



# **PLAN NATIONAL D'INTERVENTION D'URGENCE**

**EN CAS DE POLLUTION MAJEURE PAR LES HYDROCARBURES ET  
SNPD EN MER**

*Février 2014*

<p style="text-align: center;"><b>PLAN NATIONAL D'INTERVENTION D'URGENCE</b>  <b>EN CAS DE POLLUTION MAJEURE PAR LES HYDROCARBURES ET SNPD EN MER</b></p>	<p>Rév. : 2014</p>
<p style="text-align: center;">TABLE DES MATIERES</p>	<p>Date : Page <b>02</b></p>

# Sommaire

## Présentation du Congo

### **Titre A – Généralités**

- 1- Introduction
- 2- Objectif et champ d'application
- 3- Définitions
- 4- Autorités Nationales Compétentes
- 5- Diffusion et Révision du PNIU
- 6- Plan d'implantation Générale des champs pétroliers du Congo
- 7- Suivi des révisions
- 8- Liste de diffusion

### **9- Titre B – Stratégie de lutte**

#### **I- Cadre Juridique**

- 1- Cadre Juridique Nationale
- 2- Cadre Juridique régionale
- 3- Cadre Juridique Internationale

#### **II- La Préparation à la lutte**

- 1- Schéma d'intervention
- 2- Comité Nationale d'intervention (CNI)
  - 2-1- Mission du Comité National d'Intervention
  - 2-2- Composition du Comité National d'Intervention
  - 2-3- Rôle des membres du Comité National d'Intervention
    - 3- Mission des autorités pour la préparation à la lutte
  - 3-1- Ministère des Transports, de l'Aviation Civile et de la Marine Marchande
  - 3-2- Ministère de l'Environnement
  - 3-3- Ministère des Finances
  - 3-4- Ministère de l'Intérieur
  - 3-5- Ministère des Affaires Etrangères
  - 3-6- Association des Opérateurs Pétroliers du Congo
- 4- Financement
  - 4-1- Financement de la Préparation et de la lutte
  - 4-2- Financement de la mission œuvre du PNIU
  - 4-3- Financement des opérations de lutte en cas de pollution accidentelle

<p style="text-align: center;"><b>PLAN NATIONAL D'INTERVENTION D'URGENCE</b>  <b>EN CAS DE POLLUTION MAJEURE PAR LES HYDROCARBURES ET SNPD EN MER</b></p>	<p>Rév. : 2014</p>
<p style="text-align: center;">TABLE DES MATIERES</p>	<p>Date : Page <b>03</b></p>

## 5- Indemnisation

5-1- Responsabilité et indemnisation suivant la pollution provenant des navires

5-2- Responsabilité et indemnisation suivant des déversements d'hydrocarbures provenant d'installations fixes

## 6- Gestion des demandes d'indemnisation

6-1- Gestion des demandes d'indemnisation suite à une pollution marine accidentelle par les hydrocarbures provenant des navires

6-2- Gestion des demandes d'indemnisation suite à une pollution marine accidentelle par hydrocarbures provenant des plates formes fixes ou flottantes

6-3- Gestion des demandes d'indemnisation suite à une pollution marine d'origine inconnue

## 7- Evolution des risques de pollution

7-1- Météorologie

7-2- Hydrographie

8- Identification des sources potentielles de pollution et les différents types d'incidents

9- Comportement de devenir des hydrocarbures déversés

9-1- Etalement et dérive des nappes

9-2- Prévision de l'évolution du pétrole en mer

10- Zones vulnérables et priorité pour la protection

10-1- Zones plus particulièrement sensibles a proximité du Port Autonome de Pointe-Noire

10-2- Zones plus très sensibles

- Tableaux des milieux pouvant être impactés (voir PNIU 2011 P70)

## III - Stratégies de lutte contre les pollutions accidentelles par les hydrocarbures

1- Condition de la lutte par niveau

2- Stratégie de lutte en mer

2-1-Contrôle de la source et allégement du navire

2-2- Suivi des hydrocarbures déversés en mer

2-3- Echantillonnage en mer et à terre

2-4- Confinement et récupération des hydrocarbures déversés

1- Stratégie de lutte à terre

3-1- Opération de nettoyage de la côte

3-2- Le personnel de nettoyage

3-3- La gestion des déchets

3-4- La gestion des matériaux souillés aux hydrocarbures

3-5- Stockage

3-6- Traitement final

4- Politique Nationale pour l'emploi des dispersants

4-1- Produits dispersants autorisés et procédures d'approbation

4-2- Zones dépendage des dispersants

<p style="text-align: center;"><b>PLAN NATIONAL D'INTERVENTION D'URGENCE</b>  <b>EN CAS DE POLLUTION MAJEURE PAR LES HYDROCARBURES ET SNPD EN MER</b></p>	<p>Rév. : 2014</p>
<p style="text-align: center;">TABLE DES MATIERES</p>	<p>Date : Page <b>04</b></p>

4-3- Moyens et équipements d'éponge

4-4- Décision d'emploi des produits dispersants en cas de déversement

5- Moyens de lutte

5-1-T.E&P Congo

5-2-ENI Congo

5-3-CONGO REP

5-4-SNPC

6- Renforcement des capacités

6-1- Programme de formation

6-2- Programme d'exercice

**Titre C – Plan opérationnel**

**I- Alerte, Notification, Evaluation Initiale et Déclenchement du Plan**

1- Procédures d'alerte et notification

1-1-L'information

1-2- Premières actions et évaluation de l'incident

1-3- Déclenchement du PNIU et mobilisation

**II- Organisation nationale en charge de la gestion des incidents de pollution**

1- Structure et degré de mobilisation de l'organisation nationale

2- Responsabilité des membres

2-a- Le comité National d'Intervention (CNI°)

2-b- L'Etat major de commandement

2-c- Les différentes cellules fonctionnelles de EMC

C<sub>1</sub>- La cellule évaluation

C<sub>2</sub>- La cellule opération

C<sub>3</sub>- La cellule logistique

C<sub>4</sub>- La cellule finance

C<sub>5</sub>- La cellule relation publique / medias

C<sub>6</sub>- la cellule juridique

**III- Poste de commandement**

**IV- Gestion des opérations**

1- Gestion de l'EMC de lutte

2- Diffusion des informations

**3- Mobilisation de l'assistance internationale**

**4- Gestion d'incidents transfrontaliers**

**5- Gestion des médias**

**VI – Gestion des demandes d'indemnisation**

<p style="text-align: center;"><b>PLAN NATIONAL D'INTERVENTION D'URGENCE</b>  <b>EN CAS DE POLLUTION MAJEURE PAR LES HYDROCARBURES ET SNPD EN MER</b></p>	<p>Rév. : 2014</p>
<p style="text-align: center;">TABLE DES MATIERES</p>	<p>Date : Page <b>05</b></p>

- V- Les risques et scenario de pollution**
- VI- Réseaux de transmission et télécommunication**
- VII- Formulaire, annuaire et données**
  - **Contacts d'urgence**
  - **Cartographie des zones vulnérables**

<p style="text-align: center;"><b>PLAN NATIONAL D'INTERVENTION D'URGENCE</b>  <b>EN CAS DE POLLUTION MAJEURE PAR LES HYDROCARBURES ET SNPD EN MER</b></p>	Rév. : 2014
<p style="text-align: center;">TABLE DES MATIERES</p>	Date : Page <b>06</b>

## PRESENTATION DU CONGO

Le Congo est un pays équatorial qui abrite l'un des Ports les plus importants de l'Afrique Centrale. Avec une façade maritime de plus de 170 kilomètres qui connaît une intense activité pétrolière. Le Congo dispose de ressources halieutiques diverses dont les quantités abondantes sont encore insuffisamment exploitées.

Le littoral, qui est entièrement dans la région du Kouilou, est faiblement peuplé. Le tourisme maritime est presque inexistant. Eu égard à la navigation maritime, à la pêche et surtout à l'exploitation pétrolière, l'apport de la Mer à l'économie congolaise est considérable. Cette tendance se renforce d'années en années.

La position privilégiée du pays du point de vue maritime lui vaut la présence quasi permanente de pétroliers, soit dans le Port soit au large des Côtes.

Sa richesse en pétrole OFFSHORE et ONSHORE impose dans ses eaux territoriales la présence de terminaux de chargement de taille respectable et de grandes plates-formes dont l'une des plus importantes est celle de NKOSSA.

Les navires transportant d'importantes quantités d'hydrocarbures, les plates-formes **OFFSHORE** produisant du pétrole, les terminaux assurant le chargement de brut et les bacs de stockage à terre constituent une menace réelle et permanente de pollution.

<p style="text-align: center;"><b>PLAN NATIONAL D'INTERVENTION D'URGENCE</b> <b>EN CAS DE POLLUTION MAJEURE PAR LES HYDROCARBURES ET SNPD EN MER</b></p>	<p>Rév. : 2014</p>
<p style="text-align: center;">TABLE DES MATIERES</p>	<p>Date : Page <b>07</b></p>

## **I - INTRODUCTION**

Le Plan National d'Intervention d'Urgence (PNIU) en cas de situation critique pour l'Environnement marin et côtier s'inscrit dans le cadre de la convention d'Abidjan 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, et du Plan d'Action UNEP/WG72/3).

Le Plan National d'Intervention d'Urgence (PNIU) a été élaboré par des Experts des Administrations Publiques et de Secteur Privé, notamment les Sociétés Pétrolières, réunis au sein d'un Groupe Technique de Travail (GTT) mis en place par note de Service numéro **172/MCAPNTE-CAB** du **15 Mai 1996** du Ministère de la Culture et des Arts, du Patrimoine National, chargé du Tourisme et de l'Environnement et révisé en 2009, **2011** et **2014**.

