

المدرسة الوطنية العليا للعلوم السياسية
قسم الدراسات العسكرية والإستراتيجية

إدارة أزمة التلوث البحري في الجزائر

__دراسة في المرسوم التنفيذي 14-264__

مذكرة ماستر مقدمة في إطار استكمال متطلبات شهادة الماستر في العلوم السياسية

إشراف الأستاذة:

- بن بخيطة وردة

إعداد الطالبة :

- لمداني نسرين

أعضاء لجنة المناقشة

الأستاذ/ زراية العمريرئيسا

-الأستاذ(ة)/بن بخيطة وردة.....مشرفا ومقررا

-الأستاذ(ة) لعجاني غنيةمناقشا

السنة الجامعية: 2014-2015

فهرس المحتويات

الفصل الأول : الإطار المفاهيمي لدراسة إدارة أزمة التلوث البحري

المبحث الاول : مفهوم إدارة الأزمة 11

المطلب الأول : تعريف الأزمة.....11

المطلب الثاني : المفاهيم المشابهة للأزمة.....13

المطلب الثالث :تعريف إدارة الأزمة.....14

المبحث الثاني :مفهوم التلوث البحري.....17

المطلب الاول : تعريف التلوث البحري.....17

المطلب الثاني : مصادر وأنواع التلوث البحري.....19

المطلب الثالث : أسباب ومظاهر التلوث البحري.....22

المبحث الثالث : إدارة أزمة تلوث بحري.....24

المطلب الاول : الاتجاهات النظرية لادارة أزمة24

المطلب الثاني : متطلبات ادارة أزمة تلوث بحري26

المطلب الثالث : التخطيط الإستراتيجي لادارة أزمة تلوث بحري.....29

الفصل الثاني : أزمة التلوث البحري في الجزائر وأساليب إدارتها

المبحث الأول : التلوث البحري على الشريط الساحلي الجزائري34

المطلب الأول: أسباب التلوث البحري في الجزائر.....	34
المطلب الثاني: الأطراف المسببة للتلوث البحري في الجزائر.....	36
المبحث الثاني: الأطر الدولية والإقليمية والوطنية لإدارة أزمة التلوث البحري في الجزائر.....	41
المطلب الأول: آلية مكافحة التلوث البحري ضمن اتفاقية برشلونة.....	41
المطلب الثاني : الية مكافحة التلوث ضمن التعاون المغاربي	44
المطلب الثالث : الاليات الوطنية لمكافحة التلوث البحري.....	49
الفصل الثالث:آلية إدارة أزمة تلوث بحري في الجزائر على ضوء المرسوم التنفيذي 14-264	
المبحث الاول :نظام تل بحر لإدارة أزمة التلوث البحري في الجزائر.....	57
المطلب الاول: تعريف لجان تل بحر وتشكيلتها.....	57
المطلب الثاني : مهام لجان تل بحر.....	62
المطلب الثالث : مخططات لجان تل بحر لمكافحة التلوث البحري.....	64
المبحث الثاني : التنسيق العملياتي عند تفعيل مخططات تل بحر.....	67
المطلب الاول : الأطراف الفاعلة عند تفعيل مخططات تل بحر.....	67
المطلب الثاني : إشراف وزارة البيئة والتهيئة العمرانية على إدارة أزمة التلوث البحري.....	72
المطلب الثالث : التنسيق بين المؤسسة العسكرية "خفر السواحل"والحماية المدنية.....	73

المبحث الثالث : تقييم آلية ادارة أزمة التلوث البحري في الجزائر.....76

المطلب الاول : تقييم الآلية من حيث الاطار التشريعي.....76

المطلب الثاني : التقييم من حيث الإطار التنظيمي والإداري.....77

المطلب الثالث : التقييم من حيث التنسيق الميداني.....78

الخاتمة.....81

قائمة المراجع.....83

الملحق

شكر

مصداقا لقوله "لئن شكرتم لأزيدنكم"
من باب الأولى وجب تقديم جزيل الشكر للأستاذة المشرفة بن
بختة وردة لما أولته من حرص وعناية من أجل إخراج هذا العمل
بشكله الحالي
كذلك وجب تقديم الشكر لمن أهدى لنا فكرة هذه الدراسة
الأستاذ لعيدي نور الدين
وإلى من ألهمنا بجملة ، كلمة ، حرف

لكم مني أسمي عبارات الشكر
نسرين

الإهداء

إلى بيئتي العائلية مصدر قوتي ، سندي ، فرحي

إلى بيئتي المجتمعية: عواطف لا تموت وذهب من التشجيع لا يزول

إلى من حمل أوجاع الكوكب الذي يئن تحت وطأة الجشع الإنساني

أهدي لكم هذا العمل

الملخص :

تتعرض البيئة البحرية شأنها شأن البيئات الأخرى لمخاطر التلوث ولكنه أشد وأخطر ، وباعتبار الجزائر من الدول الساحلية المهمة المطلة على حوض البحر الأبيض المتوسط فإنها تتعرض لمخاطر التلوث البحري وتأثيراته على النظام الإيكولوجي ، الأمر الذي تطلب إيجاد آلية من أجل إدارة أزمة التلوث البحري وتحقق ذلك من خلال المرسوم التنفيذي 14-264 الذي خلق نظام تل بحر المُشكل من اللجان الموزعة على مختلف المستويات ، التي تعمل وفق مخططات مُعدة مسبقا في إطار استباق وقوع الأزمة.

Résumer :

L'environnement marin est exposé à des très hauts risques de pollution , et l'Algérie n'est pas loin de cette réalité , s'étendant sur le bassin méditerranéen elle est exposée au risque de pollution marine, ce qui nécessite la création d'un système pour la gestion d'une crise de pollution marine, bute qui est atteinte par la législation du décret exécutif 14-264 qui a créé le système TEL BAHER pour gérer la crise à travers les comités qui disposent de plans prédéfinis afin d'anticiper la crise .

Abstract :

The marine environment is exposed to high pollution risks, and Algeria is not far from this reality, extend over the Mediterranean Algeria is exposed to this risks, which requires the creation of a system for management, item which is realized by the legislation of Executive Order 14-264 which create TAL BAHER system to manage the crisis through the committees that has a predefined plan.

أصبح التلوث البيئي أحد أهم القضايا في هذا العصر بسبب بلوغه مستويات مرتفعة وتطور أنواعه وآثاره، وذلك نتيجة لعمول طبيعية وبشرية ، وتعد هذه الأخيرة السبب الرئيسي في تفاقم المشكلة.

لقد جلبت مشكلة تلوث البيئة البحرية الاهتمام التام والعالمي للدول لما لها من أهمية حيوية للإنسانية جمعاء بما تحتويه من ثروات سمكية وموارد حيوية اقتصادية ، هذا ما جعل الدول تبحث عن الآليات المناسبة للوقاية منه وكبحه وإزالته.

فمشكلة التلوث لا تتوقف في حدود إقليم دولة معينة بل أصبحت عابرة للحدود ، هذا ما جعلها تشكل خطرا حقيقيا على العلاقات بين الدول من خلال خلق أزمات وطنية وإقليمية عند وجودها ، الأمر الذي استرعى تبني آليات لمنع امتداده من منطقة سيادة الى أخرى وتكريس التعاون الدولي لمكافحته .

وبحكم امتداد الساحل الجزائري على طول 1622 كلم من البحر الأبيض المتوسط فإنه يشهد مرور 90 % من الناقلات النفطية والغازية التي تمر بالقرب من السواحل باعتباره من الطرق الرئيسية للنقل ، هذا الأمر يجعل الجزائر من بين أهم الدول الواقعة تحت خط الأخطار الكبرى وأزمات التلوث البحري الناجمة عن الحوادث وحركة النقل العادية التي تفرز مواد سامة من بقايا البترول والزيوت بالإضافة إلى الملوثات ذات المنشأ العمراني والصناعي.

أهمية الموضوع :

مما سبق يمكن القول أن أهمية الموضوع تكمن من الأهمية البالغة للبحار و المحيطات نظرا لما توفره من امكانات كبيرة في مجال الثروات الطبيعية الحية و غير الحية، فأصبحت حماية البيئة البحرية قضية مهمة للإنسانية لما تتعرض له من انتهاكات نتيجة للتطور الصناعي والتقدم الحضاري كما ان زيادة حركية السفن وخاصة ناقلات النفط والزيوت ترتبت عنه زيادة لمخاطر التلوث البحري إما نتيجة لحوادث غرق السفن في البحار و المحيطات او التسرب الزيتي لما تحمله هذه السفن من مياه الموازنة ومياه غسيل الخزانات ، وبحكم امتداد الساحل الجزائري على مساحة معتبرة في المنطقة المتوسطية التي تعتبر من أهم طرق النقل النفطي في العالم والملاحة البحرية ، إضافة للسياسة الاقتصادية الجزائرية القائمة على الربيع النفطي المصدر بحرا والمخلفات الصناعية والصرفية المصببة مباشرة في البحر دون معالجة هذا الأمر يجعل من التلوث البحري ظاهرة لا بد من دراستها للحد من اثارها.

- أسباب اختيار الموضوع :

1- الأسباب العلمية:

إن حيوية موضوع التلوث البحري وما يمكن أن ينجّر عنه من أزمات اقليمية ووطنية وتوتر في العلاقات الدولية لاسيما إذا كنا بصدد تلوث عابر للحدود ، وآثاره المدمرة للنظام البيئي جعلتنا نرغب في البحث فيه .

كذلك النقص في الرصيد المعرفي المتعلق بالجانب البيئي رغم أهميته الحيوية .

2- الأسباب الشخصية :

الرغبة الشخصية النابعة من إلزامية تحمل الإنسانية نتائج ما وصلت إليه البيئة من تدهور كبير وإخلال بالنظام الإيكولوجي والطبيعي بفعل أنانية الإنسان وجشعه في إشباع رغباته وقضاء مصالحه .

- الأدبيات السابقة :

ونظرا لأهمية الموضوع فقد اهتم الباحثون بدراسة اليات حماية البيئة وكيفية الحد من الاضرار الناجمة عن التلوثات ومن هذا المنطلق جاءت عدة دراسات في هذا المجال نذكر منها :

- رسالة دكتوراه للأستاذ واعلي بعنوان الحماية القانونية للبيئة البحرية من اخطار التلوث (دراسة مقارنة)، جامعة ابي بكر بلقايد تلمسان ، كلية الحقوق ، 2009-2010 ، لقد عالج واعلي جمال النظام القانوني لحماية البيئة البحرية من أخطار التلوث في شقيه الجانب الوقائي وجانب المسؤولية المترتبة عند الإضرار بالبيئة البحرية ،منطلقا من الإشكالية التالية هل تم وضع القوانين المتعلقة بالبيئة بطريقة ملائمة في الجزائر ؟ وهل الأليات والتدابير التي أوجدتها القوانين جاءت جامعة مانعة لكل التفاصيل المتعلقة بالبيئة ؟

لقد توصل الباحث واعلي الى أن الجهود الوطنية المبذولة لم تحقق ما كان مرجوا منها فعلى الرغم مما تعرفه البيئة البحرية من تحولات جذرية وصدور العديد من

النصوص القانونية التي حاولت إيجاد الإطار القانوني إلا أنها كانت دوما خاضعة لاعتبارات اقتصادية .

- رسالة الماجيستر : * طاوسي فاطنة، الحق في البيئة السليمة في التشريع الوطني و الدولي ، كلية الحقوق قاصدي مرياح ورقلة ، 2014- 2015 والتي اعتبرت أن الحق في البيئة من أهم الحقوق في مجال الحريات العامة وقد أكدت عليه مختلف التشريعات الدولية والوطنية خاصة بعدما أن تحددت معالمه في مؤتمر استكهولم للبيئة الإنسانية .

وقد جاءت إشكاليته على النحو التالي : ما مدى كفاية النصوص القانونية الدولية

والوطنية المتخذة لحماية حق الانسان في العيش في بيئة سليمة؟

وقد توصلت إلى النتائج التالية : يعتبر حق الانسان في البيئة السليمة إحدى حقوق

الانسان الجديدة التي تهدف إلى تحقيق غاية خاصة ، تتمثل في احترام كرامة الجنس

البشري في العيش ، من خلال وجود بيئة ملائمة للأفراد، ذلك ان الماء ،الهواء

والأرض كلها عناصر تعتمد عليها الحياة الانسانية ، لأنه بدون هذه البيئة ، فإن حق

الانسان في الحياة يتعرض وبالأساس إلى إعتداء فاضح .

ونظرا لتزايد وتنوع الأخطار البيئية ، فالحق في البيئة أصبح حق متطور يستحيل

تحديده، إلا من خلال الأهداف التي ترمي إلى حماية البيئة وصون الحقوق الأساسية

للإنسان ومصالح الأجيال المستقبلية.

وغيرها من الدراسات التي تصب في موضوع البيئة في جانبها العام .

وتعتبر هذه الدراسة الاولى من نوعها التي تتطرق الى إدارة أزمة تلوث بحري في الجزائر تحت ضوء المرسوم التنفيذي 14-264 المتعلق باستحداث مخططات استعجالية و تنظيم مكافحة التلوثات البحرية. فعلى غرار الدراسات السابقة التي كانت في تخصص القانون والتي عالجت التدابير القانونية لحماية البيئة و حق الإنسان في بيئة سليمة جاءت هذه الدراسة لتلقي الضوء على الجانب الاداري للأزمة لما كان من تأثير التلوث البحري على الموارد الاقتصادية و البشرية و لما يمثله -اي التلوث البحري -من مصدر تهديد للبيئة البحرية .

كما نأمل ان نساهم من خلال هذه الدراسة في سد القصور الموجود حاليا و اثناء المكتبة المعرفية .

وتتمثل الاهداف المباشرة لهذا البحث :

-التعرف على اليات ادارة ازمة التلوث البحري في الجزائر وطرق مكافحته على المستوى الإقليمي والمغاري والوطني .

-التعرف على الادوار الممنوحة للمؤسسات القائمة على تنفيذ اليات مكافحة التلوث البحري في الجزائر ومدى التنسيق الميداني و العملياتي فيما بينها عند تفعيل المخططات الاستعجالية عند وجود الأزمة .

اما الاهداف الغير المباشرة فتمثل في :التعرف على أسباب التلوث البحري في الجزائر والأطراف المسببة له من أجل بناء سياسات مستقبلية للوقاية منه والحد من أثاره .

- الإشكالية :

تعتبر قضية الملوثات البحرية من القضايا الرئيسية و الهامة التي تسعى جميع الدول لمكافحتها و بناء سياسات وفرض قوانين وأنظمة تحد من خطورتها ، ولقد جاء المرسوم التنفيذي 14-264 في هذا الاطار وقام باستحداث مخططات استعجالية وتنظيم مكافحة التلوثات البحرية الناجمة عن حادث بحري او بري او جوي يسبب او قد يتسبب في تسرب كثيف في البحر من المحروقات او اي منتجات.

مما سبق يمكننا طرح التساؤل الاتي : ما هي الاليات التي نظمتها الدولة الجزائرية

لادارة ازمة التلوث البحري على ضوء المرسوم التنفيذي 14-264؟

الأسئلة الفرعية :

- ما المقصود بالتلوث البحري؟ وكيف تتم إدارة أزمة التلوث البحري ؟
- ماهي وسائل مكافحة التلوث البحري في المنطقة المتوسطية والمغربية والوطنية ؟
- كيف تتم إدارة أزمة التلوث البحري من خلال " نظام تل بحر "؟وما هي نقائص

الالية المنبثقة عن المرسوم 14-264؟

الفرضيات : نظرا لكون الفرضية ذلك الاحتمال في ذهن الباحث وامكانية الحل

للإشكالية المقترحة وتعبير آخر تعتبر الفرضية تفسير مقدم من الباحث يثبت

البحث مدى صحته.¹ فإننا نقترح الفرضيات التالية للإجابة عن الإشكالية:

الفرضية الرئيسية: إدارة أزمة التلوث البحري تتطلب وجود مستويات للإدارة تُنصب

على مستواها لجان تعمل على خلق مخططات تفعل عند الأزمات.

الفرضيات الثانوية:

1- يُحدث التلوث البحري أزمة عند وجوده في الوسط البيئي والتلوث البحري

المنطلق من البر نحو البحر يعتبر أشد خطورة على البيئة البحرية.

2- لا يمكن التخلص نهائيا من التلوث البحري بالرغم من الجهود الدولية

والإقليمية والوطنية كونه ظاهرة ملازمة للوجود الإنساني.

وفي سبيل إنجاز هذا البحث قمنا بالاعتماد على المناهج والمقاربات التالية :

المنهج الوصفي² : ويلجأ إليه الباحث عادة لدراسة جوانب الظاهرة التي يريد دراستها

وقد يكون الهدف من الوصف جمع المعلومات عن الظاهرة المدروسة وهذا ما يتطابق مع بحثنا.

المنهج البيئي : يركز هذا المنهج على دراسة العلاقات التبادلية والتفاعلية بين

الإنسان وبيئته الطبيعية ومن حيث أن الدراسة تناولت التلوث البحري في جانب منها كان

لا بد من الاعتماد عليه لدراسة تأثير الإنسان على البيئة البحرية وتسببه في تلويثها .

¹ عمار بوحوش ،محمد محمود الذنبيات ،مناهج البحث العلمي وطرق إعداد البحوث، الطبعة الخامسة ،ديوان المطبوعات

الجامعية، الجزائر ،2009، ص 46 .

² عمار بوحوش ، محمد محمود الذنبيات ، المرجع السابق ، ص 138 .

المقاربة القانونية : وهي الاعتماد على القوانين والتشريعات الخاصة بالظاهرة وبما أن بحثنا قائم على المرسوم التنفيذي 14-264 فإن الدواعي المنهجية تقتضي استعمال هذه المقاربة.

وعليه جاء تقسيم البحث على النحو التالي : الفصل الأول يعتبر الإطار المفاهيمي للدراسة حيث تناولنا المفاهيم الرئيسية المتعلقة بإدارة أزمة التلوث البحري .

أما الفصل الثاني جاء فيه أهم أسباب التلوث البحري في الجزائر والأطر الإقليمية والمغربية والوطنية من أجل إدارة أزمة التلوث البحري .

وأخيرا تطرقنا في الفصل الثالث لألية إدارة أزمة التلوث البحري على ضوء المرسوم التنفيذي 14-264.

- الصعوبات :

إن طريق البحث العلمي لا يخلو من الصعوبات والعراقيل التي يمكن أن يواجهها

الباحث ، وفي سبيل إعداد هذه المذكرة قد واجهتنا بعض العراقيل لعل أهمها :

- ضيق الوقت المتمثل في شهرين لإعداد هذا العمل .
- نقص المراجع وقلتها لا سيّما حول التلوث البحري في الجزائر وصعوبة الوصول للمعلومات اللازمة في الآجال المحددة .

الفصل الأول

الإطار المفاهيمي لدراسة أزمة التلوث بحري

تعتبر الأزمة ظاهر إنسانية يمكن أن تنشأ في أي لحظة وفي ظروف مفاجئة نتيجة لتفاعل ظروف داخلية وخارجية تخلق نوع من التهديد للدولة أو الفرد أو المنشأة ، الأمر الذي أدى للاهتمام بها وإدارتها كأسلوب وقائي ومستقبلي يساعد في التكيف مع التغيرات المفاجئة التي قد تحدث قبل حدوث الأزمة أو أثنائها.

لقد انتشر استخدام مصطلح الأزمة في العصر الحالي ،حيث نميز استخدامه في مختلف الأصعدة والمستويات حيث هناك : أزمة اقتصادية ، سياسية ، صحية ، بيئية ..، ونتيجة لذلك أنشأ ما يسمى إدارة الأزمات التي أصبحت تدرس في المعاهد والجامعات مع بداية فترة الخمسينات ، كما أصبحت الدول تأخذ بالنتائج والتوصيات المتوصل إليها لتكون بمثابة المرجعية التي تعود إليها عند حدوث الأزمة .

في هذا الفصل سنتطرق لمفهوم الأزمة ومفهوم التلوث البحري وصولا لإدارة أزمة التلوث البحري بهدف الإلمام بموضوع الدراسة .

المبحث الأول: مفهوم إدارة الأزمة

قبل التعرض لمفهوم إدارة الأزمة وجب معرفة الأزمة والمفاهيم المشابهة لها.

المطلب الأول : تعريف الأزمة

تعرف الأزمة لغة: بأنها الضيق والشدة¹.

كما نجد تعريفها في قاموس وبستر² : الأزمة نقطة تحول يحدث عنها التغيير إلى الأفضل أو الأسوأ أو هي لحظة حاسمة أو وقت عصيب .

أما قاموس رندام³ فقد عرفها بأنها : ظرف انتقالي يتسم بعدم التوازن ويمثل نقطة تحول يتحدد على ضوءها أحداث المستقبل التي تؤدي إلى تغيير كبير .

أما اصطلاحاً فالأزمة تعرف :

حسب نورمان فيليبس⁴: "إن الأزمة حالة طارئة أو حدث مفاجئ يؤدي بالإخلال بالنظام المتبع في المنظمة ، مما يضعف المركز التنافسي لها ويتطلب منها تحركاً سريعاً واهتماماً فورياً ، وبذلك يمكن تصنيف أي حدث بأنه أزمة اعتماداً على درجة الخلل الذي يتركه الحدث في سير العمل الاعتيادي للمنظمة " .

الملاحظ في تعريف نورمان أن الأزمة عنده إنما هي الخلل الموجود في السير العادي للعمل الذي يكون موجود بدرجة كبيرة .

أما رضوان رضا⁵ فعرفها ب: الأزمة فترة حرجة أو حالة غير مستقرة تنتظر تدخلاً أو تغييراً فورياً. أي حسب هذا التعريف تعتبر الأزمة فترة تتميز بعدم الاستقرار وينتظر التدخل لحلها .

¹ المعجم الوجيز ، مجمع اللغة العربية ، الهيئة العامة لشؤون المطابع الأميرية ، القاهرة ، مصر ، 1998 ، ص 10 .

² Webster , *new world dictionary of America english* ,lyland ,oh,1997,p275.

³ Random house ,*dictionary of english language* ,new York ,random house ,1969,p491.

⁴ Norman phelips ٤ "seting up a crisis recovery plan", *journal of business strategy* ,vol 6 , n 4 ,1986.

⁵ رضوان رضا عبد الحكيم *مؤتمر "الامن والحياة"* ،أكاديمية نايف للعلوم الأمنية ،1419 هـ ،ص 44.

كما تعرف الأزمة¹: نقطة تحول أو موقف مفاجئ يؤدي إلى أوضاع غير مستقرة وتحدث نتائج غير مرغوب فيها في وقت قصير مما يستلزم اتخاذ قرار محدد للمواجهة في وقت قصير وتكون الأطراف المعنية غير مستعد أو غير قادرة على المواجهة .

إن التعريف السابق الذكر ربط الأزمة بالزامية اتخاذ قرارات من أجل مواجهة الموقف الذي غير الأوضاع من الاستقرار إلى اللااستقرار .

أما وزير الخارجية الأمريكي هنري كيسنجر فاعتبر الأزمة أنها² : عرض لوصول مشكلة ما للمرحلة السابقة للانفجار ، مما يقتضي ضرورة المبادرة بحلها قبل تفاقمها . يرى كيسنجر أن الأزمة إنما هي وصول المشكلة للمرحلة السابقة للانفجار لذا وجب حلها قبل تفاقمها .

