

جامعة مولود معمري - تيزي وزو-

كلية الحقوق والعلوم السياسية

نظام ل م د.

حماية البيئة البحرية من مختلف مصادر التلوث

مذكرة لنيل شهادة الماستر في القانون

فرع : القانون العام

تخصص: قانون البيئة

تحت إشراف الأستاذة:

- مومو نادية

اعداد الطالبين :

- اقوجيل ليدية

- عبد المومن حياة

لجنة المناقشة:

- الأستاذة سياد نبيلة..... جامعة مولود معمري..... رئيسة

- الأستاذة مومو نادية..... جامعة مولود معمري..... مشرفة و مقررة

- الأستاذة حدوش وردية..... ، جامعة مولود معمري..... ممتحنة

السنة الجامعية : 2015/2014

شكر و عرفان

بداية نشكر الله سبحانه و تعالى الذي أعاننا و
وفقنا على إنجاز هذا العمل المتواضع

كما نتقدم بجزيل الشكر و العرفان إلى الأستاذة
المحترمة "مومو نادية"

على قبول الإشراف على هذا العمل من خلال
مختلف ملاحظاتها و إرشاداتها

في كل مرحلة من مراحل إنجازها.

إقوجيل ليديّة

عبد المومن حياة

إهداء

الحمد لله رب العالمين و الصلاة و السلام على خاتم الأنبياء و المرسلين
أما بعد أهدي عملي هذا المتواضع إلى:
الوالدين الكريمين أمي و أبي اللذان سهرتا الليالي و تعبتا من أجل تربيته
و تعليمي، حفظهما الله لي و أطال في عمرهما.
إخوتي و أخواتي الذين هم سندي في الحياة.
كل الأصدقاء و كل من يحمل لقب إقوجيل.
كما أهدي هذا العمل إلى كل شخص تقرب مني بنصيحة أو حتى بدعوة.

و الله ولي التوفيق

إقوجيل ليدية

إهداء

الحمد لله رب العالمين و الصلاة و السلام على خاتم الأنبياء و
المرسلين، أهدي هذا العمل المتواضع إلى:
-أغلى إنسان في هذا الوجود "أمي الحبيبة" التي ربنتني و أنارت
دربي و سهرت الليالي.
-إلي أبي العزيز الذي عمل بجد و أوصلني إلى ما أنا عليه أدامه
الله لي و أطال في عمره.
-إلى إخوتي و أخواتي و كل من شجعني و ساعدني في إنجاز هذا
العمل سواء من قريب أو من بعيد.
و في الأخير أرجوا من الله أن يجعل هذا العمل ثمرة يستفيد منها
الجميع.

عبد المومن حياة

المقدمة

تتميز البيئة البحرية بثرائها بالثروات المتعددة التي ساهمت في تطور إقتصاد البلدان، مما جعل دول العالم تتسابق نحو إستغلال الوسط البحري.

فبعد التقدم العلمي و التكنولوجيا السريع، أصبح من الممكن للإنسان التغلب على الصعوبات التي كانت تواجهه سابقا لاستغلال مختلف خيرات البيئة البحرية و في مدة زمنية قصيرة بعدما أن ابتكرت عدة أجهزة ضخمة تستعمل لأغراض مختلفة، لاسيما أجهزة تصفية مياه البحار لجعلها صالحة للشرب ،كما توفرت لديه المزيد من وسائل النقل،مما جعل العالم قرية صغيرة.

تجدر الإشارة أنه يتم توليد الطاقة الكهربائية عبر البحار باستخدام طرق عديدة كاستخدام موجات مياه البحر التي تتحرك بلا نهاية صعودا أو نزولا لذلك، أو باستخدام جريان المياه دون الحاجة إلى إقامة سد، فهذه الطريقة الأخيرة جدّ مكلفة لخزينة الدولة لكن بالمقابل نجدها صديقة للبيئة.

فباعتبار البحار و المحيطات تغطي أكثر من 70 بالمائة من سطح الأرض جعلها تلعب دور مهم في المحافظة على التوازن المناخي، دون نسيان أن البحار جدّ غنية بالزيوت التي تستخدم في صناعة الدهون، وكذا بالثروات المعدنية المختلفة.

لكن في الآونة الأخيرة البيئة البحرية التي تعني كل مساحات المياه المالحة التي تمثل كتلة متصلة بعضها ببعض سواء كان ذلك الإتصال طبيعيا أو صناعيا و ما تشمل عليه من أوجه الحياة البحرية؛ باتت مهددة بجملة من المخاطر التي أثرت عليها بشكل سلبي .

كون هذه الأخيرة عرضتها للتلف و الدمار، سواء تعلق الأمر بمياهها أو أحيائها الحيوانية أو النباتية. من أهم هذه المخاطر نجد مشكلة التلوث الذي يختلف تأثيره باختلاف المناطق و كذا باختلاف المصدر المتسبب فيه، أي هنالك مصادر أولية و أخرى ثانوية تسبب في حدوثه.

فبعد الحرب العالمية الثانية، إنتشرت العديد من الأمراض و الفيروسات في البر و البحر نظرا لانتشار التلوث لأسباب مختلفة، أبرزها نجد النشاط الإنساني . فمعظم الثروات البحرية أصبحت في خطر، أي الكائنات الحية المتواجدة في البحار مهددة بالانقراض نظرا للاستغلال غير الرشيد للموارد الطبيعية، و خاصة بسبب تعامل الإنسان بقسوة مع عناصر البيئة البحرية.

إذ نجد حاليا أن ظاهرة التلوث البحري تزداد يوم بعد يوم بشكل ملحوظ ، مما يضر حتما بصحة الإنسان، و يؤدي إلى زوال العديد من النباتات البحرية، كما يؤدي أيضا إلى إختناق العديد من الأسماك و الكائنات الحية الأخرى التي تعيش في البحر من جراء عدم وصول أشعة الشمس الكافية إلى قاع البحر.

فمن المعلوم أن الحق في بيئة نظيفة هو حق من الحقوق الجديدة المقررة للإنسان سواء تعلق الأمر بالأجيال الحاضرة أو الأجيال القادمة، فكل مساس بهذا الحق يعتبر خرقا فادحا للقانون. لذلك كان من الأجدر دق ناقوس الخطر و العمل على تحسين وضعية الوسط البحري.

فكيف واجه القانون الدولي مشكلة التلوث البحري بمختلف مصادره ؟

الفصل الأول

مكافحة التلوث البحري بمختلف مصادره

إن نظافة البيئة البحرية تساعد على تحديد طبيعة كوكبنا، وبالتالي لابد من دق ناقوس الخطر من أجل حماية البيئة البحرية من مختلف مصادر التلوث لاسيما بعدما أن أصبحت مستودع لرمي النفايات، كما يجب العمل على الحفاظ على التنوع البيولوجي¹.

فمن جهة أولى لابد من إلقاء الضوء على مخاطر تلوث البحار و الأضرار التي تتجم من جراء ذلك على صحة الإنسان و على حياة الكائنات الحية التي تتخذ المنطقة البحرية كملجأ لها.

و من جهة ثانية لابد من نشر الوعي البيئي من أجل التقليل من نسبة التلوث البحري و العمل على إصلاح الأضرار التي ألحقت بالبيئة البحرية و مختلف عناصرها. إذ يتعين على الإنسان مواجهة جل المخاطر التي تحيط به، كون الإنسان هو الذي يصنع البيئة البحرية التي تلائمه.

و من جهة ثالثة لابد من السهر على حسن تطبيق القواعد القانونية المتعلقة بحماية البيئة البحرية ، لأن ظروف الملاحة البحرية و الأخطار التي تتعرض إليها بشكل يومي إستلزمت وضع قواعد قانونية صارمة خاصة بها².

1. عفاف لعوامر ، دور الضبط الإداري في حماية البيئة، مذكرة مكملة لمتطلبات الحصول على شهادة ماستر في الحقوق، تخصص قانون إداري، جامعة محمد خيضر بسكرة، كلية الحقوق و العلوم السياسية، 2014، ص134.
2. أحمد عبد الكريم سلامة، دراسة تأصيلية في الأنظمة الوطنية و الإتفاقية ، جامعة الملك السعود، الرياض، 1997، ص134.

المبحث الأول

مصادر التلوث البحري

يمكن إنساب أسباب تلوث البيئة البحرية إلى عدة عوامل، لعل هذه العوامل تتمثل أولاً في إفتقاد المواطنين للوعي حول الأهمية الكبرى التي تلعبها البيئة البحرية في كل مجالات الحياة تقريبا (سواء من حيث كونها مصدر مهم لتوليد الطاقة الكهربائية، أو من حيث كونها مصدر مهم لتغذية الإنسان بثرواتها السمكية المتنوعة، و أيضا البيئة البحرية تعتبر آلية من آليات تحقيق إقتصاد الدول.. إلخ)¹.

ثانياً نجد هذه العوامل تتمثل في عدم الدراية الكافية لدى الإنسان عامة مدى خطورة النشاطات التي يمارسها بشكل يومي على البيئة البحرية خاصة في الفترات الأخيرة .

فغالبا ما تؤثر تلك النشاطات على صحة الإنسان بدرجة أولى، فهذا الأخير لا يستطيع أن يعيش منعزلا عن العالم عامة وعن البحار خاصة التي يتخذها كملجأ له في فصل الصيف لقضاء حاجاته الخاصة، سواء للتمتع بمناظرها الخلابة أو الإستحمام بمياهها للتخلص من درجات الحرارة الموسمية المرتفعة....).

فمعظم بحار العالم أصبحت ملوثة و معكّرة ببقع الزيت النفطي بسبب حوادث السفن التي تؤدي في غالب الأحيان إلى تلوث المياه البحرية بزيوت البترول أو النفط و مشتقاتهما.

1. كريمة بورحلي، التلوث البحري و تأثيره على البحارة ، مذكرة لنيل شهادة الماجستير في علم الإجتماع تخصص بيئة ، جامعة منتوري قسنطينة ، 2009-2010 ، ص60.

فهذه الحوادث البحرية ترجع أساسا إلى عدة أسباب، سواء إلى تدخل القوة القاهرة (مثل في حالة وجود ضباب كثيف تستحيل معه الرؤية أو وجود عاصفة عاتية). و أحسن مثال عن هذه الحالة، نجد حادث جنوح سفينة الشحن البانامية "دناكوس" في سنة 1995م من جراء سوء الأحوال الجوية¹.

أو بسبب أفعال بشرية شخصية (كسوء قيادة السفينة و عدم أخذ الإحتياطات اللازمة من قبل قائد تلك السفينة أو رباينها قبل الإنتقال من منطقة إلى أخرى).

كما يؤدي أيضا قدم السفينة إلى حدوث هذا النوع من الحوادث التي تضر بالبيئة البحرية بإنتشار أنواع الزيوت (النفط أو البترول)، بحيث بمجرد ملامسة المياه البحرية بتلك الزيوت يتسبب في تلوثها و جعلها غير صالحة للملاحة.

و لعلّ التلوث الذي ينجم من جراء تسرب البترول و النفط من أخطر أنواع التلوثات التي تضر بالبيئة البحرية².

المطلب الأول

المصادر الأولية للتلوث البحري

بعد الثورة الصناعية زاد إستخدام كل من موارد النفط و البترول و مشتقاتهما من قبل البشرية بدرجة أولى ، نظرا للدور الفعال الذي يلعبه كل منهما في العديد من المجالات لاسيما مجال تحقيق إقتصاد الدول.

لكن الإستخدام المفرط لهذه المواد أدى حتما إلى كونها حاليا من المصادر الأولية لتلوث البيئة.

1.حافظ إبراهيم مدحت،شرح قانون التجارة البحرية الجديد الصادر بالقانون رقم 08 لسنة 1990 و التشريعات المكملة له،مكتبة غريب،1991،ص285.

2.أحمد عبد الكريم سلامة،المرجع السابق،ص95.

فالنفت يمكن أن يكون أحد مصادر التلوث البحري في عدة حالات، مثلاً في حالة تحطم أحد ناقلات النفط و إنسكاب النفط في البحار و المحيطات، أو بغسل مستودعاتها في البحار. كما يمكن إنساب ذلك التلوث إلى حالة وقوع حادثة بسبب سوء القيادة أو بتدخل القوة القاهرة في حالة سوء الأحوال الجوية¹.

ونفس الشيء حتى بالنسبة لزيت البترول بحيث بمجرد إنسكابه في المياه البحرية، يؤدي إلى تلوثها و جعلها غير صالحة فبالتالي تحدث حتما مجموعة من التغيرات على مستوى مختلف شواطئ و بحار العالم. بحيث يلاحظ مؤخراً أنه إرتبطت زيادة نسبة التلوث البحري بتطور النشاط الصناعي.

الفرع الأول

النفط كمصدر لتلوث البيئة البحرية

يعتبر النفط عامة سائل كثيف متواجد في الطبقة العليا من القشرة الأرضية يختلف في مصدره و في تركيبه بحسب مكان إستخراجه . فبالرغم أنه يتكون من سلسلة من الألكانات الثمينة التي تجعله مصدر مهم للطاقة الأولية و يتم به تشغيل المصانع، و يستخدم في العديد من الحالات لإنتاج منتجات كيميائية، إلا أن في حالة تسربه إلى البحر يصبح مباشرة مصدر أولي لتلوث المياه البحرية في تلك المنطقة، و السبب يعود إلى كونه يتكون من خليط معقد من الهيدروكربونات².

1. محمد البزاز، حماية البيئة البحرية (دراسة في القانون الدولي)، منشأة المعارف، الإسكندرية، 2006، ص2.

2. أسعد عياش المسيب، أساليب الحماية من تسربات النفط في المنشآت النفطية للحد من التلوث البيئي، بحث مستقدم إستكمالاً لمتطلبات الحصول على درجة الماجستير في الحماية المدنية، جامعة نايف العربية للعلوم الأمنية، الرياض، 2005، ص12.

إلى جانب المملكة السعودية التي تعتبر أهم دول العالم في مجال إنتاج النفط و تصنيعه التي تكون بالضرورة عرضة للأخطار الناتجة عن النفط¹ ، نجد الجزائر قد أصبحت من الدول التي تعاني من خطر تسربات النفط كونها تعتبر من الدول المنتجة للنفط بكميات هائلة، فيلاحظ أن موانئها ترتادها مجموعة من السفن التجارية و ناقلات النفط الضخمة التي تلوث مياهها البحرية، بحيث يكون تركيز النفط عاليا بشكل خاص في المناطق الساحلية².

مؤخرا، لقد شهدت البيئة البحرية مجموعة من الحوادث و الانفجارات التي يعود سببها إلى فترة نقل أو إنتاج النفط ، أو في حالة تآكل أنابيب النفط لاسيما بسبب التصادم البحري الذي يختلف سببه من حادثة لأخرى .

و بطبيعة الحال، أي سفينة وقع منها الخطأ تلزم بتعويض الأضرار الناشئة عن الحادثة³. بحيث مجرد تسرب اللتر الواحد من النفط إلى البحر يغطي مساحة تزيد عن 4000 متر مربع من المياه السطحية.

فإنه من المعيب أن تتصادم السفن البحرية، أو تحدث حوادث تسرب النفط إلى البحار بسبب يرجع أصلا إلى أخطاء بشرية لاسيما أثناء فترة القيادة.

فمن أجل الحد من الحوادث البحرية يقع على ربابين السفن و ناقلات النفط واجب إتخاذ كامل إجراءات الحيطة قبل الإنتقال من منطقة إلى أخرى(أي يجب إصلاح السفينة في حالة تعطلها أو قدمها و مراقبة حسن سير أجهزتها)، و مراقبة الأحوال الجوية لتلك الفترة التي يتم فيها التنقل. كما يجب أيضا السير في البحر بسرعات ثابتة أثناء القيادة.

1. أسعد عياش المسيب، المرجع السابق، ص4.

2. جمال واعلي، الحماية القانونية للبيئة البحرية من أخطار التلوث، رسالة لنيل شهادة دكتوراه في القانون الخاص، جامعة أبي بكر بلقايد تلمسان، 2010، ص3.

3. مصطفى كمال طه، القانون البحري (مقدمة، السفينة، أشخاص الملاحة البحرية، النقل البحري، الحوادث البحرية، التأمين البحري)، دار الجامعية، 1993، ص371.

لعله من المهم أن يتدرب كل العاملين في مجال التعامل مع التسربات النفطية أو في حالة وجود ثقب في المنشآت و التدريب على برامج الصيانة¹، فهناك من يطلق على التلوث بالنفط تسمية "القائل الصامت" نظرا لطريقة الموت التي تنتج عنه مجرد إستنشاق الكائنات الحية لمواد النفط السامة التي يحتويها .