Le **PNIU** a été approuvé par le décret **N°2001-615** de la **31/12/2001** portant approbation du PNIU en cas de pollution hydrocarbures en milieu marin et côtier.

Le Plan National d'Intervention d'Urgence (**PNIU**) définit à l'échelle nationale l'organisation qui doit permettre une intervention rapide et efficace, en cas de déversement massif d'hydrocarbures en mer. Une telle organisation ne peut être efficace que dans la mesure où les devoirs et les responsabilités des autorités et administrations sont clairement définis.

Chaque responsable, Président ou Membre du Comité National d'Intervention (**CNI**), de l'Etat Major de commandement (**EMC**) ou de l'**AOPC**, prend les mesures conformément à ses prérogatives.

Le Plan National d'Intervention d'Urgence (**PNIU**), présente également le cadre juridique qui précise les pouvoirs et les limites d'intervention du secteur public.

## **II - Objectif et champ d'application**

L'objectif du PNIU est d'établir un système national de préparation à la lutte et de lutte contre les pollutions maritimes accidentelles par les hydrocarbures et substances nocives potentiellement dangereuses (SNPD), incluant tous les acteurs afin de << minimiser les dommages à l'environnement et aux ressources socio-économiques, et de réduire le temps de restauration des ressources affectées en parvenant à un niveau de nettoyage acceptable >>.

Parmi les objectifs que vise le Plan National d'Intervention d'Urgence (PNIU) on retiendra un ensemble d'activités qui sont entreprises pour faire face à l'événement, notamment :

- le développement des moyens appropriés d'alerte et de transmissions ;
- l'établissement des mesures rapides permettant de faire face à la catastrophe ;
- la mobilisation et la fourniture des moyens de lutte nécessaires ;
- la formation et l'entraînement du personnel qualifié en matière de prévention et de lutte contre la pollution marine massive par les hydrocarbures et autres produits nocifs.

<p style="text-align: center;"><b>PLAN NATIONAL D'INTERVENTION D'URGENCE</b></p> <p style="text-align: center;"><b>EN CAS DE POLLUTION MAJEURE PAR LES HYDROCARBURES ET SNPD EN MER</b></p>	<p>Rév. : 2014</p>
<p style="text-align: center;">TABLE DES MATIERES</p>	<p>Date : Page <b>08</b></p>

Il décrit en particulier l'organisation nationale en charge de la gestion des opérations de lutte, les rôles et responsabilités de tous les acteurs impliqués dans la préparation à la lutte et la lutte et les procédures pour la gestion de la lutte.

Le PNIU intègre les dispositions des conventions internationales pertinentes ratifiées par la République du Congo.

Le PNIU s'applique à toute pollution marine accidentelle par hydrocarbures (qu'ils soient persistants ou non au sens des conventions CLC 92 et Fond 92 et par substances nocives et potentiellement dangereuses (SNPD) survenant sur les côtes du Congo, dans les eaux territoriales et dans la zone économique exclusive du Congo. A terre, le plan s'appliquera à toutes les zones adjacentes aux installations et autres pouvant être affectés par un déversement accidentel.

### **III - DEFINITIONS**

**Pollution de gravité mineur** : Une pollution de gravité mineur est définie comme un déversement accidentel de quelques m3 de produits pétroliers pendant un temps court ne mettant pas en danger l'environnement.

**Pollution de gravité majeure** : une pollution de gravité majeure est définie comme un déversement d'hydrocarbures important (plusieurs centaines de tonnes) et pouvant porter une atteinte majeure à l'environnement, notamment au littoral, et nécessitant la mobilisation de tous les moyens disponibles au niveau national ou international.

**Substance nuisible** : On entend par substance nuisible toute substance dont l'introduction dans la mer est susceptible de mettre en danger la santé de l'homme, de nuire aux ressources biologiques, à la faune et à la flore marine, de porter atteinte à l'agrément des sites ou gêner toute autre utilisation légitime de la mer, notamment toute substance soumise à un contrôle.

**Autorité** : désigne le Gouvernement qui exerce son autorité sur le navire. Dans le cas d'un navire autorisé à battre le pavillon d'Etat, l'Autorité est le Gouvernement. Dans le cas des Plates-formes fixes ou flottantes affectées à l'exploration et à l'exploitation du sous-sol adjacent aux côtes sur lesquelles l'Etat riverain a des droits souverains aux fins de l'exploration et de l'exploitation de leurs ressources naturelles ; l'Autorité est ici aussi le Gouvernement.

**Evènement** : il désigne un incident qui entraîne ou est susceptible d'entraîner le rejet en mer ou à terre d'une substance nuisible ou d'un effluent contenant une telle substance.

**Intervention** : il s'agit de toute action engagée en vue de prévenir, atténuer ou éliminer la pollution des eaux de la mer conformément à la Convention Internationale de 1969 sur l'intervention en haute mer, en cas d'accident entraînant ou pouvant entraîner une pollution par les hydrocarbures.

**Lutte** : Désigne toute opération menée, en mer et à terre, à la suite d'un déversement en mer d'hydrocarbures ou d'autres substances nocives en vue d'en limiter les conséquences pour le milieu marin ou côtier.

**Action en mer** : Action menée au large ou sur tout site maritime où par moyens flottants de haute mer peut être effectuée sans mettre en danger la sécurité de ses moyens.

**Action à terre** : Action menée sur le littoral terrestre ou, à partir de la côte, sur des sites maritimes dont les caractéristiques (faible fonds, écueils etc..) interdisent l'intervention des moyens flottants de haute mer mais permettent néanmoins l'intervention de moyens terrestres ou flottants légers à faible tirant d'eau (tels que canot pneumatique, radeaux ect...).



<p style="text-align: center;"><b>PLAN NATIONAL D'INTERVENTION D'URGENCE</b></p> <p style="text-align: center;"><b>EN CAS DE POLLUTION MAJEURE PAR LES HYDROCARBURES ET SNPD EN MER</b></p>	<p>Rév. : 2014</p>
<p style="text-align: center;">TABLE DES MATIERES</p>	<p>Date : Page <b>09</b></p>

**Bunker 2001** : Convention internationale de 2001 sur la responsabilité civile pour les dommages dus à la pollution par les hydrocarbures de soute.

**CLC 1992** : Protocole modifiant la convention internationale de 1969 sur la responsabilité civile pour les dommages dus à la pollution par les hydrocarbures.

**FIPOL** : Fonds internationaux d'indemnisation pour les dommages dus à la pollution par les hydrocarbures (3 organisations intergouvernementales regroupant le fonds de 1971, le fonds de 1992 et le fonds complémentaire).

**Fond 1992** : Protocole modifiant la convention internationale de 1971 portant création d'un fonds international d'indemnisation pour les dommages dus à la pollution par hydrocarbures

**GTT** : Groupe Technique de Travail composé des techniciens des administrations publiques / privés concernés par la prévention et la lutte antipollution

Convention internationale de 2010 sur la responsabilité et l'indemnisation pour les dommages liés au transport par mer de substances nocives et potentiellement dangereuses.

**Hydrocarbures persistants** : Tous les hydrocarbures minéraux persistants, notamment le pétrole brut, le fuel-oil, l'huile diesel lourde et l'huile de graissage, qu'ils soient transportés à bord d'un navire en tant que cargaison ou dans les soutes de ce navire. (Au sens des conventions CLC 92 et fond 92)

**Intervention 1969** : Convention internationale de 1969 sur l'intervention en haute mer en cas d'accident entraînant ou pouvant entraîner une pollution par les hydrocarbures.

**MARPOL 73/78** : Convention internationale pour la prévention de la pollution par les navires du 2 novembre 1973 complétée par le protocole de 1978 et ses Annexes I, II, III, IV, V et VI.

**OMI** : Organisation Maritime Internationale

**OPRC 90** : Convention internationale de 1990 sur la préparation, la lutte et la coopération en matière de pollution par les hydrocarbures

**OPRC-HNS Prot. 2000** : Protocole sur la Préparation, la Lutte et la Coopération en matière de pollutions par les substances nocives et potentiellement dangereuses 2000

**PAPN** : Port Autonome International de Pointe-Noire

**PNIU** : Plan National d'Intervention d'Urgence, indiquant l'organisation nationale prévue pour lutter contre les déversements marins accidentels d'hydrocarbures et de substances nocives et potentiellement dangereuses

**Pollution** : (définition officielle des Nations-Unies) Introduction directe ou indirecte, par l'homme, de substances ou d'énergie dans le milieu marin, les zones côtières et eaux intérieures connexes lorsque cette introduction a des effets nuisibles tels que dommages aux ressources biologiques, risques pour la santé de l'homme, entrave aux activités maritimes y compris la pêche, altération de la qualité de l'eau de mer du point de vue de son utilisation et dégradation des valeurs d'agrément.

**Pollution accidentelles** : Pollution inopinée provenant d'une défaillance technique ou d'une erreur humaine ayant pour conséquence le déversement direct ou indirect à la mer des substances polluantes, par

exemple hydrocarbures. Une pollution accidentelle se caractérise notamment par sa soudaineté et son caractère imprévisible.

**Pollution opérationnelles** : Pollution permanente ou répétitive résultant d'opérations courantes-voire quotidiennes-effectuées dans le cadre de diverses activités économiques (industrielles, maritimes, commerciales, agricoles, etc.) courantes. Des pollutions Opérationnelles se caractérisent notamment par conséquence répétitivité engendrant souvent un effet cumulatif.