وقد عرف الأزمة الدكتور صلاح الدين فوزي³ بأنها حالة طارئة ومفاجئة تنذر بخطر يهدد الدولة أو مؤسساتها أو يهددهما معا مما يوجب ضرورة التصدي لها بقرارات رشيدة وسريعة بالرغم من ضيق الوقت وقلة المعلومات .

لقد أضاف هذا التعريف أن الأزمة تتميز بضيق الوقت وقلة المعلومات حيث أنها حالة طارئة تهدد الدولة أو مؤسساتها لذا وجب اتخاذ قرارات عقلانية استنادا على ما هو موجود .

مما سبق يمكن القول أن الأزمة هي ذلك الخلل والتوتر في السير الحسن للعلاقات والمعاملات ، مما يستلزم اتخاذ قرار سريع كما يشكل عاملي الوقت وتوفر المعلومات قيمة حاسمة في التحكم والسيطرة على الأوضاع .

من أهم خصائص الأزمة ما يلي⁴:

- الأزمة نقطة تحول يُحتاج فيها لأفعال وردود أفعال لمواجهة الظرف الطارئ .

1- حواش جمال الدين محمد ،"إدارة الأزمات والكوارث ضرورة حتمية"،المؤتمر السنوي الثالث لإدارة الأزمات والكوارث،البحث 38

¹،كلية التجارة جامعة عين الشمس ،القاهرة ،1998 ،ص 4 .

² الضحيان عبد الرحمن ابراهيم ،إدارة الأزمات والمفاوضات ،دار المائر ،المدينة المنورة ،ص 29 .

³ عبد العزيز خطاب ،إدارة الأزمات الأمنية ،جامعة نايف للعلوم الأمنية ،ص 08 .

⁴ السيد عليوة ،إدارة الوقت والأزمات والإدارة بالأزمات ،دار الأمين للنشر والتوزيع ،القاهرة ،2003 ،ص ص 81 82 .

- صعوبة التحكم في الأحداث .
 - حالة من عدم التأكد ونقص المعلومات وغياب الرؤية الواضحة مما يزيد من عامل الشك والريبة وعدم القدرة على اتخاذ القرارات الصائبة والسريعة.
- قبل التطرق إلى المفاهيم المشابهة للآزمة وإدارتها وجب تبني مفهوم للآزمة من خلال مجمل التعريفات السابقة وخصائصها حيث أن الآزمة التي ستتم معالجتها في هذه الدراسة هي الآزمة الوقتية وهي الناتجة عقب الكوارث والحوادث بحيث أن الإدارة الغير سليمة لهم ستؤدي لوجود أزمة .

ولتوضيح أكثر للمفاهيم المشابهة للآزمة سنتعرض لها في المطلب الثاني.

المطلب الثاني : المفاهيم المشابهة للآزمة

سنسلط الضوء في هذا المطلب على الأخطار والأحداث القصوى والكوارث والطوارئ لوردها في مجمل تعريفات الآزمة.

1- الأخطار والأحداث القصوى¹ : كثيرا ما ارتبط مفهوم الآزمة بالحدث والخطر ويعرف بأنه الظاهرة التي قد تؤدي إلى الضرر والدمار للإنسان وبيئته فالأخطار هي الأحداث الممكن وقوعها أما الأحداث القصوى فهي عمليات طبيعية أو من صنع البشر تنشط ضمن حدودها من حيث الطاقة أو الإنتاجية، وتؤدي الأحداث القصوى لاستنزاف الأنظمة والبنى التحتية لأنها غالبا تأتي في شكل مركب معقد فالزلازل مثلا يمكن أن ترافقها انزلاقات صخرية كما يمكن لها أن تتسبب في انفجارات كهربائية .

2- تعرف الكوارث² بأنها الحوادث التي تقع عندما يتعرض عدد كبير من الناس لأحداث قصوى ولديهم القابلية للتأثر بها كما ينجم عنها خسائر مادية وبشرية وتردي في الظروف المعيشية .

تصنف الكوارث عادة وفقا لسرعة حدوثها ومسبباتها ومقياسها.

¹ منظمة الصحة العالمية صحة البيئة في الطوارئ والكوارث دليل عملي، جنيف، 2002، ص 09 .

² نفس المرجع، ص 10.

كما يمكن أن تلتقي الأخطار التقنية مع الطبيعية مثلما حدث في مصر ما يشكل كارثة حقيقية* .

3- الطوارئ¹: هي وضع أو حالة تتميز بانخفاض ملحوظ وواضح في قدرات الناس على الاحتفاظ بظروف حياتهم العادية مع ما يتبع ذلك من مخاطر على الصحة والحياة والظروف المعيشية. تتسبب الكوارث عموماً في حالات الطوارئ بشكل مباشر أو غير مباشر.

مما سبق يمكن القول أن كل من الأخطار والكوارث والطوارئ تشكل أزمة حقيقية بالنسبة لصانع القرار لأنها تحدث خلافاً في السير العادي للمنظمة أو المنشأة أو البلد كذلك يستوجب الأمر اتخاذ قرارات حاسمة مع عدم توفر المعلومات اللازمة .

فكل من المفاهيم السابقة تنطوي تحت مفهوم الأزمة في تعريفها المبسط بأنها الخلل والحالة التي تعترى السير العادي للأمر وتستدعي اتخاذ ردود أفعال بناءً على المعطيات المتوفرة بالرغم من ضيق الوقت.

المطلب الثالث: تعريف إدارة الأزمة

تعتبر إدارة الأزمة مظهر من مظاهر التعامل الإنساني مع المواقف الطارئة التي واجهها الإنسان وينسب أول عمل في إدارة الأزمات إلى ليندلمان ودراساته لأثار حادثة حريق نادي بستان جوز الهند التي حدثت في بوسطن بالولايات المتحدة الأمريكية في أواخر الثلاثينات ، ثم جاء ماستشوستس وقدم أسس الأزمة وإدارة الأزمة .

تُعرف إدارة الأزمة² بأنها كيفية التغلب على الأزمة أو الكارثة بالأساليب العلمية والإدارية المختلفة ومحاولة تجنب سلبياتها والاستفادة من إيجابياتها .

*سنة 1994 أضعفت الأمطار الغزيرة خطوط النقل للسكك الحديدية بالقرب من مدينة درونكا ما أدى لانحراف القطار المحمل بالوقود عن مساره واشتعاله بفعل الأسلاك الكهربائية ما أدى لانفجار كما حملت مياه الفيضان الوقود المحترق ما أدى لمقتل المئات من الأشخاص.

¹ منظمة الصحة العالمية، المرجع السابق ، ص 10.

²نعيم ابراهيم الظاهر، إدارة الأزمات ، الطبعة الأولى ، عالم الكتب الحديثة ، مصر ، ص 131.

كما يمكن تعريفها بأنها تجميع الطاقات المتاحة الداخلية والخارجية وتعبئتها وتوجيهها للخروج من المصيبة أو الشدة ، سواء كان للإنسان دخل في حدوثها أو ليس له يد في حدوثها .

كما عرفت بأنها¹ عملية معالجة الموقف والنجاة منه بدون خسائر أو بأقل الخسائر الممكنة وجاء أيضا في تعريفها² بأنها سلسلة الإجراءات الهادفة للسيطرة على الأزمة والحد من تفاقمها.

يرى الدرة³ أن إدارة الأزمات تعني الكيفية التي يتم بواسطتها التغلب على الأزمة بواسطة أدوات علمية وإدارية من أجل التحكم في ضغطها ومسارها واتجاهاتها من أجل السيطرة عليها والتحكم بها.

أما الدكتور زيد عبوي⁴ فيرى أن إدارة الأزمات هي منهجية التعامل مع الأزمات في ضوء الاستعداد والمعرفة والوعي والإدراك والإمكانات المؤثرة بعد دراسة الأزمة والبحث في أسبابها من أجل احتوائها والقضاء عليها.

مما سبق يمكن القول أن إدارة الأزمة هي عملية منهجية تقوم على أسس علمية مع تعبئة الموارد والإمكانات اللازمة بعد دراسة الأزمة والبحث في أسبابها من أجل احتوائها والقضاء عليها.

لنجاح عملية إدارة الأزمة لابد من توفر عدة متطلبات أهمها⁵:

- 1- تبسيط الإجراءات والابتعاد عن التعقيد لأنه يؤدي الى الارتباك وعدم الفهم وعدم الوضوح ، كما يجب وضع أنظمة وتشريعات من شأنها تسهيل عملية الإدارة .
- 2- التنسيق يعتبر أمر ضروري عند الأزمات حيث لابد منه بين الفريق القائم بالأزمة والقيادات الموجودة في الميدان بهدف ضمان عدم تعارض الإجراءات والتأكد من

¹نعيم ابراهيم الظاهر، المرجع السابق، ص 131.

²نفس المرجع، ص 131.

³عامر عبد الياسط ضرار، إدارة الأزمات رؤية اسلامية، الطبعة الأولى، دار الكلمة للنشر والتوزيع، مصر، 2000، ص 42.

⁴نفس المرجع، ص 42.

⁵نفس المرجع، ص 43.

- سلاستها كما من شأن التنسيق المساهمة في تدبير الموارد الضرورية واللائمة لنجاح عملية الإدارة.
- 3- التخطيط : يعد بمثابة الإطار العام وقوام عملية الإدارة فمن خلاله يتم التوجيه والإرشاد ، كما من شأنه إبعاد الإدارة عن العشوائية والارتجالية والفوضى في اتخاذ القرارات وتحديد المسؤوليات والمهام .
- 4- التواجد المستمر : إن حسن التعامل مع الأزمة يتطلب وجود أعضاء الفريق بشكل دائم مكان الإدارة من أجل التنسيق وتبادل الآراء.
- 5- تفويض الصلاحيات : هذه العملية مهمة جدا عند معالجة الأزمة فتواتر الأزمة وإيقاعها يتطلب مواجهة الموقف من خلال اتخاذ القرارات السريعة والحاسمة دون انتظار الشخص المسؤول والذي يقع القرار تحت مسؤوليته.
- 6- تأمين الاتصال : نجاح عملية الإدارة تتطلب تأمين شبكة الاتصالات بكل أنواعها ومستوياتها مع كل الطاقم المعني بالأزمة.

المبحث الثاني : مفهوم التلوث البحري

سننظر في هذا المبحث لتعريف التلوث البحري ومختلف مصادره وأنواعه كما سنخرج على مسيياته ومظاهره.

المطلب الأول : تعريف التلوث البحري

قبل التطرق للتلوث البحري وجب تعريف البيئة البحرية باعتبارها مسرحا لوقوع التلوث . لقد جاء مصطلح البيئة البحرية في الدورة السابعة لمؤتمر الامم المتحدة لقانون البحار سنة 1978 حيث تم تعريفها على أنها¹: نظام بيئي ينصرف لدراسة وحدة معينة في الزمان والمكان بكل ما ينطوي عليه من كائنات حية في ظل الظروف المادية والمناخية وكذلك العلاقة بين الكائنات الحية وعلاقتها بالظروف المادية المحيطة بها .

نظرا لما تلعبه البيئة البحرية في حياة البشرية من دور بالغ الأهمية كونها لم تعد مجرد طرق للنقل أو خزانا للغذاء ،ونظرا لحساسية عنصر الماء باعتباره يشكل 71 % من الكرة الأرضية فقد أضى موضوع التلوث البحري من الموضوعات الحساسة وقد عرفته العديد من الاتفاقيات الدولية والإقليمية والتشريعات الداخلية وقد جاء على النحو التالي:

1- تعريف التلوث البحري في الاتفاقيات الدولية²:

لقد تعرضت العديد من الاتفاقيات الدولية لمفهوم التلوث حيث نجد في :

- اتفاقية لندن لعام 1973 الخاصة بمنع التلوث من السفن عرفت بأنه : "كل مادة يمكن أن يسفر إدخالها للبحر في تعريض صحة الإنسان للخطر أو الإضرار بالمواد الحية والحياة البحرية وإتلاف المرافق الاستجمامية وعرقلة الاستخدامات المشروعة للبحر....."

ما يعاب على هذا التعريف أنه توسع في مفهوم التلوث البحري ليدخل ضمنه جميع المواد التي تعرض صحة الانسان للخطر ،فكل المواد الضارة بالبيئة البحرية تعد تلوثا في مفهوم هذه الاتفاقية .

1- صلاح الدين عامر ،القانون الدولي الجبدي للبحار :دراسة لأهم أحكام اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار ،دار النهضة العربية

¹، القاهرة ،1989، ص 466.

2- عواطي جمال ،الحماية القانونية للبيئة البحرية من أخطار التلوث "دراسة مقارنة"،أطروحة دكتوراه في القانون الخاص،تلمسان

،2010،ص 110.

• اتفاقية الامم المتحدة لقانون البحار لعام 1982¹:

جاء تعريف التلوث البحري فيها بأنه: إدخال الانسان في البيئة البحرية بصورة مباشرة أو غير مباشرة مواد أو طاقة تتجم عنها أو يحتمل أن تتجم عنها أثاراً مؤذية وإعاقة للأنشطة البحرية "

لقد ربط تعريف اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار التلوث البحري بالآثار المنجّرة عن إدخال مواد ضارة بالبيئة البحرية وما ينجم عنها من تعريض الصحة البشرية والحيوانية للأخطار.

2- تعريف التلوث البحري في الاتفاقيات الإقليمية :

لقد عرفت اتفاقية برشلونة الخاصة بحماية البحر الأبيض المتوسط من التلوث لسنة 1976 التلوث بأنه²:

قيام الانسان بإدخال كل المواد التي تسبب أثاراً مؤذية بالمواد الحية أو أن تكون مصدر خطر على الصحة البشرية وعائقاً لأوجه النشاط البحري بما في ذلك صيد الأسماك وإفساد نوعية المياه البحرية بطريقة مباشرة أو غير مباشرة.

ما يلاحظ على هذا التعريف أنه اعتبر التلوث البحري كل ما أُدخل بصفة مباشرة أو غير مباشرة للبحر من مواد تلحق ضرراً بالمواد الحية وتشكل خطراً على الصحة البشرية كما من شأنها إعاقة النشاط البحري.

بعد التطرق لتعريف التلوث البحري ضمن الاتفاقيات الدولية والإقليمية وجب التعرض لتعريف التلوث البحري في التشريع الجزائري لما تقتضيه دواعي الدراسة .

لقد جاء تعريف التلوث البحري في نص المادة 210 من الأمر 76-80 المتعلق بالقانون البحري والتي نصت على : "يعد تلوثاً بموجب هذا الأمر كل تلوّث لوسط بحري حاصل عن طريق تسرب مباشر للمواد والطاقة وتؤدي إلى أثار ضارة "

ومع تعديل القانون البحري سنة 1998 عدلت المادة 210 لتتطابق نص المادة 48 من القانون 83-03 المتعلق بالبيئة حيث جاء في نصها¹ :

¹ اتفاقية الأمم المتحدة من لقانون البحار، المادة 1 الفقرة 4، مكان النشر غير موجود، 1982 .

² اتفاقية برشلونة الخاصة بحماية البحر الأبيض المتوسط من التلوث، المادة 2 الفقرة 2، مكان النشر غير موجود ، سنة 1976، ص 9

"مع مراعاة الأحكام التشريعية المعمول بها والمتعلقة بحماية البيئة البحرية يمنع داخل المياه البحرية الخاضعة للقضاء الجزائري ، كل صب أو غمر أو ترميد لمواد من شأنها :

- الإضرار بالصحة العمومية و الأنظمة البيئية البحرية.
- عرقلة الأنشطة البحرية بما في ذلك الملاحة والترتبية المائية والصيد البحري .
- افساد نوعية المياه البحرية من حيث استعمالها .
- التقليل من القيمة الترفيهية والجمالية للبحر والمناطق الساحلية والمساحات بقدراتها الساحلية .

المطلب الثاني : مصادر و أنواع التلوث البحري

1-مصادر التلوث البحري² :

تتعدد مصادر تلوث البيئة البحرية و قد تختلف حدتها من مكان لآخر و هي موزعة بشكل لا متجانس و يصنف تلوث البيئة البحرية حسب مبادئ مونتريال التوجيهية كالاتي :

1- التلوث الصادر من اليابسة نحو البيئة البحرية :

أ - التلوث الصادر من منشآت البلدية أو الصناعية أو الزراعية و التي تفرغ في البيئة البحرية مباشرة.

ب-تلوث البحر من الأنشطة المقامة على طوال السواحل.

2- التلوث الصادر من استغلال قاع البحر و استكشافه : وهو التلوث الناتج عن إستخراج البترول و الثروات المعدنية.

3- التلوث الناتج عن الملاحة البحرية: و يكون عبر حوادث اصطدام الناقلات و السفن البحرية وإفراغ مياه الموازنة في الناقلات النفطية و غسل صهاريجها.

كذلك يمكن تصنيف مصادر التلوث البحري إلى مصادر رئيسية و ثانوية و نميز :

أ - المصادر الرئيسية :

3-الجمهورية الجزائرية الديمقراطية الشعبية،مر رقم 76- 80 المتضمن القانون البحري،الجريدة الرسمية،العدد 29 الصادر ب 10 أفريل 1977.

²وأعلي جمال،مرجع سابق، ص 12.

- التلوث بفعل المخلفات للمقذوفات في البحر¹ :
و هي المواد و مياه الصرف الصناعي و الصحي و الزراعي و المخلفات الصلبة التي تؤثر في البيئة البحرية لاحتوائها على المعادن الثقيلة و المواد العضوية المستنفذة للأوكسجين و متبقيات المبيدات الناجمة عن مياه الصرف.

- التلوث بفعل الصيد البحري المفرط :
بالرغم من أهمية الصيد البحري باعتباره مورد اقتصادي مهم و مصدر للغذاء إلا ان الإفراط فيه قد أدى للتقليل من تواجد الثروة السمكية و استنزافها.

ب- المصادر الثانوية² :

يمكن ذكر :

- التلوث الناجم عن عمر النفايات في البحر : حيث تلجأ العديد من الدول لإغراق نفاياتها في البحر و تفيد الإحصائيات عن إغراق أكثر من 500 ألف مركب كيميائي في البحر و يعرف التلوث البحري عن طريق الغمر بأنه التخلص العمدي للنفايات و المواد الأخرى برميها في البحر من طرف السفن و الطائرات و الأرصفة و التركيبات الصناعية بدون معالجتها.

التلوث بفعل سرقة الرمال و تعرية الشاطئ:

إنّ عملية سرقة الشاطئ تؤدي إلى تعريتها و هذا ما يشجع لمجاورة الساحل و البناء بالقرب من محيطها فيشكل ضغط على المناطق الساحلية و تلوثها نتيجة الاكتظاظ السكاني فيها.
التلوث الناجم عن تطهير الموانئ و إعادة تأهيلها:

العمليات التطهيرية المقامة في الموانئ تتسبب في تحميل عدد من المواد و المخلفات للبحر ما يؤدي بالضرار بالثورة الصيدية فيه.

2- أنواع التلوث البحري:

تتعدد أنواع التلوث البحري بتعدد مصادره ، و أهم أنواعه :

¹واعلي جمال ،المرجع السابق ،ص 23.

²نفس المرجع، ص 36.

التلوث النفطي : و يعد من أبرز أنواع التلوث البحري فالعالم يشهد حركة نقل واسعة بفضل الأساطيل البحرية التي تنقل الأفراد و البضائع و المواد البترولية و ومشتقاتها و باعتبار البترول من أهم المصادر الطاقوية لاستعمله في الصناعات البتر وكيماوية ، و هذا ما أدى لزيادة الطلب عليه و التفتيق عنه و استخراجة من عرض البحار بالإضافة لإنشاء محطات لتكريره هذا الأمر الذي أدى لزيادة نقله عبر البحار و المحيطات ، و منه تصاعد نسبة التلوث الناجمة عنه.

و قد قدرت في دراسة أن نسبة النفط المستخرج من أعماق البحار تقدر ب 20% بالمائة من الإنتاج العالمي كما تم إحصاء انسكاب ما مقداره 2 مليون طن سنويا من البترول نتيجة لحوادث التسرب النفطي و الاصطدام بين الناقلات البحرية.

كما يتم إلقاء ستة مليون طن سنويا من المواد الهيدروكربونية في المحيطات و تلعب التيارات الهوائية دوراً في انتشار هذا الكم الهائل من الزيوت البترولية ليشمل عدة مساحات. يعتبر البنزين من اخطر المكونات لمادة زيت البترول حيث بطفوه على سطح البحر يخلق طبقة رقيقة عازلة بين الماء و الهواء ما يمنع ذوبان الغازات الجوية أهمها الأوكسجين كما تمنع وصول ضوء الشمس إلى الأحياء البحرية معيقة بذلك عملية التركيب الضوئي ما يؤدي بالإخلال في نظام السلاسل الغذائية بعد التلوث و يتجلى هذا التأثير من خلال :

* انخفاض في إنتاجية الصيد السمكي أو هلاكها مع انقراض بعض الأنواع الحية ما يعد خسارة للبيئة.

- التلوث بالصرف الصحي و المياه القذرة¹ : نظراً للتجمعات السكانية الكبيرة المتمركزة على السواحل ، و التي تلقي بمخلفاتها نحو البحر دون معالجته ، برز هذا التلوث في المجال البحري.

و تتكون مياه الصرف من مجموع المياه المستعملة في المنازل و المطابخ و الحمامات و فضلات دورات المياه ، و تعتبر هذه الأخيرة مستنفذة للأكسجين عند تحللها ، و تشمل المياه القذرة على الفضلات الحيوانية و الإنسانية و تتكون من المواد الآتية : الكربوهيدرات و البروتينات و الدهون ، إن هذه المواد تحتاج لوقت لتحللها.

1-سمير بن عيش ،السياسة العانة البيئية في الجزائر وتحقيق التنمية المستدامة على المستوى المحلي -دراسة حالة ولاية الجزائر (1999-2009)،مؤكرة ماجيستر،جامعة الجزائر 3 ، 2011،ص28.

التلوث البيولوجي : ينتج عند تحلل المواد الكيميائية التالية في الوسط البحري : النيتروجين و الفسفور و الكربون ، حيث تعتبر هذه المواد سامة عند التعرض لها بتراكيز معينة في الوسط المائي لما تخلفه من غازات في الماء.

المطلب الثالث: أسباب ومظاهر التلوث البحري¹:

إن كوكب الأرض أصبح يقف في مفترق الطرق حسب ما جاء في التقرير العالمي لبرامج البيئة فبحار العالم أصبحت معرفته للتهديد بفعل التلوث البحري الذي أدى لتهديد بقاء الثروة السمكية بحيث أن تلوثها أصبح مضعف بأنه في طريق الانقراض أو قد انقرض فعلا ، وبالعودة لأسباب تلوث الوسط البحري نجد :

1- الأسباب الطبيعية : وهي الناشئة من المكونات الطبيعية كالمقذوفات البركانية والحمم المنصهرة أو كنتيجة لفعل الهواء والعواصف من خلال نقلها للعديد من الملوثات العالقة في الجو وبفعل الأمطار المتساقطة على مياه البحر والمحيطات ، كذلك بالنسبة للصواعق التي تفرغ أكسيد النيتروجين مما يسبب تلوثا في مياه البحر .

