



**السيد ادريس الضحاك، الأمين العام السابق للحكومة،
عضو اكاديمية المملكة**

عنوان المداخلة: "حماية البيئة البحرية بين المسؤولية الجنائية والمدنية"

بسم الله الرحمن الرحيم والصلاة والسلام على أشرف المخلوقين وعلى آله وصحبه أجمعين

سيدي رئيس الجلسة؛

السادة أعضاء المنصة الحاضرين؛

أصحاب المعالي والسعادة كل باسمه وصفته والتقدير والاحترام الواجب له.

يسعدني بكل فخر واعتزاز أن أكون بينكم في هذا المؤتمر العلمي المتميز، الذي يتناول موضوعا بالغ الأهمية، ألا وهو "الجريمة البيئية بين الوقاية والعلاج ودور القضاء والقانون في مكافحتها"، موضوع حديثي الذي كان مقررا لهذا الصباح وتأجل إلى الآن، يتعلق بـ "الإطار القانوني لحماية البيئة عالميا ووطنيا". سأستعرض في هذا العرض الجانب القانوني مع التركيز على أهمية "المسؤولية المدنية والجنائية في حماية البيئة" خاصة منها البيئة البحرية التي تتميز بطبيعتها المتغيرة وتأثرها السريع بكل أنواع التلوث، فالأضرار البيئية لا تتوقف عند حدود الدول، بل تتجاوزها لتشمل مناطق واسعة، كما نرى في العديد من الأمثلة حول العالم.

أسعدني للغاية ما سمعته من مداخلات وملاحظات قيمة هذا الصباح. فقد أدركت أن الجيل الحالي والقادم قادر على حمل مسؤولية هذا الموضوع

لصون البيئة وحمايتها لما أظهره من معرفة عميقة بالموضوع في مداخلاتهم وتساؤلاتهم.

لنا الحق أن نعتز بالأهمية التي يوليها المغرب لموضوع حماية البيئة عموما، والبيئة البحرية خصوصا، إذ يعد بلدنا رائدا في القارة الأفريقية في هذا المجال، وذلك بفضل الرؤية الثاقبة والاستشرافية لجلالة الملك محمد السادس حفظه الله. فمنذ أن كان وليا للعهد، أولى جلالته اهتماما بالغاً بالبيئة، وتشهد على الخصوص كلمة جلالته في مؤتمر الأرض في ريو دي جانيرو عام 1992 على ذلك، لقد توجت هذه الرؤية الحكيمة بوضع حزمة متكاملة من القوانين المتعلقة بحماية البيئة وصونها وإطلاق مشاريع ضخمة في مجال الطاقات المتجددة النظيفة مثل الطاقة الشمسية والريحية والهيدروجينية. إن التحول نحو الاقتصاد الأخضر أو ما يسمى بـ "سباق التنمية المستدامة"، هو الخيار الاستراتيجي لبلدنا، ونحن نسير بثبات نحو تحقيق هذا الهدف.

إن دور القضاء في حماية البيئة، دور بالغ الأهمية. ولكن يجب أن ندرك أن القاضي، وإن كان يتمتع بمعرفة واسعة إلا أنه بشر ككل البشر، طاقاته محدودة، وقد يواجه صعوبات في مواكبة التطورات العلمية والتكنولوجية المتسارعة في هذا المجال.

فكيف له أن يصنع ما نطمح إليه من حماية البيئة بواسطة أحكامه؟

هذا السؤال ليس وليد اللحظة، فقد طرحناه سابقا في اجتماع القارات الخمس للمحاكم العليا الذي انعقد في الرباط عام 2000 بحضور رؤساء

المحاكم العليا من مختلف القارات. كان اللقاء غير رسمي، ولكنه أتاح فرصة ثمينة لمناقشة تحديات القضاء في مواجهة القضايا عموما والبيئة خصوصا. وقد توصلنا آنذاك إلى نتيجة مفادها أن الزيادة الكبيرة في عدد القضايا، سواء في كندا أو أوروبا أو اليابان أو الولايات المتحدة أو المغرب أو أي دولة إفريقية أخرى لا تقابلها زيادة موازية في الموارد البشرية أو المادية المخصصة للقضاء.

حتى الدول ذات الإمكانيات الكبيرة، مثل كندا، التي تتمتع بمساحات شاسعة وعدد سكان قليل نسبيا، تجد نفسها أمام تحديات بيئية مشابهة لتلك التي تواجهها الدول النامية. هذا الواقع يبرز الطابع العالمي للمشكلة، ويوضح أنها تتطلب حلولاً مشتركة تتجاوز الحدود الجغرافية والاقتصادية.

