

الحماية القانونية لبيئة البحر الأبيض المتوسط من التلوث في ضوء أحكام إتفاقية برشلونة لعام 1976 وبروتوكولاتها (وفقا للتعديلات)

أ. حلايمة مريم

أستاذة مساعدة قسم ب

جامعة قسنطينة 1

الملخص:

تهدف هذه الورقة البحثية بعد التطرق للجهود الدولية للحد من تلوث بيئة البحر الأبيض المتوسط، إلى تبيان وإظهار أهمية التعاون الإقليمي وأبعاده فيما بين دوله للمحافظة على سلامة البيئة البحرية المتوسطية من مخاطر التلوث معتمدين في ذلك على إتفاقية برشلونة الإقليمية لعام 1976 والبروتوكولات الملحقه بها من جهة، ومن خلال التعاون أيضا مع برامج ومراكز أنشطة خطة عمل البحر المتوسط من جهة أخرى.

الكلمات المفتاحية: البحر الأبيض المتوسط، التلوث البحري، البيئة البحرية.

Summary

The aim of this paper, after discussing the international efforts to reduce the pollution of the Mediterranean environment, is to demonstrate the importance of regional cooperation and its impact on the protection and safety of the marine environment in the Mediterranean and the need to put an end to threats to this environment by referring to the agreement BARCELONA 1976 and the protocols. Thanks to cooperation between states as well as programs an activity centers work plan we arrive at the Mediterranean against pollution.

Key words: Mediterranean, Marine pollution, Marine environment.

مقدمة

إن المعايينة المتكررة لحالات التلوث البحري والأضرار الكارثية الناجمة عن تلوث البيئة البحرية كانت كافية لتنبيه الرأي العام ومن خلال الحكومات لخطورة مشكلة تلوث البحار، ولضرورة إرساء الأدوات القانونية الدولية المناسبة لمواجهة هذا التحدي، فالشعور بالأخطار المحدقة بالبيئة البحرية دفعت المجتمع الدولي إلى التدخل لتوفير الحماية الدولية ضد هذه الأخطار، على اعتبار أن مشكلة التلوث البحري تكتسب بعدا عالميا دون ريب، إذ لا تنحصر آثاره في منطقة دون أخرى بل تنتشر في كافة أنحاء البحار والمحيطات. بناء على ذلك تستلزم مشكلة التلوث البحري -بوصفها مشكلة عالمية- النهوض بالإجراءات والحلول القانونية على الصعيد العالمي.

غير أن البحار والمحيطات ليست متجانسة التكوين، ولذا فإن مشكلة التلوث البحري تحتفظ بطابع إقليمي ومحلي، بالإضافة إلى كونها مشكلة عالمية. وهنا لا بد أن تفتن الحلول القانونية العالمية بالحلول الإقليمية، فيما يتعلق بالمناطق البحرية التي تتصف بخصائص معينة تجعل منها أكثر المناطق تحسسا وتأثرا بالملوثات وهذه الصورة عكستها المؤتمرات العالمية الخاصة بالتلوث البحري حينما تولت طرح الحد الأدنى من المعايير والقواعد التي تستجيب لمشاكل التلوث الخاصة في المناطق الإقليمية.¹ وتعد بيئة البحر الأبيض المتوسط من أبرز الأمثلة على هذه المناطق، حيث تضافرت الجهود العالمية والإقليمية والوطنية لحمايتها من التلوث. فابتداء من عام 1954 أصبحت منطقة البحر المتوسط "منطقة ممنوعة" بموجب إتفاقية لندن للوقاية من التلوث بالنفط، كما تم تصنيفها في إتفاقية ماريبول ضمن المناطق الخاصة للنفط منذ عام 1973 وبناء على ذلك إتجهت أنظار المجتمع الدولي ومن بينها المنظمات الدولية إلى ضرورة توفير الإطار القانوني والمؤسسي من خلال إتفاقية برشلونة لعام 1976 وبروتوكولاتها للنهوض بالأوضاع الحياتية للبيئة البحرية والمنطقة الساحلية للبحر المتوسط.

ووفق هذا المنظور نتساءل عن النظام القانوني النافذ الذي أرسته إتفاقية برشلونة لتأمين حماية فعالة للبيئة البحرية المتوسطية؟

وبناء على ذلك حاولنا من خلال هذه الدراسة التركيز على المساعي الدولية للحد من تلوث البحر المتوسط (مبحث أول) والنظام القانوني لإتفاقية برشلونة لحماية بيئة هذا البحر (مبحث ثاني).

المطلب الأول: خصائص بيئة البحر المتوسط

1- د.عباس هاشم الساعدي، حماية البيئة البحرية من التلوث ومشكلة التلوث في الخليج العربي (دراسة مقارنة)، دار المطبوعات الجامعية، إسكندرية، 2002، ص 8.

2- راجع ديباية إتفاقية برشلونة لعام 1976 المتعلقة بحماية البيئة البحرية والساحلية للبحر الأبيض المتوسط.

تتميز بيئة البحر الأبيض المتوسط عن غيرها من بيئات البحار الأخرى شبه المغلقة في العالم بخصائص فريدة من نوعها، وبالتالي تجعل منها أكثر المناطق البحرية الأخرى تأثراً بالملوثات التي تطرح فيها، وذلك بصفته شرطاً لإستحقاقها معالجات إقليمية خاصة. وبناءاً عليه سنقسم هذا المطلب إلى الفروع التالية:

الفرع الأول: خصائص بيئة البحر المتوسط.

تتصف بيئة البحر الأبيض المتوسط بصفات جغرافية وهيدوغرافية وبيئية متميزة تجعل منها ذات تأثير وحساسية بالملوثات أكثر من المناطق البحرية الأخرى كما أعلن ذلك في إتفاقية برشلونة الإقليمية.²

فالبندبة للخصائص الجغرافية يعد حوض البحر الأبيض المتوسط من أكبر البحار شبه المغلقة في العالم ، إذ تبلغ مساحته 2.5 كلم² ، وتمتد سواحله على مسافة تفوق 46000 كلم وهو يأخذ شكلاً إستطالياً يبلغ طوله الأقصى من جبل طارق حتى بر الشام نحو 3700 كلم². ويصل العمق الوسطي لهذا البحر إلى 1500 متر فقط.¹ ويصل المجموع الحالي لسكان البلدان المتشاطئة بنحو 470 مليون نسمة يعيش أكثر من ثلثهم في المناطق الساحلية المتوسطية التي لا تزيد مساحتها عن سدس مجموع مساحة هذه البلدان.²

أما الوضع الهيدوغرافي للبحر المتوسط فينفرد بخصائص متميزة تزيد من سرعة تأثير مياهه بالملوثات لأن البحر الأبيض المتوسط هو بحر شبه مغلق بمنفذين رئيسيين هما: مضيق جبل طارق وعرضه نحو 14 كلم وقناة السويس التي لا يتجاوز عرضها بضعة أمتار، ويعني ذلك أنه في حالة تلوث المتوسط أن مياهه بحاجة إلى وقت طويل لتجدد، ويتطلب هذا التجدد وفقاً للتقديرات العلمية ما يتراوح بين 80 و 150 عاماً وهذا من شأنه أن يؤدي إلى تركيز الملوثات و تراكمها وما ينجم عن ذلك من تصاعد لأخطار التلوث.³

أما عن حالة الملاحاة فيعد البحر المتوسط من أكثر المناطق البحرية في العالم إكتظاظاً بحركة الملاحاة، حيث تشير بعض التقديرات إلى أن 30% من إجمالي حجم التجارة الدولية ينشأ إما من موانئ

1- Mohamed Albakjaji, Thèse de doctorat relations internationale ayant La pollution de la mer Méditerranée par les hydrocarbures liée au trafic maritime, Université Paris- Est , 2011, P 3.

