



INTERNATIONAL MARITIME
ORGANIZATION



INTERNATIONAL PETROLEUM INDUSTRY
ENVIRONMENTAL CONSERVATION
ASSOCIATION

**ATELIER NATIONAL DE VALIDATION DU PLAN NATIONAL
DE LUTTE CONTRE LA POLLUTION MARINE (PLAN POLMAR)**

Du 5 au 8 Mai 2008 à Dakar,



REPUBLIQUE DU SENEGAL

PROJET « INITIATIVE MONDIALE » POUR

L'AFRIQUE DE L'OUEST ET DU CENTRE - OMI/ IPIECA

GLOBAL INITIATIVE FOR WESTERN AND CENTRAL AFRICA - IMO/ IPIECA

Table des Matières

1	Introduction	4
2	Objectifs de l'atelier	4
3	Lieu, dates, rôles et participants	5
4	Ouverture de l'atelier	5
5	Synthèse des présentations	7
6	Recommandations de l'atelier	17
7	Plan d'action pour la finalisation et la mise en œuvre du plan national d'intervention d'urgence	21
8	Conclusions.....	23
9	Annexes	25
9.1	Programme de l'Atelier.....	26
9.2	Liste des Participants	30
9.3	Cérémonie d'ouverture.....	40
9.4	Plan d'Action type pour la réalisation de cartes de vulnérabilité	50
9.5	Enjeux pour la finalisation du plan POLMAR.....	51
9.6	Rôle des membres des Sections, Cellules et Unités	54
9.7	Plan d'Action GI WACAF pour la finalisation et la mise en œuvre du plan POLMAR 57	
9.8	Plan d'Action de la HASSMAR pour la finalisation et la mise en œuvre du plan POLMAR	60
9.9	Cérémonie de clôture.....	65
9.10	Crédits et références.....	70

Executive Summary

The International Maritime Organisation (IMO) and the International Petroleum Industry Environmental Conservation Association (IPIECA) launched in 2006 the Global Initiative for West and Central Africa (GI WACAF) project to enhance oil spill response capability in West and Central Africa.

In this framework a national workshop was organized in Dakar, Sénégal on the 5-8 May 2008 by the government of Sénégal and supported by IMO and IPIECA. This event brought together approximately 80 government and industry delegates charged with managing oil spill response in Sénégal.

The objectives of this workshop were : to provide participants with a good understanding of the scope and objectives of the GI WACAF project and of the international compensation framework in the case of oil spills from ships ; to inform participants on the importance of sensitivity maps, of a National policy for dispersants use, to give an overview of HNS response and mainly to validate the National Oil Pollution Contingency Plan, Plan Polmar, in order to establish an action plan for its improvement.

These objectives were achieved through technical presentations, a table top exercise and many discussions on various aspects of the Plan Polmar. Participants also witnessed the deployment of oil spill combat equipment in the Port of Dakar.

Fruitful exchanges during the week lead the participants to formulate recommendations for the improvement and for the effective implementation of the National Contingency Plan. The main recommendations were :

- 1) to encourage the ratification and implementation of the CLC92 and Fund92 Conventions ;
- 2) to organize a specific workshop on HNS issues
- 3) to develop operational procedures such as sensitivity maps and a National policy on dispersants use
- 4) to clarify some aspects of the National plan mainly with regards to organization of the National coordination committee
- 5) to improve the strategic plan
- 6) to clarify the Tiered response levels and
- 7) to implement a national training and exercise plan for all stakeholders dealing with oil spills.

The active participation and the expertise of all delegates were greatly appreciated and was the key to the success of this workshop.

The report was put together by the facilitators as indicated in **Annex 9.10**

1 Introduction

L'Initiative Mondiale a pour objectif de renforcer les capacités des pays à faire face aux déversements accidentels d'hydrocarbure en mer ainsi que d'améliorer de manière durable la capacité des pays en voie de développement à protéger leur ressources marines et côtières soumises à un risque à travers la mise en œuvre de la Convention OPRC 90. Le Projet « Initiative Mondiale pour l'Afrique de l'Ouest et du Centre » (GI WACAF) a été lancé en avril 2006 à Libreville au Gabon. C'est un projet de 4 ans qui couvre 21 pays d'Afrique de l'Ouest et du Centre plus l'Afrique du Sud. Le projet est financé par l'Organisation Maritime Internationale (OMI) et 8 compagnies pétrolières à travers l'Association internationale de l'industrie pétrolière pour la sauvegarde de l'environnement (IPIECA). Des ateliers nationaux et régionaux sont organisés par les points focaux nationaux avec le soutien du projet afin de répondre à des préoccupations spécifiques et de supporter les pays à mettre en œuvre les dispositions de la Convention OPRC 90.

2 Objectifs de l'atelier

Cet événement a été accueilli par le gouvernement du Sénégal dans le cadre du projet GI WACAF. Des représentants des structures gouvernementales et des industries impliquées dans la lutte aux déversements accidentels d'hydrocarbures au Sénégal y ont participé. Les objectifs de l'atelier étaient:

- Informer les participants sur les mécanismes internationaux d'indemnisation en vigueur dans le cas de pollutions maritimes accidentelles par les hydrocarbures ;
- Informer les participants sur l'utilité des cartes de vulnérabilité environnementales comme outil d'aide à la décision et fournir une méthodologie pour l'élaboration de ces cartes;
- Informer les participants sur les aspects techniques de l'utilisation des dispersants et la nécessité d'établir une politique nationale pour leur utilisation ;
- Valider le plan POLMAR du Sénégal pour la lutte aux déversements maritimes d'hydrocarbures et établir un plan d'action visant son renforcement.

Pour atteindre ces objectifs, des présentations, exercices et des discussions de groupe ont été réalisés. Les délégués ont également été invités à partager leurs expériences et à renforcer la mise en place de partenariats locaux afin de renforcer le niveau de connaissances de chacun. Ces travaux ont permis de soutenir le mouvement de renforcement des capacités du pays à se préparer et à faire face aux événements de déversements accidentels d'hydrocarbures en mer.

3 Lieu, dates, rôles et participants

L'atelier a été organisé par la Haute Autorité chargée de la Coordination de la Sécurité maritime, de la Sûreté maritime et de la Protection de l'Environnement marin (HASSMAR) avec l'appui technique et financier de l'OMI et de l'IPIECA, et avec le soutien de la Société Africaine de Raffinage (SAR).

Les experts qui ont participé aux travaux étaient :

- M. Stéphane Grenon (Consultant OMI)
- M. Lindsay PAGE-JONES (Consultant IPIECA)

La Hassmar s'est chargée de la gestion générale de l'atelier et de l'accueil des participants.

L'atelier s'est déroulé dans une salle de conférence de l'Hôtel Savana – Dakar. Le programme de l'atelier est joint à l'**Annexe 9.1**.

Le nombre total des participants à l'atelier s'élève à 79 personnes, provenant essentiellement de Dakar et représentant les diverses structures Sénégalaise, des sociétés pétrolières et terminaux pétroliers, du Port Autonome de Dakar et des Organisations Non Gouvernementales liées à l'environnement. La liste des participants est jointe à l'**Annexe 9.2**.

4 Ouverture de l'atelier

La cérémonie d'ouverture a été marquée par trois allocutions faites par Monsieur le Secrétaire Général de la Hassmar, Le Capitaine de vaisseau Aliou Moussa Sow, le Consultant de l'Organisation maritime internationale, Monsieur Stéphane Grenon et par le Directeur de Cabinet du Ministre d'État, Ministre des Forces Armées, M. Emmanuel René Moise.

4.1 Résumé de l'allocution d'ouverture du Secrétaire Général de la Hassmar, Le Capitaine de vaisseau Aliou Moussa Sow.

M. le Secrétaire Général tient principalement un discours remerciant les diverses structures de l'État Sénégalais pour leur soutien lors de la création de la Hassmar. Il mentionne que la création de la Hassmar provient de la vision du Président Sénégalais pour l'émergence d'un dispositif de sécurité maritime efficace afin d'assurer la sécurité et la protection de la mer qui est une ressources importantes pour le Sénégal. Il souligne que la présence des nombreux participants témoigne bien de la détermination de tous à relever l'important défi de l'action de l'État en mer. Il souhaite à tous une semaine fructueuse.

4.2 Résumé de l'allocution d'ouverture de Monsieur le Consultant de l'OMI, Monsieur Stéphane Grenon.

Monsieur Grenon, après avoir présenté ses vœux à l'ensemble des participants, a énuméré les objectifs de l'OMI en matière de protection de l'environnement marin et a mentionné les différentes Conventions adoptées par l'organisation pour y arriver. Il a également montré l'importance de ces

accords et la nécessité d'une planification d'urgence efficace et inclusive de tous les acteurs. Il a réitéré le support de l'OMI et de l'IPIECA a travers le projet GI WACAF afin de diminuer les impacts des déversements accidentels.

4.3 Résumé de l'allocution de M. le Directeur de Cabinet du Ministre d'État, Ministre des Forces Armées, Monsieur Emmanuel René MOISE.

Dans son allocution d'ouverture, M. Moise a réitéré la vision du Sénégal pour la gestion de la sécurité maritime et de la protection de l'environnement marin. Il a également souligné le travail accompli par la Hassmar depuis sa création ainsi que la collaboration essentielle avec les autres structures de l'administration. Après avoir passé en revue les différentes Conventions internationales ratifiées par le Sénégal visant la protection de l'environnement marin, il a réitéré l'importance pour le Sénégal de respecter ses obligations internationales et de réaliser leur mise en œuvre de manière efficace puisque que l'exploitation durable de la mer est un des secteurs prioritaires pour le Sénégal. C'est dans ce sens qu'il a remercié l'OMI et l'IPIECA pour leur soutien et leur collaboration. Il a également répété l'importance de cet atelier puisque la mise en place d'un plan POLMAR efficace permettra au Sénégal d'être prêt à faire face à d'éventuels déversements marin et ainsi minimiser les impacts environnementaux et socio-économiques de tels accidents.

Les textes complets de ces discours sont joints à l'**Annexe 9.3**.

5 Synthèse des présentations

5.1 Présentation de la Hassmar

Un représentant de la Hassmar a présenté le rôle et l'organisation de celle-ci aux participants. La Hassmar a été créée en 2006 afin de mieux coordonner les actions de l'État Sénégalais en ce qui a trait au domaine maritime. Plus particulièrement, la Hassmar a pour mission générale la coordination de la Sécurité maritime, de la Sûreté maritime et de la Protection de l'Environnement dans les eaux maritimes et fluviales. Elle réalise cette coordination par des mesures de prévention, de régulation et par la coordination des interventions d'urgence. Dans le domaine des urgences, la Hassmar est responsable du Plan National d'intervention d'Urgences en Mer (PNIUM) qui est constitué du plan SAR maritime pour les opérations de secours, du plan SURMAR pour les opérations de sûreté et du plan POLMAR pour les opérations anti-pollution. La Hassmar compte 3 centres d'opération soit la zone Nord à Port Saint-Louis, la zone Centre à Dakar et la zone Sud à Cap Skirring.

5.2 Présentation du projet GI WACAF

Cette présentation constituait essentiellement une introduction rapide au projet GI WACAF. Elle a permis dans un premier temps d'informer les participants sur l'ampleur et les objectifs du projet GI WACAF, sur les activités mises en oeuvre à ce jour dans le cadre du projet et les résultats obtenus dans le cadre du plan d'action 2006-2007. Cette présentation a fournie aux participants le contexte dans lequel s'inscrit cet atelier national.

5.3 Présentation des Conventions OPRC 90, OPRC-HNS 2000, la Convention d'Abidjan et son Protocole.

Cette présentation a présenté le cadre légal international visant la préparation, la lutte et la coopération lors d'incidents de pollution marine provenant de navires soit la Convention OPRC 90 et son Protocole OPRC-HNS 2000. Un survol des principales exigences telles que la mise en place de systèmes nationaux pour la lutte, la coopération internationale, les plans d'urgence pour les installations de manutention et la formation des intervenants a été effectué. La Convention d'Abidjan et plus particulièrement son Protocole en cas de situation critiques a également été présenté particulièrement les points communs entre celui-ci et OPRC 90. Le rôle de l'OMI et les défis de la préparation à la lutte aux déversements de HNS ont également été abordés. Il est à noter que le Sénégal est signataire de la Convention OPRC 90 et de la Convention d'Abidjan.

5.4 Planification d'urgence contre les déversements d'hydrocarbures

Cette présentation en deux parties a rappelé les grands enjeux de la planification d'urgence. La première partie de cette présentation a permis de rappeler que :

- Les déversements ont des sources et causes très variées.

- Le système en charge de la lutte (et les moyens) doit être structuré en fonction du Concept du “Tiered Response” :
 - Tier I : petit déversement très proche des installations,
 - Tier II : déversement de moyenne ampleur nécessitant une assistance locale à nationale,
 - Tier III : déversement de grande ampleur nécessitant une assistance régionale à internationale.
- Le comportement du pétrole doit être évalué à chaque déversement :
 - vieillissement du produit (évaporation, dispersion, émulsification, etc.),
 - étalement, fragmentation et dérive des nappes.

La deuxième partie de la présentation a rappelé les grandes stratégies de lutte contre les pollutions accidentelles par hydrocarbures en mer et à terre, ainsi que leur limites :

« Ne rien faire »	Surveillance et évaluation par une surveillance aérienne
Intervention en mer	Utilisation de dispersants (en priorité ?), Confinement & récupération, Autres techniques (Brûlage In Situ, etc.),
Protection du littoral	Protection des zones sensibles
Intervention sur littoral	Récupération en sites abrités, Nettoyage des côtes
Gestion des déchets	Collecte et transfert, Stockage et élimination

Aucune pollution maritime accidentelle n’est semblable à une autre. Toute intervention comprend une série d’étape (alerte, mobilisation, première intervention, restauration, etc.) qui nécessite une préparation pour faire face efficacement à un incident :

- Une organisation de lutte légitime,
- Du personnel disponible, expérimenté et entraîné,
- Des équipements fiables et adaptables,
- Un plan d’urgence à jour, des procédures et stratégies de lutte éprouvés et testés,
- Un réseau de contacts et d’assistance.

Suite à cette présentation de nombreuses questions ont émergées sur les techniques de lutte, ce qui souligne le besoin de formations complémentaires en termes de stratégie et technique de lutte.

5.5 Présentation sur les cartes de sensibilité environnementale

Les objectifs principaux lors de cette présentation étaient de:

➔ **Sensibiliser les délégués** sur :

- la nécessité d'avoir des cartes de vulnérabilité pour faciliter la prise de décision par les responsables de la lutte durant un incident (en identifiant les priorités pour les opérations de protection et de nettoyage).
- la nécessité de ces cartes pour le développement du plan national d'urgence et de leur intégration dans la planification (les cartes permettent d'identifier et de prendre en compte les sites les plus sensibles pour le développement de la stratégie de lutte nationale).

→ **Présenter les principes et méthodologie** de la cartographie de la vulnérabilité :

- L'intérêt d'une méthodologie et de représentations cartographiques basées sur des standards internationaux reconnus (et communs aux pays de la région WACAF) : l'*Environmental Sensitivity Index - ESI*,
- L'intérêt de l'emploi de logiciels de cartographie spécifiques : les Systèmes d'Informations Géographiques,
- La nécessité de rester simple et centré sur les objectifs des cartes, ainsi que le besoin de données pertinentes pour l'ensemble du territoire ;
- Le besoin de produire des cartes opérationnelles adaptées aux besoins des différents utilisateurs (c'est-à-dire les décideurs, les responsables des opérations et les opérationnels sur site).

Note. Un premier atelier régional sur la cartographie de la vulnérabilité des côtes, qui s'est déroulé à Accra en avril 2007, a permis de sensibiliser les délégués sur le besoin de développer des cartes de vulnérabilité pour la région WACAF, proposer des méthodologies et de préciser ces enjeux. Un document OMI / IPIECA sera très prochainement publié : « Guide pour la cartographie de la vulnérabilité des côtes aux pollutions marines accidentelles et son intégration dans la préparation à la lutte pour l'Afrique de l'Ouest et du Centre ».

