

INTERNATIONAL MARITIME ORGANIZATION

INTERNATIONAL PETROLEUM INDUSTRY

ENVIRONMENTAL CONSERVATION ASSOCIATION



**PROJET « INITIATIVE MONDIALE » OMI/IPIECA
PREPARATION, INTERVENTION ET COOPERATION DANS LES
CAS DE POLLUTION PAR HYDROCARBURES
POUR L'AFRIQUE DE L'OUEST ET CENTRALE
(GI WACAF)**

**Atelier
sur le Plan National d'Intervention d'Urgence
de la République du Cap Vert,
Mindelo – Sao Vicente
du 1er au 3 octobre 2007**

SUMMARY SHEET (in English)

Title of the workshop : « Atelier sur le Plan National d'Intervention d'Urgence de la République du Cap Vert pour la lutte en matière de pollution par les hydrocarbures »

Host: Republic of Cape Verde
Venue and date: Mindelo, Sao Vicente, 1-3 October 2007
Type : National
Organized by : Ministry of Infrastructure, Transport and Sea, Instituto Marítimo e Portuário
Supported by: IMO/IPIECA, within the framework of GI WACAF project
No. of participants and no. of countries: 33 participants from the Republic of Cape Verde

Summary – The principal objectives of the Workshop were (1) to train and familiarize national experts from Cape Verde in the field of accidental marine pollution preparedness and response, (2) to identify the major stakeholders at National level in Cape Verde in order to facilitate the setting up of a national work group to initiate the development of the National Oil Spill Contingency Plan for Cape Verde, (3) to agree on a leading agency to lead the process and to draft an action plan with a list of initiatives and to facilitate the formulation of a series of recommendations that need to be undertaken and endorsed for an effective development and implementation of a national oil spill contingency plan. The following results were obtained: a successful training of national experts in the field of preparedness, response and the various aspects of contingency planning; the recommendation that an inter-ministerial working group, comprising of the main government organizations be set up and led by the IMP, the agreement on an action plan and the formulation of a set of recommendations; raising the awareness of participants on the importance of aligning the national legislation with the various international Conventions (OPRC /CLC / FUND) which Cape Verde has ratified. The workshop agreed on highest priority given to the development of a national contingency plan and the mission, composition and coordinator of the Inter-ministerial working group, who will work on its development. The need for assistance of the GI WACAF project for a number of urgent actions was also identified, for example in the legal and institutional framework, the definition of policy for use of dispersants in Cape Verdean waters, the validation of the draft National oil Spill Contingency Plan once it has been prepared, and the need for the reinforcement of the national capacity of experts through dedicated training.

Key words: training; national contingency planning; preparedness and response; international conventions; national working group; action plan.

Coordinators:

(for IMO) Mr. Malamine THIAM, Technical Officer IMO

(for IPIECA) Mr. Philippe DE SUSANNE, Coordinator GI WACAF

Table des Matières

1. INTRODUCTION	4
2. OBJECTIF DE L'ATELIER	4
3. LIEU, DATES, ROLES ET PARTICIPANTS	5
4. RESULTATS OBTENUS	6
5. RECOMMANDATIONS DE L'ATELIER	8
6. CONCLUSIONS	10
7. ANNEXES	11
A. ANNEXE 1. PROGRAMME DE L'ATELIER	12
B. ANNEXE 2. LISTE DES PARTICIPANTS	15
C. ANNEXE 3. SYNTHESE DES PRESENTATIONS ET DISCUSSIONS	20
D. ANNEXE 4. DISCOURS D'OUVERTURE DU DIRECTEUR DE L'ATELIER	27
E. ANNEXE 5. DISCOURS D'OUVERTURE DU REPRESENTANT DE L'OMI	29
F. ANNEXE 6. DISCOURS D'OUVERTURE MINISTRE INFRASTRUCTURES, TRANSPORTS ET DE LA MER	31
G. ANNEXE 7. DISCOURS DE CLOTURE DU DIRECTEUR DE L'ATELIER	34
H. ANNEXE 9. ACTION PLAN FOR THE DEVELOPMENT AND IMPLEMENTATION OF THE NATIONAL OIL SPILL CONTINGENCY PLAN	37
I. ANNEXE PHOTOGRAPHIQUE	43
J. CONCLUSIONS	45

1. Introduction

L'atelier national pour l'élaboration d'un Plan National d'Intervention d'Urgence de la République du Cap Vert contre les déversements d'hydrocarbures en mer a été organisé dans le cadre de l'initiative mondiale OMI/IPIECA, et plus spécifiquement dans le cadre du projet GI WACAF – le projet d'initiative mondiale pour la région de l'Afrique de l'Ouest et l'Afrique Centrale.

Le projet GI WACAF a pour objet de favoriser des progrès concrets en faveur du développement d'un niveau de préparation dans la région qui soit proportionnel aux risques de pollution par les hydrocarbures¹. Pendant toute la durée du projet, l'OMI, l'IPIECA, les gouvernements et l'industrie locale collaborent pour :

- Obtenir un engagement clair dans chaque pays pour développer une structure nationale de lutte et de préparation à la pollution par les hydrocarbures et ratifier et mettre en œuvre les Conventions, notamment OPRC 90, CLC 92 et Fund 92;
- Concentrer les efforts sur la mise en œuvre d'un plan d'action spécifique pour chaque pays. Ce plan d'action comprendra un ensemble de missions traitant les besoins de chaque pays;
- Fournir une claire définition des rôles, des responsabilités et des ressources nécessaires dans chaque pays pour mettre en œuvre le plan d'action;
- Examiner et évaluer les améliorations concrètes de la lutte contre la pollution par les hydrocarbures dans chaque pays et, si besoin, développer de nouvelles étapes pour atteindre un niveau durable de préparation.

2. Objectif de l'atelier

Sa position géographique au large des côtes du Sénégal, à proximité immédiate d'une des routes maritimes principales empruntées par les navires pétroliers en route vers l'Europe, expose le Cap Vert à des risques réels d'accidents maritimes pouvant entraîner des pollutions marines majeures.

Le Cap Vert a ratifié les conventions internationales pertinentes dans le domaine de la pollution marine, dont la convention MARPOL 73/78 + Annexes, les Conventions relatives à la préparation à la lutte et la coopération (OPRC 90), et celles relatives à l'indemnisation suite à des déversements d'hydrocarbures par des navires citernes (CLC 92 et Fund 92).

Dans le domaine de la préparation à la lutte, plusieurs experts nationaux (de l'Instituto Marítimo e Portuário – IMP et de la Direction Générale de l'Environnement - Direcção Geral do Ambiente - DGA) ont déjà participé activement à des séminaires régionaux organisés dans le cadre du projet GI WACAF.

¹ Anon., 2006. OMI/IPIECA Projet « Initiative Mondiale pour l'Afrique de l'Ouest et du Centre » - Projet GI WACAF, Rapport annuel 2006, 13 pp.

À ce jour, en revanche, le Cap Vert n'a pas encore élaboré un Plan National d'Intervention d'Urgence, et n'a pas encore désigné formellement une Autorité Nationale Compétente.

Dans l'état actuel de préparation du pays, il est certain que, en cas de pollutions maritimes de grande ampleur, le Cap Vert devrait faire appel à des moyens extérieurs régionaux et internationaux. Une telle assistance ne pourrait se faire efficacement que si le Cap Vert a mis en place un dispositif national permettant l'appel à une assistance extérieure, et la gestion de la mise en œuvre des opérations de lutte.

L'objectif de cet atelier national était donc de :

- sensibiliser toutes les autorités compétentes du Cap Vert à la problématique de la pollution marine accidentelle d'hydrocarbures et à la nécessité de développer une structure nationale de préparation à la lutte,
- formuler un plan d'action et une liste de recommandations visant à développer et mettre en œuvre cette structure nationale, et en particulier élaborer un Plan National d'Intervention d'Urgence,
- désigner un point de contact national qui fera fonction de coordinateur des initiatives nationales ainsi que des contacts internationaux, notamment avec le coordinateur du projet GI WACAF.

3. Lieu, dates, rôles et participants

L'atelier national pour l'élaboration d'un Plan National d'Intervention d'Urgence a été organisé dans la salle de conférences de l'Instituto Marítimo et Portuário du Ministère de l'Infrastructure, des Transports et de la Mer à Mindelo, dans l'île de São Vicente, du 1^{er} au 3 octobre 2007. Le programme de l'atelier est joint au présent rapport (voir Annexe 1).

L'atelier a été organisé par les autorités Cap Verdiennes avec l'appui technique et financier de l'OMI et de l'IPIECA, dans le cadre du projet GI WACAF.

M. Malamine Thiam, responsable au sein de la Division Environnement Marin (MED) de la Coopération Technique et de la coordination et des projets majeurs a représenté l'Organisation Maritime Internationale au cours de l'Atelier.

L'atelier a également bénéficié de l'appui technique d'un expert M. Jean Yves HUET (Consultant IPIECA).

Les autorités Cape Verdiennes (Instituto Marítimo et Portuário) ont fourni la salle pour la tenue de l'atelier, et se sont chargées de l'invitation des participants, des installations audiovisuelles, de la mise à disposition de l'atelier d'une photocopieuse et d'une imprimante, et de l'accueil et du transport local des experts à Sal et São Vicente.

Le nombre total des participants à l'atelier s'élève à 33 personnes. La liste des participants est jointe en Annexe 2.

4. Résultats obtenus

Présentations et discussions sur la problématique de la pollution marine accidentelle : durant l'atelier, les aspects clés de la préparation à la lutte contre les pollutions marines accidentelles par hydrocarbures ont été abordés en utilisant comme support des présentations faites par le représentant de l'OMI, l'expert technique et plusieurs organismes Cap Verdiens :

- Les risques de déversements d'hydrocarbures en se basant sur les statistiques internationales ; le principe du Tiered Response Concept, qui fournit la base pour l'organisation des différents niveaux de plans d'urgence nécessaires pour couvrir l'ensemble des risques du pays ; le cadre juridique de la coopération internationale et en particulier la convention d'Abidjan ;
- L'environnement côtier du Cap vert et les activités socio-économiques en zone côtière et les conséquences possibles d'un déversement d'hydrocarbures ; ceci a été illustré par la présentation d'un exemple concret de déversement à partir d'un stockage d'hydrocarbures dans le port de Mindelo ;
- L'organisation mise en place au niveau national du Cap Vert par la Protection Civile pour l'intervention sur tous types d'urgence majeures ; la mission et les moyens de la Garde Côtière du Cap vert ; Le plan existant pour l'intervention sur les urgences qui pourraient surgir dans le port de Mindelo et mis en place par l'ENAPOR ;
- Les techniques de lutte contre les déversements d'hydrocarbures utilisables en mer et sur le littoral ;
- Les conventions relatives à l'indemnisation des coûts de nettoyage et des dommages causés par les déversements de navires pétroliers ;
- Les aspects stratégiques et opérationnels de la planification d'urgence (voir Annexe 3). Les discussions suite à ces présentations ont mené à la formulation par l'atelier d'un plan d'action prioritaire et de recommandations (voir point 5. ci-dessous).

Conventions internationales relatives à la préparation à la lutte et l'indemnisation (OPRC/CLC/FUND) : les débats sur ce sujet ont permis de mesurer les bénéfices que la ratification de ces conventions apporte au pays. En particulier

(1) pour la préparation à la lutte et la possibilité offerte par la convention OPRC de mobiliser une assistance internationale en cas de besoin. Les participants ont cependant également mesuré la nécessité de mettre en place un dispositif au niveau national, dans le cadre d'un plan national d'urgence, permettant l'appel à une telle assistance et sa mise en œuvre effective en cas de sinistre.

