

## POUR UNE POLITIQUE PRÉVENTIVE CONTRE LES RISQUES DE POLLUTION ACCIDENTELLE PAR LES HYDROCARBURES AU LARGE DES CÔTES TUNISIENNES

Mr Yousri Ben Hammadi

*Coordinateur de programme*

*Centre des Etudes Méditerranéennes et Internationales*

La Méditerranée est une mer semi-fermée qui baigne les côtes de 21 pays. Cette mer, connue par sa grande importance écologique, sa biodiversité marine et par la richesse des associations floristiques et faunistiques qu'elle héberge, est hautement exposée à des risques de pollution accidentelle par les hydrocarbures.

On entend par pollution accidentelle par les hydrocarbures, tout fait, entraînant ou pouvant entraîner un déversement en mer d'hydrocarbures (ou d'autres produits nocifs qui en dérivent), qui cause, ou qui peut causer, des dommages au milieu marin, au littoral, ou aux eaux sous souveraineté ou juridiction nationale d'un Etat.

En effet, le transport maritime est une activité économique importante pour la région : il représente environ 30% de l'activité commerciale maritime internationale et 25% du transport pétrolier maritime.

Cependant, les risques de contamination de la mer liés au transport des cargaisons dangereuses et des marées noires liés au transport de pétrole brut et raffinée, ainsi que des produits résiduels par les tankers et les oléoducs, sont encore mal maîtrisés.

D'ailleurs, la liste des catastrophes écologiques provoquées par des accidents de navires est bien longue et ne cesse de s'allonger. Pour ne s'en tenir qu'à des exemples touchant des pays voisins, on peut citer l'explosion du tanker Haven en 1991, au large des côtes de Gêne (Italie), ce qui a provoqué un déversement de 180.000 litres d'hydrocarbures en Méditerranée. On peut également évoquer l'exemple de la marée noire provoquée par des explosions à bord du pétrolier iranien, le Khar Q-5, le 19 décembre 1989, au large des côtes atlantiques du Maroc.

Concernant la Tunisie, il faut souligner qu'une partie d'un axe majeur pour le trafic maritime, entre le détroit de Gibraltar et le Canal de Suez, se situe au large des côtes tunisiennes. Cette situation suscite une vigilance particulière d'autant plus que les deux Etats limitrophes de la Tunisie, sont des exportateurs majeurs d'hydrocarbures.

D'autre part, la Tunisie elle-même a des activités d'exploitation offshore au large de ses côtes. En effet, en 2009, 23 puits ont été forés en Tunisie, d'autres sont en cours de forage.

Cette situation pose la question de savoir si les forages effectués par les entreprises étrangères au large des côtes tunisiennes sont suffisamment sécurisés. Aux risques de pollution accidentelle liés au transport maritime des hydrocarbures, s'ajoutent donc les risques d'accidents liés à l'exploitation des gisements pétroliers offshore.

La marée noire provoquée par le naufrage d'une plateforme exploitée par la société British Petroleum (BP) dans le Golfe du Mexique, fournit un autre exemple préoccupant.

Pour une économie dépendante du tourisme balnéaire comme la nôtre, où, de surcroît, la pêche fait vivre des dizaines de milliers de familles, et pour un pays qui n'est pas doté des moyens techniques susceptibles de lui permettre de faire face à une catastrophe pareille, ou même de moindre envergure, aucun risque ne saurait être toléré.

Nous nous proposons donc dans le cadre du présent papier, d'attirer l'attention des décideurs publics, notamment le ministère des affaires locales et de l'environnement et l'Assemblée des représentants du peuple (ARP), chacun dans sa sphère de compétence, sur le problème de la pollution accidentelle, qui n'a pas suscité l'intérêt qu'il mérite dans les politiques publiques environnementales. Tout d'abord, nous considérons que la politique publique environnementale est déséquilibrée. Nous considérons ensuite, que la loi du 3 avril 1996, instituant un plan national d'intervention urgente pour lutter contre les événements de pollution marine (ci-après la loi de 1996), qui fonde notre politique en la matière, est marquée par certaines lacunes et carences. En effet, cette loi, n'assure pas les mécanismes de coordination nécessaires, permettant à tous les intervenants, en cas de pollution accidentelle, d'apporter leur contribution d'une manière rapide et efficace. D'autre part, pour faire face à un risque aussi éminent que la pollution de notre littoral ou nos zones maritimes, notre politique doit dépasser son aspect réactif et curatif pour acquérir une dimension réellement anticipative.