فكل الأسباب السابقة الذكر تجعل النفط يصنف كمصدر أولي لتلوث البيئة البحرية حاليا مهما كان سبب تسربه فيها².

إذ تجدر الإشارة أن الأضرار الناتجة عن التسربات النفطية من الصعب التحكم فيها سواء في البحار أو المحيطات أو على الشواطئ، فبالتالي منها ما يمكن السيطرة عليها ومنها من لا تقبل السيطرة أو التحكم فيها إطلاقا، إنما تبقى لسنوات عديدة وهي تأثر على عناصر البيئة البحرية. بحيث أكدت الدراسات الميدانية، أن للنفط دور أساسي في الإنخفاض المتزايد للطيور البحرية³.

فبناء على كون أن عمليات التخلص من النفط المنسكب إلى البحر يتطلب تكاليف باهضة، هنا تبدأ أهمية أساليب حماية البيئة البحرية من التلوث، خاصة من النفط، و التي تهدف إلى تهيئة ظروف عمل آمنة من أية مخاطر و حوادث مفاجئة للمحافظة على صحة الإنسان.

- آليات التقليل من مخاطر التلوث البحري بالنفط.

من المعروف، أن مجرد ملامسة المياه البحرية بالنفط تتولد آثار سلبية على تلك المنطقة من الصعب التخلص منها إلا بتكاثف الجهود و إنفاق مبالغ مالية معتبرة من قبل الدول، و بل نجد حالات إستثنائية أين لا يمكن التخلص من آثار ذلك التلوث مطلقا.

1.أسعد عياش المسيب، المرجع السابق،ص35.

2.كريمة بورحلي، المرجع السابق،ص63.

3.جمال واعلي، المرجع السابق،ص22.

و في هذا المجال توجد عدة إجراءات وقائية لآبد الإعتماء عليها ، سواء قبل حدوث تلك التسربات النفطية أو بعدها.

فلمنع التسربات النفطية لآبد أن تكون القنوات و العوازل و الحوائط الإستنادية غير منفذة للماء بدرجة كاملة لإحتواء الزيت، و يجب أن يكون حجمها متناسبا مع المادة المخزنة.

فبالتالي قبل الإنتقال من منطقة إلى أخرى لآبد من مراقبة أنابيب النفط التي عادة ما تكون قديمة، كما يجب الحصول على سجل من أجل تسجيل جميع التسربات النفطية غير المتوقعة.

فلا ننسى أن معظم السفن التي تزور الموانئ قديمة لآستوفي مقاييس السلامة ، بالتالي من الواجب التشديد على مراقبتها. و من جهة أخرى يلاحظ أنه من الضروري وجود أحواض إحتجاز و تنقية.

أما بعد حصول تلك التسربات النفطية ، فلا بد التسرع إلى صيانة المنطقة و حماية العاملين، و يجب محاولة منع التسرب و حجزه بإستخدام مواد مانعة ثم إستعادتها منها، أو بقيام حواجز عائمة فوق سطح الماء بإستخدام أجهزة خاصة مع الإستعانة بالجرافات لحصر بقع الزيت و منع إنتشارها.

و أخيرا لآبد من التبليغ عن مكان الحادث و طبيعته للجهات المعنية فلقد تم بيان أن نسبة الحوادث النفطية قد إنخفضت مقارنة مع ما كان الوضع فيه سابقا نظرا لتطبيق التقنيات و الأساليب الحديثة في رفع فعالية وسائل تحقيق الأمن البيئي¹.

1.أمال رحمان،محمد التهامي طواهر،"تأثير النفط على البيئة خلال مرحلة النقل،حالة الجزائر،مجلة الباحث،عدد 2013/12،ص25.

الفرع الثاني

زيت البترول كمصدر لتلوث البيئة البحرية

إعتادت السفن على طرح بقايا زيت البترول و مشتقاته في معظم بحار العالم، و هذا الفعل بحد ذاته يسمى "بالتلوث التشغيلي للبيئة البحرية"، يفهم من خلال هذا المصطلح أنه ذلك التلوث الذي يمس المياه البحرية بسبب يرجع أصلا إلى تدخل دراية الإنسان و علمه، كونه كان من الممكن له إتخاذ إجراءات الحيطرة لمنع حدوث ذلك التسرب البترولي ، لكنه لم يقوم بإتخاذها¹.

فتعرض البيئة البحرية لمشكلة التلوث بزيت البترول يعتبر من أخطر أنواع التلوثات التي قد تصيبها.

إذ يجب التذكير بأن البيئة البحرية شهدت مجموعة من حوادث سفن عديدة التي أدت إلى دمارها و حدوث إختلال بتوازنها .

ولعل أكثر حادثة بحرية مشهورة في العالم هي حادث السفينة "توري كانيون" التي وقعت بتاريخ 1967/03/18م بالقرب من السواحل الإنجليزية ، بحيث تسرب منها أكثر من 8 آلاف طن من زيت البترول إلى البحر،فنتج إثر ذلك هلاك آلاف من الطيور و موت كميات معتبرة من الأسماك² . فهذه الحادثة تعد بمثابة الناقوس الذي نبه العالم بشدة و لفت الإنتباه حول حجم و أبعاد مشكلة التلوث لبحري بالزيت.

1. محمد البزاز، المرجع السابق، ص1.

2. أحمد عبد الكريم سلامة، المرجع السابق، ص97.

آثار تسرب زيت البترول إلى المياه البحرية:

إنه ما من شك في أن تسرب زيت البترول إلى البحر يؤدي إلى إلحاق أضرار بالمياه البحرية لتلك المنطقة و كذا الكائنات الحية المتواجدة فيها.

كون أن مجرد ملامسة المياه البحرية بزيت البترول، تتشكل بقع زيتية عديدة تنتشر من منطقة إلى أخرى بفعل المد و الجزر. بالتالي يلاحظ حدوث تغيرات على مستوى تلك المياه. فمن جهة أولى نجد الملاحه في تلك المنطقة غير صالحة ، و من جهة ثانية نلاحظ أن الطبقة الزيتية المنتشرة على سطح المياه تشكل خطرا على حياة الأسماك المتواجدة قاع البحر ، لأن عدم وصول أشعة الشمس إلى قاع البحر يؤدي إلى عدم قدرة الكائنات الحية على القيام بعملية التنفس بشكلها الطبيعي و بالتالي إختناقها، دون نسيان موت العديد من الطيور التي تشرب من تلك المياه.

فالحقيقة المؤلمة التي بينتها الدراسات الحالية، هو أن أكثر من ثلاث مائة نوع من الكائنات النباتية و الحيوانية معرضة للفتور في جميع أنحاء العالم. بل و أكثر من ذلك نجد أن هذه الظاهرة تزداد و تتطور مع زيادة عدد الأفراد في المجتمع و بزيادة تلوث البحار بزيت البترول، إلى درجة تصنيفها ضمن أهم المشكلات التي تواجه المجتمع الدولي بأسره نظرا لآثارها السلبية على مختلف عناصر البيئة البحرية¹.

فالاختلال و عدم التوازن بين عدد السكان و الذين هم في زيادة مستمرة و بين عناصر البيئة إلى حدوث التلوث، نظرا لكون الإنسان بمختلف أنشطته يؤثر و يتأثر بعناصر البيئة.

1. كريمة بورحلي، المرجع السابق، ص 11.

فمجرد التجاهل بمواجهة مشكلة الكثافة السكانية و علاقتها بالمشكلة يترتب تعمق التلوث عامة و التلوث البحري خاصة.

لعله يمكن إرجاع الإستخدام المفرط لزيت البترول من قبل الإنسانية ،إلى الرغبة في إشباع الحاجات المتعلقة باستخدامات الطاقة.

فمن أجل مواجهة مشكلة تلوث البحر بزيت البترول لابد من إستخدام الوسائل الميكانيكية وإستخدام الحواجز المطاطية الطافية من أجل سحب الزيت الذي إنسكب على المياه البحرية. فبالرغم أن البحار تعد وسيلة هامة في كل من مجال تحقيق التجارة العالمية و كذا مجال النقل ،لاسيما نقل المنتجات البترولية عبرها ، إلا أنه يبقى يشكل خطرا على سلامة تلك البحار كون أنه لا يمكن تصور نقل المواد الهيدروكربونية دون تدخل بعض المخاطر على البيئة البحرية.

فأمام حركة المرور البحري الكثيفة ،يلاحظ تعرض بعض المناطق البحرية إلى وجود خلل في نظامها البيئي. بحيث نجد منطقة البحر الأبيض المتوسط من أكثر المناطق تعرضا لهذه المشكلة¹.

المطلب الثاني

المصادر الثانوية لتلوث البيئة البحرية

إلى جانب وجود مصادر أساسية لتلوث المياه البحرية، نجد مصادر أخرى تسبب في حدوث ذلك التلوث تدعى مصادر " ثانوية " .

فالمصدر الأول الثانوي منها يتمثل في تصريف النفايات و إفراغها في المياه البحرية نظرا لتعدد تواجد مصانع في القرب من السواحل البحرية من جهة أولى و بسبب توجيه

1.MOHAMAD ALBAKJAJI ,La pollution de la mer méditerranée par les hydrocarbures liés au trafic maritime ,Université de Paris ,06 juin 2011.

نفايات المواد العلاجية التي تستخدمها المستشفيات سنويا ،و التي عادة ما تلقيها في البحر دون أن تتبعها بأية معالجة مسبقة من جهة ثانية.

أما المصدر الثاني الثانوي لتلويث المياه البحرية يتمثل في إستغلال المياه قاع البحار بمختلف الآلات و الأجهزة الضخمة من قبل البشرية¹.

الفرع الأول

التلوث الناجم عن تصريف النفايات في البحر

تقوم كل مستشفيات العالم تقريبا بتوجيه نفاياتها الناتجة عن الأنشطة العلاجية إلى البحار كما نجد مختلف المصانع الكبرى التي تأسس مشاريعها في القرب من الشواطئ تصاحب المستشفيات في نفس الفعل.

ولعل ذلك الفعل يمكن إرجاعه أساسا إلى عدم إحترام القواعد القانونية المبرمة في مجال حماية البيئة البحرية ، و عدم تطبيقها تطبيقا فعليا².

ففي الآونة الأخيرة نلاحظ تعدد إقامة مشاريع إنشاء مصانع مختلفة(كمصانع الأسمدة و المبيدات و مصانع صناعة الورق ...إلخ) بالقرب من السواحل البحرية مما أدى اليوم إلى تحول بحار العالم إلى مقبرة حقيقية لدفن النفايات .

إذا تعددت الأمثلة عن المصانع التي تقوم بالتخلص من نفاياتها في البحار، و أغلب من ذلك نجد الحوادث التي تحدث في القرب من السواحل البحرية .

1.جمال واعلي،المرجع السابق،ص36.

2.كريمة بورحلي،المرجع السابق،ص74.

فمثلا ، في سنة **1993م** بمدينة بيانية "ميناماتا " ، بحيث تسربت مادة الزئبق من أحد المصانع إلى البحر ، مما أدى حتما إلى توفي العشرات من الأشخاص و ظهور ولادات حديثة مشوهة نظرا لإنتقال سموم تلك المادة من الأسماك المتواجدة في بحر تلك المنطقة إلى الأشخاص الذين إتخذوها كوجبة غذائية لهم¹.

كما نجد البيان شهدت بتاريخ 11مارس 2011م الكارثة الطبيعية المتمثلة في زلزال متبع بتسونامي أحدث خسائر بشرية و مادية كثيرة تعادل الخسائر التي سببتها حادثة تشيرنوبل بالإتحاد السوفياتي في سنة 1986م. بحيث ذلك التسونامي الذي مسّ جزيرة "هونشو" تسبب في وفاة أزيد من 20 ألف شخص، 16 ألف فقيد، 170 مليار دولار خسائر مادية.

فموجات التسونامي التي بلغت أزيد من 10 أمتار أدت إلى حدوث أكبر تسرب إشعاعي في محطة الطاقة النووية فوكوشيما و دمرت أنظمة التبريد في تلك المحطة، و بالتالي تعطل محطات الكهرباء و السكك الحديدية و الطرق في معظم مناطق شرق اليابان، كما أدى أيضا إلى إنخفاض المياه في سواحل كاليفورنيا و إرتفاع المياه في بعض جزر المحيط الهادئ إلى درجة كافية لغمرها ، مما ينذر بكارث مستقبلية خطيرة².

فعندما تتلوث البيئة البحرية ،تلحق مجموعة من الأضرار بصحة الإنسان من جهة أولى عن طريق إنتقال السموم من الأسماك التي يتخذها كوجبة غذائية له مباشرة أثناء تناولها ، أو أثناء الإستحمام بالمياه البحرية الملوثة لتلك المنطقة.

فعند القيام ببعض المشاريع بالقرب من السواحل البحرية لابد من مراعاة شروط معينة، فالمادة **114 من قانون البلدية رقم 11-10** تنص على مايلي : "يقتضي إنشاء أي مشروع

1. ليلة زياد، مشاركة المواطنين في حماية البيئة ،مذكرة لنيل شهادة الماجستير في القانون، جامعة مولود معمري تيزي وزو

كلية الحقوق، 2010/11/10، ص16-17.

2. www.liberation.fr/terre/2013/03/11/que-s-il-passe-le-11-mars-2011-887651.

يحتمل الإضرار بالبيئة و بالصحة العمومية على إقليم البلدية موافقة المجلس الشعبي البلدي باستثناء المشاريع ذات المنفعة الوطنية التي تخضع للأحكام المتعلقة بحماية البيئة¹ .

كما يجب أن لا ننسى بأن صرف الأسمدة و المخالفات الزراعية في مياه البحر تساعد على نمو الطحالب و النباتات المختلفة مما يضر بالثروة السمكية ،لأن هذه النباتات تحجب ضوء الشمس و الأكسجين للوصول إلى الكائنات الحية.

إذ ينتج عن كل تفريغ من النفايات ظهور حشرات و تكاثر الميكروبات و بالتالي تسبب في الإصابة بالأمراض² . فعندما نتحدث عن النفايات فنحن نتحدث عن القمامة التي هي مخلفات النشاط الإنساني في حياته اليومية التي عادة ما ترتفع نسبتها في البلدان النامية خاصة في ظل التظخم السكاني. فبطبيعة الحال كلما إرتفعت نسبة السكان في منطقة ما إرتفعت نسبة التلوث في تلك المنطقة ، و بالتالي يتحتم البحث عن حلول جذرية لحماية البشرية.

فالبلدية نجدها تسهر دائما في مجال تحسين وضعية المواطنين ، و هذا ما يظهر من خلال المادة 124 من قانون البلدية رقم 10-11 التي تنص كما يلي : "تتكفل البلدية في مجال تحسين الإطار المعيشي للمواطن و في حدود إمكانياتها و طبقا للتشريع و التنظيم المعمول بهما ، بتهيئة المساحات الخضراء و وضع العتاد الحضري و تساهم في صيانة فضاءات الترفيه و الشواطئ"³.

1. قانون البلدية رقم 10-11 المؤرخ في 22 جويلية 2011، الجريدة الرسمية عدد 37-2011.

2. كريمة بورحلي، المرجع السابق، ص74.

3. قانون البلدية رقم 10-11 المؤرخ في 22 جويلية 2011، الجريدة الرسمية عدد 37-2011.

الفرع الثاني

إستغلال قاع البحار كمصدر لتلوث البيئة البحرية

يوجد في أعماق البحار مجموعة من الكائنات الحية و غير الحية، و كذا مجموعة من الموارد الطبيعية التي تعتمد عليها الدول من أجل تحقيق إقتصادها .

بحيث في سنة 1883م، قد تم في إنجلترا للمرة الأولى إستخراج الفحم من قاع البحر و ذلك في كل من مناجم كورنوباى و كذلك في كيمبر لاند .

فكلما تطور الإنسان و زاد في إستخدام العلم، زاد في فهمه و درايته حول مدى منافع البحار. فبعد دخول الإنسان عصر الصناعة و الإكتشافات التكنولوجية، و وصوله إلى أساليب علمية جديدة و متطورة ، أصبح من الممكن للدول أن تستخدم منشآت بحرية عديدة.

منها منشآت بحرية ثابتة و أخرى متحركة تمكنها من إستغلال و إستخراج الثروات البحرية لاسيما النفط المتواجد في قاع البحر.