(2) pour un accès facilité à une indemnisation, compte tenu de la responsabilité objective des propriétaires de navires citernes en cas d'un sinistre. Compte tenu du risque auquel est exposé le pays et de l'importance primordiale du niveau marin tant d'un point de vue environnemental que pour l'économie nationale, le régime international d'indemnisation est crucial et les participants ont insisté sur la nécessité que la législation nationale soit mise en conformité avec les dispositions des conventions afin de permettre la mise en œuvre effective de ces régimes en cas de sinistre.

Point focal national pour le projet WACAF: Les participants sont tombés d'accord sur le fait que l'IMP doit assurer la coordination du groupe de travail interministériel chargé de développer le plan national d'urgence contre les déversements dans le milieu marin. L'IMP constitue donc l'interlocuteur du projet GI WACAF et coordonnera les actions du Cap Vert dans le cadre du projet ainsi que les demandes d'assistance identifiées lors de l'Atelier.

Développement du plan national d'intervention d'urgence : Conscient du risque de déversements dans les eaux Capverdiennes, et des impacts considérables que pourraient avoir un déversement massif sur l'environnement du pays et les activités socio-économiques dépendant directement de la qualité du milieu marin, les participants à l'Atelier ont insisté sur la nécessité d'élaborer le plus rapidement possible un plan national d'intervention d'urgence.

Bien que des discussions animées aient eu lieu concernant l'interaction du plan national d'intervention d'urgence contre les déversements avec le plan national déjà mis en place par la protection civile pour faire face aux catastrophes majeures, les participants à l'Atelier ont dans leur très grande majorité estimé que l'IMP était l'organisme gouvernemental le plus adapté, de par sa compétence, ses moyens et son expertise pour coordonner le développement et la mise en place opérationnelle de ce plan orienté vers les catastrophes maritimes.

L'atelier a dès lors recommandé que l'IMP soit chargé de la formation d'un Groupe de Travail chargé de l'élaboration du projet de plan national et en son sein une Cellule Noyau chargée de coordonner les travaux de rédaction de ce projet de plan. L'atelier s'est accordé sur la mission et la composition de cette cellule noyau du Groupe de Travail.

5. Recommandations de l'Atelier

Des discussions ont eu lieu concernant un plan d'action pour l'élaboration et la mise en œuvre d'un dispositif national de préparation et de lutte contre les déversements d'hydrocarbures en mer pour le Cap Vert. Ces discussions ont permis d'identifier les actions prioritaires et ont mené l'Atelier à faire un certain nombre de recommandations pour que ces actions soient entreprises.

Les recommandations formulées par l'atelier tenu à Mindelo – République du Cap Vert du 1^{er} au 3 octobre 2007 sont :

Cadre juridique et institutionnel

Le Cap Vert a déjà ratifié les principales conventions internationales ayant trait aux déversements, mais l'atelier recommande une mise à jour du dispositif national :

En particulier, l'atelier recommande que la République du Cap Vert prenne les dispositions nécessaires pour assurer la conformité du dispositif national avec les dispositions des conventions internationales pertinentes:

- Développement, finalisation, approbation, mise en œuvre et vulgarisation du Plan National d'Urgence
- Ratification des conventions internationales pertinentes :
 - Convention Abidjan et son Protocole d'Urgence,
 - La convention sur le Fonds d'Indemnisation Supplémentaire,
 - La "Bunker convention",
 - le Protocole OPRC-HNS

Pour faciliter cette mise à jour du dispositif national, l'atelier recommande qu'une assistance soit demandée à l'OMI pour l'organisation d'un séminaire spécifique sur les conventions OPRC 90, CLC 92, FIPOI 92, Intervention 69 et autres relatives à la protection de l'environnement.

Plan national d'urgence pour le Cap Vert

L'atelier attire l'attention des autorités du Cap Vert sur le risque de déversements présentés en particulier par les navires pétroliers passant au large des côtes Cap Verdiennes, entrant et sortant des ports et sur le caractère transfrontalier des incidents en milieu maritime.

Afin de renforcer les capacités nationales, l'atelier recommande la poursuite des actions de sensibilisation et de formation et la demande d'assistance technique spécialisée lorsque requise.

En particulier, l'atelier recommande une assistance pour l'élaboration d'une politique nationale d'utilisation des dispersants dans les eaux Cap Verdiennes.

L'atelier recommande également que la République du Cap Vert s'attache à passer des accords avec les pays de la sous-région et les îles Canaries pour permettre une coordination des actions et des moyens, en particulier pour la surveillance aérienne de nappes d'hydrocarbures.

L'atelier recommande que le plan national d'urgence soit développé et finalisé le plus rapidement possible>

Comité Interministériel de lutte contre la Pollution

L'atelier recommande la mise en place d'un Comité Interministériel de Lutte contre la Pollution pour l'élaboration et la finalisation du plan

L'atelier recommande que des efforts nécessaires soient faits pour la recherche de financement pour la finalisation du Plan et la mise en œuvre de ses recommandations

L'atelier recommande que soient clairement déterminés les rôles et responsabilités des différentes parties prenantes en ce qui concerne:

- La finalisation du plan, la coordination de sa mise en œuvre et sa gestion permanente
- La gestion de la crise et des opérations de lutte en cas de déversement d'hydrocarbures

L'atelier recommande que la **mission** et la **composition** du **secrétariat permanent du Comité Interministériel de lutte** pour la finalisation du Plan soient définies comme suit :

Coordination du Comité Interministériel:

- Ministère des Infrastructures, des Transports et de la Mer – Instituto Marítimo e Portuário (IMP)

Membres du Comité Interministériel:

- IMP
- Garde Côtière
- Protection Civile
- ENAPOR
- DGA
- DGP
- Ecole de Formation Maritime
- Industrie Pétrolière

Note: *Il apparaît essentiel d'impliquer les principaux ministères concernés et que leurs représentants soient officiellement désignés comme membres du Comité Interministériel de lutte pour la finalisation du Plan*

Missions du Comité Interministériel

- Coordination des travaux pour la finalisation du plan de lutte.
- Élaboration d'une politique nationale de lutte:
 - Politique d'utilisation de dispersants en eaux Cap Verdiennes
 - Identification de zones de stockage des déchets en cas de déversements
- Élaboration des annexes du Plan, en particulier :

- Les cartes de vulnérabilité des côtes aux pollutions
- La liste de contacts opérationnels
- La liste des matériels de lutte (d'état et du secteur privé) pouvant être mobilisés en cas de pollution marine
- Identifier clairement au niveau national un point unique de réception des alertes consécutives à des déversements (« point focal national »)
- Identifier les responsabilités aux niveaux local, régional (au niveau de chacune des îles de la République du Cap Vert) et national et les mécanismes de coordination entre les différents échelons.
- Définir clairement les mécanismes de recours à l'assistance internationale
- Évaluer les besoins pour la finalisation du Plan et la mise en œuvre des recommandations

L'atelier recommande que la **mission** et la **composition** du **secrétariat permanent du Comité Interministériel de lutte** pour la finalisation du Plan soient officiellement **entérinées** et que les membres du Comité Interministériel soient officiellement désignés le plus rapidement possible.

L'Atelier recommande enfin qu'un atelier national soit organisé au Cap Vert avec le soutien de l'OMI / IPIECA après développement du projet de Plan National d'Urgence par le Comité Interministériel en vue de valider le document qui sera élaboré par le Comité Interministériel.

6. Conclusions

Les institutions 'clés' du futur plan national d'intervention d'urgence étaient bien représentées à l'atelier, notamment l'IMP et les ports, la Garde Côtière, la Direction Générale de l'Environnement et des organismes plus spécifiquement concernés par la préservation de l'environnement, représentant les secteurs de la pêche et du tourisme, ainsi que l'industrie pétrolière (SHELL et ENACOL).

L'atelier a permis à l'ensemble des participants de prendre la mesure de l'enjeu au niveau national, mais aussi de mesurer les efforts déjà réalisés par plusieurs organismes pour la préparation à la lutte contre des accidents et pour la préservation de l'environnement marin. Il apparaît que le rôle de l'IMP sera de favoriser les synergies entre les organismes de l'Etat et avec l'industrie pétrolière, afin de mettre en commun les compétences et les moyens en vue du développement du plan national d'intervention d'urgence contre les déversements dans le milieu marin.

Vu la représentation de la plupart des institutions concernées, la prise de conscience générale de l'importance d'un plan national d'urgence et du cadre juridique offert par les conventions internationales, l'identification d'un point focal national pour le projet GI WACAF, charge de la coordination des travaux du groupe interministériel responsable du développement du plan national, de la définition de la mission et de la composition de ce groupe de travail interministériel, de l'attribution de priorités pour la mise en œuvre du plan, la liste de recommandations formulées par l'atelier, une série de présentations ciblées des cours OPRC, et finalement l'évaluation positive de l'atelier par les participants, les Experts de l'OMI/IPIECA considèrent que l'atelier a complètement atteint ses objectifs.

Annexes

<u>Annexe 1</u>	Programme de l'Atelier
<u>Annexe 2</u>	Liste des participants
<u>Annexe 3</u>	Synthèse des présentations et discussions
<u>Annexe 4</u>	Discours d'Ouverture du directeur de l'Atelier
<u>Annexe 5</u>	Discours d'Ouverture du représentant de l'OMI
<u>Annexe 6</u>	Discours d'Ouverture du ministre des infrastructures, des transports et des Affaires Maritimes
<u>Annexe 7</u>	Discours de Clôture du directeur de l'Atelier
<u>Annexe 8</u>	Discours de Clôture du représentant de l'OMI
<u>Annexe 9</u>	Action Plan for the development and implementation of the National Oil Spill Contingency Plan

A. ANNEXE 1. PROGRAMME DE L'ATELIER

Jour 1		
09.00	Accueil et enregistrement des participants	
10h00	Cérémonie d'ouverture	
	Directeur de l'atelier	Zeferino Calazans Fortes – Directeur IMP
	Représentant de l'IMO/IPIECA	Malamine Thiam
	M. le Ministre d'Etat, chargé des Infrastructures, des Transports et de la Mer	
10.30	Pause Café	
11.00	GI WACAF Introduction à l'initiative globale OMI / IPIECA pour l'Afrique de l'Ouest et du Centre pour la planification d'urgence : le GI WACAF	Malamine Thiam
11.30	Les sources et causes de déversements accidentels d'hydrocarbures Basée sur des statistiques internationales et illustrée par des exemples réels de déversements, les sources et causes de déversements accidentels sont examinées.	Jean Yves Huet
12.00	Le concept du Tiered Response Le standard international pour l'organisation de la planification d'urgence suivant la gravité de l'incident.	Jean Yves Huet
12.30	Pause déjeuner	
14.00	La convention d'Abidjan	Nuno Ribeiro – DGA - Point Focal de la Convention d'Abidjan
14.15	Présentation des activités de SHELL au Cap Vert et l'organisation de SHELL pour la planification d'Urgence	António Moeda – SHELL Cap Vert
14.15	L'environnement côtier du Cap vert et les activités socio-économiques en zone côtière et les conséquences possibles d'un déversement d'hydrocarbures	Maria da Cruz Soares - Assistante technique du projet de conservation de l'environnement marin et côtier
14.15	Présentation d'un exemple concret de déversement à partir d'un stockage d'hydrocarbures dans le port de Mindelo	Manuel Claudino Monteiro – Commandant des Ports du Barlavento
17.30	Fin de la journée	