في هذا السياق يواجه القضاء تحديات كبيرة أبرزها محدودية الموارد البشرية والمادية المتاحة. ومع تزايد الأنشطة الاقتصادية، تزايد الحاجة إلى حماية البيئة، مما يثقل كاهل المحاكم بملفات معقدة وصعبة. ورغم أهمية القوانين البيئية، فإن تطبيقها الفعال يتطلب تعاوناً وثيقاً بين جميع الجهات المعنية، بدءاً من حراس البيئة وصولاً إلى القضاء. ولكن هذا التعاون يحتاج إلى استثمارات كبيرة في الموارد البشرية والمالية، وهو أمر غالباً ما يكون غير كافٍ. علاوة على ذلك، فإن التشريعات البيئية غالباً ما تظهر تأخراً في مواكبة التطورات العلمية والتكنولوجية السريعة في هذا المجال، مما يعقد عمل القضاء ويضعف فعالية الأحكام القضائية المتعلقة بالبيئة.

السيد الرئيس، أستاذنكم وأستاذن السيد الوكيل العام للملك رئيس النيابة العامة في تجاوز الوقت المحدد لي، نظرا لأهمية الموضوع وتشعبه، نحن نعيش على اليابسة التي تشكل 29% فقط من مساحة كوكبنا، بينما تغطي البحار والمحيطات 71%، وهذا يبرز حجم التحدي وأهمية العمل الجاد لحماية بيئتنا المشتركة خاصة البحرية منها.

إن حماية البيئة البحرية التي تغطي كما قلنا 71% من سطح كوكبنا تعد مهمة شاقة نظرا لعالمية التلوث البحري الذي لا يعرف الحدود وينتقل بسرعة من مياه دولة إلى أخرى بفعل التيارات البحرية، ومن ثم تتطلب البيئة البحرية معالجة خاصة نظرا لطبيعتها العابرة للحدود والتي تجعلها عرضة للتأثيرات الناتجة عن الأنشطة البشرية في مختلف أنحاء العالم، لتحقيق هذه المهمة، يحتاج الأمر إلى تطبيق عدالة بيئية تتميز بالبساطة، السرعة، والفعالية، وهي الصفات التي طالما دعا إليها المغفور له جلالة الملك محمد الخامس رحمه الله أقل من أسبوع من عودته إلى أرض الوطن سنة 1955، في سياق بناء دولة حديثة تراعي المبادئ العادلة بصفة عامة في البر كما في البحر والجو والفضاء (راجع خطاب جلالته المؤرخ في 18 نوفمبر 1955 أي ثلاث أيام بعد رجوعه لأرض الوطن) حول فصل السلط.

السؤال الجوهرى الذي يطرح نفسه اليوم هو: كيف يمكن تحقيق هذه العدالة البيئية البسيطة والفعالة في مجال القضاء البحري الذي يتسم بتعقيده وتشعبه؟

هذا التحدي ليس محليا فقط، بل هو قضية عالمية تواجه كل دول العالم، حيث يتطلب تضافر الجهود الدولية وتبني حلول مبتكرة توازن بين الحاجة إلى التنمية الاقتصادية وحتمية الحفاظ على الموارد البحرية التي تعد شريان الحياة لكوكبنا.

من هنا، دعوني أوضح أن السياسات الجنائية بصفة عامة وهذا ليس اكتشافا جديدا، كانت ولا تزال محل انتقاد واسع من قبل الخبراء والممارسين، وهو ما سبق أن نوقش في مؤتمر خاص بالدول العربية حضره وزراء العدل في هذه المدينة (انظر العرض الذي ألقته أمام وزراء العدل العرب على هامش اجتماع المكتب التنفيذي لوزراء العدل العرب في مراكش يوم 26 أبريل 2006، منشور في مطبوعات أكاديمية المملكة المغربية، ادريس الضحاك، في بعض مشاكل العصر: رؤى قانونية الطبعة الأولى 2021 ص 53 وما يليها) فحتى في أوروبا وأمريكا، تواجه هذه السياسات انتقادات حادة من قبل أبرز الفاعلين في المجال القضائي، ومن بينهم وزير العدل الفرنسي الأسبق روبرت بادنتير والوكيل العام في محكمة النقض الفرنسية السيد فرانسوا بورجيلان في كتاب أصدره سنة 2003 حيث يقول أن السجن كان وما يزال مدرسة للإجرام، وأنه هناك افلاسا للعدالة الجنائية راجع:

(Jean-françois Burgelin, Le proces de la justice, ed Plon, 2003 pp 35)

لقد أشار هؤلاء الخبراء إلى أن العدالة الجنائية في البر تواجه تحديات كبيرة، ولم تحقق بعد الأهداف المرجوة منها، مثل إعادة تأهيل المتهمين وتقليل معدلات الجريمة. ولعل أبرز ما عبر عنه أحد وزراء العدل الأوروبيين السيد روبرت بادنتير بوصفه للعدالة بأنها "مقاولة في حالة صعوبة"، بينما

حذر آخر من أن العدالة الجنائية قد تصل إلى حالة من التوقف التام. في هذا السياق، كتب الوزير الفرنسي آلان بييرفيط سلسلة من المقالات في جريدة لوموند تحت عنوان "الألم القضائي"، حيث خلص فيها إلى أن الشعب الفرنسي بدأ يفقد ثقته في عدالته الجنائية على الخصوص، وهو نفس الأمر تقريبا عبر عنه القاضي الفرنسي توك بيل عندما قال بأن الفرنسيين لا يثقون في عدالتهم، هؤلاء ليسوا وحدهم كذلك، ففي دراسة قام المجلس العام للسلطة القضائية في إسبانيا سنة 1998 حول رؤية الشعوب الأوروبية للعدالة عموما والجنائية خصوصا، أن العديد منهم لا يثقون في عدالتهم راجع

(Cousejo general del poder judicial, cuadernos de derecho judicial, politica criminal comparada hoy y mañana 1998).