## **I - Vers une politique environnementale équilibrée**

La politique environnementale tunisienne nous paraît généralement déséquilibrée. La priorité en Tunisie a été toujours accordée aux mesures environnementales relatives à la lutte contre la pollution tellurique, ayant trait aux déchets toxiques qui sont rejetées par l'industrie dans la

mer directement, en menaçant l'environnement en général et le littoral en particulier. Certes, les métaux lourds, les polluants organiques persistants, les sédiments, les déchets solides et les eaux usées domestiques, engendrent des risques irréversibles pour la santé comme pour la vie marine. Or, même s'il est estimé qu'environ 80% de la charge de pollution de l'environnement marin émane des activités terrestres, le transport maritime et les installations offshore présentent une menace tangible pour les écosystèmes marins.

Il s'agit donc d'une stratégie nationale en matière environnementale qui est toujours fortement focalisée sur la pollution tellurique alors que les risques vont bien au-delà de cet aspect.

Les efforts déployés par l'Etat tunisien au cours des 40 dernières années dans le domaine de la protection de l'environnement en général, sont indéniables. En attestent l'arsenal législatif et réglementaire bien développé en matière environnementale, les conventions ratifiées par l'Etat tunisien, la création de diverses institutions spécialisées, les investissements lourds, notamment dans le domaine de la gestion de l'eau, de la lutte contre la pollution et de la maîtrise de l'énergie et les efforts pour la prise en compte des aspects environnementaux dans les différents secteurs.

Toutefois, la question de la pollution accidentelle par les hydrocarbures ou les cargaisons dangereuses ne semble pas alarmer les décideurs publics.

Il est vrai que la Tunisie a signé et ratifié, depuis l'indépendance et en particulier depuis les années 80, des dizaines d'accords et traités internationaux et régionaux relatifs à l'environnement et ayant trait plus particulièrement à la question de la pollution accidentelle par les hydrocarbures<sup>1</sup>. Ces conventions ont influencé les orientations et le contenu de la politique et des programmes nationaux. La prise en compte des conventions ratifiées par la Tunisie a toujours été accompagnée par le renforcement du cadre institutionnel et législatif du pays.

Deux conventions régionales, d'importance particulière pour la Tunisie, méritent d'être soulignées. Il s'agit de la Convention pour la protection de la mer Méditerranée contre la pollution

(la Convention de Barcelone) et de l'Accord entre le gouvernement de la République Tunisienne, le gouvernement de la République Algérienne Démocratique et Populaire et le gouvernement du Royaume du Maroc, portant plan d'urgence sous-régional pour la préparation et la lutte contre la pollution marine accidentelle dans la zone de la méditerranée du Sud-Ouest, conclu en Alger le 20 Juin 2005.

Concernant la convention de Barcelone, on doit rappeler qu'en 1975, la Communauté Européenne et 16 pays Méditerranéens ont adopté le Plan d'Action pour la Méditerranée (PAM), qui est le premier plan à être adopté dans le cadre du Programme des mers régionales sous le chapeau du Programme des Nations Unies pour l'environnement (PNUE).

En 1976, ces mêmes pays ont adopté la Convention pour la protection de la mer Méditerranée contre la pollution (la Convention de Barcelone). Sept Protocoles additionnels relatifs à certains aspects spécifiques de la conservation de l'environnement méditerranéen vont par la suite compléter le cadre juridique du PAM : • Le Protocole «immersions» (par les navires et aéronefs) • Le Protocole «prévention et situations critiques» (pollution par les navires et situations critiques) • Le Protocole «tellurique» • Le Protocole «aires spécialement protégées et diversité biologique» • Le Protocole «offshore» (pollution résultant de l'exploration et de l'exploitation) • Le Protocole «déchets dangereux» • Le Protocole «gestion intégrée des zones côtières».