La présentation a tout d'abord présenté l'intérêt et les principes de la cartographie de la vulnérabilité des côtes sur les bases de l'Environmental Sensitivity Index – ESI, c'est-à-dire une cartographie de la vulnérabilité organisée en trois thèmes :

- Le type de côte et sa sensibilité aux pollutions marines accidentelles,
- Les ressources biologiques et écologiques sensibles,
- Les activités et usages côtiers sensibles.

Les données à collecter et à intégrer ont été présentées pour chaque thème.

Un exemple de plan d'action pour le développement des cartes de sensibilité environnementale est donné en **Annexe 9.4**.

Ensuite, l'importance de la hiérarchisation des sites sensibles afin d'identifier effectivement les sites côtiers les plus sensibles, basée sur les trois thèmes a été discutée et une méthode pour cette hiérarchisation a été présentée. Enfin, des cartes adaptées à leurs utilisateurs doivent être produites :

- Les cartes stratégiques pour les décideurs (présentant les sites sensibles),

- Les cartes tactiques pour les responsables des opérations sur site,
- Les cartes opérationnelles spécifiques pour les sites sensibles ou difficiles.

5.6 Utilisation des dispersants lors de la lutte aux déversements accidentels d'hydrocarbures et développement d'une politique nationale d'utilisation des dispersants

La première partie de cette présentation technique a montré que les dispersants sont une des stratégies possibles lors d'un déversement d'hydrocarbures en mer. Les principes de la dispersion naturelle et l'augmentation de l'efficacité de cette dispersion par l'utilisation de dispersants a été discuté, de même que les conditions requises pour une utilisation efficace des dispersants. Les impacts environnementaux possibles lors de leur utilisation ainsi que le concept du bénéfice environnementale a également été abordé afin d'expliquer le processus décisionnel requis pour l'utilisation de dispersants afin de montrer clairement les avantages et les inconvénients de cette méthode.

La deuxième partie de la présentation a été consacrée à la nécessité d'élaborer une Politique Nationale sur l'utilisation des dispersants. Étant donné la fenêtre d'utilisation restreinte de cette méthode, l'importance de la préparation avant qu'un incident ne survienne a été souligné. Le contenu d'une politique Nationale, particulièrement les conditions dans lesquelles les dispersants peuvent être utilisés, les zones le long de la côte où cette utilisation est permise et les dispersants autorisés pour utilisation a été discuté en détail.

5.7 Planification d'urgence contre les déversements de produits chimiques

Cette présentation a fourni aux participants une bonne vue d'ensemble des différentes considérations et étapes nécessaires pour se préparer et faire face à des incidents impliquant des substances nocives et potentiellement dangereuses – HNS. Tout d'abord, un aperçu des différents navires et conteneurs utilisés pour le transport des HNS par mer a été présenté. Cet aperçu a montré que les HNS sont transportés en vrac ou sous emballage dans une variété de navires et de conteneurs. Les différentes étapes d'une intervention lors d'un incident HNS ont également été présentées avec une emphase particulière sur l'étape d'évaluation de la situation. L'identification des substances, des dangers et les comportements possibles de même que les équipements et types de protection personnelle ainsi que les stratégies de lutte possibles furent discutés. Pour terminer, diverses sources d'information de nature opérationnelle telle que le GESAMP, MSDS, CHRIS, NIOSH, ALOHA, les guides du CEDRE, le guide d'Environnement Canada et le guide d'intervention d'urgence Nord Américain ont été présentées. Suite à cette présentation, les participants ont souligné le besoin d'un atelier technique spécifique sur ce sujet.

5.8 Les Conventions internationales régissant les mécanismes d'indemnisation lors de pollution accidentelle par hydrocarbures : la CLC 92 et le FIPOL 92.

Par la suite, la présentation a porté sur les Conventions internationales régissant les mécanismes d'indemnisation lors de pollution accidentelle par hydrocarbures, à savoir la CLC 92 et le FIPOL 92. La Convention de 1992 sur la responsabilité civile (CLC 92) assure

un premier niveau d'indemnisation à la charge du propriétaire de navire qui provoque les dommages par pollution. Cette convention établit les principes de la responsabilité objective du propriétaire de navire et établit un système d'assurance obligatoire pour les navires. La Convention du FIPOL 1992, qui est complémentaire à la Convention sur la responsabilité civile de 1992, établit un régime pour l'indemnisation des victimes lorsque l'indemnisation fournie par la Convention sur la responsabilité civile n'est pas adéquate. Le FIPOL 1992 est une organisation intergouvernementale veillant à l'administration du régime d'indemnisation créé par la Convention du FIPOL 1992. L'organisation a son siège à Londres.

La présentation a également discuté des types de dommages couverts par ces conventions et, en particulier, des critères applicables lors de la présentation de demandes d'indemnisation. Les discussions ont porté en particulier sur la notion de « raisonnable » technique des actions prises lors de la lutte face à une pollution marine par les hydrocarbures. Ce thème s'est conclu par la présentation aux participants d'une série de cas concrets pour discussion et avis (la salle devant donner un avis sur chaque cas : raisonnable ou pas ?). Ceci a permis d'échanger sur la notion de « raisonnable » mais aussi sur les techniques de lutte adaptées en cas de pollution.

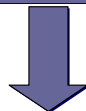
Lors des discussions qui ont suivi cette présentation, l'importance pour le Sénégal de dénoncer la CLC 69 et de ratifier les CLC 92 et FIPOL 92 a été mentionnée par les participants. Le processus est actuellement en cours, mais doit être accéléré.

5.9 Développement du plan stratégique et du plan opérationnel et la gestion des l'information et des médias

Une présentation générale sur le contenu et la méthode de réalisation d'un plan d'urgence national opérationnel et efficace a permis d'insister sur l'importance de la réalisation d'un tel plan en deux étapes:

- **1^{ère} étape : Réalisation d'un plan stratégique** pour la définition des stratégies de luttes adaptées et des ressources requises, justifiées suite à une évaluation des risques et de leur impact potentiel :

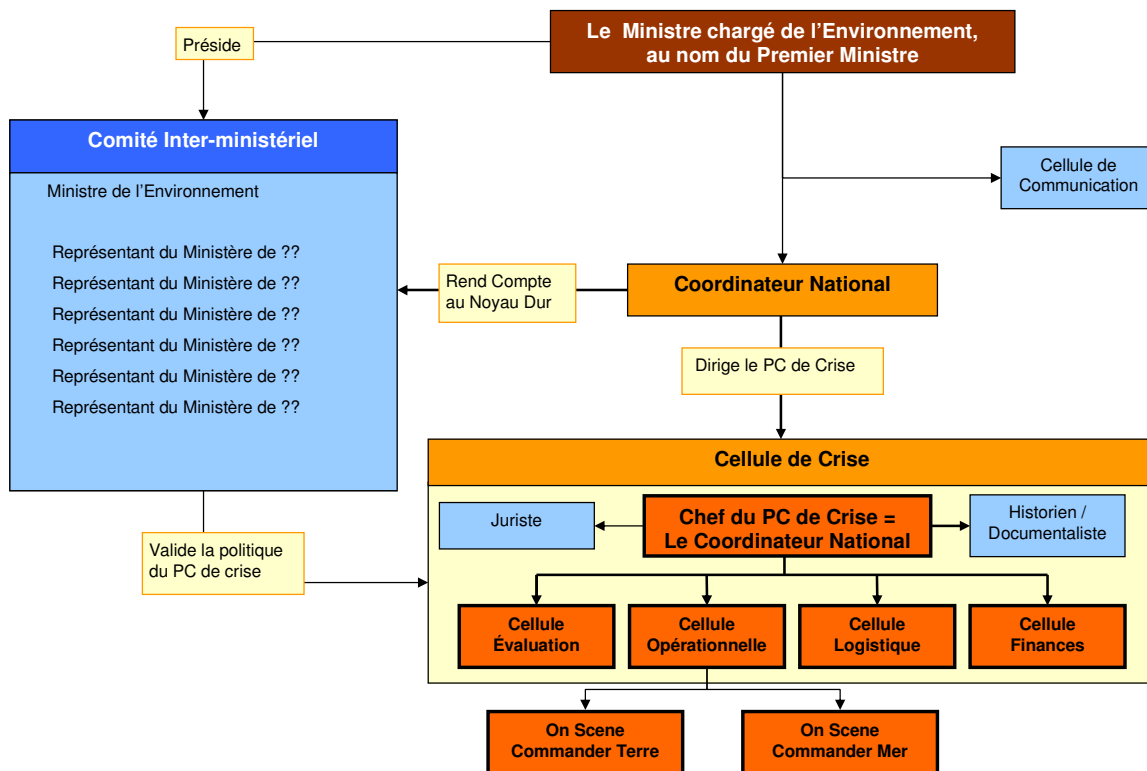
- Analyser les risques de déversements
- Estimer la dérive et le comportement du produit
- Évaluer les risques pour les zones sensibles



- Définir les stratégies de luttes adaptées
- Définir les ressources requises pour mise en oeuvre
- Définir les formations et exercices requises

Justifier les choix techniques basés sur une analyse objective des risques et une évaluation de leur impact potentiel

- **2^{ème} étape : Réalisation d'un plan opérationnel**, élaboré en fonction du plan stratégique, qui définit les procédures d'alerte et de notification, une organisation chargée de la lutte et les modes de gestion de la lutte (ainsi que les documents pour aider et faciliter les opérations) et doit répondre aux questions suivantes :
 - Qui alerte qui ? Procédures d'alerte et notification.
 - Qui « commande » qui ? Organisation du système en charge de la gestion de l'incident.
 - Qui fait quoi ? Fonctionnement du système en charge de la gestion de l'incident.
 - Qui paye quoi ? Mise en place de budget pour la mise en œuvre et la préparation à la lutte, et budget d'urgence en cas d'opérations.



Exemple d'organisation de lutte contre les pollutions marines accidentelles

Cette présentation a permis de rappeler l'importance de l'intégration des plans locaux et sectoriels dans le plan national, et l'importance de la cohérence de la répartition géographique des zones de compétences en cas d'opérations.

Basé sur l'exemple de l'EXXON VALDEZ, la présentation sur la gestion de l'information et des médias a rappelé quelques principes de bases pour la communication en temps de crise, et notamment :

- La nécessité de communiquer tout de suite, tout le temps, jusqu'à la fin. Les médias sont incontournables à l'heure actuelle.

- L'intérêt de hiérarchiser la communication :
 - D'abord les responsables de communication,
 - Ensuite les adjoints à l'autorité,
 - Enfin l'autorité suprême, en tant que de besoin.

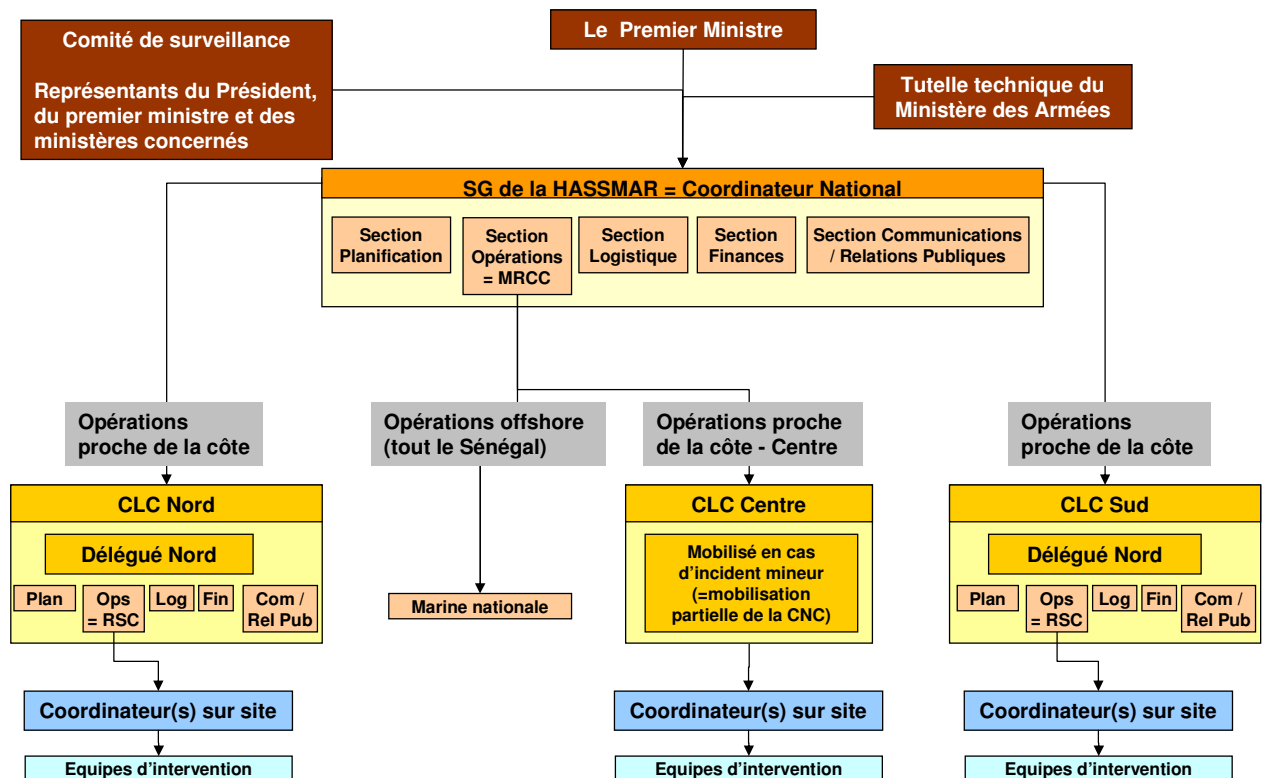
La gestion de l'information et des médias doit être une composante du plan national de lutte.

5.10 Le Plan National d'intervention d'urgence contre la pollution marine du Sénégal

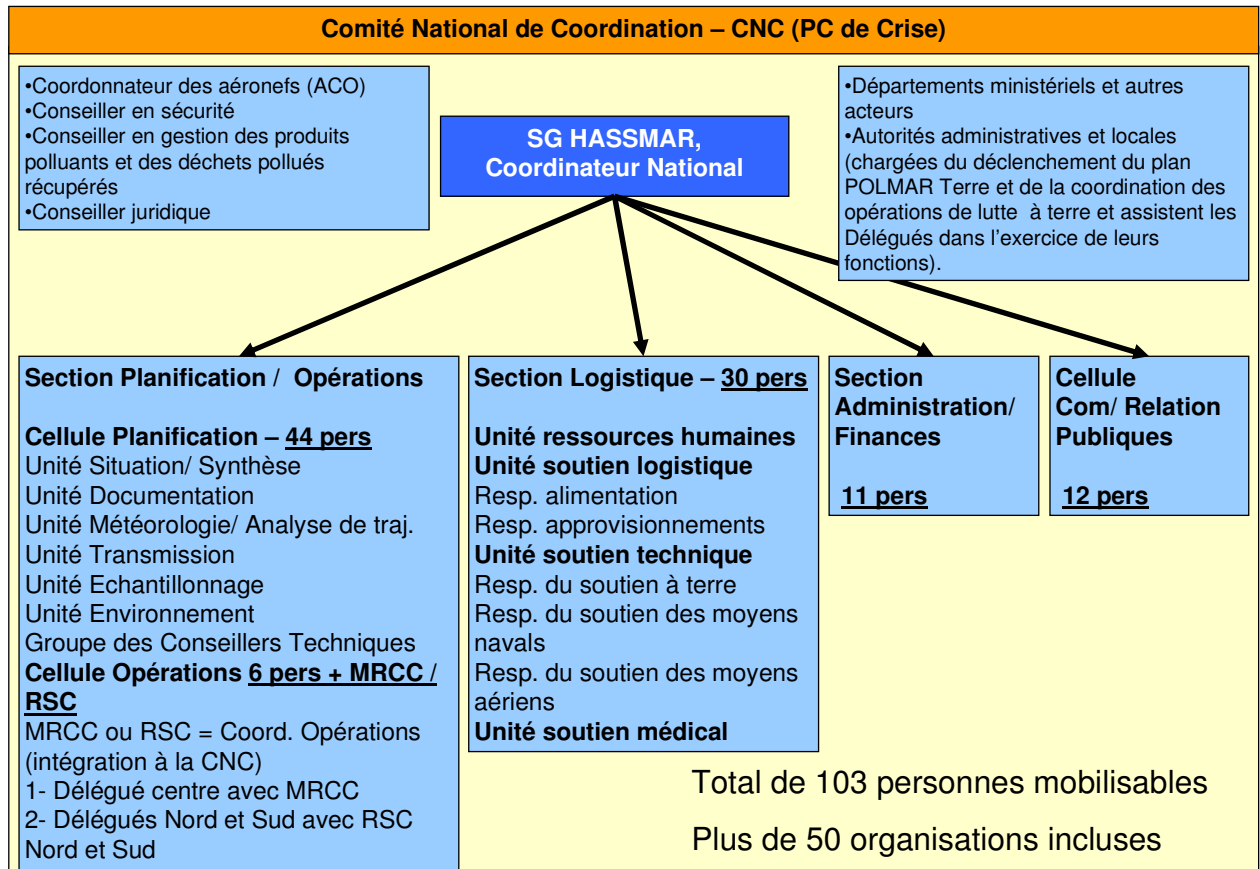
Le Capitaine de Frégate, Babacar Ba a présenté le Plan POLMAR du Sénégal ce qui a permis aux participants de se familiariser avec le contenu de ce plan. La présentation a principalement portée sur :

- L'**autorité** chargée de la préparation et de la lutte aux déversements accidentels d'hydrocarbure soit la Hassmar,
- Le **cadre juridique** national et les **conventions** ratifiées par le Sénégal, particulièrement le Décret n°2006-322/PR/MFA du 07 avril 2006 sur la création de la Hassmar et les Conventions OPRC 90 et d'Abidjan;
- L'**organisation de la lutte** lors d'une crise et plus particulièrement l'organisation du Centre National de Coordination (CNC) et ses diverses cellules.