وإذا كان هذا هو الوضع في العدالة الجنائية المرتبطة بالبر، فكيف يمكننا أن نتخيل التحديات التي تواجه العدالة الجنائية في مجال أكثر تعقيدا، وهو المجال البحري؟

- الجانب الدولي والوطني في اهتمامات المغرب لحماية البيئة البحرية:

قبل الخوض في تفاصيل الجانب الدولي والوطني المرتبط بحمايه البيئة البحرية، لابد من الإشارة إلى أن المغرب كان دائما سابقا إلى تناول موضوع البيئة بالدرس والاهتمام، وذلك بفضل السياسات الحكيمة التي انتهجها ملوكه السابقون واللاحقون، ففي عام 1971، انعقد مؤتمر لجمعية مستمعي

أكاديمية القانون الدولي بلاهاي، بمشاركة 17 دولة، وتناول موضوع "نحو اتفاقية دولية للمحافظة على البيئة"، بدعوة من وزارة العدل وقد أثمر المؤتمر عن إعلان الرباط، الذي تضمن مجموعة من المبادئ الموجهة للأمم المتحدة، ذلك الإعلان الذي سبق صدور إعلان ستوكهولم للبيئة عام 1972 (انظر مجلة القضاء القانوني عدد خاص 1971).

وفي عام 1973، اقترح المغرب تأسيس صندوق دولي للوقاية من التلوث، للتعويض عن أضرار البيئة مستندا في ذلك إلى موقعه الجغرافي الاستراتيجي المطل على مضيق جبل طارق، الذي يشهد مرور حوالي 200,000 سفينة سنويا، ثلثها محمل بالبترول أو المواد الكيميائية بل وحتى النووية.

ورغم أن الاقتراح المغربي المذكور واجه معارضة من فرنسا آنذاك إلا أن الواقع أجبر الأخيرة على تبني الفكرة بعد وقوع كارثة السفينة أموكوكاديس النفطية في سنة 1978، التي لوتت السواحل الفرنسية وبالفعل طرح الاقتراح مجددا خلال اجتماعات أطراف اتفاقية برشلونة لسنة 1976 تلك الاتفاقية التي شارك المغرب بجدية في كل أشغالها، وشارك المغرب بفعالية ونشاط في المؤتمر الثالث لقانون البحار (1974-1982)، حيث قدم مجموعة من الاقتراحات العملية ومنها على الخصوص تلك المتعلقة بالبيئة البحرية وقد كان لي شرف المشاركة في هذا المؤتمر، حيث حظيت مقترحات المغرب حول الوقاية والمسؤولية وإصلاح الضرر في حالة التلوث البحري والبحث العلمي البحري بقبول واسع على المستوى الدولي، وتضمنتها اتفاقية قانون البحار لسنة 1982، ويمكن القول إن المواد 254 و 255 و 236 من تحرير

الوفد المغربي (للزيادة في التفصيل راجع ادريس الضحاك، الموقف المغربي والعربي من قانون البحار بالنسبة للبيئة البحرية والبحث العلمي البحري مطبعة الأمنية 2021 الرباط).

تبرز جهود المغرب كدولة رائدة في صياغة قوانين بيئية متقدمة، تعبر عن التزامه بحماية البيئة عامة وحماية موارده البحرية وضمان استدامتها للأجيال القادمة خاصة، ويتجلى هذا الالتزام من خلال تقديم حلول مبتكرة لمواجهة التحديات البيئية العالمية.

ضمن هذا الإطار، شهدت مدينة طنجة سنة 2014 تنظيم مؤتمر دولي بمناسبة اليوم العالمي للبحر، بمشاركة المنظمة البحرية الدولية (IMO)، التي كانت تعرف سابقا بالمنظمة الاستشارية الدولية للبحرية، وهي إحدى الهيئات المتخصصة التابعة للأمم المتحدة ومقرها يوجد بلندن وتهتم على الخصوص بالبيئة البحرية، خلال هذا المؤتمر واجتماعها بمدينة طنجة صدر تصريح محوري حول التنمية البشرية المستدامة، مؤكدا أنها لا يمكن أن تتحقق إلا من خلال تنفيذ اتفاقيات المنظمة البحرية الدولية، وفي مقدمتها اتفاقية "ماربول" MARPOL، التي تعد من أهم الاتفاقيات الدولية المتعلقة بحماية البيئة البحرية.

