأبيض المتوسط، واستمر الحريق مدة (03) أيام، كما بقيت سواحل إيطاليا وفرنسا ملوثة على مدى (12) عاما بعد الحادثة.

ومن هنا أصبحت الأنشطة المشروعة قد تحدث أضرارا جسيمة، رغم ثبوت عدم الإهمال والخطأ، وهو ما دفع الفقه إلى البحث عن أساس آخر للمسؤولية فكان أن توصل إلى الأخذ بنظرية المخاطر التي مفادها: "إقامة التبعات على عاتق المسؤول عن نشاط خطر، عما يحدثه بالغير من أضرار ودون اللجوء إلى إثبات الخطأ من جانبه" (صلاح عبد الرحمان، 2010، صفحة 222).

وفيما يتعلق بالأضرار الناشئة عن تلوث البيئة البحرية، يذهب القانون الدولي إلى إقامة المسؤولية على أساس المخاطر وذلك عن كافة النشاطات التي تجري في ظل سلطة الدولة أو إشرافها وسواء كانت الجهة الممارسة للنشاط جهة خاصة أو عامة تابعة للدول، أو كانت أعمالا مشروعة أو غير مشروعة، حيث يكفي الطرف المضرور بإثبات الضرر الذي ألحق به فقط. (حلامي، 2013/2012، صفحة 172).

لقد وجدت هذه النظرية تأييدا أكبر من سابقها، ذلك أن مسؤولية الدولة المطلقة عن أضرار التلوث أصبحت في عداد المبادئ العامة للقانون الدولي، كما أن من يقوم بأنشطة خطيرة في البحار عليه أن يتحمل المسؤولية عن المخاطر التي قد تترتب عنها وبصورة خاصة تلك المتعلقة بصناعة النفط، فهي تتصف بالخطورة الجسيمة على البيئة البحرية رغم مشروعيتها.

لكن هذه النظرية يمكن تطبيقها على الأعمال المشروعة التي تقوم بها الدول وهي بصدد استغلال مواردها الطبيعية، الأمر الذي يدفع للبحث عن المسؤولية عن الأعمال التي تكون غير مشروعة بطبيعتها.

## الفرع الثالث/ نظرية العمل غير المشروع كأساس للمسؤولية الدولية عن التلوث النفطي:

أمام الإنتقادات التي وجهت إلى الأسس التقليدية للمسؤولية، إتجه أنصار المدارس الفقهية إلى تبني أساس آخر لمسؤولية الدولة يتفق وطبيعة القانون الدولي، حيث ذهب المدرسة الوضعية إلى أن العبرة هي الصفة غير المشروعة للتصرف المخالف للقانون الدولي (بن سالم، حماية البيئة البحرية أثناء النزاعات المسلحة في البحار، 2004/2003، صفحة 145).

يقوم الفعل غير المشروع على عنصرين، عنصر شخصي وهو إمكانية نسبة الفعل أو الإمتناع إلى الدولة، وعنصر موضوعي وهو أن يكون الفعل أو الإمتناع مخالفا لالتزاماتها الدولية (إبراهيم محمد، 1997، صفحة 177).

وفي خصوص حماية البيئة البحرية تنص المادة 145 من إتفاقية قانون البحار على أن "تتخذ الدول عن طريق السلطة العليا لقاع البحار التدابير اللازمة وفقا لهذه الإتفاقية، فيما يتعلق بالأنشطة لضمان الحماية الفعالة للبيئة البحرية من الأثار الضارة التي قد تنشأ عن هذه الأنشطة ومنع الإخلال بالتوازن الإيكولوجي للبيئة البحرية"، كما نصت المادة (192) منها على أن: "الدول ملزمة بحماية البيئة البحرية والحفاظ عليها"؛ فكلما النصين السابقين يمثلان التزاما ينبغي على الدول الوفاء به وتنفيذه فإن خالفت دولة طرفا ذلك يعد عملها غير مشروع واستوجب قيام مسؤوليتها حسب المادة (253 فقرة 01) من نفس الإتفاقية (حلايمية، 2013/2012، صفحة 177).

وعليه فإن الإضرار بالبيئة البحرية أو تلويثها بالنفط هو فعل غير مشروع دوليا تؤسس عليه المسؤولية الدولية للدولة ويستوجب التعويض عما ترتب عنه من نتائج، وهذه النظرية لا تستوجب وقوع خطأ يثبت وجود إهمال من جانب المسؤول بقدر ما يتطلب وجود إخلال بالالتزام تفرضه قواعد القانون البيئي الدولي.