L'organisation actuelle du Sénégal pour la gestion de crise est décrite ci-dessous :



Le schéma ci-dessous décrit l'organisation interne du Comité National de Coordination :



5.11 Discussion sur le Plan National de lutte Polmar

Suite à la présentation du plan POLMAR du Sénégal, une discussion en salle a été organisée sur la base des enjeux identifiés par les consultants suite à leur examen du plan POLMAR préalablement à l'atelier et aux remarques des participants.

Six enjeux pour la finalisation du plan POLMAR ont été identifiés et sont présentés à l'Annexe 9.5 "Enjeux pour la finalisation du plan POLMAR" :

1. Plan stratégique
2. Alerte et Mobilisation
3. Fonctionnement de l'organisation
4. Organisation de lutte
5. Intégration des plans
6. Financement

Des discussions plus précises ont porté sur :

- **La définition des niveaux d'incident ou « Tier level »,**

- Suite à des échanges entre les représentants de l'industrie et des autorités nationales, il est rappelé que les « Tier levels » en particulier pour les installations manipulant des hydrocarbures ne doivent pas être définis sur la base des moyens de lutte existants dans la structure, mais selon une analyse de risque qui permet d'identifier les différents types d'incidents, les produits en cause et les **niveaux probables pour chaque type d'incident identifié** (petit incident, incident d'ampleur moyenne, incident majeur).
→ Ainsi, les « Tier levels » sont spécifiques à chaque installation.
- **Le problème des zones de compétence géographique entre CNC et CLC.**
 - Le plan POLMAR est un plan national d'intervention d'urgence contre les pollutions maritimes accidentelles qui identifie la CNC comme organisation nationale en charge de la lutte en cas d'incident majeur, et des CLC Nord, Centre et Sud (organisations zonales en charge de la gestion d'incidents de moyenne ampleur).
 - La répartition géographique des zones de compétence de la CNC et des CLC ainsi que leur activation doit être clarifiée dans le plan en fonction du niveau et du lieu de l'incident. Le schéma ci-dessous a servi de base de discussion et est donné ici à titre indicatif. Il apparaît donc qu'en cas de pollution moyenne et surtout majeure au nord ou au sud, la CLC devient un poste avancé de la CNC.

Tier III Pollution majeure	CNC avec Port / installation et CLC Nord ou sud si besoin	CNC et CLC Nord ou Sud (si incident au Nord ou au Sud)	CNC
Tier II Pollution moyenne	CNC avec Port / installation et CLC Nord ou Sud si besoin	CNC et CLC Nord ou Sud (si incident au Nord ou au Sud)	CNC
Tier I Pollution mineure	Port / installation	CLC nord ou Sud ou Centre (=CNC partielle) selon le lieu de l'incident	CNC
	Port / installation	Proche côte	Large
Localisation des opérations			

- **La clarification des rôles, missions et résultats attendus de chaque Section, Cellule et unité.**
 - Les tâches de chaque section sont décrites clairement dans le corps du plan, et les tâches de chaque cellule et unité sont décrites avec détail dans les annexes du plan. Cependant, les tâches de chaque cellule et unité ne recouvrent pas exactement toutes les tâches des Sections décrites dans le

corps du plan. Il a donc été procédé à une vérification des attributions de toutes les tâches.

- La durée limitée de l'atelier n'a pas permis de répondre à toutes les questions. Cependant, plusieurs clarifications ont pu être apportées sur les répartitions des tâches. Voir en **Annexe 9.6** « Rôle des membres des Sections, Cellules et Unités »
- Les clarifications doivent être intégrées au plan et les questions en suspens clarifiées pas la HASSMAR et les acteurs concernés, afin de garantir que toutes les parties prenantes ont des tâches clairement identifiées. Il s'agit en particulier de :
 - s'assurer de la cohérence des tâches et de leur attribution entre le corps du plan et les annexes.
 - Définir les « acteurs clés » et les « produits livrables » pour chaque unité ou cellule.

5.12 Exercice d'alerte et de mobilisation au niveau national ainsi que déploiement d'équipements de lutte

Un exercice de simulation portant sur la gestion de crise et l'organisation d'une cellule de crise a eu lieu. L'objectif était de vérifier dans la pratique l'organisation de la cellule nationale de coordination (CNC) et l'intégration des plans sectoriels au sein de cette structure. Les participants de l'atelier ont été divisés en deux groupes, le premier regroupant les participants provenant de l'industrie pétrolière et le deuxième regroupant les participants provenant des structures gouvernementales tel que définie dans le Plan Polmar. Chacune de ces cellules devrait jouer leur rôle habituel et assumer la coordination de l'incident afin de mettre en place des stratégies de lutte.

Le scénario de l'exercice était un déversement de 2500m³ de brut suite à la rupture complète du sealine entre la raffinerie et la bouée de déchargement. En raison des courants et des conditions météo, le pétrole dérivait assez rapidement vers le Port de Dakar, la Baie de Halme et l'Île de Gorée. À partir de ces informations, les participants devaient structurer leur cellule de crise et coordonner la lutte.

Cet exercice a permis d'observer plusieurs points qui sont repris dans les recommandations de l'atelier.

6 Recommandations de l'atelier

Les recommandations formulées par l'atelier sont détaillées ci-dessous.

6.1 Conventions

Les participants ont reconnu le besoin pour le Sénégal de se munir rapidement de la protection des Conventions CLC92 et FIPOI 92 en ce qui a trait à l'indemnisation pour les déversements d'hydrocarbures persistants provenant de navire citerne.

Les participants ont également signifié que le risque de déversement de substances chimiques est réel et que le Sénégal devrait mettre en œuvre les Conventions régissant ce type de déversements.

De façon plus spécifique, les recommandations sont les suivantes :

- Accélérer le processus de ratification des Conventions CLC 92 et FIPOI 92
- Ratifier et mettre en œuvre le Protocole OPRC-HNS 2000
- Préparer la ratification de la Convention HNS et la Convention Bunker

6.2 HNS

Suite à la présentation sur les HNS, les participants ont formulé la nécessité d'augmenter le niveau de connaissances des intervenants nationaux dans ce domaine afin de faire face à des incidents de cette nature. De façon plus spécifique, il est recommandé de :

- Organiser un atelier spécifique à l'intervention lors de déversements de produits chimiques

6.3 Développer les outils opérationnels nécessaires à la lutte

Afin d'intervenir efficacement lors de déversements accidentels d'hydrocarbures, des outils opérationnels doivent être élaborés. Lors des discussions de l'atelier, les participants ont déterminé que les outils suivants sont nécessaires pour le Sénégal :

- Cartes de vulnérabilités environnementales afin d'identifier les ressources sensibles le long des côtes Sénégalaise et d'envisager des stratégies de protection.
- Politique Nationale sur l'utilisation de dispersants, incluant l'étude des vecteurs d'épandage des Forces Aériennes Sénégalaise. Cette politique est essentielle afin de déterminer si oui ou non les dispersants sont autorisés, lesquels et dans quelles conditions leur utilisation sera permise.
- Plan de gestion des déchets afin de déterminer à l'avance la localisation des sites d'entreposage temporaire et la méthode finale d'élimination de ces déchets.

- Fonds d'urgence afin de financer rapidement les opérations de lutte en cas de catastrophe.
- Stratégie de communication avec les médias et la population afin de transmettre en temps opportun l'information pertinente aux médias et informer adéquatement la population.
- Documentation et outils de base tel que des cartes marines, accès à des modèles de dérive, papeterie afin d'aider à la mise en place rapide d'une cellule de crise incluant les documents nécessaires à la lutte efficace. Il a été suggéré de constituer une mallette regroupant tout ces éléments.

6.4 Clarifier certains aspects du plan POLMAR

Suite aux discussions et à l'exercice de simulation, les participants ont identifié quelques aspects du Plan Polmar où certaines précisions semblent nécessaires pour assurer un fonctionnement efficace de la structure d'intervention du Sénégal. Les points pour clarification sont les suivants :

1. Établir des mécanismes de coordination clairs au sein du CNC et avec les plans sectoriels et zonaux

Lors des discussions et particulièrement lors de l'exercice de simulation, certains problèmes de coordination sont apparus entre les différentes cellules constituant le CNC et également entre les cellules de crise du Port Autonome de Dakar et celle de l'industrie pétrolière. Afin d'améliorer la coordination entre tous les acteurs, il a été suggéré de :

- 1) Développer des procédures opérationnelles de coordination
- 2) Désigner des agents de liaison provenant des industries pétrolières, du Port Autonome de Dakar ou d'autres organisations pertinentes au sein du CNC
- 3) Établir un horaire de rencontre de coordination entre le SG de la Hassmar, les chefs de section du CNC et les agents de liaison
- 4) Établir une procédure diffusion du plan d'action produit par le CNC

2. Rôle et responsabilités des sections au sein du CNC

Au cours de l'atelier, il a été mentionné à quelques reprises la nécessité d'apporter quelques modifications à la description des rôles et responsabilités des sections du CNC afin d'éliminer toutes ambiguïtés. De plus, la création de fiches réflexes sur les rôles pourrait aider grandement à la compréhension de tous et chacun.

3. Identifier des produits livrables précis

Afin d'augmenter la coordination au sein du CNC, il serait souhaitable d'identifier clairement les produits livrables dont les différentes sections du CNC ont la charge. Les produits suivant ont été mentionnés lors de l'atelier :

- Section planification : préparation du plan d'intervention et suivi de l'évolution de la situation
- Section opération : mise en œuvre des moyens de lutte
- Section logistique : obtenir les ressources matérielles et humaines nécessaires
- Section Finances : assurer le financement des opérations de lutte et compiler les demandes de réclamation

4. Préciser le rôle du MRCC

Il est nécessaire de clarifier le rôle joué par le MRCC lors de la gestion d'un incident et plus particulièrement les aspects suivant :

- Gestion initiale de l'incident par le MRCC suite à la réception de l'avis d'incident
- Critères de passation des responsabilités du MRCC au CNC
- À quel moment le MRCC devient-il « Section opération » au sein du CNC

5. Rôle du centre de transmission du MRCC

L'exercice de simulation a soulevé une certaine confusion sur le rôle du centre de transmission du MRCC. Il serait souhaitable de clarifier les aspects suivants au sein du plan Polmar :

- Les structures avisées systématiquement lors de l'alerte et la mobilisation du CNC (Joueurs clés)
- Le type d'information transmise par le centre de transmission aux autres structures lors d'une crise
- Établir des formulaires de notification ou fiches réflexes pour les opérateurs du centre de transmission

6. Gestion de l'information

Il est important de clarifier et d'établir un mécanisme précis de transfert des requêtes entre les sections du CNC afin d'assurer la réalisation opportune des tâches et également pour documenter les actions prises. Ce mécanisme devrait inclure les 3 composantes suivantes :

- Notification oral
- Formulaires simples incluant des informations précises
- Suivi des actions (feedback)

6.5 Partage des zones de compétences (Tier)

La clarification des zones de compétences appliquées sur le territoire Sénégalais est essentielle à la mise en œuvre efficace du plan Polmar. Il faudrait particulièrement :

- Clarifier, au niveau de la rade de Dakar, la répartition des zones de compétences entre le Port Autonome de Dakar, la SAR et la CLC Centre
- Clarifier, au niveau national, la répartition des zones de compétences entre les CLC et la CNC

6.6 Réalisation d'un plan de lutte à terre, de plans sectoriels et d'ententes bilatérales

Afin de compléter le système de gestion d'incident du Sénégal il est nécessaire de développer un plan de lutte à terre et autres plans sectoriels tel que les Ports.

6.7 Préparation d'un calendrier de formations et exercices

Afin de réaliser la mise en œuvre efficace du plan Polmar et de continuer à augmenter les connaissances et les interrelations entre les différentes structures, il est nécessaire d'établir un calendrier de formations et d'exercices en considérant les points suivants :

- Définir des objectifs pour ces activités
- Tenir des exercices de types variés (alerte, déploiement, stratégique)
- Inviter tous les partenaires concernés

6.8 Améliorer le plan stratégique

Il est souhaitable d'améliorer certaines sections du plan stratégique et plus particulièrement les sections suivantes :

- Analyse de risques
 - Types de pétrole reçu à la SAR, PAD et utiliser dans les Ports
 - Comportement du produit
 - Scénarios de déversement
- Stratégies de lutte (mer, terre, ORSEC)
 - POLMAR Terre (a intégré dans le POLMAR Mer ?)
 - Identifier relais locaux
- Protection des sites sensibles identifiés dans l'atlas

- Risque à la santé
- Gestion des bénévoles
- Équipement

7 Plan d'action pour la finalisation et la mise en œuvre du plan national d'intervention d'urgence

Suite aux échanges, discussions et aux retours d'expérience de l'exercice, le plan d'action GI WACAF pour la finalisation et la mise en œuvre du plan POLMAR (en 6 composantes) a été complété en séance plénière avec l'ensemble des participants.

Ce plan d'action est à mettre en relation avec le plan d'action déjà réalisé par la HASSMAR.

→ Voir **Annexe 9.7** « Plan d'Action GI WACAF pour la finalisation et la mise en œuvre du plan POLMAR ».

→ Voir **Annexe 9.8** « Copie du Plan d'Action de la HASSMAR pour la finalisation et la mise en œuvre du plan POLMAR ».

La comparaison des actions identifiées comme prioritaire de ces deux plans d'action fait apparaître les priorités pour la finalisation et la mise en œuvre du plan POLMAR au Sénégal :

1 - Cadre juridique et institutionnel. Adapter le cadre juridique et institutionnel national et garantir la durabilité du PNIU

- Ratification et mise œuvre des conventions internationales liées à l'Indemnisation: CRC 92 et FIPOL 92,
- Mise en cohérence de la législation nationale avec les articles de la convention, et Elaboration d'un code de l'Environnement marin
- Approbation du plan POLMAR

2 - Planification d'urgence. Mettre en œuvre un système standardisé de préparation à la lutte et de lutte contre les pollutions marines accidentelles

- Cartographie des zones sensibles
- Définition de la stratégie nationale de lutte (incluant la politique d'emploi des dispersants, et de gestion des déchets)
- Développement et intégration
 - Du plan POLMAR TERRE
 - des plans locaux et sectoriaux (industrie pétrolière)
- Fonds spéciaux d'urgence à mettre en place

3 – Autorités désignées. Garantir que toutes les autorités requises (rapport à la législation nationale et conventions internationales) sont officiellement désignées

- Pas d'actions prioritaires requises

4 - Accords transfrontaliers. Garantir le développement de la coopération et de l'assistance au niveau bilatéral et (sous-régional)

- Accords état / industrie pour une assistance mutuelle et fourniture d'équipement

5 – Formation et exercice. Renforcer les capacités nationales en matière de préparation et de lutte

- Formalisation d'un programme national de formation et d'exercices
- Formation OPRC de niveaux 1, 2 et 3
- Formation d'experts nationaux à travers participation à des formations, ateliers et séminaires internationaux
- Formation des personnels du Point(s) de contact opérationnel national
- Exercices d'alerte et de communications, de gestion de crise (en salle) et de mobilisation

6 - Ressources nationales. Garantir que des ressources soient disponibles dans le pays pour gérer des incidents jusqu'à un certain niveau de gravité (mini Tier 1) et assurer des alertes et des communications rapides

- Acquisition de moyens de lutte (suite à l'audit des stocks existants et à l'analyse des moyens requis).
- Mise en place du MRCC et d'unités opérationnelles spécialisées dans la gestion de pollution.
- Renforcement des capacités et compétences nationales.
- Acquisition et gestion de la documentation de base et des outils permettant de faciliter la prise de décision en cas de pollution majeure : données produits météo, modèle de déplacement de nappes, de prévision de comportement des hydrocarbures, etc.
- Acquisition de moyens de communications spécialisés.