<p style="text-align: center;"><b>PLAN NATIONAL D'INTERVENTION D'URGENCE</b> <b>EN CAS DE POLLUTION MAJEURE PAR LES HYDROCARBURES ET SNPD EN MER</b></p>	<p>Rév. : 2014</p>
<p style="text-align: center;">TABLE DES MATIERES</p>	<p>Date : Page <b>10</b></p>

**Substances nocives et potentiellement dangereuses ou SNPD** : toute substance autre qu'un hydrocarbure qui, si elle est introduite dans le milieu marin, risque de mettre en danger la santé de l'homme, de nuire aux ressources biologiques et à la flore et la faune marines, de porter atteinte à l'agrément des sites ou de gêner toute autre utilisation légitime de la mer. (Dans le cadre du Protocole OPRC-HNS 2000).

#### **IV - AUTORITE NATIONALE COMPETENTE**

Le **Premier Ministre** Chef de Gouvernement est l'autorité compétente pour la préparation à la lutte et la lutte contre les pollutions marines accidentelles pour les hydrocarbures et les substances nocives potentiellement dangereuses (SNPD). Il est chargé du déclenchement de la mise en œuvre du PNIU en cas de situation critique provoquée par une pollution marine accidentelle en République du Congo avec tous les Ministres concernés.

La **Direction Générale de la Marine Marchande** est le point de contact opérationnel.

La **vigie** (capitainerie) du port autonome de Pointe-Noire est le point focal national en charge de recevoir toutes les alertes concernant une pollution marine accidentelle par les hydrocarbures et les substances nocives potentiellement dangereuses et de notifier les autorités compétentes.

#### **V - DIFFUSION ET REVISION DU PNIU**

Toutes les administrations (organisation) nationales publiques ou privées impliquée dans la préparation à la lutte reçoivent une copie du PNIU.

La Direction Générale de la Marine Marchande assistée du Comité National d'intervention (CNI) pour la mise en œuvre du PNIU, est responsable de la tenue à jour de la révision et de la diffusion du PNIU à tous les acteurs impliqués.

**La révision** du PNIU notamment la partie stratégie de lutte et plan opérationnel doivent être envisagée tous les deux (2) ou trois (3) ans après une expérience de situation de crise réelle.

Cependant la partie relative au formulaire annuel et données devront être effectuées tous les ans par le groupe technique de travail composé des représentants des administrations impliquées et diffusées à tous les acteurs concernés.

Il est de la responsabilité de chaque intervenant de fournir au Groupe Technique de Travail (GTT) les informations nécessaires à la tenue à jour de la partie relative au formulaire, annuel et données (liste de matériels, contact d'urgence etc....)

<p style="text-align: center;"><b>PLAN NATIONAL D'INTERVENTION D'URGENCE</b>  <b>EN CAS DE POLLUTION MAJEURE PAR LES HYDROCARBURES ET SNPD EN MER</b></p>	Rév. : 2014
<p style="text-align: center;">TABLE DES MATIERES</p>	Date : Page <b>10</b>

## Liste de diffusion

N° de Contrôle	Date de diffusion	Nom et fonction du destinataire
000		1 <sup>er</sup> Ministre Chef du Gouvernement
		Ministre des Transports et de la Marine Marchande
001		Ministre du Développement Durable, de l'Economie Forestière et de l'Environnement
002		Ministre des Mines et de la Géologie
003		Ministre des Hydrocarbures
004		Ministre de la Défense Nationale
005		Ministre de la Sécurité Publique
006		Préfet du département de Pointe-Noire
007		Préfet du Département du Kouilou
008		Sous-préfet de HINDA
009		Sous-préfet de Nzambi
010		Sous-préfet de Madingo-Kayes

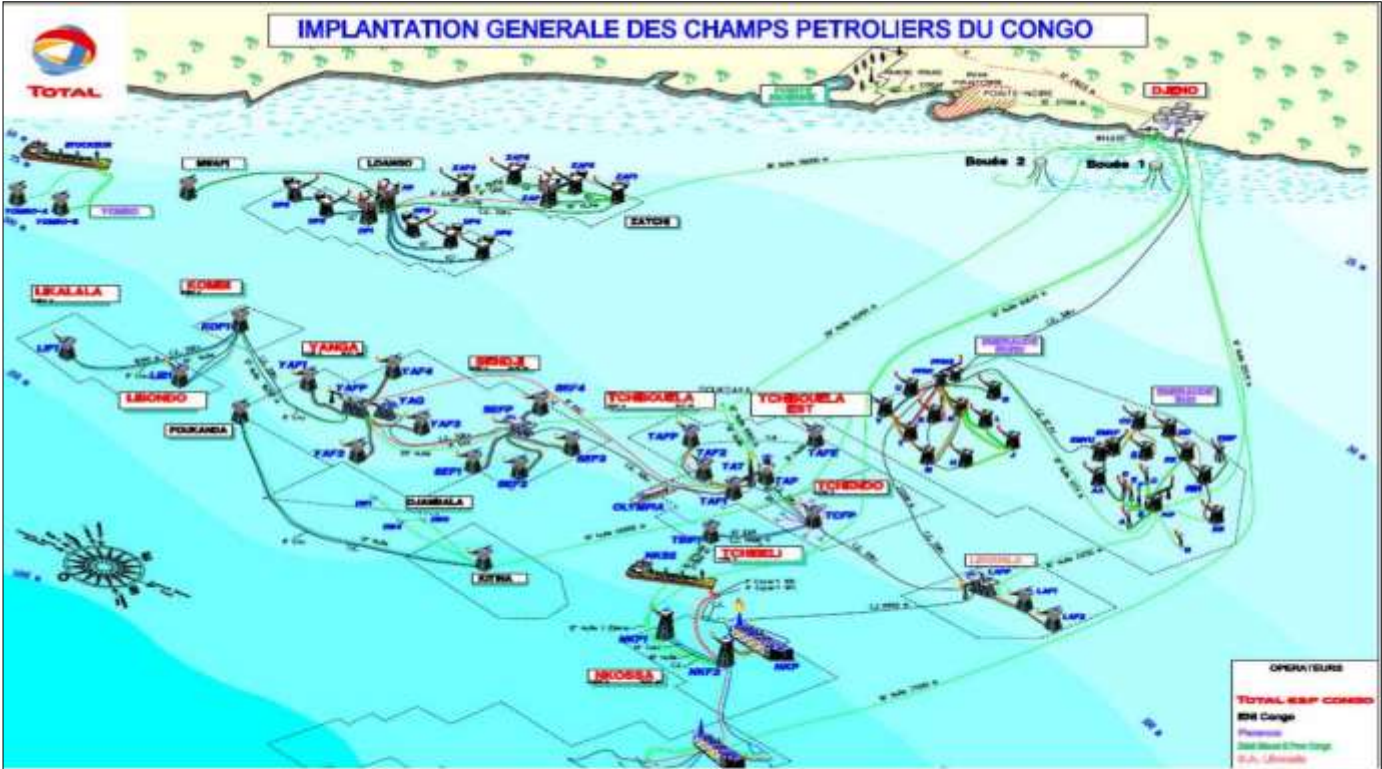
<b>PLAN NATIONAL D'INTERVENTION D'URGENCE</b> <b>EN CAS DE POLLUTION MAJEURE PAR LES HYDROCARBURES ET SNPD EN MER</b>		Rév. : 2014
TABLE DES MATIERES		Date : Page <b>11</b>

011		Comandant de la Zone Militaire de Défense n°1
012		Commandant du 31 <sup>eme</sup> Groupement Naval
013		Commandant de la Région Gendarmerie Nationale
015		Directeur Départementale de la Police Nationale
016		Directeur Départemental de la Pêche
017		Directeur Départemental de la Santé
018		Directeur Général de la Marine Marchande
019		Directeur Général du Port Autonome de Pointe-Noire
018		Directeur Général de la CORAF
019		Directeur Général de TOTAL E&P CONGO
020		Directeur Général d'ENI CONGO
021		Directeur Général de la SNPC
022		Directeur Départemental des Douanes

Suivi des révisions					
Rev	Date	Commentaires	Préparée par :	Vérifiée par :	Autorisée :
00	1996	Création			
01	2009				
02	2011				
03	2014				

[Tapez un texte]

<p style="text-align: center;"><b>PLAN NATIONAL D'INTERVENTION D'URGENCE</b></p> <p style="text-align: center;"><b>EN CAS DE POLLUTION MAJEURE PAR LES HYDROCARBURES ET SNPD EN MER</b></p>	<p>Rév. : 2014</p>
<p style="text-align: center;">TABLE DES MATIERES</p>	<p>Date : Page <b>12</b></p>



<p style="text-align: center;"><b>PLAN NATIONAL D'INTERVENTION D'URGENCE</b></p> <p style="text-align: center;"><b>EN CAS DE POLLUTION MAJEURE PAR LES HYDROCARBURES ET SNPD EN MER</b></p>	<p>Rév. : 2014</p>
<p style="text-align: center;">TABLE DES MATIERES</p>	<p>Date : Page <b>13</b></p>

## PARTIE A - STRATEGIE DE LUTTE

<p style="text-align: center;"><b>PLAN NATIONAL D'INTERVENTION D'URGENCE</b></p> <p style="text-align: center;"><b>EN CAS DE POLLUTION MAJEURE PAR LES HYDROCARBURES ET SNPD EN MER</b></p>	<p>Rév. : 2014</p>
<p style="text-align: center;">TABLE DES MATIERES</p>	<p>Date : Page <b>14</b></p>

## **I - Cadre Juridique**

Le cadre juridique de référence est constitué des textes législatifs et réglementaires ainsi que des Conventions, Protocoles ou Traités Internationaux ratifiés par le Congo.