2- أنا إغليسييس، تغيرات المناخ في البحر الأبيض المتوسط، www.fao.org/sd/climagrimed/a-2-02-html ، أطلع عليه يوم 2017/07/07.

3- البحر المتوسط، قطرة (حيوية) في المحيطات، مجلة خطة عمل البحر الأبيض المتوسط، العدد 52، دون مكان النشر، 2004، ص 08.

4- المقال نفسه، ص 14.

البحر المتوسط أو يتجه إليها. ووفقا للتقديرات فإن هناك نحو 2000 سفينة تجارية تزيد حمولة كل منه عن 100 طن تعمل في المتوسط في أي وقت من الأوقات، ويصل مجموع عدد الرحلات البحرية إلى 200.000 رحلة سنويا، وتعاني حركة النقل من الإكتظاظ ولا سيما في الممرات الضيقة التي تستخدمها السفن في الدخول إلى البحر المتوسط والخروج منه. مرور هذا الكم الهائل من الناقلات الضخمة في بحر شبه مغلق من شأنه أن يخلق لنا مخاطر كبيرة لحركة الملاحة.

الفرع الثاني: مصادر الملوثات.

يتلقى المتوسط العديد من الملوثات التي لها آثار جد بالغة على بيئته البحرية والتي سنحاول إجمالها من خلال ما يلي:

- أولا المصادر البرية: تتأتى مصادر التلوث في البحر الأبيض المتوسط بشكل رئيسي من اليابسة. حيث تتحمل المصادر البرية مسؤولية ما نسبته 80 % من التلوث وتندرج الصناعة والمراكز الحضرية والزراعة في عداد أضخم مصادر تلوث البحر الأبيض المتوسط. فبشأن التلوث من النفايات الصناعية فقد شهد هذا المصدر تصاعدا مستمرا في آثاره حيث يضم حوض المتوسط أكثر من 200 منشأة من منشآت الطاقة، والصناعات البتروكيميائية، والصناعات الكيماوية ومصانع الكلور.⁴ ولعل أبرز المشكلات البيئية التي تواجه الإقليم هي ضعف معالجة مياه الصرف البلدية، فحتى الآن فإن نسبة المدن الساحلية التي تمتلك وحدات للمعالجة لا تزيد عن

55 %. وأما بالنسبة لملوثات المراكز الحضرية ووفقا للتقديرات فإن توليد النفايات الصلبة يصل وسطيا إلى 254 كغ للشخص الواحد في العام، مع معدل زيادة سنوي يتراوح بين 2 و 3 % ، ويشمل ذلك النفايات المنزلية والورق والزجاج والبلاستيك وهو ما يمثل نسبة 75% من النفايات في البحر. وتشير البيانات المتوافرة من برنامج مادبول المعني بتقدير التلوث ومكافحته والتابع لخطة عمل المتوسط، إلى أن كمية تتراوح بين 30 إلى 40 مليون طن من النفايات الصلبة البلدية تتولد سنويا في المناطق الساحلية كما تشير التقديرات أن نسبة 30 إلى 50 في المائة يمكن أن تصل إلى المتوسط من مواقع الإلقاء غير المشروعة.¹ ناهيك عن المخلفات الكيماوية غير المعالجة والأسمدة التي تجد طريقها إلى البحر مباشرة من خلال المياه الجوفية والأراضي الرطبة والأنهار.²

1- Mohamed Albakjaji , op. cit , pp 41-42.

2- البحر المتوسط: قطرة (حيوية) في المحيطات، المقال السابق، ص 10.

3- ووفقا للإحصائيات الأخيرة وقع 624 حادث في بين عامي 1978-2010، كما تجدر الإشارة إلى أن حوادث التسرب النفطي في الأطراف الأوروبية هي الأكبر والأكثر شيوعا ويرجع ذلك إلى تركيز الصناعات البتروكيميائية وزيادة التبادل التجاري بين دوله. مع العلم أن إيطاليا تحمل الرقم القياسي في حوادث تسرب النفط وتلها مباشرة اليونان ثم إسبانيا. راجع:

Mohamed Albakjaji , op. cit , pp 67- 71 .

- ثانيا التلوث النفطي الناجم عن السفن: ويأخذ عدة أشكال إذ يتم بطريقة عرضية عن طريق حوادث الملاحة أو عن طريق عمليات شحن السفن وتحميلها في الموانئ وتنظيف خزاناتها ورمي الزيوت المستعملة. وتبعا لتقديرات مركز الطوارئ REMPEC التابع لخطة عمل المتوسط في عام 2002 فقد يقع تسرب نفطي يومي في البحر المتوسط قدره 2600 طن بالتشغيل العادي لعمليات الشحن والتفريغ أو بالحوادث البحرية الطارئة للناقلات.³

- ثالثا التلوث بالإغراق: ويقصد به أي تخلص متعمد من النفايات أو المواد الأخرى في البحر من السفن أو الطائرات أو منصات النفط أو من أي منشآت موجودة في البحر، وكذلك أي تصريف من السفن أو الطائرات أو المنصات أو منشآت أخرى.⁴ وتعد الملوثات النووية من أهم ملوثات بيئة البحر المتوسط إذ يوجد أربعة عشر مصنعا نوويا وسبعة مشاريع طاقة نووية ومحطات أخرى منتشرة على ضفاف هذا البحر.⁵

- رابعا التلوث الناتج عن الأنشطة الخاصة بقاع البحار وباطن أرضه: تعد عمليات إستكشاف وإستغلال بيئة البحر الأبيض المتوسط مصدر مهم من مصادر تلوثه خاصة بعد إكتشاف أن أهم إحتياطات النفط والغاز البحري تقع على طول سواحلها، ساحل البحر الأدرياتيكي في إيطاليا، في بحر إيجا في اليونان وفي خليج قابس التونسية، والطرف القاري للبحر المتوسط من سواحل ليبيا ومصر، وبالإضافة إلى ذلك يجري التخطيط للتنقيب عنهما على سواحل المغرب وتركيا وإسرائيل.¹ وتشير التقديرات إلى أن هناك أكثر من 200 منصات بحرية نشطة في هذا الإقليم، وهناك خطط لتثبيت أكثر من ذلك، ومن المرجح أن في أنشطة التنقيب ستمدد إلى الموارد المعدنية الأخرى الموجودة في المياه العميقة قاع البحر وباطنه.²

4- 10- انظر 3/3 من بروتوكول حماية البحر المتوسط بالإغراق الناجم عن إلقاء النفايات من السفن والطائرات المعتمد في 16 فيفري 1976(عدل في 10/06/1995 ولم يدخل حيز النفاذ بعد).