8 Conclusions

Cet atelier a bénéficié d'une excellente participation de la part des structures nationales et des représentants de l'industrie pétrolière et du Port Autonome de Dakar. Cette représentation (du secteur public et privé) a permis la tenu de discussions denses et fructueuses ayant abouti à des résultats concrets et pratiques qui devront être suivis au niveau national dans le cadre du projet GI WACAF.

Cet atelier a également contribué à renforcer la collaboration avec l'industrie pétrolière et à renforcer les capacités techniques des participants concernant la préparation et la lutte aux pollutions marines accidentelles par les hydrocarbures. Le Sénégal a la chance d'avoir un organisme, la Hassmar, dédié à la préparation et à la lutte aux pollutions marines et un plan Polmar qui avec quelques clarifications sera très efficace pour assurer la coordination et la mise en œuvre de stratégies pertinentes lors d'une crise.

L'atelier a aussi clairement démontré l'intérêt et la volonté des différents intervenants à travailler de concert pour augmenter la capacité du Sénégal à faire face à des pollutions accidentelles afin de protéger son environnement et la santé de sa population.

8.1 Cérémonie de clôture

La cérémonie de clôture a été marquée par trois allocutions faites par Monsieur le Secrétaire Général de la Hassmar, Le Capitaine de vaisseau Aliou Moussa Sow, le Consultant de l'Organisation maritime internationale, Monsieur Stéphane Grenon et par le Directeur de Cabinet du Ministre d'État, Ministre de l'Economie Maritime, des Transports Maritimes, de la Pêche et de la Pisciculture, M. Youssoupha DIALLO. Par la suite, les certificats et des clés USB ont été remis aux participants.

8.1.1 Résumé de l'allocution de clôture du Secrétaire Général de la Hassmar, Le Capitaine de vaisseau Aliou Moussa Sow.

Le Secrétaire Général de la Hassmar a tout d'abord tenu à remercier les délégués des différentes structures et du secteur privé pour leur participation active à cet atelier. La synergie entre les acteurs chargés de la protection de la mer et la réalisation du Plan Polmar constitue des jalons importants pour le Sénégal pour le renforcement des capacités afin de lutter contre les déversements accidentels. Il souligne également que du travail reste à faire afin d'opérationnaliser le Plan Polmar. Il termine en remerciant l'OMI et l'IIPECA pour leur importante assistance dans cette réalisation.

8.1.2 Résumé de l'allocution de clôture de Monsieur le Consultant de l'OMI, Monsieur Stéphane Grenon.

Le représentant de l'OMI a tout d'abord remercié la Hassmar pour l'organisation efficace de l'atelier. Il a ensuite remercié les participants pour leur enthousiasme et leur engagement lors de l'atelier et que l'esprit de collaboration démontré entre les structures et l'industrie pétrolière est un gage de succès pour le Sénégal dans le travail qui reste à accomplir. Monsieur Grenon, a également réitéré le support de l'OMI et de l'IIPECA à travers le projet GI WACAF.

8.1.3 Résumé de l'allocution de clôture de M. le Directeur de Cabinet du Ministre d'État, Ministre de l'Economie Maritime, des Transports Maritimes, de la Pêche et de la Pisciculture, M. Youssoupha DIALLO

M. le Directeur de Cabinet, s'est tout d'abord réjoui du succès de cet important atelier pour le Sénégal. Il s'est particulièrement réjoui que les échanges fructueux vont permettre d'enrichir le Plan Polmar et ce pour le bénéfice de la protection de la mer. Il a tenu à féliciter le Secrétaire Général de la Hassmar ainsi que tous les représentants des différentes structures pour la belle synergie démontrée lors de la rédaction du plan. Il a également remercié l'OMI et l'IPIECA pour le soutien essentiel à la réalisation de ce projet et il souhaite que cette collaboration effective se poursuive. Il a par la suite procédé à la clôture officielle de l'atelier.

Les textes complets de ces discours sont joints à l'**Annexe 9.9**

9 Annexes

9.1	Programme de l'Atelier.....	26
9.2	Liste des Participants.....	30
9.3	Cérémonie d'ouverture.....	40
9.4	Plan d'Action type pour la réalisation de cartes de vulnérabilité	50
9.5	Enjeux pour la finalisation du plan POLMAR.....	51
9.6	Rôle des membres des Sections, Cellules et Unités	54
9.7	Plan d'Action GI WACAF pour la finalisation et la mise en œuvre du plan POLMAR 57	
9.8	Plan d'Action de la HASSMAR pour la finalisation et la mise en œuvre du plan POLMAR	60
9.9	Cérémonie de clôture.....	65
9.10	Crédits et références.....	70

9.1 Programme de l'Atelier

ATELIER NATIONAL DE VALIDATION DU PLAN NATIONAL DE LUTTE CONTRE LA POLLUTION MARINE (PLAN POLMAR)

DAKAR, du 05 au 08 mai 2008

LUNDI 05 MAI 2008		
08H30	Accueil et inscription des participants	HASSMAR
09H00	- Présentation de la HASSMAR - Présentation des objectifs et de l'agenda de l'atelier	HASSMAR
10H00	CEREMONIE D'OUVERTURE : - Discours de bienvenue - Discours du représentant de l'OMI - Discours d'ouverture de l'Autorité représentant l'Etat du Sénégal	
11H00	Pause café	
11H15	Initiative Mondiale OMI/IPIECA sur la Planification d'Urgence pour la région WACAF	Stéphane Grenon
11H30	Présentation sur les conventions : - OPRC 90 - HNS 2000 - Convention d'Abidjan 1981 et son Protocole	Stéphane Grenon
12H15	Planification d'urgence contre les déversements d'hydrocarbures : - les causes, - caractéristiques et comportement des hydrocarbures en mer, - la préparation à la lutte, - stratégies de lutte, - gestion des médias en période de lutte	L. Page-Jones
13H30	Déjeuner	
14H30	Présentation de la HASSMAR	L. Page-Jones
15H00	Carte de sensibilité environnementale : - Impacts climatologiques, biologiques et socio-économiques d'une pollution marine - Techniques d'élaboration d'une carte nationale de sensibilité environnementale	L. Page-Jones
16H00	Pause café	
16H30-17H30	- Utilisation des dispersants en lutte POLMAR - Techniques de développement d'une politique nationale d'utilisation des dispersants	S. Grenon

MARDI 6 MAI 2008		
08H30	Planification d'urgence contre les déversements de produits chimiques : <ul style="list-style-type: none"> - le transport de produits chimiques par mer, - l'évaluation du risque en intervention d'urgence, - les sources d'information pour la lutte face aux accidents liés aux produits chimiques. 	Stéphane Grenon
10H00	- CLC 92 - FIPOL 92 - Protocole portant création du Fonds complémentaire - Procédures de réclamation	L. Page-Jones
11H00	Pause café	
11H30	- Exercice sur la réclamation	L. Page-Jones
12H00	- Développement du plan stratégique et du plan opérationnel - Gestion de l'information et des médias	L. Page-Jones
13H00	Déjeuner	
14H00	Présentation du plan national d'intervention d'urgence contre la pollution marine	HASSMAR- Sous-comité POLMAR
15H00	Eléments de réflexion sur le plan national (10 questions pour évaluer et remarques sur le plan national)	S. Grenon
15H30 16h30	Deux groupes de travail / discussion sur le plan national : identification des points à améliorer (pause café incluse)	S. Grenon

MERCREDI 07 MAI 2008		
08H30	Présentation de l'exercice pratique en salle en vue de tester les procédures d'alerte et de mobilisation ainsi que l'organisation nationale en charge de la lutte, et la coordination entre autorités et industrie pétrolière	L. Page-Jones Stéphane Grenon
09H00	Exercice en salle : alerte et mobilisation au niveau national. <ul style="list-style-type: none"> - HASSMAR, - Autorité Sénégalaise (Pêche, Environnement, Maritime, ...) - Compagnie Pétrolière (SHELL, TOTAL) - Port de Dakar. - Raffinerie, - Autres 	Délégués
11H00	Pause café	
11H30	Poursuite de l'exercice en salle : alerte et mobilisation au niveau national	Délégués
13H00	Déjeuner	
14H00	Débriefing de l'exercice : tour de table	Délégués
15H30-16H30	Recommandations pour la finalisation et la mise en œuvre du plan national d'intervention d'urgence : plan d'action (incluant les discussions de la 2 ^{ème} journée sur le Plan national) (pause café incluse)	Délégués

JEUDI 08 MAI 2008		
08H30	Démonstration de déploiement de matériel de lutte	Délégués
11H00	Pause café	
11H00	Démonstration de déploiement de matériel de lutte Débriefing en salle	Délégués
13H00	Déjeuner	
14H00	Présentation des 6 composantes (GI WACAF) pour la finalisation et la mise en œuvre du Plan national	L. Page-Jones
14H30	Synthèse des travaux en groupe pour le Plan d'actions pour la finalisation et la mise en œuvre du plan national d'intervention d'urgence. → Rédaction des recommandations et du rapport d'atelier.	Délégués
16H00	Pause café	
17H00	CEREMONIE DE CLOTURE <ul style="list-style-type: none"> • Remise des attestations aux participants • Lecture des recommandations • Discours de Clôture. 	HASSMAR OMI IPIECA

9.2 Liste des Participants

N°	Titre	Prénoms	Nom	Fonction	Structure	Tel	Cel	Fax	Courriel
1	Capitaine de vaisseau	Aliou Moussa	SOW	Secrétaire Général	HASSMAR	33 823 79 75		33 889 27 18	
2	Capitaine de vaisseau	Khalifa Ababacar Sy	DIOP	Chef de la Branche « Soutien-Logistique »	HASSMAR	33 889 27 00	77 529 86 01	33 889 27 18	khalifadiop01@yahoo.fr
3	Capitaine de frégate	Babacar	BA	Chef de la Branche "Opérations"	HASSMAR	33 889 27 16	77 529 86 02	33 889 27 18	babacarb@yahoo.fr
4	Capitaine de frégate	Amadou Khourédia	DIOP	Conseiller Technique	HASSMAR	33 823 79 75	77 529 86 03	33 889 27 18	amadoukh20022000@yahoo.fr
5		Mouhamad ou Moustapha	SECK	Responsable Labo	ORYX Sénégal	33 832 79 60	77 560 60 17	33 832 10 60	seckmtafa@hotmail.com
6		Barham	THIAM	Lieutenant-colonel	Etat-major Général des Armées	33 889 12 31	77 614 25 84		barham20042000@yahoo.fr
7		Mamadou	SARR	Chef Section Pipes Loading Master	Société Africaine de Raffinage (S.A.R.)	33 839 84 58	77 644 61 54		masarr@sar.sn

Atelier National de Validation du Plan National de Lutte contre la Pollution Marine (Plan POLMAR)

8		Odile Jeanne	DIOH	Superviseur en Hygiène Sécurité et Environnement et Sûreté	Dubaï Port WORLD		77 433 90 93		dioh.odile@yahoo.fr
9		Moussa Khady	CISSE	Chancelier, "Point focal" du Ministère des Affaires Etrangères DAJC/CAI	Ministère des Affaires Etrangères	33 889 13 00 - poste 6125	77 506 43 77	33 889 13 56	cisse18@hotmail.com
10		Médoune D.	DIOUF	Commissaire Police Principal	Port Autonome de Dakar	33 821 16 19	77 529 00 38	33 821 16 19	damdiouf@yahoo.fr
11		Abdoulaye	SEMBENE	Sécurité	Société Africaine de Raffinage (S.A.R.)	33 839 84 81			asembene@yahoo.fr
12		Fodé Kaba	NDIAYE	Responsable Environnement	Société Africaine de Raffinage (S.A.R.)	33 839 84 43	77 647 49 07		kabandiaye@hotmail.com
13		Marc André	BADIANE	Responsable HSE TOTAL SENEGAL	TOTAL	33 839 54 74	77 631 05 69		marcab@total.sn
14	Capitaine	Armand	KOUEDOU	Chef du Centre de Coordination des Secours	Armée de l'Air	33 860 33 26	77 272 99 64	33 860 33 26	ccs_dakar@yahoo.fr
15		Maguèye	FALL	Direction du Budget	Ministère de l'Economie et des Finances (MEF)		77 504 80 50		maguyfal8@yahoo.fr
16		Sory	DIALLO	Chef de la Division Hydrométéorologie et Météorologie	Direction Météorologie	33 869 53 31	77 654 84 04	33 820 13 27	sorykd@yahoo.fr

Atelier National de Validation du Plan National de Lutte contre la Pollution Marine (Plan POLMAR)

				Maritime					
17		Moussa	DIAITE	Lieutenant-colonel	Eaux et Forêts	33 831 01 01	77 226 93 91		moussadiaite@hotmail.com
18		Ousmane	WANE	Directeur Conseiller	Société DAKARNAVE	33 849 10 31	77 637 62 34	33 823 32 29	dcous@dakarnave.sn
19		Seynabou Samb	TALL	Chef Section Sécurité	Société Africaine de Raffinage (S.A.R.)	33 839 84 13	77 569 66 27	33 834 62 07	stall@sar.sn
20		Médoune	FALL	Président	Association des Pêcheurs de Hann		76 494 93 41		
21	Colonel	Mor	SECK	Adjoint	Directeur de la Protection Civile	33 889 39 00	77 638 90 72	33 821 04 48	morseck@hotmail.com
22		Gomis	DIEDHIO U		Direction Marine Marchande	33 821 36 43	77 634 51 72	33 823 68 62	gdiethiou@yahoo.fr
23		Ousmane	TRAORE		Port Autonome de Dakar	33 849 79 20	77 631 03 25		oustra1@hotmail.com
24	Adjudant- Chef	Matar Diop	KANE	Commandant Section Environnement	Gendarmerie nationale	33 823 75 14	77 644 45 68		mdiopkane@hotmail.com

Atelier National de Validation du Plan National de Lutte contre la Pollution Marine (Plan POLMAR)

25	Capitaine de vaisseau	Alassane Aly	HANNE	Inspecteur Mer	Inspection Générale des Forces Armées (IGFA)		77 639 34 72		alhanne@hotmail.com
26	Lieutenant	Abdou Salam	KANE	Conservateur Parc National des Iles de la Madeleine.	Direction de la Protection de la Nature	33 821 81 82	77 631 18 48	33 832 23 09	ak7salam@yahoo.fr
27	Capitaine de Corvette	Mamadou	NDIAYE	Directeur des Opérations Adjoint au Directeur	Direction de la Protection et de la Surveillance des Pêche	33 860 24 65	77 630 07 87	33 860 31 19	lamindiaye@gmail.com
28		Sidiky Diombane	DIOP	Expert Environnementaliste	Projet d'Appui au Programme National de Gestion des Catastrophes	33 889 39 00	77 630 29 78		diop_sidiky@yahoo.fr
29		Amadou Lamine	NDIAYE	Coordonnateur National	Projet d'Appui au Programme National de Gestion des Catastrophes	33 842 23 73	77 641 28 24		ndiaayeal2@yahoo.fr
30	Capitaine de vaisseau	Matar	SAMBOU	Cellule Etude et Stratégie	Etat-major Particulier de la Présidence de la République	33 842 23 73	77 641 28 24	33 823 43 92	agambile@yahoo.fr
31		Moustapha	SEYE	HSSE Mgr	SHELL SENEGAL	33 849 37 59	77 644 86 24	33 832 87 30	moustapha.m.seye@ssendak.simis.com
32		Cheikh Mouhamed Fadel	FALL	HSSE IMPLEMENTER	SHELL SENEGAL	33 849 37 37	77 644 75 01	33 832 87 30	fadel.f.fall@ssendak.simis.com ; fadel.fall@wanadoo.fr