ويتبين مما سبق أن لكل نظرية من النظريات التي تم عرضها مجال تطبيق ولا يمكن اعتبار نظرية واحدة كافية لقيام المسؤولية عن تلويث البيئة، إنما يتم إعمال كل نظرية حسب كل حالة مع التأكيد على أن تطبيق نظرية المسؤولية على أساس المخاطر هي التي تحقق حماية أكثر فعالية للبيئة البحرية، ذلك أنها تتعلق بالأعمال المشروعة وغير المشروعة التي تتسبب أو يمكن أن تتسبب في أضرار للبيئة.

#### الفرع الرابع/ المسؤولية الدولية عن التلوث النفطي بالمتوسط في الاتفاقيات الدولية

من بين أهم الاتفاقيات التي عالجت المسؤولية عن التلوث النفطي إتفاقية بروكسيل عام 1969 المتعلقة بالمسؤولية المدنية عن أضرار التلوث بالنفط، فقد أُلقت هذه الإتفاقية عبء المسؤولية والتعويض عن الأضرار التي يسببها التلوث النفطي في إقليم الدولة المتعاقدة أو بحرهما الإقليمي عن مالك السفينة مع استبعاد السفن الحربية والسفن المملوكة للدولة والتي تقع تحت سلطة الدولة وتستغلها في الخدمات الحكومية غير التجارية.

أما عن طبيعة المسؤولية التي أقرتها فهي المسؤولية المطلقة التي تقوم على أساس المخاطر أي بغض النظر عن توفر عنصر الخطأ تقوم المسؤولية مباشرة عند حدوث ضرر بيئي. (حلايمية، 2013/2012، صفحة 174).

ويمكن الإشارة هنا كذلك، إلى الإتفاقية الدولية لعام 1971 المتعلقة بإنشاء صندوق دولي للتعويض عن أضرار التلوث النفطي التي أكدت على ضرورة تأمين دفع التعويض عن التلوث النفطي في حالة انتفاء مسؤولية مالك السفينة وفقا لاتفاقية المسؤولية لسنة 1969، حيث يكون هذا الصندوق مسؤولا عن دفع التعويض عن مالك السفينة كالحالات التي يعفى فيها هذا الأخير من المسؤولية. (الاتفاقية الدولية لعام 1971).

أما وبخصوص التلوث النفطي في منطقة البحر الأبيض المتوسط، فإن اتفاقية برشلونة الإقليمية لسنة 1976 لم تتعرض لقواعد المسؤولية الدولية وإنما أشارت فقط إلى تعهد الدول المتعاقدة بتطوير قواعدها وأسسها وفقا لما يتماشى مع درجة الأضرار التي قد تصيبه، وهو نفس الحكم الذي أوردته في البروتوكول المتعلق بالتلوث الناجم عن استكشاف واستغلال الرصيف القاري وقاع البحر لسنة 1994. (الاتفاقية الدولية لعام 1971).

وعليه يستخلص أن هذه الأخيرة قد جعلت المسؤولية على عاتق الجهات الخاصة بصورة رئيسية، أما الدولة فلا تتعدى مسؤوليتها كونها مسؤولية غير مباشرة تسأل فقط عند إخفاقها في الإلتزام بتنفيذ أحكام الاتفاقية، وأساس هذه المسؤولية هو المخاطر بغض النظر عن مدى تحقق الخطأ. كما لم تحدد هذه الاتفاقيات موضوع المسؤولية عن الأضرار البيئية الواقعة خارج الاختصاص الوطني للدولة أي الضرر الذي تتكبده الجماعة الدولية بأكملها (حلايمية، 2013/2012، صفحة 177).

ومنه فإنه ولانعقاد المسؤولية البيئية عن التلوث النفطي لابد أن ينجم هذا التلوث بسبب المحروقات في مياه البحر خاصة البترول الخام ومشتقاته.... وأن ينتج عن ذلك ضرر.

#### المطلب الثاني/ آثار المسؤولية الدولية عن التلوث النفطي

تتمثل آثار قيام المسؤولية في التزامين: التزام وقائي يتمثل في منع التلوث والحد منه، والتزام علاجي يتمثل في إصلاح الضرر وإعادة الحالة إلى ما كانت عليها من خلال تقديم تعويض عن الضرر للطرف المضرور.

#### الفرع الأول/ الإلتزام بمنع الإضرار بالبيئة البحرية

إن لهذا الإلتزام مظهران: مظهر سلبي وآخر إيجابي، حيث يتمثل المظهر السلبي في الإلتزام العام المفروض على جميع الدول بالإمتناع عن الإضرار بالبيئة البحرية، أما المظهر الإيجابي فيتمثل في التدابير الوقائية التي تلتزم الدول باتخاذها للحد والحيلولة دون الإضرار بها.