En 1995, les Parties contractantes ont adopté le Plan d'action pour la protection du milieu marin et le développement durable des zones côtières de la Méditerranée (PAM Phase II) qui a remplacé le Plan d'action pour la Méditerranée (PAM) de 1975. A son tour, la Convention de Barcelone de 1976, a été remplacée par une version amendée, appelée dès lors la Convention pour la protection du milieu marin et du littoral de la Méditerranée (1995).

Quant à l'accord sous régional conclu en 2005 en Alger par les trois pays maghrébins, ce dernier a été ratifié par le Tunisie par le décret n° 2006-555 du 23 février 2006. Cet accord reflète l'importance pour ces trois pays, déjà parties à la convention

de Barcelone et à ses protocoles additionnels, des accords sous régionaux prévoyant les dispositions opérationnelles, les modalités administratives et les conditions financières de la coopération en cas d'urgence, pour permettre une réponse rapide et efficace au niveau sous régional à des événements de pollution.

Ces conventions internationales ratifiées par la Tunisie ont largement influencé l'arsenal législatif et réglementaire relatif aux aspects environnementaux. Parmi la pléiade de textes liés à la protection de l'environnement et à la lutte contre la pollution marine, on peut se contenter de citer ceux ayant trait aux secteurs littoraux et sites insulaires, à savoir, la loi n° 95-73 du 24 juillet 1995 relative au domaine public maritime, la loi n° 95-72 du 24 juillet 1995 relative à la création de l'Agence de Protection et d'Aménagement du Littoral (APAL), et la loi n°49-2009 du 20 juillet 2009 relative aux aires marines et côtières protégées.

Pour important qu'il soit, ce cadre législatif et réglementaire n'est pas suffisant à lui seul pour corriger le déséquilibre qui caractérise encore notre politique environnementale. Les moyens financiers et techniques sont encore dirigés vers la lutte contre la pollution tellurique, au détriment de la lutte contre la pollution accidentelle par les hydrocarbures.

## **II - Vers la création d'une structure de coordination permanente et transversale entre les intervenants impliqués dans la lutte contre la pollution accidentelle par les hydrocarbures**

La loi en date du 3 avril 1996 a eu la pertinence d'associer plusieurs parties prenantes dans la question de la lutte contre la pollution accidentelle par les hydrocarbures. En effet, ce texte a institué une Commission Nationale pour la prévention et la lutte contre les événements de pollution marine, chargée de suivre la préparation des différents intervenants à la lutte et à l'exécution du Plan National d'Intervention Urgente.

Cette Commission est composée de représentants des différentes administrations concernées relevant des ministères chargés de l'Environnement, de l'Intérieur, des Affaires Etrangères, des Finances, de l'Industrie, de l'Agriculture, de l'Equipeement et de l'Habitat, du Transport, du Tourisme et de l'Artisanat, des Communications et de la Santé Publique ( article 4 de la loi).

La Commission Nationale pour la Prévention et la Lutte contre les événements de pollution marine est présidée par le Ministre chargé de l'environnement ou par son représentant.

Des mécanismes de coordination au niveau national et régional ont été prévus, avec un poste de commandement général, un poste de commandement en mer et le cas échéant, un poste de commandement à terre.

On ne doit pas perdre de vue que la multiplicité et la diversité des intervenants nécessitent un énorme effort de coordination pour délimiter les responsabilités de l'ensemble des intervenants, et établir des procédures permettant à tous les intervenants «d'apporter leur contribution de façon coordonnée et de mobiliser rapidement et efficacement leurs ressources». Or, cette Commission ne peut se réunir que sur convocation de son Président dans deux sessions ordinaires par an, au moins, afin d'étudier l'état de préparation des différents intervenants et de mettre à jour les documents du plan. Elle peut également se réunir immédiatement en session extraordinaire, en cas d'évènement de pollution massive ou de menace de pollution massive.

Toutefois, la gravité de la menace de pollution par des hydrocarbures suppose la création d'une structure permanente et transversale de coordination entre les différents intervenants. Cela évoque le problème d'absence de politiques environnementales dans laquelle les différentes composantes sont inter-reliées et interconnectées. Ces politiques sont souvent mise en œuvre se fait d'une façon sectorielle et d'une manière relativement désordonnée. La séparation institutionnelle et les actions environnementales souvent fragmentaires et isolées, persistent et réduisent l'efficacité et la performance des interventions.