Atelier National de Validation du Plan National de Lutte contre la Pollution Marine (Plan POLMAR)

33		Mamadou	TOURE	Chef Division Aménagement Direction de la Pêche Continentale et de l'Aquaculture (DPCA)	Ministère de l'Economie Maritime (MEM)	33 864 58 96	77 556 84 88	33 864 58 96	serignendarie@yahoo.fr
34		Ismaïla	DRAME	Chargé de Programme	Direction Assainissement	33 864 63 12	77 502 59 34	33 864 63 13	iso.drame@yahoo.fr
35		Ameth	FAYE	Chargé de Programme Direction de la Coopération Economique et Financière	Ministère de l'Economie et des Finances (MEF)	33 822 35 62	77 654 22 19	33 822 12 67	amelfsn@yahoo.fr
36		Assane	SAMBE	Expert	Direction des Ports et des Transports Maritimes Intérieurs (DPTMI)	33 842 40 51	77 569 70 12		
37		Ousmane	BATHIER Y	Géomaticien	Centre de Suivi Ecologique (CSE)	33 825 80 66/67	77 559 46 97		ousmane.Bathiery@cse.sn
38		Babacar	DIOUF	Ingénieur Gestion et Protection de l'Environnement	Direction de l'Environnement et des Etablissements Classés (DEEC)	33 821 07 25	77 649 74 81	33 822 62 12	babsdiouf@yahoo.fr
39		Elimane	BA	Géographe Environnementaliste	Direction de l'Environnement et des Etablissements	33 821 07 25	77 538 90 14		elimanel2003@yahoo.fr

Atelier National de Validation du Plan National de Lutte contre la Pollution Marine (Plan POLMAR)

					Classés (DEEC)				
40		Ousmane	NDIME	Chef Division Recrutement Mobilisation		33 823 18 06	76 693 15 93	33 823 18 09	ondime@hotmail.com
41		El Hadji Meïssa	MBAYE		Port Autonome de Dakar	33 849 45 82	77 631 03 07		meissa.mbaye@portdakar.sn
42		Demba	FAYE	Conseiller Technique du Directeur Général du Conseil des Chargeurs Sénégalais (COSEC)	Conseil des Chargeurs Sénégalais (COSEC)	33 849 07 19	77 644 68 76	33 823 11 44	dfaye@cosec.sn
43		Mamadou	NIANE	Chargé de projet Bureau Afrique	WETLANDS INTERNATIONAL		77 450 78 41		mamadou@nianeFamily.com
44		Souleyman e	KANE		Magistrat	33 849 70 92	77 644 45 97		
45		Abdou Khadre	LO		Union des Elus Locaux (UAEL)	33 889 54 00	77 630 94 01		dieylanilo@yahoo.fr
46		Abdou	SINE		Société d'Aménagement de la Petite Côte (SAPCO)	33 869 08 88	77 533 45 92		sine101@yahoo.fr

Atelier National de Validation du Plan National de Lutte contre la Pollution Marine (Plan POLMAR)

47		Aliou	GUEYE	Adjoint Agent Judiciaire de l'Etat/	Ministère de l'Economie et des Finances (MEF)	33 842 33 26	77 531 70 77		
48		Alioune	NDIAYE	Administrateur de Société	COSAMA - MARITALIA	33 849 48 48	77 637 09 23	33 823 16 16	
49		Aliou	GUEYE	Adjoint Agence Judiciaire de l'Etat/	Ministère de l'Economie et des Finances (MEF)	33 842 33 26	77 531 70 77		
50		Alioune	NDIAYE	Administrateur de Société	COSAMA - MARITALIA	33 849 48 48	77 637 09 23	33 823 16 16	
51	Lieutenant- colonel	Mouhamed Hady	NDOYE		Groupement National des Sapeurs Pompiers	33 823 03 55			
52		Moustapha	THIAM	Adjoint au Directeur des Pêches Maritimes	Direction des Pêches Maritimes	33 823 01 37	77 553 70 65	33 821 47 58	dopm@sentoo.sn
53		Tiofane	NDIAYE	Chef de la Division de la Protection de l'environnement dans les Fonds Marins		33 853 07 99	77 505 72 83		tiofanendiaye@yahoo.fr
54		Abdou	SENE	Commandant CIN	Marine Nationale	33 823 71 40	76 291 89 49		abdounango@yahoo.fr
55		Mamadou	BOCOUM	Chef Département Environnement / Sécurité des ICS			77 565 96 17		mbocoum@ics.sn

Atelier National de Validation du Plan National de Lutte contre la Pollution Marine (Plan POLMAR)

56		Abdou Salam	DIALLO	Commandant le BSC "Poponguine"	Marine Nationale	33 823 71 40 poste 3768	77 565 70 52	33 826 50 01	dialloabdou_salam@hotmail.com
57		Joseph Oufom	MEDOU	Directeur Exploitation – Production	Société des Pétroles du Sénégal (PETROSEN)	33 839 92 98	77 569 56 24	33 832 18 99	jmedou@petrosen.sn
58		Mamadou Hamdiatou	BA		Direction des Collectivités Locales (DCL)	33 821 03 94	77 657 77 33		hamdiatouba@hotmail.com
59		Bassirou	DIAW	Chercheur Océanographe	Centre de recherche Océanographique de Thiaroye (CRODT)	33 832 82 65	Cel : 77 658 99 79		bdiawfara@yahoo.fr
60		Gaoussou	GUEYE	1 ^{er} Vice Président	CONIPAS	33 864 36 25	77 632 66 65	33 824 93 63	conipas@yahoo.fr
61		Papa	DIOP	CT/DTP MTTTics		33 823 46 01	77 726 56 27		papadiop4@caramail.com
62		Ibrahima	NIANG	Administrateur	FAO	33 889 16 66	77 632 61 89	33 889 16 70	ibrahima.niang@fao.org
63		Bernard	LANKIA	Service National Hygiène		33 824 47 03	77 630 79 80	33 824 47 03	lankiab@hotmail.com
64		Amadou Matar	DIOUF	UICN Sénégal	UICN	33 869 02 81	77 566 63 72		matar.diouf@uicn.org

Atelier National de Validation du Plan National de Lutte contre la Pollution Marine (Plan POLMAR)

65		Lamine	THIOUNE	Directeur de l'Energie	Direction Energie		77 637 37 56	33 822 04 30	slthioune@yahoo.fr
66		Ibrahima	TOURE	Ingénieur Direction Energie	Direction Energie		77 549 87 09	33 822 04 30	toureibro@yahoo.fr
67		Ahmadou Lamine	NDOUR	Contrôleur des Télécoms Responsable Gestion Réseaux Navires, Aéronefs et Amateur Radio ARTP		33 869 03 87	77 637 03 98	33 869 03 70	ahmadou.ndour@artp.sn
68		Mamadou Syll	KEBE	Chef de Division Direction Industrie	Ministère des Mines, de l'Industrie et des PME	33 822 04 20	77 630 15 19	33 822 04 20	syllkebe@yahoo.fr
69		Abdoul Aziz	DEME	Chef Service Procédés & Labo	Société Africaine de Raffinage (S.A.R.)	33 839 84 62	77 569 04 40	33 839 19 92	aazisdeme@hotmail.com
70		Oumar	BALDE	Chargé de Programme Secrétariat Intérimaire du Volet Environnement du NEPAD (SINEPAD)	NEPAD	33 842 73 11	77 510 19 02	33 823 83 65	omar_baldedast@yahoo.fr
71		Madikou	SARR	Technicien Supérieur SIG/DTGC	Systèmes d'Informations Géographiques (SIG)	33 832 11 82	77 658 18 80	33 832 11 81	sarmadikou@yahoo.fr

Atelier National de Validation du Plan National de Lutte contre la Pollution Marine (Plan POLMAR)

72		Youssoupha	DIOP	Contrôleur des Douanes	Chef Brigade Douanes Haute Mer Douanes		77 634 30 22		
73		Dr Absa L.	LAM	Médecin Centre Antipoison/	Ministère de la Santé	33 869 42 63	77 657 30 15		lamabsa@yahoo.fr
74		Dieynaba	BOCOUM	Responsable juridique	SHELL SENEGAL	33 849 37 53	77 637 67 56	33 832 87 30	dieynaba.b.bocoum@sse.ndak.simis.com
75		Ousmane	DIALLO	Chef du Centre polyvalent de Sécurité	Port Autonome de Dakar	33 849 79 10	77 631 03 33	33 823 26 06	omadiallo@gmail.com
76		Libasse	SOW	Adjudant Major Comptable Finances	HASSMAR	33 889 79 75	77 529 86 04	33 889 27 18	
77		Moïse A.E.	SALLAH	Assistant du Secrétaire Général de la HASSMAR	HASSMAR	33 889 27 11 - 33 889 79 75	77 529 86 05	77 889 27 18	salaephoe@yahoo.fr ; salaanselme@hotmail.com ; hasmar@sentoo.sn
78		Madame Khady	SENE	Affaires Externes	SHELL SENEGAL	33 849 37 69	77 639 39 27		khady.k.sene@sseudak.simis.com
79		Massamba	NDIAYE	Secrétaire	HASSMAR	33 823 79 75	77 560 55 49	77 889 27 18	masskarim@hotmail.com ; masskarim1@yahoo.fr

9.3 Cérémonie d'ouverture

Discours d'ouverture du Secrétaire Général de la Hassmar, du Consultant de l'OMI et du Directeur de Cabinet du Ministre d'État, Ministre des Forces Armées

Discours d'Ouverture du Secrétaire Général de la Hassmar

Monsieur le Directeur de Cabinet,

Messieurs, les Directeurs Généraux,

Mesdames, Messieurs les Directeurs,

Messieurs les Officiers,

Mesdames et Messieurs,

Mon message sera un message de bienvenue, mais surtout de remerciement.

Permettez moi en effet de vous souhaiter la bienvenue à l'atelier de validation du plan national de lutte contre la pollution marine, communément dénommé Plan POLMAR.

La présence d'une centaine de personnes à cette cérémonie, parmi lesquelles des responsables de haut niveau relevant aussi bien de l'Administration que du secteur privé, montre bien la détermination de tous les acteurs de la sécurité maritime à relever ensemble les défis qui se posent dans ce domaine.

Monsieur le Directeur de Cabinet, nous tenons à vous remercier pour l'honneur que vous nous faites de rehausser de votre présence l'ouverture de l'atelier consacré à la validation du plan national de lutte contre la pollution marine, par les experts nationaux et ceux de l'OMI et de l'IEPCA.

Vous me permettrez aussi de vous exprimer la gratitude de la HASSMAR pour le soutien multiforme du Département des Forces Armées qui après avoir initié et encadré le projet de coordination de l'action de l'état en mer, jusqu'à la création de la HASSMAR et sa mise en place effective, l'accompagne au quotidien dans le cadre de l'exécution de ses missions.

C'est donc le lieu de remercier le Ministre d'Etat, Ministre des Forces Armées et au-delà de sa personne, le Chef d'Etat major Général des Armées pour son appui constant et le Haut Commandant de la Gendarmerie nationale

Je voudrais, Monsieur le Directeur de Cabinet, saisir cette occasion pour vous dire combien la HASSMAR est honorée de l'intérêt que lui accorde Monsieur le Président de la République qui tient à l'émergence d'un dispositif de sécurité en mer efficient, mais aussi combien nos sommes sensibles à la sollicitude de Monsieur le Premier Ministre qui, très attentif à la sécurité maritime, suit de près le chronogramme de la HASSMAR tout en veillant à lui faire doter des moyens nécessaires à l'accomplissement de ses missions.

Je ne peux pas résister à la tentation de remercier des services présidentiels comme l'Etat major particulier et l'IGFA ainsi que tous les services de la Primature qui ne ménagent aucun effort, de par leurs attributions respectives pour appuyer l'action de la HASSMAR.

Monsieur le Directeur de Cabinet, si la HASSMAR a réalisé des performances, c'est parce qu'elle a bénéficié de la conjonction des contributions de tous les acteurs publics et privés nationaux concernés par la sécurité en mer. Il me revient à ce sujet de citer le rôle inestimable joué par :

- les structures relevant du Département de l'Economie maritime, qui pour un appui financier au fonctionnement de la HASSMAR qui pour la mise à disposition d'experts ; il s'agit notamment du PAD, de la SIRN, du COSEC, de la DMM, de la DPSP, la DPM, de l'ENFM et la DGEFM.
- le Ministère chargé de l'Environnement, notamment la DEEC dont la participation a été déterminante dans le cadre du Plan POLMAR, les Parcs nationaux et les Eaux et Forêts
- le Ministère chargé de l'Intérieur, particulièrement la DPC, le GNSP et la DPAF
- Le Ministère des Finances : Douane
- Les acteurs privés particulièrement l'industrie pétrolière : SAR, PETROSEN, TOTAL SHELL, ORYX, Dans le cadre de cet atelier, la SAR a non seulement contribué financièrement à l'organisation mais a aussi accepté de prêter le concours de ses experts et de mettre à disposition son matériel de lutte antipollution pour les besoins d'un exercice de déploiement. Je souhaite remercier très chaleureusement le Directeur Général de la SAR pour cela
- L'industrie chimique : ICS
- Les diverses ONG ici représentées et qui participent souvent aux travaux de la HASSMAR

Je voudrais souligner que les missions de la HASSMAR ont un impact direct sur le développement durable dans le cadre de la coordination de la prévention des risques en mer et de la mise en œuvre de plans d'urgence pour faire face aux incidents et catastrophes en mer. Sous ce rapport, je lance un appel aux structures internationales

concernées par ces questions, qu'elles soient présentes au Sénégal ou dans la sous région, en leur exprimant d'ores et déjà notre volonté de coopérer avec elles (PNUD,OCHA, FAO,UEMOA.....)

De même, je lance un appel aux responsables de la sécurité maritime au niveau des Etats voisins et frères du Sénégal en vue de la mise en place d'un cadre de coopération en matière de sécurité maritime, de sûreté maritime et de protection de l'environnement marin, car ces questions ne connaissent pas de frontières et doivent être examinées selon des approches bilatérales, sous régionales et régionales, conformément aux recommandations de la communauté maritime internationale.

Je termine enfin par l'évocation de l'excellente collaboration existant entre l'OMI et l'Etat du Sénégal à travers la DMM et la HASSMAR tout en remerciant le Secrétaire général de l'OMI et l'APIECA qui ont bien voulu commettre deux experts de haut niveau pour les besoins de cet atelier dont le programme est exceptionnellement riche.

Je vous remercie de votre attention.

Discours d'Ouverture du Consultant de l'OMI

Monsieur le Directeur de cabinet du Ministre d'État, Ministre des Forces Armées

- Monsieur le Secrétaire Général de la HASSMAR

- Mesdames et Messieurs les Directeurs Généraux, Directeurs Centraux, chefs de service ou leurs représentants,

- Chers participants à l'atelier,

- Mesdames et Messieurs,

C'est pour moi un privilège et un honneur tout particulier de prendre la parole au nom de l'Organisation maritime internationale à l'ouverture de cet atelier national de validation du plan national de lutte contre la pollution marine.

Comme vous le savez si bien, l'un des buts majeurs de l'OMI est d'instituer un système efficace de coopération technique, juridique et scientifique entre les gouvernements, dans les domaines de la sécurité maritime et de la protection du milieu marin contre la pollution causée par les navires, de l'atténuation des effets de cette pollution sur l'environnement, et des indemnisations.

A cet effet, un ensemble très complet d'accords, de recueils de règles, de pratiques recommandées et de directives obligatoires sur le plan international a été adopté sous les auspices de l'OMI.