#### أولا: الإلتزام بالإمتناع عن الإضرار البيئية البحرية:

إن الإلتزام بمنع التلوث البيئي والأحكام الخاص به يعني تلك الإجراءات التي ينبغي على الدولة الإلتزام بها من خلال تشريعاتها الوطنية وذات العلاقة بالأنشطة التي لا تهدد بحدوث آثار بيئية مهلكة. (حلايمية، 2013/2012، صفحة 178).

وينطبق هذا الإلتزام على حالات التلوث البحري بحيث لا يجوز للدولة القيام بأنشطة تسبب أو يمكن أن تسبب أضرار بالبيئة البحرية الخاضعة للولاية الوطنية، ولا يقتصر ذلك على هذه المناطق بل يتعداها إلى المناطق الواقعة خارج حدودها، وهو ما أكدته المادة 21 من إعلان الأمم المتحدة الذي أقره مؤتمر ستكهولم: "على الدول ضمان عدم إلحاق النشاطات التي تجري في ظل ولايتها أو إشرافها ضررا ببيئة الدول الأخرى أو ببيئة المناطق الواقعة خارج حدود الولاية الوطنية".

كما جاءت نصوص اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار لعام 1982 لتؤكد على ذلك ولتضع التزاما دوليا عاما يقع على عاتق الدول مضمونه حماية البيئة البحرية وصونها. (حلايمية، 2013/2012،

صفحة 180)، وارتبط هذا الإلتزام العام الملقى على عاتق الدول بحقها في استغلال ثرواتها الطبيعية بصورة توفيقية بين الحق والالتزام الذي يحده ويقيده، وذلك ما أكدته المادة (193) من الإتفاقية: "للدول حق سيادي في استغلال مواردها الطبيعية عملاً بسياستها البيئية، وفاء لالتزامها بحماية البيئة البحرية والحفاظ عليها".

وكذا قد تضمنت هذه الأخيرة واجب التزم كل دولة بالإمتناع عن كل ما من شأنه أن يؤدي إلى تلويث البيئة مع اتخاذ كل الإجراءات الكفيلة بمنعه (حلايمية، 2013/2012، الصفحات 182-183). وفي خصوص الإلتزام بمنع التلوث النفطي فقد أكدت عدة اتفاقيات على ضرورة مكافحة ذلك من خلال القضاء عليه والحد منه، ومن هذه الاتفاقيات اتفاقية لندن لعام 1954 وتعديلاتها المتعلقة بمنع تلوث البحر بالنفط، حيث أكدت هذه الأخيرة أنه على كافة السفن المسجلة في أقاليم الدول الأطراف، عدا السفن الحربية، الإلتزام باتخاذ التدابير التي تتلائم مع ضرورة الحفاظ على البيئة البحرية، كذلك اتفاقية بروكسيل لعام 1969 الخاصة بالتدخل بأعالي البحار في حالات الكوارث الناتجة عن التلوث النفطي التي أكدت على ضرورة الإلتزام بمنع التلوث ومواجهة الأخطار الفادحة التي تتعرض لها الدولة الساحلية في مثل هذه الأحوال واتخاذ التدابير الكفيلة بتحقيق ذلك، ومن بينها التزم الدول الأطراف بالتشاور مع غيرها من الدول المعنية بالخطر خاصة دولة علم السفينة التي تتعرض للحادث مع إمكانية أخذ رأي لجنة من الخبراء لتفادي وقوع أضرار أخطر (اتفاقية بروكسيل الدولية المتعلقة بإنشاء صندوق للتعويض عن الضرر الناجم عن التلوث بالنفط، 1971).

وهكذا وكخلاصة لما سبق ذكره، يمكن التأكيد على مبدأ الإلتزام العام بحماية البيئة البحرية والامتناع عن الإضرار بها وتلويثها الذي جاءت به اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار وكرسته باقي الاتفاقيات في أحكامها، أضحي اليوم قاعدة قانونية دولية ذات طابع شامل وملزمة لكافة الجماعة الدولية.

### ثانياً: اتخاذ التدابير لمنع وقوع ضرر بالبيئة البحرية

يمثل هذا الشق الجانب الإيجابي من الإلتزام بمنع الإضرار بالبيئة البحرية، حيث أن التخطيط والعمل المسبق لتجنب وقوع الضرر يعتبران عنصراً من عناصر المسؤولية لضمان عدم وقوعه وهو ما أكدته المادة (194) الفقرة (01) و(04) من اتفاقية قانون البحار التي إنطوت على التدابير والإجراءات الوقائية التي تلتزم الدول باتخاذها لمنع تلوث البيئة البحرية والتي تعمل على وقايتها، من خلال تكريس مبدأ الحيطة والحذر اللازمين في الأنشطة والممارسات التي تجرهما تحت ولايتها حتى لا تتسبب في تلويث بيئة الدول الأخرى، وهو ما لا تتوانى اتفاقية برشلونة لعام 1976 في تكريسه والعمل به أيضاً في المادة (14) فقرة (01) بهدف حماية البحر الأبيض المتوسط من التلوث النفطي والتخفيف من حدته والسيطرة عليه ومنه حماية وصون البيئة البحرية في المنطقة.