كما تؤدي التحولات الطبيعية الفجائية إلى الإخلال بالتوازن البيئي البحري ، كما أن الفيضانات تعمل على جر العديد من الملوثات من طبقات التربة ما يؤدي لإضعاف قدرة اختراق الضوء والحرارة الكافيين لعملية البناء الضوئي .

بالإضافة لهذه الأسباب التي تزول بمجرد زوال مسبباتها فإننا نجد أسبابا أخرى لعب الإنسان في استحداثها وتعرف بالأسباب المستحدثة.

2- الأسباب المستحدثة²:

يدخل ضمنها كل ملوث ناتج عن نشاط الأفراد والمؤسسات خاصة إذا ما تعلق الأمر بالصناعات البترولية والتنقيب في أعماق البحار والمخلفات الزيتية.

1- كريمة بورحلي ، التلوث البحري وتأثيره على البحارة - دراسة ميدانية بميناء الصيد جبجل - مؤكرة ماجستير في علم الاجتماع

¹، قسنطينة ، 2010، ص 65.

² نفس المرجع ، ص 82.

كذلك يعد الصرف الصحي من أهم مصادر التلوث خاصة على الشريط الساحلي أين نجد تركيز عالي للكثافة السكانية ، إلى جانب مخلفات العملية الصناعية التي يتم إلقاؤها في مياه الأنهار والبحيرات لتصل إلى البحر فيما بعد.

كما تعد المبيدات المستعملة في عملية الزراعة من مبيدات حشرية وزراعية ومنظفات من أخطر الملوثات باعتبار قدرتها على المقاومة والتفكك والمدة الزمنية الطويلة اللازمة لها. وتتجلى مظاهر التلوث البحري عند التطرق له في التلوث الظاهري والذي يمكن رؤيته بالعين المجردة ، والتلوث الخفي الذي لا يمكن رؤيته بالعين المجردة.

1- التلوث الظاهري¹:

يدخل في تعريفه كل أشكال المخلفات التي تختلط مع مياه البيئة البحرية وتكون إما طافية على السطح أو غائصة في الأعماق مثل القمامة المنزلية والمواد البلاستيكية والحيوانات النافقة ، كذلك يمكن إضافة بقايا السفن المتهرئة العالقة في المياه البحرية، كذلك نجد مخلفات الأنشطة الاقتصادية المنصرفة نحو مياه البحر والتي تؤدي لإيجاد زيوت طافية ومواد وشوائب تغير من لون ورائحة المياه .

إن الأشكال السابقة الذكر الممثلة للتلوث الظاهري يمكن أن تتحول لتلوث خفي إذا لم يتم مكافحتها والتخلص منها.

2- التلوث الخفي²:

وتعتبر من أخطر الملوثات لعدم إمكانية الكشف عنه إلا بواسطة التحاليل المخبرية ، وتكمن خطورته في أنه يغير التركيبة الكيميائية والإيكولوجية للوسط البحري ،دون تمكن الأفراد من رصده إلا من خلال التحاليل المخبرية ، وقد أظهرت الدراسات أن ثمانين في المائة من المخلفات البحرية هي من مادة البلاستيك ، هذه الأخيرة تتراكم ولا تتحلل بفعل البكتيريا ، ما يؤثر على طبيعة الوسط .

¹أكريمة بورحلي، المرجع السابق، ص 82.

²نفس المرجع.

المبحث الثالث : إدارة أزمة تلوث بحري

المطلب 01 : الاتجاهات النظرية لإدارة الأزمة¹:

يمكن إدارة الأزمة وفق ثلاثة اتجاهات ، لقد جاء في الفكر الإداري على نحو الآتي:

1 - المدخل التقليدي : وينظر هذا المدخل للأزمة بنظرة تقليدية حيث يتجاهل البيئة الخارجية التي يمكن لها أن تؤثر على البيئة الداخلية بشكل أزموي ، ليوجه اهتمامه الكلي في إدارة الأزمة إلى البيئة الداخلية فقط ، حيث تظهر الاستجابة للأزمات ومعالجتها بعد ظهورها وتصاعدها لذا فهذا المدخل يعتمد على أسلوب ضيق وغير فعال لمجابهة الأزمة.

2 - المدخل الموقفي² :

يقوم هذا المدخل على مبدأ مفاده لا يوجد طريقة مثلى لإدارة الأزمة صالحة لكل زمان ومكان فالأزمة عندهم هي موقف لذا يجب التعامل معه من خلال دراسة كافة العوامل و التغيرات المسببة للأزمة ، لذا لا يوجد خطة مثالية.

3- المدخل الحديث:

لقد ركز المدخل الحديث عند إدارته للأزمة على البيئتين الداخلية والخارجية ، واستباق الأزمات من خلال التنبؤ بها قبل وقوعها وهذا من خلال وضع تخطيط وقائي لها و الإعداد المسبق من أجل مجابتهها .

ويرى أصحاب هذا المدخل أنه هناك عوامل بيئية خارجية وداخلية تؤثر في إدارة الأزمة وهي:

- حجم الأخطار أو الأضرار والخسائر danger

- مدى السيطرة على البيئتين الداخلية والخارجية control

- الزمن المتوفر للتصرف واتخاذ القرار اللازم Time

- عدد الخيارات المتاحة ونوعيتها choices

فأصحاب هذا المدخل يرون أن ترابط هذه العوامل وتفاعلها فيما بينها من شأنه أن يؤثر على كيفية إدارة الأزمة والوسائل الواجب استخدامها فيها.

¹ عماد بركات ، إدارة الأزمات والكوارث بين النظرية والتطبيق ، الطبعة الأولى ، دار النهضة ، القاهرة ، 2012 ، ص 10.

² نفس المرجع ، ص 11.

وسنعمد في هذه الدراسة على المدخل الموقفي والمدخل الحديث باعتبار الأول مدخلا مرنا في إدارة أزمة التلوث البحري والثاني تقوم إدارته للأزمة عبر استباقها من خلال التخطيط المسبق لكيفية إدارتها.

وتمر إدارة الأزمة بمجموعة من المراحل قد اختلف الباحثون في تحديدها

حيث يرى د السيد عليوة أن المنهج المتكامل لإدارة الأزمة يمر بست مراحل هي¹:

1 - مرحلة الإختراق : حيث أن الأزمة من عبارة عن كيان مغلق تحيطه جدران سميكة من الغموض لذلك وجب إختراق ذلك الجدار لمعرفة مضمون الأزمة ومن تم التعامل مع أسبابها والتغلب عليها.

2 - مرحلة التمرکز : إذا ما تم إختراق جدار الأزمة فالخطوة التالية هي بناء رأس جسم متمركز داخل كيان الأزمة.

3 - مرحلة التوسع : هي مرحلة كسب مزيد من المؤيدين وتحويلهم لعناصر مناصرة وفاعلة ومناهضة للأزمة من خلال تتبع قوى الأزمة الصانعة لها والمؤيدة .

4 - مرحلة الانتشار : هي مرحلة الانتقال لمسك زمام المبادرة والحركة والاتجاه بالأحداث. 5 - مرحلة التحكم والسيطرة : يتم السيطرة على عوامل الكيف والكم و الزمن في الأزمة.

6 - مرحلة التوحيد : بموجبها يتم السيطرة على قوى الأزمة وتتم هذه المرحلة عن نكاء وفاعلية شديدة.

أما د الحملاوي فيرى أن مراحل إدارة الأزمة تنقسم إلى خمسة مراحل هي :

1 - إكتشاف إشارات الإنذار المبكر و هي استشعار إشارات الإنذار والتي تشير باحتمالية وقوعها.

2- الاستعداد والوقاية : تتضمن بذل أقصى ما يمكن لتجنب وقوع الأزمات و الاستعداد بطريقة أفضل للمواجهة.

3 - احتواء الضرر والحد منه : تتضمن الحيلولة دون أن تؤثر الأزمة على بقية أجزاء المنظمة.

¹ عماد بركات ،مرجع سابق،ص 28.

- 4 - استعادة النشاط : تتضمن الخدمات والإجراءات التي تمكن المنظمة من استئناف نشاطها العادي.
- 5 - التعلم : تتضمن استعادة الأحداث والدراسة المتعلقة بها بهدف استخلاص الدروس .
أما كومبس يرى أن إدارة الأزمة تمر بأربع مراحل هي:
- 1 - المنع : تعرف أيضا بمرحلة التخفيف من حدة الأزمة وتتضمن الخطوات التي أُتخذت والتي تهدف لمنع وقوع الأزمة.
- 2 - الإعداد : تقوم المرحلة على تشخيص نقاط الضعف وتدريب الفريق القائم بالإدارة على ربط الإتصالات و إتخاذ القرارات .
- 3 - الإستجابة : هي تحليل الموقف بهدف الإعداد لهذه الأزمة.
- 4 - المراجعة : وتقوم على تقييم الإعداد والاستجابة بهدف رصد الأخطاء والهفوات المرتكبة ووقوع أزمة حقيقية.
- من خلال ما سبق التطرق له، نجد أنه قد اختلف الباحثون في تناول مراحل إدارة الأزمة لكن يمكن الاعتماد على التقسيم التالي وهو أن الأزمة تمر بثلاثة مراحل أساسية وهي:
- مرحلة ما قبل الأزمة: هي المرحلة التي تنذر بوقوع الأزمة، وهي غالبا ما تكون مرحلة تتبلور فيها المشكلة ما ينتج الأزمة.
- مرحلة التعامل مع الأزمة: وهذه المرحلة هي المحور الرئيسي لمفهوم إدارة الأزمة حيث يتولى فريق الأزمة استخدام الصلاحيات المخولة له ويطبق الخطط الموضوعة.
- مرحلة ما بعد الأزمة : وهي المرحلة التي يتم فيها إحتواء الآثار الناتجة عند حدوث الأزمة وعلاج تلك الآثار ويعتبر جزء هام من عملية إدارة الأزمة.
- و عليه فالفكر الحديث يرجع إتباع الخطوات التالية عند حدوث الأزمة وهي :
- تكوين فريق عمل لوقف الأزمات وإمداده بأفضل الإطارات والتجهيزات .
 - تخطيط الوقت أثناء الأزمات.
 - تقبل التغيير وقت الأزمات .
 - العمل على حصر الأزمات بدراستها ووضع بدائل المناسبة لها.

المطلب الثاني : متطلبات إدارة أزمة التلوث البحري

تعتبر أزمة التلوث البحري من بين الأزمات العديدة التي حاول الأخصائيون إدارتها عبر تحديد مستوياتها وخلق لجان ضمن الأنظمة لتضع مخططات استعجالية الهدف منها استباقية واستشراف الأزمات بهدف إدارتها بكل فعالية.

وعليه تشهد إدارة أزمة التلوث البحري عدة مستويات بتعدد مستويات الأزمة نفسها ، ويمكن لنا أن نميز المستويات التالية حسب النطاق الإقليمي¹ :

1- المستوى الرئاسي لإدارة الأزمة :يكون على مستوى الدولة حيث يُتولى وضع وبناء والتصور العام وتحديد السياسات الحالية والمستقبلية ،وبالتالي فالأزمة تعالج وتدار على المستوى الرئاسي هي تلك الأزمة التي تهدد المصالح القومية للدولة الوطنية أو تهدد كيانها وتواجدها أو تنشأ حروباً بين دولتين أو أكثر. وتعتبر هنا الإدارة في أعلى مستوياتها ،حيث يكون التعامل مع الأزمات التي تستدعي البعد الرئاسي بقدر كبير من الحيطة والحذر لما له من تأثير على المصالح العليا الوطنية وسلامة الدولة .

2- المستوى الجهوي² : ويكون على مستوى عدة أقاليم داخل الدولة الوطنية مما يستدعي تدخل وعمل عدة أقاليم في نفس الزمن بهدف إدارة الأزمة قبل تطور أبعادها لتصبح إدارتها ذات مستوى رئاسي ويكون عبر خلق هيئة جهوية تساهم في عملية الإدارة من خلال التنسيق بين مختلف الأطراف الفاعلة .

3- المستوى المحلي لإدارة الأزمة :

وهو أقل الأزمات خطورة لأن نطاقه الإقليمي محدود في الدولة الوطنية أو إحدى منشأتها العامة أو الخاصة ،إلا أن وجود إدارة الأزمة على المستوى المحلي يعتبر بمثابة نظام استشعار ورصد التطورات الأزموية التي يمكن أن تتطور لتنتقل إلى المستوى الجهوي والرئاسي إذا لم تتم إدارتها بشكل فعال وناجع على المستوى المحلي.

نادر محمد مرتضى ،التلوث البحري بزيوت البترول وطرق مكافحته ، المؤتمر السادس والعشرون للموانئ والنقل البحري بعنوان التكامل من أجل المستقبل، 7-9 فيفري 2011، مصر ، ص 15.

² نفس المرجع، ص 16.

أما في ما يخص مستويات إدارة أزمة التلوث البحري حسب النطاق التنظيمي فيمكن تمييز :

1- بناء استراتيجية وقائية : يعتبر نجاح إدارة أزمة التلوث البحري من خلال وجود سياسة متوسطة المدى أو طويلة بموجبها يمكن درء الأزمات وتلافي حدوثها ومحاصرة امتدادها ، وهذا ما يطلق عليه بالإستراتيجية الوقائية .

2-التخطيط¹ : هذا من خلال صياغة مخططات تحدد مسارات التدخل و

الأطراف المتدخلة و صلاحياتها في مواقع التدخل ، و تعاون مختلف الهيئات أثناء الإدارة.

3-التنفيذ و المتابعة :

أي وضع ما تم التخطيط له بإستراتيجية قيد التنفيذ و هذا ما يعرف بتنفيذ الإستراتيجية الوقائية مع التقييم و المتابعة و التجديد في المعطيات عند الحصول على التغذية العلمية.

إن عملية التخطيط و التنفيذ و المتابعة تكون عبر خلق لجان تناط بالمهمتين السابقتي الذكر.

و يعد نظام اللجان² من أرقى مراحل التطور التنظيمي المتوصل إليه ، بحيث أن القرارات الصادرة عن اللجنة لا تكون منية على تخمينات أو أحكام شخصية ووجهة نظر فردية ، و إنما تكون وفق أسس علمية ، و أهداف و غايات منظمة ، و هذا عبر فتح باب النقاش و التشاور. و قد تطرق العديد من علماء الإدارة إلى تعريف اللجان إلا أنه لم يوجد تعريف شامل و محدد لها و هذا عائد إلى تعددها و تنوعها و تمايز خصائصها إلا أنه يمكن ذكر التعاريف التالية :

اللجان لغة : تعني الجماعة يجتمعون للنظر في الأمر و يرضونه.

2- نجم العزاوي ،أثر التخطيط الإستراتيجي على إدارة الأزمة ،بحث مقدم ال المؤتمر الدولي السابع في جامعة الزرقاء من 3-5 نوفمبر 2009 ، مصر ص 15 .

²محمد جمال الدين مظلوم ،إدارة الأزمات عبر نظام اللجان ،جامعة نايف العربية للعلوم الأمنية ، الرياض ، 2012،ص 10.

أما اصطلاحاً: فهي عبارة عن مجموعة من الأفراد قد عهد إليهم بإنجاز مهمة محددة و عرفها صدقي عفيفي بأنها : " إسناد وظيفة تنظيمية معينة لمجموعة من الأفراد و ليس شخص واحد فقط ."

و عرف جميل توفيق اللجنة بأنها : " مجموعة من الأفراد اثنين أو أكثر تشكل رسمياً من قبل الإدارة لمعالجة مشكلة محددة أو عدة موضوعات تشكل أهمية خاصة . من خلال التعاريف السابقة الذكر لنا استشفاف الاتفاق على النقاط الآتية :

- تعد اللجان عنصر فعال من عناصر التنظيم الإداري.

- تتكون اللجنة من مجموعة من الأفراد.

- تهدف اللجنة للقيام بمهام و موضوعات محددة و مجدولة.

و اللجان تنقسم إلى :

اللجان الدائمة و هي تلك التي تشكل للقيام بأعمال من طبيعتها الاستمرار تجتمع في مواعيد دورية ثابتة للنظر في موضوعات مجدولة.

أما اللجان المؤقتة فهي تلك التي تشكل في المناسبات الخاصة و لا تهدف للبقاء.

المطلب الثالث: التخطيط الإستراتيجي لإدارة أزمة تلوث بحري:

يعتبر التخطيط الإستراتيجي من الإجراءات الهامة لكونها تقوم على أركان و أهداف و خطط و ثوابت و قنوات طويلة المدى.

و يعرف التخطيط الإستراتيجي¹ : على أنه خطة عمل شاملة طويلة المدى يتم من خلاله تحديد الأسلوب و المسار لبلوغ أهداف طويلة الأمد ، باستخدام الموارد المتاحة و تشكل هذه الخطة منهاجا يتم الإسترشاد به في صنع القرارات.

و قد عرفها أسامة محمد بأن : التخطيط الإستراتيجي² هو العملية التي يمكن بواسطتها لأعضاء الإدارة و وضع تصور توجيهي لوضعه قيد التنفيذ.

و يمكن الفرق بين التخطيط العادي و التخطيط الإستراتيجي في أن:

1- عزيزة سهيل أبو حليلة ، دور التخطيط الإستراتيجي في إدارة الأزمات ، بحث مقدم لنيل الدبلوم العالي تخصص إدارة مؤسسات

للمؤسسات مجتمعة ، الجامعة الإسلامية غزة ، 2013، ص 4.

² نفس المرجع ، ص 4.

التخطيط العادي يعمل على التنبؤ بالمستقبل بناء على دراسة و تحليل بيانات و معلومات أما التخطيط الإستراتيجي فهو لا يسعى للتنبؤ بالمستقبل ، و إنما يقوم بتشكيله من خلال إجراء تغييرات أساسية و جوهرية في البيئة من أجل الوصول لتحقيق الأهداف .

لذا يعتبر التخطيط الإستراتيجي عامل أساسي يكمن دوره في إدارة الأزمة في :

- تسهيل عملية التخطيط و وضع الجداول الزمنية لها.
- دراسة العوامل البيئية و تشخيص آثارها.
- تحديد المشكلات الإستراتيجية و وضع البدائل المختلفة لمعالجته.
- تقديم الآراء الاستشارية للقائمين على الإدارة.
- التقييم المستمر لإستراتيجيات الإدارة و ذلك عبر المعلومات المستقاة من الواقع الميداني و هذا ما يساهم في تحسين جودة اتخاذ القرارات.
- التعامل مع أصحاب الاختصاص ينتج قرارات إستراتيجية.

فالتخطيط الإستراتيجي ينتج لفريق عمل إدارة الأزمات على إجراء رد فعل منظم و فعال لمواجهة الأزمة بكفاءة عالية.

كما أنه يرفع من درجة الاستعداد لمواجهة المواقف الطارئة المخطط لها التي قد تصاحب الأزمة. لدراسة التجربة اليابانية في إدارة الأزمة مقارنة بين النموذج الإسلامي و النموذج الياباني.

فالتخطيط الإستراتيجي هو نظام شامل و متكامل تحدد خطوات العمل به مسبقا من إجراءات و سياسات و برامج إضافة إلى مسار القائم بالإدارة في صنع حدوثها أو التحقيق من آثارها.

جاء هذا الفصل بهدف تحديد المفاهيم وضبطها حيث ستقوم الدراسة على أزمة التلوث البحري وهي الناجمة عن حوادث النقل البحري والتسربات النفطية التي تتجرّ عنها ، أيضا عن المخلفات الصناعية والصرفية المُصبّة في البحر نتيجة النشاط الإنساني والتي تؤدي إلى الإخلال في النظام البيئي وتدهوره ، لذا وجب إدارتها عبر استراتيجيات وقائية قبل الأزمة واليات تفعل أثناء الأزمة بهدف القضاء عليها من خلال عمل اللجان التي تقوم بإعداد مخططات المكافحة ما يُمكن القائم على الإدارة من إحتوائها قبل إمتدادها .

الفصل الثاني

أزمة التلوث البحري في الجزائر

وأساليب إدارتها

ينتج عن تدفقات السوائل الحضرية المضاف إليها تلك التي تتجم عن الأنشطة الصناعية التي تصب مباشرة في البحر دون أي معالجة مسبقة لتلوثا بكتيريا وبيولوجيا متزايدا ، كما تساهم بعض السفن وناقلات البترول في تلويث مياه البحر مهددا الثروة السمكية ما يشكل أزمة تلوث ، والجزائر تضررت من جراء هذا الوضع لذا سعت لمكافحته من خلال المصادقة على الاتفاقيات الدولية والإقليمية وتبني سياسات وقائية للمحافظة على البيئة البحرية .

في هذا الفصل سنتطرق للتلوث البحري في الشريط الساحلي الجزائري وأساليب إدارة أزمة التلوث البحري في الإطار الإقليمي من خلال اتفاقية برشلونة والإطار المغاربي وأخيرا الأنظمة المُتبناة من طرف السلطة الجزائرية لمكافحة التلوث البحري.

المبحث الأول: التلوث البحري على الشريط الساحلي الجزائري

تعتبر الجزائر من الدول الساحلية المهمة المطلة على البحر الأبيض المتوسط بمسافة تقدر ب 1622 كلم ، ونظرا لكون مياه البحر الأبيض المتوسط من المياه المتجددة كل ثمانين سنة عن طريق مضيق جبل طارق ، فهو يعد بحر بطيء النمو وسريع التلف.

ويمكن حصر أسباب التلوث في الشريط الساحلي في :

- التركيز السكاني في المناطق الساحلية .
- النشاط النفطي وحركية النقل في البحر في البحر الأبيض المتوسط

أ- التركيز السكاني في المناطق الساحلية :

تؤثر ظاهر النمو السكاني على البيئة¹ ، حيث أنه يعد سببا من أسباب تدهورها ، وقد تضاعف عدد سكان الجزائر بثلاثة 3 مرات ونصف خلال 46 سنة حيث انتقل من 10 مليون نسمة سنة 1962 الى 35.6 مليون نسمة في الفاتح من جانفي 2010 ، مع العلم أن التوزيع السكاني في الجزائر غير متناسق حيث نسجل ساكن واحد مقابل 300 ساكن في المنطقة الشمالية الساحلية .

حسب احصائيات الديوان الوطني للإحصاء فإن المنطقة الساحلية التي لا يتعدى عمقها ال 50 كلم مربع بمساحة قدرها 45 ألف كلم مربع تأوي

¹ République Algérienne Démocratique et Populaire, Ministère de l'Aménagement du Territoire et de l'Environnement , Plan d'Action Stratégique pour la Conservation de de la Diversité Biologique en Région Méditerranéenne, **RAPPORT NATIONAL** ,Juillet 2002,p 74.

الفصل الثاني أزمة التلوث البحري في الجزائر وأساليب إدارتها

حوالي 12.5 مليون نسمة أي ما يعادل 43 % من إجمالي السكان وهذا ما يؤدي لتركز العديد من الأنشطة الصناعية والتجهيزات القاعدية على الشريط الساحلي مما يؤدي إلى تلوث المنطقة الساحلية ولقد سبب التزايد السكاني في أحداث ضغط على قاعدة الموارد المائية ، فتركز الوحدات الصناعية وطرق التخلص من النفايات دون معالجتها وتصريفها أدى بتلوث المياه حيث قدرت كمية الملوثات التي تلقى في البحر دون معالجة مسبقة ب 1.053.907,2 متر مكعب .