Jour 2		
09 :00	Organisation de la Protection Civile du Cap Vert pour l'intervention sur les catastrophes majeures	Jeremias Alves Cabral – Direction de la Protection Civile
	Missions et moyens de la Garde Côtière du Cap Vert	António Duarte Monteiro – Ministère de l'Intérieur
	Le plan d'urgence du port de Mindelo	António Cruz Lopes – Port de Mindelo - ENAPOR
	Organisation de Shell au Cap Vert	António Pedro Moeda
10.30	Pause Café	
	Le cadre juridique de l'indemnisation suite aux déversements d'hydrocarbures par navires pétroliers – Les conventions sur la responsabilité civile et portant création du FIPOL	Jean Yves Huet
12.30	Pause déjeuner	
14.00	Stratégie de lutte contre les déversements Intervention en mer <ul style="list-style-type: none"> • Utilisation de dispersants • Confinement et récupération 	Jean Yves Huet
	Nettoyage du littoral et traitement/élimination des déchets <ul style="list-style-type: none"> • Cas concret : l'ARAGON 	Jean Yves Huet
17.00	Planification d'urgence : le plan stratégique et le plan opérationnel	Jean Yves Huet
17.30	Pause Café et fin de la journée	

Jour 3		
09.00	Visite du port de Mindelo	Tous participants
10.30	Pause Café	
09.00	Identification des possibilités d'améliorer le dispositif national de préparation et de lutte contre les déversements d'hydrocarbures selon les différentes composantes: <ol style="list-style-type: none"> 1. Législation 2. Planification d'Urgence 3. Désignation de l'autorité nationale compétente 4. Accords transfrontières 5. Formation et exercices 6. Moyens nationaux 	Tous
11.00	Priorisation des activités, définition des rôles and responsabilités	Tous
12.00	<i>Vidéo d'IPIECA: « Working together » / « Travaillons ensemble »</i>	
12.30	Pause déjeuner	
14.00	Discussion sur la définition d'un plan d'action et recommandations de l'atelier	All
16.00	Pause Café	
17.00	Cérémonie de clôture <ul style="list-style-type: none"> • Mots de clôture du représentant de l'OMI / IPIECA • Discours de clôture par le directeur de l'IMP • Remise des certificats aux participants 	
17.30	Fin de la journée	

B. ANNEXE 2. LISTE DES PARTICIPANTS

	NOM	ORGANISME	CONTACT
1.	Zeferino Calazans Fortes	Instituto Marítimo e Portuário - IMP	<p>Adresse: Avenida Marginal C. P. nº 7 S. Vicente – Cabo Verde Téléphone: + (238) 2324342 Fax: + (238) 2324343 E-mail: Zeferino.Fortes@GOVCV.gov.cv</p>
2.	João Lopes do Rosário	Instituto Marítimo e Portuário IMP <i>Institut Maritime et Portuaire</i>	<p>Adresse: Avenida Marginal C. P. nº 7 S. Vicente – Cabo Verde Téléphone: + (238) 2324342 Fax: + (238) 2324343 E-mail: Joao.doRosario@GOVCV.gov.cv</p>
3.	Raúl Jorge Vitória Soulé	Instituto Marítimo e Portuário IMP	<p>Adresse: Avenida Marginal C. P. nº 7 S. Vicente – Cabo Verde Téléphone: + (238) 2324342 Fax: + (238) 2324343 E-mail: Raul.Soule@GOVCV.gov.cv</p>
4.	Manuel Claudino Monteiro	Instituto Marítimo e Portuário – IMP Capitania Portos de Barlavento <i>Capitainerie des ports de Barlavento</i>	<p>Adresse: Avenida Marginal C. P. nº 7 S. Vicente – Cabo Verde Téléphone: + (238) 2324492 / + (238) 2324342 Fax: +(238) 2324271 / + (238) 2324343 E-mail: Manuel.C.Monteiro@GOVCV.gov.cv Capitaniasv@cvtelecom.cv</p>
5.	Carlos Alberto Gomes Duarte Lopes	Instituto Marítimo e Portuário IMP	<p>Adresse: Avenida Marginal C. P. nº 7 S. Vicente – Cabo Verde Téléphone: + (238) 2324342 Fax: + (238) 2324343 E-mail: Carlos.A.Lopes@GOVCV.gov.cv</p>
6.	Vlademiro Alípio Gomes Pires	Instituto Marítimo e Portuário IMP	<p>Adresse: Avenida Marginal C. P. nº 7 S. Vicente – Cabo Verde Téléphone: + (238) 2324342 Fax: + (238) 2324343 E-mail: Vlademiro.Pires@GOVCV.gov.cv</p>
7.	Virgínia Maria Oliveira Andrade	Instituto Marítimo e Portuário IMP	<p>Adresse: Avenida Marginal C. P. nº 7 S. Vicente – Cabo Verde Téléphone: + (238) 2324342 Fax: + (238) 2324343 E-mail: Virgínia.Andrade@GOVCV.gov.cv</p>

	NOM	ORGANISME	CONTACT
8.	Mário Ferreira	Instituto Marítimo e Portuário – IMP Capitania Portos de Sotavento <i>Capitainerie des ports de Sotavento</i>	Adresse: Avenida Chã d'Areia C.P. nº 38 S. Vicente – Cabo Verde Téléphone: + (238) 2612382 Fax: + (238) 2616363 E-mail: Mar_ferr@hotmail.com
9.	Armindo Sousa da Graça	Instituto Marítimo e Portuário – IMP Delegação Marítima do Sal <i>Delegation Maritime de Sal</i>	Adresse: Palmeira Sal – Cabo Verde Téléphone: + (238) 2411940 Fax: + (238) 2411940 E-mail: AmisGraca@hotmail.com
10	António Celestino Duarte dos Reis	Instituto Marítimo e Portuário – IMP Delegação Marítima de Santo Antão <i>Delegation Maritime de Santo Antão</i>	Adresse: Porto Novo Santo Antão – Cabo Verde Téléphone: + (238) 2221299 / 9830141 Fax: + (238) 2221299 E-mail: tonreis@yahoo.com.br
11	António Fonseca Santos	Instituto Marítimo e Portuário IMP	Adresse: Avenida Marginal C. P. nº 7 S. Vicente – Cabo Verde Téléphone: + (238) 2324342 Fax: + (238) 2324343 E-mail: Antonio.F.Santos@GOVCV.gov.cv
12	José Jorge Costa Pina	Ministério das Infra-estruturas, Transportes e Mar <i>Ministère des Infrastructures, des Transports et de la Mer</i>	Adresse: C. P. nº 7 Praia – Santiago Cabo Verde Téléphone: + (238) 2615699 Fax: + (238) 2614141 / 2611595 E-mail: JosPina@mih.gov.cv
13	António Cruz Lopes	ENAPOR, S.A. <i>Société Nationale de Gestion des Ports</i>	Adresse: Avenida Marginal, C.P. nº 82 Administração Central S. Vicente – Cabo Verde Téléphone: +(238) 2307500 / 2325978 Fax: +(238) 2324337 / 2325978 E-mail: cruzlopes@enapor.cv
14	Nuno Ribeiro	Direcção Geral do Ambiente <i>Direction Générale de l'Environnement</i>	Adresse: Fazenda, C.P. nº 115 Praia – Santiago Cabo Verde Téléphone: +(238) 2618984 / 2611254 Fax: +(238) 2617511 E-mail: ribeironu@gmail.com

	NOM	ORGANISME	CONTACT
15	Adylson Hopffer de Sousa	Direcção Geral do Ambiente <i>Direction Générale de l'Environnement</i>	Adresse: Fazenda, C.P. nº 115 Praia – Santiago Cabo Verde Téléphone: +(238) 2618984 / 2611254 Fax: +(238) 2617511 E-mail: hopffer@yahoo.com
16	Ricardo Monteiro	Projecto de Conservação Marinha e Costeira (PCMC) WWF/DGA <i>Projet de conservation marine et côtière</i>	Adresse: Antena de S. Vicente – INDP C.P. nº 132 – Mindelo S. Vicente – Cabo Verde Téléphone: +(238) 2310852 Fax: +(238) 2310853 E-mail: monteiro@wwfcaboverde.org
17	Maria da Cruz Gomes Soares	Projecto de Conservação Marinha e Costeira (PCMC) WWF/DGA <i>Projet de conservation marine et côtière</i>	Adresse: PCMC Praia – Santiago Cabo Verde Téléphone: +(238) 2622579 Fax: +(238) 2614080 E-mail: msoares@wwfcaboverde.org
18	Sonia Elsy Merino	INDP <i>Institut National des Pêches</i>	Adresse: INDP S. Vicente – Cabo Verde Téléphone: +(238) 2321373 Fax: +(238) 2321616 E-mail: elsy3@yahoo.com
19	Manuel Eduardo Fortes T. Almeida	ISECMAR <i>Centre de Formation Maritime de Mindelo</i>	Adresse: ISECMAR, C.P. nº 163 S. Vicente – Cabo Verde Téléphone: +(238) 2321129 Fax: +(238) 2326563 E-mail: meftalmeida@cvtelecom.cv
20	Mara Abu-Raya	ISECMAR <i>Centre de Formation Maritime de Mindelo</i>	Adresse: Ribeira Julião, C.P. nº 163 S. Vicente – Cabo Verde Téléphone: +(238) 2328944 / 2326562 Fax: +(238) 2326563 E-mail: mara_aburaya@yahoo.com.br
21	Jeremias Alves Cabral	Protecção Civil <i>Protection Civile</i>	Adresse: Ex. Aeroporto Francisco Mendes, C.P. nº 222 Praia – Santiago Cabo Verde Téléphone: +(238) 2616525 / 9922162 Fax: + (238) 2616455 E-mail: jeremiascabral@hotmail.com

	NOM	ORGANISME	CONTACT
22	Octávio Costa Alves	Alfândega S. Vicente <i>Douanes São Vicente</i>	<i>Adresse:</i> Alfândega – Mindelo S. Vicente – Cabo Verde <i>Téléphone:</i> +(238) 2303027 <i>Fax:</i> +(238) 2312127 <i>E-mail:</i> oalves2@hotmail.com
23	António Duarte Monteiro	Guarda Costeira <i>Garde Côte</i>	<i>Adresse:</i> C.P. nº 252 Comando da Primeira Região Militar Mindelo – S. Vicente <i>Téléphone:</i> +(238) 2323242 <i>Fax:</i> +(238) 2323242 <i>E-mail:</i> tuinga2@yahoo.com
24	Rui Armando Correia Gonçalves	Guarda Costeira	<i>Adresse:</i> C.P. nº 252 Comando da Primeira Região Militar Mindelo – S. Vicente <i>Téléphone:</i> +(238) 2323242 / 9919086 <i>Fax:</i> +(238) 2323242 <i>E-mail:</i> jairomeu@yahoo.com
25	Kahbi Yassine Fonseca Pereira Batista	Guarda Costeira	<i>Adresse:</i> C.P. nº 252 Comando da Primeira Região Militar Mindelo – S. Vicente <i>Téléphone:</i> +(238) 2323242 / 2321789 <i>Fax:</i> +(238) 2323242 <i>E-mail:</i> kahbi_yassine@yahoo.fr
26	Marcos Freitas Santos	Câmara Municipal S. Vicente - Gabinete Protecção Civil <i>Protection Civile</i>	<i>Adresse:</i> Campinho – Quartel Bombeiros de S. Vicente S. Vicente – Cabo Verde <i>Téléphone:</i> 131 / +(238) 2319818 / 9915825 <i>Fax:</i> + (238) 2319819 <i>E-mail:</i> ambrelusalda@hotmail.com
27	João Baptista Almeida Barros	CMSV Bombeiros <i>Pompiers</i>	<i>Adresse:</i> Rua dos Bombeiros, C.P. nº 25 S. Vicente – Cabo Verde <i>Téléphone:</i> +(238) 2325231 / 2310426 / 9944627 <i>Fax:</i> + (238) 2316833 / 2319819 <i>E-mail:</i> jbarros216@hotmail.com
28	António Moeda	SHELL Cabo Verde <i>SHELL Cap Vert</i>	<i>Adresse:</i> SHELL Cabo Verde C.P. nº 4 S. Vicente - Cabo Verde <i>Téléphone:</i> +(238) 2307600 <i>Fax:</i> <i>E-mail:</i> antonio.a.moeda@scv.simis.com
29	Jorge Silva	Conchave/Shell	<i>Adresse:</i> Conchave, S. A. Avenida 12 de Setembro, C.P. nº 4 S. Vicente – Cabo Verde <i>Téléphone:</i> +(238) 2326416 <i>Fax:</i> +(238) 2313655 <i>E-mail:</i> jorge.j.silva@scv.simis.com
30	André Santos	Conchave, S. A.	<i>Adresse:</i> Conchave, S. A., Avenida 12 Setembro S. Vicente - Cabo Verde <i>Téléphone:</i> +(238) 2326116 <i>Fax:</i> <i>E-mail:</i> andre.a.santos@scv.simis.com