كما ألزمت اتفاقية قانون البحار الدول بالتعاون مع غيرها من الدول سواء على المستوى الإقليمي أو من خلال المنظمات المتخصصة بمكافحة مخاطر التلوث البحري لعل أهمها المنظمة البحرية الدولية

"IMO" من أجل ملاحظة وقياس وتقييم وتحليل مخاطر هذا الأخير وآثاره الضارة بواسطة الطرق العلمية المعترف بها (حلايمية، 2013/2012، الصفحات 182-183).

كما أكدت الإتفاقية في مادتها (204) فقرة (02) أنه على الدول أن تقيم الأثار المحتملة للأنشطة التي تعتمزم القيام بها وتعد التقارير اللازمة عن نتائج تلك التقييمات بهدف نشرها أو تقديمها إلى المنظمات الدولية المختصة لتكون في متناول الجميع، بل إنها ملزمة وبصفة خاصة بأن تضع قيد المراقبة والملاحظة كافة الأثار الناتجة والمحملة أن تنتج عن تلك الأنشطة التي تقوم بها.

وفي نفس السياق انطوت اتفاقية لندن لعام 1954 لمنع تلوث البحر بالنفط على التدابير والخطوات التي يجب اتخاذها لمنع وقوع الإضرار بالبيئة البحرية منها حظر إلقاء زيت البترول أو أي خليط منه يتجاوز نسبة (100) بالمليون في المناطق القريبة من الشواطئ حتى مسافة (100) ميل بحري، وهذا ينطبق على كافة السفن المسجلة في أقاليم الدول الأطراف عدا السفن الحربية والسفن التي تقل حمولتها عن (500) طن.

وعليه فإن ما ذهبت إليه الاتفاقيات الدولية من ضرورة اعتمادها تدابير لمنع وقوع أي ضرر بالبيئة البحرية، كان بمثابة ذرع واق لها خاصة أن معظم هذه الاتفاقيات لا تعالج مسائل التعويض عن الأضرار إلا بصفة فرعية.

#### الفرع الثاني/ التعويض عن الضرر الناتج عن تلوث البيئة البحرية

يعرف التعويض بأنه إلزام يفرضه القانون الدولي بوصفه أثرا لتحقق المسؤولية الدولية ويكون بذلك إلزام تبعي، وقد أكد الفقه والقضاء الدوليان هذا الإلتزام بحيث يكون بطريقة كافية وتضمن إصلاح كامل الضرر (صلاح عبد الرحمان، 2010، صفحة 236).

وهو أحد المبادئ الأساسية التي أعلنته محكمة العدل الدولية الدائمة بقولها: "أن التعويضات يجب قدر المستطاع أن تعمل على إزالة جميع أثار العمل غير المشروع وإعادة الحالة إلى ما كانت عليه قبل وقوع هذا العمل" (صلاح عبد الرحمان، 2010، صفحة 263).

والتعويض عن الضرر البيئي يمكن أن يتم إما بالتعويض العيني أو التعويض المالي، كما تبقى الصناديق الدولية للتعويض عن أضرار التلوث بالنفط الملاذ الوحيد لتعويض المتضررين من التلوث.

#### أولاً: التعويض العيني

يكون التعويض العيني بوقف النشاط غير المشروع الذي أقامه المتسبب وإعادة الحال إلى ما كان عليه، ويكون ذلك في صورتين مادية وقانونية؛ بحيث يعني التعويض العيني المادي إعادة الأشياء إلى ما كانت عليه بواسطة إجراءات مادية كإعادة الأشياء التي تم الاستيلاء عليها، ويعني التعويض العيني القانوني اتخاذ إجراءات قانونية كتعديل قانون أو إلغائه وفقاً لما يتماشى مع إصلاح الضرر.

ويتمثل التعويض العيني عن قيام المسؤولية عن تلوث البيئة البحرية بالنفط في صورة إلزام الدولة المسؤولة بإعادة البيئة إلى سابق حالها أو ما كانت عليه قبل الحادث، أي إعادة الحال إلى ما كانت عليه قبل حدوث الفعل المسبب للتلوث، ومن قبيل ذلك إلزام الدولة بإزالة البقع النفطية أو وقف ما

تقوم به من أنشطة تسبب التلوث أو الإلزام بتنفيذ التدابير أو الإجراءات الإتفاقية أو العرفية المتفق عليها دوليا.