ب- النشاط النفطي وحركية النقل في البحر الابيض المتوسط

تعتبر الجزائر من الدول النفطية بامتياز لما لها من إنتاجية وتصدير لكميات معتبرة من المواد الطاقوية .

يتم نقل حوالي 100 مليون طن من البترول سنويا وهذا ما يثير قلق السلطات الجزائرية لما فيها من امكانية لتسرب المواد النفطية مما سيهدد امن الشريط الساحلي الجزائري وقد حذر الخبراء من كون ناقلات النفط أضحت تمثل تهديدا للأمن البيئي على مستوى البحيرة المتوسطة ، ويشير الباحث سفيان جفال لجريدة السلام بأن وجود حوالي 300 ميناء على السواحل المتوسطة يساهم بشكل كبير في تلوثها ، وبالرجوع لكيفية تصدير الثروة النفطية نجدها تمر عبر طريقتين¹ :

1- عبر الأنابيب حيث شهد نقل النفط من الصحراء الى السواحل الجزائرية عن طريق أنبوب (ok1) الممتد من حاسي مسعود الى حوالي 200 كلم مربع داخل تقرت ليتم شحنه في صهاريج وينقل الى سكيكدة .

¹أمال رحمان ، محمد التهامي طواهر ، تأثير النفط خلال مرحلة النقل -حالة الجزائر -مجلة الباحث، الجزائر، عدد 12 ،ص20

الفصل الثاني أزمة التلوث البحري في الجزائر وأساليب إدارتها

2- النقل البحري وقد تم توقيع اتفاقية شراكة عام 2006 بين الشركة الوطنية سونطراك والشركة اليابانية كوازي لإنشاء ناقلة للنفط الخام بطاقة 300.000 متر مكعب وليتم تدعيم الأسطول بأربع ناقلات أخرى في مجال هذه الشراكة .
وعليه فإن أهم المشاكل التي ترافق هذه العملية هي مياه التوازن التي تستخدمها هذه الناقلات.

مما سبق يمكن القول أن أهم أسباب التلوث البحري في الجزائر يمكن إجمالها في الكثافة السكانية العالية المرتكزة على الشريط الساحلي باعتبار المدن المتواجدة على مستواه مدن استقطاب وجذب ، كما أن النشاط النفطي وحركية النقل في البحر الأبيض المتوسط خلفت ملوثات في المنطقة مما يستدعي مكافحتها وتفعيل آليات الوقاية منها.

المطلب الثاني : الأطراف المسببة للتلوث البحري في الجزائر

تتعدد مسببات التلوث البحري في الجزائر بتعدد الأطراف المسببة له ومن أبرزهم نجد:

- المؤسسات الصناعية والبتروكيمياوية¹: في دراسة للدكتور غريمس سمير في المنطقة الساحلية الجزائرية سنة 2003* وجد أن الواجهة البحرية الغربية المكونة من الولايات التالية: تلمسان ، عين تيموشنت ، وهران ، مستغانم ، شلف تحتوي على تراكيز عالية من المواد الكيميائية الاتية :

1-Grimes Samir, peuplements benthiques des substrats meubles de la cote algérienne taxonomie ,structure et statue écologique , **doctorat d'état en sciences** ,université d'oran ,2010 ,p36. ¹

* Bilan et Diagnostic Nationaux à partir des données du Laboratoire de Chimie et de pollution Marine de l'ENSSAL.

الفصل الثاني أزمة التلوث البحري في الجزائر وأساليب إدارتها

الزنك لاسيما في منطقة الغزوات ، الفسفور ، المواد الدهنية ، الورق ، الألمنيوم في الواجهة البحرية الوسطى التي تضم الولايات التالية: تيبازة ،الجزائر ، بومرداس ، تيزي وزو ، بجاية .

كما لوحظ أن ميناء الجزائر يحتوي على تركيز عالي من مادة الرصاص وهذا راجع لقنوات الصرف الصحي التي تصب في البحر مباشرة دون معالجتها ، كذلك بالنسبة لولاية بجاية حيث يتم صب المخلفات الصناعية في وادي الصومام الذي يصب مباشرة في البحر .

أما منطقة الواجهة البحرية الشرقية لاسيما ولاية عنابة فإن التحاليل كشفت عن وجود تراكيز عالية من المواد الهيدروكربورية والحديدية بسبب المخلفات الصناعية من مصنع أسميدال ومركب سيدار التي تساهم في تدهور البيئة البحرية وتلوثها .(أنظر الخريطة)

-الموانئ البحرية والنشاطات الصيدية :

إن نشاط الملاحة البحرية على مستوى الساحل الجزائري يساهم في تصعيد نسب التلوث في المنطقة حيث أنه بالنظر لدور التجارة الخارجية في كونها مصدر رئيسي للدخل والعملية الصعبة فإن حجم المبادلات التجارية عرف ارتفاعا لاسيما في العشرية الأخيرة في مجال نقل المحروقات في ظل غياب قاعدة صناعية إنتاجية ، وقد ركزت الجزائر معظم استثماراتها في الموانئ النفطية التي تخدم اقتصاد الدولة وتسبب النشاطات الصيدية والنقل النفطي البحري حالة من التلوث البحري خاصة عند تنظيف خزانات البترول ومياه الموازنة التي تحمل قدرا معتبرا من الشوائب البترولية كما أن تفريغ الناقلات لمياه موازنتها يخلف أثرا على البيئة البحرية. و الجدول الموالي يوضح ذلك :

جدول 1: تصنيف درجة التلوث في الموانئ الجزائرية

الفصل الثاني أزمة التلوث البحري في الجزائر وأساليب إدارتها

Ports	Classification du sédiment			
	Métaux lourds	HCT	PCB	Classification des eaux
Oran	***	***	***	*
Arzew	*	**	*	*
Bethioua	*	***	*	*
Mostaganem	**	**	*	**
Ténès	*	**	*	***
Alger	**	***	*	***
Béjaïa	*	*	***	**
Jijel	**	**	*	*
Skikda				
Ancien port Skikda	**	**	**	**
Nouveau port Skikda	***	*	*	**
Annaba	*	***	**	**

***: Très polluée ** : peu polluée *: pas polluée HCT : Hydrocarbures Totaux ; PCB : Polychlorobiphényle (Organochlorés)

المصدر : grimes Samir peuplements benthiques des substrats meubles de la cote algérienne taxonomie ,structure et statue écologique ,doctorat d'état en sciences,université d'oran ,2010 ,p36.

الفصل الثاني أزمة التلوث البحري في الجزائر وأساليب إدارتها

المبحث الثاني: الأطر الدولية والإقليمية والوطنية لإدارة أزمة التلوث البحري

لقد جاء المجتمع الدولي بمجموعة من التدابير والآليات من أجل تفادي الوقوع في النزاعات بسبب التلوث البحري باعتبار البحر أحد مناطق السيادة وأي أزمة في عرضه يمكنها أن تولد نزاعات بين الدول.

وعليه سنتطرق في هذا المبحث إلى آليات مكافحة التلوث الوقائية والتدخلية التي جاءت ضمن الاتفاقيات الدولية والإقليمية والقوانين الوطنية بهدف إدارة الأزمة.

المطلب الأول: آلية مكافحة التلوث البحري ضمن اتفاقية برشلونة

لقد جاءت اتفاقية برشلونة بناء على توصيات مؤتمر الأمم المتحدة للبيئة البشرية المنعقد باستكهولم 1972 التي نصت على وضع برنامج عمل من أجل البيئة والذي يقوم على التقييم من خلال تحليل وبحث ومراقبة المعطيات وتبادل المعلومات .

في سنة 1975 عقد مؤتمر برشلونة ، حيث تم استدعاء ثمانية عشر دولة حضرت منها ستة عشر دولة وامتنعت دولتان عن الحضور هما : ألبانيا والجزائر ، كما حضرت بصفة مراقب كل من الدول التالية:الولايات المتحدة الأمريكية،الإتحاد السوفييتي ، بريطانيا وهذا لأهمية منطقة البحر الأبيض المتوسط باعتبارها منطقة عبور ، كما لوحظ حضور عدة منظمات دولية منها : اللجنة الاقتصادية لأوروبا ، اللجنة الاقتصادية لغرب اسيا ،جامعة الدول العربية ،منظمة الصحة العالمية ، منظمة اليونيسكو ،اللجنة الدولية للاستكشاف العلمي للبحر الأبيض المتوسط* .

*أسست اللجنة الدولية للاستكشاف العلمي للبحر الأبيض المتوسط سنة 1919 ومقرها في موناكو تهدف لتشجيع الدراسات العلمية المتعلقة بالبحار والمحيطات .

الفصل الثاني أزمة التلوث البحري في الجزائر وأساليب إدارتها

لقد أكدت إتفاقية برشلونة على مبدأ التعاون بين الدول من أجل مكافحة التلوث البحري ، والتعاون المنصوص عليه في الإتفاقية وبروتوكولاتها الإضافية يمكن أن يكون ثنائي أو متعدد الأطراف و يُميز:

1- التعاون في المجال الوقائي : وهذا من خلال إنشاء نظام رصد مستمر لتلوث البحر الأبيض المتوسط ومن أجل ذلك جاءت توصيات خطة العمل من أجل البحر الابيض المتوسط باعتماد برنامج يقوم بالرصد المستمر والبحث في مجال التلوث البحري في البحر الأبيض المتوسط وقد عُرف البرنامج باسم "مدبول " ¹. " medpol "

لقد رسخت المادة العاشرة من الاتفاقية مبدأ التعاون بين الدول كما حثت الاتفاقية الأطراف المتعاقدة على ضرورة تطوير وتنسيق البرامج المتعلقة الوطنية المتعلقة بالتلوث البحري في منطقة البحر الابيض المتوسط وتقديم المساعدات خاصة للدول النامية في المنطقة .

ولما عُززت اتفاقية برشلونة بالبروتوكولات الإضافية تم التأكيد على مبدأ التعاون المشترك ، كما سعت الدول المتعاقدة لوضع خطة عملية تكون جاهزة عند وقوع أزمة تلوث بحري في المنطقة ومن خلالها يتم نشر المعلومات اللازمة والمتوفرة والوسائل المملوكة ومعرفة خطط التدخل الخاصة بكل دولة.

وفي سبيل الإدارة الفعّالة لأزمة التلوث البحري فإن الدول المتعاقدة تعهدت بتزويد باقي الأطراف:

- السلطة المختصة بمكافحة التلوث البحري.

- السلطات الخاصة بتلقي التقارير الخاصة بالتلوث البحري.²

¹ أحمد عبد الوهاب عبد الجواد، تلوث البحر الأبيض المتوسط، الطبعة الأولى، مصر، دون تاريخ النشر، ص 429.
² البروتوكول المتعلق بمكافحة تلوث البحر الأبيض المتوسط بالنفط والمواد الضارة الأخرى في الحالات الطارئة، المادة 6، برشلونة 1976.

الفصل الثاني أزمة التلوث البحري في الجزائر وأساليب إدارتها

-الأساليب الجديدة في مجال مكافحة التلوث البحري وبرامج البحوث المتصلة بها .

كما تتعهد الأطراف سواءً منفردة أو من خلال التعاون الثنائي أو المتعدد الأطراف أن تطور نشاطات الرصد المستمر لمناطقها بهدف التوصل للدقة في معالجة المعطيات المتحصل عنها والمتوفرة.¹

وفي سبيل تحسين نظام الاتصالات البحرية من أجل التصدي السريع والفعال في حالة وقوع أزمة قامت الدول المتعاقدة في مؤتمر برشلونة بتبني القرار السادس الذي يسمح الجمع بين تحديد الموقع و الإتصال السريع عند رصد تلوث بحري . أما التعاون التدخلي فقد جاء مجسدا في القرار السابع لمؤتمر برشلونة حيث تم بموجبه إنشاء المركز الإقليمي لمكافحة التلوث بالمطا ويعتبر بمثابة هيئة مركزية سيتم تعزيزها بخلق مراكز شبه إقليمية لعدم قدرة المركز للتغطية الشاملة لمنطقة البحر الأبيض المتوسط.²

حددت أهداف المركز ب:

- تسهيل التعاون في مجال مكافحة التلوث بالزيت والمواد الضارة الأخرى .
 - مساعدة دول المنطقة في تعزيز قدراتها في مجال مكافحة التلوث.
 - قيام المركز بعمليات المكافحة شرط موافقة حكومات الدول لهذا التدخل.
- أما مهامه فتتمثل في :

-إقامة الاتصالات مع الهيئات والمراكز المختصة في مجال مكافحة التلوث

البحري .

-مساعدة الدول في وضع الخطط التدخلية .

-نشر المعلومات المتعلقة بالقوانين والسلطات المختصة في مكافحة التلوث .

¹البرتوكول المتعلق بمكافحة تلوث البحر الأبيض المتوسط بالنفط والمواد الضارة الأخرى في الحالات الطارئة، المادة الثامنة

²، المرجع السابق.

²المواد من 6 إلى 10 ، نفس المرجع.

الفصل الثاني أزمة التلوث البحري في الجزائر وأساليب إدارتها

-تعميم المعلومات حول أساليب وتقنيات مكافحة التلوث البحري.

بالإضافة للمهام الأنفة الذكر فقد تم تزويد المركز بسلطة التنسيق في العمليات المباشرة لو لم يتوصل الأطراف لاتفاق بينهم.¹ في سبيل إنشاء المركز الإقليمي لمكافحة التلوث البحري قدم برنامج الأمم المتحدة للبيئة مبلغ قدر ب1.7 مليار دولار خلال فترة إنشائه، أما المصاريف المتعلقة بتشغيله فقد غطتها مساهمات حكومات المنطقة والمنظمات الدولية والغير حكومية .

المطلب الثاني:آلية مكافحة التلوث البحري ضمن التعاون المغاربي

إن المشاكل التي تعاني منها دول المغرب العربي استدعت منها تنسيق الجهود وتبني خطط عمل مشتركة لصدها ، وعليه فقد صادقت دول الإتحاد المغاربي بمراكش في 17 فيفري 1989 على الاتفاقية المغاربية للتعاون في المجال البحري² وفي سبيل تحقيق هذا التعاون ركزت الاتفاقية على ثلاثة أطر هي: الإطار القانوني والإطار المؤسسي والإطار العلمي.

صادقت الجزائر على هذه الاتفاقية في 12 أكتوبر 1991 بموجب المرسوم 91-379،³ التي أقرت بضرورة إنشاء هيكل للتشاور واتخاذ القرارات ووضع خطط عمل مشتركة .

لكن نظرا لمحدودية القدرات المالية لدول الإتحاد فقد اقترح البنك العالمي على السلطات المغاربية برنامج جهوي لحماية البيئة البحرية من أجل إدارة الأزمات الناجمة عن حوادث التلوث البحري في المنطقة وعليه تمكنت الدول الأعضاء من

¹البرتوكول المتعلق بمكافحة تلوث البحر الأبيض المتوسط بالنفط والمواد الضارة الأخرى في الحالات الطارئة المادة 10 فقرة 2 ، المرجع السابق.

² Kerdoun, « une charte pour le Maghreb », elwatan, quotidien national ,17mars 1993.

³الجمهورية الجزائرية الديمقراطية الشعبية مرسوم رئاسي رقم 91-379 المؤرخ في 12 أكتوبر 1991 المتضمن المصادقة على اتفاقية التعاون في المجال البحري بين دول الإتحاد المغاربي الموقعة في رأس لانوف في الجماهيرية العربية الليبية 9 و10 مارس ،الجريدة الرسمية رقم 51 ،سنة 1991.

الفصل الثاني أزمة التلوث البحري في الجزائر وأساليب إدارتها

تنسيق جهودها عبر ممثليها* وانبثقت عنهم لجنة تنسيقية أوكلت لها مهمة مكافحة التلوث البحري والتصدي له والتنسيق وتبادل المعلومات مع الهيئات والمراكز المتخصصة في المنطقة .

غير أن تجميد نشاط إتحاد الدول المغاربي سنة 1993 حال دون استمرار الآلية وتلاشت الجهود المحققة والمبدولة.

نظرا لأهمية المنطقة المغاربية باعتبار جنوب غرب البحر الأبيض المتوسط طريقا هاما لنقل الزيوت والنفط ونظرا لوجود خطر تلوث دائم في المنطقة سعت كل من الجزائر والمغرب وتونس إلى المصادقة على اتفاقية تعاون متضمنة المخطط الإستعجالي الشبه الإقليمي من أجل التصدي للتلوث البحري.*

يعتبر المخطط الشبه الإقليمي لمكافحة التلوث البحري¹ وثيقة تقنية تنظم التصدي للتلوث البحري بسبب المحروقات ، وقد نصت الاتفاقية على مجال تنفيذ المخطط واعتبرت منطقة التدخل بأنها المياه التابعة لسيادة الدول المتعاقدة والخاضعة لولايته وقضائه.

والدولة القائدة حسب المخطط هي إما:²

-الدولة التي وقع التلوث البحري في منطقة سيادتها.

-الدولة التي وصل التلوث لمنطقة سيادتها وطلبت المساعدة من أجل

التصدي له.

* الممثلين هم:

-مديرية الموانئ التابعة لوزارة النقل الجزائرية .

-الديوان الوطني لإستغلال الموانئ في المغرب وديوان الموانئ في تونس.

لقد تمت المصادقة على الإتفاقية في 20 جوان 2005 بالجزائر العاصمة الجزائر .

¹ الجمهورية الجزائرية الديمقراطية الشعبية ،المرسوم الرئاسي رقم 06-302 المؤرخ في 2 سبتمبر 2006 المتضمن التصديق على

الإتفاق بين حكومة الجمهورية الجزائرية الديمقراطية الشعبية وحكومة المملكة المغربية وحكومة الجمهورية التونسية المتضمن

المخطط الإستعجالي الشبه الإقليمي الموقع بالجزائر في 20 جوان 2005 ،الجريدة الرسمية ،العدد 63.

² الجمهورية الجزائرية الديمقراطية الشعبية ،المادة 1 فقرة 4 ،نفس المرجع ،ص04.

الفصل الثاني أزمة التلوث البحري في الجزائر وأساليب إدارتها

في سبيل التنسيق الميداني بين الأطراف المتدخلة لقد نص الاتفاق على إنشاء مركز تنسيق مجهز بمعدات الإتصال اللازمة والملائمة بحيث يكون بمثابة غرفة للعمليات لكل من القائد الأعلى وهو الشخص المعين من طرف الدولة القائدة والقائد الوطني وهو الشخص المعين من طرف الدولة الوطنية المساعدة .

يتم تنشيط وتفعيل المخطط من قبل السلطات في الحالات التالية:¹

-وقوع التلوث بمنطقة سيادة الطرف "أ" ويكون مهددا لمناطق الأطراف الأخرى .

-تجاوز قدرة استجابة الطرف الذي وقع التلوث في منطقتة لذا يعمل على تشغيل المخطط من أجل الحصول على المساعدة .

-يجوز لكل الأطراف الفاعلة تشغيل المخطط في حالات التلوث القصوى بعد استشارة الأطراف المعنية تنقسم عمليات المكافحة في إطار المخطط الشبه الإقليمي إلى :

المرحلة القبلية لتشغيل المخطط ومرحلة التشغيل .

1* المرحلة الأولى : المرحلة القبلية وتتضمن :

-التقييم : أي التحقق من صحة المعلومات و البلاغات حول التلوث البحري

وتفعيل المخطط الوطني .

كما يتم تقييم الضرر ودرجة خطورته وبناءا عليه يؤخذ قرار تفعيل المخطط

الشبه الإقليمي.

-الإبلاغ : تقوم السلطة التي وقع التلوث في منطقة سيادتها بإبلاغ السلطات

العملية للأطراف الأخرى .

المرحلة الثانية :تشغيل المخطط الإقليمي:

¹المرسوم الرئاسي رقم 06-302 المؤرخ في 2 سبتمبر 2006 المتضمن التصديق على الاتفاق بين حكومة الجمهورية الجزائرية الديمقراطية الشعبية وحكومة المملكة المغربية وحكومة الجمهورية التونسية المتضمن المخطط الإستعجالي الشبه الإقليمي الموقع بالجزائر في 20 جوان 2005 المرجع السابق، المادة 2 الفقرة 4، ص ص 12-13.

الفصل الثاني أزمة التلوث البحري في الجزائر وأساليب إدارتها

بمجرد تفعيل المخطط تقوم السلطة القائمة ب:

-تنشيط مركز مكافحة و فرق الدعم .

-تعيين القائد الأعلى في مكان الحادث الذي سيقوم بوضع سياسة للتصدي للتلوث وتقدير حجم المساعدة اللازمة .

-مكافحة التلوث البحري في البحر وعلى اليابسة¹ حيث تهدف العمليات المشتركة* للحد من التلوث البحري ومنع انتشاره وشفط المواد الملوثة قبل وصولها لليابسة، وفي حالة وصولها يتم العمل على إزالة الملوثات المنتشرة واحتوائها ومنع امتدادها لمناطق ساحلية أخرى.

بعد انتهاء عملية المكافحة تتم صياغة تقرير يتضمن :

- الوصف الدقيق للتلوث وتطوره.

- الوصف الكامل لكافة الإجراءات المتخذة .

-وصف المساعدات المقدمة من قبل الأطراف الأخرى مع ذكر مجمل الخسائر البيئية والاقتصادية .

ترسل الدولة القائمة نسخ من التقرير إلى الأطراف المساهمة في عملية المكافحة والمركز الإقليمي لمكافحة التلوث البحري .

إنّ الحديث عن مخطط شبه إقليمي يجرنا للحديث عن تحركات العدة والعتاد اللازمين إلى المنطقة المتضررة ، وقد تم الأخذ بعين الاعتبار هذه النقطة من طرف الدول المتعاقدة فقد جاء في نص الإتفاق على تسهيل التحرك عبر

1-المرسوم الرئاسي رقم 302-06 المؤرخ في 2 سبتمبر 2006 المتضمن التصديق على الإتفاق بين حكومة الجمهورية الجزائرية الديمقراطية الشعبية وحكومة المملكة المغربية وحكومة الجمهورية التونسية المتضمن المخطط الإستعجالي الشبه الإقليمي الموقع بالجزائر في 20 جوان 2005 مرجع السابق، المادة 4 فقرة 1 ، ص 20.

* يقصد بالعمليات المشتركة جميع العمليات التي يتم إستخدام فيها الأفراد والمعدات، ويقوم الطرف القائد بالإشراف على جميع العمليات برا وبحرا كما يتولى عملية التنسيق بين الوسائل المستعملة من طرف الدول المشاركة .

الفصل الثاني أزمة التلوث البحري في الجزائر وأساليب إدارتها

الحدود للعاملين والمعدات ، كما يتم في إطار المخطط منح الترخيص ببناء

على طلب الدولة القائدة للطائرات من أجل قيامها بالوظائف التالية:¹

-البحث والإنقاذ .

-المراقبة.