### **I – 1 Cadre Juridique National**

- Constitution ;
- Le règlement n°03-01-UDEAC-088-CM-06 du 03 août 2001 portant adoption du Code Communautaire révisé de la Marine Marchande ;
- Loi n° 06/83 du 27 janvier 1983 portant approbation de l'adhésion de la République Populaire du Congo à la Convention internationale de 1973 pour la prévention de la pollution par les navires ;
- Loi n°12-2004 du 26 mars 2004 autorisant la ratification du protocole de 1978 relative à la convention internationale de 1973 pour la prévention de la pollution par les navires ;
- Loi n°4-2008 du 30 janvier 2008 autorisant la ratification de la convention des Nations Unies sur le droit de la mer ;
- Loi n°21-85 du 19 décembre 1985 portant ratification de la convention relative à la coopération en matière de protection et de la mise en valeur du milieu marin et des zones côtières de la région d'Afrique de l'Ouest et du Centre et du Centre et du protocole relatif à la coopération en matière de lutte contre la pollution en cas de situation critique ;
- Loi n°003-91 du 21 août 1991 sur la protection de l'environnement ;
- Loi n°24-94 du 23 août 1994 portant Code des hydrocarbures ;
- Loi n°2-2002 du 1<sup>er</sup> juillet 2002 autorisant la ratification de la convention internationale de 1992 portant créations d'un fonds international d'indemnisation pour les dommages dus à la pollution par les hydrocarbures ;
- Loi n°4-98 du 28 août 1998 fixant les obligations des sociétés pétrolières en matière de démantèlement des installations de production des hydrocarbures et de réhabilitation des sites ;
- Loi n°4-2004 du 11 février 2004 autorisant la ratification de la convention internationale de 1990 sur la préparation, la lutte et la coopération en matière de pollution par les hydrocarbures ;
- Loi n°23/82 du 07 juillet 1982 portant Code minier ;
- Loi n°02/2000 du 01 février 2000 portant organisation de la pêche maritime en République du Congo ;
- L'Ordonnance n°22/70 du 714 juillet 1970 sur la mer territoriale, la pollution des eaux de la mer, l'exercice de la pêche maritime, l'exploitation des produits de la mer ;
- L'Ordonnance n°14/78 du 11 avril 1978 ratifiant la Convention Internationale pour la sauvegarde de la vie humaine en mer ;
- Décret n°99-149 du 23 août 1999 portant organisation et fonctionnement du fonds pour la protection de l'environnement ;
- Décret n°2008-10 du 30 janvier 2008 portant ratification de la convention des Nations Unies sur le droit de la mer ;

<p style="text-align: center;"><b>PLAN NATIONAL D'INTERVENTION D'URGENCE</b></p> <p style="text-align: center;"><b>EN CAS DE POLLUTION MAJEURE PAR LES HYDROCARBURES ET SNPD EN MER</b></p>	<p>Rév. : 2014</p>
<p style="text-align: center;">TABLE DES MATIERES</p>	<p>Date : Page <b>15</b></p>

- Décret n°99-94 du 02 novembre 2009 fixant le champ d'application, le contenu les procédures de l'étude et de la notice d'impact environnement et social ;
- Décret n°2001-615 du 31 décembre 2001 portant approbation du Plan National d'Intervention d'Urgence en cas de pollution par les hydrocarbures en milieu marin et côtier ;
- Arrêté n°3057/MNE-PTT/SGMH/DMG du 15 juillet 1989 portant réglementation des conditions de sécurité des zones dites d'exclusion en matière d'exploitation pétrolière ;
- Arrêté n°622/MPMECE/DMG/SGMH du 05 mars 1991 fixant les procédures de certification des installations pétrolières en mer en République du Congo;
- Arrêté n°1683MME-PTT/SGMH fixant les conditions de construction, de mise en place, d'exploitation et de contrôle des installations pétrolières en mer en République Populaire du Congo du 13 avril 1989.

## **I – 2 - Cadre Juridique International**

### **Conventions ratifiées :**

- Convention des Nations Unies sur le droit de la mer ;
- Convention des Nations Unies sur le transport des marchandises par mer ;
- MARPOL 73/78 sur la Prévention de la Pollution par les navires ;
- SOLAS 74/78 sur la sauvegarde de la vie humaine sur mer
- Convention Internationale de 1990 sur la préparation, la lutte et coopération en matière de pollution par les hydrocarbures ;
- Convention Internationale de 1979 sur la responsabilité civile pour les dommages dûs à la pollution par les hydrocarbures ;
- Fonds International d'indemnisation pour les dommages dus à la pollution par les hydrocarbures.

## **I- 3- Convention régionale**

- Convention d'Abidjan relative à la Coopération en matière de protection et de mise en valeur du milieu marin et des zones côtières de l'Afrique de l'Ouest et du Centre ;
- Protocole d'Accord entre le Congo et l'Angola de 28 février 1982.

### **La République du Congo n'a pas encore ratifié les conventions suivantes :**

- Convention Internationale sur les responsabilités et l'indemnisation pour les dommages liés au transport par mer de substances nocives et potentiellement dangereuses.
- DONKER 2001
- HNS 96



<p align="center"><b>PLAN NATIONAL D'INTERVENTION D'URGENCE</b></p> <p align="center"><b>EN CAS DE POLLUTION MAJEURE PAR LES HYDROCARBURES ET SNPD EN MER</b></p>	<p>Rév. : 2014</p>
<p align="center">TABLE DES MATIERES</p>	<p>Date : Page <b>16</b></p>

## SCHEMA D'INTERVENTION

<p align="center"><b>COMITE NATIONAL D'INTERVENTION C. N. I</b></p>
<p align="center">Déclenche le PNIU</p>
<p align="center"><b>ETAT MAJOR DE COMMANDEMENT E. M. C.</b></p>
<p align="center">Coordonne la lutte antipollution</p>
<p align="center"><b>ASSOCIATION DES OPERATEURS PETROLIERS DU CONGO</b></p>
<p align="center"><b>A.O.P.C</b></p>
<p align="center">Participe à la lutte antipollution</p>

<p style="text-align: center;"><b>PLAN NATIONAL D'INTERVENTION D'URGENCE</b></p> <p style="text-align: center;"><b>EN CAS DE POLLUTION MAJEURE PAR LES HYDROCARBURES ET SNPD EN MER</b></p>	<p>Rév. : 2014</p>
<p style="text-align: center;">TABLE DES MATIERES</p>	<p>Date : Page <b>17</b></p>

## **II- La préparation à la Lutte**

Les mesures de préparations à la lutte doivent permettre de disposer en permanence d'un ensemble de moyens (personnels entraînés et matériels adoptés et parfaitement entretenus), dont les conditions de mise en œuvre sont prévus dans le présent Plan.

### **II – 1- Le Comité National d'Intervention CNI**

#### **1.1- Mission du CNI pour la mise en œuvre du PNIU**

Le CNI, instance supérieure de décision et de déclenchement du PNIU est placée sous l'autorité du Premier Ministre chef du gouvernement.

Le CNI est chargé :

- d'examiner, coordonner et superviser les travaux de préparation et de mise à jour du Plan National d'Intervention d'Urgence. A cet effet, il assure la diffusion du Plan National d'Intervention d'Urgence (PNIU) à tous les intervenants ;
- d'exercer au niveau national la coordination des actions de lutte en cas de déclenchement du Plan National d'Intervention d'Urgence et de veiller à la mise en œuvre de celui-ci.
- assurer une veille technologique sur les techniques de lutte et les matériels spécifiques, en vue de conseiller l'Etat sur les programmes d'acquisition ;
- mettre en place et testé le niveau d'alerte nationale ;
- s'assurer de la mise en place et de la tenue à jour de la politique nationale de lutte, en particulier la politique nationale d'utilisation des produits dispersants ;
- s'assurer de la mise en place par le Port , ainsi que par toute autre installation susceptible d'être source de déversement d'hydrocarbures, d'un plan de lutte contre les déversements, un système d'alerte, un minimum de moyens de lutte et du personnel formé et valider ces plans ;
- élaborer les plans spécifiques de protection de sites (pose de bagages, récupération ; etc.....) ;
- mettre en place et assurer le suivi d'un programme de formation des personnels appelés à être impliqués dans des opérations de lutte ;
- mettre en place et assurer le suivi d'un programme d'exercice de lutte contre les déversements d'hydrocarbures en mer.

#### **1.2 - Composition :**

Le Comité National d'Intervention est composé de :

- Premier Ministre ;
- Ministre chargé de la Marine Marchande;
- Ministre chargé de l'Environnement ;
- Ministre chargé des Hydrocarbures ;
- Ministre chargé de la Décentralisation ;
- Ministre de l'Intérieur ;
- Ministre chargé de la Défense ;

<p style="text-align: center;"><b>PLAN NATIONAL D'INTERVENTION D'URGENCE</b></p> <p style="text-align: center;"><b>EN CAS DE POLLUTION MAJEURE PAR LES HYDROCARBURES ET SNPD EN MER</b></p>	<p>Rév. : 2014</p>
<p style="text-align: center;">TABLE DES MATIERES</p>	<p>Date : Page <b>18</b></p>

- Ministre chargé des Finances ;
- Ministre chargé de la Communication ;
- Ministre chargé de la Santé ;
- Ministre chargé des Travaux Publics ;
- Ministre chargé de la Pêche ;
- Ministre chargé des Postes et Télécommunications ;
- Ministre chargé des Mines ;
- Ministre chargé de la Recherche Scientifique.