### ثانيا: التعويض النقدي

يكون التعويض النقدي بالالتزام بتقديم تعويضات مالية مناسبة بالقدر اللازم لإعادة الوضع إلى ما كان عليه قبل حدوث الضرر.

ويتمثل التعويض النقدي عن قيام المسؤولية عن تلوث البيئة البحرية، في إلزام الدولة المسؤولة بدفع تعويض مالي يغطي الأضرار المباشرة وغير المباشرة التي نتجت عن فعل التلوث بعد القيام بحصر الأضرار وتقديرها.

### ثالثا: الصناديق الدولية للتعويض عن أضرار التلوث النفطي

تعتبر الإتفاقية الدولية المتعلقة بإنشاء الصندوق الدولي للتعويض عن أضرار التلوث بالنفط لعام 1971 بمثابة الإتفاقية الدولية المتعلقة بإنشاء الصندوق الدولي للتعويض عن أضرار التلوث بالنفط لعام 1971 بين نصوص هاتين الإتفاقيتين، لذلك فقد وضعت إتفاقية 1971 شرطا لقبول العضوية فيها، حيث نصت المادة (37) فقرة (04) على أنه "فقط الدول التي صادقت أو وافقت على إتفاقية 1969 أو التي انضمت إليها يمكنها التصديق أو الموافقة أو الانضمام إلى هذه الإتفاقية"، بل إن هذه الإتفاقية لم تدخل حيز التنفيذ قبل دخول إتفاقية 1969 حيز التنفيذ (إتفاقية بروكسيل الدولية المتعلقة بإنشاء صندوق للتعويض عن الضرر الناجم عن التلوث بالنفط، 1971).

ولقد أنشأت إتفاقية 1971 منظمة دولية مهمتها إدارة نظام التعويض الذي أقامته الإتفاقية تحقيقا للمبدأين الرئيسيين اللذين أبرمت من أجلهما، حيث أطلق على هذه المنظمة اسم "الصندوق الدولي للتعويض عن أضرار التلوث بالمحروقات" المعروفة بصندوق "الفيبول FIPOL" والذي يلعب دورا هاما في حصول المتضرر على تعويض عادل ومناسب.

ينص بروتوكول 1992 في المادة (12) منه على أنه تسدد المساهمات السنوية إلى الصندوق فيما يتعلق بكل دولة متعاقدة من قبل أي شخص تلقى كميات يزيد مجموعها عن (150.000) طن في السنة. إن الصندوق الدولي للتعويض عن أضرار التلوث لا يعرض لألا طلبات التعويض التي تكون مؤسسة ومستوفية للشروط المذكورة في بروتوكول 1992 المتعلق بالحادث (السفينة، الزيت، الواقعة) وبالضرر (الضرر بحد ذاته، التدابير الوقائية، نطاقه الجغرافي) (بن طيفور و درويش، دون سنة نشر، صفحة 171).

إلا أن بعض الحوادث كحرب الخليج التي استعمل فيها النفط سلاحا في الخليج العربي، حيث أحرقت آبار النفط في الكويت، وتسربت كميات هائلة من النفط الخام إلى الخليج قدرت في الفترة من 19 إلى 30 جانفي 1991 بخمسة ملايين برميل (نحو مليون طن) شكلت بقعة طولها نحو (50) كيلومترا وعرضها نحو (13) كيلومترا، و قدرت كمية النفط المحترق بنحو (67) مليون طن، ونتج عنها نحو مليوني طن من السخام ومليون طن من الكبريت، وكذلك حادثة الناقل "أريكا" في ديسمبر 1991 حيث انشطرت

الناقلة "أريكا" التابعة لشركة "توتال فينا" الفرنسية، وغرقت قبالة الشاطئ الفرنسي المطل على المحيط الأطلسي وتسرب منها (10) عشرة آلاف طن من النفط؛ أثبتت ضعف حدود التعويض في بروتوكول 1992، لذلك تم إنشاء صندوق تعويض تكميلي من طرف المنظمة البحرية الدولية والذي يوفر تعويضا إضافيا عندما يتجاوز حجم الأضرار الناتجة عن الحادث سقف لتعويض المحدد في البروتوكول السالف الذكر (بن طيفور و درويش، دون سنة نشر، صفحة 172).