-نقل أفراد المكافحة والمعدات اللازمة.

-رش المذيبات ومواد المعالجة .

كذلك يمكن لسفن الأطراف الأخرى الدخول لمنطقة سيادة الدولة القائدة وتنفيذ

العمليات التالية:²

-البحث والإنقاذ .

-عمليات مكافحة التلوث ونقل أعوان المكافحة .

ولقد أوردت الاتفاقية رسماً بيانياً يتضمن هيكل القيادة وقد جاء على النحو

التالي:

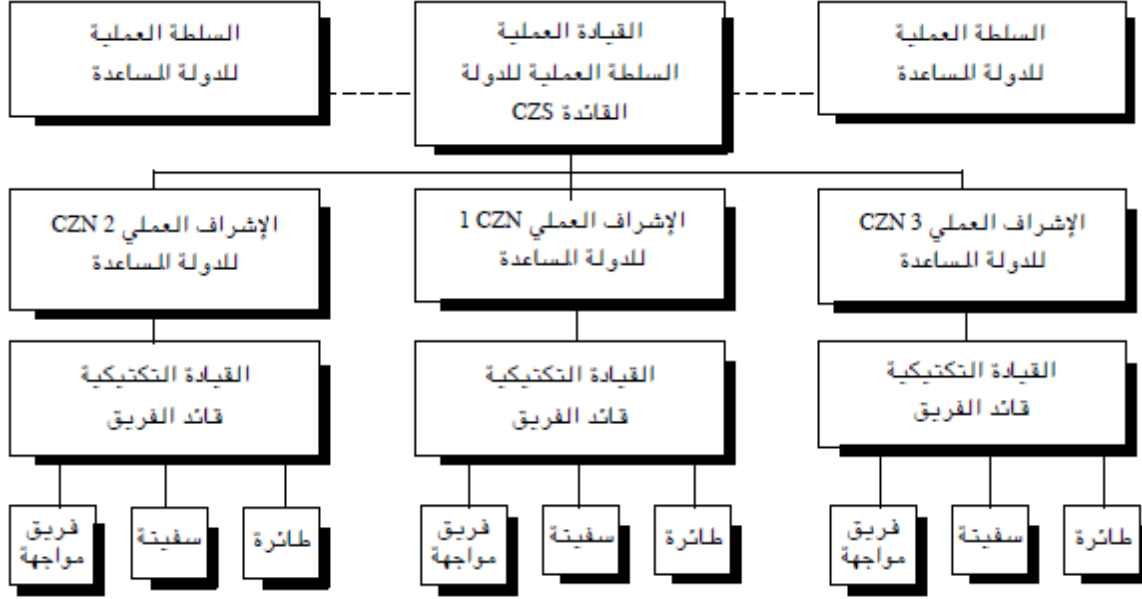
1- المرسوم الرئاسي رقم 06-302 المؤرخ في 2 سبتمبر 2006 المتضمن التصديق على الاتفاق بين حكومة الجمهورية الجزائرية الديمقراطية الشعبية وحكومة المملكة المغربية وحكومة الجمهورية التونسية المتضمن المخطط الاستعجالي الشبه الإقليمي الموقع

لـالجزائر في 20 جوان 2005 المرجع السابق، المادة 6 الفقرة 3 ،ص 26.

² نفس المرجع، المادة 6 الفقرة 3 ،ص 26.

الفصل الثاني أزمة التلوث البحري في الجزائر وأساليب إدارتها

مخطط طوارئ إقليمي
الرسم البياني 1 : هيكل القيادة



المصدر : الجمهورية الجزائرية الديمقراطية الشعبية ،الجريدة الرسمية ،العدد 63 ،سنة 2006،ص 16 .

إن هذه الآلية تبقى مجرد نظام نظري ما لم يثبت الواقع في فعاليتها ، ويتم العمل بها لمكافحة تلوث بحري لثمكن القائمين عليها من تدارك نقائصها وتعزيز مكاسبها.

الفصل الثاني أزمة التلوث البحري في الجزائر وأساليب إدارتها

المطلب الثالث : الآليات الوطنية لمكافحة التلوث البحري

لقد اهتمت الجزائر بمجال مكافحة التلوثات بشتى أنواعها، حيث قامت بتبني سياسة وقائية خاصة بعد سلسلة الأحداث التي عرفتها كالزلازل والفيضانات.

هذه الأحداث جعلت الجزائر أكثر قناعة باتخاذ الوقاية مبدأ لها واستباق الأحداث عبر مجموعة من المبادئ أهمها :

-الحيطه والحذر :حيث يجب اتخاذ جميع التدابير اللازمة من أجل تفادي الخطر.

-التلازم : أي يجب وضع جميع الاحتمالات اللازمة وتفاعلها فيما بينها ومدى درجة تأثيرها .

-إدراج تقنيات جديدة :إن فعالية أي وقاية تتوقف على مدى إدراج التقنيات الجديدة لمواكبة التطور.

-إشراك المواطن :إن عملية الوقاية ترجع فعاليتها لمدى اقتناع المواطن بنجاعتها كما من حقه معرفة الأخطار المحيطة به.

وقد حرصت الدولة الجزائرية على تبني برامج من أجل التهيئة الساحلية بعد تحديد معالم* الساحل الجزائري في اطار القانون 02-02 المؤرخ في 02 فيفري 2002 المتعلق بحماية الساحل وتثمينه ، الذي تبني المبادئ التالية¹ :

-التممية الإجتماعية والاقتصادية .

-ترشيد استعمال الموارد الطبيعية في المنطقة الساحلية .

تحديد معالم الساحل الجزائري قام به مكتبي الدراسة التابعين للوكالة الوطنية للتهيئة العمرانية "ANAT" والمركز الوطني للدراسات والبحث التطبيقي للسكن "CNERU" وقد قدرت مساحة الساحل الجزائري بعد في هذه الدراسة ب 1622 كلم.

1-تقرير صادر عن وزارة البيئة والتهيئة العمرانية ،تحديد معالم الساحل، ص 1 ، الموقع الإلكتروني www.mate.gov.dz

الفصل الثاني أزمة التلوث البحري في الجزائر وأساليب إدارتها

-الوقاية من الآثار السلبية التي تؤثر على المنطقة الساحلية.

في نفس الاطار من أجل المراقبة الفعالة لجودة مياه البحر ومراقبة مدى تلوثها فإن وزارة التهيئة العمرانية والبيئة بالتنسيق مع المرصد الوطني للبيئة والتنمية المستدامة والمعهد الوطني لعلوم البحار وتهيئة الساحل قامت بإطلاق برنامج يقوم على¹:

-مراقبة جودة المياه والكائنات البحرية في الوسط البحري على طول الساحل الجزائري .

-تقييم حركية الموانئ ومخلفاتها ومدى تأثيرها على الوسط البيئي.

وهي مخططات وقائية الهدف منها التحكم في التلوث البحري من خلال معرفة مصادره .

كذلك في نفس السياق نجد برامج التهيئة الساحلية لمدينة الجزائر ، وهران ، وعنابة والتي أوكلت الدراسة للمكتب البرتغالي « DHV FBO » للدراسات من أجل²:

-التحكم في التجمعات السكانية المتواجدة بهذه المنطقة نظرا لتركزها العالي بها.

-التسيير الفعال للمورد المائي .

-حماية المناطق الطبيعية وترقيتها .

¹تقرير صادر عن وزارة البيئة والتهيئة العمرانية، المرجع السابق ، ص 2 .

²نفس المرجع ، ص 4.

الفصل الثاني أزمة التلوث البحري في الجزائر وأساليب إدارتها

ولقد جاء القانون 04-20 المتعلق بالوقاية من الأخطار الكبرى وإدارة الكوارث في إطار التنمية المستدامة لمواجهة الأخطار التي تشكل أزمات حقيقية وجب مواجهتها ، ولقد تضمن القانون عدة أنظمة منها:

- نظام اليقظة الوطني¹ « SNAV »: حيث نصت المادة 17 من القانون 04-20 أن كل المخططات العامة يجب أن تتضمن نظام يقظة وطني من أجل محاول استباق الخطر والتمكن من الإنذار قصد التقليل من تأثيراته على الممتلكات والأشخاص.

تقوم اليقظة على المراقبة المستمرة وتحليل وتثمين المعطيات ومنه تقدير زمن حدوث الكوارث والأزمات لتشغيل نظام الإنذار.

- نظام الإنذار² « SNAA » :

تندرج تحت عملية الإنذار إعلام السكان بكل ما يهدد أمن وسلامة الأفراد وممتلكاتهم ، وينقسم نظام الإنذار إلى نظام وطني ومحلي من أجل التغطية الشاملة للإقليم .

كذلك يجب أن يتضمن المخطط :

- دراسة حول التداعيات البيئية: حيث تتكفل هذه الدراسة بتوضيح تأثير المشاريع والمنشآت على البيئة وذلك من أجل التخفيف من المشاكل الناجمة عنها والوقاية منها.

3-الجمهورية الجزائرية الديمقراطية الشعبية قانون 04-20 المتعلق بالوقاية من الأخطار الكبرى وتسيير الكوارث في إطار التنمية

المستدامة المؤرخ في 25 ديسمبر 2004، الجريدة الرسمية، العدد 84، ص 17.

² نفس المرجع، ص ص 17-18.

الفصل الثاني أزمة التلوث البحري في الجزائر وأساليب إدارتها

وهذه الدراسة من شأنها تقدير نوع وكميات النفايات المنبعثة والأضرار الناجمة وتأثير المؤسسة على الوسط البيئي ما يمكن القائمين باتخاذ كافة الإجراءات اللازمة للتقليل من المخاطر.

بالرغم من الجهود المبذولة في سبيل الوقاية إلا أن التحول من مرحلة الخطر إلى مرحلة الكارثة والأزمة واردة جدا ، لذا سهرت الدولة الجزائرية على إعداد مخططات تفعل فور حدوث الأزمة لإدارتها بشكل فعّال.

لقد إعتبر المشرع الجزائري التلوث من الأخطار الكبرى الواردة في نص المادة العاشرة من القانون 20-04 لذا قنن إنشاء مخططات تنظيم التدخل والنجدة «^{*} plan orsec » ، حيث تعتبر هذه المخططات شكل من أشكال الإدارة الموقفية¹ بحيث أن الفريق القائم عليها يُحل بزوال الخطر الذي أدى لتشكله ، وقد تمت مراعاة سرعة الإدارة والجاهزية لمواجهة الموقف من خلال إعتتماد مخطط إستعجالي لكل من البلدية والولاية .

تهدف هذه المخططات المنظمة للتدخلات للإستجابة إلى الظروف الأزمومية بفعالية ومرونة من خلال حشد الموارد البشرية وتعبئتها ورصد الامكانات المادية اللازمة لها عند تفعيلها.

مما سبق يمكن القول أن القانون 20-04 المتعلق بالوقاية من الأخطار الكبرى وتسيير الكوارث في إطار التنمية المستدامة يعتبر بمثابة الإطار العام الذي لإدارة الأزمات الوقتية الناجمة عن الكوارث ومنها أزمة التلوث البحري فيورودها ضمن المادة العاشرة يكون المشرع الجزائري قد أرسى القواعد العامة من أجل مكافحته والوقاية منه .

^{*} العبارة orsec هي إختصار ل: تنظيم استجابة الأمن المدني وكانت سابقا تنظيم التدخلات . وهي باللغة الفرنسية كالاتي :

Organisation de la repense de sécurité civile, anciennement organisation des secours .

¹ حداد جمال ، الإدارة الموقفية وتطبيقها في الإدارة العمومية الجزائرية ، أطروحة دكتوراه ، جامعة محمد خيضر بسكرة ، سنة 2013 ، ص 128.

إجمالاً يمكن القول أن الجزائر تعاني من تلوث بحري ناجم عن التمرکز العالي للسكان في المنطقة الشمالية ما جعلها مركزاً لمختلف القواعد الصناعية التي تحول قنوات صرفها للبحر دون معالجة كما أن النشاط النفطي في المنطقة باعتبارها من أهم طرق النقل جعلها واقعة تحت تهديد التلوث النفطي الناجم عن التسربات النفطية وحوادث الإصدام بين ناقلات النفط ما يشكل أزمة ، هذا الأمر جعل الجزائر تصادق على مجموعة من الاتفاقيات الدولية والإقليمية القائمة على مبدأ التعاون الدولي في مواجهة أزمة التلوث البحري ، واتفاقيات اقليمية بسبب خصوصية المنطقة المتوسطية التي يعتبر بحرها من البحار الشبه المغلقة التي تبنت آلية وقائية وتدخلية تُفَعَّل عند رصد تلوث بحري في المنطقة المغاربية .

كما أن الجزائر من أجل الارتقاء في مجال حماية البيئة البحرية وإدارة أزمة التلوث البحري خلقت آلية خاصة تجسدت في المرسوم التنفيذي 14-264 وهو ما سنتطرق إليه في الفصل الثالث.

الفصل الثالث:

إدارة أزمة التلوث البحري في الجزائر على

ضوء المرسوم التنفيذي 14-264

حرصا من الدولة الجزائرية على استباق الأزمات قامت بخلق آلية تهدف لإدارة أزمة التلوث البحري في المنطقة عبر المرسوم 14-264 الذي جاء من اجل الارتقاء في مجال حماية البيئة البحرية من خلال خلق نظام يساهم في مواجهة مختلف الاخطار و الحوادث الواقعة في المحيط البحري.

لقد جاء هذا المرسوم من اجل التقليل و القضاء على مختلف الاثار الناجمة عن حادث تلوث بحري سواءا كان حادث تسرب نفطي او تلوث ناجم عن اصطدام ناقلتين بحريتين او غيرهما

كما جاء ايضا بهدف مطابقة الموارد البشرية و الهيكلية مع مختلف اللجان المنبثقة عنه سواء ولائية او جهوية او وطنية وهذا من اجل فعالية قصوى عند الاستجابة و التدخل في حالة وقوع التلوث البحري .

بالإضافة إن النظام المنبثق عن المرسوم يعتبر بمثابة نظام للإنذار يساهم في مكافحة الفعالة و الناجعة في حالة وقوع أزمة التلوث البحري.

سنتطرق في هذا الفصل لنظام تل بحر وكيفية مكافحته للتلوث البحري عند وقوع الأزمة، كما سنتعرض للأطراف الفاعلة ودورها عند تفعيله ، انتهاءً بتقييم للآلية.

المبحث الأول: نظام تل بحر لإدارة أزمة التلوث البحري في الجزائر

بإسقاط الجانب النظري للدراسة فإننا نجد أنه قد تم خلق نظام تل بحر من أجل الإدارة الفعالة والناجعة لأي أزمة تلوث بحري في الجزائر وهذا من خلال خلق لجان على مختلف المستويات التي تقوم بوضع المخططات اللازمة لمكافحة التلوث البحري .

المطلب الأول : تعريف لجان تل بحر وتشكيلتها

جاء المرسوم التنفيذي 14-264 بلجان تتمركز على مختلف المستويات وذلك مراعاة لردود الإستجابة عند حدوث التلوث البحري .

ففي المستوى الأول عندما يكون حجم ومستوى التلوث الذي حدث بالمنطقة في حدود قدرات ووسائل مكافحة الموجودة ولا يتطلب مساندة الجهات الأخرى .

هنا نجد لجان تل بحر الولائية توجد على مستوى الولايات ذات الواجهة البحرية ، وتشمل عدة مصالح تحت رئاسة الوالي المختص إقليميا ¹ .

يتم تعيين اعضاء اللجنة الولائية بموجب قرار من الوالي ، مع إرسال نسخة من هذا الاخير-أي قرار التعيين- الى الامانة الدائمة تل بحر.

وتشمل²:

- - قائد المجموعة الاقليمية لحراس الشواطئ.
- -قائد المجموعة الاقليمية للدرك الوطني.
- -رئيس امن الولاية .

¹ -الجمهورية الجزائرية الديمقراطية الشعبية، المرسوم التنفيذي 14-264 المتعلق بتنظيم مكافحة التلوثات البحرية وإحداث

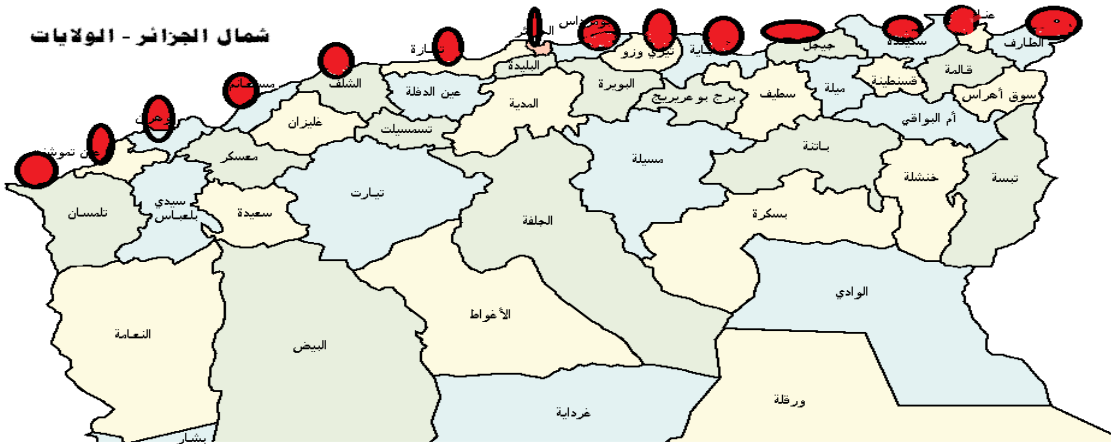
مخططات إستعجالية لذلك، الجريدة الرسمية، العدد 58، المادة 5، ص 11.

² نفس المرجع، المادة 4، ص 11.

- -مدير الحماية المدنية للولاية.
- -المدير الولائي المكلف بالطاقة.
- -المدير الولائي المكلف بالنقل .
- -المدير الولائي المكلف بالأشغال العمومية .
- -المدير الولائي المكلف بالبيئة .
- -المدير الولائي المكلف بالصحة .
- -المدير الولائي المكلف بتكنولوجيات الاعلام والاتصال.
- -المدير الولائي المكلف بالصيد البحري.
- -رئيس المركز الفرعي لعمليات المراقبة والإنقاذ في البحر.
- -المديرين العامين لمؤسسات الموانئ المعنية .
- -ممثل عن المحافظة الوطنية للساحل.

وهي موزعة على النحو الموضح في الخريطة

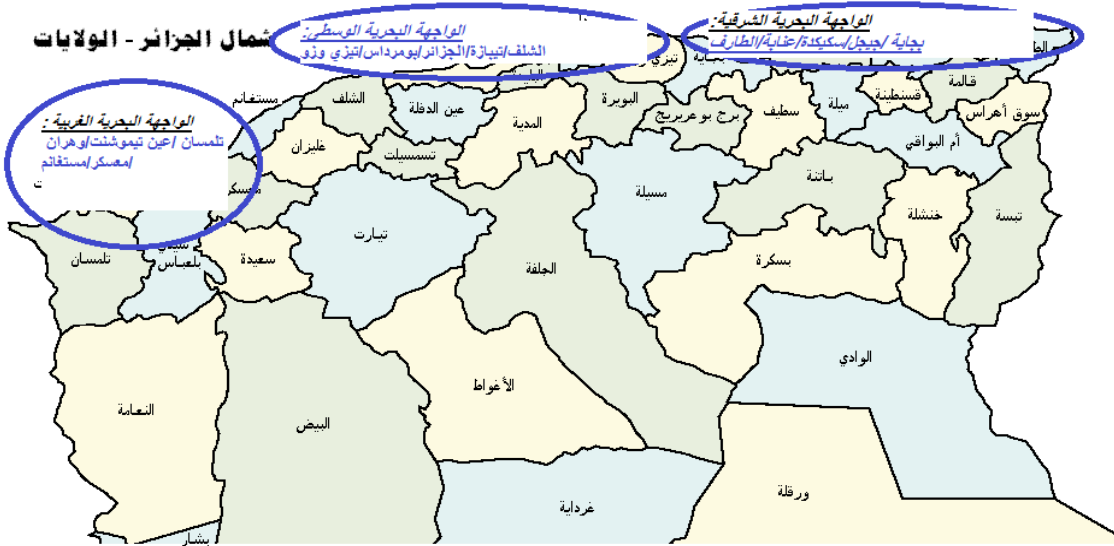
خريطة رقم 1 :توزيع لجان تل بحر الولاية على الولايات



من إعداد الطالبة بالإعتماد على المرسوم التنفيذي 14-264

أما على المستوى الثاني وهو عندما يكون حجم ومستوى التلوث الذي حدث بالمنطقة أكبر من قدرات ووسائل مكافحة الموجودة بالمنطقة ويتطلب مساندة أكثر من جهة ، وعليه تم خلق لجان تل بحر الجهوية المتوافقة مع الواجهات البحرية الثلاث .

خريطة رقم 2 : توزيع لجان تل بحر الجهوية على الواجهات البحرية .



المصدر : من إعداد الطالبة بناء على المرسوم التنفيذي 14-264

• وتضم اللجنة الجهوية تل بحر الأعضاء المعينون بموجب قرار من وزير البيئة وهم¹ :

•-(1)-ممثل عن الوزير المكلف بالداخلية .

•-(1) ممثل عن الوزير المكلف بالطاقة.

•-(1) ممثل عن الوزير المكلف بالنقل.

1-المرسوم التنفيذي 14-264 المتعلق بتنظيم مكافحة التلوثات البحرية وإحداث مخططات استعجالية لذلك المرجع السابق ، المادة 8

ص 12.¹

- (1) ممثل عن الوزير المكلف بالأشغال العمومية .
 - (1) ممثل عن الوزير المكلف بالبيئة.
 - (1) ممثل عن الوزير المكلف بالصحة.
 - (1) ممثل عن الوزير المكلف بتكنولوجيات الاعلام و الاتصال .
 - (1) ممثل عن الوزير المكلف بالصيد البحري و الموارد المائية.
 - رئيس المركز الجهوي للمراقبة و الإنقاذ .
 - ممثل (1) عن المديرية العامة للأمن الوطني على المستوى الجهوي.
 - قائد المجموعة للواجهة البحرية لحراسة الشواطئ المعنية .
 - (1) ممثل عن القيادة الجهوية للدرك الوطني المعنية .
 - (1) ممثل عن المديرية العامة للحماية المدنية.
 - المفتش الجهوي للبيئة المعني.
 - ممثل عن المحافظة الوطنية للساحل.
- إن التدرج من المستوى الولائي للمستوى الجهوي يجعل من عملية إدارة الأزمة أمرا يسيرا ويتوافق مع متطلبات الإستجابة الفورية عند تفعيل المخططات كما من شأنه جعل باقي اللجان على المستويات المختلفة في حالة تأهب ويقظة دائمة من أجل رصد التلوث البحري الذي يمكن امتداده وانتشاره في المناطق المجاورة .