### **3- Rôle des membres du CNI**

Chaque Ministre a des missions précises:

- **Le Ministre chargé de la Marine Marchande** assure la coordination administrative du Plan National d'Intervention d'Urgence et de la préparation à la lutte en dehors des périodes de crise.
- **Le Ministre chargé de la Défense** coordonne les moyens d'Intervention de l'Armée et participe au déroulement des exercices en mer et à terre.
- **Le Ministère de l'Environnement :**
  - apporte son concours pour ce qui concerne la prise en compte des aspects environnementaux par les opérations (intervention en mer ou à terre, protection et nettoyage du littoral)
  - assure l'élaboration et la mise à jour des cartes des zones vulnérables, y compris l'identification des sites les plus vulnérables et la définition des priorités de protection ;
  - établi et tenir à jour l'inventaire des lieux utilisables pour le stockage des déchets et les installations susceptibles de concourir à leur traitement ;
  - collecte des informations sur les comportements et risques des SNPD transitant fréquemment par le Port Autonome de Pointe-Noire ;
  - mettre en place une procédure pour délivrer l'autorisation d'emploi des produits chimique dispersants.
- **Le Ministre chargé de la Communication**  
Assure la couverture médiatique.
- **Le Ministre des Finances**  
est chargé de l'ordonnancement des fonds nécessaires pour l'intervention et de faciliter l'entrée du matériel venant de l'extérieur, indispensable pour la lutte contre la pollution.
  - ✓ Mettre en place une procédure exceptionnelle d'engagement et de liquidation des dépenses aux premières interventions, tant niveau national qu'au niveau départemental ;
  - ✓ Mise en place par les Douanes une procédure simplifiée d'importation d'urgence de matériel de lutte.

<p style="text-align: center;"><b>PLAN NATIONAL D'INTERVENTION D'URGENCE</b></p> <p style="text-align: center;"><b>EN CAS DE POLLUTION MAJEURE PAR LES HYDROCARBURES ET SNPD EN MER</b></p>	<p>Rév. : 2014</p>
<p style="text-align: center;">TABLE DES MATIERES</p>	<p>Date : Page <b>19</b></p>

**Le Ministère de la Santé** ; de déclencher le plan stratégique de préparation et de riposte sanitaire au catastrophe et autre urgence de santé publique et assure la couverture médicale ;

**Le Ministère des Affaires Etrangères** :

Assurer les liaisons nécessaires sur le plan de la coopération sous-régionale et internationale ;

Assurer les processus de ratification des conventions en lien avec le Ministère chargé des Transports.

**Le Ministère de l'Intérieur** :

- mettre en place une procédure simplifiée d'immigration des personnels extérieurs en collaboration avec le Ministère des Affaires Etrangères
- **Les Ministres chargés respectivement**, des Hydrocarbures, des Transports, des Travaux Publics, de la Recherche Scientifique, des Mines, sont chargés de la mise en état d'alerte de tous les moyens d'intervention dont ils disposent à terre, en l'air et en mer (bateaux, déploiement des barrages, épandage des dispersants, vol de reconnaissance, nettoyage des plages) ;

**Le Directeur Général de la Marine Marchande** assisté par le CNI pour la mise en œuvre du PNIU est chargé :

- maintenir l'OMI, informée de l'évolution des dispositions du Plan national de lutte ;
- représenter le Congo auprès :
- De l'OMI en particulier en assurant la présence du Congo aux sessions ayant trait à la protection de l'environnement marin contre les accidents maritimes résultants du transport maritime d'hydrocarbures et de SNPD.
- Du FIPOLE en assurant en particulier la présence du Congo aux réunions annuelles de l'Assemblée du FIPOLE.
- Des instances régionales (GIWACAF). A ce titre la Direction Générale de la Marine Marchande assure la liaison avec les autres pays de la région et participe aux actions tenues dans ce cadre.

**Groupe de travail technique** est chargé de:

- tenue à jour permanent du PNIU, avec l'appui de tous services concernés, prenant en compte les recommandations internationales en la matière, les retours des ateliers et exercices organisés au Port Autonome de Pointe-Noire et dans la région, les retours d'expérience suite à des incidents réels ;
- tenir à jour l'inventaire des moyens de lutte disponibles à Pointe-Noire ;
- tenir une réunion par an minimum pour évaluer les besoins de mise à jour et approuver le programme annuel des activités de préparation à la lutte.

### **1.5-3- Missions et obligations des opérateurs pétrolier du Congo AOPC**

- En référence à la convention **OPRC 90**, les opérateurs manipulant des produits pétroliers ont les obligations suivantes :

#### **a) Pour la préparation à la lutte :**

- Mettre en œuvre des plans d'intervention d'urgence intégrés au **PNIU**.
- fournir une copie de leur plan d'intervention en cas de pollution pour validation par les autorités du Congo ;
- maintenir les autorités nationales informées de toute modification du plan et des capacités de lutte (contact, liste d'équipement, etc.....) ;

<p style="text-align: center;"><b>PLAN NATIONAL D'INTERVENTION D'URGENCE</b></p> <p style="text-align: center;"><b>EN CAS DE POLLUTION MAJEURE PAR LES HYDROCARBURES ET SNPD EN MER</b></p>	<p>Rév. : 2014</p>
<p style="text-align: center;">TABLE DES MATIERES</p>	<p>Date : Page <b>20</b></p>

- mettre en place des procédures de notification et d'intervention ;
- mettre en place un minimum de moyen pour être capable de faire face aux incidents de niveau **tiers 1**, en cohérence avec les risques identifiés pour chaque installation ;
- former le personnel à l'emploi du matériel et à la gestion des incidents ;
- mener régulièrement des exercices et mise à jour de leurs plans.

### **b) Pour la lutte**

- Alerter les autorités nationales en cas de pollution ou de risques de pollution quelle que soit son origine et son ampleur ;
- Tout incident de niveau Tiers 2, Tiers 3 ou Tiers 1 avec risque d'escalade ou de niveau incertain devra être signalé immédiatement aux autorités du Congo ;
- Tout incident de niveau Tiers 1 devra être signalé dès que possible aux autorités du Congo.
- Coopérer avec les autorités nationales et prêter assistance entant que de besoin

## **I.6- Financement de la préparation et de la lutte**

L'autorité nationale compétente devra s'assurer de la mise en place de mécanismes financiers efficaces, rapides et pérennes pour le financement :

- de la mise en œuvre du PNIU ;
- des opérations de lutte en cas de pollution accidentelle.

### **I .6.1- Financement de la mise en œuvre du PNIU**

La finalisation et la mise en œuvre du PNIU du Congo nécessitera des financements de la République du Congo, par exemple pour l'achat de matériel de lutte (ou la mise en état du stock existant), de moyens de communication pour compléter le dispositif opérationnel, etc....

Les coûts de fonctionnement du PNIU comprennent en particulier :

- le coût de fonctionnement de la structure à mettre en place pour la préparation à la lutte (entre autre les travaux du CNI pour la mise en œuvre du PNIU);
- coût de fonctionnement des structures opérationnelles ;
- la formation continue des personnels impliqués dans la lutte contre les pollutions accidentelles ;
- l'organisation d'exercices réguliers ;
- le stockage et la maintenance de matériels de lutte.

### **I .6.2 : Financement des opérations de lutte en cas de pollution accidentelle**

- En cas de pollution accidentelle, les services de l'Etat identifiés dans le PNIU devront mettre en œuvre des moyens nécessaires à l'intervention et donc disposer de procédures d'urgence leur permettant d'engager des dépenses exceptionnelles.
- Des mécanismes financiers permettant l'engagement très rapides et le contrôle de ces dépenses seront mis en place, afin que l'intervention puisse se faire de manière efficace.

<p style="text-align: center;"><b>PLAN NATIONAL D'INTERVENTION D'URGENCE</b></p> <p style="text-align: center;">EN CAS DE POLLUTION MAJEURE PAR LES HYDROCARBURES ET SNPD EN MER</p>	<p>Rév. : 2014</p>
<p style="text-align: center;">TABLE DES MATIERES</p>	<p>Date : Page <b>21</b></p>

## **I.7- Indemnisation**

### **I-7.1- Responsabilité et indemnisation suivant la pollution provenant des navires**

#### **\* Navires citernes transportant des hydrocarbures persistant**

- En cas d'opération et/ou de dommage suite à un déversement accidentel d'hydrocarbures provenant de navires citernes (tankers), la République du Congo selon la taille du navire, soumet les premières demandes d'indemnisation au titre des conventions CLC 92 et FOND 92 à l'armateur du navire ou son assureur CLUB P&I.
- Les demandes de demande d'indemnisation des montants très élevés sont soumises au secrétariat du FIPOLE à Londres.

Les principales catégories de demandes couvertes par le système d'indemnisation sont :

- mesures de prévention de la pollution et opération de nettoyage ;
- dommage à des biens ;
- préjudice économique des secteurs de la pêche, de la mariculture et de la transformation du poisson ;
- préjudices économiques dans le secteur du tourisme et secteurs connexes ;
- dommage à l'environnement et études de suivi écologique.

#### **Navires citernes transportant des hydrocarbures non-persistants et autres navires transportant des SNPD et autres marchandises**

- Les navires autres que les navires citernes transportant du fuel de soute peuvent aussi transporter des SNPD ne sont que couvertes par la convention CLC 92 et Fond 92 mais par la convention Bunker 2001 (pour les pollutions par fuel de soute) et convention HNS 96 (pour les pollutions par SNPD).
- Dans ces situations, la demande d'indemnisation devra être envoyée à l'assureur de l'armateur et sera discutée au cas par cas :

### **I.7.2 : Responsabilité et indemnisation suivant des déversements d'hydrocarbures provenant d'installations fixes**

Aucun régime international ne couvre l'indemnisation par les pollutions accidentelles par les hydrocarbures provenant d'installations fixes (à terre ou en mer).

Les indemnisations possibles seront couvertes par les responsables de ces installations, en accord avec la législation nationale.

La demande d'indemnisation devra être présentée directement au responsable de ces installations. Le traitement de l'indemnisation, les montants potentiels d'indemnisation relèvent donc du droit national dans ce cas.