### الخاتمة:

يعتبر النفط أهم مصادر الطاقة في هذا العصر، حيث يستهلك العالم نحو (72) مليون برميل منه يوميا ولكن أخطار التلوث تبقى ماثلة في جميع مراحل التعامل بهذا "الذهب الأسود"، منذ استخراجها وتكريره الى نقله وتصنيعه واستهلاكه. ويلوث البحر سنويا حوالي مليوني طن من البترول الناتج عن نشاط النقل والاستكشاف والتنقيب وتسرب الزيت من الناقلات، إضافة إلى إلقاء بعض النفايات والمخلفات البترولية من ناقلات البترول أثناء سيرها في عرض البحر. ويلاحظ أن التلوث بالنفط ومشتقاته في البحر المتوسط يصل إلى خمسة أضعاف التلوث في البحار الأخرى، وتسهم المركبات البحرية والمنشآت المائية بنحو (20%) من تلوث البحر المتوسط، أما المصادر البرية مثل الصرف الصناعي والصرف الصحي فتشكل نحو (75%) من أسباب التلوث الواردة إلى البحر، حيث أن هناك (120) مدينة ساحلية تطل على البحر المتوسط وتصب مخلفات الصرف الصناعي والصحي به دون معالجة، إضافة إلى (60) مصنع لتكرير البترول تقوم برمي (20) ألف طن من النفط سنويا في البحر، وكذلك (82) ميناء بترولي و(82) مصفاة للنفط بالمتوسط.

وعليه فقد أبرمت عدة اتفاقيات لحماية البحر المتوسط من التلوث، من أهمها إتفاقية قانون البحار 1982 التي رصدت الجزء الثاني عشر من المادة (192) الى المادة (237) لتقنين أحكام حماية البيئة البحرية من التلوث وإنما كان التطرق إلى هذا الموضوع يتم في إطار معالجة التلوث البحري بصفة عامة، كما اهتمت الإتفاقية الدولية لمنع التلوث من السفن والمسماة "MARPOL" لسنة 1973 والمتممة لسنة 1978 التي أوجبت على كل دولة متعاقدة أن تطبق أحكام الإتفاقية على سفنها وعلى كل السفن الأخرى، ماعدا السفن الحربية أو المملوكة للدولة، التي تسبب التلوث في موانئ الدولة المتعاقدة أو مياهها الإقليمية وسواحلها وقد نصت الإتفاقية كذلك على حق الدولة المتعاقدة في محاسبة أو معاقبة السفينة التي تسبب التلوث في مياهها الإقليمية وسواحلها، وهذا النص يمنح الدولة المتعاقدة الاختصاص القضائي للنظر في منازعات التلوث البحري.

كما تدعمت هذه الجهود الدولية بجهود أخرى ذات الطابع الاقليمي الخاصة بحوض البحر الابيض المتوسط ونقصد بذلك إتفاقية برشلونة التي وقعت عام 1976 وتم تعديلها سنة 1995، ووفقا لهذه الإتفاقية فإن البلدان المتعاقدة ملزمة باتخاذ كل الإجراءات اللازمة من أجل حماية وتحسين نوعية الوسط البحري وتقليص وتجنب كل أسباب التلوث في البحر المتوسط، وهناك عدة بروتوكولات ملحقة باتفاقية برشلونة تعتبر صكوكا ملزمة للدول الأطراف، وتتناول جوانب محددة لحماية البيئة، بعضها

خاص بحماية البحر من التلوث الناشئ عن تصريف النفايات من السفن والمركبات الجوية، ومنها ما يتعلق بالتعاون في مكافحة تلوث البحر المتوسط بالنفط والمواد الضارة الأخرى في حالات الطوارئ وهناك بروتوكول لحماية المناطق المتمتعة بحماية خاصة وآخر لحماية المتوسط من مصادر برية، وبروتوكول خاص باستكشاف واستغلال الرصيف القاري وقاع البحر.

ضف إلى ذلك الجهود الشبه الإقليمية بين دول المغرب العربي من خلال إبرام مجموعة من الاتفاقيات تضم هذه الدول فقط ونقصد بذلك اتفاقية التعاون في المجال البحري بين دول المغرب العربي لسنة 1991 والاتفاقية المتضمنة المخطط الاستعجالي شبه الإقليمي للاستعداد والتصدي لحوادث التلوث البحري في منطقة جنوب غرب البحر الأبيض المتوسط المبرمة بين تونس والجزائر والمغرب.

إلا أنه وبالرغم من كل هذه الجهود التي بذلتها الدول من خلال الاتفاقيات السابقة لم تتحقق الحماية الفعالة للبحر الأبيض المتوسط وذلك لإحتوائها على العديد من الثغرات والإستثناءات والتقييد بصيغة العموم، وإحالة الكثير من القواعد والمعايير إلى القانون الدولي خاصة فيما يتعلق بأساس المسؤولية الدولية عن الأضرار البيئية وكيفية تقديرها من أجل تحقيق تعويض عادل ومناسب، وهذا ما يؤدي بالضرورة للجوء إلى تطبيق القواعد العامة للمسؤولية في القانون العام الدولي والتي تلقي على كافة الدول مسؤولية الحفاظ على سلامة البيئة البحرية من أخطار التلوث النفطي، حيث يكفي إثبات الضرر للمطالبة بالتعويض.