لكن إفراط الدول في الإعتماد على هذا الأسلوب من أجل تنمية إقتصادها أصبح جد مضر بالبيئة البحرية، لعل السبب يعود إلى كون أن المنشآت المستعملة في الكشف عن المحروقات في قاع البحر و إستغلاله تصنف ضمن أكبر منشآت ملوثة للبيئة البحرية. وتجب الإشارة على أنه عادة ما تقع و تحدث حوادث تسرب النفط في مناطق الحفر والمناطق المجاورة لها، و بالتالي تجبر العديد من الأسماك و الكائنات الحية الأخرى على الهجرة من البحر إلى البر بسبب تلوث المياه البحرية¹.

1. أحمد أسكندري، أحكام حماية البيئة البحرية من التلوث في ضوء القانون الدولي، رسالة لنيل شهادة دكتوراه في القانون معهد الحقوق والعلوم الإدارية بن عكنون، 1995، ص65.

و لقد زادت مخاطر التلوث بالنفط مع زيادة إستخراجه من الآبار البحرية بالتالي بات مستقبل الحياة على كوكب الأرض مهددا بأخطار جسيمة بسبب سوء تصرف الإنسان و إعتدائه المتنوعة،العمدية و غير العمدية منها¹.

إذ يجب التذكير، أن التلوث الناجم من جراء أنشطة إستغلال قاع البحر،لا يقتصر فقط التلويث النفطي، وإنما يشمل أيضا عمليات إستخراج المعادن من قاع البحر التي تستلزم الإستعانة بالكثير من الصخور و رمال القاع التي يعاد إلقائها إلى البحر بعد الحصول على تلك المعادن ، مما يؤدي حتما إلى تلوث المياه البحرية لتلك المنطقة².

المبحث الثاني

مكافحة مخاطر التلوث البحري

إن تأثير التلوث البحري على الإنسان يتراوح ما بين الإزعاج (مايسمى بالتلوث الضجيجي) أو إحداث الضرر له و إصابته بمرض مزمن قد يؤدي مباشرة إلى وفاته،خاصة عندما يكون ذات صلة مباشرة مع تلك المياه الملوثة . و لأن البيئة تعد من القيم التي يسعى المشرع الجزائري إلى حمايتها و الحفاظ عليها أسبق عليها حماية قانونية.

لذلك اهتم بمجال حماية البيئة عامة و البيئة البحرية خاصة وإذ يظهر ذلك من خلال مجموعة من القواعد القانونية التي وضعها خصيصا لتفعيل هذه الحماية³.

1.أسعد عياش المسيب،المرجع السابق،ص12.

2.أحمد أسكندري،المرجع السابق،ص69.

3.عفاف لعوامر،المرجع السابق،ص 1.

المطلب الأول

مخاطر التلوث البحري

إن عبارة "التلوث هو مفتاح قانون حماية البيئة" تدلّ على أن التلوث يعد من العوامل المؤثرة على البيئة عامة و بطريقة جد سلبية مقارنة مع المشاكل الأخرى التي تتعرض لها البيئة يوميا بالنظر إلى كونه يؤدي إلى دمارها و حدوث إختلال في توازنها ، ممّا إستدعى حتما التفكير في وضع قواعد قانونية تضبط ذلك التلوث من أجل تفعيل حماية البيئة و ردع المخالفين لنظامها .

فحسب مؤتمر منظمة التغذية و الزراعة الدولية المنعقدة في روما بتاريخ 1970م، فالتلوث البحري ناتج عن إدخال الإنسان في البيئة البحرية مواد يمكن أن تسبب نتائج مؤذية كالإضرار بالثروات البيولوجية مثلا، التأثير على صحة الإنسان و عرقلة الأنشطة البحرية لاسيما صيد الأسماك¹.

لعل أول أنواع الأضرار البيئية التي لفتت إنتباه المجتمع الدولي هي الأضرار التي مست البيئة البحرية، التي تتخذها الملايين من الكائنات الحية كملجأ لها، لاسيما بعد حدوث أول حادثة نفط في سنة 1886م التي إستدعت إنعقاد مؤتمر دولي من أجل تحديد المناطق التي يمنع إلقاء المخلفات فيه².

1. كريمة بورحلي، المرجع السابق، ص62.

2. عبد الغني حسونة، الحماية القانونية للبيئة في إطار التنمية المستدامة، أطروحة مقدمة لنيل شهادة دكتوراه علوم في القانون، جامعة محمد خيضر بسكرة، كلية الحقوق و العلوم السياسية، ص ج.

أما بالنسبة للمشرع الجزائري فنجدته تتناول موضوع تلوث البيئة عامة في المادة 7/4 من القانون رقم 03-10 المؤرخ في 19 جويلية 2003 المتعلق بحماية البيئة في إطار التنمية المستدامة ، بحيث هذه المادة عرفت التلوث أنه: "كل تغيير مباشر يتسبب فيه كل فعل يحدث أو قد يحدث وضعية مضرّة بالصحة و سلامة الإنسان و النبات و الحيوان و الهواء و الجو و الأرض و الممتلكات الجماعية و الفردية"¹.

فمن خلال هذه المادة يتضح لنا أن للملوثات آثار سلبية خطيرة لا يقتصر تأثيرها على الإنسان وحده ، إنما تمتد إلى النبات و الحيوان و الكائنات الحية الدقيقة و بعض المواد الموجودة في البيئة ، لهذا السبب بحد ذاته لا بد من التدخل للعمل على إيقاف هذه الظاهرة.

الفرع الأول

تأثير التلوث على المياه البحرية

يؤدي تلوث مياه البيئة البحرية إلى خلق آثار سلبية عديدة ، مهما كان مصدره ، سواء كان مصدر ذلك التلوث راجع إلى تسرب الزيوت بمختلف أنواعها ، أو ناتج عن صرف نفايات المصانع المتواجدة بالقرب من الشواطئ ، أو بسبب يرجع أصلا إلى أنشطة إستغلال قاع البحر².

فتلك النفايات عندما تنتشر في البحر تؤدي حتما إلى تشوه جمال و سمعة شواطئ تلك المنطقة، و بالتالي تصبح صورة تلك المنطقة غير مغرية لا تجلب أنظار السياح، إنما أكثر من ذلك تلوث تلك المنطقة يؤدي إلى عدم رجوع السياح إليها. مع الإشارة أن نقص إستقبال الدول للسياح يؤثر حتما على إقتصاد تلك الدولة.

1. القانون رقم 03-10 المؤرخ في 19/07/2003 ، المتعلق بحماية البيئة في إطار التنمية المستدامة ، ج ر ج ج عدد 43، الصادرة بتاريخ 20/07/2003.

2. ريان /نادر درويش ، التلوث البحري بزيوت البترول و طرق مكافحته (التكامل من أجل مستقبل أفضل)،المؤتمر الدولي السادس و العشرون للموانئ و النقل البحري ،7-9 فبراير 2010 ، ص96.

كما يؤدي أيضا تلوث المياه البحرية بزيوت البترول أو النفط إلى تعطيل الخدمات الملاحية، و عدم وصول الضوء الكافي إلى الكائنات الحية المتواجدة في قاع البحر.

الفرع الثاني

تأثير التلوث على الكائنات الحية البحرية

لقد ورد عن التقرير العالمي لبرامج البيئة للأمم المتحدة أنّ ربع ثدييات العالم و أزيد من عشرة بالمائة من الطيور تواجه خطر الفناء ، لعل ذلك كله يمكن إنسابه إلى غزو مشكلة التلوث لمختلف بحار العالم تقريبا¹.

فبمجرد تسرب كل من زيت النفط أو زيت البترول إلى المياه البحرية تتشكل طبقة زيتية تنتقل من منطقة إلى أخرى بفعل المدّ و الجزر، و التي تمنع وصول الأكسجين و الضوء إلى الكائنات المتواجدة داخل البحر، مما يؤدي حتما إلى إختناقها و عدم قدرتها على ممارسة عملية التنفس بشكل طبيعي كما إعتادت سابقا قبل إختلاط المياه البحرية بتلك المواد السامة، و بالتالي ينتج عدم قدرة تلك الكائنات الحية في إستمرارية العيش و هذا فيما يخص الثروة السمكية. أما فيما يخص الطيور المهاجرة التي تتخذ بعض المناطق البحرية كمأوى لها، بحيث بمجرد أن يتلوث الطائر بسائل زيت البترول يفقد القدرة على مقاومة الماء بحيث يندفع الزيت بين ريش الطائر و عدم قدرته على الطيران، و إن شرب من تلك المياه سوف يموت حتما².

1. كريمة بورحلي، المرجع السابق، ص 63.

2. أحمد عبد الكريم سلامة، المرجع السابق، ص 96.

المطلب الثاني

آليات حماية البيئة البحرية

إن المجتمع الدولي قد شهد خلال القرن المنصرم ، العديد من الكوارث و الحوادث البيئية مما جعل الإهتمام بموضوع البيئة البحرية من الموضوعات الرئيسية ذات أهمية علمية و نظرية لذلك تعتبر الوقاية تشكل النهج الأمثل في ميدان حماية البيئة البحرية مع الأخذ إن المجتمع الدولي قد شهد خلال القرن المنصرم ، العديد من الكوارث و الحوادث البيئية مما جعل الإهتمام بموضوع البيئة البحرية من الموضوعات الرئيسية ذات أهمية علمية و نظرية لذلك تعتبر الوقاية تشكل النهج الأمثل في ميدان حماية البيئة البحرية مع الأخذ بعين الإعتبار التكاليف الباهضة التي تتطلبها و تفرضها عمليات مكافحة آثار التلوث على الوسط البحري¹.

فبالنسبة للنفط المنسكب إلى البحر، هنالك حالات يمكن التخلص أو التخفيض من آثاره و لكن مقابل دفع تكاليف جدّ باهضة ، بينما نجد حالات إستثنائية حينما يتسرب البترول إلى البحر لا يمكن التخلص من آثاره إطلاقاً ، إنما يبقى ليؤثر على عناصر البيئة البحرية إلى فترات طويلة . فحقاً ظاهرة تلوث البحار هي ظاهرة متنوعة ، تحتاج إلى حلول مناسبة في كل جانب من جوانبها . و في هذا الصدد قد تم وضع مجموعة من القواعد القانونية التي تحمي البيئة البحرية بمختلف الكائنات المتواجدة فيها.

إذ يجدر بنا القول، أنه بالرغم أن النصوص القانونية المبرمة في مجال حماية البيئة البحرية كثيرة، و لكن هذه النصوص وحدها ليست كافية لتحقيق الفعالية في هذا المجال. إنما لابد من توسيع مجال هذه الحماية عن طريق تكليف المواطنين و الأفراد بالمساهمة في الحفاظ على البيئة البحرية التي هي ملك للأجيال الحاضرة و الأجيال القادمة.

1. محمد البزاز، المرجع السابق، ص 4.

الفرع الأول

موقف المشرع الجزائري من التلوث البحري

لقد إهتمت كافة تشريعات العالم بحماية البيئة عامة و البيئة البحرية خاصة. ففي مجال الحفاظ على البيئة البحرية ، نجد أنه تم إبرام عدت نصوص قانونية خصيصا من أجل ردع المخالفين من جهة أولى ، و الحفاظ على نظام البيئة المائية من جهة أخرى¹.

يجدر بنا القول، أن إهتمام المشرع الجزائري بحماية البيئة البحرية يظهر من خلال مجموعة من النصوص القانونية التي وضعها.

أ. القانون رقم 83-03 المؤرخ في 05/02/1983 المتعلق بحماية البيئة

لقد تناول المشرع الجزائري قضية حماية البيئة البحرية في كل من المواد 48 و66 من القانون رقم 83-03 المؤرخ في 05/02/1983م المتعلق بحماية البيئة. بحيث نجد المادة 48 من القانون رقم 83-03 المتعلق بحماية البيئة نصت على مايلي:

"مع مراعاة أحكام المعاهدات و الإتفاقيات الدولية التي أقرتها الجزائر و المتعلقة بحماية البحر، يمنع أن تصب و تغمر و تحرق في البحر مختلف المواد التي من شأنها : - الإضرار بالصحة العمومية و بالمواد البيولوجية .

- عرقلة الأنشطة البحرية بما في ذلك الملاحة و الصيد البحري.

- إفساد ماء البحر من حيث إستعماله.

- التقليل من القيمة الترفيهية للبحر.

.² تحدد عند الإقتضاء قائمة هذه المواد بموجب نصوص قانونية

1. عبد الغني حسونة، المرجع السابق، ص 30.

2. القانون رقم 83-03 المؤرخ في 05/02/1983م ، المتعلق بحماية البيئة ، المعدل و المتمم بموجب القانون رقم 03-10 المؤرخ في 19/07/2003 المتعلق بحماية البيئة في إطار التنمية المستدامة.

كما نجد المادة 66 من نفس القانون، قامت بتحديد العقوبات التي تقابل كل نشاط يضر بالبيئة البحرية، فهذه المادة تنص كما يلي:

"يعاقب بغرامة من 50.000 دج إلى 500.000 دج و بالحبس من 6 أشهر إلى سنتين أو بإحدى العقوبات فقط، و في حالة العود بضعف هاتين العقوبتين، كل ربان سفينة جزائرية أو كل شخص يتولى قيادة عمليات الغمر أو الحرق في البحر إنطلاقا من آليات جزائرية أو قواعد عائمة ثابتة كانت أم متحركة و خاضعة للقوانين الجزائرية مرتكبا بذلك مخالفة لأحكام المادتين 48 و 49 من هذا القانون"¹.

نلاحظ أن المادة 48 من القانون رقم 83-03 المؤرخ في 05/02/1983 المتعلق بحماية البيئة حظرت مجموعة من الأفعال التي تؤدي إلى إلحاق ضرر بالبيئة البحرية وبالتالي كل شخص لم يحترم مضمون هذه المادة سوف يتعرض للجزاء المذكورة في المادة 66 من نفس القانون، التي تتضمن مجموعة من الجزاءات ذات فعالية في مجال الحصول على بيئة بحرية نظيفة عن طريق ردع المخالفين. كما تجدر الإشارة أنّ هذا القانون عدلّ و تم بموجب القانون رقم 03-10 المؤرخ في 19/07/2003 المتعلق بحماية البيئة في إطار التنمية المستدامة.

ب. القانون رقم 03-10 المؤرخ في 19/07/2003 المتعلق بحماية البيئة في إطار التنمية المستدامة.

يظهر إهتمام المشرع الجزائري بحماية البيئة البحرية من خلال كل من المادة 52 و 90 من القانون رقم 03-10 المؤرخ في 19/07/2003 المتعلق بحماية البيئة في إطار التنمية المستدامة.

1. القانون رقم 83-03 المؤرخ في 05/02/1983 المتعلق بحماية البيئة، المعدل و المتمم بموجب القانون رقم 03-10 المؤرخ في 19/07/2003 المتعلق بحماية البيئة في إطار التنمية المستدامة.

بحيث تنص المادة 52 من هذا القانون على مايلي :

"مع مراعاة الأحام التشريعية المعمول بها و المتعلقة بحماية البيئة البحرية ،يمنع داخل المياه البحرية الخاضعة للقضاء الجزائي، كل صب ،أو غمر أو ترميد من شأنها :

-الإضرار بالصحة العمومية و الأنظمة البحرية.

-عرقلة الأنشطة البحرية بما في ذلك الملاحة و التريية المائية و الصيد البحري.

-إفساد نوعية المياه البحرية من حيث إستعمالها.

التقليل من القيمة الترفيهية و الجمالية للبحر و المناطق الساحلية و المساس بقدراتها

1 -"

لعل الغرض من المادة 52 من القانون 03-10 المؤرخ في 19/07/2003 المتعلق بحماية البيئة في إطار التنمية المستدامة ،هو تحقيق نفس الغرض الذي تهدف إلى تحقيقه المادة 48 من القانون 83-03 المؤرخ في 05/02/1983م المتعلق بحماية البيئة ،ألا و هو هدف حظر كل الأنشطة التي من شأنها أن تضر بالنظام البيئي البحري .فهاتان المادتان التي سبق أن ذكرناها إهتمتا بمجموعة من المجالات ،أهمها المجال الصحي، المجال الترفيهي و السياحي و خاصة المظهر الجمالي للبيئة البحرية...إلخ.

1. القانون رقم 03-10 المؤرخ في 19/07/2003 المتعلق بحماية البيئة في إطار التنمية المستدامة.

أما المادة 90 من نفس القانون نصت على ما يلي:

"يعاقب بالحبس من ستة أشهر إلى سنتين و بغرامة مائة ألف دينار (100.000 دج) إلى مليون دينار (1.000.000 دج) أو بإحدى هاتين العقوبتين فقط، كل ربان سفينة جزائرية، أو قائد طائرة جزائرية، أو كل شخص يشرف على عمليات الغمر أو الترميد في البحر على متن آليات جزائرية أو قواعد عائمة ثابتة أو متحركة في المياه الخاضعة للقضاء الجزائري، مرتكبا بذلك مخالفة لأحكام المادتين 52 و 53 أعلاه. وفي حالة العود تضاعف العقوبة¹.