5- حلايمية مريم، مذكرة ماجستير في القانون الدولي العام بعنوان الحماية الدولية للبيئة البحرية ، كلية الحقوق والعلوم السياسية، جامعة الإخوة منتوري، قسنطينة، 2012-2013، ص 139-140.

1- Mohamed Albakjaji , op. cit, p 73.

72- cette information est disponible sur le site suivant : www.senat.fr/ue/pac/e6825.html, jour deintitié 28/07/201

3- د.علي سعيدان، حماية البيئة من التلوث بالمواد الإشعاعية والكيميائية في القانون الجزائري، دار الخلدونية للنشر والتوزيع، الطبعة الأولى، الجزائر، 2008، ص 96.

4- واعلي جمال، أطروحة دكتوراه في القانون الخاص بعنوان الحماية القانونية للبيئة البحرية من أخطار التلوث، كلية الحقوق والعلوم السياسية، جامعة أبي بكر بلقايد، تلمسان، 2009-2010، ص 123.

- خامسا التلوث من الجو: وهذا النوع من التلوث يحدث نتيجة إنتقال الملوثات للبيئة البحرية من طبقات الجو التي تعلوها عبر هواء الغلاف الجوي وهذا النوع من التلوث أقل صور التلوث تأثيرا على سلامة البيئة البحرية إذ أنه قليل الحدوث (كالأمطار الحمضية).³

المطلب الثاني: التعاون الدولي لحماية بيئة البحر المتوسط.

تجلى التعاون الدولي في هذا الإطار بتدخل وتعاون الدول مع المنظمات الدولية والوكالات المتخصصة وغيرها من الهيئات والبرامج التي عكست الخصائص والمتطلبات الإقليمية لضرورة مواجهة مخاطر تلوث بيئة المتوسط البحرية ومضاعفاته، وهذا ما سنتناوله من خلال الفروع التالية:

الفرع الأول: التعاون من خلال المنظمات الدولية.

تشمل أهم هذه المنظمات هيئة الأمم المتحدة والتي تلعب دورا أساسيا في تجسيد هذه الحماية.

- هيئة الأمم المتحدة وبرنامجها الخاص بالبيئة: تم إنشاء برنامج الأمم المتحدة للبيئة بموجب التوصيات التي خرجت بها الأطراف المشاركة في ندوة إستكهولم، وتنفيذا لما تضمنته هذه الندوة من توصيات قام برنامج الأمم المتحدة للبيئة بتطوير برنامج عمل ورسم خطط وسياسات للبرامج البيئية ومتابعة الأنظمة البيئية في البحار والمحيطات، وإعطاء اهتمام خاص بالمناطق البحرية كالبحر المتوسط، الخليج العربي... كما عقدت تحت رعاية الأمم المتحدة أشهر المؤتمرات الدولية والتي تعرضت لحماية البيئة البحرية من التلوث بما فيها بيئة البحر المتوسط.⁴

أ- مؤتمر استكهولم عام 1972: بناء على اقتراح من المجلس الإقتصادي والإجتماعي دعت الجمعية العامة للأمم المتحدة إلى عقد مؤتمر دولي حول البيئة الإنسانية، ولقد انتظم في مدينة استكهولم بالسويد في الفترة الممتدة ما بين 5 و6 جوان 1972. ولقد حضرت حماية البيئة البحرية بمكانة لا يستهان بها في النصوص القانونية الكثيرة المعتمدة ومنها ضرورة اتخاذ الدول التدابير الممكنة لمنع تلوث البحار ومن أهم هذه التوصيات ماورد في المبدأ التاسع من تشجيع الدول لتوحيد سياستها وتبني تدابير مشتركة على المستوى الإقليمي بغية منع تلوث المناطق التي تشكل وحدات طبيعية متجانسة لأسباب جغرافية أو بيئية كما أكدت التوصية رقم مائة وإثنان بشأن التعاون الإقليمي لحماية البيئة البحرية.¹

¹ - عبده عبد الجليل عبد الوارث، حماية البيئة البحرية من التلوث (في التشريعات الداخلية والدولية)، المكتب الجامعي الجديد، الإسكندرية، 2006، ص 155-156.

2- عامر محمود طراف، إرهاب التلوث والنظام العالمي، مجد المؤسسة الجامعية للدراسات والنشر والتوزيع، بيروت، 2002، ص 116.

3- انظر الفصل 17 من جدول أعمال القرن 21.

4- د. محمد البزاز، حماية البيئة البحرية (دراسة في القانون الدولي)، منشأة المعارف، الإسكندرية، 2006، ص 144.

5- تقرير الأمين العام عن المحيطات وقانون البحار، الدورة الثالثة والستون، A/63/63، 10 مارس 2008، ص 74-72.

6- واعلي جمال، الرسالة السابقة، ص 126.

ب- مؤتمر الأمم المتحدة للبيئة والتنمية لعام 1992: انعقد المؤتمر العالمي الثاني للبيئة والتنمية الذي سمي قمة الأرض في مدينة ريوديجانيرو بالبرازيل في الفترة الممتدة من 3 إلى 14 جوان 1992، تحت رعاية الأمم المتحدة.² وفي سياق متصل بموضوعنا اهتم هذا المؤتمر بحماية البحار والمحيطات والمناطق الساحلية وترشيد استخدام مواردها الحية.³

الفرع الثاني: التعاون من خلال المنظمات الدولية المتخصصة.

نتناول أهمها وتلك التي لها علاقة مباشرة بمجال دراستنا.

أ- المنظمة البحرية الدولية: وهي من الوكالات المتخصصة تم إنشاؤها في 06 مارس 1948 وهي مكلفة بالمسائل الفنية المتعلقة بالملاحة البحرية والتجارة الدولية البحرية ومن مهامها أيضا حماية البحار والمحيطات من التلوث.⁴ وقد أنشأت المنظمة في سنة 1976 مركزا إقليميا للتدخل المستعجل لمكافحة التلوث البحري في البحر المتوسط يعمل على مساعدة دول المنطقة في التصدي لحالات التلوث الطارئة.⁵

ب- منظمة الأغذية والزراعة: وكالة متخصصة تابعة للأمم المتحدة، أنشأت في 16 أكتوبر 1945 نشاطها يتصل مباشرة بالبيئة. ويرجع الفضل لها في دق ناقوس خطر التلوث البيئي للبحر المتوسط بعد ان وصل مستويات حرجة. ولقد شاركت في صياغة إتفاقية برشلونة لحماية منطقة البحر المتوسط لعام 1976 وكذا في بروتوكولاتها.⁶

الفرع الثالث: التعاون من خلال برنامج البحار الإقليمية وخطة عمل البحر المتوسط.