ورغم التحديات البيئية الكبيرة التي تواجه المغرب، مثل هشاشة البحر الأبيض المتوسط الذي فقد ما بين 30% إلى 50% من حيويته، ووجود المحيط الأطلسي الذي يواجه تهديدات بيئية متزايدة، إلى جانب زحف الرمال عند الحدود الصحراوية الممتدة مع دول إفريقيا، فإن المغرب يواصل جهوده الحثيثة لحماية بيئته البحرية. وقد نجح في تحويل هذه التحديات إلى فرص

للتعاون العالمي والإقليمي، مما يعزز مكانته كنموذج يحتذى به في الحفاظ على البيئة البحرية واستدامتها.

- كيف يمكننا ضمان استدامة البيئة؟

استدامة البيئة تعني أن الأجيال الحالية تتحمل مسؤولية تسليم الأجيال المقبلة بيئة سليمة ومزدهرة. هذا التساؤل يشكل تحديا مشتركا يواجه البشرية جمعاء، ويتطلب رؤية شاملة وحلولا عملية تجمع بين القوانين البيئية والتوعية المجتمعية وإيجاد الوسائل اللازمة لتنفيذ هذه القوانين دولية كانت أو وطنية.

لا يمكن الحديث عن البيئة البحرية عالميا بتفاصيل أكبر نظرا لضيق الوقت، لكن من المفيد الإشارة إلى أن أبرز أنواع التلوث التي تهدد البحار والمحيطات تتضمن هذه الأنواع:

- التلوث العضوي: الناتج عن النفايات البشرية والحيوانية.

- التلوث الكيميائي: المتمثل في مخلفات المصانع والهيدروكربونات، خاصة من السفن أو من قاع البحار.

- التلوث النووي: الناتج عن النفايات النووية الصادرة من السفن أو

ناقلات المواد النووية، أو من الأبحاث التي تجرى في قيعان البحار. هذه الأنواع من التلوث على الخصوص دفعت العالم إلى دق ناقوس الخطر، نظرا لتأثيراتها الكارثية على النظام البيئي العالمي وعلى الموارد الحية وغير الحية البحرية. وعلى الرغم من أن الوقت لا يسمح بتقديم تفاصيل

دقيقة عن الأطنان الهائلة لهذه التلوثات عالميا فإن ذلك لا يمنع من تسليط الضوء على وضع إفريقيا خاصة في هذا السياق.

- البيئة البحرية في إفريقيا:

تعد إفريقيا قارة بحرية بامتياز، حيث تحدها أربع مسطحات مائية رئيسية، البحر الأبيض المتوسط، البحر الأحمر، والمحيط الأطلسي والمحيط الهندي. ومن بين كل الدول الإفريقية، 38 دولة لها سواحل على البحر، بينما تفتقر 16 دولة إلى هذه السواحل (دول مغلقة).

في هذا الإطار، يسعى المغرب، بقيادة جلالة الملك محمد السادس نصره الله وأيده، ضمانته منه إلى تعزيز التعاون الإفريقي المغربي في مجال البحار عامة والبيئة البحرية خاصة من خلال تمكين الدول الإفريقية من الاستفادة من مواردها البحرية وتطوير قدراتها في إدارة هذه الموارد. هذه الجهود تنسجم مع الدور الريادي الذي تضطلع به بلادنا في القارة الإفريقية، وتعكس رؤية شاملة تركز على تحقيق التنمية المستدامة وتعزيز التكامل الإقليمي لمواجهة التحديات البيئية المشتركة.

وفي سياق تعزيز التعاون القانوني، وضع المغرب منذ عام 1981، عبر الفصل الثالث عشر من الظهير المتعلق بالمنطقة الاقتصادية الصادرة في نفس السنة، إطارا قانونيا يدعم الشراكة مع الدول غير الساحلية واستفادتها خاصة من المخزون السمكي عبر اتفاقيات ثنائية، كما فتح الباب للدول المغلقة من الاستفادة من المجالات البحرية المغربية وما يرتبط بها من تجهيزات وأدوات لوجستية. هذا الإطار يمكن هذه الدول من الاستفادة من

الموارد البحرية بشكل منظم عبر اتفاقيات ثنائية، ما يبرز التزام المغرب بتعزيز العمل المشترك لمواجهة التحديات البحرية.

وتظل مع ذلك المجالات البحرية الإفريقية عرضة لتهديدات بيئية خطيرة، أبرزها التلوث الناجم عن الأنشطة البشرية. فخليج غينيا، على سبيل المثال، يشهد استغلالا مكثفا للنفط والغاز، ما أدى إلى تلوث كبير وانتهاكات جسيمة للقانون البحري الدولي.