إنّ هذه المادة حددت العقوبات التي تقابل كل فعل مخالف لنظام البيئة البحرية الجزائرية. و هذه العقوبات المقررة في حق المخالفين هي ضعف الجزاءات المقررة في المادة 66 من القانون 83-03 المؤرخ في 05/02/1983 المتعلق بحماية البيئة.

الفرع الثاني

مشاركة المواطنين في حماية البيئة البحرية

تعتبر قضية المحافظة على البيئة البحرية و مختلف الكائنات المتواجدة فيها من مختلف أنواع التلوث و المخاطر التي تمسها و تهددها، من القضايا الملحة التي تخص الإنسانية جمعاء، سواء على المستوى الدولي أو الداخلي².

1. القانون رقم 03-10 المؤرخ في 19 جويلية 2003 المتعلق بحماية البيئة في إطار التنمية المستدامة.

2. بوحنيفة قوي - عبد المجيد رمضان، "تدابير حماية البيئة في الجزائر أو الفجوة بين القرار و التنفيذ"، (دراسة ميدانية

2015/09/18(

منقول عن www.Ouargla30.com

فما أن البيئة البحرية هي تراث إنساني مشترك ، و بناءا على كون أن الأضرار البيئية تتميز عن الأضرار التقليدية كونها سريعة الإنتشار بحاجة إلى تكاتف الجهود الجماعية لمواجهتها، فلا بد الحفاظ عليها عن طريق تدخل الجميع و مشاركته في تحقيق الفعالية في هذه الحماية .و كقاعدة عامة لإستمرارية العيش بسلام و في صحة جيدة لابد من إحترام المحيط الذي تتم المعيشة فيه.

فإلى جانب الدور الفعال الذي تلعبه الإدارة في السهر على تطبيق النصوص القانونية التي وضعت في مجال حماية الوسط البحري ، نجد تدّخل المواطن في تحقيق تلك الحماية هو تدخل مكمل لنشاط الإدارة من أجل تحقيق الفعالية في الحفاظ على البيئة البحرية. لذلك يعتبر الحق في الإعلام أمر أساسيا للمشاركة في إتخاذ القرارات البيئية.فلكي تكون مشاركة المواطنين في حماية البيئة البحرية ذات فعالية ،لابد أن تتم تلك المشاركة في المرحلة الأولى قبل إتخاذ القرارات البيئية و ليس بعدها. ففي هذا المجال يتم نشر الوعي البيئي ،بداية من الأطفال الذين يتم تزويدهم ببرامج دراسية إبتدائية توضح لهم أهمية البيئة و ضرورة الحفاظ عليها بمختلف عناصرها،وصولاً إلى المواطنين الراشدين الذين يشكلون جمعيات أو هم¹ . ضمن أصحاب القرارات و إطارات هامة في المجتمع

إذ نجد المشرع الجزائري قد قام بتكريس مبدأ مشاركة الأفراد في الإجراءات المسبقة عند إتخاذ القرارات التي تضر بالبيئة و عناصرها من خلال القانون رقم 10/03 المتعلق بحماية البيئة في إطار التنمية المستدامة.

1.كمال عبد الرزاق بارة،"لمجة وجيزة عن حالة البيئة في عنابة"،مجلة حقوق الإنسان،رقم 06 ،الجزائر،سبتمبر،1994،ص

فحسب المادة 12 من قانون البلدية رقم 11-10 نجد المجلس الشعبي البلدي يسهر على وضع إطار ملائم للمبادرات المحلية التي تهدف إلى تحفيز المواطنين و حثهم على المشاركة في تسوية مشاكلهم و تحسين ظروف معيشتهم.

كما تم الاعتراف أيضا بحق مشاركة المواطنين في الحفاظ على البيئة و مكافحة مختلف مصادر التلوث التي يمكن أن تصيبها عن طريق الإشتراك في تكوين جمعيات.

ففي هذا الصدد، تشكلت في العديد من الدول جمعيات غرضها الأساسي يتجلى في الدفاع عن البيئة البحرية و حمايتها¹، فبالنظير هذه الجمعيات تختلف في الإمتيازات عن باقي الجمعيات الأخرى التي تختص في مجالات أخرى ، بحيث نجد الصنف الأول من هذه الجمعيات متمكنة من التّدخل إلى جانب الإدارة في مجال حماية البيئة من خلال منح الإستشارة في كل القضايا التي ترى الإدارة منها سببا للتدخل . كما تتميز أيضا هذه الجمعيات بخاصية حقها في اللجوء إلى القضاء إن لم تتمكن من تحقيق أهدافها بطريقة ودية

لذا ذكر أن هذه الجمعيات المواطنين الجزائريين تخضع لقواعد عامة متواجدة في القانون 06-12 المؤرخ في 12 جانفي 2012م².

1. جمال واعلي، المرجع السابق، ص5.

2. القانون رقم 06-12 المؤرخ في 12/01/2012، المتعلق بالجمعيات ، ج ر ج ج عدد 02، لسنة 2012م.

فالإتفاقيات الدولية "ريو" و "أروس" لقد عممت المبادئ التبعية، اللامركزية للقرارات البيئية و مشاركة المواطنين في إتخاذ القرارات العامة.

فحسب إتفاقية "أروس" الدولية يعتبر حصول المواطنين على معلومات في شأن البيئة هو حق من حقوق كل الأشخاص، طبيعية كانت أو معنوية بشرط أن يرخص قانون الدولة الموقعة في الإتفاقية بهذا الحق¹.

فإلى جانب تكريس حق مشاركة المواطنين في حماية البيئة التي يعيشون فيها، في الإتفاقيات الدولية (إتفاقية أروس، إتفاقية برشلونة لحماية البحر المتوسط...) نجد بعض الدول إعتبرت هذا الحق، حق مكرس دستوريا.

2.PATRICK LE LOUARIN , « Démocratie de proximité et protection de l'environnement : la participation des citoyens local », Revue juridique de l'environnement ,Université de Nantes ,2002,page 590.

الفصل الثاني

حماية البيئة البحرية في إطار الإتفاقيات الدولية

تعتبر البيئة البحرية وسيلة من وسائل توطيد العلاقات بين الدول، وفي نفس الوقت مركز إقتصادي هام في مجال تبادل السلع بواسطة السفن التي تمر عبر مختلف بحار العالم. لكن بعد التقدم العلمي و التكنولوجي السريع إرتفعت حركة الناقلات التي سببت إضطرابا واضحا في البيئة البحرية. مما إستدعى حتما تدخل المجتمع الدولي عن طريق وضع مجموعة من القواعد الدولية المتعلقة بحماية البيئة البحرية. فمن المنظمات التي جاءت لتكريس هذه الحماية نجد المنظمة البحرية الدولية التي أبرمت في سنة 1985م و هي مختصة بموضوع التلوث البحري الناتج عن ناقلات النفط. فهذه المنظمة تعد بمثابة الجهاز التنفيذي لأغلب الإتفاقيات الدولية لمنع تلوث البيئة البحرية و إيجاد حلول لمشكل التلوث الذي يمس كل بحار العالم.

و من الإتفاقيات التي أقرتها المنظمة البحرية الدولية نجد: الإتفاقية الدولية لمنع تلوث البحار لعام 1954م، الإتفاقية الدولية لمنع التلوث البحري من السفن لسنة 1973م، الإتفاقية الدولية بشأن المسؤولية المدنية للأضرار الناتجة عن التلوث بالزيت لعام 1969م، و الإتفاقية المتعلقة بالمعايير المحددة لتدريب الملاحين و منحهم الشهادات لعام 1978م، وكذلك الإتفاقية الخاصة بإنشاء صندوق دولي للتعويض عن الأضرار الناتجة عن التلوث بالنفط لسنة 1971م¹.

1. عبد الرحمان صلاح الحديثي، النظام القانوني الدولي لحماية البيئة، الطبعة الأولى، منشورات الحلبي الحقوقية، 2010، ص 119-120.

إن كل هذه الإتفاقيات التي سوف نقوم بدراستها مذكورة على سبيل المثال لا على سبيل الحصر، لأنه توجد العديد من الإتفاقيات الدولية المتعلقة بحماية البيئة البحرية¹.

المبحث الأول

الإتفاقيات الدولية العامة لحماية البيئة البحرية

يقصد بالإتفاقيات الدولية العامة تلك الإتفاقيات التي تحتوي على قواعد قانونية تهدف إلى تنظيم حماية البيئة البحرية من التلوث بكافة مصادره، و هذا الحكم ينطبق على إتفاقية برشلونة لحماية البحر الأبيض المتوسط من التلوث.

ولكن عمومية هذه الإتفاقية لا تقتصر فقط على جانب مصادر تلوث البيئة البحرية ، و هذا ما ينطبق على إتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار لعام 1982م².

المطلب الأول

إتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار لسنة 1982م

تعتبر إتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار أشمل و أوسع إتفاقية، بحيث إنضمت إليها حوالي 194 دولة. و ما يميز هذه الإتفاقية عن باقي الإتفاقيات الدولية الأخرى، هي أنها قامت لأول مرة بإنشاء و إيجاد التزاما قانونيا عاما و معاصرا يمس كل دول العالم، إذ يتمثل

1.عباس إبراهيم دشتي، الجوانب القانونية لتلوث البيئة البحرية بالنفط ، رسالة إستكمالا متطلبات الحصول على درجة

الماستر في القانون جامعة الشرق الأوسط ، قسم القانون العام ،كلية الحقوق ،عمان ،2010،ص12.

2.أحمد عبد الكريم سلامة ، المرجع السابق، ص134.

هذا الإلتزام أساسا في حماية البيئة البحرية و المحافظة عليها من مختلف أشكال التلوث الذي بات يهدد العالم بأسره¹. فهذه الإتفاقية تناولت كل المواضيع المتعلقة بقانون البحار، و أرسيت المبادئ القانونية الرئيسية للإلتزام بحماية البيئة البحرية من التلوث.

فالتقدم التكنولوجي في مجال إستغلال الثروات البحرية، جعل الدول تتصارع فيما بينها لمحاولة السيطرة على البحار، و ذلك بإستنزاف مواردها، مما أدى حتما إلى التفكير بوضع قانون جديد للبحار عن طريق إتفاقية عامة شاملة لكل الجوانب البحرية².

فهذه الإتفاقية تعتبر أول بيان قانوني شامل بشأن المسائل الواردة في الجزء الثاني عشر الذي يخص حماية البيئة البحرية من التلوث و تم تعريفه في المادة الأولى الفقرة الرابعة من إتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار و التي تشمل: "إدخال الإنسان في البيئة البحرية، بما في ذلك مصاب الأنهار، بصورة مباشرة أو غير مباشرة، مواد أو طاقة تتجم عنها آثار مؤذية مثل الإضرار بالموارد الحية و الحياة البحرية، و تعريض الصحة البشرية للأخطار و إعاقة الأنشطة البحرية بما في ذلك صيد الأسماك و غيره من أوجه الإستخدام المشروعة للبحار و الحط من نوعية قابلية مياه البحر للإستعمال و الإقلال من الترويج³.

1.حافظ مدحت إبراهيم،شرح قانون التجارة البحرية الجديد الصادر بالقانون رقم 8 لسنة 1990م و التشريعات و المعاهدات المكملة له، مكتبة غريب، القاهرة، 1991، ص 397.

2.يوسف معلم،المسؤولية الدولية بدون ضرر حالة الضرر البيئي، أطروحة مقدمة لنيل شهادة الدكتوراه في القانون العام، جامعة منتوري، كلية الحقوق قسنطينة،(دون تاريخ مناقشة)،ص52.

3.محمد نعيم علوه، إتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار، مكتبة زين الحقوقية، مركز الشرق الأوسط الثقافي للنشر، 2012، ص50.

الفرع الأول

إبرام الإتفاقية

إشتهرت هذه الإتفاقية بإسم **مونتي قوبي**، فهي إتفاقية عالمية جاءت نتيجة للجهود الدولية التي قامت بها الأمم المتحدة في الدورات التي إفتتحت من طرف مؤتمر الأمم المتحدة لقانون البحار في نيويورك بين فترة **3 و5 ديسمبر 1973م**.

تجدر الإشارة على أنه إنبثق عن هذا المؤتمر 11 دورة، و في ختام الدورة الحادية عشر منه تمّ التوقيع على إتفاقية الأمم المتحدة في مونتي قوبي بجمايكا في **11 ديسمبر 1982م** إلى درجة أن بلغ عدد الدول المنظمة إلى الإتفاقية حوالي **160** دولة في سنة **1987م** بالإضافة إلى السوق الأوروبية المشتركة¹.

لقد دخلت إتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار محل إتفاقيات جنيف الأربعة المبرمة في سنة **1958م**، التي إحتوت على مجموعة من القواعد الدولية المنظمة لحقوق و واجبات الدول في البحار التي لها علاقة بالمياه الإقليمية و المنطقة المجاورة و البحار العالية و الجرف القاري و الصيد و المحافظة على الموارد الحية في البحار العالية.

1. أحمد إسكندري، المرجع السابق، ص 255.

فلقد عالجت الإتفاقيات موضوع التلوث البحري الناتج عن السفن ،كما عملت على حماية البيئة البحرية ضد مخاطر التلوث ،لذلك نجد تلك الإتفاقيات سمحت للدول المتعاقدة أن تضع قواعد صارمة و فعّالة لرصد التلوث البترولي في البحار و أجازت أيضا للدول الساحلية سلطة إتخاذ الإجراءات اللازمة لتصدي المخالفات التي قد ترتكب في البحر الإقليمي أو المنطقة المجاورة خرقا للقواعد و اللوائح الإدارية المحلية¹. فمنذ ذلك الوقت بدأ الوعي بضرورة حماية البيئة البحرية من التلوث يستقر في الأذهان كقاعدة عرفية إلى أن إكتمل في صورته النهائية إبتداء من سنة 1982م.

إذ يمكن إرجاع سبب إبرام إتفاقية مونتي قوبي، إلى نشوب خلاف بين فقهاء القانون الدولي حول ما إذا كان إستغلال الثروات البحرية الحية منها و غير الحية يتم بحرية أو عن طريق الخضوع لقيود معينة².

الفرع الثاني

دور الإتفاقية في حماية البيئة البحرية من التلوث

لقد نجح المجتمع الدولي في وضع قواعد قانونية ذات إرتباط وثيق بموضوع سلامة البيئة البحرية، فهو موضوع الساعة يهم الإنسانية جمعاء. إذ ينحصر دور هذه الإتفاقية في إرساء مجموعة من الإلتزامات المتعلقة بحماية البيئة البحرية. و هذا ما سنحاول التعرض إليه في هذا الفرع، كما نبرز أيضا الوسائل الكفيلة بتنفيذ الإلتزام بحماية البيئة البحرية.

1.حافظ إبراهيم مدحت ،المرجع السابق،ص 268.

2.عصاف لعمامري ،الأحكام التوفيقية لإتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار لسنة 1982 ،رسالة دكتوراه في القانون ،جامعة مولود معمري تيزي وزو ،2014،ص 5.

أ.الإلتزامات الخاصة بحماية البيئة البحرية.

من المعروف أن كل حق يقابله إلتزام ، و هذا ما نصت عليه هذه الإتفاقية. فالحق يتجسد من خلال نص المادة 193 من إتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار التي تنص كما يلي :
"للدول حق سيادي في إستغلال مواردها الطبيعية عملا بسياساتها البيئية و وفقا لإلتزاماتها بحماية البيئة البحرية و الحفاظ عليها"¹.

فالملاحظ في هذه المادة أنها لم تذكر بالضبط الدول التي لها الحق في التمتع بإستغلال الموارد الطبيعية ،فهذا يعتبر كدليل أن الإتفاقية نظمت كل حقوق الدول الأعضاء سواء كانت ساحلية أو غير ساحلية ،متقدمة أو نامية. أما من ناحية الإلتزام ،نجد أن الدول الأطراف التي وافقت الإلتزام بهذه الإتفاقية ملزمة بحماية البيئة البحرية و الحفاظ عليه².

وهذا الإلتزام العام بحماية البيئة البحرية و المحافظة عليها جاء بصيغة الإلزام ،بمعنى أيّ هروب عن ذلك الإلتزام يسبب المسؤولية الدولية،لذلك قررت الإتفاقية أن تتخذ الدول المنفردة أو المشتركة حسب الإقتضاء ،جميع ما يلزم من التدابير المتماشية مع هذه الإتفاقية لمنع تلوث البيئة البحرية و خفضه و السيطرة عليه ،أيا كان مصدره،مستخدمة لهذا الغرض أفضل الوسائل العلمية المتاحة له، و المتفقة مع قدراتها و تسعى إلى

الموائمة بين سياساتها في هذا الصدد³.