	NOM	ORGANISME	CONTACT
31	Amílcar Lima do Rosário	ENACOL, S.A.	<p>Adresse: ENACOL, S.A., Largo John Miller nº 1 S. Vicente - Cabo Verde Téléphone: +(238) 2306060 Fax: +(238) 2325134 E-mail: amilcardosario@enacol.cv</p>
32	Nuno Duarte Almeida	CTA Cabo Verde Tunafarming Aquaculture Development, Lda	<p>Adresse: Rua Diogo Afonso Casa sr. Manuel Inocêncio Téléphone: +(238) 2310950 / 9895199 Fax: +(238) 2310950 E-mail: nunoduartealmeida@hotmail.com</p>
33	Aguinaldo David	Associação Garça Vermelha	<p>Adresse: Av. Professor Alberto Leite Prédio Papyrus, 1º Andar S. Vicente – Cabo Verde Téléphone: +(238) 2323693 / 2321090 Fax: +(238) 2322444 E-mail: davidaquinaldo@yahoo.com.br</p>
34	Malamine Thiam	IMO - Organização Marítima Internacional	<p>Adresse: 4 Albert Embankment, London SE1 7SR, United Kingdom Téléphone: Fax: E-mail: mthiam@imo.org site: www.imo.org</p>
35	Jean-Yves Huet	OTRA	<p>Adresse: OTRA 38, rue Jim Sévellec, 29200 Brest - France Téléphone: +(33) (0)6 16 86 46 50 / +(27) 82 800 73 06 Fax: +(33) (0)2 98 15 11 14 E-mail: otra@mweb.co.za Site: www.antipol.com</p>

C. ANNEXE 3. SYNTHÈSE DES PRÉSENTATIONS ET DISCUSSIONS

(→ Voir Annexe 1 pour programme de l'Atelier)

Lundi 1^{er} Octobre 2007

La première journée de l'atelier a commencé par la cérémonie d'ouverture, suivi par la présentation du cadre global dans lequel le Plan National d'Urgence s'inscrit.

Cérémonie d'ouverture

La cérémonie d'ouverture s'est tenue le matin, avec plusieurs discours officiels :

M. le Directeur National de l'IMP a prononcé une allocution d'introduction à l'Atelier. Dans cette allocution, après avoir remercié l'OMI et l'IPIECA du soutien apporté pour l'organisation de l'Atelier, notamment par la présence d'un représentant de l'OMI et d'un consultant de l'IPIECA, a rappelé brièvement les points principaux qui seront abordés pendant l'atelier en attirant l'attention des participants sur l'importance de la planification d'urgence pour le Cap Vert.

M. Malamine Thiam, adressant les participants au nom de l'OMI a rappelé les travaux menés par l'OMI dans le domaine de la protection de l'environnement marin et a présenté la portée et les objectifs du présent atelier à savoir lancer un processus menant à l'élaboration d'un plan national pour le Cap Vert, en vue de son adoption par l'Autorité nationale compétente. Il a rappelé l'importance particulière du projet GI WACAF pour la République du Cap Vert, en premier lieu du fait de la production de pétrole dans la zone côtière du pays et de par sa position géographique dans une région exposée à un risque important du fait du trafic intense de navires transportant des produits pétroliers, en particulier du pétrole brut transitant vers les ports Européens. Il a également rappelé que ce plan, lorsqu'il sera élaboré, devra être rendu opérationnel afin d'en garantir l'efficacité et la pérennité.

Son Excellence, M. le Ministre des Infrastructures, des Transports et de la Mer a indiqué que le programme du présent Atelier avait trait à la conceptualisation et opérationnalisation d'un système de prévention et de lutte contre la pollution du milieu marin dans les eaux maritimes du pays. Les sujets importants tels que les régimes d'indemnisation des dommages dus aux déversements d'hydrocarbures, les éléments essentiels d'un plan national d'urgence, et la définition de l'organisation structurelle permettant au plan d'être opérationnel.

Introduction à l'atelier

1. L'Initiative Mondiale de l'OMI/IPIECA et le projet GI WACAF (présentation par Malamine Thiam). Les points mentionnés durant cette présentation introductive étaient :

- Le contexte et les objectifs généraux du projet GI WACAF ;
- Les activités réalisées jusqu'à présent (ateliers régionaux et nationaux) et résultats obtenus jusqu'à présent ;
- L'évolution dans la région et activités à venir ;
- Le concept du cycle de deux années de la GI WACAF, avec :

- en avril 2006 : l'engagement des pays à développer une structure apte à gérer des pollutions par hydrocarbures, l'identification du niveau de chaque pays et la rédaction d'un programme d'action pour chaque pays ;
 - en 2006-07 : la mise en œuvre des programmes d'actions, l'identification des personnes responsables et le développement de cours/séminaires de formation ;
 - fin 2007: revue globale des actions et résultats obtenus et adoption des grandes lignes du programme pour les deux années suivantes du projet (2008-2009).
- Les objectifs de l'atelier (voir 'Objectif' au point 2 du rapport).

À la suite de cette présentation, un tour de table a permis aux participants et aux intervenants de se présenter.

Les risques posés par les déversements d'hydrocarbures en mer

2. Les sources et causes de déversements d'hydrocarbures en mer (présentation par J.Y. Huet): À l'aide de multiples exemples d'incidents de pollution marine (*Amoco Cadiz, Braer, Exxon Valdez, Erika, Prestige, Nassia, Haven, Katina P, Umfolozi, Petrobras-P36* etc.) les principales causes d'incidents (échouages, collisions, (dé)chargements, exploration/production offshore etc.) qui peuvent mener à une pollution par hydrocarbures en mer ont été décrites. L'analyse des statistiques internationales sur les incidents de pollution marine

3. Le concept du « Tiered Response » (présentation par J.Y. Huet). Ce concept guide la préparation à la lutte contre les déversements et a été présenté ici : Une définition des différents niveaux de gravité d'un incident de pollution (incident de petite, moyenne et grande gravité nécessitant une intervention de *niveau 1* (locale), *niveau 2* (provinciale/nationale) et *niveau 3* (régionale/internationale), l'importance d'une bonne évaluation initiale et d'une évaluation correcte du niveau de gravité d'un incident (tenant compte du volume déversé, de la localisation du déversement, de la persistance des hydrocarbures déversés, des zones sensibles qui risquent d'être impactées, ...) et la nécessité d'une bonne intégration des différents plans.

4. La Convention d'Abidjan (présentation par Nuno Ribeiro – DGA / Direction Générale de l'Environnement) : Le cadre général de la convention d'Abidjan, qui couvre la façade ouest de l'Afrique – depuis la Mauritanie à l'Afrique du Sud, a été présentée. Le protocole à la convention ayant trait à la coopération des pays en cas de déversements a ensuite été explicité.

5. Les activités de SHELL au Cap Vert ont ensuite été présentées. Celles-ci concerne l'importation, le stockage et le transport inter îles d'une part importante des hydrocarbures nécessaires à la république du Cap Vert. La présentation a ensuite expliqué la manière dont SHELL Cap Vert est organisé pour faire face à d'éventuels déversements en particulier dans le cadre du plan global du groupe Shell.

6. L'environnement marin et côtier du Cap Vert (présentation par Maria da Cruz Soares

Assistante Technique du projet de conservation marine and côtière) Cette présentation a permis aux participants de se familiariser avec le riche environnement marin et côtier des îles du Cap Vert et d'en mesurer la richesse. Il est apparu

également que la qualité exceptionnelle de cet environnement sous tend une large gamme d'activités socio-économiques. La présentation a donc montré l'importance primordiale pour le Cap vert de prendre toutes les mesures aptes à protéger cet environnement.

7. Cas concret d'un incident de pollution dans la baie de Mindelo (Présentation par Manuel Claudino Monteiro – Commandant des Ports du Barlavento). Cette présentation a permis de montrer aux participants l'existence d'un risque réel de déversement, les difficultés à réagir face de tels incidents, en l'absence de cadre national fixant les rôles et responsabilités de chacun et sans personnels formés et moyens adaptés.

Mardi 2 Octobre 2007

8. La Protection Civile au Cap Vert (Présentation par Jeremias Alves Cabral). L'organisation mise en place au Cap Vert pour faire face aux catastrophes majeures (éruptions volcaniques, accidents aériens, etc.) est coordonnée par le ministère de l'intérieur, service de la protection civile. Cette organisation dispose de moyens, de personnels entraînés et est appuyé par un réseau de télécommunications opérationnelles. Le cadre juridique et l'organisation nationale ont été présentés. Cette présentation a fait l'objet de discussions animées concernant l'interaction entre le plan national de la Protection et le futur plan national d'urgence contre les pollutions marines. La protection civile considère en effet que le plan national protection civile doit couvrir l'ensemble des urgences et qu'à ce titre la protection civile devrait être l'autorité nationale compétente pour ce qui concerne les déversements d'hydrocarbures en mer également. La majorité des participants a cependant estimé que compte tenu du caractère spécifique de l'IMP en tant qu'autorité maritime de la république du Cap Vert et de la spécificité des expertises requises pour mener à bien des interventions contre de tels événements, l'IMP devrait être l'autorité nationale compétente pour l'élaboration, la mise en place et la gestion du plan national d'urgence contre les déversements d'hydrocarbures en mer. Les participants ont cependant que ce plan devra tenir compte de ce qui a été mis en place par la Protection Civile et devra s'intégrer dans le dispositif national de protection contre les événements majeurs.

9. Le rôle et les moyens de la Garde Côtière du Cap Vert. (Présentation par António Duarte Monteiro).

10. Le plan d'urgence du port de Enapor pour Mindelo (présentation par António Cruz Lopes)

Indemnisation des coûts et des dommages dus aux pollutions accidentelles par hydrocarbures des navires pétroliers

11. Les Conventions Internationales et procédures relatives à l'indemnisation (présentation par J.Y. Huet) : Les sujets traités dans cette présentation étaient :

- Les régimes d'indemnisation (CLC 92, FUND 92) ;
- L'application pratique des conventions (les notions de 'responsabilité objective' et 'opération raisonnable' ; coûts indemnisables; critères d'applicabilité ; dommages à l'environnement) ;
- Le rôle de l'ITOPF en cas d'incident ;

- Procédures pour le règlement des demandes d'indemnisation (rôle des conseillers, comment régler/préparer une demande, comment documenter les opérations, etc.).