أما المستوى الثالث عندما يكون حجم ومستوى التلوث كبيرا ، ويتطلب ذلك تدخل ومساعدة جهات عديدة ومركزية ، قد تم خلق اللجنة الوطنية تل بحر المتواجدة على مستوى وزارة البيئة والتهيئة العمرانية وتضم التشكيلة الآتية¹ :

- (3) ممثلين عن وزير الدفاع الوطني.
- (3) ممثلين عن الوزير المكلف بالداخلية و الجماعات المحلية.
- ممثل (1) عن وزير الشؤون الخارجية .
- (2) ممثلين عن وزير المالية.
- (3) ممثلين عن الوزير المكلف بالطاقة.
- (2) ممثلين عن الوزير المكلف بالنقل .
- (1)ممثل عن الوزير المكلف بالموارد المائية.
- (2) ممثلين عن الوزير المكلف بالأشغال العمومية.
- (3) ممثلين عن الوزير المكلف بالبيئة.
- ممثل (1) عن الوزير المكلف بالثقافة.
- (1)ممثل عن الوزير المكلف بالتضامن الوطني.
- (1) ممثل عن الوزير المكلف بالصحة.
- (1) ممثل عن الوزير المكلف بتكنولوجيات الاعلام و الاتصال.

1-المرسوم التنفيذي 246-14 المتعلق بتنظيم مكافحة التلوثات البحرية وإحداث مخططات استعجالية لذلك المرجع السابق ، المادة

12، ص 12.¹

•-(1) ممثل عن الوزير المكلف بالسياحة .

•-(1) ممثل عن الوزير المكلف بالصيد البحري و الموارد الصيدية .

يتم تعيين الاعضاء بموجب قرار من الوزير المكلف بالبيئة بناء على اقتراح من السلطات التي ينتمون اليها.

المطلب الثاني : مهام لجان تل بحر

حدد المرسوم التنفيذي مهام كل لجنة من اللجان حيث تضطلع اللجنة الولائية تل بحر بالمهام التالية :

•-اعداد مخطط تل بحر ولائي.

•-السهر على تنفيذ مخططات تل بحر الولائية.

•-تحديد كل التدابير الواجب اتخاذها للوقاية من التسربات عند وقوع التلوث.

•-القيام بتخطيط و تقدير التدريبات والتمرينات الافتراضية .

•-متابعة سير عمليات المكافحة .

• - امداد المناطق المنكوبة .

• - اعداد تقارير تقييمية للتدريبات و التدخلات .

•-تحديد المناطق الهشة او ذات الاخطار الكبرى .

•-اقتراح كل تدبير من شأنه تدعيم تل بحر .

•-تقديم تقرير سداسي للجنة الجهوية وإرسال نسخة منه للأمانة العامة .

أما اللجان الجهوية تل بحر فقد حددت مهامها على النحو الآتي :

- اعداد المخطط الجهوي تل بحر والسهر على تنفيذه .
 - -تحديد التدابير التي يمكن اتخاذها للوقاية من التسربات.
 - -القيام بتخطيط وتقدير الترتيبات او التمرينات الافتراضية .
 - -متابعة سير عمليات مكافحة من تفعيل المخطط الى اختتامه.
 - -اعداد تقرير للتدريبات و التدخلات .
 - -اقتراح كل تدبير من شأنه تدعيم تنظيم تل بحر على اللجنة الوطنية .
 - -تقديم تقرير سداسي للجنة الوطنية تل بحر حول أنشطة اللجنة الجهوية تل بحر و ارسال نسخة منه للأمانة العامة .
- كما تكلف اللجنة الوطنية تل بحر بتنسيق أعمال مختلف الدوائر الوزارية والهيئات وهذا من خلال:
- -اعداد برنامج سنوي لمختلف النشاطات .
 - -السهر على تنفيذ مخططات تل بحر الوطني.
 - -القيام بتخطيط تدريبات و تمرينات افتراضية لتنفيذ مخطط تل بحر بالتشاور مع اللجان المعنية .
 - - متابعة سير عمليات مكافحة التلوث من التفعيل للاختتام .
 - -تقرير مدى ملائمة اللجوء للتعاون الدولي .

•- العمل على اعداد خريطة وطنية للمناطق الهشة أو ذات اخطار كبرى بالتنسيق مع اللجان الاخرى .

•- العمل على اعداد ادلة تطبيقية وكتيبات استعمال حول مختلف الميادين المرتبطة بإعداد مخططات استعجالية .

•- تطوير علاقات التعاون مع الهيئات الاجنبية و الدولية .

•- تقديم تقرير سنوي للوزير الاول حول وضعية تحضير مختلف مخططات تل بحر -يمكن للجنة الوطنية استحداث لجان فرعية تقنية .

الملاحظ في هذه المهام أن المشرع الجزائري خول صلاحية صياغة المخططات للجان المعين أعضاؤها سلفا ، وهم من مختلف القطاعات الوزارية ما يسمح بالأخذ بعين الاعتبار العوامل المسببة للتلوث البحري حسب خصوصية كل منطقة ، كما من شأن توزيع اللجان على مختلف الولايات والواجهات أن تسرع من عملية الإستجابة عند الأزمة وتُفَعّل مخططات تل بحر بكل سهولة نظرا لامركزية القرار .

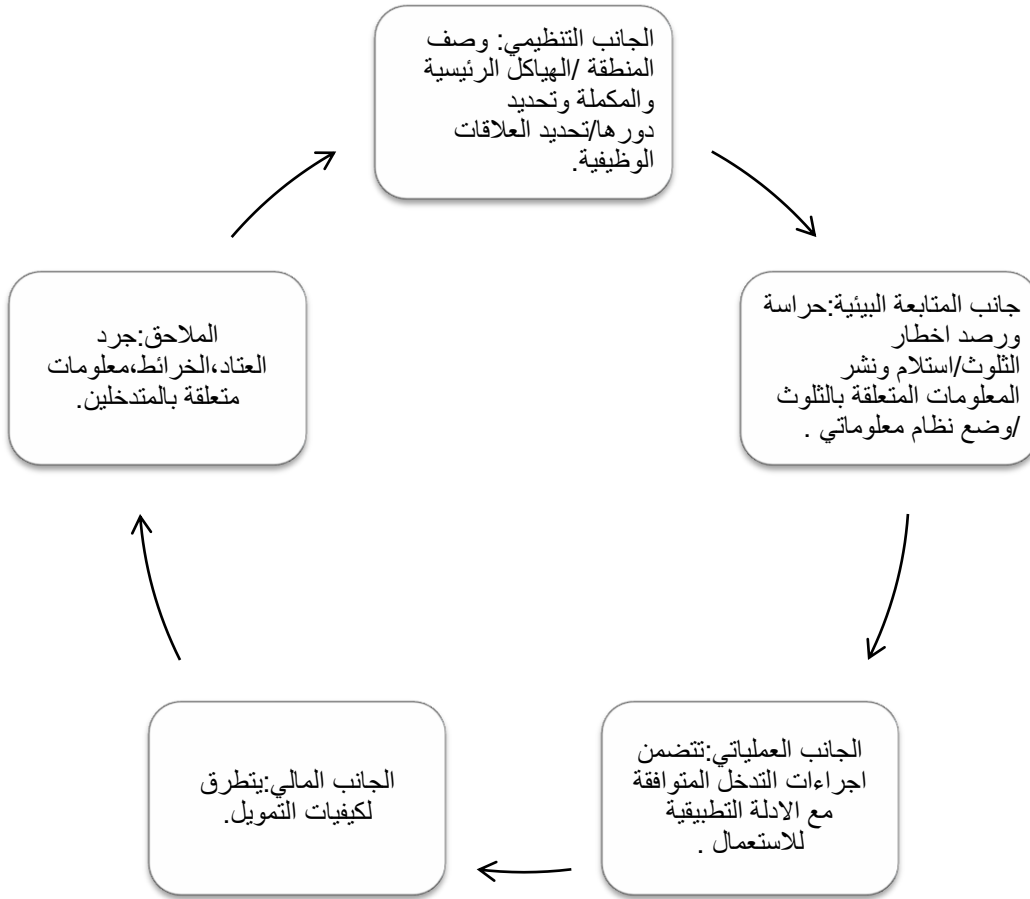
المطلب الثالث : مخططات لجان تل بحر لمكافحة التلوث البحري

تنقسم مخططات مكافحة التلوث البحري حسب تقسيم اللجان ، حيث تقوم كل لجنة من لجان تل بحر باستحداث مخطط بما يتوافق مع طبيعة المنطقة المنصبة فيها ، إلا ان جميع تلك المخططات الولائية والجهوية والوطنية تشترك في النقاط التالية¹:

1-المرسوم التنفيذي 14-264 المتعلق بتنظيم مكافحة التلوثات البحرية وإحداث مخططات استعجالية لذلك المرجع السابق،المواد من

24 إلى 28 ، ص ص 14 15 .¹

- الجانب التنظيمي: ويشمل وصف المنطقة والهيكل الرئيسية والثانوية المشاركة في التدخل، والوسائل البشرية والمادية .
 - جانب المتابعة البيئية: يشمل البيئية: حراسة ورصد اخطار التلوث، استلام ونشر المعلومات المتعلقة بالتلوث، وضع نظام معلوماتي لمعالجة المعطيات البيئية.
 - الجانب العملي: تتضمن اجراءات التدخل المتوافقة مع الادلة التطبيقية للاستعمال مع بيانات حول كل حادث وقع سابقا .
 - الجانب المالي: يتطرق لكيفيات تمويل الوسائل الواجب المستعملة في عملية المكافحة وتمويل اللجان واجراءات التعويض .
- ويوضح الشكل الاتي محتوى مخطط تل بحر



المصدر : من إعداد الطالبة بناء على المرسوم التنفيذي 14-264 .

إن هذه المخططات سواء كانت على المستوى الولائي أو الجهوي أو الوطني تعتبر من الإجراءات الهامة في الإدارة الموقفية حيث يمكن للقائم على إدارة الأزمة تفعيلها عند رصد بوادر الأزمة ، وهذا من شأنه أن يسهل من عملية الإدارة ويساهم في اتخاذ جميع القرارات الحاسمة بسهولة لوجود إرشادات مسبقة وخطوات يجب اتباعها عند تفعيل المخطط .

المبحث الثاني : التنسيق العملي عند تفعيل مخططات تل بحر

يعتبر التنسيق بين مختلف الاطراف الفاعلة إحدى ركائز الإدارة الفاعلة ، وعليه سنتطرق في هذا المبحث لمختلف الأطراف المتدخلة في إدارة أزمة التلوث البحري في الجزائر وكيفية إشرافها والتنسيق الميداني بينها.

المطلب الاول : الأطراف الفاعلة عند تفعيل مخططات تل بحر

جاء المرسوم التنفيذي 14-264 ليحدد الاطراف المتدخلة عند تفعيل المخططات والتي يمكن تقسيمها إلى الاطراف الرئيسية المحددة في نص المادة 35¹ وهم المصلحة الوطنية لحراسة الشواطئ التابعة لقيادة القوات البحرية garde de cote والحماية المدنية ومختلف الوزارات المُشكّلة للجان ، وأطراف ثانوية وخاصة يمكن لها التدخل بموجب نصوص خاصة أو بحكم طبيعة نشاطاتها .

1-الأطراف الرئيسية عند تفعيل مخططات تل بحر

أ- الحماية المدنية : تعتبر الحماية المدنية من المؤسسات الامنية التي لها صفة التدخل أثناء وقوع الأزمات ، ويستعمل عادة هذا المصطلح في أوروبا للإشارة إلى دور الحكومة في حماية السكان المدنيين في حالة الكوارث الطبيعية و التكنولوجية .

وهي تتطوي تحت مفهوم الدفاع المدني الذي يُعرف بأنه :الاجراءات والتدابير الوقائية الكفيلة بحماية السكان وممتلكاتهم في مواجهة كل الأخطار والتهديدات.²

¹-الجمهورية الجزائرية الديمقراطية الشعبية، المادة 35 من المرسوم التنفيذي 14-264 المؤرخ في 22 سبتمبر 2014 المتعلق بمكافحة التلوثات البحرية وإحداث مخططات استعجالية، الجريدة الرسمية، العدد 58، ص15 .

²-محمد بن صالح العصيمي ، الدفاع المدني في الحرب والسلام ، المركز العربي لدراسات الأمنية والتدريب ، الرياض، 1993، ص

تقوم الحماية المدنية على مجموعة من المبادئ وهي: الوقاية ، الرد ، الإخلاء الطارئ والتحسين والاستعداد ، وتسخر أجل الوقاية والحماية من كل الأخطار .

تدار الأزمة من قبل الحماية المدنية وفق المراحل التالية:¹

1- المرحلة الوقائية: فيها تقيم الإمكانيات والمكتسبات وترسم الخطط ، وتراقب التجهيزات .

2- مرحلة الأزمة: تستخدم هنا جميع الامكانيات والوسائل المتوفرة كما يمكن الاستعانة بكل الاراء والاستشارات من أجل تخطي الأزمة .

3- المرحلة البعدية: أو مرحلة تسيير الازمة وتحدد على المستويات المشار اليها سابقا وفيها يتم ضمان العلاج للمتضررين وانقاذ الاشخاص واعادة اصلاح البنى التحتية .

مما سبق يمكن القول أن الحماية المدنية لها عمل وقائي قبل وقوع الأزمة من خلال تحديد المهام ووسائل التدخل والإبقاء على الاجهزة المتاحة والمتوفرة على أهبة الاستعداد ، كما لها عمل تدخلية وقت الأزمة حيث يسهر على اطلاق الانذار وتجديد العدة والعتاد اللازمين من أجل القضاء على الأزمة.

2- المصلحة الوطنية لحراسة الشواطئ :

لقد أوجدت المادة 35 في فقرتها الاولى الأساس القانوني لتدخل المؤسسة العسكرية ممثلة في المصلحة الوطنية لحراسة الشواطئ في ادارة أزمة التلوث البحري في الجزائر بإعتبارها من المؤسسات الصلبة التي تتميز بعنصر التنظيم ، كما نجد الأسس القانونية في

¹ شريف صورية، إدارة الكوارث الطبيعية واستراتيجية الدفاع المدني في الجزائر مذكرة ماستر ، المدرسة الوطنية العليا للعلوم السياسية، ص 10-11.

نصوص خاصة التي تُمكن الجيش الوطني الشعبي من التدخل والمساهمة في إدارة الأزمة منها القانون رقم 91-23 المؤرخ في 6 ديسمبر 1991 المتعلق بمساهمة المؤسسة العسكرية في مهام حماية الأمن العمومي خارج الحالات الاستثنائية كذلك المرسوم الرئاسي رقم 91-488 المؤرخ في 21 ديسمبر المتعلق ايضا بمساهمة الجيش الوطني الشعبي في مهام حماية الأمن العمومي خارج الاحالات الاستثنائية ويضاف اليهما التعليمات رقم 492 المؤرخة في 21 أوت 2005 المتضمنة تشكيلة وكيفيات تدخل الجيش الوطني الشعبي في حالات الكوارث.¹

أما بالنسبة للوزارات فيمكن ذكر²:

*وزارة الصحة ويظهر عملها مكملًا لعمل وزارة البيئة حيث يمكن لها تحديد بعض المستشفيات القريبة من الشريط الساحلي بهدف التوجيه المباشر للمصابين لها من أجل تقديم الإسعافات اللازمة بعد عملية الانقاذ وبالتالي تكون بمثابة مراكز استقبال متخصصة .

* وزارة الاتصال :يكمّن دور هذه الوزارة عند تفعيل المخطط في كونها همزة وصل بين موقع الحدث والمواطن من جهة وبين موقع الحدث والوزارات من جهة اخرى.

وزارة الطاقة والمناجم : يتجلى دور هذه الوزارة عند تفعيل المخطط في تقديمها لكافة البيانات والمعطيات اللازمة حول منابع النفط وشبكات الامداد بالغاز ، فالتحديد الدقيق لهذه الأماكن من شأنه المساهمة في تحديد منابع التسرب من أجل احتوائها في أقل الأجل الممكنة .

¹-شريف صورية، المرجع السابق، ص 48-49

²- من إعداد الطالبة، ورقة عمل بعنوان الوزارات المتماشية مع نظام تل بحر في إطار التريص الميداني لدى وزارة البيئة والتهيئة العمرانية، فيفري 2015.

* وزارة الأشغال العمومية : تقدم الوزارة كل المعدات اللازمة والموارد المادية من أجل احتواء التلوث.

* وزارة الصيد والموارد الصيدية : عند تفعيل المخطط تقدم الوزارة المعطيات اللازمة حول مكان تواجد الثروة السمكية والمرجانية من أجل تحديد طريقة مكافحة التلوث .

* وزارة النقل :يعتبر فتح مجال النقل البحري خطوة هامة من شأنها المساهمة في مكافحة التلوث البحري في المياه الإقليمية الجزائرية وهذا اما بالتبليغ عن وجود التلوث ا, المساعدة في اجلاء المسعفين كما أنها تقنن قواعد السلامة .

* وزارة التعليم العالي والبحث العلمي¹ : يكمن دور الوزارة في تزويد اللجان بمختلف الاطارات والكفاءات المناسبة وأخر البحوث المتعلقة بمكافحة التلوث البحري.

* وزارة الخارجية : يعد موضوع البيئة موضوعا دوليا قبل ان يكون موضوعا وطنيا ، باعتبار البحر إرث مشترك بين الدول مما يتوجب المحافظة عليه ومن أجله تبرم الاتفاقيات والمعاهدات وتعدد المؤتمرات الدولية في سبيل حمايته ، ويكمن دور الوزارة عند تفعيل المخطط في كونها همزة وصل والناطق الرسمي باسم الدولة الوطنية إذا ما كنا بصدد تلوث بحري إقليمي .

2- الأطراف الثانوية :

يمكن إضافة المحافظة الوطنية للساحل التي تعتبر هيئة عمومية مكلفة بالسهر على تنفيذ السياسة الوطنية لحماية الساحل وتثمينه ويمكن دورها في مكافحة التلوث البحري في :

- إنشاء مخطط لتهيئة الساحل

1-، ورقة عمل بعنوان الوزارات المتماشية مع نظام تل بحر في إطار التريص الميداني لدى وزارة البيئة والتهيئة العمرانية المرجع السابق .

- إجراء التحاليل الدورية والمنتظمة للمياه البحرية .

وفي إطار الأطراف الثانوية يمكن إضافة مؤسسة سونطراك والتي تعتبر شركة وطنية للبحث ، الإنتاج ، النقل ، التحويل وتسويق المحروقات* ، وقد انضمت للدول المصدرة للبترول سنة 1969، ويهدف المحافظة على البيئة وترقيتها قامت شركة سونطراك بتبني نظام HSE نظام إدارة الصحة والسلامة البيئية وهذا من خلال تبنيها شعار: "لا حوادث ، لا إصابات للعمال ، لا تأثير على البيئة"¹.

كما تسعى مؤسسة سونطراك عبر مختلف فروعها للمحافظة على البيئة باتباع القوانين والمراسيم في مجال حماية البيئة².

أما دورها في مجال مكافحة التلوث البحري فيتجلى في المخططات الداخلية لمكافحة التلوث وهو ما يمكنها من الوقاية والتدخل السريع عند وقوعه.

المطلب الثاني : إشراف وزارة البيئة والتهيئة العمرانية على إدارة أزمة التلوث البحري

لقد تأثرت الوظيفة الوقائية والتدخلية للبيئة بالطابع الغير المستقر للإدارة المركزية والتي لم تعرف ثباتا طيلة سنوات الاستقلال .

تجدر الإشارة أن مهمة حماية البيئة في الجزائر لم تعرف استقرارا حيث اضطلعت بمهمة الحماية عدة وزارات ،إلى أن تم استحداث وزارة التهيئة العمرانية والبيئة بموجب المرسوم التنفيذي 01-09 المؤرخ في جانفي 2000 المتضمن تنظيم الإدارة المركزية في وزارة تهيئة الإقليم والبيئة سابقا ليعدل اسمها لوزارة البيئة والتهيئة العمرانية .

^{*} حسب المرسوم 66-292 تم تعديل الطبيعة القانونية لمؤسسة سونطراك حيث كانت سابقا الشركة الوطنية للبحث والنقل والتحويل.

¹ -بالضياف العيد، المؤسسة الإقتصادية بين أهدافها وتحقيق التنمية المستدامة: دراسة حالة سونطراك، مؤكرة ماستر، جامعة قاصدي مرباح، 2013، ص24.

² بالضياف العيد ، نفس المرجع ، ص 49

لقد سعت وزارة البيئة والتهيئة العمرانية لوضع أساس قانوني ينظم مكافحة التلوث البحري من خلال المرسوم التنفيذي 14-264.

تقوم الوزارة بالإشراف على إدارة الأزمة من خلال محددين :

*المحدد الوقائي قبل وقوع الأزمة : وذلك من خلال إنشاء بنك المعلومات متعلق بالتلوث البحري وكيفية مكافحته ، والسهر على تجديد المعلومات المتعلقة بوسائل المكافحة.

- إعداد مختلف التقارير والخرائط حول مناطق التلوث البحري .

-المشاركة في فعاليات المؤتمرات الوطنية والدولية المتعلقة بالتلوث البحري .

المحدد التدخلي عند وقوع الأزمة : عبر :

-التنسيق بين مختلف اللجان وتحديث معطياتها .

-الإشراف على مختلف الأطراف المتدخلة والمكونة للإدارة في شقيها البري والبحري.

-الإمداد بالوسائل اللازمة لتسهيل عملية مكافحة التلوث البحري .

-الحصول على الموارد اللازمة لتسهيل عملية مكافحة التلوث البحري .

-تنظيم تدخلات المتطوعين .

-السهر على تنظيف الشواطئ من التلوثات البحرية .

المطلب الثالث: التنسيق بين المؤسسة العسكرية "خفر السواحل" والحماية المدنية

حدد المرسوم التنفيذي 14-264 صلاحيات كل من خفر السواحل والحماية المدنية في نص المادة 35 حيث تتولى إدارة عمليات المكافحة وتنسيقها في البحر المصلحة الوطنية لحراسة الشواطئ لقيادة القوات البحرية ، وهذا لما تتمتع به هذه الأخيرة من مقومات تخولها للقيام بالمكافحة والإنقاذ.

وتتمثل مهام المصلحة الوطنية لحراسة الشواطئ في :

-مساندة الجهات المدنية : حيث تقوم الطائرات والسفن والمركبات بنقل الأشخاص والمعدات المتضررة نتيجة لحوادث بحرية ، كما تشارك القوات البرية في المهام الأمنية ، كما أنها تقوم بعمليات المراقبة من خلال الطائرات العسكرية والسفن المجهزة بكافة المعدات اللازمة لمراقبة مسرح الأزمة من الجو أو البحر وتصوير المناطق المتضررة في حالة التلوث البحري.

بالإضافة للمهام الأنفة الذكر فإنها تقوم بمهمة البحث والإنقاذ حيث أنه يصعب على الحماية المدنية القيام بها في عرض البحر .

وهناك عدة محددات تؤدي لتدخل المصلحة الوطنية لحراسة الشواطئ والتنسيق مع القطاع المدني منها¹ :

-أن يكون الحادث أو الكارثة شاملين لمنطقة واسعة وماسة بمرافق استراتيجية وحيوية.

-تحديد المسؤوليات مسبقا بين العناصر المشاركة والأجهزة المدنية المختصة وهذا منعا لإزدواجية التدخل.

¹شريف سورية، المرجع السابق، ص 46 .