إفريقيا، التي تمتد سواحلها لحوالي 30,500 كيلومتر (ما يعادل نحو 16 ألف ميل بحري)، تواجه تحديات كبيرة في مراقبة مناطقها البحرية الواسعة. ووفقا للقانون الدولي، تمتد المنطقة الاقتصادية الخالصة للدول الساحلية إلى 200 ميل بحري من خط الأساس، وقد تتجاوز هذا الحد في بعض الحالات، خصوصا في المناطق التي يمتد فيها الجرف القاري لمسافات أكبر (لغاية 350 ميلا). يذكر أن الميل البحري يعادل 1,852 كيلومترا، مقارنة بالميل البري الذي يعادل 1,609 كيلومترا.

ورغم هذه الإمكانيات الطبيعية الهائلة، فإن إفريقيا تفتقر إلى الموارد البشرية والمادية اللازمة لمراقبة مساحاتها البحرية الشاسعة بفعالية. هذا التحدي أصبح مطروحا بحدة، خاصة مع سعي القارة إلى استثمار البحار لتحقيق الأمن الغذائي، الصناعي، الاجتماعي، والسياسي. حيث تظل الجرائم البحرية، مثل القرصنة في خليج غينيا والصومال، عائقا كبيرا أمام تحقيق الأمن البحري المنشود.

لذلك، لا تزال إفريقيا تعاني من قصور واضح في تحقيق الأمن البحري، على الرغم من الجهود المبذولة عبر الاتحاد الإفريقي وإبرام العديد من الاتفاقيات. إذ أن التحديات لا تزال قائمة وتفرض نفسها بقوة على أجندة العمل الإقليمي والدولي.

ومن الجدير بالذكر أن الجهود الدولية لحماية البحار من التلوث بدأت منذ عام 1926 حيث أطلقت المحاولات الأولى لإيجاد حلول قانونية لهذه المشكلة البيئية العالمية. ورغم أن الاتفاقيات الدولية الشاملة لم تبرم إلا في عام 1954، والتي ركزت على الحد من التلوث الناتج عن الهيدروكربونات فقط، فقد شهدت هذه الجهود تطورا كبيرا منذ ذلك الحين، وأصرفت عن إبرام العديد من الاتفاقيات الدولية المتخصصة.

لكن تنفيذ هذه الاتفاقيات يواجهه تحديات كبيرة. إذ يمكن وصف الوضع الراهن في البحار الإفريقية خاصة بأنه "قرصنة قانونية"، حيث تعجز العديد من الدول عن تنفيذ بنود الاتفاقيات بشكل فعال، وهو ما وقع التطرق إليه في مؤتمر المنظمة البحرية العالمية (OMI) بطنجة سنة 2014 المشار إليه أعلاه باعتبارها المنظمة الأكثر اهتماما بسلامة البيئة البحرية من خلال تهيئتها للعديد من الاتفاقيات في هذا الشأن. هذا العجز ينبع من ضبابية مفهوم "القانون العالمي"، الذي يشمل ثلاثة أنواع رئيسية من الاتفاقيات، الاتفاقيات متعددة الأطراف، الاتفاقيات الجهوية، والاتفاقيات الثنائية. ورغم أن هذه الاتفاقيات تعتبر دولية، إلا أن كثرتها وتعقيدها يصعب على الدول الإحاطة بمضامينها وتنفيذها خصوصا في الدول النامية.

إن صياغة الاتفاقيات الدولية لحماية البيئة البحرية تلعب دورا حاسما في نجاح تطبيقها. لكن هذه الصياغة غالبا ما تتأثر بمصالح الشركات الكبرى، مما يؤدي إلى إدراج بنود مهمة أو ثغرات قانونية حيث تستغل للالتفاف على الالتزامات البيئية، مما يعيق بشكل كبير الجهود الرامية لحماية البيئة البحرية وضمان استدامتها.

أمام هذا الوضع، دفعت الدول المعنية، خاصة النامية منها، نحو إيجاد حلول بديلة لتعويض القصور في الاتفاقيات الدولية، وتحت ضغط متزايد من الأمم المتحدة تم إبرام ما يعرف بالاتفاقيات الجهوية، التي تهدف إلى معالجة التحديات البيئية الخاصة بكل منطقة. ومن أبرز هذه الاتفاقيات:

- **اتفاقية ابيدجان:** (1981) تعنى بحماية البيئة البحرية لغرب ووسط إفريقيا.

- **اتفاقية برشلونة:** (1976) تهدف إلى حماية البيئة البحرية للدول الإفريقية الشمالية وأوروبا الجنوبية.

- **اتفاقية جدة:** (1982) تهدف إلى حماية وصون البيئة في البحر الأحمر.

- **اتفاقية شرق المحيط الهندي:** (2010) تعالج التحديات البيئية لدول المنطقة.

وهكذا تتوزع الجهود المبذولة بين الاتفاقيات العالمية والجهوية، في إطار مساع مستمرة لتطوير القوانين الدولية بما يخدم حماية البيئة البحرية. ومع

ذلك، تظل الحاجة قائمة لتجاوز العقوبات المرتبطة بالصيغ القانونية والشغرات التي تحول دون التطبيق الفعلي لهذه الاتفاقيات.