La présentation a été suivie par un débat (questions/réponses). Cette discussion démontrait clairement que ce sujet complexe (notion de responsabilité objective, multiples questions sur les avantages et inconvénients d'une ratification, etc.) était jugé comme essentiel par les participants de l'atelier.

Ce débat a donné lieu à une série de recommandations formulées à la fin de l'atelier, notamment l'organisation d'un séminaire spécialisé sur ce sujet avec la participation d'experts du FIPOL, et la mise à disposition

Les stratégies de lutte contre les pollutions accidentelles par hydrocarbures

12. Les techniques de lutte en mer (présentation par Jean-Yves Huet) : la définition d'une stratégie de lutte sur base du concept NEBA (« *Net environmental Benefit Analysis* ») ainsi que les techniques de lutte contre les déversements d'hydrocarbures en mer ont été présentés ici :

- **La stratégie de lutte** : les difficultés opérationnelles liées à l'étalement des hydrocarbures à la surface de la mer, et aux mouvements des nappes en fonction des conditions météo-océaniques ont été évoquées. La démarche de choix de la (les) technique(s) de lutte appropriée(s) lors d'une pollution à base d'une évaluation de la situation et selon le concept « NEBA » a été présentée;
- **L'utilisation des dispersants** : les principes de base, les matériels d'épandage, « NEBA » - bilan des avantages nets pour l'environnement, l'importance de définir une politique nationale d'utilisation de dispersants dans les eaux Capverdiennes, et la prise de décision pour l'utilisation des dispersants sur la base d'une étude de faisabilité et du bénéfice environnementale de la dispersion ;
- **Confinement et récupération** : principes de base et principaux types de barrages et de récupérateurs, la décision de confiner et de récupérer (en fonction des caractéristiques de la pollution, des conditions environnementales, de la zone affectée, des moyens disponibles et l'efficacité probable), opérations de confinement et récupération en haute mer, près de la source de pollution, opérations de protection, déviation et confinement en zone côtière, et barrages de fortune.

13. Les techniques de lutte sur le littoral et la gestion des déchets (présentation par J.Y. Huet) : La protection des sites sensibles et le nettoyage des côtes polluées, y compris la gestion rationnelle des déchets récupérés jusqu'à leur traitement final ont été examinés ici :

- Les objectifs de la lutte à terre - qui sont basées sur les mêmes objectifs généraux de la lutte en général (concept du NEBA) ;
- Partie stratégique de la lutte à terre : évaluation de la situation, définition des priorités de protection des zones vulnérables, en tenant compte des différents types de côte et du comportement du pétrole; quelles portions de littoral nettoyer et quand arrêter le nettoyage (« How clean is clean ? »);

- Les opérations de nettoyage : différentes phases du nettoyage (1. nettoyage grossier ; 2. nettoyage des plages et rochers ; 3. nettoyage fin) et techniques de nettoyage selon les milieux.
- La gestion des déchets : L'ensemble de la chaîne logistique a été examinée : depuis la collecte du polluant sur les sites, leur stockage à proximité des sites, leur évacuation vers un ou plusieurs sites de rassemblement des déchets, leur élimination / traitement final. L'importance d'identifier des sites de stockage intermédiaires, capables d'offrir un grand volume de stockage (nécessaire en cas de déversement massif) et présentant des garanties de non-contamination supplémentaire de l'environnement a été ensuite mise en avant.

Pour présenter l'ensemble de ces sujets dans un cadre réaliste, l'accident de l'ARAGON qui a affecté l'île de Porto Santo dans l'archipel de Madère a servi de cas concret. Ce cas concret semblait particulièrement adapté, compte tenu de la situation géographique proche, de l'exposition aux risques dus à la même voie maritime de transport d'hydrocarbures, de l'absence de plan national au moment du sinistre, du peu de moyens existants à l'époque sur l'île et de la nécessité de faire appel à une assistance internationale.

Planification d'urgence – le Plan Stratégique

14. Contenu du Plan Stratégique (présentation par Jean-Yves Huet) : Un plan national d'intervention d'urgence doit élaborer une politique nationale d'interventions contre les déversements d'hydrocarbures. Cette présentation présentait la démarche logique de la définition d'une telle politique et les étapes de réalisation du plan stratégique : une analyse des risques de pollution par hydrocarbures, l'évaluation de ses conséquences et impacts potentiels sur base de sa dérive et son comportement probable, la justification des choix techniques basés sur cette analyse des risques et d'impact (NEBA), et la définition des ressources selon les différents niveaux (Tier 1/2/3).

15. Le Plan Opérationnel (présentation par Jean-Yves Huet) : Le Plan Opérationnel comprend :

- Les procédures d'alerte et notification en cas de déversement accidentel d'hydrocarbures : la nécessité de mise en place de procédures d'alerte et de notification de tels incidents a été explicitée ici ;
- L'importance d'une identification claire des rôles et responsabilités des différents organismes de l'État a été expliquée, ainsi que la structure de l'organisation en charge de la lutte et responsable pour la gestion des opérations sur site, la gestion de l'incident et la gestion de la crise : les rôles d'un On Scene Commander, d'un Incident Coordinator/Commander et d'un Crisis Manager ; la structure d'un Incident Command Centre avec les cellules 'Planning/évaluation', 'Opérations', 'Logistique' et 'Finance', l'organisation selon les différents niveaux d'intervention (Tier 1/2/3).

Mercredi 3 Octobre 2007

16. Visite du port de Mindelo. La visite du port de Mindelo a été organisée par l'ENAPOR, chargé de la gestion des ports du Cap Vert. La visite a permis aux participants de se rendre compte de l'activité du port et de voir l'application concrète du plan (PEI) d'intervention contre les urgences, et particulier le dispositif d'alerte en cas d'urgence, le réseau de surveillance mis en place dans le cadre de la mise aux normes du code ISPS du port. Il a pu être constaté également que ni le port ni les installations aux postes hydrocarbures ne disposaient de matériels spécialisés pour l'intervention contre des déversements dans le port. Ceci avait fait l'objet de discussions pendant l'Atelier et les participants ont évoqué la nécessité d'améliorer cet aspect dans le cadre de la mise en œuvre du futur plan national d'intervention d'urgence.

17. Vidéo 'Working Together' de l'OMI/IPIECA. Ce film constituait une parfaite introduction à l'atelier, mettant le doigt sur plusieurs aspects clés d'une intervention d'urgence et de la préparation à la lutte en cas de pollution marine accidentelle : la nécessité d'établir une organisation solide qui permette une intervention rapide et efficace, la définition des rôles et responsabilités de chacun, la coopération internationale entre gouvernements ainsi qu'entre les gouvernements et l'industrie pétrolière, l'importance d'une bonne préparation à la lutte par la mise en place d'un plan d'urgence, qui soit régulièrement mis à jour et largement distribué, revu et testé lors d'exercices (citation importante dans le film : « un plan rangé dans les tiroirs et oublié ne sert à rien »), la stratégie de lutte, les cartes de sensibilité, etc.

Débat sur le plan d'action pour le développement et la mise en œuvre d'un plan national d'intervention d'urgence pour le Cap Vert

Le canevas utilisé par le projet GI WACAF pour évaluer les indicateurs des niveaux de préparation des pays dans la région a été utilisé comme trame pour les discussions.

Ces discussions ont permis d'identifier les actions prioritaires pour permettre le développement du plan national et ont conduit aux recommandations émises par les participants à l'atelier.

Recommandations de l'atelier

Les participants à l'atelier ont ensuite émis des recommandations (voir point 5. du présent rapport).

Cérémonie de clôture

La cérémonie de clôture a commencé par une courte allocution du représentant de l'OMI, suivi par une allocution de clôture du Directeur de L'IMP, au nom du Ministère des Infrastructures, des Transports et de la Mer

- Dans son mot de clôture, Malamine Thiam, représentant l'OMI a donné un bref aperçu de l'atelier, a remercié le Gouvernement de la République du Cap Vert, en particulier l'IMP et le Ministère des Infrastructures, des Transports et de la Mer pour l'organisation de cet atelier. Il a aussi félicité les participants sur la qualité des débats qui ont été conduits pendant l'Atelier. Il a exprimé sa satisfaction sur la qualité des présentations faites par les participants des organismes nationaux ainsi que sur la qualité des travaux qui ont déjà été menés au Cap Vert et qui pourront contribuer fortement au développement du Plan National d'Intervention d'Urgence contre les déversements en mer. Il s'est enfin félicité de la participation de l'industrie pétrolière présente au Cap Vert pour leur participation à l'ensemble de l'Atelier.
- Le représentant de l'IPIECA a aussi remercié l'Industrie pétrolière, et en particulier la société SHELL pour leur active participation et l'organisation de l'exercice de déploiement de matériels très utile aux participants.
- Dans son allocution de clôture, M. Zeferino Calazans Fortes, Directeur de l'IMP au Ministère des Infrastructures, des Transports et de la Mer s'est félicité de la qualité des échanges pendant le séminaire, tant par l'apport des experts, que des organisations nationales et de l'industrie pétrolière. Il s'est également réjoui que les recommandations de l'Atelier aient permis de mettre en valeur un plan d'action pour le développement du Plan National du Cap Vert, dont les participants ont souligné la nécessité, en prenant conscience des risques posés à l'environnement marin du Cap Vert et à l'Economie nationale. Il a remercié l'OMI et l'IPIECA pour l'assistance apportée au Cap Vert pour la tenue de cet atelier, dont il juge qu'il a été un succès. La mesure de ce succès se fera par la mise en œuvre des actions recommandées par l'Atelier.

D. ANNEXE 4. DISCOURS D'OUVERTURE DU DIRECTEUR DE L'ATELIER

Sr. Ministro de Estado das Infra-estruturas, Transportes e Mar

Exmo. Sr. Representante da Câmara Municipal de S.Vicente

Exmo. Sr. Chefe da missão do Organização Marítima Internacional

Senhores convidados

Caros participantes

Senhoras e senhores

Permitam-me antes de mais apresentar-vos as mais calorosas saudações e desejar-vos boas vindas às novas instalações do IMP e ao **Atelier Nacional Para a Elaboração do Plano Nacional de Contingência de Prevenção e Combate à Poluição Marinha por Hidrocarbonetos**

Gostaríamos de expressar o nosso mais profundo agradecimento à Sua Excelência Senhor Ministro de Estado e das Infra-estruturas, Transportes e Mar, que prontamente aceitou o nosso convite para presidir esta cerimónia;

O nosso agradecimento é extensivo à Organização Marítima Internacional aqui representada, pelo apoio que vem dando ao nosso país na implementação das várias e importantes Convenções, de que Cabo Verde é parte, e em especial por co-patrocinar o presente atelier

Também, um sincero e especial agradecimento aos prestigiados consultores da IMO, orientadores do atelier, os Srs. **Jean Yves Huet e Malamine Thiam**, que muito nos honram com a suas presenças e nos gratificam com a partilha dos seus vastos conhecimentos sobre os temas a serem tratados.

Gostaria ainda, de tornar extensivos os meus agradecimentos a todos os presentes, na sua maioria representantes das entidades públicas e privadas com responsabilidades em matéria de poluição marítima, que prontamente responderam ao nosso convite.

Finalmente, um muito obrigado aos meios de comunicação social aqui presentes que sempre têm dado a devida atenção às acções da Administração Marítima Nacional.