La coordination entre les différents intervenants mérite donc d'être plus institutionnalisé et pérennisée à travers, entre autres, la création de cadres de concertation intra-institutionnelle opérationnels.

### **III - D'une politique curative à une politique d'anticipation**

La priorité accordée en Tunisie aux mesures environnementales curatives assez coûteuses en milieu urbain l'a été au détriment des mesures préventives de protection du milieu marin.

Il est vrai que la Tunisie s'est dotée avec la loi de 1996 d'un plan national d'urgence pour faire face aux catastrophes écologiques marines.

L'article 2 de cette loi stipule qu'il «est institué un Plan National d'Intervention Urgente fixant le cadre et les mécanismes d'action rapide, efficace et coordonnée permettant aux pouvoirs publics de se prémunir et de lutter dans les meilleures conditions, contre les pollutions marines massives par les hydrocarbures et autres produits nocifs menaçant l'environnement marin et le littoral national».

Ce plan national d'urgence ne peut être mis en œuvre selon l'article 3 de la même loi qu' «en cas d'un évènement de pollution massive affectant ou susceptible d'affecter les eaux marines soumises à la souveraineté ou à la juridiction nationale et toute zone de la haute mer touchée par un évènement de pollution constituant une menace certaine de pollution pour l'environnement marin et le littoral national». Son article 4 qui a institué une Commission nationale pour la prévention et la lutte contre les événements de pollution marine, l'a chargée de suivre la préparation des différents intervenants à la lutte et à l'exécution du plan national d'intervention urgente. A cet effet, elle est habilitée à décider des méthodes à employer et des mesures à prendre pour lutter contre la pollution.

La loi de 1996, donne également à espérer qu'on est dans une logique d'anticipation, lorsqu'elle a défini dès son article premier la préparation à la lutte contre la pollution par les hydrocarbures comme étant «Toute action menée par les parties concernées visant à assurer la permanence et la mise à jour du plan national de lutte contre les

*événements de pollution marine, la formation et l'entraînement du personnel, et l'établissement de listes d'inventaire des moyens de lutte, à tenir disponible un minimum d'équipements et à assurer leur maintenance».*

Il ressort de cet article, que la préparation à la lutte contre la pollution repose essentiellement sur trois piliers, à savoir, la préparation des moyens logistiques, la formation du personnel, la mise à jour du Plan National d'intervention urgente, auxquels s'ajoute la nécessité du renforcement de la coopération internationale dans ce domaine.

En effet, le développement des capacités nationales de réponse aux événements de pollution dans le cadre des plans d'urgence nationaux, y compris l'existence d'équipement de lutte et de personnel qualifié, est une nécessité préalable, sans laquelle une coopération internationale et une assistance mutuelle seraient inefficaces.

### **1 - La préparation des moyens logistiques**

Outre l'article premier précité de la loi de 1996, qui évoque la nécessité de l'établissement de listes d'inventaire des moyens de lutte, de tenir disponible un minimum d'équipements et d'assurer leur maintenance, l'article 6 de la même loi, a été plus explicite lorsqu'il a souligné que la Commission établit et met à jour un inventaire des moyens de lutte et assure la disponibilité de ces moyens dans des lieux de stockage appropriés qui sont répartis autant que possible, en fonction des risques tout en donnant la priorité aux zones les plus sensibles. Cette commission élabore et actualise les moyens logistiques nécessaires à la mise en œuvre du Plan National d'Intervention Urgente. Ces moyens ont été énumérés dans un document qui a été annexé à la loi de 1996<sup>2</sup>.

### **2 - La formation du personnel**

La préparation à la lutte contre la pollution par les hydrocarbures repose également sur la formation et l'entraînement du personnel (article premier). Dans ce cadre, la Commission est appelée à préparer et mettre en œuvre en collaboration avec les autorités régionales, les programmes de formation du personnel aux techniques de lutte contre les accidents de pollution marine, ainsi que

les programmes d'entraînement et les exercices de simulation (article six).