ورغم أهمية الاتفاقيات الجهوية ودورها في تعزيز الإطار القانوني، إلا أن هناك نقصا ملحوظا في التشريعات وفي آليات تنفيذها. ونتيجة لذلك، لجأت بعض الدول إلى اتخاذ تدابير انفرادية عبر إصدار قوانين وطنية لحماية بيئتها البحرية. فعلى سبيل المثال، أصدرت كندا في عام 1970 قانونا ينص على إنشاء منطقة حماية بحرية تمتد حتى 100 ميل بحري، متجاوزة بذلك المقتضيات الواردة في الاتفاقيات العالمية سواء كانت متعددة الأطراف أو ثنائية. وبالمثل، أصدرت سلطنة عمان في عام 1981 قانونا خاصا بإنشاء مناطق حماية بحرية، مما أدى إلى ظهور تنوع في مناطق الحماية على حساب الالتزام بالقانون الدولي التقليدي.

وفي هذا السياق، شهدت دول أخرى مواقف مشابهة لخرق القانون الدولي، ومنها المملكة المتحدة التي عانت من تلوث كبير على شواطئها إثر جنوح ناقله النفط "توري كانيون" عام 1967 حيث قنبلت السفينة خارج منطقة الولاية لديها، والجدير بالذكر أن هذه السفينة كانت تحمل علم ليبيريا، وهي دولة إفريقية غالبا ما تستخدم أعلامها من قبل شركات الشحن الكبرى فيما يعرف بـ "جنات الضرائب". وتلجأ هذه الشركات إلى تسجيل سفنها في دول توفر تسهيلات قانونية ومالية مقابل استخدام أعلامها، وهي ممارسة تعرف في القانون البحري بـ "أعلام المجاملة".

هذا النهج، الذي يعتمد على استغلال قوانين بعض الدول لتحقيق مكاسب تجارية أو لتجنب المسؤولية القانونية، يعكس أحد التحديات الرئيسية التي تواجه الجهود الدولية لتنظيم النقل البحري وحماية البيئة البحرية. في حادثة "توري كانيون" المذكورة كانت الأضرار أكبر من العادية، ومن ثم لم تتمكن الشركة المالكة للسفينة من معالجه الأضرار لمواجهة التلوث، وعلى الرغم من أن الحادث وقع خارج المياه الإقليمية البريطانية، مما يضع المسؤولية الأساسية على دولة العلم الذي تحمله السفينة لأنها صاحبة القانون المطبق في عرض البحار، إذ لم تكن آنذاك قد تقرر إنشاء منطقة اقتصادية لغاية 200 ميل بحري، فإن بريطانيا وجدت نفسها مضطرة لاتخاذ إجراءات طارئة لمنع انتشار التلوث، ولو كان ذلك يعني تدمير جزء من الشحنة النفطية الباقية على ظهر السفينة مخالفة بذلك القانون الدولي التقليدي لأنه خارج منطقة الولاية، هي منطقة حرة لا تخضع فيها السفينة إلا لدولة العلم الذي تحمله السفينة، إن هذا الموقف المعقد يسلط الضوء على التحديات التي تواجه الدول الساحلية في التعامل مع حوادث التلوث البحري.

على إثر ذلك، تحركت المنظمة البحرية الدولية (OMCI) (IMO حاليا) وهيأت في 29 نوفمبر 1969 اتفاقية دولية تعنى بالتدخل في أعالي البحار لمحاربة التلوث بالهيدروكربور. جاءت هذه الاتفاقية لتحديد الظروف التي يمكن فيها للدولة الساحلية التدخل الوقائي ضد سفينة تسبب تلوثا بحريا، لاسيما في حالات الضرورة القصوى، مثلها في ذلك مثل حالة المطاردة،

القرصنة، أو الدفاع عن النفس، حتى لو كان ذلك يتعارض مع بعض القوانين والقواعد القانونية الدولية القائمة.

وفي سياق الكوارث البحرية، يبرز حادث تلوث سفينة "أموكادس" الذي وقع قبالة السواحل الفرنسية عام 1978 كأحد أبرز الأمثلة على التحديات التي تواجه الدول في التعامل مع الكوارث البيئية. على الرغم من مكانتها كقوة عظمى، عانت فرنسا من صعوبات كبيرة في تنظيف الشواطئ المتضررة، واضطرت إلى طلب المساعدة من هولندا. لكن الجهود المبذولة باءت بالفشل بسبب عطل فني في المعدات المستخدمة، مما أدى إلى تفاقم الأضرار البيئية بشكل كبير.

ورغم أن القانون البحري الدولي ينص على تعويض الضرر الناتج عن حوادث التلوث، إلا أن التعويض الذي حصلت عليه فرنسا كان محدودا جدا. يعود ذلك إلى التعقيدات المرتبطة بالمسؤولية القانونية وشروط التعويض المحددة بدقة في القانون الدولي، ما يجعل إجراءات المطالبة بالتعويض طويلة ومعقدة.