## **VI- GESTION DES DEMANDES D'INDEMNISATION SUITE A UNE POLLUTION MARINE ACCIDENTELLE PAR HYDROCARBURES PROVENANT DE NAVIRES CITERNES**

Selon les conventions internationales CLC 92 et Fond 92, les demandes suivantes peuvent être soumises à l'assureur de l'armateur et/ou au FIPOLE (selon l'ampleur de l'incident) :

<p style="text-align: center;"><b>PLAN NATIONAL D'INTERVENTION D'URGENCE</b></p> <p style="text-align: center;"><b>EN CAS DE POLLUTION MAJEURE PAR LES HYDROCARBURES ET SNPD EN MER</b></p>	<p>Rév. : 2014</p>
<p style="text-align: center;">TABLE DES MATIERES</p>	<p>Date : Page <b>22</b></p>

- demandes au titre des coûts des opérations de nettoyage et des mesures de sauvegardes ;
- demandes au titre des dommages aux biens ;
- demandes au titre du préjudice économique dans le secteur de la pêche, de la mariculture et de la transformation du poisson ;
- demande au titre du préjudice économique dans le secteur du tourisme ;
- demande au titre du coût de mesures visant à prévenir des préjudices économiques purs.
- dommage à l'environnement et aux études de suivi écologique.

#### **6.1- Qui peut formuler une demande ?**

Toute personne qui a subi un dommage par pollution dans un Etat partie aux conventions de 1992 peut formuler une demande d'indemnisation. Si le dommage est causé dans un Etat seulement Partie à la convention de 1992 sur la responsabilité civile,

les demandes ne peuvent être formulées que contre le propriétaire du navire et son assureur. Toutefois, des demandes au titre des dommages causés dans les Etats Parties à la fois à la convention de 1992 sur la responsabilité civile et à la convention de 1992 portant création du Fonds peuvent être formulées contre le propriétaire du navire et son assureur et le Fonds de 1992.

Un particulier, une association, une société, un organisme privé ou public, y compris un Etat ou des autorités locales peuvent se constituer demandeurs.

Lorsque plusieurs demandeurs ont subi les dommages similaires, ils peuvent juger opportun de regrouper leurs demandes ce qui facilitera aussi le traitement et l'évaluation des demandes.

#### **6.2- A qui faut-il soumettre la demande ?**

Il faut soumettre la demande au propriétaire du navire ou à son club P&I.

Etant donné l'étroite coopération qui existe entre le Fonds et l'assureur, il suffit d'envoyer les demandes avec toutes les pièces justificatives soit au Club P&I/son correspondant, soit au Fonds.

Parfois, lorsqu'un sinistre donne lieu à un grand nombre de demandes, le Fonds de 1992 et le Club P&I ouvrent ensemble un bureau local des demandes d'indemnisation, ce qui permet de faciliter le traitement des demandes.

Les demandeurs trouveront les coordonnées de ce bureau dans la presse locale.

Toutes les demandes sont transmises au Fonds de 1992 et au Club P & I du propriétaire du navire qui décident si elles ouvrent droit à réparation et, si tel est le cas, se prononcent sur le montant des indemnités à verser aux demandeurs. En effet, ni les correspondants locaux désignés, ni les bureaux locaux des demandes d'indemnisation ne sont habilités à prendre ce type de décisions.

#### **6.3- Comment présenter la demande d'indemnisation ?**

Les demandes d'indemnisations sont présentées par écrit (y compris par télécopie ou courrier électronique). Si cela est opportun, le Club P & I et/ou le Fonds fournissent des formulaires de demandes pour aider les demandeurs dans la présentation de leur demande.

Les demandes doivent être claires et comporter suffisamment de renseignements et de pièces justificatives pour permettre d'évaluer le montant du dommage. Chaque rubrique de la demande doit être étayée par une facture ou d'autres pièces justificatives, feuille de travail, notes explicatives, documents comptables et photocopies.

C'est aux demandeurs de soumettre assez d'éléments de preuve à l'appui de leur demande. Il est important que les pièces justificatives soient complètes et exactes. Si celles-ci risquent d'être

<p style="text-align: center;"><b>PLAN NATIONAL D'INTERVENTION D'URGENCE</b></p> <p style="text-align: center;"><b>EN CAS DE POLLUTION MAJEURE PAR LES HYDROCARBURES ET SNPD EN MER</b></p>	<p>Rév. : 2014</p>
<p style="text-align: center;">TABLE DES MATIERES</p>	<p>Date : Page <b>23</b></p>

volumineuses, les demandeurs doivent prendre contact avec le Fonds de 1992 (ou, le cas échéant, avec l'Expert désigné ou le bureau local des demandes d'indemnisation) dès que possible après sinistre pour discuter de la présentation de leur demande.

#### **6.4- Quels renseignements faut-il donner dans la demande ?**

\* Chaque demande doit comporter les renseignements de base indiqués ci-après :

- le nom et l'adresse du demandeur et le cas échéant de son représentant ;
- l'identité du navire en cause ;
- la date, le lieu et les circonstances particulières du sinistre, si le demandeur en a connaissance, à moins que le Fonds de 92 ne dispose déjà de ces renseignements ;
- le type de dommage par pollution qui a été subi ;
- le montant de l'indemnisation réclamée ;
- pour certaines catégories spécifiques de demandes, il se peut qu'un complément d'information soit demandé.

#### **6.5- Dans quels délais faut-il présenter la demande d'indemnisation ?**

Les demandeurs doivent présenter leurs demandes dès que possible après la survenance du dommage. S'ils ne peuvent pas soumettre de demande formelle peu après le sinistre, le Fonds de 1992 leur serait reconnaissant de bien vouloir l'aviser dès que possible de leur intention d'en présenter une ultérieurement. Les demandeurs doivent fournir les informations détaillées. Les demandeurs perdront finalement le droit à réparation que leur accorde la convention de 1992 portant création du Fonds s'ils n'intentent pas une action en justice contre le Fonds de 1992 dans un délai de trois ans à compter de la date à laquelle le dommage s'est produit ou bien s'ils ne notifient pas formellement le Fonds de 1992 qu'ils ont entrepris une action en justice contre le propriétaire du navire ou son assureur dans ce même délai de trois ans.

De même les demandeurs perdront le droit qu'ils ont à obtenir réparation du propriétaire du navire et de son assureur en vertu de la convention de 1992 sur la responsabilité civile s'ils n'engagent pas une action en justice contre eux dans un délai de trois ans à compter de la date à laquelle le dommage s'est produit.

Même si le dommage peut se produire quelque temps après qu'un sinistre et survenu, l'action en justice doit dans les deux cas être intentée en tout état de cause dans les six ans qui suivent la date de ce sinistre. Il est recommandé aux demandeurs d'obtenir un avis juridique s'ils n'ont pas réussi à obtenir un accord de règlement relatif à leurs demandes d'indemnisation, afin d'éviter que ces demandes ne soient frappées de prescription. Si des mesures sont prises pour protéger la demande contre le Fonds de 1992, tout doit à une indemnisation supplémentaire par le Fonds complémentaire est automatiquement protégé.



<p style="text-align: center;"><b>PLAN NATIONAL D'INTERVENTION D'URGENCE</b></p> <p style="text-align: center;"><b>EN CAS DE POLLUTION MAJEURE PAR LES HYDROCARBURES ET SNPD EN MER</b></p>	<p>Rév. : 2014</p>
<p style="text-align: center;">TABLE DES MATIERES</p>	<p>Date : Page <b>24</b></p>

## **VII- GESTION DES DEMANDES D'INDEMNISATION SUITE A UNE POLLUTION MARINE ACCIDENTELLE PAR HYDROCARBURES PROVENANT DES PLATES FORMES FIXES OU FLOTTANTES**

La responsabilité des demandes d'indemnisation suite à une pollution accidentelle provenant des plateformes fixes ou flottantes est à la charge du propriétaire de l'installation ou son assureur.

Les demandes d'indemnisation sont déposées dans un bureau local composé des autorités du secteur public-privés désignées chargées de la collecte et du traitement des dossiers.

## **GESTION DES DEMANDES D'INDEMNISATION SUITE A UNE POLLUTION MARINE D'ORIGINE INCONNUE**

La lutte antipollution d'origine inconnue est du ressort de l'Etat en partenariat avec les opérateurs pétroliers, la responsabilité des dommages causés par cette pollution incombe à l'Etat en entendant de déterminer l'origine et le pollueur.

## **II- EVALUATION DES RISQUES DE POLLUTION**

Une évaluation des risques de pollution, une analyse du comportement des hydrocarbures déversés et un inventaire des zones vulnérables doit permettre de définir les bases de la stratégie nationale de lutte, y compris la politique d'emploi des dispersants.

### **Climatologie**

Les données météorologiques permettent de suivre l'évolution du climat au cours du temps.

Le climat de la zone atlantique et de toute la Région du Kouilou est de type tropical humide. A Pointe Noire, le cycle climatique est à deux saisons : une saison sèche - très accusée du fait d'un refroidissement important de l'eau de mer à la côte - de Mai à Octobre et une saison des pluies de Novembre à Avril;

Cependant, il se produit fréquemment, principalement en décembre-janvier, une petite saison sèche de durée variable correspondant à un refroidissement de l' eau sur le plateau continental. Ces refroidissements sont provoqués par la remontée d'eau profonde liée a une augmentation d'appel d'eau vers l 'ouest sous l 'effet des alizés de sud-est.

Entre Octobre et Mai, les eaux de surface se réchauffent jusqu'à 28°C environ.

Le réchauffement à la base des masses d'air en contact avec l'océan provoque une grande instabilité de l'atmosphère caractérisé par des nuages bas à développement vertical important, générateurs de précipitations intenses : c'est la saison des pluies très humide et chaude.