تضمن هذه البرامج منهجا للتصدي لمشاكل البيئة البحرية بصفة عامة وبيئة البحر المتوسط بصفة خاصة على النحو التالي:

- أولا برنامج البحار الإقليمية: أنشئ عام 1974 وذلك في أعقاب مؤتمر استكهولم لعام 1972 ويسعى هذا البرنامج إلى التصدي لمشكلة التدهور المتسارع للمحيطات والمناطق الساحلية عبر إدارة البيئة البحرية والساحلية وإستخدامه بصورة مستدامة، ويشارك في هذا البرنامج الآن مئة وأربعين دولة في ثمانية عشر إقليما ويتميز هذا البرنامج بعنصرين أساسيين هما:

1- التعاون مع حكومات المنطقة وتشجيعها على صياغة خطط عمل والموافقة عليه، وبعد الإتفاق تأخذ المؤسسات الوطنية التي تعينها حكوماتها على عاتقها تنفيذ هذه الخطط المعتمدة.
2- تنسيق الدراسات والأعمال التقنية من خلال مساعدة منظمة الأمم المتحدة ووكالاتها المتخصصة التابعة لها.

- ثانيا خطة عمل البحر المتوسط: في عام 1975، وبعد ثلاث سنوات فحسب من إنعقاد مؤتمر إستكهولم الذي أنشأ برنامج الأمم المتحدة للبيئة، أعتمد 16 بلدا متوسطيا إلى جانب المجموعة الأوروبية خطة عمل البحر المتوسط وكانت هذه الخطة هي الأولى التي يتم إعتماها كبرنامج للبحار

الإقليمية تحت مظلة برنامج الأمم المتحدة للبيئة. ومع أن إهتماماتها إنصبحت في بادئ الأمر على مكافحة التلوث البحري فإن مهمتها اتسعت لتشمل تخطيط المناطق الساحلية وإدارتها بصورة متكاملة. ورغم تقادم العهد بالخطة إلا أنها أثبتت أنها الآلية المناسبة لترويج سياسات البيئة والتنمية المستدامة في هذا الإقليم، وهكذا فإن الخطة توفر محفلاً يتيح للبلدان المتقدمة والنامية في أوروبا وشمال إفريقيا وشرقي المتوسط لأن تتدارس معا المشكلات الإقليمية البيئية وتسويتها، وليس هناك من منظمة إقليمية أخرى تتمتع بهذا القدر من المصداقية والمكانة في صفوف البلدان المتشاطئة المتوسطية، ومن الواجب أن يرتكز دور الخطة المقبل في الإقليم على جوانب قوتها هذه.¹

المبحث الثاني: النظام القانوني لحماية البحر المتوسط من التلوث.

يشكل التنظيم الإقليمي احد أكثر الأساليب فعالية لإستيعاب خصوصية المناطق البحرية التي تعاني مشاكل بيئية خاصة وعلى هذا الأساس سعت الدول المطلة عليه إلى التعاون إقليمياً لإرساء أسس العمل المشترك على جميع المستويات.

المطلب الأول: الإطار القانوني لحماية بيئة البحر المتوسط

تحت رعاية برنامج الأمم المتحدة للبيئة إنعقد في مدينة برشلونة بأسبانيا مؤتمر للدول المطلة على البحر الأبيض

المتوسط.² وأسفر عن توقيع إتفاقية حماية البحر المتوسط من التلوث بتاريخ 16/02/1976 وبدأ نفاذها في 16/02/1978 وفي عام 1995 إعتمدت الأطراف المتعاقدة نسخة معدلة من الاتفاقية والتي غدا إسمها حماية البيئة البحرية والمنطقة الساحلية للبحر المتوسط والتي تم إعتماؤها ببرشلونة في 10/06/1995 وبدأ نفاذها في 09/07/2004. وتتناول أهم أحكام هذه الإتفاقية وبروتوكولاتها كما يلي:

الفرع الأول: أحكام إتفاقية برشلونة

نبين أحكامها من خلال مايلي:

- أولاً نطاق تطبيق قواعد الاتفاقية: لأحكام اتفاقية برشلونة نطاق مكاني وشخصي وموضوعي.

¹ - أمواج المتوسط، الذكرى الثلاثون لإنشاء الخطة، مجلة خطة عمل البحر الأبيض المتوسط، العدد 53-54، دون مكان وسنة النشر، ص 03.

1- والدول الأطراف في هذه الإتفاقية: ألبانيا، الجزائر، البوسنة والهرسك، كرواتيا، قبرص، فرنسا، اليونان، "إسرائيل، إيطاليا، لبنان، ليبيا، مالطا، موناكو، المغرب، صربيا والجبل الأسود، سلوفينيا، إسبانيا، سوريا، تونس، تركيا، المجموعة الأوروبية.

2- أحمد عبد الكريم سلامة، قانون حماية البيئة (دراسة تأصيلية في الأنظمة الوطنية والإتفاقية)، النشر العلمي والمطابع جامعة الملك سعود، الرياض، 1992، ص 158.

3- Mohamed Albakjaji, op. cit, p 203.

4- أحمد عبد الكريم سلامة، المرجع السابق، ص 159.

5- حيث تنص المادة 1/2 على أنه: "يجوز أن يمتد تطبيق الإتفاقية إلى المناطق الساحلية كما يعرفها كل طرف متعاقد داخل أراضيه".

أ- النطاق المكاني: وفقا لنص المادة الأولى من الاتفاقية تسري الأحكام التي ارتضاها الأطراف على منطقة البحر المتوسط وتشمل المياه البحرية للبحر المتوسط ذاته، وخليجانه وبحاره التي يحدها خط الطول الذي يمر بمنارة رأس سبارتل عند مدخل مضيق جبل طارق وشرق التخوم الجنوبية لمضيق الدردنيل ما بين منارتي مهمتجيك وكمكالي.² ولا تسري أحكام هذه الاتفاقية على المياه الداخلية للأطراف المتعاقدة وهو إستثناء غير موفق بإعتبار هذه المنطقة من أكثر المناطق عرضة للتلوث، ويذكر أن بحر مرمرة الذي يفصل بين البحر المتوسط والبحر الأسود قد أستبعد من نطاق تنفيذ الاتفاقية بطلب من تركيا. ويتضح أن هذا الإستثناء سيكون له أثر سلبي على حماية البحر المتوسط لأنه سيكون عرضة للتلوث وفي ظل غياب قانوني بسبب الاستثناء قد يتحول إلى مكب للملوثات البحرية، ومن ثم ستنتقل تلك الملوثات بعوامل التيارات والرياح والاتصال الحربيين أجزاء البيئة البحرية إلى بيئة البحر المتوسط.³