Este atelier é patrocinado pelo Governo de Cabo Verde, e organizado pelo Instituto Marítimo e Portuário – **IMP**, em colaboração com a Organização Marítima Internacional – **IMO**, Iniciativa Global para a África Oeste e Central – **GIWACAF** e Associação Internacional da Indústria Petrolífera e Conservação Ambiental – **IPIECA**.

Será conduzido por consultores da Organização Marítima Internacional aqui presentes e conta com a participação de técnicos de varias instituições públicas e privadas do país nomeadamente da Administração Marítima e Portuária, das Petrolíferas, da Protecção Civil, do Ambiente, da Câmara Municipal, dos Portos etc., que durante os 3 dias do atelier terão a oportunidade de discutir as convenções internacionais e demais instrumentos que regulam as intervenções em casos de poluição marinha, os mecanismos de preparação, resposta e Regimes de Compensação em caso de Poluição Marinha por Hidrocarbonetos

Discutir-se-ão igualmente as vulnerabilidades económicas, ambientais, sociais e outras do país, face a possibilidade de ocorrência de derrames. Serão inventariados os mecanismos de resposta e capacidades existentes em diversas instituições do país e estabelecer-se-á uma estrutura organizacional sólida, que defina os procedimentos para alerta e notificação em caso de acidentes e as responsabilidades dos diferentes intervenientes, os meios e os procedimentos necessários à prevenção e combate a derrames, bem assim identificar a necessidade de criar legislação e estabelecimento de acordos regionais e internacionais para fazer face a eventuais derrames no país

São matérias de extrema importância para Cabo Verde, porquanto trata-se de um país arquipelágico situado numa região de intenso tráfego de navios tanques, onde o mar apresenta-se indubitavelmente como o mais importante recurso natural, sendo as actividades ligadas ao mar eleitas como pilares do seu desenvolvimento, como sejam o turismo a pesca etc. Isso obriga-nos a procurar respostas para um vasto leque de desafios que cada vez mais se colocam, se quisermos agir de forma decisiva e preservar a base de recursos sobre a qual assentam e se desenvolvem todas essas actividades económicas, onde a prevenção e combate à poluição marinha se põe com maior acuidade pela ameaça que representa ao ambiente marinho e consequentemente aos esforços de desenvolvimento do país.

Termino formulando votos que os trabalhos decorram da melhor forma e que no final do atelier possamos estar mais capacitados para a prossecução dos objectivos do atelier.

Muito Obrigado.

E. ANNEXE 5. DISCOURS D'OUVERTURE DU REPRESENTANT DE L'OMI

Excellency, Honorable Minister,

Ladies and gentlemen,

It is a great pleasure and honor for me to be here this morning to deliver a welcome address on behalf of the Secretary-General of the International Maritime Organization, Admiral Efthimios Mitropoulos.

I welcome all of you to this national Workshop on Contingency Planning for Marine Oil Spills organized by your Government, in co-operation with IMO and IPIECA.

Before coming to the objective of the workshop as such, I would like first of all to recall that the workshop is being organized as part of a series of activities by your Government to mark this year's World Maritime Day, the theme of which is "IMO's response to current environmental challenges ».

Having said that, I would like to beg your indulgence and recall some of the passages of the important message of the IMO Secretary-General on this occasion and which are very relevant to the matters, which will be discussed during these coming days.

As you may recall, IMO's original mandate was principally concerned with maritime safety. However, as the custodian of the 1954 OILPOL Convention, the Organization, soon after it began functioning in 1959, assumed responsibility for pollution issues and subsequently has, over many years, adopted a wide range of measures to prevent and control pollution caused by ships and to mitigate the effects of any damage that may occur as a result of maritime operations.

The most serious problem at the time IMO began to address environmental issues was the spillage of oil into the seas, either through accidents or poor operating practices. To address these effectively, the Organization embarked on a multi-faceted, ambitious programme of work, which, spurred by some spectacular oil pollution incidents, culminated successfully in the adoption, in 1973, of the International Convention for the Prevention of Pollution from Ships, now known universally as MARPOL.

More than 30 years later, albeit much expanded, amended and updated the MARPOL Convention remains the most important international convention covering the prevention of pollution by ships, whether from operational or accidental causes.

IMO's environmental work in recent years has covered a remarkably broad canvas, embracing everything, from the quality of our atmosphere to the microscopic aquatic life-forms that can be transported around the world in ships' ballast water and deposited in alien local ecosystems where, by disrupting their delicate balance, they can cause immense damage.

IMO's work on this latter topic led to the adoption, in February 2004, of the Ballast Water Management Convention, and is still continuing today. Another significant milestone for the protection of the marine environment was reached in March 2006, with the entry into force of the 1996 Protocol to the 1972 Convention on the Prevention of Marine Pollution by Dumping of Wastes and Other Matter, which represents a major change of approach to the question of how to regulate the use of

the sea as a depository for waste materials in that, in essence, dumping is now prohibited, except for materials on an approved list.

Other IMO Conventions deal with issues such as the use of harmful anti-fouling paint on ships' hulls; preparedness, response and co-operation in tackling pollution from oil and from hazardous and noxious substances; and the right of States to intervene on the high seas to prevent, mitigate or eliminate danger to their coastlines or related interests from pollution following a maritime casualty.

The issue of ship recycling has also become a growing concern, not only from the environmental point of view but also with regard to the occupational health and safety of workers in the industry.

Excellency Honorable Minister, Ladies and Gentlemen,

The organizing by your country of this workshop on contingency planning as part and parcel of a series of activities to mark the World Maritime day could not have been timelier. The role and place of tourism and fisheries in the economy of your country is very obvious; hence the need to protect the Cap Verdian coastline from any threat of pollution. The initiatives being undertaken by IMO for the development of a system of co-operation amongst the countries of the West and central African region, on their request, also makes it necessary for all concerned to have operational national systems for preparedness and response in place.

The purpose of this workshop is to develop a national plan and have it adopted by the relevant national Authority. Once developed, the plan as such is pieces of paper that in its text outlines a number of agreements and intentions. But, to meet its objectives and be useful, it needs to be operational. It should set out the administrative and operational frameworks for cooperation and communication at the national and local levels as well as providing adopted strategies on how to respond to an oil spill. It also needs to be kept under constant review and the personnel directly involved in national contingency planning should undergo constant education and training to ensure a sustainable future for the plan. One very important aspect is the clear definition of roles and responsibilities of all concerned with preparedness and response in the country.

It is the hope of the IMO that on Wednesday, when we all return home, that all the conditions would have been met for Cape Verde to be equipped with an operational plan in a not too distant future. In this respect, I would like to assure you of the unfailing support of IMO and IPIECA for the finalization and upkeep of this very important initiative taken by your Government.

Ladies and Gentlemen, I would like to finish by wishing us all a fruitful outcome in our deliberations.

I thank you for your attention.

F. ANNEXE 6. DISCOURS D'OUVERTURE MINISTRE INFRASTRUCTURES,
TRANSPORTS ET DE LA MER

SENHOR PRESIDENTE DA COMISSÃO INSTALADORA DO IMP

SENHOR REPRESENTANTE DA OMI

SENHORES CONSULTORES

SENHORES TÉCNICOS DA ADMINISTRAÇÃO E OUTRAS INSTITUIÇÕES
MARÍTIMAS

CONVIDADOS

EXCELÊNCIAS!

É COM ENORME HONRA E CONFORTO QUE ENCARO A ABERTURA DESTA SEMINÁRIO SOBRE ELABORAÇÃO DO PLANO NACIONAL DE CONTINGÊNCIA RELATIVO À PREVENÇÃO E COMBATE À POLUIÇÃO MARINHA POR HIDROCARBONETOS.

ISSO PORQUE, PARA MUITOS DE NÓS LIGADOS À ADMINISTRAÇÃO MARÍTIMA E NÃO SÓ, INSTALAR E OPERACIONALIZAR CONDIÇÕES MINIMAMENTE ADEQUADAS PARA A PREVENÇÃO E COMBATE À POLUIÇÃO MARINHA TEM CONSTITUÍDO UM DOS PRINCIPAIS DESAFIOS DAS AUTORIDADES NACIONAIS NO QUE CONCERNE À CRIAÇÃO E MANUTENÇÃO DE UM EFICIENTE SISTEMA DE SEGURANÇA MARÍTIMA E DE PROTECÇÃO DO MEIO AMBIENTE MARINHO.

ADEMAIS TAL SISTEMA É IMPRESCINDÍVEL À MANUTENÇÃO DE CONDIÇÕES PARA O NORMAL DESENVOLVIMENTO DE ACTIVIDADES SECTORIAIS ESTRATÉGICOS PARA A ECONOMIA NACIONAL COMO O TURISMO E PESCA.

ESTE ANO, A COMEMORAÇÃO DO DIA MUNDIAL DO MAR PELA COMUNIDADE MARÍTIMA INTERNACIONAL, GUIADA PELA ORGANIZAÇÃO MARÍTIMA NACIONAL, DESTACOU O CONJUNTO DE EMPENHOS QUE ESSA ORGANIZAÇÃO TEM EFECTUADO COMO RESPOSTAS AOS DESAFIOS AMBIENTAIS CORRENTES. TRATA-SE DE UMA OPORTUNIDADE DA OMI FOCALIZAR OS TRABALHOS DE AMBITO AMBIENTAL QUE A MESMA TEM REALIZADO E INTENSIFICAR ESFORÇOS NO SENTIDO DE, CONJUNTAMENTE COM A COMUNIDADE INTERNACIONAL, «PROTEGER E PRESERVAR O AMBIENTE ANTES DE SER TARDE DE MAIS».

POR CONSEQUENTE, ESTE SEMINÁRIO, REALIZADO PELA AUTORIDADE MARÍTIMA NACIONAL, SOLIDARIZA COM O LEMA DA OMI PARA ESTE ANO E DEMONSTRA O COMETIMENTO FIRME DA AUTORIDADE NACIONAL NA MANUTENÇÃO DE UM «SHIPPING SEGURO E EFICIENTE NUM OCEANO LIMPO».

O PLANO PROGRAMÁTICO DO SEMINÁRIO INCLUI, NA NOSSA APINIÃO, ALGUNS ELEMENTOS ESSENCIAIS PARA O CUMPRIMENTO DO OBJECTIVO PRINCIPAL: O DA CONCEPTUALIZAÇÃO E OPERACIONALIZAÇÃO DE UM SISTEMA DE PREVENÇÃO E COMBATE À POLUIÇÃO MARINHA NAS ÁGUAS MARÍTIMAS NACIONAIS.