Pour la formation du personnel, la Tunisie doit tirer profit des projets engagés avec l'Union européenne. On peut citer à cet égard, le projet SafeMed II, qui est un projet de l'Union européenne pour développer la coopération euro-méditerranéenne en matière de sécurité maritime et de prévention de la pollution par les navires. Ce projet est mis en œuvre par le Centre régional méditerranéen pour l'intervention d'urgence contre la pollution marine accidentelle (Rempec), qui est un centre du Plan d'action pour la Méditerranée du Programme des Nations Unies pour l'environnement (Pnue) géré par l'OMI.

Dans le cadre de ce projet, plusieurs formations régionales, en général de courte durée (2 à 5 jours), et qui sont ouvertes à l'ensemble des partenaires du projet, ont été assurées. Certaines formations ont traité de la Convention Marpol, du contrôle par l'Etat du port, de la mise en œuvre des conventions de l'OMI, du processus d'enquête sur les accidents maritimes....

Dans ce cadre, la Tunisie a, soit participé, soit organisé elle-même, certaines sessions de formations de courte durée, visant la mise en œuvre du Plan sous Régional du Sud ouest de la Méditerranée liant les trois Etats maghrébins<sup>3</sup>.

Il est à noter également, que pour promouvoir les capacités d'intervention contre le déversement accidentel d'hydrocarbures, une opération blanche a été organisée le 26 mai 2016, au Terminal pétrolier STIR au port de Bizerte. Ces opérations blanches exigent que tous les moyens humains et logistiques nécessaires soient mobilisés pour être accomplis dans les moindres détails.

On peut s'inspirer à cet égard de l'expérience de l'Algérie qui a organisé en 2007, une opération blanche, au niveau de la baie d'Arzew, avec sept pays étrangers : Il s'agit du Portugal, de l'Espagne, de la France, de l'Italie, du Maroc, de la Tunisie et de la Libye. Il est donc préférable d'organiser des opérations blanches avec la participation de pays étrangers ce qui permet un réel échange d'expertise et de savoir-faire.

### 3 - La révision et la mise à jour du plan national d'urgence

Il ne suffit pas de se doter d'un plan national d'urgence. En effet, pour chaque événement spécifique de pollution marine il y a un grand nombre de questions auxquelles il faut répondre «sur place» et de nombreux facteurs imprévisibles à prendre en compte lorsque l'on est amené à prendre des décisions opérationnelles, pour que l'intervention soit réalisée de façon complète et ordonnée et pour obtenir les meilleurs résultats possibles.

Chaque région géographique ou administrative, qui est exposée au risque potentiel d'une pollution marine accidentelle, présente un certain nombre d'éléments qui doivent être considérés à l'avance lors de la planification de l'intervention. A ce titre, il convient de tenir compte d'un certain nombre de paramètres à savoir :

- les caractéristiques des hydrocarbures;
- le volume du déversement ;
- la topographie du site touché par la pollution ;
- les mouvements de la surface de la mer : vagues, courants, marée.

La proximité du déversement de la côte et des bases de personnel et de matériel peut déterminer la rapidité de l'intervention. Les conditions météorologiques peuvent retarder la mise en oeuvre des mesures.

La méthode de nettoyage du littoral sera alors déterminée par une autre série de facteurs comprenant:

- le type et la quantité des hydrocarbures échoués ;
- le type de côte polluée ;
- la période de l'année ;
- les conditions météorologiques ;
- l'accessibilité à partir de la terre ou de la mer et la capacité portante de la zone polluée ;
- les disponibilités en personnel et matériel.

Toutefois, on se trouve encore une fois, face au même problème de dysfonctionnement. On doit à cet égard, rappeler encore une fois, que cette Commission ne peut se réunir que sur convocation de son Président dans deux sessions ordinaires par an, au moins, afin d'étudier l'état de préparation

des différents intervenants et de mettre à jour les documents du plan. Elle se réunit immédiatement en session extraordinaire, en cas d'évènement de pollution massive ou de menace de pollution massive.

Le déroulement des sessions reflète l'absence d'une approche réellement préventive. On voit mal comment une commission qui se réunit deux fois par an peut entreprendre toute action menée par les parties concernées visant à assurer la permanence et la mise à jour du plan national de lutte contre les événements de pollution marine, la formation et l'entraînement du personnel, et l'établissement de listes d'inventaire des moyens de lutte, à tenir disponible un minimum d'équipements et à assurer leur maintenance.