وفضلا عما تقدم من ملاحظات، فإن البحث قد خلص إلى مقترحات ندرجها على النحو الآتي:

1. ضرورة مراجعة أحكام الاتفاقيات الدولية الإقليمية على النحو الذي يعالج جوانب القصور والعمومية،
2. مناشدة الدول بسن القوانين والتشريعات الداخلية المتسمة بالصرامة في ملاحقة ملوثي البيئة وعدم التراخي في توقيع العقوبات عليهم، وملء الفراغ التشريعي في بعض البلدان النامية،
3. ضرورة الحصول على تصاريح خاصة لإلقاء النفايات النفطية مع وجوب إعلام برنامج الأمم المتحدة للبيئة بكافة هذه الأذونات،
4. مراقبة السفن التي تزور الموانئ كما اقترحت المفوضية الأوروبية، ومعاينة السفن التي لا تستوفي مقاييس السلامة، وتعتمد المفوضية منع السفن التي يزيد عمرها عن 15 سنة من دخول موانئ بلدان الاتحاد الأوروبي إذا احتجزت أكثر من مرتين في سنتين متتاليتين، كما وتخطط المفوضية لنشرلائحة سوداء بهذه السفن كل ستة أشهر، واستنكرت الاستعمال الواسع للأعلام الأجنبية على ناقلات النفط التي تستأجرها شركات أوروبية لأسباب ضريبية،
5. العمل الجاد والفوري على تطبيق كافة الاتفاقيات الدولية المتعلقة بتلوث البيئة البحرية بما في ذلك اتفاقية برشلونة وبروتوكولاتها،

6. نشر الوعي البيئي وتوجيه الإعلام ووسائله الفعالة، وتكثيف برامج الدعاية للمحافظة عليها، وإطلاع الأفراد على مخاطر التلوث النفطي، وكذلك زيادة النشرات والبحوث والدوريات المتخصصة في هذا المجال، والتي تحمل طابع التوجيه والإرشاد للتعامل مع البيئة البحرية،
7. خلق وتفعيل قواعد ومعايير إقليمية تتناسب وظروف وخصائص منطقة البحر الأبيض المتوسط الخاصة،
8. بذل جهود لإنشاء صندوق البحر الأبيض المتوسط لتمويل مشاريع الدول الأورو متوسطية خاصة النامية منها، وفي نفس الوقت يكون متاح للتعويض عن الأضرار التي تصيب بيئة حوض المتوسط،
9. ضرورة تفعيل مشروع الاتحاد المتوسطي وتحقيق أهدافه وذلك بعقد دورات عادية كل سنة لمواكبة تنفيذ مشروع الاتحاد وضرورة إحياء اتحاد المغرب العربي وتكتمل هذه الدول لمواجهة المشاريع الأوربية وذلك لا يمكن أن يتحقق إلا بتكوين جهة قوية جنوب المتوسط.

### الإحالات والمراجع:

1. إبراهيم محمد، ا. (1997). القانون الدولي العام. مصر: دار النهضة العربية للنشر والتوزيع.
2. اتفاقية برشلونة (1976). حماية البحر المتوسط من التلوث.
3. اتفاقية بروكسيل الدولية المتعلقة بإنشاء صندوق للتعويض عن الضرر الناجم عن التلوث بالنفط. (1971). بروكسيل: المنظمة البحرية الدولية.
4. اتفاقية جنيف (s.d.). صيد الأسماك حفظ الموارد الحية في أعالي البحار.
5. أسكندري، أ. (1995). أحكام حماية البيئة البحرية من التلوث في ضوء القانون الدولي العام. أطروحة لنيل شهادة الدكتوراه. معهد الحقوق والعلوم السياسية، الجزائر.
6. الاتفاقية الدولية الخاصة بالمسؤولية المدنية الناشئة عن أضرار التلوث بالنفط العام 1969. (s.d.). بروكسل: المنظمة البحرية الدولية.
7. الاتفاقية الدولية لعام 1971. إنشاء صندوق دولي للتعويض عن أضرار التلوث النفطي.
8. الاتفاقية الدولية لمنع التلوث السفن Récupéré sur Aldouman.com/articles (2020, 06 01).
9. الأمر 55/74 المؤرخ في 13 ماي (1974). 1974 المتعلق بانضمام الجزائر إلى الاتفاقية الدولية المتعلقة بإحداث صندوق دولي للتعويض عن الأضرار المترتبة عن التلوث بسبب المحركات. ج ر عدد 45.
10. المرسوم 81/03. (17 01، 1981). يتضمن ميثاقية الجزائر على بروتوكول خاص بالتعاون على مكافحة تلوث البحر الأبيض المتوسط من النفط والمواد الضارة الأخرى في الحالات الأخرى.
11. المرسوم (11 12، 1982). 441/82 يتضمن انضمام الجزائر الى البروتوكول المتعلق بحماية البحر الأبيض المتوسط من التلوث من مصادر برية المبرم بأثينا. الجزائر: الجريدة الرسمية عدد 51.
12. المرسوم رقم (29 01، 1980). 80/14 المتعلق بانضمام الجزائر إلى اتفاقية حماية البحر الأبيض المتوسط من التلوث المبرمة ببرشلونة. ج ر عدد 05.