Je citerai juste à titre d'exemples:

- La convention internationale pour la prévention de la pollution par les navires plus connus sous le nom de Marpol 73/78. Elle constitue la pierre angulaire de la structure régulatrice de l'OMI pour la protection du milieu marin;

- La convention internationale de 1990 sur la préparation, la lutte et la coopération en matière de pollution par les hydrocarbures (Convention OPRC) qui a pour objet de servir de cadre mondial à la coopération internationale pour la lutte contre les événements ou les menaces graves de pollution des mers;

- - la convention de 1992 sur la responsabilité civile, traité qui attribue la responsabilité absolue des dommages de pollution au seul propriétaire du navire. Elle vise à garantir une indemnisation équitable des personnes qui subissent des dommages du fait de la pollution par les hydrocarbures à la suite d'accidents survenus en mer à des navires transportant des hydrocarbures;

- La convention de 1992 portant création d'un fonds international d'indemnisation pour les dommages dus à la pollution par les hydrocarbures (Fipol) et les fonds supplémentaires qui complètent l'indemnisation dont peuvent bénéficier les personnes qui subissent des dommages de pollution.

Sans vouloir entrer dans les détails de ces conventions, je voudrais seulement souligner que Marpol 73/78 vise à protéger les mers et les océans de tous les rejets polluants que pourraient causer les navires au cours de leur exploitation.

L'influence néfaste de ces rejets sur la faune et la flore est bien connue ainsi que leurs effets sur les productions halieutiques et l'industrie touristique des zones affectées.

Il est reconnu qu'aucun pays côtier n'est à l'abri d'accidents pouvant entraîner une marée noire. La circulation des navires, en particulier des pétroliers, qui fréquentent les ports ou traversent les eaux côtières, s'accompagne d'un risque de pollution des mers par les hydrocarbures du fait d'abordages, d'échouements, d'accidents de transbordement des hydrocarbures, de cargaison et de soute et d'autres accidents maritimes. La pollution peut menacer les sites d'agrément, les oiseaux de mer, la faune et la flore marines, les installations côtières et la pêche.

Mais il sied de noter ici l'importance des systèmes de coopération régionale et sous-régionale en matière de lutte contre une pollution accidentelle ainsi que la pertinence de la convention OPRC 1990 et de la planification d'urgence. Un exemple frappant de la manière dont cette convention est censée fonctionner est l'accident de l'Erika au large des côtes françaises. En effet, il a été établi que si cet événement s'était produit dans une région du monde dépourvue d'accords bien développés de coopération régionale et de plans d'urgence en matière de préparation et de lutte, l'intervention aurait été plus ardue et les résultats atteints beaucoup moins probants. Cela met en relief, si besoin en était, la nécessité de la coopération internationale dans ce domaine mais aussi d'une planification nationale fonctionnelle et efficace.

Il convient de saluer ici les efforts considérables déployés par le Sénégal pour la mise en place d'une politique efficace de protection de l'environnement marin, préalable au développement harmonieux de l'économie.

Je me réjouis aussi du partenariat très productif de l'OMI avec l'industrie pétrolière regroupée au sein de l'APIECA dont les résultats dans la région de l'Afrique de l'ouest et du centre sont déjà très remarquables. Le séminaire de cette semaine en est une expression de plus.

Je voudrais terminer en vous exprimant l'entière disponibilité de l'Organisation maritime internationale à renforcer ses relations déjà importantes de coopération avec le Sénégal. L'OMI contribue à cet important atelier par la mise à disposition de deux experts internationaux qui vont aider à l'animer. Elle poursuivra ses efforts avec l'appui assuré de l'industrie pétrolière dans les domaines de la mise en œuvre effective des conventions internationales relatives à la protection de l'environnement.

Je vous remercie de votre aimable attention.

Discours d'Ouverture du Directeur de Cabinet du Ministre d'État, Ministre des Forces Armées

Monsieur le Secrétaire Général de la HASSMAR,

Mesdames, Messieurs les Directeurs Généraux,

Messieurs, les Secrétaire Généraux,

Mesdames, Messieurs les Directeurs,

Messieurs les Officiers,

Messieurs, les représentants de l'OMI et de l'IPIECA

Mesdames, Messieurs,

Honorables invités,

C'est avec un plaisir particulier que je préside aujourd'hui, au nom de Monsieur le Premier Ministre et du Gouvernement, l'atelier national de validation du plan national de lutte contre la pollution (Plan POLMAR), organisé conjointement par la Haute Autorité chargée de la Coordination de la Sécurité maritime, de la Sûreté maritime, et de la Protection de l'Environnement marin (HASSMAR), en collaboration avec l'Organisation Maritime Internationale (OMI) et l'Association internationale de l'Industrie pétrolière pour la Conservation de l'Environnement (IPIECA).

Ce plaisir est d'autant plus intense que je mesure le chemin parcouru et les acquis engrangés depuis le début de la conceptualisation de la HASSMAR initiée par mon Département jusqu'à sa création et sa mise en place effective.

Faut il le rappeler, la HASSMAR est l'expression d'une vision de Monsieur le Président de la République, Son Excellence Maître Abdoulaye WADE qui a tenu à impulser une dynamique de rupture en ce qui concerne la gestion de la sécurité en mer et a instruit son gouvernement dans ce sens.

L'avènement de la HASSMAR constitue donc un acte fort qui traduit d'une part, la volonté de l'Etat du Sénégal de se conformer à ses responsabilités internationales souscrites dans le cadre de certaines conventions maritimes et d'autre part, son engagement à sauvegarder ses intérêts maritimes car il ne faut pas l'oublier, le Sénégal est une nation résolument tournée vers la mer.

Le Sénégal est en effet partie à certaines conventions maritimes dont il entend mettre en œuvre les dispositions pertinentes en vue de secourir les usagers de la mer en détresse dans ses eaux et dans la zone internationale placée sous sa responsabilité, quelle que soit leur nationalité, de prévenir et de lutter contre les actes illicites en mer et de protéger l'environnement marin.

Il s'agit notamment de la Convention des Nations Unies sur le Droit de la mer, des Conventions SOLAS et SAR, des Conventions MARPOL et OPRC, de la Convention d'Abidjan et de la Convention SUA.

Par ailleurs, les enjeux de la mer aux plans socio- économique et sécuritaire sont tels pour le Sénégal qu'ils impliquent des intérêts quasi vitaux qui justifient largement la mise en place d'une organisation apte à les prendre globalement en compte.

Monsieur le Capitaine de vaisseau Secrétaire Général de la HASSMAR, je suis heureux de constater pour m'en réjouir que le bilan des activités de votre structure conforte la pertinence de sa création et je tiens à vous en féliciter, au nom du Gouvernement.

Au demeurant, je mesure aussi à sa juste valeur la contribution aux résultats de la HASSMAR, de toutes les structures publiques concernées par l'action de l'Etat en mer, les partenaires privés notamment l'industrie pétrolière ainsi que les sociétés à vocation maritime.

Je voudrais saisir cette occasion pour remercier tous ces acteurs confondus en les invitant à continuer cette excellente collaboration entretenue avec la HASSMAR.

C'est aussi l'occasion de remercier l'OMI et l'IPIECA qui, convaincus de la viabilité du concept de coordination de l'action de l'Etat en mer au Sénégal, ont accepté, de façon si spontanée et si généreuse de co-organiser cet atelier avec la HASSMAR, en commettant des experts émérites que je salue.

Monsieur le SG, le bilan des activités de la HASSMAR auquel je faisais référence mérite en effet d'être évoqué car après l'élaboration d'un état des lieux exhaustif sur la sécurité en mer au Sénégal qui constitue un cadre de référence jamais réalisé auparavant, la HASSMAR pose jalon par jalon, des actes majeurs dont la résultante consacrera à terme un dispositif national de sécurité en mer crédible.

Le présent atelier dont la finalité est de valider au niveau des experts le Plan national de lutte contre la pollution marine, constitue une des étapes décisives de votre chronogramme. Il permettra en outre aux différentes parties prenantes de s'imprégner des enjeux liés à la lutte contre la pollution marine au Sénégal et d'acquérir une connaissance plus précise des cadres juridique, technique et opérationnel relatifs à la mise en œuvre des conventions pertinentes en matière de pollution marine.

Je rappelle que la pertinence d'un plan national de lutte contre la pollution marine n'est plus à démontrer pour tout pays côtier ; en effet, la pollution marine, outre ses

conséquences fâcheuses sur l'environnement, se révèle être un levier générateur de pauvreté, surtout dans le contexte africain.

C'est pourquoi, très tôt, la communauté maritime internationale a engagé une bataille noble en vue de prévenir et limiter la pollution des océans et éventuellement y faire face en cas d'accident ; cette volonté politique est réaffirmée dans le slogan de l'OMI : « Une navigation plus sûre sur des océans plus propres ».

Aussi, les Etats membres de cet organisme spécialisé de l'Organisation des Nations Unies sont-ils invités à se doter de mécanismes de prise en charge des événements de pollution marine tant au niveau national que sous régional.

Le Sénégal, dont la vocation maritime est affichée depuis la période coloniale par le rôle central occupé dans les échanges intercontinentaux, s'est engagé dans cette dynamique par la ratification de la convention des Nations Unies sur le droit de la mer et de certaines conventions pertinentes de l'Organisation Maritime Internationale, notamment la convention MARPOL73/78, la convention internationale de 1990 sur la préparation, la lutte et la coopération en matière de pollution par les hydrocarbures (OPRC 90).

Le Sénégal est également signataire de la convention d'Abidjan de 1981 relative à la coopération en matière de protection et de mise en valeur du milieu marin et des zones côtières de la région de l'Afrique de l'Ouest et du Centre ainsi que son protocole relatif à la coopération en matière de lutte contre la pollution en cas de situation critique.

Au niveau national, le Plan POLMAR, outre la responsabilité de se conformer aux engagements internationaux découlant des conventions suscitées, se justifie en outre par la position géostratégique de notre pays et par la place du secteur maritime dans l'économie nationale.

En effet, notre pays dispose d'une frange côtière de plus de 700 Kms et d'une zone économique exclusive de 200 nautiques ainsi que d'un réseau hydrographique dense. En fait, les eaux maritimes sous juridiction sénégalaises sont plus étendues que la partie terrestre du territoire national.

Ce don de la nature fait que notre pays est fortement tributaire de ses ressources marines et côtières avec comme corollaire le choix de la pêche et du tourisme parmi les secteurs prioritaires de la politique de « Stratégie de croissance accélérée ».

D'autre part, l'espace fluviomaritime national polarise d'importantes activités socioéconomiques qu'il convient de protéger contre tout risque de pollution, dans les domaines des transports maritimes et de l'agriculture littorale dans la zone des «Niayes ».

La pollution marine n'épargnerait pas non plus certaines zones sensibles comme :

- l'habitat côtier et l'infrastructure industrielle, essentiellement, concentrés à Dakar et dans une frange côtière de moins de 60 km.
- la biodiversité marine encore très riche en faune et en flore où se développent quelques 500 espèces de poissons, 90 familles de mollusques et crustacés ainsi que d'immenses colonies d'oiseaux, justifiant ainsi la création de parcs marins et réserves sur le littoral sénégalais,
- et les sites archéologiques, les lieux de mémoire et les monuments historiques situés sur le littoral, dans les estuaires et dans les deltas.

Comme on le voit donc, la pollution marine, peut menacer l'équilibre écosystémique et le développement socioéconomique du Sénégal en hypothéquant des programmes économiques nationaux, surtout, dans un contexte mondial marqué par une récession économique et une crise alimentaire.

Or les risques de pollution sont bien réels au Sénégal, avec :

- le transit important d'hydrocarbures le long de nos côtes, d'un volume annuel estimé à 100 millions de tonnes,
- le déchargement et le stockage de quantités importantes de produits chimiques et de produits pétroliers dans le secteur portuaire de Dakar,
- la pollution tellurique et par les ménages,
- l'exploitation offshore dans la sous région.

Ces risques peuvent générer des pollutions résultant du mauvais état des navires, d'abordages, d'échouements, d'accidents de transbordement des produits polluants, ou de diverses autres causes, ce qui aurait des conséquences néfastes pour les stratégies de développement durable et de réduction de la pauvreté.

C'est pour toutes ces raisons que l'Etat du Sénégal, soucieux de la protection et de la préservation de l'environnement marin et du respect des engagements internationaux auxquels il a souscrit, a décidé d'élaborer un plan en vue de réduire les risques de pollution ainsi que leur impact sur l'environnement marin.

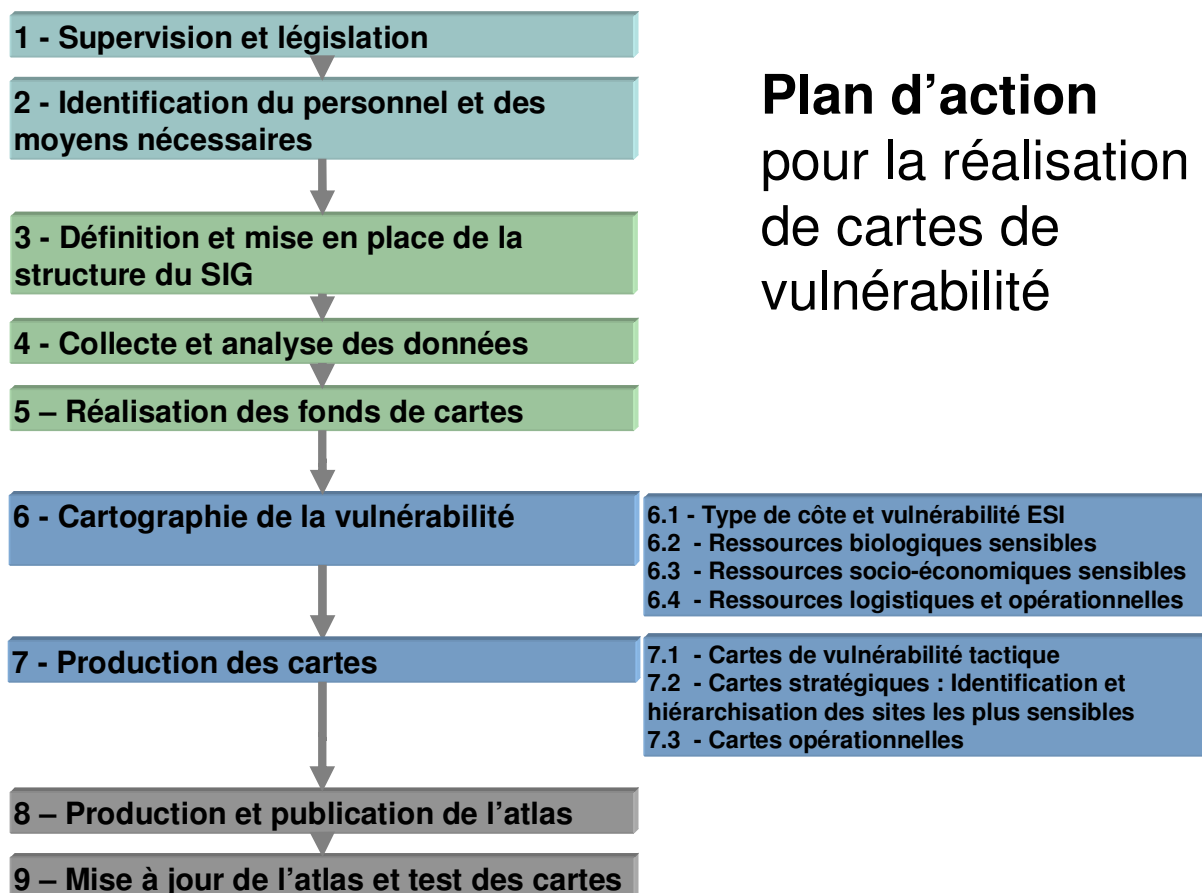
Il convient de noter par ailleurs, qu'une pollution marine de grande envergure au Sénégal peut rapidement franchir les frontières maritimes et affecter nos voisins; c'est pourquoi, l'OMI et l'APIECA encadrent présentement les travaux d'élaboration d'un plan régional pour prévenir ou faire face à une pollution majeure dans les régions centre et ouest de l'Afrique. Notre pays prend une part active à la confection de ce document stratégique qui sera adopté et incorporé dans la législation dès sa validation.

Mesdames et Messieurs, vous convenez donc avec moi de l'intérêt de cet atelier pour le Sénégal et la communauté maritime internationale.