وحسنا فعل واضعو البروتوكول الملحق بالاتفاقية المتعلق بالتلوث من مصادر أرضية 1977 عندما واضعو إمكانية إمتداد تطبيقه وسريانه إلى بعض المياه الداخلية في المادتين (2 و4) ولكن هذا التطور لم يكتمل إذ لوحظ أنه جاء مشروط بوجود مجاري مائية لأجل إنطباق أحكامه على المياه الداخلية، ولاسيما أن الاتفاقية في المادة (1/2) قد إختتمت ذلك الاستثناء بشرط عدم نص البروتوكول على خلاف ذلك.⁴ وعلى الرغم من تعديل الإتفاقية في عام 1995 لكنها هذا الإتفاق الجديد لا يحتوي في رأينا أية قواعد قانونية ملزمة لتشمل تطبيق الإتفاقية على المياه الداخلية كونه تضمن عبارات إختيارية.⁵

ب- النطاق الشخصي: تسري أحكام الاتفاقية على السفن والطائرات المسجلة في أراضي إحدى الدول الأطراف أو تحمل علمه، وكذا السفن والطائرات التي تحمل النفايات أو موادا أخرى في أراضيها بهدف إغراقها، ويعتقد أنه تقوم بعمليات الإغراق في مناطق خاصة لسيادة الدول الأطراف.¹ على أن الفقرة الثانية من المادة المذكورة استثنت السفن والطائرات الموصوفة بالوصف السابق تلك التي تستخدم في خدمة الحكومة لأغراض غير تجارية وكذلك الحربية، وأحالت الأمر إلى الدول الأطراف التي تتبعها السفن في توفير الضمانة التي تكفل إحترام تلك السفن والطائرات لأحكام الاتفاقية. وهنا كان

¹ - المادة 11 من بروتوكول حماية البحر المتوسط من التلوث الناشئ عن الإغراق من السفن والطائرات والمعتمد في 1976/02/16 وبدأ نفاذه في 1978/02/12 وتم تعديله في 1995/06/10 ولم يدخل حيز النفاذ بعد وبموجبه تم إلغاء الفقرة 2 من المادة 11.

2- Mohamed Albakjaji , op. cit, p 206.

3- د.عبد السلام منصور الشوي، الحماية الدولية للبيئة المائية من التلوث، دار النهضة العربية، القاهرة، 2010، ص 57. وانظر المادة 1/4 والمادة 5 من الإتفاقية ومايلها.

4- المادة 5-8 من هذه الإتفاقية.

5- أحمد عبد الكريم سلامة، المرجع السابق، ص 163.

يفترض أن لا تستبعد مثل هذه السفن والطائرات، حتى لا تجعل الدول الأطراف منها وسيلة لتلويث البيئة البحرية وليس هذا فحسب بل كان يفترض أن تضع الإتفاقية إجراءات وتدابير تحمي هذه البيئة البحرية من السفن والطائرات التي تخضع لسيادة دول أخرى ليست أطراف في الإتفاقية.²

ج- النطاق الموضوعي: تغطي أحكام هذه الإتفاقية تقريبا مصادر التلوث البحري كافة، كما ونصت بوجه عام على ضرورة أن تتخذ الدول الأطراف كافة التدابير المناسبة لوقاية منطقة البحر المتوسط من التلوث بجميع مصادره أو للتخفيف من حدته.³ وقد أضاف التعديل عبارة القضاء على التلوث إلى أقصى حد ممكن.⁴ وحسنا تم فعل ذلك إلا أننا نرى في هذا الصدد أنه كان يجب وضع معايير وتدابير إقليمية تلتزم بها الدول الأطراف كافة على حد سواء كي تستطيع الجهة المنفذة لها فرض رقابة فعالة على تلك البلدان في تنفيذ أحكام هذه الإتفاقية، لأن إعطاء الدول سلطة إتخاذ تدابير مكافحة التلوث سيقودنا ومما لا مجال فيه للشك إلى تدابير غير موحدة لأن الدول الأطراف تتمتع بإمكانيات كبيرة وصلاحيات واسعة تتخذها للتخفيف من حدة التلوث البحري ومكافحته.

- ثانيا التزمات الدول الأطراف: فضلا عن التعهدات السابق ذكرها ومجملها إتخاذ الأطراف التدابير المناسبة كافة لوقاية البيئة البحرية من جميع أنواع التلوث في منطقة البحر المتوسط منفردة أو ضمن إطار الهيئات الدولية التي يعتبرها الأطراف من الإختصاص ذاته قررت الإتفاقية:⁵

أ- بشأن حالات التلوث الطارئة، يتعين على الأطراف أن تتعاون في معالجة حالات التلوث الطارئة في منطقة البحر المتوسط مهما كانت أسبابها وإخطار المنظمات الدولية المختصة بذلك.

ب- وبسأن الرصد المستمر للتلوث ضرورة الرصد الدائم وإحداث أنظمة وبرامج لذلك الرصد الدائم والمستمر في منطقة البحر المتوسط.

ج- ضرورة التعاون العلمي والتكنولوجي فيما بين دول المنطقة مع إسناد الأولوية للاحتياجات الخاصة في البلدان النامية في البحر المتوسط.¹ وهذا التعاون له أثر إيجابي لا مفر منه لكن سيقصر دورها على ضمان نجاح المعاملة بالمثل وتطور في العلاقات الإجتماعية بين الدول، كما أن تطبيقها يتوقف على حسن النية، لذلك سيتم حضر هذه النصوص في حالة سوء العلاقات بين الدول الأطراف.²

1- انظر المواد 9، 12 و13 من الإتفاقية.

2- Mohamed Albakjaji, op. cit, p 207.

3- المادة 17 من الإتفاقية.

4- أحمد عبد الكريم سلامة، المرجع السابق، ص 165.

5- المادة 4/3 من الإتفاقية.

6- عبده عبد الجليل عبد الوارث، المرجع السابق، ص 164-165.

7- المادة 18 من الإتفاقية.

8- المادة 16 من الإتفاقية.

9- المادة 27 من البروتوكول.

- ثالثا تنفيذ أحكام الاتفاقية: أسندت مهام تنفيذها لبرنامج الأمم المتحدة للبيئة³ إضافة للدور الفعال الذي يلعبه المركز الإقليمي لحماية البحر المتوسط من التلوث بالبتروول في تنفيذ أحكامها،⁴ فضلا عما تضمنته الإتفاقية من إلزام الأطراف المتعاقدة بأن تتعاون في وضع الإجراءات التي تكفل لها تتبع وتنفيذ أحكام الإتفاقية والبروتوكولات الملحقة بها.⁵ وفي هذا الجانب يظهر ضعف أثر الإتفاقية إذ يقاس النجاح في الإتفاقيات على مدى قدرتها في الوصول إلى إيجاد شخصية إعتبارية تدوب فيها سيادة الدول المتعاقدة، وتصبح تلك الشخصية بمثابة النائب عن جميع المتعاقدين في تنفيذ ما تم الإتفاق عليه دون أي تقصير.⁶

وتعقد الدول الأطراف إجتماع لأجل مناقشة وتقويم جوانب تنفيذ الإتفاقية، أما في الحالات الإستثنائية فيمكن عقد الإجتماعات حسب الظروف وكما دعت الحاجة إليها.⁷