La politique environnementale tunisienne en la matière, doit donc dépasser la phase réactive liée à la simple réparation des dégradations, pour une politique réorientée vers l'anticipation.

### 4 - Vers un renforcement de la coopération internationale

Afin de se prémunir contre les risques de pollution accidentelle par les hydrocarbures, des efforts supplémentaires doivent être déployés par la Tunisie pour former le personnel et se doter des moyens logistiques suffisants.

Sous son aspect préventif, la coopération internationale est une opportunité pour notre pays pour améliorer ses performances et bénéficier des avancées technologiques surtout que les coûts élevés de ces technologies sont souvent invoqués comme étant un obstacle majeur à leur acquisition.

À ce titre, la Tunisie doit chercher à profiter davantage de sa coopération avec l'Union européenne. Les projets de coopération techniques et multilatérale financés par celle-ci, comme le projet SafeMed, permettent l'échange d'expériences et de savoirs à travers les formations régionales ou par l'envoi d'experts de pays bénéficiaires dans les autres pays chaque fois que possible. Ce type de coopération s'avère très bénéfique dans la mesure où il permet de renforcer l'expertise de nos institutions, et diriger notre politique environnementale vers plus d'opérationnalité et de performance.

Les accords multilatéraux, régionaux ou sous-régionaux n'empêchent pas les Parties contractantes de demander l'assistance d'autres Etats ou organisations internationales au cas où le milieu marin est affecté ou susceptible d'être affecté par un événement de pollution marine accidentelle. A ce titre, la Tunisie peut intensifier sa coopération bilatérale avec la France pour bénéficier de son expérience, notamment de son «plan Polmar» qui est un plan d'intervention français déclenché en cas de pollution marine accidentelle. La Tunisie peut aussi profiter de l'expertise de l'Agence Française d'Expertise Technique Internationale.

Dans sa dimension curative, La coopération internationale permet de mettre en œuvre, les accords bilatéraux ou multilatéraux prévoyant un échange d'information, une harmonisation des procédures juridiques et une assistance mutuelle en cas d'accident.

D'ailleurs, la loi de 1996 a déjà prévu qu' «*En cas de danger grave et imminent qui menace d'une pollution massive de l'environnement marin et le littoral ou qui comporte le risque de porter atteinte aux installations et activités liées aux littoral dû à la présence de grandes quantités d'hydrocarbures ou d'autres produits nocifs au large des côtes nationales ou des côtes de pays voisins, la Commission Nationale pour la Prévention et la Lutte contre les Evènements de Pollution Marine prend toutes les mesures nécessaires pour faciliter les opérations de soutien et d'assistance mutuelle entre les Etats parties aux conventions internationales et régionales relatives à l'objet*». Des dispositions pareilles figurent aussi dans l'accord portant plan d'urgence sous-régional pour la préparation et la lutte contre la pollution marine accidentelle, conclu par les trois Etats maghrébins en Alger en 2005.

### **Recommandations :**

Une évaluation de la stratégie nationale en matière de la lutte contre la pollution accidentelle par les hydrocarbures et du plan national d'urgence institué par la loi de 1996, nous amène à proposer

à l'Assemblée des représentants des peuples et au ministère des affaires locales et de l'environnement, chacun dans sa sphère de compétences respectives, les recommandations suivantes :

- Réviser la loi 1996 relative au plan national d'urgence afin de remédier à ses carences.
- Renforcer la coopération internationale à travers la ratification ou l'adhésion aux conventions relatives à la prévention contre la pollution accidentelle par les hydrocarbures.
- Rééquilibrer la politique environnementale tunisienne en faveur de la lutte contre la pollution accidentelle par les hydrocarbures en orientant les appuis financiers et techniques vers cet aspect.
- Assurer la pérennisation d'une structure transversale de coordination entre les différents intervenants en matière de lutte contre la pollution accidentelle par les hydrocarbures.
- Créer des comités de concertation interministériels opérationnels.
- Atteindre un niveau satisfaisant de communication entre le personnel des différentes parties prenantes, en particulier entre les équipes d'intervention susceptibles de prendre part à des opérations de lutte conjointe.
- Intensifier la coopération avec le Centre régional méditerranéen pour l'intervention d'urgence contre la pollution marine accidentelle (REMPEC) dans le cadre de ses missions pour la prévention contre les cas de pollution accidentelle.
- Assurer des formations intensives du personnel afin d'acquérir les connaissances techniques sur la gestion des déchets de pollutions par hydrocarbures et de l'expérience dans l'utilisation des matériels, produits et autres moyens susceptibles d'être utilisés lors des opérations conjointes
- Intensifier l'organisation des opérations blanches pour tester la structure du plan de commandement établie par la loi de 1996.
- Faciliter la participation de la société civile dans les questions environnementales.