1. أحمد عبد الكريم سلامة، المرجع السابق، ص 137.

2. المادة 192 من إتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار 1982م.

3. المادة 1/194 من نفس الإتفاقية.

فالدول نجدها تتخذ جميع ما يلزم من التدابير لتضمن أن تجري الأنشطة الواقعة تحت ولايتها أو رقابتها بحيث لا يؤدي إلى إلحاق الضرر عن طريق التلوث بدول أخرى و بيئتها و أن لا ينتشر التلوث الناشئ عن أحداث أو أنشطة تقع تحت ولايتها أو رقابتها إلى خارج المناطق التي تمارس فيها حقوق سيادية وفقا لهذه الإتفاقية¹.

كما نجد هذه الإتفاقية تلزم كل دولة تقوم بالصيد في المنطقة الإقتصادية الخالصة باحترام مجموعة من القوانين و الأنظمة التابعة للدولة السياحية. فلا تنظم مثلا عملية الصيد إلا بعد أن يتم الترخيص للصيادين، كونهم ملزمين باحترام فترات الصيد، إذ لا يجوز الصيد أثناء فترة تكاثر الأسماك أو في فترة تساقط الثلوج، كما يلزم الصيادين بصيد الأنواع المسموحة من هذه الكائنات مع الأخذ بعين الإعتبار أعمارها و أحجامها².

فالعالم الحديث كشف للدول المتقدمة وسائل عديدة لإستغلال ثروات البحار، لكن الإستخدام المفرط لهذه الأجهزة أدى إلى تلوث البيئة البحرية . لذلك نجد هذه الإتفاقية نصت في المادة 196 منها على ما يلي : "على الدول اتخاذ جميع ما يلزم من التدابير لمنع تلوث البيئة البحرية و خفضه و السيطرة على هذا التلوث الناتج عن إستخدام التكنولوجيات الواقعة تحت ولايتها أو رقابتها أو عن طريق إدخال أنواع غريبة أو جديدة قصدا أو عرضا ،على جزء معين من البيئة البحرية يمكن أن تسبب تغيرات كبيرة و ضارة بتلك البيئة".

فمن الناحية الأولى، لابد على الدول عند إتخاذ التدابير الرامية إلى منع تلوث البيئة البحرية أو خفضه أو السيطرة عليه، كما يجب أن تمتنع عن التعرض للأنشطة التي تقوم بها دول أخرى ممارسة لحقوقها و عملا بواجباتها و الذي لا يمكن تبريره.

1.المادة 2/194 من إتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار.

2.المادة 62 من نفس الإتفاقية.

أما من الناحية الثانية يقع على الدول واجب عدم نشر الآثار أو الأضرار من منطقة إلى أخرى ، أو بتحويل نوع من التلوث إلى نوع آخر و ذلك عندما تباشر الدول الإجراءات التي تهدف إلى منع تلوث البيئة البحرية و خفضه و السيطرة عليه.

كما نجد أيضا أن هذه الإتفاقية تطبق مبدأ دراسة التقييم البيئي¹ من أجل حماية البيئة البحرية و التقليل من آثار التلوث قبل حدوثه . بحيث نجد أن الدول الأطراف ملزمة بتقييم الآثار المحتملة للنشاطات التي تخضع لاختصاصها في الوسط البحري.

فالمادة 204 من الإتفاقية تنص كما يلي : "تسعى الدول إلى أقصى حد ممكن عمليا ، و على نحو يتماشى مع حقوق الدول مباشرة أو عن طريق المنظمات الدولية المختصة بملاحظة و تقييم و تحليل مخاطر تلوث البيئة البحرية و آثاره بواسطة الطرق العلمية المعترف بها ."

كما نجد إتفاقية الأمم المتحدة إعترفت بمبدأ الحيطة في المادة 206 منها، بحيث نصت على أنه: "عندما تكون لدى الدول أسباب معقولة للاعتقاد بأن أنشطة يعتمزم القيام بها تحت ولايتها أو رقابتها قد تسبب تلوثا كبيرا للبيئة البحرية أو تغيرات هامة ضارة فيها تعتمد هذه الدول إلى أقصى حد ممكن عمليا إلى تقييم الآثار المحتملة لمثل هذه الأنشطة على البيئة البحرية و تقدم تقارير عن نتائج تلك التقييمات".

إضافة إلى كل ما قامت به إتفاقية الأمم المتحدة، نجدها قامت أيضا بتقسيم المناطق البحرية إلى خمسة مناطق.

1. البحر الإقليمي

2. المنطقة المجاورة أو المتاخمة

1. للمزيد من المعلومات عن "مبدأ دراسة التقييم البيئي" أنظر إلى: زيد المال صافية ، حماية البيئة في إطار التنمية المستدامة على ضوء أحكام القانون الدولي ، رسالة لنيل شهادة دكتوراه في العلوم ، تخصص قانون ، كلية الحقوق ، جامعة مولود معمري تيزي وزو ، 2013، ص 390.

3. المنطقة الإقتصادية الخالصة

4. منطقة الجرف القاري

5. منطقة أعالي البحار

ب. الوسائل المعتمدة لتنفيذ الإلتزام بحماية البيئة البحرية

هنالك عدة طرق و وسائل تساعد كل دولة بالنهوض بإلتزاماتها بحماية البيئة البحرية و الحفاظ عليها من أخطار التلوث و هذه الطرق تتمثل في :

- التعاون الدولي على أساس عالمي ،وحسب الإقتضاء على أساس إقليمي مباشرة أو عن طريق المنظمات الدولية المختصة ،على صياغة و وضع قواعد و معايير دولية ،و ممارسات و إجراءات دولية موصى بها ،تتماشى مع هذه الإتفاقية لحماية البيئة البحرية و الحفاظ عليها ،مع مراعاة الخصائص الإقليمية المميزة¹.

- عندما تكون الدولة على دراية بالحالات التي تكون فيها البيئة البحرية معرضة لخطر داهم بوقوع ضرر فيها ،يجب أن تقوم بالإبلاغ فورا إلى المنظمات الدولية المختصة و إلى الدول الأخرى المعنية التي يمكن أن يمسه الضرر.

- مساعدة البلدان النامية في مجال وضع برامج المساعدة العلمية و التقنية ،بهدف تقليص حجم التلوث البحري و القضاء عليه ،من أجل وضع حد للكوارث البيئية التي تسبب ضررا كبيرا للبيئة البحرية².

أما فيما يخص إقامة نظام خاص للرصد و التقويم البيئي فلا يكفي أن تتعاون الدول في مجال واحد من مجالات الوقاية من التلوث البحري ،بل يجب وضع نظام لرصد ملوثات البيئة

1.المادة 197 من إتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار 1982 م.

2.المادة 202/ب من إتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار.

البحرية و تقييم آثارها و في هذا الصدد قررت الإتفاقية وجوب سعي الدول إلى أقصى حدّ ممكن عمليا إلى ملاحظة و قياس و تقويم و تحليل مخاطر تلوث البيئة البحرية¹.

و عليه يمكن القول أن إتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار تعتبر المحرّك الأساسي للعديد من الدول نحو الإلتزام بالمحافظة على البيئة البحرية. فبفضل هذه الإتفاقية أصبح الإلتزام الدولي بحماية البيئة البحرية مقنن في شكل قواعد قانونية على عكس ما كان عليه من قبل في شكل قواعد عرفية.

المطلب الثاني

إتفاقية برشلونة لحماية البحر المتوسط من التلوث لعام 1976م

لقد نظم برنامج الأمم المتحدة للبيئة خلال الفترة الممتدة من 28 جانفي إلى 04 فيفري سنة 1975 م إجتماعا دوليا حكوميا حول حماية البحر المتوسط الذي يقوم على أربعة عناصر أساسية، من أهمها نجد العنصر القانوني المتمثل في إتفاقية برشلونة و بروتوكولاتها². مع ملاحق تقنية لحماية الوسط البحري

هذه الإتفاقية إقليمية تشمل الدول المطلة على البحر المتوسط ، فطبقا لأحكامها تقوم البلدان المتعاقدة بإتخاذ كل الإجراءات اللازمة من أجل تحسين و حماية الوسط البحري و تقليص أسباب التلوث و بل القضاء عليه إلى أقصى حد ممكن عن طريق وضع خطط للتقليل من المواد السامة الناشئة عن مصادر برية³ في منطقة البحر المتوسط باعتبارها

1. أحمد عبد الكريم سلامة، المرجع السابق، ص141.

2. للمزيد من المعلومات إضطلع على: "إتفاقية برشلونة لحماية البحر المتوسط من التلوث"، 2015/10/14.

Kenanaonline.com /User /Lobna Mohamed/Post/316285

3. أنظر المادة 8 من إتفاقية حماية البيئة البحرية و المنطقة الساحلية للبحر المتوسط.

تراث مشترك للإنسانية جمعاء و ذلك من أجل الحفاظ على حقوق الأجيال الحاضرة و القادمة.

فباعتبار أنّ البحر المتوسط من البحار شبه المغلقة¹ فإنه ستكون مخاطر التلوث فيه أشدّ جسامة بالنظر إلى عدم قدرة البحر على تحويل المواد الملوثة التي يتم تفريغها فيه إلى مواد غير ضارة و غير سامة.

و هنالك توصية من توصيات مؤتمر الأمم المتحدة للبيئة بستوكهولم رقم 86/ف نصت على ضرورة تعزيز الرقابة في البحار المغلقة.

كما يلاحظ أنّ الدول المطلة على البحر المتوسط قد أقرت بأن هذا الأخير يعد شريان الحياة و الهواء الذي تتنفسه المدن الساحلية، كما يلعب دور مهم في المواصلات البحرية العالمية².

فبفعل نشاط الموانئ و التنمية الصناعية و التبادلات التجارية الممركزة، أصبح البحر المتوسط يواجه سلسلة من التحديات البيئية لاسيما المخاطر على الحياة البحرية³. فمن أجل تفادي حدوث مأساة في منطقة البحر المتوسط، تم إبرام إتفاقية خاصة بحماية هذه المنطقة .

1. تنص المادة 122 من إتفاقية قانون البحار : "يعني البحر المغلق أو شبه المغلق خليجا أو حوضا أو بحرا، تحيط به دولتان أو أكثر و يتصل ببحر أو بالمحيط بواسطة منفذ ضيق، و يتألف من البحار الإقليمية و المناطق الإقتصادية الخالصة لدولتين ساحليتين أو أكثر ."

2. أحمد عبد الكريم سلامة، المرجع السابق، ص157.

3. كريمة بورحلي، المرجع السابق، ص11.

الفرع الأول

إبرام الإتفاقية

أبرمت إتفاقية حماية البحر الأبيض المتوسط من التلوث تحت إشراف برنامج الأمم المتحدة للبيئة في المؤتمر المنعقد بإسبانيا للدول المطلة على البحر المتوسط . بحيث نتج عن هذا المؤتمر التوقيع على إتفاقية في تاريخ 16 فيفري 1976م، و دخلت حيز النفاذ في 12 فيفري 1978م¹.

أما تعديل أحكام هذه الإتفاقية قد تم في 10 جوان 1995م من طرف مؤتمر التفاوض بالضبط في برشلونة ،بحيث تغيرت تسميتها تحت عنوان إتفاقية حماية البيئة البحرية و المنطقة الساحلية للبحر المتوسط ،و دخلت حيز النفاذ في 9 جويلية 2004م.

إذ يرجع السبب الرئيسي الذي جعل الدول تتادي بضرورة إبرام إتفاقية تخص منطقة البحر المتوسط ، إلى زيادة إرتفاع معدلات التلوث الذي تسببه حركة الناقلات التي تتسرب منها مواد خطيرة و سامة تؤثر على الكائنات الحية التي تعيش في هذه المنطقة².

الفرع الثاني

دور الإتفاقية في حماية البحر المتوسط من التلوث

إنّ إتفاقية برشلونة كغيرها من الإتفاقيات الدولية الأخرى التي تسعى إلى حماية البيئة البحرية إذ نجد دورها الرئيسي يكمن في تعزيز التعاون بين مختلف دول العالم من أجل وضع سياسة شاملة لحماية البيئة البحرية و تحسين الوضع فيها ،و أهم من ذلك تهدف إلى تحقيق التنمية المستدامة.

1. أحمد عبد الكريم سلامة ،المرجع السابق،ص158.

2. عباس إبراهيم دشني ،المرجع السابق،ص1.

و من أجل ضمان فعالية حماية البيئة البحرية وضعت هذه الإتفاقية مجموعة من الإلتزامات التي تتعهد الدول الاطراف تنفيذها، دون نسيان دور البروتوكولات الملحقة بتلك الإتفاقية. فالأطراف المتعاقدة في الإتفاقية تتعاون في إتخاذ التدابير الضرورية لمعالجة حالات التلوث الطارئة في منطقة البحر المتوسط، مهما كانت أسبابها، لاسيما ذلك التلوث الناجم عن عمليات إستكشاف و إستغلال الرصيف القاري و قاع البحر و تربته التحتية¹. كما تقوم أيضا تلك الأطراف باتخاذ التدابير المناسبة لحماية و صيانة التنوع البيولوجي و الأنظمة الإيكولوجية النادرة و الهاشة.

دون نسيان، أن الأطراف المتعاقدة في الإتفاقية تتعهد بتشجيع البحوث في مجال التكنولوجيا السليمة بيئيا والحصول عليها. بحيث نجدها تضمن إتاحة فرصة للجمهور للمشاركة في عمليات إتخاذ القرارات ذات الصلة بمجال تطبيق الإتفاقية و البروتوكولات كلما كان ذلك مناسباً.

1. الإلتزامات التي تفرضها الإتفاقية.

تضمنت إتفاقية برشلونة مجموعة من الإلتزامات التي تقع على عاتق الأطراف المتعاقدة و هذه الإلتزامات تكمن أساساً في التدابير و الإجراءات الوقائية من أجل مكافحة التلوث و القضاء عليه بمختلف مصادره، فهذه الإجراءات تأخذ صور تدابير الإحتياط التي نصت عليها صراحة هذه الإتفاقية في المادة الرابعة منها كما يلي: "من بين الإلتزامات العامة للأطراف أن تتخذ تدابير إحتياطية فعالة بالمقارنة مع التكلفة التي ترمي إلى الوقاية من تدهور البيئة"².

1. المادة 7 من إتفاقية حماية البيئة البحرية و المنطقة الساحلية للبحر المتوسط.

2. سامية قايدى، التنمية المستدامة: التوفيق بين التنمية و البيئة، مذكرة لنيل شهادة الماجستير في القانون الدولي لحقوق الإنسان، جامعة مولود معمري، تيزي وزو، 2001، ص 71.

فمن خلال نص هذه المادة نستخلص أن الدول الأطراف تطبق مبدأ الحيطة من أجل حماية البيئة و للنهوض بالتنمية المستدامة للبحر المتوسط. إذن هذه الإتفاقية تعتبر إطار قانوني لخطة عمل لحماية البحر المتوسط من التلوث.

نجدها نصت على مايلي : "التزام الدول الأطراف بإتخاذ التدابير المناسبة وفقا لأحكام هذه الإتفاقية و البروتوكولات المعمول بها سواء منفردة أو مشتركة بغية وقاية منطقة البحر الأبيض المتوسط من التلوث و التخفيف من حدّته و مكافحته و حماية البيئة في المنطقة و تحسينها."

كما تتعهد الأطراف المتعاقدة بتعزيز التدابير المتعلقة بحماية البيئة البحرية من جميع أنواع التلوث الناتج عن تصريف النفايات من السفن و الطائرات. ونصت هذه الإتفاقية أيضا على إلتزامات عامة من أجل مواجهة التلوث الناتج عن السفن و قضت بأن تتخذ الأطراف المتعاقدة جميع التدابير التي تتلاءم مع القانون الدولي لوقاية منطقة البحر المتوسط من التلوث الناجم عن التصريف من السفن و التخفيف من حدّة هذا التلوث.

أما فيما يخص بالرقابة المستمرة للتلوث فقد نصت هذه الإتفاقية على أنه تسعى الأطراف المتعاقدة بالتعاون الوثيق مع الهيئات الدولية التي تعتبر مختصة إلى إعداد برامج تكميلية أو مشتركة ،بما في ذلك برامج ثنائية أو متعددة الأطراف كلما كان ذلك مناسبا من أجل رصد التلوث في منطقة البحر المتوسط ،كما عليها أن تسعى إلى إحداث نظام للرصد المستمر في هذه المنطقة ،و تسمية السلطات المختصة المسؤولة عن الرصد المستمر للتلوث في المناطق المحمية الخاضعة لسيادتها الوطنية¹.