رابعا تحديد المسؤولية والتعويض عن الأضرار: ألزمت المادة على تعهد الأطراف بالتعاون في أقرب وقت لتنظيم قواعد المسؤولية والتعويض عن الأضرار التي تلحق بالمنطقة،⁸ وهو نفس الحكم الذي أوردته أيضا في البروتوكول المتعلق بالتلوث الناجم عن إستكشاف وإستغلال الرصيف القاري وقاع البحر وترتبه التحتية لسنة 1994.⁹ وفي سبيل تنفيذ هذه التعهدات أخذت الأطراف المتعاقدة على عاتقها في الإجتماع الثالث عشر المنعقد بكاتانيا والرابع عشر في بورتوروز بسلوفينيا، حيث وضعت لجنة الخبراء القانونيين وللفنيين قواعد وإجراءات لتحديد المسؤولية والتعويض عن الأضرار الناجمة عن تلوث بيئة البحر المتوسط، في الإجتماع الأول المنعقد في 2006 بليتراكى باليونان الإجتماع الثاني في 2007 بأثينا باليونان. وفي الإجتماع الخامس عشر المنعقد في ألميريا بإسبانيا من 15-18 جانفي 2008 تم إعتقاد مشروع قرار يتضمن مبادئ توجيهية لتحديد المسؤولية والتعويض عن الأضرار الناجمة عن تلوث البيئة البحرية في المتوسط، مع تعزيز تطبيق مبدأ الغرم على الملوث الذي بمقتضاه يتحمل الملوث تكاليف الوقاية من التلوث ومكافحته وتدابير حفظه.¹ وتجدر الإشارة إلى أن نص المادة (12) الذي أصبح المادة (16) في الإتفاقية المعدلة لعام 1995 قد عدل في موضعين، فقد حذفت الكلمات

1- راجع البند ب من الفقرة الثالثة من المادة 4 لاتفاقية برشلونة لحماية البيئة البحرية والمنطقة الساحلية للبحر المتوسط وأيضا أنظر الفقرة 5 من ديباجة التعديلات على بروتوكول حماية البحر المتوسط من التلوث من مصادر وأنشطة برية المعتمد في 17 ماي 1980 ببرشلونة والمعدل في 07 مارس 1996 بسيراكوزا في إيطاليا.

2- المادتين 22 و34 من الإتفاقية.

3- ففي سنة 1993 طلب برنامج الأغذية العالمي لإعادة النظر في الإتفاقية حتى تأخذ بعين الإعتبار الأهداف التي أعمدت في ريديجانيرو عام 1992، والتي تركز على حماية البيئة والتنمية المستدامة وأيضا على الإدارة المستدامة للموارد والمحافظة على الطبيعة ومناظرها وتقييم ومنع مكافحة التلوث. راجع:

109- 10. Mohamed Albakjaji , op. cit , pp

بأقرب وقت ممكن" وفي رأينا حسنا تم ذلك فبعد عشرين عاما من اعتماد الإتفاقية فقدت الكلمات جدواها، وانتفت كذلك عبارة "الناتج عن خرق شروط هذه الإتفاقية والبروتوكولات المنطبقة" مما وسع كثيرا من نطاق هذه الإلتزامات الذي أضحي الآن دون عوائق قانونية.

خامسا تعديلات الإتفاقية والإسحاب منها: يجوز إدخال تعديلات على الإتفاقية وبروتوكولاتها ويتم ذلك بأغلبية ثلاثة أرباع الأصوات ويتم الإبلاغ بقبول التعديلات كتابة إلى أمانة الإيداع وتصبح التعديلات نافذة في اليوم الثلاثين الذي يلي وصول الإخطار. وبالنسبة للإسحاب من الإتفاقية فقد أتاحت للدول الأطراف فرصة الإسحاب في أي وقت بعد إنقضاء ثلاثة سنوات من تاريخ نفاذ الإتفاقية بموجب تقديم إخطار كتابي وبعد مضي تسعين يوما من تاريخ تلقي أمانة الإيداع إخطار الإسحاب.²

الفرع الثاني: بروتوكولات إتفاقية برشلونة

تعتبر إتفاقية برشلونة أولى الإتفاقيات التي تبنت فكرة الإتفاقية الإطار والبروتوكولات الملحق بها لتفادي إبرام عدة إتفاقيات بالمحافظة على الإتفاقية الأصل في الإتفاقية الإطار وإدراج القواعد الأخرى غير المتفق عليها في شكل بروتوكولات إختيارية يكون للدول حرية المصادقة عليها. ولقد تم إدخال تعديلات على إتفاقية برشلونة وبروتوكولاتها حتى تتماشى مع التغيرات الجديدة في مجال القانون البيئي الدولي وخصوصا بعد مؤتمر ريوديجانيرو لعام 1992، ومع إتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار لعام 1982.³ وفيما يلي نستعرض لهذه البروتوكولات بإيجاز:

1 - بروتوكول المتعلق بالتعاون في مكافحة تلوث البحر الأبيض المتوسط بالنفط والمواد الضارة الأخرى في الحالات الطارئة:

المعتمد في 16 فيفري 1976 في برشلونة بإسبانيا وبدأ نفاذه 12 فيفري 1978(عدل: 2002/02/25) وبدأ نفاذه: 2004/03/17).¹

2- بروتوكول حماية البحر المتوسط من التلوث الناشئ عن الإغراق من السفن والطائرات المعتمد في 16 فيفري 1976 في برشلونة وبدأ نفاذه في 12 فيفري 1978 (عدل: 1995/06/10) ولم يدخل حيز النفاذ بعد) ومن أهم تعديلاته تخفيض عدد المواد المسموح بإلقائها بعد استصدار تصريح مسبق والحضر المطلق للترميم والحرق في البحر.²

1- المادة 4 من البروتوكول.

2- المادة 4 وما يليها من تعديل هذا البروتوكول.

3- الفقرة 5 من الديباجة وكذلك المادة 5 تعديل هذا البروتوكول.

4- المادة 8 وما يليها من تعديل هذا البروتوكول.

5- المادة 8 وما يليها من تعديل هذا البروتوكول.

6- المواد 3 و5، 9 من هذا البروتوكول.