DE REALÇAR, NESTE ASPECTO, AS MATÉRIAS RELACIONADAS COM AS TAREFAS DE PREVENÇÃO E COMBATE À POLUIÇÃO, A DEFINIÇÃO DE REGIMES DE COMPENSAÇÃO DEVIDO À POLUIÇÃO MARINHA, A DEFINIÇÃO DOS ELEMENTOS ESSENCIAIS DO PLANO DE CONTINGÊNCIA E A CONCEPTUALIZAÇÃO DE UMA ESTRUTURA ORGANIZACIONAL PARA A OPERACIONALIZAÇÃO DO SISTEMA

ADICIONALMENTE, A ANÁLISE DOS INSTRUMENTOS DA OMI NECESSÁRIOS PARA O FUNCIONAMENTO NORMAL DO SISTEMA DE PREVENÇÃO E COMBATE À POLUIÇÃO, PARTICULARMENTE A APLICAÇÃO DE NORMAS INDISPENSÁVEIS COMO ALGUNS ANEXOS DA MARPOL, DA CONVENÇÃO SOBRE INTERVENÇÃO NO ALTO MAR DE 1969, CONVENÇÃO SOBRE PREPARAÇÃO, RESPOSTA E COOPERAÇÃO EM RELAÇÃO À POLUIÇÃO MARINHA, DA CONVENÇÃO DE ABIDJAN SOBRE A LUTA CONTRA POLUIÇÃO EM CASO DE EMERGÊNCIA E AINDA DOS IMPORTANTES INSTRUMENTOS SOBRE RESPONSABILIDADES E FUNDOS DE COMPENSAÇÃO PELA POLUIÇÃO, PROPORCIONARÁ A NOSSO VER CONTRIBUTOS DECISIVOS PARA A CRIAÇÃO E OPERACIONALIZAÇÃO DE UM SERVIÇO NACIONAL DE PREVENÇÃO E COMBATE À POLUIÇÃO MARINHA.

JAMAIS UM PAÍS SOZINHO COMBATEU CASOS DE LARGA POLUIÇÃO MARINHA. CABO VERDE, PELA SUA LOCALIZAÇÃO PRÓXIMA DAS GRANDES ROTAS DE PETROLEIROS ATLÂNTICOS E ESCASSEZ DE MEIOS HUMANOS E MATERIAIS PARA INTERVENÇÕES DO TIPO DEVE PODER VALER-SE DE TODO O TIPO DE COOPERAÇÃO E ASSISTÊNCIA INTERNACIONAIS E REGIONAIS DE FORMA A PODER PROTEGER AS SUAS AGUAS MARÍTIMAS DA POLUIÇÃO E ASSIM GARANTIR AS CONDIÇÕES NORMAIS PARA O NORMAL FUNCIONAMENTO DA SUA ECONOMIA MORMENTE NO QUE TANGE ÀS ACTIVIDADES DA PESCA E DO TURISMO.

ASSIM SENDO, SUGIRO QUE RECOMENDAÇÕES CONCRETAS DO SEMINÁRIO DEVAM SER INDICADAS DE FORMA A SE TIRAR O MAX DE PROVEITO DE EVENTUAIS ASSISTÊNCIAS E DIRECTIVAS DISPONÍVEIS NO QUADRO DAS INSTITUIÇÕES E INSTRUMENTOS INTERNACIONAIS PARA ASSIM PODERMOS AVANÇAR RÁPIDAMENTE COM O PROCESSO DE INSTALAÇÃO E OPERACIONALIZAÇÃO DESSE IMPORTANTE SISTEMA.

O GOVERNO TEM AVANÇADO COM DEMAIS INSTRUMENTOS DE SEGURANÇA MARÍTIMA MORMENTE NA VERTENTE DA COMUNICAÇÃO E MONITORIZAÇÃO DA SEGURANÇA DA NAVEGAÇÃO MARÍTIMA. A ESSE RESPEITO FOI OU ESTÁ SENDO EXECUTADO O SEGUINTE:

1. **INSTALAÇÃO** NA RÁDIO COSTEIRA (SV) E COM TRANSMISSORES/RECEPTORES NO MONTE TCHOTA (ST), MORRO CURRAL (SAL) E MONTE VERDE (SV) **DO AIS** (SISTEMA UNIVERSAL DE IDENTIFICAÇÃO AUTOMÁTICA DE NAVIOS).

UM SISTEMA ESTABELECIDO PELA OMI, EM VIGOR DESDE 2004 E QUE VISA DISPONIBILIZAR, EM TEMPO REAL E COM GRANDE PRECISÃO, INFO DOS NAVIOS EM AGUAS NACIONAIS, DESIGNADAMENTE DADOS DINÂMICOS (POSIÇÃO, RUMO, VELOCIDADE ETC), DADOS ESTÁTICOS (NOME DO NAVIO, Nº INTERNACIONAL, INDICATIVO DE CHAMADA ETC) E DADOS

RELACIONADOS COM A VIAGEM (CALADO, TIPO DE CARGA, PORTO DE DETINO, TEMPO PREVISTO DE CHEGADA ETC).

2. **INSTALAÇÃO DO NAVTEX** (SISTEMA INTERNACIONAL DE TELEGRAFIA PARA AVISOS URGENTES DE NAVEGAÇÃO E METEREOLOGIA A NAVIOS). É UM SISTEMA AUTOMÁTICO INTERNACIONAL PARA DISTRIBUIÇÃO INSTANTÂNEA AOS NAVIOS DE ALERTAS DE NAVEGAÇÃO MARINHA, PREVISÕES METEREOLÓGICAS, PIRATARIA, AVISOS DE BUSCA E RESGATE ETC

3. **INSTALAÇÃO DO GMDSS** (SISTEMA GLOBAL DE COMUNICAÇÕES PARA SOCORRO E SEGURANÇA MARÍTIMA), QUE VISA, UTILIZANDO EQUIPAMENTOS SOFISTICADOS DE RADIOCOMUNICAÇÃO ENTRE AS ESTAÇÕES TERRENAS, SATÉLITES E NAVIOS, GARANTIR A TRANSMISSÃO DE ALERTAS RÁPIDAS E AUTOMÁTICAS SOBRE SITUAÇÕES DE SOCORRO E SEGURANÇA MARÍTIMAS E MELHORAR A COMUNICAÇÃO NA COMUNIDADES MARÍTIMO-PORTUÁRIA;

4. POR INSTALAR O **SISTEMA VTMS** (SISTEMA DE GESTÃO DO TRÁFEGO DE NAVIOS) E **AQUISIÇÃO DE 2 EMBARCAÇÕES** PARA PATRULHA BUSCA E SALVAMENTO.

O VTS É UM SISTEMA ELECTRÓNICO DE MONITORIZAÇÃO, CONTROLE E FISCALIZAÇÃO ATRAVÉS DE RADARES DOS VÁRIOS ESPAÇOS MARÍTIMOS, PORTUÁRIOS E COSTEIROS DE FORMA A PERMITIR A VIABILIZAÇÃO DA CIRCULAÇÃO DAS EMBARCAÇÕES EM VIAS PRÉVIAMENTE DETERMINADAS E EM TOTAIS CONDIÇÕES DE SEGURANÇA. (A FIRMA QUA GANHOU O CONCURSO PROCEDERÁ BREVEMENTE À IMPLEMENTAÇÃO DO PROJECTO INCLUINDO O DAS EMBARCAÇÕES).

MAS ESTES PROJECTOS SÓ CONSTITUIRÃO GANHOS DE FACTO, PARA A MELHORIA DO SISTEMA DE SEGURANÇA E AMBIENTAL DO PAÍS, SE ACOMPANHADOS DE MEDIDAS INSTITUCIONAIS DE FUNDO INCLUINDO FORMAÇÃO E MOTIVAÇÃO DO PESSOAL E MELHORIA DAS INTALAÇÕES E DAS CONDIÇÕES DE TRABALHO DO PESSOAL MARÍTIMO E PORTUÁRIO.

NESSE AMBITO, UMA COMISSÃO NOMEADA PELO GOVERNO, ESTÁ INSTALANDO O INSTITUTO MARÍTIMO E PORTUÁRIO INCLUINDO AS INSTALAÇÕES FÍSICAS NAS VÁRIAS ILHAS E OS RESPECTIVOS INSTRUMENTOS DE GESTÃO. OS INSTRUMENTOS GARANTIRÃO A ATRAÇÃO E FIXAÇÃO QUADROS PORTADORES DE ESPERTIZE INDISPENSÁVEL E AS INSTALAÇÕES SERÃO COMPATÍVEIS COM AS EXIEGÊNCIAS DE MODERNIDADE E CONFORTO QUE UMA AUTORIDADE QUE SE QUER RENOVADO, EFICIENTE E EFICAZ, EXIGE.

NESTE CONTEXTO DEVO ASSINALAR QUE O PRESENTE SEMINÁRIO DECORRE PRECISAMENTE NO EDIFÍCIO RESTAURADO PARA ACOLHER A SEDE DO IMP. TRATA-SE DE MANTER A COORDENAÇÃO DE ACTIVIDADES DA AUTORIDADE MARÍTIMA E PORTUÁRIA NACIONAL NUMA ILHA ONDE EXISTEM INSTITUIÇÕES E EXPERTIZE EM Nº E QUALIDADE RELAVANTES PARA

GARANTIR O FUNCIONAMENTO NORMAL DA ADMINISTRAÇÃO MARÍTIMO E PORTUÁRIA DO PAÍS.

NÃO MENOS IMPORTANTE SERÁ O IMP- SOTAVENTO EM SANTIAGO, ILHA ONDE ESTÁ O PORTO DA PRAIA COM MAIOR MOVIMENTO DE CARGAS DO PAÍS, GRANDE E DINÂMICA FIXAÇÃO DE EMPRESAS MARÍTIMAS OPERADORAS, AGÊNCIAS E NAVIOS DE COMÉRCIO, MAIOR ESPAÇO COSTEIRO, MAIOR DEMANDA DO COMÉRCIO PESQUEIRO, INTENSA EXPLORAÇÃO ECONÓMICA DOS ESPAÇOS COSTEIROS, FREQUENTE OCORRÊNCIA DE IMIGRAÇÃO CLANDESTINA E DAS CONTRA-ORDENAÇÕES MARÍTIMAS E, SOBRETUDO, POR CONSEQUENTE, GRANDE DEMANDA DO EXERCÍCIO DA AUTORIDADE MARÍTIMO-PORTUÁRIA.

SAL E BOAVISTA E MAIO DEVERÃO TAMBÉM TER ESTRUTURAS E PESSOAL REFORÇADOS DE FORMA A DAR RESPOSTA À GRANDE DEMANDA DERIVADA DAS ACTIVIDADES MARÍTIMO-TURÍSTICAS.

FOGO (TRAFEGO CRESCENTE E DINÂMICO), SANTO ANTÃO (CONSTRUÇÕES ILEGAIS NA ORLA MARÍTIMA E CONTRAORDENAÇÕES FREQUENTES) E BRAVA (INTENSA DEPENDÊNCIA DA LIGAÇÃO MARÍTIMA), CADA UM COM SITUAÇÃO ESPECÍFICAS DE DEMANDA DO TRABALHO DA AUTORIDADE MARÍTIMO-PORTUÁRIA MERECEM ESTRUTURAS COMPATÍVEIS COM CADA REALIDADE.

GOSTARIA PORTANDO DE ASSEGURAR QUE POR PARTE DO GOVERNO, TENDO A NÍVEL DE LEGISLAÇÃO (RATIFICAÇÃO/IMPLEMENTAÇÃO DE CONVENÇÕES E NORMAS MARÍTIMAS E PORTUÁRIA RELEVANTES), COMO EM TERMOS DE CAPACITAÇÃO DO PESSOAL E DAS ESTRUTURAS PARA O CABAL CUMPRIMENTO DAS ATRIBUIÇÕES DAS AUTORIDADES MARÍTIMA E PORTUÁRIA EM RELAÇÃO AO QUE A ESSE RESPEITO É EXIGIDO PELA COMUNIDADE MARÍTIMA INTERNACIONAL, PARTICULARMENTE NO QUE CABE À PREVENÇÃO E COMBATE À POLUIÇÃO MARÍTIMA, TUDO FARÁ PARA A MELHORA DO DESEMPENHO DO SECTOR.