نلاحظ أن هذه الإتفاقية جاءت شاملة لجميع مصادر التلوث البحري ، هذا بالضبط يعني أن عمومية نص الإتفاقية من حيث المصادر فتح المجال لإلحاق الإتفاقية ب 6 بروتوكولات

1. إتفاقية حماية البحر الأبيض المتوسط من التلوث.

تعتبر صكوكا ملزمة قانونا تتناول جوانب محدّدة لحماية البيئة وفي هذا الصدد قرّرت الدول الأطراف في هذه الإتفاقية عدم السماح لأية دولة أن تصبح طرف في الإتفاقية دون أن تكون طرف في أحد البروتوكولات الستة.

2. البروتوكولات الملحقة بإتفاقية حماية البحر المتوسط.

سنحاول إلقاء الضوء على ستة بروتوكولات، التي يختص كل واحد منها بمعالجة مصدر من مصادر التلوث البحري.

أ. البروتوكول الخاص بحماية البحر المتوسط من التلوث الناتج عن رمي النفايات من السفن و الطائرات .

أبرم هذا البروتوكول أثناء فترة إبرام الإتفاقية، أي في 16 فيفري 1976م، و دخل حيز النفاذ في 12/02/1978م ، بحيث نجد أنّ جميع الدول وقعت عليه إلاّ إسرائيل لم تقم . و لقد ألحق بهذا البروتوكول العديد من¹ بالمصادقة عليه بالرغم من أنها وقّعت عليه مسبقا الملاحق التي تضمنت حظر مجموعة من المواد الخطيرة التي يمنع إغراقها أو تصريفها في منطقة البحر المتوسط.

و هذه المواد نجدها مذكورة في الملحق الأول من هذا البروتوكول ،من أهمها نجد :مادة الزئبق و مركباته،مواد البلاستيك ، النفط الخام و مشتقاته ،النفايات المشعة...إلخ.(المادة الرابعة من البروتوكول).

فلكي يسمح بتصريف هذه النفايات أو المواد الأخرى الموجودة في الملحق الثاني من هذا البروتوكول يستلزم الحصول على تصريح خاص من قبل السلطات الوطنية المختصة . وهذه المواد تشمل أساسا :الرصاص ،النحاس، الزنك، المبيدات و النفايات المشعة و، كذلك المواد الكيميائية العضوية...إلخ.

1. أحمد أسكندري ،المرجع السابق،ص284.

كما يلتزم كل طرف من أطراف الإتفاقية بإصدار تعليمات إلى السفن و الطائرات المتعلقة بالتفتيش البحري إلى الإدارات المعنية بضرورة إعلام سلطاته في حالة وقوع حوادث إغراق قد وقعت أو على وشك الوقوع ووجوب إخطار أي طرف معني آخر.¹

فمن خلال دراستنا لهذا البروتوكول نستنتج أنه لم يحتوي على أية مادة تتحدث عن المسؤولية الناتجة عن مخالفة أحكام هذا البروتوكول و هذا ما يجعلنا نلجأ إلى القواعد العامة للمسؤولية في القانون الدولي.

ب. البروتوكول الخاص بالتعاون على مكافحة تلوث البحر المتوسط من النفط و المواد الضارة الأخرى في الحالات الطارئة.

تم إبرام هذا البروتوكول أثناء إبرام الإتفاقية أي في 16 فيفري 1976م ،قد وقعت عليه جميع الدول الأعضاء في إتفاقية برشلونة. و هذا البروتوكول يحتوي على مجموعة من الإلتزامات المتعلقة بالتعاون بين الدول الأطراف من أجل السيطرة على تلوث البحر المتوسط بالنفط و المواد الأخرى الضارة.

و من بين هذه الإلتزامات : "أن تتخذ الإجراءات اللازمة في حالات الخطر الشديد و الوشيك التي تحيط بالبيئة البحرية ، و بساحل طرف واحد أو أكثر من طرف ،أو بمصالحها المرتبطة ،بسبب وجود كميات كبيرة من النفط و المواد الضارة الأخرى الناجمة عن أسباب عرضية للتلوث ،أو عن تراكم إفرازات ضئيلة أخذت تلوث البحر أو تعرضه للتلوث".²

1.أنظر المادة 12 من البروتوكول الخاص بحماية البحر المتوسط من التلوث الناتج عن رمي النفايات من السفن و الطائرات.

2.أنظر المادة 1 من البروتوكول الخاص بحماية البحر المتوسط من التلوث الناتج عن مصادر برية.

كما" تلتزم الأطراف المنفردة أو من خلال التعاون الثنائي أو المتعدد الأطراف إلى إعداد و تطوير خططها المتعلقة با لطوارئ و بأساليب مكافحة تلوث البحر عن النفط أو بغيره من المواد الضارة ،و تتضمن هذه الأساليب بصورة خاصة السفن و الطائرات و القوى العاملة المدربة لمباشرة العمليات في الحالات الطارئة¹."

كما تقوم بتطوير و تطبيق نشاطات للرصد المستمر تشمل منطقة البحر المتوسط و ذلك بغية التواصل إلى معلومات دقيقة ،ما أمكن ذلك ،عن الحالات المنصوص عليها في المادة الأولى من البروتوكول²."

إذ يترتب عن مخالفة الإلتزمات التي تقع على عاتق الدول الأطراف نشوء المسؤولية في القانون الدولي بالرجوع إلى القواعد العامة.

ج. البروتوكول الخاص بحماية البحر المتوسط من التلوث الناتج عن مصادر برية .

إضافة إلى الجهود المتكاثفة التي بذلتها دول حوض البحر الأبيض المتوسط لمنع و مكافحة تلوث البيئة البحرية التي أسفر عنها ظهور هذه الإتفاقية ، إتجهت الدول لعقد مؤتمر في أثينا من 12 إلى غاية 17 جوان 1980م .وهذا المؤتمر أدى إلى إلحاق الإتفاقية ببروتوكول خاص بحماية البحر المتوسط و الذي دخل حيز النفاذ في 17/06/1983م.

لقد إنظمت إلى هذا البروتوكول حوالي 8 دول من الدول الأعضاء في الإتفاقية، و هي كالتالي: الجزائر، إسبانيا، تركيا، مصر، فرنسا، إيطاليا، موناكو، و تونس .

يهدف هذا البروتوكول إلى إزالة التلوث الناجم عن مصادر و أنشطة برية متواجدة على الشريط الساحلي أو بمقربة من الأحواض المائية لذلك يلزم جميع الدول الأطراف بإتخاذ

1.أنظر المادة 3 من البروتوكول الخاص بحماية البحر المتوسط من التلوث الناتج عن مصادر برية.

2.أنظر المادة 4 من البروتوكول نفسه .

التدابير الملائمة لوقاية البحر المتوسط من التلوث و المنشآت الساحلية و التخفيف من التلوث و مكافحته و السيطرة عليه، كما نص أيضا على ضرورة تعاون الدول الأطراف بقدر المستطاع في مجال العلم و التكنولوجيا التي لها علاقة بالتلوث من مصادر برية و ¹. إستخدام طرق علمية جديدة لمعالجة و تقليص و كذا إزالة هذه الملوثات

كما أقر هذا البروتوكول أيضا على ضرورة إعداد برامج لمساعدة البلدان النامية لا سيما في ميادين العلم و التربية و التكنولوجيا و العمل على تطبيق هذه البرامج لوقاية التلوث من مصادر برية.

كما يجب إعلام الدول الأعضاء بعضها البعض بالتدابير المتخذة و بالنتائج المحصل ². عليها و بالصعوبات لغرض حماية المنطقة من التلوث

د. البروتوكول الخاص بالمناطق المتمتعة بحماية خاصة بالبحر المتوسط و التنوع البيولوجي.

أبرم هذا البروتوكول في جنيف بسويسرا في 3 أفريل 1982م ،صادقت عليه 4 دول وهي الجزائر ،مصر ،إيطاليا ،تونس.

نجد هذا البروتوكول خاص بالمناطق المتمتعة بحماية خاصة بالبحر المتوسط ،و ذلك بدعوة لإنشاء مناطق تتمتع بحماية خاصة و هذه المناطق البحرية و بيئتها. فنجد هذا البروتوكول يهدف إلى حماية التنوع البيولوجي و أنواع الحيوانات و النباتات المهّدة بالإنقراض بمنطقة البحر المتوسط من خلال تحديد هذه المناطق و حسن إدارتها بإتخاذ التدابير اللازمة لصيانة الموارد و المواقع الطبيعية في منطقة البحر المتوسط و حماية التراث الثقافي في المنطقة.

1. المادة 9 من البروتوكول الخاص بالتعاون على مكافحة تلوث البحر المتوسط من النفط و المواد الضارة الأخرى في الحالات الطارئة.

2. أحمد أسكندري، المرجع السابق، ص290.

و هذه المناطق هي المياه الإقليمية للأطراف و المياه الواقعة على جانب اليابسة من خط الأساس الذي يقاس منه عرض البحر الإقليمي و الأراضي الرطبة و المناطق الساحلية التي يحددها كل طرف¹.

فالهدف من حماية هذه المناطق هو حماية المواقع ذات القيمة البيولوجية و الإيكولوجية و الأهمية الخاصة من الناحية العلمية أو الجمالية أو الأثرية أو الثقافية أو التربوية كما تتبادل الأطراف المعلومات العلمية و التقنية التي لها علاقة بالبحوث القادمة أو المراد إجرائها، و مساعدة البلدان النامية على وضع برامج خاصة بإختيار و تكوين و إدارة المناطق المحمية.

هـ. بروتوكول عرض البحر أو إستكشاف و إستغلال الرصيف القاري و قاع البحر.

تم إعتاده بمؤتمر المفوضين بشأن إتفاقية برشلونة المنعقد بمدريد بتاريخ 14 أكتوبر 1994م. فهذا البروتوكول ينظم عمليات إستكشاف و إستغلال الرصيف القاري و قاع البحر. كما يقوم بإعداد القواعد التي يجب إتباعها للحصول على موافقة للقيام بهذه الأنشطة.

و. بروتوكول النفايات الخطرة.

تم إعتاد البروتوكول بشأن حماية البحر المتوسط من التلوث الناجم نقل النفايات الخطيرة و التخلص منها عبر الحدود بتاريخ 01/11/1996م، بحيث نجده يمنع أي تصدير أو عبور النفايات الخطيرة و المشعة من دول الإتحاد الأوروبي إلى الدول الأخرى².

1. أنظر المادة الثانية من البروتوكول الخاص بالمناطق المتمتعة بحماية خاصة بالبحر المتوسط.

2. للمزيد من المعلومات إضطلع على: إتفاقية برشلونة لحماية البحر المتوسط من التلوث

فالأطراف المتعاقدة في هذه الإتفاقية، نجدها تسعى دائما إلى تعزيز حماية البحر المتوسط عن طريق القيام بمبادرات من خلال المنظمات الدولية، من أجل تشجيع الدول غير الأطراف على إحترام أحكام هذه الإتفاقية.

و ما يمكن قوله بشأن إتفاقية برشلونة لحماية البحر المتوسط، هو أنه يجوز للأطراف المتعاقدة في هذه الإتفاقية أن تعتمد في مؤتمر دبلوماسي، إلى جانب البروتوكولات الأربعة التي قمنا بدراستها، على بروتوكولات أخرى¹.

إضافة إلى ذلك نجد أن هذه الإتفاقية وبروتوكولاتها لا تؤثر على الحصانة السيادية للسفن الحربية أو السفن الأخرى التي تملكها دولة ما. بينما تعمل في خدمات غير تجارية حكومية.

المبحث الثاني

الإتفاقيات الدولية الخاصة بحماية البيئة البحرية

يقصد بالإتفاقيات الدولية الخاصة، تلك الإتفاقيات التي تعالج مصدر معين من مصادر التلوث البحري. و في هذا الصدد أبرمت العديد من الإتفاقيات الدولية التي تناولت بصفة خاصة موضوع حماية البيئة البحرية من التلوث، و من بين هذه الإتفاقيات نجد: إتفاقية بروكسل بشأن التدخل في أعالي البحار في حالات التلوث بالبترول لعام 1969م، إتفاقية أوصلو لمنع التلوث البحري بالسفن و الطائرات لعام 1971م، إتفاقية لندن لمنع التصادم البحري بالسفن لعام 1972م، و إتفاقية ماربول لمنع التلوث من السفن لعام 1983م.

1. أنظر المادة 4 و5 من البروتوكول نفسه.

المطلب الأول

إتفاقية لندن لمنع تلوث البحر بالبترول لعام 1954م

بدأت في بداية القرن 19 م الجهود الدولية الخاصة بحماية البيئة البحرية و الحفاظ عليها تتكاثف بدعوة الدول إلى مواجهة و إيقاف خطر التلوث البحري الناتج عن تسرب البترول إلى البحر و الذي يتفاقم يوم بعد يوم¹.

فهذه الإتفاقية كانت أول إتفاقية جماعية أبرزت إلى حيز الوجود لمنع التلوث بالبترول الناتج عن السفن. فإتفاقية لندن تعتبر الركيزة الأساسية للجهود التي بذلت على المستوى العالمي لمنع تلويث البيئة البحرية بالمحروقات².

الفرع الأول

إبرام الإتفاقية

بناء على مناقشات المجلس الإقتصادي و الإجتماعي التابع للأمم المتحدة لسنة 1950م حول إرتفاع الحوادث البحرية بسبب البترول الناتج عن السفن ،إنعقد مؤتمر دولي في لندن في الفترة الممتدة بين 26 أفريل و 12ماي من سنة 1954م من أجل إيجاد حلول لمشكلة التلوث البحري بالبترول، بحيث حضر في هذا المؤتمر 31 دولة، و نتج عنه إبرام إتفاقية لندن في 12 ماي 1954م³ ، و دخلت حيز النفاذ في 26 جويلية 1958م دون نسيان أن هذه الإتفاقية عالمية خاصة لمنع تلوث البحر بالبترول.

فبالنظر إلى زيادة حركة النقل البحري و تطور التكنولوجيا المستخدمة للملاحة البحرية إستلزم الأمر ضرورة تعديل أحكام الإتفاقية ثلاث مرات لتواكب التطور الهائل الذي حصل

1.مدحت حافظ إبراهيم ،المرجع السابق ،ص385.

2.أسكندري أحمد ،المرجع السابق،ص 164.

3.أحمد عبد الكريم سلامة،المرجع السابق،ص98.

وأهم القواعد التي قررتها هذه التعديلات نجد ما يلي :

-سريان تطبيق الإتفاقية على السفن قليلة الحمولة .

-إمتداد المناطق المحظورة .

-وضع قيود على تعريف البترول الناتج عن التشغيل العادي للناقلات .

-تحديد حجم الصهاريج بالنسبة لناقلات البترول من أجل إنقاص حجم البترول من أجل

إنخفاض حجم البترول المحتمل تسريه إلى البحر . فهدف هذه الإتفاقية يتمثل أساسا في

منع تلوث البحار الناتج عن التفريغ العمدي من قبل السفن في مناطق محددة بالذات ، إذ

ينطبق هذا الخطر على السفن البحرية المسجلة في كافة الدول الأطراف و أيضا على

السفن غير المسجلة التي تحمل جنسية أحد الأطراف في الإتفاقية¹.

1.عباس إبراهيم دشتي ،المرجع السابق،ص 48.

الفرع الثاني دور الإتفاقية في حماية البيئة البحرية من التلوث

لعبت إتفاقية لندن لمنع تلوث البحر بالبتروول دورا ملحوظا في الحفاظ على البيئة البحرية من خلال الإلتزامات التي تفرضها الإتفاقية على عاتق أطرافها و من خلال فرض عقوبات على تنفيذ أحكام الإتفاقية.

أولا : الإلتزامات التي تفرضها الإتفاقية

تضمنت إتفاقية لندن لعام 1954م مجموعة من الإلتزامات ذات طابع موضوعي ،و أخرى ذات طابع شخصي.

ففيما يخص بالإلتزامات ذات طابع شخصي ،نستنتج من خلال المادة الثانية من الإتفاقية أنّ أحكام هذه الأخيرة تسري على السفن المسجلة في أي دولة من الدول الموقعة على الإتفاقية و على السفن التي تقل حمولتها عن 500 طن¹. أما فيما يخص الإلتزامات ذات الطابع الموضوعي ،فهي ترتبط أساسا بمجموعة من القواعد القانونية المتعلقة بتفريغ البتروول في البحر مع شروطه.و هنالك نوعين من التفريغ:

-التفريغ الجائز بشروط .