أما الوحدة البحرية للحماية المدنية فيمكن دورها في :

-إنقاذ الأشخاص في حدود 300 ثلاثمائة متر من الشاطئ.

-المشاركة في عمليات مكافحة ضد التلوث البحري والمشاركة في عمليات الإنقاذ

وذلك عبر تفعيل إما عمليات البحث والإنقاذ (opérations SAR maritime) أو تفعيل مكافحة ضد التلوث البحري ،او تفعيلهما معا .

وتشرف وزارة البيئة والتهيئة العمرانية على التنسيق بين الحماية المدنية وخفر السواحل

ومن أجل فعالية الإدارة سواء على المستوى البري او البحري لابد من :

-تجنب عنصر المفاجأة من خلال الحصول على المعلومات اللازمة والكافية والدقيقة

وفي التوقيت المكاسب وهذا من شأنه الساهمة في اتخاذ القرارات الحاسمة وزيادة المرونة في اتخاذه .

-الإتصال بين الأجهزة والهيئات المكلفة بالإدارة :في ظل غياب نص في المرسوم

التنفيذي رقم 14-264 كان لابد الرجوع للمرسوم 04-181 المتضمن إنشاء لجنة الإتصال المرتبطة بالأخطار الطبيعية والتكنولوجية الكبرى حيث تقوم ب¹ :

*تحديد وسائل الإتصال الملائمة مع الأوضاع وكيفية الوقاية منها .

* ضبط كفايات المعالجة الإعلامية للأحداث .

*تحديد طرق البث الإعلامي والوقائي.

* تحديد كفايات التشاور بين القطاعات في مجال الاتصال .

¹شريف صورية ،مرجع سابق،ص55.

وتتكون اللجنة من الوزير المكلف بالاتصال رئيسا ويساعده ممثلين من القطاعات
الوزارية التالية:

وزارة الدفاع، وزارة الداخلية والجماعات المحلية، وزارة التهيئة العمرانية والبيئة ، وزارة
الصحة وإصلاح المستشفيات ، وزارة التضامن ،قيادة الدرك الوطني ،والمديرية العامة
للحماية المدنية .

ومن أجل تنسيق أكبر بين الفاعلين فإنه يتم تنصيب خلايا الأزمة مباشرة وفي إطار
التلوث البحري فإنها تفعل حسب حجمه إما اللجنة الولائية او الجهوية أو الوطنية ، بالإعتماد
على مختلف الأجهزة والهيئات المساعدة في الإدارة الجيدة للأزمة .

المبحث الثالث : تقييم آلية إدارة أزمة التلوث البحري في الجزائر

إن كل آلية من الآليات المخصصة للإدارة لا بد من تقييمها من أجل الوقوف على محاسنها و تعزيزها وتحسين نقائصها .

المطلب الأول : تقييم الآلية من حيث الاطار التشريعي

ما يلاحظ على المرسوم التنفيذي 14-264 أنه¹ :

من حيث الاختصاص الاقليمي :

*إن إنشاء اللجان حسب التقسيم العسكري المتعلق باللجان الجهوية من شأنه إحداث تداخل في الجانب العملياتي لعدم وجود مراكز للحماية المدنية على المستوى الجهوي حيث أنه تم الانتقال من الإدارة اللامركزية ممثلة في اللجان الولائية إلى اللجان الجهوية ومنها للإدارة المركزية ممثلة في اللجنة الوطنية ،فالتقسيم الجهوي غير موجود على مستوى الإدارة الجزائرية.

كذلك يجب العمل على إنشاء خلايا على المستوى البلدي تتكفل برصد خطر التلوثات البحرية و وجودها خاصة في المناطق المتمتعة بواجهة بحرية من اجل ترسيخ مبدأ لامركزية الإدارة وتحسين المرودية والنجاعة .

- من حيث الاختصاص النوعي :

*إن تقسيم المهام بين القيادة العسكرية و المؤسسة الأمنية ممثلة في الحماية المدنية دون تنصيب خلية تنسيق بينهما من شأنه عرقلة السير الحسن لعمليات الإنقاذ.

1-من إعداد الطالبة، ورقة عمل مقدمة في إطار التربص الميداني لدى وزارة البيئة والتهيئة العمرانية بعنوان دراسة حول المخطط

الاستعجالي تل بحر ، فيفري 2015¹.

المطلب الثاني : التقييم من حيث الاطار التنظيمي والإداري

يجب تحديد الخطوات المطلوبة و معالجة الأزمة بنظرة عملية من خلال

1 . تقييم الموقف .

2 . تفعيل المخططات .

1 . تقييم الموقف : عندما يتم الإبلاغ عن حادث اصطدام بين ناقلتين نفطيتين

أو وجود تسرب نفطي في الناقل أو من محطة الاستخراج والتقيب ، يتم تسجيل كافة المعلومات بدقة وتجمع البيانات من أجل تفعيل المخططات حسب حجم التلوث الملحوظ كما يجب معرفة كل التداعيات التي يمكن أن تنجر عن التلوث البحري .

إن المرسوم التنفيذي لم يتطرق الى تقييم الموقف الذي من شأنه أن يؤدي لإختيار طرق المكافحة والمخطط الواجب تبنيه كما لم يتطرق إلى امكانية الاستجداد بالمخطط الشبه الإقليمي مع العلم أن المرسوم التنفيذي 14-264 جاء بعد المرسوم الرئاسي 06-302.

2 . تفعيل المخططات :

لقد جاءت إرادة المشرع غير واضحة بحيث أنه لم يحدد من له صلاحية اتخاذ القرار بتفعيل المخططات حتى وإن جاء المرسوم واضحا في كون الوالي هو من يُفعل المخطط على مستوى ولايته وقائد الواجهة البحرية هو من يقوم بتفعيل المخطط على المستوى الجهوي أما على المستوى الوطني فمن له صلاحية التفعيل هو وزير البيئة والتهيئة العمرانية إلا أن ما يُعاب على المرسوم عدم توضيحه لصاحب القرار في تفعيل المخططات عند توزع التلوث على مناطق مختلفة وهل يتم تفعيل المخطط الوطني مباشرة دون باقي المخططات.

المطلب الثالث : التقييم من حيث التنسيق الميداني

لقد جاء المرسوم 14 -264 غامضا في ما يخص¹:

العلاقة بين مختلف اللجان المكونة للمخطط بحيث انه لم يحدد نوعية العلاقة الموجودة بينها وإذا ما كانت هذه اللجان متدرجة هرميا أو متمتعة بالاستقلالية الذاتية أو أنها خاضعة للأمانة الدائمة باعتبارها الهيئة الوحيدة التي ترجع إليها هذه اللجان و تقوم بإرسال التقارير التقييمية و التقارير المتعلقة بالتدخلات.

كذلك لم يشر لمراكز تخزين التجهيزات اللازمة في الموانئ : فغياب هذه المراكز من شأنه هدر الوقت عند تفعيل هذه المخططات ووجودها يضيء الفعالية بحيث يمكن الاستتجاد بها و الوصول إليها في اي مرحلة من مراحل الانقاذ.

*المرسوم لم يحدد توقيت التمارين الميدانية لتفعيل المخطط الاستعجالي فعادة من شأن تمارين المحاكاة اعطاء نظرة مسبقة لصانع القرار مما يمكنه من التسيير الحسن للمخطط عند تفعيله.

كما من شأنها _ التمارين الميدانية _ ان تقوم ب:

- اختبار الإجراءات المنصوص عليها في المخطط الاستعجالي الوطني و تحديد دور كل لجنة من لجان المخطط ومعرفة مدى جاهزيتها .
- نشر فرق التدخل في البحر والبر وتطبيق تعليمات مكافحة التلوث من خلال المعرفة الدقيقة لمكان التدخل و صلاحية كل مؤسسة من المؤسسات المخول لها قانونا للتدخل.

¹ورقة عمل مقدمة في إطار التريص الميداني لدى وزارة البيئة والتنمية العمرانية، مرجع سابق .

• تحديد الوسائل التقنية واللوجستية اللازم استخدامها في عملية مكافحة التلوث البحري و مدى امكانية الوصول اليها في ظرف وجيز .

• دعم التنسيق بين القطاعات المعنية من خلال خلق خلايا تنسيقية تمكن من التحكم الفعال في عملية ادارة مكافحة التلوث البحري .

• تجنب الاختلال الوظيفي في حال حدوث تلوث حقيقي و تحديد وسد الثغرات الواردة في المخطط الاستعجالي الوطني.

* كذلك لم يتضمن المرسوم لطرق التبليغ في حالة اكتشاف تلوث بحري :

ويرد البلاغ عادة من خلال:

• أنشطة الرصد المخطط لها من قبل.

• المراقبة التي تقوم بها الهيئات الحكومية مثل سلطات الموانئ، والقوات البحرية ،

الاعوان المتواجدة على مستوى الموانئ:

➤ من السفن العابرة أو الطائرات التجارية أثناء تحليقها فوق الموقع.

➤ من الجهة المسؤولة عن الحادث.

➤ من عامة الجمهور

تقوم إدارة التلوث البحري في الجزائر على المدخل الموقفي والمدخل الحديث اللذان يساهمان في الإدارة الجيدة من خلال تبني صانع القرار الجزائري لأسلوب اللجان الذي يعتبر من أرقى مراحل التطور التنظيمي في الفكر الإداري، هذه اللجان تبنت التخطيط من أجل مكافحة التلوث البحري حيث يتم تفعيل المخططات بمجرد رصد مظاهر التلوث البحري واستشعار بوادر الأزمة .

تساهم عدة أطراف في عملية الإدارة وهذا راجع للصلاحيات الممنوحة لها بموجب المرسوم التنفيذي 14-264 حيث أن عملها يكون متجانسا ومُنسقا من طرف وزارة البيئة والتهيئة العمرانية التي تعمل على تبني استراتيجية وقائية تهدف لمكافحة التلوث البحري قبل ظهور الأزمة و سياسة تدخلية بمجرد رصد الأزمة.

قامت الدولة الجزائرية بتبني سياسة استباقية من أجل مكافحة التلوث البحري وتفادي الأزمات الناجمة عنه ، فامتداد الساحل الجزائري على مساحة 1620 كلم مربع وأهمية المنطقة المتوسطية باعتبارها من أهم طرق النقل البحري جعل البحر الأبيض المتوسط يزرح تحت وطأة التلوث البحري.

فمشكلة التلوث البحري هي مشكلة إنسانية لأنها تتعلق بمدى إستغلال الإنسان للبيئة البحرية والمساهمة في تدهورها ، وبالتالي فهي ملازمة لوجوده .

من أجل مكافحة التلوث البحري صادقت الجزائر على عدة اتفاقيات ومواثيق دولية وإقليمية كونه ينتشر في كافة الفضاءات البحرية مما يشكل أزمات بين دول المنطقة . ويساعد التعاون في إطار التنظيمات الإقليمية في وضع خطط وبرامج مكافحة من خلال تجميع الإمكانيات اللازمة .

وفي سبيل إدارة أزمة التلوث البحري قامت الجزائر باستحداث المرسوم التنفيذي 14-264 بهدف مكافحته من خلال تبني تنظيم اللجان المقسمة في عدة مستويات :

المستوى الولائي

المستوى الجهوي

المستوى الوطني

هذا التقسيم يكون حسب حجم ومستوى التلوث في المنطقة ، من شأنه تنظيم مستوى الإستجابة عند إدارة الأزمة وهذا من خلال تقدير حجم الأخطار والأضرار والخسائر ، والسيطرة على البيئة الداخلية والخارجية ، ومعرفة الخيارات المتاحة .

فاللجان القائمة على الإدارة تسعى عبر التخطيط الإستراتيجي لتقييم الموقف واتخاذ الخطوات اللازمة في إدارة الأزمة الناجمة عن حوادث اصطدام الناقلات النفطية والتسربات الناجمة من محطات التنقيب ومياه الموازنة المنبعثة من السفن .

إن الأطراف المساهمة في عملية الإدارة قد نصّ عليها المرسوم التنفيذي 14-264 حيث أنها تساهم في عملية الإدارة بإشراف الوزارة المعنية وهي وزارة البيئة والتهيئة العمرانية التي تنسق كافة عمليات مكافحة على المستوى البري والبحري.

وبالرجوع للواقع العملي:

إن المرسوم تشوبه العديد من النقاط الغامضة التي تتوجب مراجعته من أجل تعزيز مكاسبه ، فبالرجوع لأرض الواقع نجد أن عدد اللجان التي تم تنصيبها قليل مقارنة بحجم امتداد الساحل الجزائري فمن مجمل الولايات الساحلية الخمسة عشر قد تم تنصيب ثلاثة لجان ولائية فقط وهي لجنة تل بحر الولاية لوهراة وعنابة والجزائر العاصمة ، وفي انتظار تنصيب باقي اللجان فإن اللجنة الوطنية تل بحر هي من تقوم بإدارة أي أزمة يتم رصدها . كما أنه في حالة امتداد التلوثات البحرية لتشمل واجهتين بحريتين أو أكثر فإنه يتم تفعيل المخطط الوطني مباشرة .

كذلك بالنسبة لتمويل اللجان فإن المرسوم لم يتطرق لها والأرجح أن هذا راجع كون عملية التمويل من المهام الإدارية التي يمكن تجاوزها مباشرة حيث يُؤمر بالصرف من وزارة المالية مباشرة بهدف التزود بمواد مكافحة التي يتم استيرادها من الخارج . إن النقاط الأتفة الذكر يجب تداركها من أجل تعزيز المرسوم الذي يعتبر مكسبا في مجال إدارة أزمة التلوث البحري ، والذي تم مراعاة الأسلوب الإداري الحديث من خلال تبني نظام اللجان التي تعمل على صياغة المخططات اللازمة لإدارة الأزمة. مما سبق يمكن القول أن التلوث البحري أصبح يشكل خطرا على البيئة هذا ما أدى إلى وجود إجماع دولي على ضرورة الالتزام بحماية تلك البيئة ، وقد ساير المشرع الجزائري هذا التوجه من خلال إصداره لنص للمرسوم 14- 264 المتعلق بتنظيم مكافحة التلوثات البحرية وإحداث مخططات إستعجالية.

قائمة المراجع

باللغة العربية

أ- القوانين

- 1- إتفاقية الأمم المتحدة من لقانون البحار، المادة 1 الفقرة 4، مكان النشر غير موجود، 1982.
- 2- إتفاقية برشلونة الخاصة بحماية البحر الأبيض المتوسط من التلوث، المادة 2 الفقرة أ، مكان النشر غير موجود، سنة، 1976.
- 3- الجمهورية الجزائرية الديمقراطية الشعبية، المرسوم التنفيذي 14-246 المتعلق بتنظيم مكافحة التلوثات البحرية مخططات استعجالية، الجريدة الرسمية، العدد 58.
- 4- الجمهورية الجزائرية الديمقراطية الشعبية، أمر رقم 76-80 المتضمن القانون البحري، الجريدة الرسمية، العدد 29 الصادر ب 10 أبريل 1977.
- 5- الجمهورية الجزائرية الديمقراطية الشعبية، قانون 04-20 المتعلق بالوقاية من الأخطار الكبرى وتسيير الكوارث في إطار التنمية المستدامة المؤرخ في 25 ديسمبر 2004، الجريدة الرسمية، العدد 84.
- 5- البرتوكول المتعلق بمكافحة تلوث البحر الأبيض المتوسط بالنفط والمواد الضارة الأخرى في الحالات الطارئة، المادة 6، برشلونة، 1976.
- 6- الجمهورية الجزائرية الديمقراطية الشعبية، المرسوم الرئاسي رقم 06-302 المؤرخ في 2 سبتمبر 2006 المتضمن التصديق على الاتفاق بين حكومة الجمهورية الجزائرية الديمقراطية الشعبية وحكومة المملكة المغربية وحكومة الجمهورية التونسية المتضمن المخطط الإستعجالي الشبه الإقليمي الموقع بالجزائر في 20 جوان 2005، الجريدة الرسمية، العدد 63.
- 7- الجمهورية الجزائرية الديمقراطية الشعبية، مرسوم رئاسي رقم 91-379 المؤرخ في 12 أكتوبر 1991 المتضمن المصادقة على إتفاقية التعاون في المجال البحري بين دول الإتحاد المغاربي الموقعة في رأس لانوف في الجماهيرية العربية الليبية 9 و10 مارس، الجريدة الرسمية رقم 51، سنة 1991.

الكتب :

- 8¹- أحمد عبد الوهاب عبد الجواد، تلوث البحر الأبيض المتوسط، الطبعة الأولى، مصر، دون تاريخ النشر.
- 9- السيد عليوة، إدارة الوقت والأزمات والإدارة بالأزمات، دار الأمين للنشر والتوزيع، القاهرة، 2003.

- 10-صلاح الدين عامر ،القانون الدولي الجدي للبحار:دراسة لأهم أحكام اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار ، دار النهضة العربية ،القاهرة ،1989
- 11-الضحيان عبد الرحمن ابراهيم ،إدارة الأزمات والمفاوضات ،دار المائر ،المدينة المنورة.
- 12-عامر عبد الياسط ضرار ،إدارة الأزمات رؤية اسلامية ،الطبعة الأولى ،دار الكلمة للنشر والتوزيع ،مصر ،2000.
- 13-عبد العزيز خطاب ،إدارة الأزمات الأمنية ،جامعة نايف للعلوم الأمنية .
- 14-عماد بركات ، إدارة الأزمات والكوارث بين النظرية والتطبيق ،الطبعة الأولى ،دار النهضة ،القاهرة ،2012.
- 15--محمد بن صالح العصيمي ،الدفاع المدني في الحرب والسلام ، المركز العربي لدراسات الأمنية والتدريب ، الرياض ،1993
- 16-محمد جمال الدين مظلوم ،إدارة الأزمات عبر نظام اللجان ،جامعة نايف العربية للعلوم الأمنية ، الرياض ، 2012
- 17-المعجم الوجيز ،جمع اللغة العربية ،الهيئة العامة لشؤون المطابع الأميرية ،القاهرة ، مصر ، 1998 .
- 18-منظمة الصحة العالمية ،صحة البيئة في الطوارئ والكوارث دليل عملي ،جنيف ،2002 .
- 19-نعيم ابراهيم الظاهر ،إدارة الأزمات ، الطبعة الأولى ،عالم الكتب الحديثة ، مصر .
- المذكرات
- 20-حدار جمال ،الإدارة الموقفية وتطبيقها في الإدارة العمومية الجزائرية ، أطروحة دكتوراه ، جامعة محمد خيضر بسكرة ،سنة 2013 .
- 21-واعلي جمال ،الحماية القانونية للبيئة البحرية من أخطار التلوث "دراسة مقارنة" ، أطروحة دكتوراه في القانون الخاص ،تلمسان ،2010.
- 22 -سمير بن عيش ،السياسة العانة البيئية في الجزائر وتحقيق التنمية المستدامة على المستوى المحلي -دراسة حالة ولاية الجزائر (1999-2009) ،مذكرة ماجستير ،جامعة الجزائر 3 ، 2011.
- 23-كريمة بورحلي ،التلوث البحري وتأثيره على البحارة -دراسة ميدانية بميناء الصيد جيجل-،مذكرة ماجستير في علم الاجتماع ،قسنطينة ،2010.
- 24-بالضياف العيد،المؤسسة الاقتصادية بين أهدافها وتحقيق التنمية المستدامة :دراسة حالة سونطراك،مذكرة ماستر ،جامعة قاصدي مرباح ،2013.
- 25-شريف صورية ،إدارة الكوارث الطبيعية واستراتيجية الدفاع المدني في الجزائر ،مذكرة ماستر ، المدرسة الوطنية العليا للعلوم السياسية،2011.
- 26-عزيزة سهيل أبو حليلة ، دور التخطيط الإستراتيجي في إدارة الأزمات ،بحث مقدم لنيل الدبلوم العالي تخصص إدارة مؤسسات مجتمع ،الجامعة الإسلامية غزة ،2013.

المؤتمرات

- 27- حواش جمال الدين محمد ، "إدارة الأزمات والكوارث ضرورة حتمية " ،المؤتمر السنوي الثالث لإدارة الأزمات والكوارث ، البحث 38 ، كلية التجارة جامعة عين الشمس ، القاهرة ، 1998.¹
- 28- نادر محمد مرتضى ، التلوث البحري بزيوت البترول وطرق مكافحته ، المؤتمر السادس والعشرون للموانئ والنقل البحري بعنوان التكامل من أجل المستقبل ، 7-9 فيفري 2011 ، مصر.¹
- 29- نجم العزاوي ، أثر التخطيط الإستراتيجي على إدارة الأزمة ، بحث مقدم إل المؤتمر الدولي السابع في جامعة الزرقاء من 3-5 نوفمبر 2009 ، مصر .
- 30- رضوان رضا عبد الحكيم ، مؤتمر "الامن والحياة" ، أكاديمية نايف للعلوم الأمنية ، 1419 هـ .

مقالات وتقارير

- 31- أمال رحمان ، محمد التهامي طواهر ، تأثير النفط خلال مرحلة النقل - حالة الجزائر - ، مجلة الباحث ، الجزائر ، عدد 12 .
- 32- تقرير صادر عن وزارة البيئة والتهيئة العمرانية ، تحديد معالم الساحل ، ، الموقع الإلكتروني www.mate.gov.dz¹

المراجع باللغة الأجنبية

باللغة الفرنسية

Thèse

33-Grimes Samir, peuplements benthiques des substrats meubles de la cote algérienne taxonomie ,structure et statue écologique , doctorat d'état en sciences ,université d'oran ,2010.

Rapport

34-République Algérienne Démocratique et Populaire, Ministère de l'Aménagement du Territoire et de l'Environnement , Plan d'Action Stratégique pour la Conservation de de la Diversité Biologique en Région Méditerranéenne, RAPPORT NATIONAL ,Juillet 2002

Article

35-Kerdoun, « une charte pour le Maghreb », elwatan, quotidien national ,17mars 1993.

باللغة الإنجليزية:

Books

36-Random house ,*dictionary of english language* ,new York ,random house ,1969.

37-Webster , *new world dictionary of America english* ,lyland ,oh,1997.

Articles

38-Norman phelips , “seting up a crisis recovery plan”,*journal of business strategy* ,vol 6 ,n 4 ,1986.

الملحق

**Décret exécutif n° 14-264 du 27 Dhou El Kaada 1435 correspondant
au 22 septembre 2014 relatif à l'organisation de la lutte contre les
pollutions marines et institution des plans d'urgence**

.....