C'est pourquoi, au terme du message que je tenais à vous livrer solennellement, au nom de Monsieur le Premier Ministre et du Gouvernement, je vous engage à valoriser au mieux les quatre prochains jours en souhaitant que vos travaux aboutissent à un plan national de lutte contre la pollution marine adapté qui, associé aux futurs plans de recherches et de sauvetage maritimes et de sûreté maritime, constitueront ensemble le Plan national d'Interventions d'urgence en Mer.

Je vous remercie de votre aimable attention.

9.4 Plan d'Action type pour la réalisation de cartes de vulnérabilité



→ Se référer au « *Guide pour la cartographie de la vulnérabilité des côtes aux pollutions marines accidentelles et son intégration dans la préparation à la lutte pour l'Afrique Centrale et de l'Ouest* » bientôt publié par l'OMI / IPIECA pour les détails du plan d'action type.

9.5 Enjeux pour la finalisation du plan POLMAR

L'étude du plan POLMAR, les discussions en salle avec les participants ont permis de dégager les enjeux suivants pour la finalisation et la mise en œuvre du plan POLMAR.

Plan stratégique

- Étude de risques
 - À définir: Produit? Tonnage? Localisation? Type de transport? Zones à risques (entrée du PAD?)
 - À définir: Vents et courants dominants selon les saisons?
- Identification des zones sensibles
 - A préciser : Liste de sites déjà identifiés dans le plan national
 - A réaliser : atlas des zones sensibles et identification des sites à protéger / protégeables
- Stratégie de lutte contre les pollutions accidentelles maritimes à définir :
 - politique générale
 - politique d'emploi des dispersants
 - gestion des déchets à détailler

Intégration des plans

- Plan POLMAR Terre à développer par les Autorités Nationales :
 - Autorité en charge de l'élaboration ?
 - Intégration POLMAR Mer / POLMAR Terre ?
- Plans Sectoriels (Nord et Sud)
- Plans de lutte des Ports (PAD et ports secondaires)
- Plans de lutte des Industries (SAR, ICS, Total, SHELL, autres)
- Plan de coopération et d'assistance Bilatéral à développer: Mauritanie
- Plan de coopération et d'assistance Sous-régional : En cours de développement. Etat du projet ?

Alerte et Mobilisation

- Centre de réception de l'alerte : MRCC
 - Coordonnées opérationnelles 24/ 24 et 7/ 7 (fax et E-mail?) à valider
 - Coordonnées de tous les acteurs concernés à inclure
- Évaluation et Transmission de l'alerte aux autorités
 - Modalités pratiques de la transmission selon le niveau d'incident à définir

- Rôle et limite des CLC Nord et Sud :
 - dédiée à des incidents mineurs et dans le port et/ou proche du port
 - limite des zones de compétences géographiques des différentes structures zonales et nationales ?
- Rôle et limite de la CLC Centre ?
 - En cas d'incident majeur, la CLC centre devient-elle CNC ?
 - Mécanismes de mobilisation selon le type et l'ampleur de l'incident?

Organisation de lutte

- Personnel
 - Un constat: il y a beaucoup (trop ?) de monde pour une organisation fonctionnelle. Différencier entre les « joueurs clés » toujours mobilisés et les « joueurs spécialisés » mobilisables en tant que de besoin est essentiel.
 - Éviter les redondances des membres entre les différentes sections et cellules.
 - OMI/ IPIECA/ FIPOL/ ITOPIF :
 - Ces différentes organisations ne pourront mobiliser qu'une seule personne à intégrer la CNC.
 - Désignation des Chef d'unités ? Et des responsables dans l'unité Logistique?
- Urgences multiples
 - Quelles sont les modalités de fonctionnement simultané des plans SURMAR, POLMAR et SAR ?
- Mission des sections / Cellules / Unités à vérifier :
 - Des différences existent entre les missions détaillées dans le corps du plan national et les annexes. Vides? Recouvrement? Attribution à revoir?
 - Les délégués zonaux interviennent dans la coopération bilatérale. Ce sujet ne relève-t-il pas plutôt de la CNC ?

Fonctionnement de l'organisation

- Fonctionnement général entre sections et cellules à affiner :
 - Quels sont les résultats attendus de chaque section et cellule ?
 - Comment sont validés les travaux de chaque cellule ? par exemple, existe-t-il une procédure pour la mobilisation de ressources extérieures ?
- Quels sont les liens entre le MRCC et Cellule Plan / Opération de la CNC ?
- Quels sont les mécanismes de prise de décision au sein de la CNC?
- Quels sont les mécanismes de transmission de l'information entre CNC, CLC, MRCC, RSC...?
 - Procédures et formulaires

Financement

- Gestion du fond. Qui est en charge ?

- Utilisation du fond
 - Equipement? fonctionnement? intervention? indemnisation?

9.6 Rôle des membres des Sections, Cellules et Unités

L'atelier a permis de clarifier les tâches des membres des Sections, Cellules et Unités telles que décrites dans le corps du plan (qui offre une vue synthétique des tâches attribuées, en comparaison des tâches par unité détaillées dans l'appendice A du plan).

Cellule Planification	
Responsable	Chef de la Section Planification de la HASSMAR
Identification des acteurs clés	- A faire -
Produit livrable	plans d'opérations de nettoyage
Tâches	Attribuées à
Identification du polluant et de ses caractéristiques et l'analyse du comportement du produit déversé Echantillonnage sur site	Unité échantillonnage
Synthèse de la situation et prévision à court / moyen terme (inclut mission aérienne)	Unité Situation / Synthèse
Prévision/prédiction de déplacement des nappes	Unité Météorologie/Analyse de trajectoire
Examen des risques d'impact sur les zones sensibles (et recommandation pour le nettoyage) Choix de la technique la mieux adaptée pour la protection de l'environnement,	Unité environnement
Etablissement des plans d'opérations de nettoyage	Unité Situation/ Synthèse
Documentation complète de l'incident	Unité Documentation
Définition des techniques adaptées pour l'élimination des déchets	Conseiller en gestion des produits polluants et des déchets pollués
Cellule Opérations	
Responsable	1- Le Délégué centre assure la conduite des opérations lors du déclenchement du plan national, en s'appuyant sur le MRCC, 2- Les Délégués Nord et Sud assurent la conduite des opérations dans leur zone respective en s'appuyant sur les RSC Nord et Sud.
Identification des acteurs clés	- A faire -
Produit livrable	Plan de mise en œuvre des opérations
Tâches	Attribuées à
Gestion du plan de transmissions,	Le MRCC ou le RSC renforcé par :

Expression des besoins supplémentaires en lignes téléphoniques/fax et en fréquences radioélectriques, Mise en œuvre des matériels de lutte, Gestion des opérations de nettoyage, Gestion des déchets, Evaluation des résultats des opérations, Proposition de changement de stratégie de lutte si nécessaire	- le Chef de la Section Opérations de la HASSMAR - le Coordonnateur des Opérations aériennes, désigné par l'Armée de l'Air, - le Conseiller en sécurité - Industrie pétrolière, - Industrie chimique, - Sociétés de remorquage, - Sociétés de Travaux Sous Marins.
Section Logistique	
Responsable	Chef de la Branche Logistique de la HASSMAR
Identification des acteurs clés	- A faire -
Produit livrable	- A définir -
Tâches	Attribuées à
la définition de la stratégie de support logistique des navires, des avions, des équipes à terre etc.	Unité Soutien Logistique et Unité ressources humaines
la mobilisation et le transport des matériels, des équipements et du personnel, l'approvisionnement en matériels et équipements d'appui, la fourniture de combustibles et lubrifiants, de pièces de rechange, etc.,	Unité Soutien Logistique
les approvisionnements en vivres, en vêtements de protection et autres accessoires destinés aux personnels d'intervention, l'hébergement des personnels.	Unité ressources humaines
la mise à disposition de lignes téléphoniques/ fax et de fréquences supplémentaires en cas de besoin,	Qui est en charge ?
la facilitation des opérations de transit et de dédouanements des matériels d'appui,	Qui est en charge ?
Section Logistique	
Responsable	Chef de la Branche Ressources humaines- Finances de la HASSMAR
Identification des acteurs clés	- A faire -
Produit livrable	- A définir -
Tâches	Attribuées à
la mobilisation des ressources financières pour supporter les opérations de lutte,	A clarifier entre les membres identifiés
l'établissement des procédures de dépenses,	A clarifier entre les membres identifiés
le suivi de toutes les dépenses,	A clarifier entre les membres identifiés

le recueil des documents nécessaires aux demandes d'indemnisation (dossiers de demande d'indemnisation, documentation de support des demandes).	A clarifier entre les membres identifiés
Section Communication	
Responsable	Chargé de la communication de la HASSMAR
Identification des acteurs clés	- A faire -
Produit livrable	- A définir -
Tâches	Attribuées à
l'application des directives en matière de diffusion de l'information au public	A clarifier entre les membres identifiés
l'information des médias,	A clarifier entre les membres identifiés
l'information des sinistrés et des parties intéressées, de l'évolution de la situation,	A clarifier entre les membres identifiés
la collecte d'informations utiles à la gestion de la lutte,	A clarifier entre les membres identifiés
la tenue à jour des tableaux de bord	A clarifier entre les membres identifiés

9.7 Plan d'Action GI WACAF pour la finalisation et la mise en œuvre du plan POLMAR

Le plan d'action GI WACAF pour la finalisation et la mise en œuvre du plan POLMAR (en 6 composantes, réalisé en séance plénière) est résumé dans le tableau ci-dessous.

1 - Cadre juridique et institutionnel. Adapter le cadre juridique et institutionnel national et garantir la durabilité du PNIU		Priorité ?	Implémenté ?
Ratification	Ratification des conventions internationales liées à la Prévention : MARPOL 73 / 78 et Annexes III, IV, V et VI	Annexe VI	
	Ratification des conventions internationales liées à la Préparation à la lutte: OPRC 90 et OPRC-HNS	2 (HNS°)	x
	Ratification des conventions internationales liées à l'Indemnisation: CRC 92 et FIPOLE 92,	1	
	Supp FUND, HNS*, BUNKER*	2	
Mise en œuvre	Mise en œuvre de la convention OPRC 90		X
	Mise en œuvre des conventions CRC 92 et FIPOLE 92	1	
	Mise en cohérence de la législation nationale avec les articles de la convention	1	
	(Étude de) <u>durabilité du PNIU</u>	3	
Approbation	Approbation du PNIU	1	
	Approbation de la politique nationale d'emploi des dispersants	1	
	Autres ?...		
2 - Planification d'urgence. Mettre en œuvre un système standardisé de préparation à la lutte et de lutte contre les pollutions marines accidentelles		Priorité ?	Implémenté ?
Développement	Création d'un Groupe de Travail Technique chargé de l'élaboration du PNIU		X
	Développement du PNIU		X
	Processus de revue, test & mise à jour du PNIU		X
Risque et vulnérabilité	Etude des risques de pollution accidentelle et des scénarios de pollution	2 (com ^{pl} et	
	Cartographie des zones sensibles	1	
	Etude de dérive et de vieillissement des polluants	2	
Stratégie de lutte	Définition de la stratégie nationale de lutte (technique autorisée, brûlage)	1	
	Définition de la politique nationale d'utilisation de dispersants (liste des dispersants approuvés, zone d'utilisation, conditions d'emploi, etc.)	1	
	Définition de la politique nationale de gestion des déchets	1	
Système de gestion de crise	Mise en place d'un système national de gestion de crise		X amélioration
	Formalisation des procédures d'alerte, de notification, d'évaluation et de mobilisation		X amélioration

	Gestion des médias et du public	3	
Développement des plans locaux/sectoriels	Développement et intégration des - plans de lutte provinciaux et locaux - plans de lutte spécifiques pour les zones portuaires - plans de lutte pour les zones particulièrement sensibles	1	
	Intégration des plans de lutte de l'industrie pétrolière (et formalisation de la coopération entre état et industrie)	1	
Finance	Procédures pour les demandes d'indemnisation	2	
	Fonds spéciaux d'urgence en place	1	
	Autres ?...		
	3 – Autorités désignées. Garantir que toutes les autorités requises (rapport à la législation nationale et conventions internationales) sont officiellement désignées	Priorité ?	Implémenté ?
	Autorité(s) nationale(s) compétente(s) responsable(s) de la préparation à la lutte et la lutte contre les pollutions par hydrocarbures		X
	Point(s) de contact opérationnel national responsable(s) de la réception et de la transmission des rapports de la pollution par hydrocarbures		X
	Organismes nationaux en charge de la préparation à la lutte et la lutte contre les pollutions par hydrocarbures - Coordinateur national de la lutte - Commandant(s) sur zone(s)		X
	Autorité qui est autorisée à agir au nom de l'état pour requérir ou fournir de l'assistance		X
	Représentant(s) des industries pétrolières pour la préparation à la lutte et la lutte contre les pollutions par hydrocarbures	3	
	Autres ?...		
	4 - Accords transfrontaliers. Garantir le développement de la coopération et de l'assistance au niveau bilatéral et (sous-régional).	Priorité ?	Implémenté ?
Assistance	Capacité à recevoir de l'assistance d'un pays tiers		X
	Capacité à fournir de l'assistance à un pays tiers		X
Accord	Accords régionaux	3	
	Accords sous-régionaux	3	X
	Accords bilatéraux	3	
	Accords état / industrie pour une assistance mutuelle et fourniture d'équipement	1	
	Autres programmes sous-régionaux liés aux pollutions accidentelles et/ ou à l'environnement côtier		X
	Autres ?...		
	5 – Formation et exercice. Renforcer les capacités nationales en matière de préparation et de lutte	Priorité ?	Implémenté ?
Formation	Formalisation d'un programme national de formation et d'exercices	1	
	Formation OPRC de niveaux 1	1	
	Formation OPRC de niveaux 2	1	
	Formation OPRC de niveaux 3	1	
	"Formation de formateurs"	2	
	Séminaire de sensibilisation à haut niveau	2	
	Formations / Ateliers spécialisés : Cartographie de la vulnérabilité des côtes / Evaluation des risques / Planification d'urgence / Politique d'emploi des dispersants /	2	

	Surveillance aérienne / Gestion des déchets / Aspects pratiques de l'indemnisation / Gestion de crise / Gestion des médias, autres ?...		
	Formation d'experts nationaux a travers participation a des formations, ateliers et séminaires internationaux	1	
	Formation sur le droit de la mer et les conventions maritimes relatives à la protection de l'environnement marin	3	
	Formation des personnels du Point(s) de contact opérationnel national (responsable(s) de la réception et de la transmission des rapports de la pollution par hydrocarbures) à l'utilisation des moyens de communications et aux procédures d'alerte	1	
	Autres formation ?...		
Exercices	Exercices d'alerte et de communications	1	
	Exercices de gestion de crise (en salle)	1	
	Exercices de mobilisation	1	
	Exercices de déploiement de matériels	2	
	Exercices conjoints exercices état / industrie	2	
	Exercices Nationaux (Gestion de crise et déploiement de moyens)	3	
	Exercices sous-régionaux	3	
	Autres exercices ?...		
	6 - Ressources nationales. Garantir que des ressources soient disponibles dans le pays pour gérer des incidents jusqu'à un certain niveau de gravité (mini Tier 1) et assurer des alertes et des communications rapides	Priorité ?	Implémenté ?
Centre	Centre national / régional de gestion et coordination de la lutte contre les pollutions par hydrocarbures		X
	Centre de ressources, de formation, de documentation pour la préparation à la lutte et la lutte contre les pollutions par hydrocarbures		X amélioration
Equipement	Audit des capacités existantes dans le pays		X annexe F
	Acquisition de matériels de lutte spécialisés après audit	2	
	Stockage, gestion et maintenance des matériels		X
	Acquisition et gestion de la documentation de base et des outils permettant de faciliter la prise de décision en cas de pollution majeure : données produits météo, modèle de déplacement de nappes, de prévision de comportement des hydrocarbures, etc.	1	
	Acquisition de moyens de communications spécialisés	1	
	Autres ?...		