- 1 Traité interdisant de placer des armes nucléaires et autres armes de destruction massive sur le fond des mers et des océans ainsi que dans leur sous-sol, adopté à Washington, Londres, Moscou le 11 février 1971 (ratifié par la loi n° 71-31 du 28 juillet 1971). • Convention internationale de 1969 sur la responsabilité civile sur les dommages dus à la pollution par les hydrocarbures, adoptée à Bruxelles le 29 novembre 1969 (adhésion par la loi n° 76-13 du 21 janvier 1976). • Convention internationale de 1969 sur l'intervention en haute mer en cas d'accident entraînant ou pouvant entraîner une pollution par les hydrocarbures, adoptée à Bruxelles le 29 novembre 1969 (adhésion par la loi n° 76-14 du 21 janvier 1976). • Protocole de 1973 sur l'intervention en haute mer en cas de pollution par des substances autres que les hydrocarbures, adopté à Londres le 2 novembre 1973 (adhésion par la loi n° 76-14 du 21 janvier 1976). • Convention internationale de 1973 pour la prévention de la pollution par les navires, adoptée à Londres le 2 novembre 1973 (adhésion par la loi n° 76-15 du 21 janvier 1976). • Convention internationale portant création d'un fond international d'indemnisation pour les dommages dus à la pollution par les hydrocarbures, adoptée à Bruxelles le 18 décembre 1971 (adhésion par la loi n° 76-16 du 21 janvier 1976). • Convention sur la prévention de la pollution des mers résultant de l'immersion des déchets, adoptée à Londres, Moscou, Mexico et Washington le 29 décembre 1972 (adhésion par la loi n° 76-17 du 21 janvier 1976). • Convention de Barcelone pour la protection de la mer méditerranéenne contre la pollution, adoptée à Barcelone le 16 février 1976 (ratifiée par la loi n° 77-29 du 25 mai 1977 et amendée par la loi n° 98-15 du 23 février 1998). • Protocole relatif à la prévention de la pollution de la mer Méditerranée par les opérations d'immersion effectuées par les navires et aéronefs, adopté à Barcelone le 16 février 1976 (ratifié par la loi n° 77-29 du 25 mai 1977). • Protocole relatif à la coopération en matière de lutte contre la pollution de la mer Méditerranée par les hydrocarbures et autres substances nuisibles en cas de situation critique adopté à Barcelone le 16 février 1976 (ratifié par la loi n° 77-29 du 25 mai 1977). • Protocole relatif à la protection de la mer Méditerranée contre la pollution provenant des sources situées à terre adopté à Syracuse et • Protocole relatif aux aires spécialement protégées et à la diversité biologique en Méditerranée adopté à Barcelone et signé par la République tunisienne le 10 juin 1995 (ratifié par la loi n° 98-15 du 23 février 1998). • Annexes au Protocole relatif aux aires spécialement protégées et à la diversité biologique en Méditerranée adoptés à Monaco et signé par la République tunisienne le 24 novembre 1996 (ratifié par la loi n° 98-15 du 23 février 1998). • Protocole relatif à la protection de la mer Méditerranée contre la pollution résultant de l'exploration et de l'exploitation du plateau continental, du fond de la mer et de son sous-sol adopté à Madrid et signé par la République tunisienne le 14 octobre 1994 (ratifié par la loi n° 98-15 du 23 février 1998). • Protocole relatif à la prévention de la pollution de la mer Méditerranée par les mouvements transfrontières de déchets dangereux adopté à Izmir et signé par la République tunisienne le 1<sup>er</sup> octobre 1996 (ratifié par la loi n° 98-15 du 23 février 1998). • Protocole de 1978 relatif à la convention internationale de 1973 pour la prévention de la pollution par les navires, adopté à Londres le 17 février 1978 (ratifié par la loi n° 80-56 