3- بروتوكول حماية البحر المتوسط من التلوث من مصادر برية: والمعتمد في 17 ماي 1980 في برشلونة وبدأ نفاذه منذ 17 جوان 1983 (عدل: 1996/03/07 وبدأ نفاذه: 2008/05/11) إرتكزت أهم تعديلات على إعتقاد المبادئ المنصوص عليها في مؤتمر ريوديجانيرو وتعهد الأطراف تدابير وجداول زمنية لتنفيذ برامج وخطط العمل الوطنية والإقليمية بشأن هذا النوع من التلوث.³

- بروتوكول المناطق المتمتعة بحماية خاصة في البحر المتوسط: أعتمد في 03/04/1982 في جنيف بسويسرا وبدأ نفاذه في 23/03/1986 (عدل: 1995/06/10 وبدأ نفاذه: 1999/12/12) وارتكز التعديل حول وضع خطط إدارة المناطق المتمتعة بحماية خاصة وإتخاذ التدابير الوطنية اللازمة لحمايتها مع التنسيق مع المركز الإقليمي المنشأ خصيصا لهذه المناطق.⁴

5- بروتوكول حماية البحر المتوسط من التلوث الناجم عن إستكشاف وإستغلال الرصيف القاري وقاع البحر وتربيته التحتية: تم إعتماده في 14/10/1994 في مدريد بإسبانيا ودخل حيز النفاذ في 24/03/2011 ، والذي ينظم عمليات إستكشاف وإستغلال الرصيف القاري وقاع البحر كما يعد القواعد التي يجب إتباعها للحصول على موافقة للقيام بهذه الأنشطة.⁵

6- بروتوكول حماية البحر المتوسط من التلوث الناجم عن نقل النفايات الخطيرة والتخلص منها عبر الحدود: أعتمد: 01 أكتوبر 1996 في أزمير بتركيا وبدأ نفاذه في 19 جانفي 2008، ويمنع هذا البروتوكول التصدير أو الإستيراد أو العبور للنفايات الخطرة أو المشعة وكذلك المواد التالفة مثل المبيدات من دول الإتحاد الأوروبي إلى الدول الأخرى، وحضر الإتجار غير المشروع في تلك النفايات.⁶

7- بروتوكول الإدارة المتكاملة للمناطق الساحلية في المتوسط: أعتمد في 21 جانفي 2008 بمديرية وبدأ نفاذه في 24 مارس 2011، وأهم ما تضمنه هذا البروتوكول هو إتخاذ كافة التدابير المناسبة لحماية المناطق البحرية الهامة لصيانة المواد والمواقع الطبيعية في منطقة البحر المتوسط وحماية تراثها الثقافي في المنطقة.¹

المطلب الثاني: الإطار المؤسسي لتنفيذ إتفاقية برشلونة وبروتوكولاتها.

لضمان تنفيذ الأحكام السابق ذكرها وضعت إتفاقية برشلونة إطارا مؤسسي إقليمي ووطني يتكون من مجموعة من الهيئات والمراكز الإقليمية تضطلع بتنفيذ أنشطة مختلفة تهدف إلى حماية البيئة البحرية والساحلية المتوسطة.

الفرع الأول: الوحدة التنسيقية للخطة أنشأت في 1982 بأثينا بناء على إتفاقية أبرمت بين اليونان وبرنامج الأمم المتحدة للبيئة وتوفر الحكومة اليونانية الدعم المالي واللوجستي للخطة وتمنح الأمانة وضعا دبلوماسيا، وتضطلع الوحدة التنسيقية بدور أمانة الخطة كما أنها تقوم بأدوار دبلوماسية

1- أحمد محمود الجمل، حماية البيئة البحرية من التلوث في ضوء التشريعات الوطنية والإتفاقية والمعاهدات الدولية، منشأة المعارف، الإسكندرية، 1998، ص 93.

وسياسية وإتصالية وتشرف على عناصر الخطة الرئيسية (مراكز الأنشطة الإقليمية)، إلى جانب تنظيمها للإجتماعات والبرامج الهامة.

الفرع الثاني: برنامج تقدير التلوث ومكافحته في إقليم البحر المتوسط (مدبول): في عام 1975 أوصت خطة العمل بإعتماد برنامج منسق للرصد المستمر والبحث في مجال تلوث البيئة البحرية في المتوسط ويشكل العنصر العلمي والتقني لخطة عمل البحر المتوسط. ويضطلع البرنامج بالمسؤولية عن جهود المتابعة المتعلقة بتنفيذ بروتوكول المصادر البرية، وبروتوكول الإلقاء والنفايات الخطيرة، ويساعد البرنامج البلدان المتوسطية على صياغة وتنفيذ برامج رصد التلوث، بما في ذلك تدابير مكافحة التلوث وصياغة خطط العمل للقضاء على التلوث الناجم عن مصادر برية.

الفرع الثالث اللجنة المتوسطية للتنمية المستدامة أنشأت في 1996 وتعمل كلجنة إستشارية للأطراف المتعاقدة وتتكون من 37 عضوا يضم 22 مندوبا عن الأطراف المتعاقدة و15 مندوبا عن السلطات المحلية وهيئات الأعمال والمنظمات غير الحكومية. و14 مندوبا يتولون مهام مناصبهم لمدة سنتين، وقد تم إصدار ثمانى مجموعات من توصيات اللجنة تم إعتماها في إتفاقية برشلونة.

الفرع الرابع مراكز الأنشطة الإقليمية: تتمركز في ستة مدن متوسطة ويوفر كل منها خبراته البيئية والإنمائية لصالح المجتمع المتوسطي وذلك للإسهام في تنفيذ أنشطة الخطة وهي كالتالي:

- المركز الإقليمي للإستجابة لحالات طوارئ التلوث البحري في البحر المتوسط .
- مركز الأنشطة الإقليمية للخطة الزرقاء.
- مركز الأنشطة الإقليمية لبرنامج الأعمال ذات الأولوية.
- مركز الأنشطة الإقليمية للمناطق المتمتعة بحماية خاصة.
- مركز الأنشطة الإقليمية للإنتاج الأنظف.
- مركز الأنشطة الإقليمية للمعلومات والإتصالات.¹

الخاتمة

بالفعل فالبحر المتوسط الذي كاد يموت وبعد أن أصبح رمزا للتأثيرات المدمرة للبيئة البحرية، قد نجحت دول حوضه أن تعمق فرص التعاون الإقليمي في عام 1976 بإعتماد خطة عمل مشتركة "إتفاقية برشلونة وبروتوكولاتها" التي إستطاعت أن تأتي بإطار عام وشامل للحفاظ على سلامة بيئته البحرية من مصادر التلوث كافة، ومحاولة تعزيز التنمية المستدامة فيه وذلك من خلال تعاون الدول والمنظمات الدولية مع هيئات ومراكز أنشطة خطة عمل البحر المتوسط. إلا أنه ورغم كل هذه الجهود التي بذلتها الدول من خلال الإتفاقية السابقة وبروتوكولاتها وبالرغم من إعادة النظر فيها على ضوء

هذه المعلومات متوفرة على الموقع الإلكتروني التالي: www.unepmap.org، المطلع عليه يوم 2017/07/30.