9.8 Plan d'Action de la HASSMAR pour la finalisation et la mise en œuvre du plan POLMAR

1 - L'adaptation du cadre juridico institutionnel national aux conventions internationales et le développement de la coopération régionale

N° Ordre	Actions à mener	Responsables	Délais d'exécution	Modalités d'exécution
1	Finalisation du plan national d'urgence et validation en vue de son institutionnalisation	HASSMAR en relation avec les structures concernées	Avant fin 2007	Projet national à présenter à l'OMI pour validation
2	Elaboration d'un code de l'Environnement marin	DEEC en relation avec DMM	1 ^{er} semestre 2008	Recrutement d'un consultant
3	Confection d'un plan de lutte à terre	DPC en relation avec HASSMAR, GNSP, DEEC, DMM	1 ^{er} semestre 2008	Recrutement d'un consultant
4	Etude de pérennisation du plan POLMAR	HASSMAR	1 ^{er} semestre 2008	Recrutement d'un consultant
5	Création d'un fonds de prévention et d'intervention POMAR	DEEC	1 ^{ème} semestre 2008	Elaboration de textes réglementaires
6	Développement de la coopération régionale en conformité avec les	HASSMAR-DEEC-DMM	A partir de 2008	Mauritanie, Gambie,

	recommandations de la convention d'Abidjan et de l'initiative globale OMI-IPIECA			Guinée Bissau, Cap Vert
7	Mise en place d'un comité national de ratification des conventions	HASSMAR-DMM-DEEC-MAE	Avant fin 2007	Textes réglementaires à proposer

2 - La disponibilité d'un système de préparation et de lutte formalisée

N° Ordre	Actions à mener	Responsables	Délais d'exécution	Modalités d'exécution
1	Identification et cartographie des zones sensibles du littoral	HASSMAR DEEC GIRMAC CSE	courant 2008	Recrutement d'un consultant
2	Définition d'une politique nationale d'utilisation des dispersants	HASSMAR DEEC DMM	courant 2008	Atelier national en vue de la réalisation d'un guide
3	Elaboration de plans locaux de protection des zones sensibles du littoral et des installations industrielles et portuaires	HASSMAR, DEEC, DMM, GIRMAC, PARCS NATIONAUX, COL. LOCALES, PAD, DPTMI	courant 2008	
4	Evaluation des capacités des collectivités locales à assurer les compétences transférées dans le cadre de la protection de	DCL en relation avec DEEC	courant 2008	

	l'environnement marin			
5	Exercices de déploiement du matériel de lutte antipollution	Structures spécialisées en relation avec HASSMAR	1 exercice à organiser avant fin 2007 pour le matériel du PAD ; semestriellement par la suite	

3 - Acquisition de moyens de lutte adaptés

N° Ordre	Actions à mener	Responsables	Délais d'exécution	Modalités d'exécution
1	Définition des matériels de lutte à acquérir au titre du plan national d'urgence	HASSMAR	1 ^{er} trimestre 2008	
2	Réception du matériel, stockage et formation de base des opérateurs (mise en œuvre et maintenance)	HASSMAR	2008 - 2009	
3	Acquisition de matériels de lutte antipollution au niveau des Ports et zones sensibles du littoral	PAD, DPTMI et autres structures compétentes	2008-09	

4 - La mise en place de structures opérationnelles adaptées

N° Ordre	Actions à mener	Responsables	Délais d'exécution
1	Etude sur la création et/ou la montée en puissance d'unités opérationnelles spécialisées dans la lutte contre la pollution marine	HASSMAR en relation avec les structures concernées	1 ^{er} trimestre 2008
2	Organisation d'exercices dans le cadre du plan national d'urgence	HASSMAR en relation avec toutes les structures concernées	Suivant la disponibilité des matériels
3	Construction d'une infrastructure fonctionnelle capable d'abriter le centre opérationnel de gestion de crise (MRCC) et ses dépendances (notamment le centre de documentation, de formation)	HASSMAR	2008-09
4	Mise en place d'une structure de recherche en matière de pollution maritime	HASSMAR-DEEC-CRODT-CSE-GIRMAC-UNIVERSITES	2008-09
5	Etude sur la mise en place d'un service de météo marine pour les besoins d'assistance des usagers de la mer et des opérations (prévision, collecte de données, diffusion, information)	HASSMAR, Direction de la Météorologie nationale-	1 ^{er} semestre 2008

5 - La disponibilité de ressources humaines de qualité

N° Ordre	Actions à mener	Responsables	Délais d'exécution
1	Renforcement des capacités des personnels des structures publiques spécialisées, des organismes privés et des collectivités locales	HASSMAR en relation avec dites structures	Démarrage courant 2 ^{ème} semestre 2007
2	Identification des besoins en expertise dans certaines spécialités indispensables pour la lutte contre la pollution marine	HASSMAR	1 ^{er} semestre 2008
3	Formation d'experts pour la mise en œuvre de l'équipement de lutte antipollution du nouveau baliseur	PAD, Section Environnement de la Gendarmerie, GNSP, Pétroliers, Marine nationale	Immédiat

6 – Communication et sensibilisation

N° Ordre	Actions à mener	Responsables	Délais d'exécution
1	Elaboration d'un plan de communication	HASSMAR	1 ^{er} trimestre 2008

9.9 Cérémonie de clôture

Discours de clôture du Secrétaire Général de la Hassmar, du Consultant de l'OMI et du Directeur de Cabinet du Ministre d'État, Ministre de l'Economie Maritime, des Transports Maritimes, de la Pêche et de la Pisciculture

Discours de clôture du Secrétaire Général de la Hassmar

Monsieur le Directeur de Cabinet de Monsieur le Ministre d'Etat, Ministre de l'Economie maritime, des Transports maritimes, de la Pêche et de la Pisciculture,

Mesdames, Messieurs les Directeurs Généraux,

Mesdames, Messieurs les Directeurs,

Messieurs les Experts de l'OMI et de l'PIECA

Messieurs les Officiers,

Mesdames, Messieurs,

Honorables invités,

Permettez-moi de vous dire combien nous sommes honorés de votre présence aujourd'hui parmi nous pour présider la cérémonie de clôture de l'atelier consacré à la validation du Plan national POLMAR.

En sacrifiant à cet acte hautement protocolaire, vous marquez l'intérêt de Monsieur le Premier Ministre, celui de Monsieur le Ministre d'Etat, Ministre de l'Economie maritime, des Transports maritimes, de la Pêche et de la Pisciculture et du Gouvernement pour la HASSMAR et pour les questions relatives à la sécurité en mer d'une manière générale.

La HASSMAR est en effet une structure transversale placée sous la tutelle de la Primature et c'est encore l'occasion de réitérer à Monsieur le Premier Ministre, la profonde gratitude de la HASSMAR pour son attention toute particulière.

Monsieur le Directeur de Cabinet, l'intérêt que le Département chargé de l'Economie maritime manifeste à la HASSMAR se justifie amplement par le rôle central des structures de ce Département dans la question de la sécurité maritime, de la sûreté maritime et de la protection de l'environnement marin. Cette centralité procède notamment des attributions de la Direction de la Marine marchande qui constitue le point focal de l'OMI en ce qui

concerne certaines conventions, mais aussi des missions du Port Autonome de Dakar, du Conseil Sénégalais des Chargeurs, des Agences et de toutes les Directions du secteur public maritime dans le cadre des activités économiques maritimes.

Je voudrais saisir l'occasion pour confondre encore une fois toutes les structures dans mes remerciements pour le soutien agissant.

Monsieur le Directeur de cabinet,

Je tiens en outre à vous dire solennellement combien la collaboration de toutes les structures de l'Etat ici représentées ainsi que le secteur privé particulièrement les pétroliers et les ICS a aussi permis de à la HASSMAR d'engager des acquis importants.

Si j'ai tenu à m'appesantir sur ces considérations, c'est bien pour montrer la synergie tangible existant entre tous les acteurs nationaux concernés par l'action de l'Etat en mer et surtout la dynamique de groupe existant entre ces acteurs qui en définitive constituent une famille soudée et consciente des défis qui l'interpellent.

Monsieur le Directeur de Cabinet,

Comme vous le savez la HASSMAR en relation avec ses partenaires, s'atèle progressivement à poser des actes forts aux fins de conforter la vision, le but et les objectifs de l'action de coordination dans le domaine de la sécurité en mer.

Sous ce rapport, le présent atelier constitue un jalon important une revue du projet de Plan national POLMAR, le renforcement de capacités des acteurs et l'organisation d'exercices.

Je signale que ce projet tel que conçu par les Experts nationaux a été jugé par ceux de l'OMI et de l'IPIECA comme étant pertinent et conforme aux concepts internationaux admis en la matière ; dès lors, sa finalisation qui tiendra compte de quelques recommandations de forme pourra être effective dès la semaine prochaine.

C'est dire donc que les objectifs de l'atelier ont été totalement atteints et c'est aussi le lieu de remercier Monsieur Stéphane GRENON et Lindsay PAGES-JONES pour leur disponibilité.

Il restera à opérationnaliser le Plan une fois qu'il sera incorporé dans la législation nationale ; d'où la nécessité de la mise en place d'un MRCC autonome, l'acquisition de moyens de dépollution, l'harmonisation de la législation nationale et la mise en place d'un fonds d'intervention, entre autres actions déclinées dans le projet de Plan d'actions national (feuille de route, fiche de traversée pour satisfaire les différentes sensibilités).

Sur ce, je vous remercie de votre aimable attention.

Discours de clôture du Consultant de l'OMI

Monsieur le Directeur de cabinet

-Monsieur le Secrétaire Général de la HASSMAR

-Chers participants à l'atelier,

Alors que cette fructueuse semaine se termine, permettez-moi de remercier chaleureusement le gouvernement Sénégalais, particulièrement la Hassmar et l'industrie pétrolière, la SAR, pour nous avoir accueillis de façon remarquable.

J'aimerais également remercier les participants pour leur généreuse implication. Cette implication a permise des discussions constructives qui permettront au Sénégal de mieux protéger son environnement marin en cas de déversement accidentel.

Le Sénégal possède des bases solides pour faire face à de tels évènements avec la mise en place du plan Polmar et spécialement avec la création de la Hassmar car l'établissement d'une autorité nationale est un élément clé pour une préparation et une intervention efficace.

La Hassmar a coordonné efficacement le développement du plan National qui grâce à votre contribution lors de cet atelier, deviendra encore meilleur.

L'engagement et l'esprit de collaboration démontré par les structures et l'industrie est certainement un gage de succès pour vos travaux futurs.

En terminant, j'aimerais vous réitérer le support de l'OMI et de l'IIPECA dans vos efforts de préparation.

Je vous remercie encore chaleureusement pour votre accueil.

Discours de clôture du Directeur de Cabinet du Ministre d'État, Ministre de l'Economie Maritime, des Transports Maritimes, de la Pêche et de la Pisciculture

Monsieur le Secrétaire Général de la HASSMAR,

Mesdames, Messieurs les Directeurs Généraux,

Mesdames, Messieurs les Directeurs,

Messieurs les Experts de l'OMI et de l'IIPECA

Messieurs les Officiers,

Mesdames, Messieurs,

Honorables invités,

J'ai le grand plaisir de présider, au nom de Monsieur le Ministre d'Etat, Ministre de l'Economie Maritime, des Transports Maritimes, de la Pêche et de la Pisciculture, Maître Souleymane Ndéné NDIAYE, la cérémonie de clôture de l'atelier de validation du Plan national de lutte contre la pollution marine, organisé par la Haute Autorité chargée de la Coordination de la Sécurité maritime, de la Sûreté maritime, et de la Protection de l'Environnement marin (HASSMAR), en collaboration avec l'Organisation Maritime Internationale (OMI) et l'Association internationale de l'Industrie pétrolière pour la Conservation de l'Environnement (IPIECA).

L'importance de cet atelier pour le Sénégal découle de ses objectifs qui consistent à :

- faire une revue du Plan national de lutte contre la pollution marine (Plan POLMAR), tel que conçu par les Experts nationaux, sous la direction de la HASSMAR,
- renforcer les capacités des acteurs publics et privés du Plan POLMAR sur la planification d'urgence contre les déversements d'hydrocarbures et de produits chimiques, ainsi que le régime de la responsabilité civile et des indemnisations lors des incidents de pollution,
- évaluer le Plan par un exercice de simulation en salle aux fins de tester le dispositif national de gestion d'une pollution dans l'espace maritime national,
- familiariser les parties prenantes au Plan, à la mise en œuvre de matériels de lutte notamment les barrages.

Je suis heureux de constater, à la lumière des propos liminaires du Secrétaire Général de la HASSMAR et du Représentant de l'OMI que ces objectifs ont été atteints.

En effet, les échanges fructueux que vous avez eus pendant ces quatre derniers jours ont permis de confirmer la pertinence et la qualité du projet de Plan national, même si certaines recommandations sur la forme ont été formulées afin de l'enrichir avant son incorporation dans la législation nationale.

Par ailleurs, l'exercice de simulation en salle portant sur un déversement d'hydrocarbures lors d'une opération de déchargement sur le sea-line de la Société Africaine de Raffinage et le déploiement d'un barrage de confinement de produits pétroliers au Port autonome de Dakar vous ont permis d'apprécier la complexité de la gestion des opérations de lutte contre une pollution marine qui peut avoir un impact sur l'économie nationale et sur l'équilibre écosystémique.

C'est donc pour moi l'occasion de féliciter le Secrétaire Général de la HASSMAR, ses collaborateurs et l'ensemble des structures qui ont participé à l'élaboration du projet de Plan suscité, dans une parfaite synergie qu'il convient de saluer.

Je voudrais également, au nom de Monsieur le Premier Ministre, et au nom du Gouvernement, remercier l'OMI et l'IPIECA qui ont bien voulu commettre deux experts de haut niveau pour l'animation de cet atelier. C'est bien là, l'expression de la solidarité de ces deux organisations internationales envers notre pays.

Messieurs les Experts de l'OMI et de l'IPIECA, je vous prie d'être nos interprètes auprès de vos organisations respectives pour leur transmettre nos sentiments de gratitude.

Le concours si appréciable de l'OMI sera certainement sollicité à nouveau en vue notamment de la revue des Plans nationaux de recherche et de sauvetage maritimes et de sûreté maritime qui seront fédérés avec le Plan POLMAR dans un mécanisme unique de gestion de crise que constitue le Plan national d'intervention d'urgence en mer (PNIUM).

Au demeurant, l'Etat du Sénégal entend consolider les acquis engrangés dans le cadre de la coordination de l'action en mer et prendra à cet effet les dispositions nécessaires pour l'opérationnalisation du Plan POLMAR, en relation avec ses partenaires aussi bien au niveau national qu'international.

Sous ce rapport, le Sénégal accorde une attention toute particulière à la Convention d'Abidjan de 1981, et son protocole sur la coopération en matière de lutte contre la pollution en cas de situation critique.

Bien entendu, la coopération bilatérale avec les pays voisins et frères sera privilégiée en vue de la prise en compte commune des aspects relatifs à la protection de l'environnement marin dans l'espace maritime sous régional.

Monsieur le Secrétaire général, Messieurs les Directeurs Généraux, Messieurs les Directeurs, Messieurs les Officiers, Mesdames et Messieurs, Honorables invités, je vous réitère à nouveau, au nom de Monsieur le Ministre d'Etat, Ministre de l'Economie Maritime, des Transports Maritimes, de la Pêche et de la Pisciculture, toutes mes félicitations en vous exhortant à valoriser les enseignements tirés de cet important atelier

Sur ce, je déclare clos les travaux de l'atelier de validation du Plan national de lutte contre la pollution marine.

Je vous remercie de votre aimable attention.

9.10 Crédits et références

Ce rapport a été rédigé dans le cadre d'une mission de l'Organisation Maritime Internationale et de l'IPIECA, en **Mai 2008**.

Référence du rapport :

S. Grenon et L. Page-Jones, 2008. Rapport de mission de l'atelier sur « l'ATELIER NATIONAL DE VALIDATION DU PLAN NATIONAL DE LUTTE CONTRE LA POLLUTION MARINE (PLAN POLMAR) » à Dakar, Sénégal, du 05 au 08 mai 2008. Préparé dans le cadre du projet GI WACAF

Rédigé par :

S. Grenon, consultant pour l'OMI

L. Page-Jones, consultants pour l'IPIECA
(OTRA, 38, rue Jim Sévellec, 29200, Brest, France, www.antipol.com)

Revu par :

- Pour l'OMI: Mr. Malamine THIAM
- Pour l'IPIECA : Philippe de Susanne, coordinateur GI WACAF.