du 1<sup>er</sup> août 1980). • Convention des nations unies sur le droit de la mer, adoptée à Montego Bay le 10 décembre 1982 (ratifiée par la loi n° 85-6 du 22 février 1985). • Convention internationale de 1990 sur la préparation, la lutte, la coopération en matière de pollution par les hydrocarbures datée du 30 novembre 1990 (adhésion par la loi n° 95-51 du 19 juin 1995). • Protocole de 1992 modifiant la convention internationale de 1969 sur la responsabilité civile pour les dommages dus à la pollution par les hydrocarbures adopté à Londres le 27 novembre 1992 (adhésion loi n° 96-97 du 18 novembre 1996). • Protocole de 1992 modifiant la convention internationale de 1971 portant création d'un Fonds international d'indemnisation pour les dommages dus à la pollution par les hydrocarbures, adopté à Londres le 27 novembre 1992 (adhésion par la loi n° 96-98 du 18 novembre 1996). • Accord sur la conservation des cétacés de la mer noire, de la méditerranée et de la zone atlantique adjacente, adopté à Monaco le 24 novembre 1996 et ratifié par la loi n° 2001-68 du 11 juillet 2001.
- 2 Liste des documents du plan national d'intervention urgente : 1- Répartition des responsabilités et des tâches incombant aux différents intervenants, 2- Liste du matériel et produits anti-pollution ; 3- Liste des moyens d'action à terre ; 4- Lieux de stockage du matériel et des produits; 5- Liste des moyens navals ; 6- Listes des moyens aériens ; 7- Réseau de communication et fréquence à utiliser obligatoirement pour l'alerte ; 8- Modèle du message d'alerte ; 9- Liste des stations radio-côtières ; 10- Coordonnées des autorités chargées de la lutte ; 11- Listes des experts ; 12- Les services de météorologie ; 13- Liste des laboratoires d'analyse ; 14- Les sociétés de remorquage ; 15- Les installations de stockage ; 16- Les installations de traitement, 17- Les installations d'élimination des produits contaminés ; 18- Caractéristiques des produits pétroliers et autres substances nocives ; 19- Les références du droit national ; 20- Le droit international y compris les conventions bilatérales et multilatérales ; 21- Liste des sites prioritaires à protéger ; 22- Liste des parcs nationaux littoraux ; 23- Liste des sociétés de vente des moyens de lutte ; 24- Liste et coordonnées des membres de la Commission Nationale pour la Prévention et la Lutte contre la Pollution Marine Accidentelle ; 25- Répertoire des adresses utiles et des points focaux ; 26- Cartes du littoral avec délimitation des gouvernorats et sites prioritaires à protéger ; 27- Tout autre document que la Commission juge nécessaire.
- 3 On peut citer à titre d'exemple, la 1<sup>ère</sup> Réunion des autorités compétentes chargées de la mise en œuvre du Plan sous Régional du Sud ouest de la Méditerranée, Alger, 20-21 juin 2005 ; la 2<sup>ème</sup> Réunion des autorités compétentes chargées de la mise en œuvre du Plan sous régional du Sud ouest de la Méditerranée, Rabat, 23-24 janvier 2007 ; la 3<sup>ème</sup> Tunis, Réunion des autorités compétentes chargées de la mise en œuvre du Plan sous régional du Sud ouest de la Méditerranée, Tunisie, 21-22 avril 2008 ; la 4<sup>ème</sup> Réunion des autorités compétentes chargées de la mise en œuvre du Plan sous régional du Sud ouest de la Méditerranée, Tunisie, 11 Octobre 2010 ; la Formation sous-régionale (Algérie, Maroc, Tunisie) Bizerte, Tunisie, 29 mai au 1 juin 2002, Cours sous-régional sur la préparation à la lutte et la lutte contre la pollution marine accidentelle ; l'atelier national sur la gestion des déchets issus de pollutions par les hydrocarbures qui s'est tenu à Tunis, du 8 au 10 mai 2012.