-التفريغ الجائز بغير شروط.

1التفريغ الجائز بشروط:

نلاحظ أن هنالك حالتان ليكون التفريغ جائز .

أ.بالنسبة للسفن عدا الناقلات :وفقا للمادة الثالثة فقرة (أ) فإنه يحظر تفريغ البتروول من

السفن ،بخلاف الناقلات إلا إذا توفرت الشروط الآتية:

1. أحمد عبد الكريم سلامة، المرجع السابق، ص100.

1. أن تكون السفينة في حالة إبحار و جريان في البحر .
 2. أن لا يتجاوز معدل التفريغ الفوري 60 لتر في الميل الواحد.
 3. أن يكون محتوى البترول المفرغ أقل من 100 مائة جزء من المليون من الخليط .
 4. أن يتم التفريغ في أبعد مساحة ممكنة من البر.
- ب. بالنسبة لناقلات البترول :** وفقا للمادة الثالثة فقرة (ب) فإنه يمنع تفريغ البترول من ناقلات الصهاريج إلا بتوفر الشروط التالية :
1. أن تكون الناقل في حالة إبحار .
 2. أن لا يتجاوز معدل التفريغ الفوري للبترول 60 لتر في الميل الواحد.
 3. أن لا تتجاوز كمية البترول المفرغة في رحلة الصابورة جزء من خمسة عشر ألف جزء من مجمل سعة الحمولة¹.
 4. أن تكون الناقل بعيدة على ما يزيد خمسين ميلا من أقرب شاطئ.
- 2. التفريغ الجائز بغير شروط:**
- تجدر الإشارة على أنه وردت مجموعة من الاستثناءات على الفقرة (ب) من المادة الثالثة من الإتفاقية.
- فالاستثناء الأول مرتبط بمياه الصابورة أو الإتران ،حيث يكون التفريغ مسموح به عندما يكون في مياه نقية و هادئة.
- فوفقا للمادة الثالثة من الإتفاقية نستنتج أن هنالك حالات عديدة لا ينطبق عليها تفريغ البترول من السفينة ،تتمثل هذه الحالات في:
- حالة إنقاذ الحياة و الأرواح البشرية في البحر :في هذه الحالة يكون التفريغ جائز.

1. أحمد عبد الكريم سلامة، المرجع السابق، ص100.

حالة عطب السفينة: أي إذا كانت السفينة معطلة و تسرب منها بترول خارج عن السيطرة أي لا يمكن التحكم فيه و اتخذت كافة الإحتياطات بعد حدوث العطب فيجوز التفريغ¹.

إذن الإتفاقية حظرت تفريغ البترول في البحر من جهة و أجازت تفريغه من جهة أخرى.

فالأصل هو منع تفريغ البترول في البحر في المناطق المحظورة فيها الرمي بالنسبة لسفن الشحن التي يكون اتساعها أقل أو يساوي 500 طن ،أما الإستثناء هو منصوص عليه في المادتين 4 و5 من الإتفاقية التي سمحت بالتفريغ في المناطق المحرمة ،و ذلك في حالة إضرار السفينة لتضمن سلامتها أو منع الإضرار بالبضاعة التي تحملها فيتحم عليها التخفيف من الحمولة.

ثانياً:العقوبات المترتبة عن مخالفة أحكام الإتفاقية.

إن أي تفريغ مخالف للحالات المذكورة سابقا يعد فعل غير مشروع و محظور يعاقب عليه القانون و يعتبره جريمة وفقا لقانون دولة الإقليم الذي جرى فيه التفريغ².

وطبقا لقانون دولة العلم الذي ترفعه السفينة التي قامت بالتفريغ كما يجب أن تكون العقوبات المفروضة للتفريغ غير المشروع للبتترول خارج البحر الإقليمي لتلك الدولة متناسبة مع الضرر.

كما أن السفن و الناقلات التي تخضع لأحكام الإتفاقية مجبرة بمسك دفتر يسمى سجل الزيت ،لمراقبة كل عمليات شحن البترول و تفريغه و ظروف كل عملية منها ،و يوقع الموظف على كل صفحة من السجل على كل عملية قام بها³.

1. أحمد عبد الكريم سلامة، المرجع السابق، ص100.

2. أنظر المادة 1/6 من إتفاقية لندن لمنع تلويث البحر بالبتترول.

3. أنظر المادة 9 من نفس الإتفاقية.

و هذا يمكن القول أن إتفاقية لندن لعام 1954م ،تعتبر من أهم الإتفاقيات الدولية كون أن قواعدھا المتعلقة بحماية البيئة البحرية جاءت صارمة كما أنها فرضت إلتزامات ردية على عاتق الدول الأطراف ،فیرتب على مخالفة أحكامھا، عقوبات و مخالفات هذا من جهة و من جهة أخرى نجد ان الإتفاقية فشلت و لم تتجح ، لأن معظم الدول أهملت تنفيذ واجباتھا و هذا راجع إلى نقص الإمكانيات المالية لديها.

إضافة إلى ذلك يمكن القول أن هذه الإتفاقية أصبحت لا تستطيع مقاومة النمو الكبير لنسبة النقل البترولي في البحر و زيادة حجم الناقلات و المواد الكيماوية المنقولة في البحر¹.

المطلب الثاني

الإتفاقية الدولية الخاصة بإنشاء صندوق دولي للتعويض عن الأضرار الناجمة عن التلوث بالنفط لعام 1971م

أبرمت هذه الإتفاقية خصيصا لحماية البيئة البحرية من التلوث و التعويض عن الأضرار التي تحدث من جرائه ، إذا لم تفلح الإجراءات الوقائية في منع حدوث الضرر. و تظهر خصوصية هذه الإتفاقية عن باقي الإتفاقيات الأخرى في كونها تساهم في إصلاح الضرر الذي ينتج عن التلوث بالنفط.

الفرع الأول

إبرام الإتفاقية

من بين القرارات التي خرجت بها إتفاقية المسؤولية المدنية الناتجة عن التلوث بالنفط لعام 1969م المعدلة سنة 1992م هي إنشاء صندوق دولي للتعويض عن الأضرار التي

1.مدحت حافظ إبراهيم، المرجع السابق، ص 390.

تنتج عن التلوث بالنفط باعتبار أن الحماية المقدمة للمتضرر من طرف إتفاقية بروكسل¹ .
غير كافية

و قد وافق مؤتمر بروكسل لعام 1969م الذي تمخض عنه إبرام الإتفاقية السابقة الذكر على قرار يدعو فيه المنظمة البحرية الدولية إلى إبرام مؤتمر دولي للتعويض عن الأضرار الناتجة عن تسرب النفط من السفن².

إنعقد هذا المؤتمر في الفترة الممتدة بين 29 نوفمبر و 18 ديسمبر 1971م ،مما أدى حتما إلى توقيع إتفاقية خاصة بإنشاء صندوق³ دولي و دخلت حيز النفاذ في 16 نوفمبر 1978م. طرأت على إتفاقية 1971م عدة تعديلات و ذلك بمقتضى البروتوكولين اللذين أبرما في لندن أولهما أبرم في 29 نوفمبر 1976م و بدأ العمل به في 8 أبريل 1981م.
أما البروتوكول الثاني أبرم في 25 ماي 1984م الذي لم يدخل حيز النفاذ .

و الهدف من إنشاء هذا الصندوق هو ضمان تقديم تعويض عن الأضرار التي تنشأ عن التلوث بالنفط و إستخدام حصيلة هذا الصندوق لتغطية التكاليف الخاصة بتنظيف و إزالة التلوث بالنفط و التعويض عنه⁴.

باعتبار أن الصندوق يعتبر كشخص قانوني ، فإنه بإستطاعته طبقا لقانون تلك الدولة أن يكون طرفا في الإجراءات القانونية للمحاكم التابعة لتلك الدولة.

1.أسكندري أحمد ،المرجع السابق ،ص213.

2.المرجع نفسه،ص214.

3.KISS ALEXANDRE ,Droit de l'environnement ,4eme Edition ,Pedone ,France ,2010,page 530.

4.عباس إبراهيم دشتي ،المرجع السابق،ص 55.

الفرع الثاني

دور الإتفاقية في حماية البيئة البحرية من التلوث بالنفط

تلعب إتفاقية بروكسل لعام 1971م دور مهم في حماية البيئة البحرية من الأضرار التي تنتج عن التلوث بالنفط، وهذه الحماية تكمن في :

مالك المسؤولية غير قادر لأسباب مالية الإيفاء بالتزاماته عن الضرر الذي ينشأ.

مساهمة الصندوق بمساعدة ملاك السفن عن طريق تحميله ربع التعويضات التي يلتزمون بها.

بالمقابل نجد أن الصندوق يعفى كلياً من أي إلتزام بالتعويض، إذا ما وقع الضرر بسبب عمل من أعمال الحرب أو عمال عدوانية أو بسبب حرب أهلية، أو تسرب نفط من سفينة حربية أو إذا كانت الأضرار تتجاوز الحدود القصوى للمسؤولية في إتفاقية بروكسل لعام 1969م¹. بحيث نستطيع إضافة أنه يحق للمضروور رفع دعوى للمطالبة بالتعويض و ذلك في خلال 3 سنوات تبدأ من تاريخ حدوث الضرر . و لا يقبل بالدعوى المرفوعة بعد 6 سنوات من تاريخ الحادثة التي سببت الضرر².

1.مصطفى كمال طه، المرجع السابق ، ص 127.

2.المرجع نفسه،ص161.

الخاتمة

إن التلوث البحري الذي يعتبر داء خطير على صحة الإنسانية جمعاء، كونه يسبب أمراض عديدة للإنسان، و يضر بالثروة السمكية و الشعب المرجانية، كما يؤدي أيضا إلى هجرة الكثير من الطيور النافعة، توجد معايير كثيرة من الممكن الإعتماد عليها من أجل الحد من هذا التلوث و الحصول على بيئة بحرية نظيفة متمكنة من تجديد مواردها .

فهذه المعايير و الأساليب لابد أن تعتمد من قبل الإنسانية جمعاء، سواء كانت أشخاص طبيعية أو أشخاص معنوية من أجل إعطاء نتيجة فعّالة في مجال الحفاظ على الثروات البحرية.

فما أنّ الإستمرار في الحياة على كوكب الأرض رهين بيئة بحرية سليمة و متوازنة لابد من إتخاذ بعين الإعتبار التدابير التالية:

1. الإعتماد على تكنولوجيا نظيفة التي عادة ما تكون صديقة للبيئة عامة و البيئة البحرية خاصة ، كون هذه التكنولوجيا ترعرعت في البلدان المتقدمة التي تخضع لتقنيات و قوانين صارمة ،بالتالي هذه التكنولوجيا سوف تخدم حتما البيئة البحرية . بمعنى أنه يجب القليل من إستخدام وسائل النقل البحرية التي تأثر بصفة جد سلبية على البحار، و إستخدام أنواع نظيفة من الوقود.

2.حرص قطاع البترول على وضع العوامل البيئية على رأس أولوياته و إتجاهه إلى دعم و تشجيع إستخدام الطاقة التي تهدف إلى التقليل من نسبة التلوث .

3.يلزم الصيادين بإحترام فترات الصيد التي يحظر فيها مصايد الأسماك عامة، أو نوع محدّد منها بغية الحفاظ على كل سلالات الأسماك و تجنب إنقراضها.

4. بناء المصانع في مناطق بعيدة عن السواحل البحرية.
 5. إصدار المزيد من القواعد القانونية الصارمة التي تعاقب كل شخص تسبب بنشاطه إلحاق ضرر بالبيئة البحرية و إلزامه بتحمل نفقات كل التدابير الوقائية من التلوث و إصلاح الوضعية في ذلك الوسط البحري ، كما يجب على الإدارة السهرعلى تطبيق القواعد القانونية التي صدرت مسبقا في مجال حماية البيئة البحرية .
 6. ممارسة الرقابة على جميع المصانع التي حصلت على ترخيص الصرف إلى البحر و تطبيق قرارات اللجنة التي صدرت في هذا المجال. أي إلزام المصانع أن تقوم بتحسين جودة المياه الصناعية المطهرة التي يتم تصريفها في النهر و منه إلى البحر .
 7. رفع مستوى الوعي و الثقافة البيئية لدى السكان، إبتداءا من الأطفال في المدارس وصولا إلى المواطنين البالغين لتكاثف الجهود من أجل القضاء على مظاهر تلوث مياه البحار .
 8. تكوين المزيد من الجمعيات التي تهدف إلى نشر الوعي البيئي و حماية البيئة البحرية و تكوين الشباب المتطوع في هذا المجال و زرع ثقافة الحفاظ على البيئة البحرية. و لا بد من العمل على مسانبتها من أجل تحقيق الفعالية في أهدافها.
 9. التعاون للحفاظ على التنوع البيولوجي.
- فبالرغم من الأخطار الداهمة التي تهدد التوازن البيئي ، إلا أنه لم يفت الأوان بعد ليقوم الإنسان بإصلاح الأضرار التي ألحقها مسبقا بالبيئة البحرية. فالمشكلة لا تكمن في ظهور ظاهرة التلوث البحري إلى الوجود، إنما المشكلة تكمن في تعدد مصادر هذا التلوث و تنطوره يوما بعد يوم ، كما أنه يفرض إنفاق مبالغ مالية باهضة من أجل التخلص من آثاره على .

الملاحق

1. وثيقة تبين وضعية واد الصومام في سنة 2005م من جراء تصريف نفايات المستشفيات فيها.

وضع بيئي يندر الكارثة في بجاية

"أفاد تقرير حول حصيلة نشاط الولاية لسنة 2005م أنّ قنوات الصرف الصحي لكل من واد الصومام ، وادي أعزيون و البحر ،حيث تم إحصاء 36000 متر مكعب من المياه القذرة التي تصب يوميا في واد الصومام.

كما أن الجهة الشرقية للولاية تقوم بصرف 15000 متر مكعب في اليوم ب 12 طن في شكلها الصلب و 7283.7 لتر سائلة . دون إهمال نفايات المستشفيات و المراكز الصحية التي تقارب 81 طن في العام."

منقول عن جريدة الشروق اليومي ، 10 ماي 2006 ، العدد 1682 ، ص 6.

2. وثيقة تبين نسبة نفايات المؤسسات الإستشفائية في الجزائر التي تعرض حياة الإنسانية للخطر.

" دقت الرابطة الوطنية للدفاع عن حقوق الإنسان ،ناقوس الخطر ، بخصوص النفايات الطبية التي تتخلص منها المؤسسات الإستشفائية بمعدل 30 ألف طن سنويا ، بطرق عشوائية تشكل خطورة على صحة الإنسان و الحيوانات و البيئة ،داعية إلى ضرورة التحرك العاجل لوزارة الصّحة لمعالجة هذه النفايات بطرق علمية و إجبار المؤسسات العمومية و الخاصة على العمل على هذا النحو .

أكد ، قدور الهواري الأمين الوطني المكلف بالملفات المختصة بالرابطة للدفاع عن حقوق الإنسان في تقرير مقّصل عن واقع قطاع الصحة ، أن المخلفات الطبية تشكل خطورة بالغة على الصّحة العمومية و المحيط ، و تنتشر في صمت ،متسببة في إنتشار أمراض خطيرة ،مشيرا إلى رمي أزيد من 30 ألف طن من النفايات الطبية السامة التي تحتوي مواد كيميائية و ميكروبات و جراثيم سريعة الإنتشار ،ترمى في المفرغات العمومية التي تقصدها الحيوانات مثل الكلاب و القطط و حتى الأبقار و الماعز و الأغنام إضافة إلى الفئران و الحشرات ، التي تنقل الأمراض نحو من يحتك بها..."

صالح فلاق شبرة ،"30 ألف طن من النفايات الطبية تهدد الجزائريين سنويا"،جريدة الشروق 2015/08/02.

عن www.echoroukonline.com/ara/articles/250919-html منقول

3. وثيقة توضح نسبة المحروقات التي تتسرب إلى البحار الجزائرية أثناء نقل تلك المحروقات من منطقة الإستخراج إلى الأسواق.

ناقلات نفط أجنبية تهدد السواحل الجزائرية.