Le Premier ministre,

Sur rapport conjoint du ministre de la défense nationale, du ministre d'Etat, ministre de l'intérieur et des collectivités locales, de la ministre de l'aménagement du territoire et de l'environnement et du ministre des transports,

Vu la Constitution, notamment ses articles 85-3° et 125 (alinéa 2) ;

Vu la Convention internationale de 1973 pour la prévention de la pollution par les navires et au le protocole de 1978 y relatif et approuvée par le décret n° 88-108 du 31 mai 1988 ;

Vu la Convention des Nation Unies sur le droit de la mer et approuvée par le décret présidentiel n° 96-53 du 2 Ramadhan 1416 correspondant au 22 janvier 1996 ;

Vu le Protocole de 1992 modifiant la convention internationale de 1969 sur la responsabilité civile pour les dommages dus à la pollution par les hydrocarbures et approuvée par le décret présidentiel n° 98-123 du 21 Dhou El Hidja 1418 correspondant au 18 avril 1998 ;

Vu le 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 et approuvée par le décret présidentiel n° 98-124 du 21 Dhou El Hidja 1418 correspondant au 18 avril 1998 ;

Vu la Convention pour la protection de la mer méditerranée contre la pollution, adoptés à Barcelone le 10 juin 1995 et approuvée par le décret présidentiel n° 04-141 du 8 Rabie El Aouel 1425 correspondant au 28 avril 2004 ;

Vu la Convention internationale de 1990 sur la préparation, la lutte et la coopération en matière de pollution par les hydrocarbures, faite à Londres le 30 novembre 1990 et approuvée par le décret présidentiel n° 04-326 du 25 Chaâbane 1425 correspondant au 10 octobre 2004 ;

Vu le Protocole relatif à la coopération en matière de prévention de la pollution par les navires et, en cas de situation critique, de lutte contre la pollution de la mer méditerranée, fait à la Valette (Malte), le 25 janvier 2002 et approuvée par le décret présidentiel n° 05-71 du 4 Moharram 1426 correspondant au 13 février 2005 ;

Vu l'Accord entre le Gouvernement de la République algérienne démocratique et populaire, le Gouvernement du Royaume du Maroc et le Gouvernement de la République tunisienne portant plan d'urgence sous-régional entre l'Algérie, le Maroc et la Tunisie pour la préparation à la lutte et la lutte contre la pollution marine accidentelle dans la zone de la Méditerranée du Sud-Ouest, signé à Alger, le 13 Joumada El Oula 1426 correspondant au 20 juin 2005 et approuvée par le décret présidentiel n° 06-302 du 9 Chaâbane 1427 correspondant au 2 septembre 2006 ;

Vu la Convention internationale 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 et son protocole, fait à Londres le 2 novembre 1973 et approuvée par le décret présidentiel n° 11-246 du 8 Chaâbane 1432 correspondant au 10 juillet 2011 ;

Vu l'ordonnance n° 73-12 du 3 avril 1973, modifiée et complétée, portant création du service national de gardes-côtes (S.N.G.C) ; Vu l'ordonnance n° 76-80 du 23 octobre 1976, modifiée et complétée, portant code maritime ; Vu la loi n° 2000-03 du 5 Joumada El Oula 1421 correspondant au 5 août 2000 fixant les règles générales relatives à la poste et aux télécommunications ;

Vu la loi n° 01-11 du 11 Rabie Ethani 1422 correspondant au 3 juillet 2001 relative à la pêche et l'aquaculture

Vu la loi n° 02-02 du 22 Dhou El Kaada 1422 correspondant au 5 février 2002 relative à la protection et la valorisation du littoral ; Vu la loi n° 03-10 du 19 Joumada El Oula 1424 correspondant au 19 juillet 2003 relative à la protection de l'environnement dans le cadre du développement durable ;

Vu la loi n° 04-20 du 13 Dhou El Kaada 1425 correspondant au 25 décembre 2004 relative à la prévention des risques majeurs et à la gestion des catastrophes dans le cadre du développement durable ;

Vu le décret législatif n° 94-13 du 17 Dhou El Hidja 1414 correspondant au 28 mai 1994 fixant les règles générales relatives à la pêche ;

Vu le décret n° 85-232 du 25 août 1985 relatif à la prévention des risques de catastrophes ;

Vu le décret n° 88-228 du 5 novembre 1988 définissant les conditions, procédures et modalités d'immersion de déchets susceptibles de polluer la mer, effectuées par les navires ou aéronefs ;

Vu le décret présidentiel n° 95-290 du 5 Joumada El Oula 1416 correspondant au 30 septembre 1995 portant création d'un centre national et des centres régionaux des opérations de surveillance et de sauvetage en mer ;

Vu le décret présidentiel n° 96-290 du 18 Rabie Ethani 1417 correspondant au 2 septembre 1996 portant organisation de la recherche et du sauvetage maritimes ;

Vu le décret présidentiel n° 14-145 du 28 Joumada Ethania 1435 correspondant au 28 avril 2014 portant nomination du Premier ministre ;

Vu le décret présidentiel n° 14-154 du 5 Rajab 1435 correspondant au 5 mai 2014 portant nomination des membres du Gouvernement ;

Vu le décret exécutif n° 94-247 du 2 Rabie El Aouel 1415 correspondant au 10 août 1994 fixant les attributions du ministre de l'intérieur et des collectivités locales ;

Vu le décret exécutif n° 94-279 du 11 Rabie Ethani 1415 correspondant au 17 septembre 1994 portant organisation de la lutte contre les pollutions marines et institution de plans d'urgence ;

Vu le décret exécutif n° 96-60 du 7 Ramadhan 1416 correspondant au 27 janvier 1996, modifié et complété, portant création de l'inspection de l'environnement de wilaya ;

Vu le décret exécutif n° 04-418 du 8 Dhou El Kaada 1425 correspondant au 20 décembre 2004 portant désignation des autorités compétentes en matière

de sûreté des navires et des installations portuaires et de création des organes y afférents ;

Vu le décret exécutif n° 06-198 du 4 Joumada El Oula 1427 correspondant au 31 mai 2006 définissant la réglementation applicable aux établissements classés pour la protection de l'environnement ;

Vu le décret exécutif n° 10-258 du 13 Dhou El Kaada 1431 correspondant au 21 octobre 2010, modifié et complété, fixant les attributions du ministre de l'aménagement du territoire et de l'environnement ;

Après approbation du Président de la République ;

Décrète :

CHAPITRE 1^{er}

OBJET ET CHAMP D. APPLICATION DE LA LUTTE CONTRE LES POLLUTIONS MARINES

Article 1^{er}

En application des dispositions de l'article 33 de la loi n° 02-02 du 22 Dhou El Kaada 1422 correspondant au 5 février 2002 relative à la protection et à la valorisation du littoral et de l'article 56 de la loi n° 03-10 du 19 Joumada El Oula 1424 correspondant au 19 juillet 2003 relative à la protection de l'environnement dans le cadre du développement durable, le présent décret a pour objet l'organisation de la lutte contre les pollutions marines résultant d'un événement maritime, terrestre ou aérien qui entraîne ou peut entraîner un déversement massif en mer d'hydrocarbures ou de tous autres produits ou substances pouvant constituer un danger grave et/ou imminent ou engendrer des dommages au milieu marin, aux fonds des mers,

sur le littoral, ainsi qu'aux intérêts connexes.

Article 2

Le champ d'application des dispositions du présent décret englobe l'ensemble des espaces maritimes, le littoral sur lequel l'Etat algérien exerce sa souveraineté.

CHAPITRE 2

L'ORGANISATION DE LA LUTTE CONTRE LES POLLUTIONS MARINES

Article 3

Pour l'organisation de la lutte contre les pollutions marines, il est institué :

- des comités de wilaya Tel Bahr ;
- des comités régionaux Tel Bahr ;
- un comité national Tel Bahr ;
- un secrétariat permanent Tel Bahr.

Section 1

Les comités de wilaya TEL BAHR

Article 4

Il est créé au niveau de chaque wilaya à façade maritime un comité de wilaya Tel Bahr.

Article 5

Le comité de wilaya Tel Bahr est présidé par le wali territorialement compétent.

Il comprend :

- le commandant du groupement territorial des gardes-côtes,
- le commandant du groupement territorial de la gendarmerie nationale,
- le chef de sûreté de wilaya,
- le directeur de la protection civile de wilaya,
- le directeur chargé de l'énergie de wilaya,
- le directeur chargé des transports de wilaya,

- le directeur chargé des travaux publics de wilaya,
- le directeur chargé de l'environnement de wilaya,
- le directeur chargé de la santé de wilaya,
- le directeur chargé des technologies de l'information et de la communication de wilaya,
- le directeur chargé de la pêche et des ressources halieutiques de wilaya,
- le chef du sous-centre des opérations de surveillance et de sauvetage en mer,
- les directeurs généraux des entreprises portuaires concernées,
- un (1) représentant du commissariat national du littoral.

Les membres du comité de wilaya Tel Bahr sont nommés par arrêté du wali. Une copie de l'arrêté est adressée au secrétariat permanent Tel Bahr.

Article 6

- Le comité de wilaya Tel Bahr est chargé, notamment :
- d'élaborer le plan Tel Bahr de wilaya ;
- de veiller à la mise en œuvre des plans Tel Bahr de wilaya ;
- de définir les mesures à engager pour prévenir les déversements, dès que le risque d'un événement est connu ;
- de planifier et de prévoir, en coordination avec le comité régional Tel Bahr concerné et le secrétariat permanent Tel Bahr, des exercices et/ou des simulations du plan Tel Bahr de wilaya ;
- de suivre le déroulement des opérations de lutte depuis le déclenchement du plan Tel Bahr de wilaya jusqu'à sa clôture ;
- de veiller à l'acheminement des moyens humains et matériels vers les zones sinistrées ;
- d'établir un rapport d'évaluation des exercices et des interventions en cas de pollution marine accidentelle et le transmettre au comité régional Tel

- Bahr et une copie au secrétariat permanent Tel Bahr ;
- de faire identifier les zones vulnérables et/ou à haut risque ;
- de proposer au comité régional Tel Bahr toute mesure de nature à renforcer l'organisation Tel Bahr ;
- de présenter un rapport semestriel au comité régional Tel Bahr sur les activités du comité de wilaya Tel Bahr et une copie est adressée au secrétariat permanent Tel Bahr.

Article 7

Le secrétariat du comité de wilaya Tel Bahr est assuré par le directeur de l'environnement de la wilaya concernée.

Section 2

Les comités régionaux TEL BAHR

Article 8

- Il est créé trois (3) comités régionaux Tel Bahr correspondants aux trois façades maritimes centre, est et ouest.
- la façade maritime ouest comprend les wilayas de Tlemcen, de Ain Témouchent, d'Oran, de Mascara et de Mostaganem ;
 - la façade maritime centre comprend les wilayas de chlef, de Tipaza, d'Alger, de Boumerdès et de Tizi Ouzou ;
 - la façade maritime est comprend les wilayas de Béjaia, de Jijel, de Skikda, de Annaba et de El Tarf.

Article 9

- Le comité régional Tel Bahr est présidé par le commandant de la façade maritime concernée, et composé :
- d'un (1) représentant du ministre chargé de l'intérieur et des collectivités locales ;
 - d'un (1) représentant du ministre chargé de l'énergie ;
 - d'un (1) représentant du ministre chargé des transports ;

- d'un (1) représentant du ministre chargé des travaux publics ;
- d'un (1) représentant du ministre chargé de l'environnement ;
- d'un (1) représentant du ministre chargé de la santé ;
- d'un (1) représentant du ministre chargé des technologies de l'information et de la communication ;
- d'un (1) représentant du ministre chargé de la pêche et des ressources halieutiques ;
- du chef du centre régional de surveillance et de sauvetage concerné ;
- d'un (1) représentant de la direction générale de la sûreté nationale au niveau régional ;
- du commandant du groupement de façade de gardes côtes concernée ;
- d'un (1) représentant du commandement régional de la gendarmerie nationale concerné ;
- d'un (1) représentant de la direction générale de la protection civile ;
- de l'inspecteur régional de l'environnement concerné ;
- d'un (1) représentant du commissariat national du littoral.

Les membres du comité régional Tel Bahr sont nommés par arrêté du ministre chargé de l'environnement sur proposition de l'autorité dont ils relèvent. Une copie est adressée au secrétariat permanent Tel Bahr.

Article 10

Le comité régional Tel Bahr est chargé notamment :

- d'élaborer le plan Tel Bahr régional ;
- de veiller à la mise en œuvre du plan Tel Bahr régional ;
- de définir les mesures qui pourront être engagées pour prévenir les déversements, dès que le risque d'un événement est connu ;
- de planifier et de prévoir, en coordination avec le comité national Tel Bahr et le secrétariat permanent Tel Bahr, des exercices et/ou des simulations de mise en œuvre du plan Tel Bahr régional ;

- de suivre le déroulement des opérations de lutte depuis le déclenchement du plan Tel Bahr régional jusqu'à sa clôture ;
- d'établir un rapport d'évaluation des exercices et des interventions en cas de pollution marine accidentelle et le transmettre au comité national Tel Bahr et une copie au secrétariat permanent Tel Bahr ;
- de proposer au comité national Tel Bahr toute mesure de nature à renforcer l'organisation Tel Bahr, notamment l'acquisition du matériel nécessaire d'intervention et la formation du personnel en la matière ;
- de présenter un rapport semestriel au comité national Tel Bahr sur les activités du comité régional Tel Bahr et une copie est adressée au secrétariat permanent Tel Bahr.

Article 11

Le secrétariat du comité régional Tel Bahr est assuré par le commandant du groupement de façade garde-côtes.

Section 3

Le comité national TEL BAHR

Article 12.

Le comité national Tel Bahr est présidé par le ministre chargé de l'environnement ou de son représentant. Il est composé des membres suivants :

- trois (3) représentants du ministre de la défense nationale ;
- trois (3) représentants du ministre de l'intérieur et des collectivités locales ;
- un (1) représentant du ministre des affaires étrangères ;
- deux (2) représentants du ministre des finances ;
- trois (3) représentants du ministre chargé de l'énergie ;
- deux (2) représentants du ministre chargé des transports ;
- un (1) représentant du ministre chargé des ressources en eau ;

- deux (2) représentants du ministre chargé des travaux publics ;
- trois (3) représentants du ministre chargé de l'environnement ;
- un (1) représentant du ministre chargé de la culture ;
- un (1) représentant du ministre chargé de la solidarité nationale ;
- un (1) représentant du ministre chargé de la santé ;
- un (1) représentant du ministre chargé des technologies de l'information et de la communication ;
- un (1) représentant du ministre chargé du tourisme ;
- un (1) représentant du ministre chargé de la pêche et des ressources halieutiques.

Les membres du comité national Tel Bahr sont nommés par arrêté du ministre chargé de l'environnement sur proposition de l'autorité dont ils relèvent.

Article 13

Le comité national Tel Bahr est chargé de coordonner, au niveau national, les actions des différents départements ministériels et organismes en matière de préparation à la lutte et la lutte contre les pollutions marines, notamment :

- d'élaborer un programme annuel des différentes activités et suivre sa réalisation ;
- d'élaborer le plan Tel Bahr national ;
- de veiller à la mise en œuvre du plan Tel Bahr national ;
- de planifier, en concertation avec les comités concernés, des exercices et/ou des simulations de mise en œuvre du plan Tel Bahr national ;
- de suivre le déroulement des opérations de lutte contre les pollutions marines accidentelles, depuis le déclenchement du plan Tel Bahr national jusqu'à sa clôture ;

- de décider de l'opportunité de faire appel à la coopération internationale dans le cadre des accords internationaux et régionaux ;
- de faire évaluer les dégâts occasionnés par les pollutions marines ;
- d'examiner toute question ayant trait à l'indemnisation due aux pollutions marines ;
- de prendre toute mesure de nature à renforcer L'organisation Tel Bahr, notamment l'acquisition du matériel nécessaire d'intervention et la formation du personnel en la matière ;
- de proposer la répartition des moyens et de fixer les priorités d'intervention en tenant compte des zones considérées comme sensibles ou dangereusement exposées ;
- de faire établir une carte nationale des zones vulnérables ou à hauts risques en concertation avec les autres comités et veiller à sa mise à jour ;
- de faire élaborer des guides pratiques et des manuels d'usage sur les différents domaines ayant trait à l'élaboration des plans d'urgence et aux modalités d'intervention et d'utilisation des équipements et des moyens de lutte ;
- de développer des relations de coopération avec les organismes étrangers et internationaux ;
- de présenter un rapport annuel au Premier ministre sur l'état de préparation des différents plans Tel Bahr et des activités des comités.

Article 14

Le secrétariat du comité national Tel Bahr est assuré par le secrétaire national Tel Bahr.

Article 15

Le comité national peut mettre en place des sous-comités techniques *ad hoc* en fonction de ses domaines d'intervention.

Section 4

Dispositions communes

Article 16

Les comités Tel Bahr peuvent faire appel à toute personne qui, en raison de ses compétences, est susceptible de les éclairer dans leurs travaux.

Article 17

Les comités Tel Bahr se réunissent, en session ordinaire, au moins, deux (2) fois par an sur convocation de leurs présidents.

Ils peuvent se réunir en session extraordinaire à la demande de leurs présidents ou à la demande des deux tiers (2/3) des membres du comité.

Article 18

Les décisions et les recommandations des comités Tel Bahr sont inscrites sur un registre coté et paraphé par le président du comité. Une copie des décisions et des recommandations est adressée au secrétariat permanent Tel Bahr, prévu à l'article 19 Ci-dessous.

Section 5

Le secrétariat permanent TEL BAHR

Article 19

Il est institué auprès du ministre chargé de l'environnement un secrétariat permanent Tel Bahr chargé, notamment :

- de préparer des réunions du comité national Tel Bahr ;
- de diffuser aux comités Tel Bahr toutes informations susceptibles de renforcer l'organisation Tel Bahr ;
- de coordonner entre les différents comités Tel Bahr ;
- de constituer et de mettre à jour les descriptifs qualitatifs et quantitatifs des moyens nationaux de lutte contre les

pollutions marines en coordination avec les comités Tel Bahr ;

- de constituer une banque de données liée à son domaine d'activité.

Article 20

Le secrétariat permanent Tel Bahr est dirigé par le secrétaire national Tel Bahr, ayant le rang de directeur central, nommé par décret sur proposition du ministre chargé de l'Environnement. Il est mis fin à ses fonctions dans les mêmes formes.

Article 21

La composition et le fonctionnement du secrétariat permanent Tel Bahr sont fixés par un arrêté du ministre chargé de l'environnement.

CHAPITRE 3

LES PLANS TEL BAHR ET LEUR MISE EN OEUVRE

Section 1

Objet et contenu des plans TEL BAHR

Article 22

Aux fins de mise en œuvre de l'organisation de la lutte contre les pollutions marines, il est institué des plans d'intervention d'urgence, dénommés « plans Tel Bahr », au niveau des wilayas à façade maritime, au niveau des façades maritimes régionales et au niveau National.

Article 23

Les plans Tel Bahr ont pour objet d'instituer un dispositif de préparation à la lutte et la lutte contre la pollution marine, notamment par :

- la mise en œuvre des mesures particulières requises pour faire face aux accidents ;

- l'information et la sensibilisation des citoyens et des acteurs concernés par ce type de pollution sur les mesures prises aux abords des lieux pollués et les dangers encourus par la santé ;
- la constitution d'un cadre de concertation, de réflexion et de suivi et de fixer les rôles des acteurs impliqués en la matière ;
- l'organisation des moyens de lutte et la définition des priorités d'intervention en tenant compte de la nature des zones et de leurs expositions aux risques de la pollution ;
- la définition des modalités de coordination intersectorielle ;
- l'analyse des risques et la réponse adaptée à chaque scénario.

Article 24

Les plans Tel Bahr s'articulent, conformément à des canevas-types, autour de cinq (5)

Volets :

- le volet organisationnel ;
- le volet suivi environnemental ;
- le volet opérationnel et les modalités d'intervention ;
- le volet financier ;
- les annexes.

Article 25

Le volet organisationnel précis notamment :

- la description détaillée de chaque zone concernée par le plan ;
- les structures principales et le rôle qui leur échoit ;
- les structures d'apport et d'appoint et les modalités de leur mise en œuvre ;
- les moyens humains et matériels à mettre en place ;
- les relations fonctionnelles devant régir les rapports entre les intervenants

principaux et les structures d'apport et d'appoint.

Article 26

Le volet suivi environnemental, en coordination avec les acteurs et institutions concernés par la pollution marine accidentelle, comprend essentiellement :

- la surveillance et l'observation de l'évolution et des risques de pollution, encourus par les hydrocarbures et tous autres produits ou substances nocives, sur le milieu marin et les zones côtières ;
- la réception et la diffusion des informations environnementales liées à la pollution marine accidentelle par les hydrocarbures et tous autres produits ou substances dangereuse ;
- la mise en place d'un système d'information permettant ainsi la collecte et le traitement des données environnementales en la matière.

Article 27

Le volet opérationnel comprend les procédures d'intervention assorties de guides pratiques d'usage et éventuellement des illustrations de variantes pour chaque type d'intervention.

Article 28

Le volet financier comprend principalement :

- les modalités de financement des moyens à mettre en œuvre et des programmes de formation ;
- les procédures d'indemnisation ;
- les modalités de financement des missions des comités et du secrétariat permanent Tel Bahr.

Article 29

Les annexes comprennent essentiellement :

- l'inventaire du matériel ;
- les cartes ;
- les coordonnées des intervenants ;
- les documents-types.

Article 30

Les plans Tel Bahr sont approuvés par :

- le comité régional Tel Bahr pour le plan Tel Bahr
- le comité national Tel Bahr pour les plans Tel Bahr régionaux ;
- décret exécutif pour le plan Tel Bahr national.

Article 31

Les plans Tel Bahr et les documents techniques afférents sont disponibles au niveau des secrétariats des comités Tel Bahr.

Section 2

Mise en œuvre des plans TEL BAHR

Article 32

- Les autorités habilitées à déclencher et à clôturer les plans Tel Bahr sont :
- pour le plan de wilaya Tel Bahr : le président du comité de wilaya Tel Bahr qui informe le président du comité régional Tel Bahr concerné et le secrétaire national Tel Bahr ;
 - pour le plan Tel Bahr régional : le président du comité régional Tel Bahr concerné qui informe le président du comité national Tel Bahr ;
 - pour le plan Tel Bahr national : le président du comité national Tel Bahr ou son représentant et informe le Premier ministre.

Article 33

Le déclenchement et la clôture des plans Tel Bahr se font par :

- arrêté du wali concerné pour le plan Tel Bahr de wilaya ;

- décision du commandant de la façade maritime concerné pour le plan Tel Bahr régional ;

- arrêté du ministre chargé de l'environnement pour le plan Tel Bahr national.

Les décisions de déclenchement et de clôture des plans Tel Bahr sont notifiées à tous les organismes concernés.

Article 34

Des modifications d'ordre technique peuvent être apportées aux plans Tel Bahr, lors de leur mise à jour, sur propositions des secteurs représentés dans les comités Tel Bahr.

Dans tous les cas ces modifications sont examinées et validées par le comité national Tel Bahr.

Article 35

La direction et la coordination des opérations de lutte en mer sont assurées par le service national des gardes-côtes du commandement des forces navales.

La direction et la coordination des opérations de lutte à terre sont assurées par la protection civile.

Article 36

Après la clôture des plans Tel Bahr, un rapport final est élaboré par le comité Tel Bahr concerné et transmis au secrétariat permanent Tel Bahr.

Article 37

Toutes les dispositions du décret exécutif n° 94-279 du 11 Rabie Ethani 1415 correspondant au 17 septembre 1994 portant organisation de la lutte contre les pollutions marines et institution de plans d'urgence, sont abrogées.

Article 38

Le présent décret sera publié au Journal officiel de la République algérienne démocratique et populaire.

Fait à Alger le 27 Dhou El Kaada 1435 correspondant au 22 septembre 2014.

Abdelmalek SELLAL