13. بروتوكول استكشاف واستغلال الرصيف القاري وقاع البحر. (1994). جنيف.
14. بروتوكول حماية البحر المتوسط من التلوث الناجم عن استكشاف واستغلال الرصيف القاري وقاع البحر وترتبته التحتية. <http://adala.jadida.gov.ma> (2020, 06 21). Récupéré sur t/conventionsinte/ustice.gov.ma
15. بن سالم, ر. (2003/2004). حماية البيئة البحرية أثناء النزاعات المسلحة في البحار. مذكرة ماجستير. الجزائر, الجزائر: كلية الحقوق بن عكنون.
16. بن سالم, ر. (2003/2004). حماية البيئة البحرية أثناء النزاعات المسلحة في البحار. مذكرة ماجستير تخصص قانون دولي وعلاقات دولية. كلية الحقوق, بن عكنون.
17. بن طيفور, ع. & درويش, م. (دون سنة نشر). (المسؤولية البيئية الناتجة عن التلوث النفطي. مقال منشور في المجلة الجزائرية للقانون البحري والنقل.
18. ج ر عدد. 1972. (07, 04). 53.
19. ج ر عدد 53 مؤرخة 04 جويلية. (s.d.). 1972.
20. حسين, ع. (2006). أساسيات علم لبيئة والتلوث. الأردن: دار البازوري العلمية للنشر والتوزيع.
21. حلايمية, م. (2012/2013). الحماية الدولية للبيئة البحرية (حالة البحر الأبيض المتوسط). (مذكرة ماجستير تخصص قانون دولي عام. كلية الحقوق, قسنطينة: جامعة قسنطينة.
22. رياض صالح, أ. (2009). حماية البيئة على ضوء القانون الدولي. الأريطة: دار الجامعة الجديدة.
23. سليم, ح. (1994). التنظيم لاقانوني للبحار والأمن القومي العربي (Vol. ط (1) بيروت: المؤسسة الجامعية للدراسات والنشر والتوزيع.
24. صلاح الدين, ع. (2007). مقدمة لدراسة القانون الدولي العام. القاهرة: دار النهضة العربية.
25. صلاح الدين, عامر. (1993). حماية البيئة إبان النزاعات المسلحة في البحار. المجلة المصرية للقانون الدولي, ط. 8-9, pp. 1993.
26. صلاح عبد الرحمان, أ. (2010). النظام القانوني الدولي لحماية البيئة. لبنان: منشورات الحلبي الحقوقية.
27. عبد العال, أ. (2016). الحماية الدولية للبيئة وآليات فض منازعاتها دراسة نظرية تطبيقية. القاهرة: المركز لاقومي للإصدارات القانونية.
28. عبد العزيز, م. (د س ن). دور المنظمات الدولية في حماية البيئة. مصر: دار النهضة العربية.
29. عبد القادر رزيق, أ. (2006). التلوث البيئي (مخاطر الحاضر وتحديات المستقبل). (الجزائر: ديوان المطبوعات الجامعية.
30. عبد القادر, ش. (2009). البحر الأبيض المتوسط بين السيادة والحرية. الجزائر: دار هومة للنشر والتوزيع.
31. عيسى, ج. (2010/2011). التعاون الدولي لحماية البحر الأبيض المتوسط. مذكرة ماجستير تخصص قانون العلاقات الدولية. الجزائر, الجلفة: جامعة زيان عاشور.
32. مصطفى, ط. (2006). أساسيات القانون البحري. بيروت: منشورات الحلبي الحقوقية.
33. هشام, ب. (2011). حماية البيئة في ضوء أحكام القانون الدولي الإنساني (Vol. ط (2011) القاهرة: المركز القومي للإصدارات.