"يعبر حوالي 100 مليون طن في السنة من المحروقات بجوار السواحل الجزائرية في حين يتم تشحن 50 مليون طن في السنة من الموانئ الوطنية، و يقدر الحجم الضائع من هذه المحروقات خلال عملية الشحن بحوالي 12 ألف طن في السنة، وحجم ماتصبه الناقلات في عرض البحر من مياه الصوابر بنحو 12 ألف طن في السنة و الموانئ الجزائرية سيئة التجهيزات حاليا من حيث محطات إزالة الصوابر ، هو الواقع الذي كشفت عنه الإحصائيات من اللجنة الوطنية "تل بحر" و يثير قلقا متزايدا من تلوث محتمل جراء تسرب المواد النفطية بما يهدد أمن الشريط الساحلي الجزائري خلال الملتقى الدولي الذي إفتتح أمس بوهران حول المخاطر الكبرى للتلوث البحري."

الجزائر الجديدة، يوم 2012/10/17

عن [منقول www.djazairess.com/eljadida/20706](http://www.djazairess.com/eljadida/20706)

4. وثيقة تبين تصريح وزير الطاقة حول المشروع الذي سيتم إنجازه في عرض البحر.

الجزائر تبدأ الحفر في عرض البحر في نهاية 2014 بحثا عن النفط.

قال وزير الطاقة يوسف يوسف، الثلاثاء، أن الجزائر سوف تشرع، ابتداء من السنة الجارية، في أولى عمليات الحفر من أجل إستغلال حقول النفط في البحر.

و أكد يوسف للصحافيين على هامش حفل للتوقيع على عقود متعلقة بمشروع المدينة الجديدة لحاسي مسعود، "إننا سنشرع في نهاية 2014 و بداية 2015 في عمليات الحفر في البحر بعد إستكمال الدراسات الجارية."

جريدة يوقل، 03 جوان 2014،

منقول عن Yagool.dz/AR/article_618_html

5. وثيقة تبين مخاطر التلوث في السواحل الجزائرية من جراء التسربات النفطية.

قلق متزايد من تلوث سواحل الجزائر جراء تسرب محتمل للنفط على خليفة نقل مائة مليون طن من البترول سنويا .

"يثير نقل مائة مليون طن من البترول سنويا عبر سواحل الجزائر، قلقا متزايد من تلوث محتمل جراء تسرب لأي من المواد النفطية بما يهدد أمن شريط ساحلي جزائري يمتد على طول 1200 كيلومترا . و لايزال هاجس التسربات على مستوى حوض البحر الأبيض المتوسط ، يثير قدرا غير قليل من الريبة و الخوف ، بإعتبار أن المنطقة شهدت أكثر من خمس مائة حادث تسرب نفطي منذ العام 1977 م بكل ما أفرزه ذلك من إنعكاسات بيئية و صحية و إقتصادية .

و يحذر الخبراء جوزي مورا و فريديريك و ويلسون جولي ،من كون ناقلات النفط أضحت تمثل تهديدا حقيقيا للأمن البيئي و الصحي على مستوى البحيرة الوسطية ، و إستند هؤلاء إلى دراسة حديثة ركزت أن شبح التلوث يلاحق الضفة المتوسطة التي تستوعب لوحدها 30 بالمائة من التجارة البحرية العالمية و 22 بالمائة من النقل الدولي البترولي ، رغم أن حوض المتوسط لا يمثل سوى 0,7 بالمائة فقط من مجموع البحار.

أسامة أ. "قلق متزايد من تلوث سواحل الجزائر جراء تسرب محتمل للنفط،السلام
اليوم،يوم 2012/10/01

منقول عن www.djazairess.com/essalam/15835

6.وثيقة تبين وضعية الشواطئ الإسبانية في جويلية 2015

نفايات جزائرية تغزو شواطئ إيبيزا الإسبانية

"نشرت صحيفة "الموند" الإسبانية تحقيا مصورا كشفت فيه وصول كميات كبيرة من النفايات البلاستيكية إلى شواطئ جزيرة إيبيزا الساحلية القادمة من الجزائر ، يرجح أن تكون قذفت بها الرياح القوية الجنوبية أو الجنوبية الشرقية التي تستمر منذ أسبوعين و يعرف هبوبها من خلال هذا الوقت من العام ، إلى الشواطئ الإسبانية بعد رميها في البحر بالجزائر التي تبعد عنها بحوالي 250 كيلومتر ،و بين الفيديو المنشور على موقع الجريدة في الأنترنت ،العدد الهائل من القارورات البلاستيكية و أكياس الحليب ، و نفايات بلاستيكية أخرى ذات صنع جزائري و هي تغزو الشواطئ الإسبانية ، حيث إكتشفت النفايات من طرف زوجين خرجا بقاربهما إلى عرض البحر أين وجدا كمية معتبرة من النفايات البلاستيكية .و أشارت ذات الصحيفة إلى أن الزوجين حاولا جمعها و نقلها إلى خارج مياه البحر،لكن سرعان ما وصلت كميات أخرى من النفايات عجزا عن جمعها. و ذكرت الصحيفة أن تلك النفايات التي عثر عليها في العام الماضي في الشواطئ الإسبانية و تسببت في كارثة بيئية

في السواحل الإسبانية و أصبحت تهدد الثروة البحرية بحيث وجدت سلحفاة بحرية عالقة
وسط تلك النفايات و كانت مختنقة بعدما أن تناولت كمية من البلاستيك...."

"نفايات-جزائرية تغزو شواطئ -إيبيزا - الإسبانية "

جريدة النهار الجديد ، 2015/7/27

منقول عن www.ennaharonline.com/ar/derniere/247439-html

قائمة المراجع:

أولاً: الكتب

1. الكتب باللغة العربية:

1. أحمد عبد الكريم سلامة، دراسة تأصيلية في الأنظمة الوطنية و الإتفاقية الطبعة الأولى، جامعة الملك السعود، الرياض، 1997م.
2. جلال وفاء محمدين، الحماية القانونية للبيئة البحرية من التلوث بالزيت، دار الجامعة الجديدة للنشر، الإسكندرية، 2002م.
3. حافظ مدحت إبراهيم، شرح القانون قانون التجارة البحرية الجديد الصادر بالقانون رقم 8 لسنة 1990 والتشريعات المكمل له، الطبعة الأولى، مكتبة غريب، 1991م.
4. عبد الحافظ معمر رتيب، القانون الدولي للبيئة و ظاهرة التلوث (خطوة للأمام لحماية البيئة الدولية من التلوث)، دار الكتب القانونية، مصر، 2008.
5. عبد الرحمان صلاح عبد الحديثي، النظام الدولي لحماية البيئة، الطبعة الأولى منشورات الحلبي الحقوقية، 2010م.
6. محمد اليزاز، حماية البيئة البحرية (دراسة في القانون الدولية)، منشأة المعارف، الإسكندرية، 2006م.
7. محمد نعيم علوه، "إتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار"، الجزء السادس، مكتبة زين الحقوقية، 2012م.
8. مصطفى كمال طه، القانون البحري الجديد (مقدمة-السفينة-أشخاص الملاحة البحرية- إيجار السفينة و النقل البحري-الحوادث البحرية- التأمين البحري) دار الجامعة الجديدة للنشر، 1995م.

ثانيا: الرسائل و المذكرات الجامعية:

1. أحمد أسكندري ،أحكام حماية البيئة البحرية من التلوث في ضوء القانون الدولي، رسالة لنيل شهادة دكتوراه في القانون ،معهد الحقوق و العلوم الإدارية بن عكنون،1995م.
2. جمال واعلي،الحماية القانونية للبيئة البحرية من أخطار التلوث ، رسالة لنيل شهادة الدكتوراه في القانون الخاص،جامعة أبي بكر بلقايد تلمسان ، 2009 -2010م.
3. صافية زيد المال،حماية البيئة في إطار التنمية المستدامة على ضوء أحكام القانون الدولي،رسالة مقدمة لنيل شهادة دكتوراه في العلوم،تخصص القانون الدولي،كلية الحقوق-جامعة مولود معمري-تيزي وزو،2013 م.
4. عبد الغني حسونة،الحماية القانونية للبيئة في إطار التنمية المستدامة أطروحة مقدمة لنيل شهادة دكتوراه علوم في الحقوق ،جامعة محمد خيضر بسكرة،كلية الحقوق و العلوم السياسية.
5. عصاد لعمامري،الأحكام التوفيقية لإتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار لسنة 1982م،رسالة لنيل شهادة دكتوراه في العلوم،جامعة مولود معمري تيزي وزو ،2014م.
6. يوسف معلم،المسؤولية الدولية بدون ضرر حالة الضرر البيئي،أطروحة مقدمة لنيل شهادة دكتوراه في القانون العام،جامعة منتوري قسنطينة،كلية الحقوق(دون طبعة).
- 7.أسعد عياش المسيب ،أساليب الحماية من تسربات النفط في المنشآت النفطية للحد من التلوث البيئي(دراسة حالة شركة أرامكو السعودية)،بحث مستقدم إستكمالاً لمتطلبات الحصول على درجة الماجستير في الحماية المدنية ،جامعة نايف العربية للعلوم الأمنية ،الرياض،2005،ص12.

8. سامية قايدي، التنمية المستدامة: التوفيق بين التنمية و البيئة، مذكرة لنيل شهادة الماجستير في القانون، جامعة مولود معمري تيزي وزو، 2001-2002م.
9. عباس إبراهيم دشتي، الجوانب القانونية لتلوث البيئة البحرية بالنفط، رسالة لإستكمال متطلبات الحصول على درجة الماجستير، جامعة الشرق الأوسط، قسم القانون العام، كلية الحقوق، عمان الأردن، 1431هـ-2010م.
10. ليلة زياد، مشاركة المواطنين في حماية البيئة، مذكرة لنيل شهادة الماجستير في القانون، جامعة مولود معمري - تيزي وزو - كلية الحقوق، 2010/11/10م.
11. كريمة بورحلي، التلوث البحري و تأثيره على البحارة، مذكرة لنيل شهادة الماجستير في علم الإجتماع تخصص بيئة، جامعة منتوري قسنطينة، 2009-2010م.
12. عفاف لعوامر، دور الضبط الإداري في حماية البيئة، مذكرة مكملة من متطلبات نيل شهادة الماستر في الحقوق، تخصص قانون إداري، جامعة محمد خيضر بسكرة، كلية الحقوق و العلوم السياسية، 2013-2014م.

ثالثا: المقالات

1. أمال رحان، محمد التهامي طواهر، "تأثير النفط على البيئة خلال مرحلة النقل-حالة الجزائر"، مجلة الباحث، عدد 2013/12م.
2. سامية قايدي، "الحماية القانونية للبيئة"، مجلة المدرسة الوطنية للإدارة، المجلد 20، عدد 2، جامعة مولود معمري، تيزي وزو، 2010م.
3. كمال عبد الرزاق بارة، "لمجة وجيزة عن حالة البيئة في عنابة"، مجلة حقوق الإنسان، رقم 06، الجزائر، سبتمبر 1994م.
4. عبد الكريم بودريوه، المجلة الأكاديمية للبحث القانوني، مجلة سداسية محكمة السنة الثالثة، جامعة عبد الرحمان ميرة بجاية كلية الحقوق و العلوم السياسية، ر د م د: 0087-2170.

رابعا: الإتفاقيات

1. إتفاقية لندن لمنع تلوث البحر بالبترول لعام 1954م.
2. إتفاقية برشلونة لحماية البحر الأبيض المتوسط من التلوث لعام 1976م.
3. إتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار المبرمة في 1982م في مونتني قوبي بجمايكا.
4. البروتوكول الخاص بحماية البحر المتوسط من التلوث الناتج عن رمي النفايات من السفن و الطائرات.

خامسا: النصوص القانونية

1. القانون رقم 83-03 المؤرخ في 05/02/1983م المتعلق بحماية البيئة المعدل و المتمم بموجب القانون رقم 03-10 المؤرخ في 19/06/2003م المتعلق بحماية البيئة في إطار التنمية المستدامة.

2. قانون البلدية رقم 10/11 المؤرخ في 22/07/2011، ج ر ج ج عدد 37-2011.

3. القانون رقم 03-10 المؤرخ في 19/07/2003 المتعلق بحماية البيئة في إطار التنمية المستدامة ج ر ج ج عدد 43 الصادرة بتاريخ 20/07/2003م.

4. القانون رقم 06/12 المؤرخ في 12/01/2012 المتعلق بالجمعيات ج ر ج ج عدد 2 لسنة 2012م.

سادسا: المؤتمرات و المنظمات.

1. ريان /نادر محمد مرتضى درويش،"التلوث البحري بزيوت البترول و طرق مكافحة"،المؤتمر الدولي السادس و العشرون للموانئ و النقل البحري،التكامل من أجل مستقبل أفضل 7-9 فبراير 2010.

2."الدليل الإسترشادي لخطط الطوارئ للتلوث بالنزيت في الوطن العربي"،المنظمة العربية للتنمية الزراعية،1972م.

سابعا:

1.الدكتور محمد جرعنتلي،"تأثير التلوث النفطي على البيئة و الكائنات الحية البحرية"،13 جوان 2015.

منقول عن 2011/11 Green studies .com

2.بوحنية قوي-عبد المجيد رمضان،"تدابير حماية البيئة في الجزائر أو الفجوة بين القرار و التنفيذ"،18/09/2015.

منقول عن 30.com www.Ouargla

3. إتفاقية برشلونة لحماية البحر المتوسط من التلوث 2015/10/14

Kenanaonline.com/user/Lobnamohamed/post/316285.

4. إتفاقية برشلونة لحماية البحر المتوسط من التلوث

www.anpe.nat.Lobnamohamed.11/12/2011.

2. المراجع باللغة الفرنسية:

1. Livre

.KISS ALEXANDRE ,DROIT INTERNATIONAL DE
L'ENVIRONNEMENT ,4 eme EDITION ,Pedone,FRANCE,2010.

2.thèse :

.MOHAMED ALBALKALJAJI , « la pollution de la mer méditerranée
par les hydrocarbures liée au trafic maritime », université de paris,06
juin 2011.

3.Article :

. PATRICK LE LOUARIN , « Démocratie de proximité et protection
de l'environnement :la participation du citoyen local »,université de
Nante,2002.

الفهرس:

01.....	المقدمة.....
03.....	الفصل الأول:مكافحة التلوث البحري بمختلف مصادره.
04.....	المبحث الأول:مصادر التلوث البحري.....
05.....	المطلب الأول:المصادر الأولية.....
06.....	الفرع الأول:النفط كمصدر لتلوث البيئة البحرية.....
10.....	الفرع الثاني:زيت البترول كمصدر لتلوث البيئة البحرية.....
12.....	المطلب الثاني:المصادر الثانوية لتلوث البيئة البحرية.....
13.....	الفرع الأول:التلوث الناجم عن تصريف النفايات في البحر
16.....	الفرع الثاني:إستغلال قاع البحر كمصدر لتلوث البيئة البحرية.....
17.....	المبحث الثاني:مكافحة مخاطر التلوث البحري.....
18.....	المطلب الأول:مخاطر التلوث البحري.....
19.....	الفرع الأول:تأثير التلوث على المياه البحرية
20.....	الفرع الثاني:تأثير التلوث على الكائنات الحية البحرية.....
21.....	المطلب الثاني:آليات حماية البيئة البحرية.....
22.....	الفرع الأول:موقف المشرع الجزائري من التلوث البحري
25.....	الفرع الثاني:مشاركة المواطنين في حماية البيئة البحرية.....

29.....	الفصل_ الثاني: حماية البيئة البحرية في إطار الإتفاقيات الدولية.....
30.....	المبحث الأول: الإتفاقيات الدولية العامة لحماية البيئة البحرية
30.....	المطلب الأول: إتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار.....
32.....	الفرع الأول: إبرام الإتفاقية.....
33.....	الفرع الثاني: دور الإتفاقية في حماية البيئة البحرية من التلوث.....
38.....	المطلب الثاني: إتفاقية برشلونة لحماية البحر المتوسط من التلوث العام.....
40.....	الفرع الأول: إبرام الإتفاقية
40.....	الفرع الثاني: دور الإتفاقية في حماية البحر المتوسط من التلوث
48.....	المبحث الثاني: الإتفاقيات الدولية الخاصة بحماية البحرية.
49.....	المطلب الأول: إتفاقية لندن لمنع تلوث البحر بالبترول لعام 1954م.....
49.....	الفرع الأول: إبرام الإتفاقية
51.....	الفرع الثاني: دور الإتفاقية في حماية البيئة البحرية من التلوث
54.....	المطلب الثاني: الإتفاقية الدولية الخاصة بإنشاء صندوق دولي للتعويض عن الأضرار الناجمة عن التلوث بالنفط لعام 1971م.....
54.....	الفرع الأول: إبرام الإتفاقية.....
56.....	الفرع الثاني: دور الإتفاقية في حماية البيئة البحرية من التلوث.....
57.....	الخاتمة.....

59.....الملاحق

65.....قائمة المراجع

الفهرس