التقدم المحرز في القانون الدولي للبيئة لم تحقق لنا حماية فعالة لهذه البيئة البحرية لإحتوائها على العديد من الثغرات والإستثناءات والتقييد بصيغ العموم، وإحالة الكثير من القواعد والمعايير إلى القوانين الوطنية فالإتفاقية وبروتوكولاتها ليست لها صفة التنفيذ الذاتي لذا تركت للدول الأطراف سلطات تقديرية في تنفيذها وهذا من شأنه أن يؤثر حتما على سلامة وحماية بيئة البحر المتوسط خصوصا وأن الدول قد لا تتوفر لديها الإمكانيات المادية والتقنية نفسها التي تؤهلها لإيجاد مثل هذه النظم، لذا فإنه من الضروري أن تنقل الدول الشمالية المتوسطة لدول المتوسط الجنوبية إمكانياتها التقنية من بناء المؤسسات الإدارية والأذرع الفنية اللازمة حتى تكون هذه الأخيرة قادرة أيضا على التصدي الفاعل والعاجل للمسائل البيئية المتوسطة. وعلاوة على ذلك عدم وجود نظام خاص للمسؤولية والتعويض كما أن الإتفاقية لم تعين هيئة مستقلة تسهر على مراقبة الدول الأعضاء للوفاء بإلتزاماتها وفي هذا الجانب يظهر لنا ضعف الإتفاقية والتقليل من الحماية التي تهدف إلى تحقيقها. وبالتالي يمكن إيراد المقترحات التالية:

- الإتيان بقواعد ومعايير إقليمية تتناسب وظروف منطقة البحر الأبيض المتوسط.
- تعزيز التعاون والتكامل في مجال المراقبة البحرية عن التلوث من مصادر برية خاصة.
- إتخاذ التدابير اللازمة للعمل على تحسين نوعية التقارير التي تقدم مرة كل سنتين، خاصة فيما يتعلق بإجراء مقارنات بين الدول الأطراف في إتفاقية برشلونة.
- تمويل المشاريع الإستثمارية في المدن والمناطق الساحلية للبحر المتوسط ولا سيما النامية.
- تخصيص الموارد المالية اللازمة لتعزيز القدرات المؤسسية ونقل التكنولوجيا والدراسة الفنية فيما بين دول الإقليم.
- ضرورة تنظيم قواعد المسؤولية والتعويض وإنشاء هيئة مستقلة تسهر على تنفيذ الدول الأطراف لأحكام الإتفاقية.

قائمة المراجع:

أولا المراجع باللغة العربية:

1- الكتب:

- أحمد عبد الكريم سلامة، قانون حماية البيئة (دراسة تأصيلية في الأنظمة الوطنية والإتفاقية)، النشر العلمي والمطابع جامعة الملك سعود، الرياض، 1992.
- أحمد محمود الجمل، حماية البيئة البحرية من التلوث في ضوء التشريعات الوطنية والإتفاقية والمعاهدات الدولية، منشأة المعارف، الإسكندرية، 1998.
- عامر محمود طراف، إرهاب التلوث والنظام العالمي، مجد المؤسسة الجامعية للدراسات والنشر والتوزيع، بيروت، 2002.

- د.عباس هاشم الساعدي، حماية البيئة البحرية من التلوث ومشكلة التلوث في الخليج العربي (دراسة مقارنة)، دار المطبوعات الجامعية، إسكندرية، 2002.
- د.عبد السلام منصور الشوي، الحماية الدولية للبيئة المائية من التلوث، دار النهضة العربية، القاهرة، 2010.
- عبده عبد الجليل عبد الوارث، حماية البيئة البحرية من التلوث (في التشريعات الداخلية والدولية)، المكتب الجامعي الجديد، الإسكندرية، 2006.
- د.علي سعيدان، حماية البيئة من التلوث بالمواد الإشعاعية والكيميائية في القانون الجزائري، دار الخلدونية للنشر والتوزيع، الطبعة الأولى، الجزائر، 2008.
- د. محمد البزاز، حماية البيئة البحرية (دراسة في القانون الدولي)، منشأة المعارف، الإسكندرية، 2006.

2- أطروحات الدكتوراه ومذكرات الماجستير:

مذكرات الماجستير:

- حلايمية مريم، مذكرة ماجستير في القانون الدولي العام بعنوان الحماية الدولية للبيئة البحرية ، كلية الحقوق والعلوم السياسية، جامعة الإخوة منتوري، قسنطينة، 2012-2013.
- أطروحات الدكتوراه:

- واعلي جمال، أطروحة دكتوراه في القانون الخاص بعنوان الحماية القانونية للبيئة البحرية من أخطار التلوث، كلية الحقوق والعلوم السياسية، جامعة أبي بكر بلقايد، تلمسان، 2009-2010.

3- الوثائق الرسمية

الإتفاقيات الدولية والبروتوكولات.

- إتفاقية برشلونة المبرمة في 16 فيفري 1976 المتعلقة بحماية البحر الأبيض المتوسط من التلوث والمعدلة في 10 جوان 1995 ببرشلونة.
- مؤتمر الأمم المتحدة للبيئة والتنمية 16 جوان 1992.
- بروتوكول برشلونة المعتمد في 16 فيفري 1976 بشأن التعاون في مكافحة تلوث البحر الأبيض المتوسط بالنفط والمواد الضارة الأخرى في الحالات الطارئة والمعدل في 25 جانفي 2002 ببرشلونة.
- بروتوكول برشلونة المعتمد في 16 فيفري 1976 بشأن حماية البحر الأبيض المتوسط من التلوث الناشئ عن الإغراق من السفن والطائرات والمعدل في 10 جوان 1995 ببرشلونة.
- بروتوكول برشلونة المعتمد في 17 ماي 1980 بشأن حماية البحر الأبيض المتوسط من التلوث من مصادر برية والمعدل في 07 مارس 1996 بسيراكوزا في إيطاليا.

بروتوكول جنيف المعتمد في 03 أبريل 1982 بشأن المناطق المتمتعة بحماية خاصة في البحر الأبيض المتوسط والمعدل في 10 جوان 1995 في برشلونة.

بروتوكول مدريد المعتمد في 24 أكتوبر 1994 بشأن حماية البحر الأبيض المتوسط من التلوث الناجم عن إستكشاف وإستغلال الرصيف القاري وقاع البحر وترتيبه.

بروتوكول أزمير المعتمد في 01 أكتوبر 1996 بشأن حماية البحر الأبيض المتوسط من التلوث الناجم عن نقل النفايات الخطيرة والتخلص منها عبر الحدود.

التقارير والمجلات:

- تقرير الأمين العام عن المحيطات وقانون البحار، الدورة الثالثة والستون، A/63/63، 10 مارس 2008.

- البحر المتوسط، قطرة (حيوية) في المحيطات، مجلة خطة عمل البحر الأبيض المتوسط، العدد 52، دون مكان النشر، 2004.

- أمواج المتوسط، الذكرى الثلاثون لإنشاء الخطة، مجلة خطة عمل البحر الأبيض المتوسط، العدد 54-53، دون مكان وسنة النشر.

ثانيا المراجع باللغة الأجنبية:

- Mohamed Albakjaji , Thèse de doctorat relations internationale ayant La pollution de la mer Méditerranée par les hydrocarbures liée au trafic maritime, Université Paris- Est , 2011

الوثائق المستخرجة من الأنترنت:

أنا إغليسييس، تغيرات المناخ في البحر الأبيض المتوسط، - www.fao.org/sd/climagrimed/a-2-02، html، أطلع عليه يوم 2017/07/07.

المواقع الإلكترونية:

www.senat.fr/ue/pac/e6825.html

www.unepmap.org