الجدير بالذكر أن سفينة "أموكادس" كانت مسجلة تحت علم ليبيريا كذلك وهي إحدى الدول المعروفة بـ "جنات الضرائب". تلجأ الشركات لتسجيل سفنها في هذه الدول للتهرب من الضرائب والقوانين البيئية الصارمة في بلدانها الأصلية. وقد استغل هذا الوضع لتجنب المسؤولية الكاملة عن الأضرار الناتجة عن الحادث.

ومع تعقيد هذه القضايا الدولية، لا يمكن الدخول في تفاصيل أكثر لضيق الوقت، لذلك ننتقل إلى الحديث عن المغرب باختصار شديد.

كما أشار بعض المتدخلين، يمتلك المغرب إطارا تشريعا متكاملا في هذا المجال. يشمل هذا الإطار قوانين متخصصة مثل قانون مكافحة تلوث الهواء لعام 2003 وقانون حماية الساحل لعام 2015، إلى جانب قانون الإطار الذي تتضمن محتوياته الميثاق الوطني للبيئة والتنمية المستدامة وغيرها من التشريعات والنصوص التنظيمية المتعددة والتي تكون منظومة غنية ومتعددة للحفاظ على البيئة وصونها في البر كما في البحر والهواء. إن هذا الإطار القانوني له أهمية كبرى، لأنه يهدف إلى تحقيق التنمية المستدامة وحماية البيئة، حاضرا ومستقبلا.

ومع ذلك، وعلى الرغم من توفر إطار قانوني متقدم في المغرب، إلا أنني لاحظت خلال سنوات عملي كقاض في مختلف المدن البحرية التي عملت بها لم تعرض ولم أطلع على ملفات تتعلق بانتهاكات بيئية بحرية جسيمة، سواء على المستوى الوطني أو الدولي. إن هذا الواقع يثير تساؤلات جوهرية حول جدية تطبيق القوانين ومدى وعي الأفراد والمؤسسات بأهمية الالتزام بالضوابط القانونية لحماية البيئة البحرية.

عند استعراض الإطار القانوني الحالي وآليات الرقابة المتاحة في بلادنا، نجد منظومة قانونية وإدارية متشابكة ومتقاطعة أحيانا تشمل جهات متعددة للمراقبة والتسيير ومعها الشرطة القضائية والبيئية والشرطة الإدارية وشرطة المياه والهيئات القضائية المتخصصة، هذه المنظومة تتطلب

رؤيا أفقية وليست عمودية، أي تظافر الجهود من طرف الجميع لضمان التنفيذ الفعلي للقوانين، لاسيما في مواجهة الانتهاكات البيئية الخطيرة، مثل تصريف المواد السامة أو الخطرة في البحار.

فعلى الصعيد الدولي، يمكن الإشارة إلى تعدد الحوادث المتكررة لتسريب المواد النووية والكيميائية في البحار الإفريقية، وفي المقابل ضعف فعالية آليات الرقابة الدولية والمحلية. مثل هذه الجرائم البيئية الخطيرة تطرح تساؤلات جدية: من المسؤول عن محاسبة الاشخاص والدول المتورطة؟ وكيف يمكن ضمان تنفيذ العقوبات الدولية؟

إن اللجوء بالنسبة للدول إلى المحاكم الدولية، مثل محكمة العدل الدولية والمحكمة الجنائية الدولية ومحاكم التحكيم الدولي، يعد الخيار الوحيد. ومع ذلك، فإن التوجه إلى هذه المحاكم يتطلب اتفاقاً مسبقاً بين الأطراف المعنية (المسؤول والمتضرر) في العديد من الحالات وهو أمر قليل الحدوث. كما أن المسؤولية الجنائية للدولة لا تثبت دولياً إلا إذا تبين أن الدولة تعمدت استخدام المواد الملوثة كوسيلة للإضرار بدولة أخرى، أما المدنية فيمكن إثباتها بمجرد فعل التلويث وتبقى مع ذلك مسألة إثبات المسؤولية الجنائية تحدياً معقداً، سواء على الصعيد الوطني أو الدولي. داخل حدود الدولة نفسها، يصعب غالباً تحديد الجهة المسؤولة عن التلوث البحري، خاصة مع صعوبة تتبع مصادر الملوثات في المياه المفتوحة.

في هذا السياق، اتجهت التشريعات المغربية الحديثة إلى تبني مبدأ المسؤولية الموضوعية في الجرائم البيئية. فعلى سبيل المثال، في قضايا

الإغراق أو حرق المواد الملوثة، تُعد الأفعال نفسها جريمة جنائية بصرف النظر عن القصد الجنائي للفاعل. بمعنى أن المسؤولية تقع مباشرة على الفاعل بغض النظر عن نواياه، ما يعكس نهجاً أكثر صرامة في التصدي للجرائم البيئية وتعزيز حماية الموارد البحرية.