QUERIA, POR OUTRO LADO, EXPRESSAR NOSSO PARTICULAR APELO PELO EMPENHO DOS PARCEIROS, OMI E IPIECA (ASSOCIAÇÃO INTERNACIONAL DA INDÚSTRIA PETROLÍFERA E CONSERVAÇÃO AMBIENTAL), NA VIABILIZAÇÃO DESTE EVENTO EM COLABORAÇÃO COMO O IMP.

BOM TRABALHO!

G. ANNEXE 7. DISCOURS DE CLOTURE DU DIRECTEUR DE L'ATELIER

Nas nossas palavras de boas vindas ao atelier dissemos que tínhamos certeza de que as nossas esperanças de um trabalho profícuo e solidário seriam plenamente realizadas. Pois bem, mais que realizadas, nossas expectativas foram largamente superadas pela qualidade das contribuições aqui trazidas e pelo entusiasmo dos participantes.

As conclusões, recomendações e propostas acabadas de apresentar sobre os trabalhos realizados durante este atelier são bastante elucidativas sobre o intenso trabalho realizado.

Pensamos que o interesse aqui demonstrado pelos participantes, a riqueza das análises aqui feitas e os subsídios e propostas apresentados, demonstram, para todos nós, o inquestionável êxito alcançado deste seminário

Sem exagero, o que ocorreu aqui é algo muito significativo.

Nesses três dias foram intensas as trocas de experiências e as confrontações de perspectivas das mais diversas instituições públicas e privadas sobre a problemática da poluição marinha.

Nos diversos painéis tivemos oportunidade de ver como esses problemas são tratados a nível das diversas organizações internacionais e dos diversos instrumentos jurídicos que regulamentam internacionalmente a poluição marinha, os mecanismos de prevenção, preparação, Resposta e Regimes de Compensação existentes em caso de derrames de hidrocarbonetos, os procedimentos para alerta e notificação em caso de acidentes e a definição das responsabilidades dos diferentes intervenientes com interesse na matéria.

Analizamos os métodos para o desenvolvimento do Plano Nacional de Contingência

Tomamos consciência das nossas vulnerabilidades, das capacidades existentes e dos meios disponíveis no país, dos planos existentes em diversas instituições públicas e privadas, que importa socializar, integrar e testar, e creio que podemos chegar a conclusão que existe no país alguns meios e recursos humanos capacitados para se estabelecer uma estrutura organizacional sólida, de prevenção e combate à poluição marinha, com elevado nível de eficácia

Estes são apenas alguns exemplos das reflexões e discussões que tivemos nesses dias, pelo que creio, temos motivos de sobra para estarmos satisfeitos com o trabalho que realizamos, principalmente por termos chegado a um draft do que poderá ser o plano nacional de contingência de combate à poluição por hidrocarbonetos

Cabo Verde conhece as vantagens e as oportunidades, mas igualmente as dificuldades, que resultam de ser uma nação marítima, onde o mar deverá ser encarado como um activo, no qual importa apostar de forma coordenada, coerente e sustentada, constituindo uma fonte próxima e quase inesgotável de possibilidades de desenvolvimento económico, social, tecnológico, ambiental, e científico.

Deve estar preparado para os desafios que o Mar apresenta num contexto de globalização e de desenvolvimento numa sociedade que se deseja mais justa e mais equilibrada, onde a exploração sustentada dos recursos marinhos, o controle e a protecção das suas águas constituem os desafios maiores a serem ultrapassados, pelo que, dispor dos instrumentos necessários para minimamente poder fazer face a ocorrência de derrames de hidrocarbonetos é indubitavelmente um dos desafios que o país tem pela frente para os quais contamos poder ter a parceria dos organismos aqui presentes, sendo certo que só trabalhando em conjunto podemos e iremos ser bem sucedidos.

A importância e a grandeza desse acontecimento serão medidas pelo que construiremos daqui para adiante ou seja da nossa capacidade de implementar o que foi aqui recomendado

Não quero tomar mais tempo de todos. Nossa fala apenas é o agradecimento aos que participaram desse momento de reflexão e de projecção futura, e gostaríamos de expressar o nosso mais profundo agradecimento, à Organização Marítima Internacional e a IPIECA, pelo apoio que vêm dando ao nosso país e queríamos agradecer a contribuição aqui deixada pelos consultores, que muito nos honraram com as suas presenças e nos gratificaram com a partilha dos seus vastos conhecimentos e experiências vividas, que por certo vieram abrir os nossos horizontes e permitir-nos equacionar os problemas que o país atravessa no tocante a poluição marinha por hidrocarbonetos, e desejar-lhes um bom regresso, e que guardam as melhores recordações desta curta estadia em Cabo Verde.

Permitam-me, para terminar, endereçar um agradecimento público a todos os participantes neste seminário, às entidades presentes, aos consultores, à imprensa e em especial a todos os colaboradores do Instituto Marítimo Portuário que tiveram a seu cargo a organização deste seminário e a o nosso reconhecimento e agradecimento a todos quantos nele deram a sua contribuição

Muito obrigado!

H. ANNEXE 9. ACTION PLAN FOR THE DEVELOPMENT AND IMPLEMENTATION OF THE NATIONAL OIL SPILL CONTINGENCY PLAN

For a successful development and implementation of the NOSCP, the workshop agreed that an Action Plan should be defined, detailing each component required.

In order to define this Action Plan, the workshop agreed that it should be based on the 6 indicators / components of IPIECA:

- Legislation
- Contingency Planning
- Designated Authority
- Trans-boundary agreement
- Training and exercise
- National resources

The workshop then examined the activities which should be run in order to complete the tasks needed for each of the components of the Action Plan. These activities are presented in the tables in the following pages.

The workshop agreed on the following planning for the implementation of immediate activities identified in the Action Plan:

- Designation by relevant administrations of their representatives in the National Committee in charge of the development of the Plan as soon as possible
- Organization by IMP of the first meeting of the National Commission and setting up of an action plan for the development of the Plan in 3 week. The tentative date for the first meeting was set to 25th October 2007
- Initiating a request for IMO assistance for the organization of a follow-up NOSCP workshop, once the works of the national commission have allowed the drafting of a National Oil Spill Contingency Plan.

Components of the Action Plan

1 - Legislation	
Objective: To adapt the legal and institutional national framework and ensure sustainability of the NOSCP	
Actions	
Ratification of relevant regional and international conventions:	
• OPRC, CLC 92, FUND 92, Intervention 69:	Done
• Compliance of national legislation with the provisions of the conventions:	Done
• Abidjan Convention and its Emergency Protocol, Supplementary Fund, Bunker convention, OPRC-HNS Protocol	To be done
Sustainability study of the NOSCP	To be done later once the draft document has been drawn up.
Approval of the NOSCP	To be done when plan is developed
High level awareness seminar	To be done when plan is developed

2 - Contingency Planning	
Objective: To have a standardised oil spill preparedness and response system in place	
Designation of an organisation / Set up of a working group in charge of the development of the NOSCP	To be done as soon as possible: establish National Commission
Risk assessment / Sensitivity mapping	Assistance from IMO/IPIECA – Regional Guidelines – Existing Inventory of protected areas – Identify potential need for further assistance from GI WACAF
Development of a national oil spill response strategy (inc. dispersant use policy)	Assistance from IMO/IPIECA: National workshop, with objective of drafting of the National policy on use of dispersants
<p>Development of local OSCP's:</p> <p>NOSCP must include obligation for oil handling facilities and ports to have Oil Spill Contingency Plans and issue guidelines for their development.</p> <p>Identify the need for OSCP for the individual islands and specific sensitive areas</p>	To be included in the works of the National Commission

3 - Designated Authority	
Objective: To ensure that all requested authorities (in regard of national/ international laws and NOSCP) are officially designated.	
Actions - Ensure designation of the	
<ul style="list-style-type: none"> Competent National Authority(ies) with responsibility for oil pollution preparedness and response 	As part of the development of the NOSCP by the National Commission
<ul style="list-style-type: none"> National operational contact point(s) responsible for the reception and transmission of oil pollution reports 	
<ul style="list-style-type: none"> National organisation(s) in charge of oil pollution preparedness and response 	
<ul style="list-style-type: none"> Oil spill response coordination and resource centre 	Later
<ul style="list-style-type: none"> Organisation in charge of the development and maintenance of Coastal Sensitivity mapping 	As part of the development of the annexes to the NOSCP

4 - Trans-boundary agreement	
Objective: To ensure that cooperation and assistance at bi-lateral/ regional level is developed.	
Actions	
<ul style="list-style-type: none"> Examine possible extension to existing bi-lateral agreements 	

5 - Training and exercise	
<ul style="list-style-type: none"> • Objective: To develop the expertise and competence in the country. 	
Actions	
Identify needs for training following the workshop and during drafting of NOSCP and request assistance from GI WACAF as needed.	As part of the works of the National Commission
Setup of a national Training and exercise program	
<p>Training</p> <p>Training courses</p> <ul style="list-style-type: none"> ○ "Train the trainers" ○ Training of personnel at all level : OPRC / IMO training courses level 1, 2 and 3 <p>Specialized workshops</p> <ul style="list-style-type: none"> ○ Compensation ○ Use of dispersants ○ Crisis management ○ Media management <p>Training of national experts through the participation to international workshops and seminars and WACAF regional and sub-regional activities</p> <p>Training on maritime laws and environmental protection</p> <p>Training of the National operational contact point(s) responsible for the reception and transmission of oil pollution reports</p>	<p>As part of the works of the National Commission.</p> <p>Define who needs to run exercise, the type of exercise and the periodicity.</p>
<p>Exercise program:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Alert and mobilisation • Crisis management (tabletop) • Equipment deployment and maintenance • Full-blown exercise (inc. oil industry) • Sub-regional exercise 	<p>Define who needs to run exercise, the type of exercise and the periodicity.</p>

6 - National resources
<p>Objectives: To ensure that sufficient and appropriate equipment is available in the country to:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Deal with oil spill incidents up to a certain level (i.e. minimum Tier 1 oil spill

response equipment)	
<ul style="list-style-type: none">• Enable prompt alerting procedures as well as operational communications (i.e. communications equipment and infrastructure)	
Actions	
<ul style="list-style-type: none">• Response coordination and resource centre• Acquisition of oil spill response equipment• Storage and maintenance of equipment• Acquisition of communications equipment	To be defined once the national Plan has been developed and in particular when the risk analysis has been completed, key personnel have been trained, the national oil spill response policy has been defined and roles and responsibilities have been clearly identified.

I. ANNEXE PHOTOGRAPHIQUE



Cérémonie d'ouverture (M. le ministre des Infrastructures, des Transports et de la Mer)



Le directeur de l'Atelier et le représentant de l'OMI



Présentation du projet GI WACAF



Lasalle de conférence de l'IMP



Présentation technique par le consultant PIECA



Présentation de la Convention d'Abidjan



Présentation cas concret de pollution à Mindelo



Présentation de la Protection Civile



Présentation du plan du port de Mindelo



Présentation: environnement marin du Cap Vert



Présentation du plan de Shell Cape Verde



Photos de groupe des participants

J. CONCLUSIONS

Réf. Rapport :

Jean-Yves HUET, 2007. Rapport de mission de l'atelier sur le plan national d'intervention d'urgence de la République du Cap Vert. Rapport OTRA,

Rédigé par :

Jean-Yves HUET, Consultant IPIECA – OTRA, 38, rue Jim Sévellec – Brest - France.

Rapport revu par :

Malamine THIAM, responsable au sein de la Division Environnement Marin (MED) de la Coopération Technique et de la coordination et des projets majeurs à l'Organisation Maritime Internationale (OMI)

Philippe De SUSANNE, Directeur du projet GI WACAF.