<p style="text-align: center;"><b>PLAN NATIONAL D'INTERVENTION D'URGENCE</b></p> <p style="text-align: center;"><b>EN CAS DE POLLUTION MAJEURE PAR LES HYDROCARBURES ET SNPD EN MER</b></p>	<p>Rév. : 2014</p>
<p style="text-align: center;">TABLE DES MATIERES</p>	<p>Date : Page <b>25</b></p>

Entre Juin et Septembre par contre, le refroidissement de l'eau de mer, jusqu'à 16°C entraîne le rafraîchissement des basses couches atmosphériques. Ce refroidissement engendre une très grande stabilité de l'air matérialisée par une couche nuageuse de grande étendue horizontale, stable, peu épaisse, non génératrice de précipitations : c'est la grande saison sèche et froide.

Du mi - Décembre au mi - Janvier pendant la petite saison sèche, exempte de précipitations mais relativement chaude, la température de l'eau de mer peut atteindre 25°C. Les pressions atmosphériques sont globalement constantes d'un bout à l'autre de l'année. La saison sèche s'étale de la mi-mai à la mi-octobre et une saison des pluies totalisant 1.200 mm occupe le reste de l'année (la pluviométrie maximale est égale à 160 mm en 24 heures).

La salinité de ses eaux varie de.... Pour mille (g/kg) à..... Mille (g/kg) selon le flux et la température moyenne des eaux de surface et comprise entre... et....

L'humidité relative, élevée toute l'année, décroît de 95 % au lever du soleil à 70 % en début d'après-midi.

### Les brumes et les brouillards

L'occurrence des brumes humides et des brouillards matinaux est manifeste pendant les intersaisons et au cours de la grande saison sèche. Les brumes, et surtout les brouillards couvrent généralement de vastes étendues maritimes et continentales. Sur le continent ils se dissipent dès que se développe une légère turbulence au niveau du sol, au lever du soleil.

En mer, et surtout au large, ils se dissipent assez tardivement à cause de la grande stabilité de l'air atmosphérique au dessus de l'océan.

En saison des pluies les brumes humides et surtout les brouillards sont consécutifs aux précipitations abondantes. Ces brouillards disparaissent lorsque le soleil se lève.

### Le régime des vents

Dans la zone de Pointe-Noire, le régime dynamique des vents normaux est régulé par deux centres d'actions très actifs : l'anticyclone de Sainte Hélène et la zone de dépression intertropicale.

Pendant la saison sèche, les vents dominants soufflent de la façade maritime vers le continent, à cause de la remontée de l'anticyclone de Sainte Hélène du large sud Africain vers les côtes Congolaises.

Pendant la saison pluvieuse, ces vents vont du continent vers la mer suite au retrait de l'anticyclone de Sainte Hélène, vers le large sud Africain et l'installation des ondes d'Est qui véhiculent les orages et les lignes de grains dans la zone tropicale.

Aux vents dynamiques se superposent, en toute saison des vents locaux, perpendiculaires à la ligne de côte qui sont les brises. Les brises naissent de la différence de températures entre la mer et le continent.

La journée, le continent est plus chaud que la mer; le vent souffle de la mer vers la terre : c'est la brise de mer.

<p align="center"><b>PLAN NATIONAL D'INTERVENTION D'URGENCE</b></p> <p align="center"><b>EN CAS DE POLLUTION MAJEURE PAR LES HYDROCARBURES ET SNPD EN</b></p>	<p>Rév. : 2014</p>
<p align="center">TABLE DES MATIERES</p>	<p>Date : Page <b>26</b></p>

La nuit, la mer est plus chaude que la terre; le vent souffle de la terre vers la mer : c'est la brise de terre.

Les fortes brises peuvent engendrer une instabilité pouvant déboucher sur des orages et des précipitations en mer ou sur terre.

En fait, cette zone marine est caractérisée par la faiblesse générale des vents; il apparaît que sur la majeure partie du Golfe de Guinée, les vents de vitesses inférieures à 10 nœuds sont largement

dominants toute l'année, surtout près des côtes comme entre le Cap Lopez et Pointe-Noire.

Les roses des vents ci-après démontrent la très forte tendance statistique des vents de secteur Sud, Sud-est.

### Les visibilitées

Elles sont généralement mauvaises entre Juin et Septembre, en saison sèche et froide, lorsque s'installent les brunes humides et les brouillards.

En saison chaude, les visibilitées sont bonnes. Elles ne se détériorent que par temps de fortes précipitations.

## HYDROGRAPHIE

### La marée

Sur l'ensemble de la côte du Congo, les marnages sont relativement faibles : 1,40 m en vive eau et seulement 0,80 m en morte eau à Pointe-Noire.

### Les courants

#### Les courants de marée

Les courants de marée sont généralement orientés parallèlement à la côte, le flot, légèrement dominant sur le jusant, pousse au nord et peut renforcer localement certains courants océaniques généraux de même direction.

#### Les courants généraux

Lorsque les courants généraux sont très faibles, le flot a tendance à déporter les masses d'eau vers la terre, principalement dans le Sud du Congo.

Les courants généraux sont assez bien connus, ils ont fait l'objet de nombreuses études.

Comme l'indique la carte de courants jointe, pendant la majeure partie de l'année ils portent au Nord-Ouest, parallèlement à la côte, avec une légère tendance à s'en rapprocher entre Pointe-Noire et la frontière du Cabinda (85,4 % du temps).

En décembre, janvier, un contre-courant provenant du Gabon et venant "mourir" au Nord de la Pointe Indienne porte au Sud-Sud-est et au Sud -Est (3,6 % du temps).

En bordure de la côte, les courants dépassent rarement la vitesse de un nœud, avec une moyenne de 0,7 nœud.

Au large, aux abords des différentes plates-formes d'exploitation de pétrole, la vitesse moyenne est de un nœud, avec des pointes légèrement inférieures à deux nœuds.

<p style="text-align: center;"><b>PLAN NATIONAL D'INTERVENTION D'URGENCE</b></p> <p style="text-align: center;"><b>EN CAS DE POLLUTION MAJEURE PAR LES HYDROCARBURES ET SNPD EN MER</b></p>	<p>Rév. : 2014</p>
<p style="text-align: center;">TABLE DES MATIERES</p>	<p>Date : Page <b>27</b></p>

## La houle

Les vents dominants soufflant de secteur Sud au Sud-ouest, la houle est issue de ce secteur et ses mouvements entraînent d'importants mouvements de sable du Sud au Nord et déposent les hydrocarbures sur les basses plages de sable.

## Température d'eau

Les températures de la surface de la mer dans la zone côtière congolaise, varient d'une moyenne de 28°C en Mars à 21°C en Août. Le cycle annuel est régulier, il traduit le phénomène prépondérant de l'insolation. Ceci est illustré dans la figure jointe.

## **2.2- Identification des sources potentielles de pollution**

- activités d'exploration et de production pétrolière dans les eaux Congolaises ;
- activités portuaires et dans les terminaux pétroliers OFF/SHORE.

Les différents types d'incidents liés aux opérations et au trafic dans les ports et à proximité de côtes sont illustrés dans le tableau ci-dessous :

TYPE D'INCIDENT	VOLUME PROBABLE (tonne)
Pollution << opérationnelle liées à une mauvaise manipulation)	
Accident durant le chargement/déchargement de produit pétrolier sur les navires pétroliers. (Djéno, Konkouati, Blue Water, PAPN).	
Accidents durant les opérations de Soutage	
Accident liés aux opérations de chargement/déchargement des produits pétroliers aux terminaux pétroliers.	
Collision entre navires avec rupture d'une cuve de fuel de soute (porte container, vraquier, autre).	
Collision entre navires avec rupture d'une cuve de produits pétrolier sur un navire pétrolier.	
Naufrage d'un navire pétrolier de taille intermédiaire avec perte de toute sa cargaison d'hydrocarbure.	

## **2.3- Comportement de devenir des hydrocarbures déversés**

### **- Etalement et dérive des nappes**

Le pétrole s'étale très rapidement à la surface de la mer, en une nappe continue ou fractionnée si la mer est agitée. Douze heures après le déversement, la nappe peut couvrir une surface s'étendant sur plusieurs kilomètres.

Le pétrole se déplace avec le vent et le courant. La règle usuelle pour estimer sa dérive est une addition vectorielle de 100% de courant et de 3% de la vitesse du vent.