هذا التوجه نحو المسؤولية الموضوعية يمثل سمة بارزة في العديد من التشريعات البيئية الحديثة، حيث يسعى إلى تسهيل إثبات الجرائم البيئية وتشديد العقوبات على مرتكبيها، وذلك بهدف حماية البيئة والحد من التلوث. ومع ذلك، لا تزال بعض القوانين تركز على المسؤولية الشخصية، مما يجعل من الصعب على المتضررين إثباتها. إضافة إلى ذلك، فإن القواعد التقليدية التي تعتمد على الربط المباشر بين الضرر والمسؤولية المدنية لم تعد كافية للتعامل مع التحديات البيئية الحديثة، لا سيما أن بعض الأضرار، كالتلوث النووي، لا تظهر إلا بعد مرور سنوات طويلة. مما يتعارض مع وصف الضرر بكونه حالاً الذي لا يؤدي الغرض المطلوب.

تحديد المسؤولية وتقدير الخسائر الناجمة عن تلوث الشواطئ يشكلان تحدياً بالغ التعقيد لعدة أسباب. أولاً، يصعب إثبات الضرر المادي المباشر الذي يلحق بالشواطئ نتيجة التلوث. ثانياً، تقدير الخسائر غير المباشرة، مثل انخفاض عدد السياح وما يترتب عليه من أضرار تلحق بالمؤسسات السياحية المحلية، يمثل تحدياً قانونياً كبيراً. وبالتالي، فإن غياب الضرر المحقق أو الواضح في كثير من الحالات يعيق إمكانية المطالبة بتعويضات،

خاصة في ظل القواعد القانونية التقليدية التي تتطلب وجود ضرر قائم وحال ومحدد.

هذا الوضع يبرز حاجة ماسة لإعادة النظر في فلسفة القوانين البيئية، حيث لم تعد القواعد التقليدية كافية لمواجهة الظواهر الجديدة الناجمة عن التلوث. فهذه التحديات تتطلب صياغة تشريعات مبتكرة تتماشى مع التحولات البيئية المعاصرة. غير أن تحقيق هذا الهدف يصطدم بعقبة رئيسية، تتمثل في تضارب المصالح، خاصة على المستوى الدولي. فعلى سبيل المثال، اعتماد مبدأ المسؤولية الموضوعية على السفن العملاقة التي قد تصل حمولتها إلى 500,000 طن، مسؤولية مباشرة عن الأضرار البيئية التي قد تنجم عنها، يمكن أن يؤدي نظرا لحجم الكوارث البيئية المحتملة وحجم التعويضات إلى إفلاس العديد من شركات النقل البحري خاصة تلك المتخصصة في نقل البترول والمواد الكيميائية وغيرها من المواد الخطيرة.

في ظل هذا السياق، تجد الدول نفسها عاجزة عن الوقاية أو التعامل مع هذه الأضرار بالاعتماد على القواعد التقليدية وحدها خصوصا وأنها تحدد المسؤولية ومبالغ التعويض، لذا تبرز ضرورة تطوير آليات جديدة، مثل إنشاء صناديق تكون مهامها الوقاية والتعويض عن الأضرار البيئية وتكون موجهة خصيصاً للتعامل مع مثل هذه الحالات، خاصة بالنسبة للتعويض واستكمالها عندما يكون محددا.

إن إفريقيا، باعتبارها من أكثر المناطق عرضة لهذه المخاطر، بحاجة ماسة إلى تبني برامج شاملة تهدف إلى الوقاية من الكوارث البيئية ومعالجتها.

وعلى غرار التجارب الناجحة في أوروبا ومنطقة الخليج، يمكن لإفريقيا أن تطلق برامج تمويلها الشركات المنتجة للمواد الكيماوية وغيرها من المواد الضارة بالبيئة. فهذه البرامج لا تقتصر على تعويض المتضررين فقط، بل تمثل أيضا خطوات استباقية تهدف إلى الحد من المخاطر البيئية وتعزيز الأمن البيئي على مستوى القارة.

إلى جانب ذلك، يقتضي التصدي لتلوث البحار توفير آليات سريعة للتدخل وأنظمة مراقبة مستمرة. ولتحقيق هذه الغاية، ينبغي على الدول تشجيع مواطنيها على الإبلاغ عن أي انتهاكات بيئية من خلال تعزيز الوعي بأهمية الحفاظ على البيئة البحرية.

وفي نهاية المطاف، فإن حماية البيئة تتطلب تغييراً جذرياً في السلوكيات الفردية والجماعية، وهو ما يستلزم استثمارات طويلة الأمد في التربية والتعليم. ويجب العمل على غرس القيم البيئية في نفوس الأفراد منذ الصغر، بدءاً من الأسرة والمدرسة، وصولاً إلى المجتمع ككل. ومع أن هذا التحول الثقافي يتطلب وقتاً وجهداً كبيرين، إلا أنه يظل الحل الأمثل لمواجهة التحديات البيئية، خاصة في الدول التي تواجه ضغوطاً كبيرة في هذا المجال.