<b>PLAN NATIONAL D'INTERVENTION D'URGENCE</b> <b>EN CAS DE POLLUTION MAJEURE PAR LES HYDROCARBURES ET SNPD EN</b>		Rév. : 2014
TABLE DES MATIERES		Date : Page <b>29</b>

Type de pétrole et viscosité	HC à HTDL	Etale-ment	Evapora-tion	Dispersion	Autres	Stratégie
<u>Groupe I</u> : HC très volatiles (jet fuel, essence, distillat) faible viscosité.	Ethanol, jet fuel, ( LPG, ULG,MOGAS ).	Très rapide	Complète en 1 ou 2 jours	Tendance à la disper-sion naturelle		Favoriser la dispersion naturelle. Récupérati on avec du matériel absorbant dans les milieux confinés.
<u>Groupe II</u> : HC légers (gasoil, fuel domestique, diesel marin, brut léger) viscosité faible à moyenne.	Fuel oil 80	Rapide	Relative-ment rapide jusqu'à 2/3 au bout de quelque jours	Solubilité modéré		Dispersion chimique confinemen t et récupératio n.
<u>Groupe III</u> : HC moyens (la plupart des bruts, huile légère de lubrification, résidus raffiné). Viscosité moyenne à forte.	Fuel oil 180 /et (molasse et huile végétale)	Modéré	Modéré 1/3 en 24 h	Solubilité faible	Tendance à former des émulsions stables. Tendance à couler après vieillissement ou adhérence sur des particules fines.	Dispersion chimique, confinemen t et récupératio n.
<u>Groupe IV</u> : HC lourds (brut lourd, Bunker C, résidus lourds, émulsion vieilles viscosité forte à très forte.		Faible à très faible	Très faible à nulle	Solubilité très faible	Altération très lente Réfluidication possible au soleil.	Confineme nt et récupératio n (dispersion chimique inefficace

## 2.4 – Zones vulnérables et priorité pour la protection

La garantie d'une intervention rapide et efficace lors d'un déversement implique que le processus de planification d'urgence intègre une cartographie des zones sensibles susceptibles d'être affectées par

<p style="text-align: center;"><b>PLAN NATIONAL D'INTERVENTION D'URGENCE</b></p> <p style="text-align: center;"><b>EN CAS DE POLLUTION MAJEURE PAR LES HYDROCARBURES ET SNPD EN MER</b></p>	<p>Rév. : 2014</p>
<p style="text-align: center;">TABLE DES MATIERES</p>	<p>Date : Page <b>30</b></p>

une pollution (ou zones vulnérables). Cette cartographie de la vulnérabilité des côtes aux pollutions fournit aux décideurs les informations nécessaires à l'identification des sites les plus vulnérables avant un incident et leur permet donc :

- de prévoir une stratégie adaptée pour la protection et la lutte (particulièrement pour les sites sensibles) ;
- et mettre en place une organisation et des moyens adéquats pour mettre en œuvre la stratégie.

La cartographie des sites sensibles est aussi indispensable pour les décideurs et les responsables des opérations sur site en cas d'incidents. Elle permet de répondre aux questions principales à chaque étape de la lutte :

- quels sites protéger en priorité ?
- comment et où mettre en œuvre les moyens de protection et lutte ?
- comment nettoyer de la manière la plus adaptée ?

Pour réaliser les cartes de vulnérabilité, le Ministre en charge de l'Environnement s'appuie sur une méthodologie largement inspirée sur la démarche (ESI) indice de vulnérabilité Environnementale ou Environmental Sensitivity Index . Cette démarche est internationalement reconnue et employée adaptée à chaque situation et maintenue à jour par une administration océanographique et atmosphérique nationale.

Cette démarche s'articule autour de quatre thématiques :

- les types de côtes et leur vulnérabilité générale aux pollutions ;
- les ressources biologiques sensibles (Espèces, habitats) ;
- les ressources socio-économiques sensibles (Activités et usages) ;
- les ressources logistiques et opérationnelles.

Les cartes doivent être produits (en fonction des données disponibles) et sont en Partie C « cartographie du Congo/Pointe-Noire et Kouilou et des zones vulnérables ».

- ressources biologiques vulnérables aux pollutions marines par les hydrocarbures ;
- ressources socio-économiques vulnérables aux pollutions marines par les hydrocarbures.

#### **Les zones plus particulièrement sensibles à proximité du Port Autonome de Pointe-Noire**

- Quais
- Ouvrages portuaires.

#### **Les zones plus particulièrement sensibles :**

- mangroves ;
- les plages

Le Ministre en charge de l'Environnement complétera ces cartes par :

- une cartographie de type de côte et de sa vulnérabilité environnementale générale aux pollutions marines accidentelles ;

#### **Tableaux des milieux pouvant être impactés**

- Cette liste n'est pas exhaustive :

<b>PLAN NATIONAL D'INTERVENTION D'URGENCE</b> <b>EN CAS DE POLLUTION MAJEURE PAR LES HYDROCARBURES ET SNPD EN MER</b>		Rév. : 2014
TABLE DES MATIERES		Date : Page <b>31</b>

MILIEU	Sous-milieu	Exemple de sites
<b>Mer</b>	N/C	Plate-forme pétrolière Rig de Forage en mer FPSO FPU Stockeur
<b>Terre</b>	Sol Sous-sol (nappe phréatique) Forêt / zone de vaste	Terminal pétrolier de Djeno Rigs de forage à terre Bondji Pointe-indienne
<b>Zone portuaire</b>	Port	Base industrielle Total E&P Congo Base marine Cogorep-CMS Nomeco Base marine Eni Congo Port Autonome de Pointe-Noire Base des pêcheurs de Songolo
<b>Littoral</b>	Plage Zone rocheuse	Plage de Pointe-Noire Plage de N'vassa Wharf de Djeno
<b>Eaux intérieures</b> <i>(liste non exhaustive, voir dans l'Atlas de sensibilité environnementale)</i>	L a g u n e	Lagune de la Noumbi Lagune de Conkouati- Douli Lagune de Loubi Lagune de Malanda Lodje Lagune de N'Vassa Rivière de la Louemé Pont de Songolo Etc.

L'identification des sites les plus vulnérables qui pouvant faire l'objet de plans de protection spécifique



<p style="text-align: center;"><b>PLAN NATIONAL D'INTERVENTION D'URGENCE</b></p> <p style="text-align: center;"><b>EN CAS DE POLLUTION MAJEURE PAR LES HYDROCARBURES ET SNPD EN MER</b></p>	<p>Rév. : 2014</p>
<p style="text-align: center;">TABLE DES MATIERES</p>	<p>Date : Page <b>32</b></p>

### **III- STRATEGIES DE LUTTE CONTRE LES POLLUTIONS ACCIDENTELLES PAR HYDROCARBURES**

L'objectif général de toute intervention et des opérations de nettoyage en cas de pollution marine accidentelle est de :

- minimiser les dommages à l'environnement et aux ressources socio-économiques, et de réduire le temps de restauration des ressources affectées en parvenant à un niveau de nettoyage acceptable.

Il convient donc de définir une stratégie nationale de lutte adaptée en fonction des risques, de l'environnement du Congo et de ces conditions particulières.

#### **3.1- Condition de lutte par niveau**

**Niveau I**, petit déversement à l'échelle locale (de l'ordre de la dizaine de tonnes) : déversements qui peuvent se produire à l'intérieur ou à proximité des installations d'une compagnie au cours de ses propres opérations d'exploitation. La compagnie aura généralement prévu les moyens pour lutter contre de tel déversement.

**Niveau II**, déversement moyen à l'échelle régionale, pouvant survenir localement ou à quelques distances des centres d'exploitation (de l'ordre de la centaine de tonnes) :

déversement plus important à proximité des installations d'une compagnie, pour lequel la participation des moyens d'intervention des représentants sur place, d'autres compagnies, de l'industrie et éventuellement du gouvernement peut être sollicitée sur la base d'une assistance mutuelle.

La compagnie peut faire partie d'une coopération locale à laquelle chaque membre verse les moyens qu'elle consacre aux interventions de niveau I et peuvent avoir accès à tout matériel éventuellement acheté conjointement par la coopérative.

**Niveau III**, déversement important à l'échelle nationale ou internationale (de l'ordre du millier de tonnes) : déversement considérable pour lequel, il est nécessaire de faire appel à des moyens et à un appui supplémentaire provenant des stocks d'une coopérative nationale (du niveau III) ou internationale. De telles opérations seraient probablement soumises à des contrôles du gouvernement, voire même placées sous sa direction (il importe de reconnaître qu'un déversement nécessitant une intervention au niveau III peut se produire aussi bien à proximité que loin des installations d'une compagnie pétrolière).

#### **3.2- Stratégie de lutte en mer**

Les principales stratégies de lutte contre les déversements sont détaillées ci-dessous. Elles dépendent aussi des produits déversés et du lieu où se produit le déversement.

<p align="center"><b>PLAN NATIONAL D'INTERVENTION D'URGENCE</b></p> <p align="center"><b>EN CAS DE POLLUTION MAJEURE PAR LES HYDROCARBURES ET SNPD EN MER</b></p>	<p>Rév. : 2014</p>
<p align="center">TABLE DES MATIERES</p>	<p>Date : Page <b>33</b></p>

**Lorsque la nappe ne menace pas la côte ou les ressources sensibles.**

Ne rien faire	- Evaluation /Suivi (surveillance aérienne etc. )
---------------	---

**Lorsque la nappe menace la côte ...**

Intervention en mer	<ul style="list-style-type: none"> <li>- utilisation des dispersants</li> <li>- confinement et récupération</li> <li>- autres techniques Ex : brûlage in situ</li> </ul>
Protection du littoral	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Protection des zones sensibles</li> </ul>

**Lorsque la nappe arrive sur la côte**

Intervention sur le littoral	<ul style="list-style-type: none"> <li>- intervention dans les ports</li> <li>- nettoyage des côtes</li> </ul>
Gestion des déchets	<ul style="list-style-type: none"> <li>- collecte-stockage temporaire-transport</li> <li>- stockage/Elimination.</li> </ul>

Les principales stratégies de lutte envisagées pour la République du Congo sont détaillées dans le tableau ci-dessous :

<b>PLAN NATIONAL D'INTERVENTION D'URGENCE</b> <b>EN CAS DE POLLUTION MAJEURE PAR LES HYDROCARBURES ET SNPD EN MER</b>		Rév. : 2014
TABLE DES MATIERES		Date : Page <b>34</b>

Tier 1	Quelques m3 à m103	Responsable
Au large	Hydrocarbures légers <ul style="list-style-type: none"> <li>surveillance aérienne des nappes</li> </ul>	Autorités nationales
Au large	Hydrocarbures moyens/lourds (persistants) <ul style="list-style-type: none"> <li>surveillance aérienne des nappes et évaluation de la nécessité d'opérations de lutte.</li> <li>Evaluation de la possibilité de disperser en priorité.</li> <li>Confinement et récupération avec des barrages et écrémeurs (si produit non disponible ou dispersion impossible).</li> <li>Mise en place de la gestion des HC récupérés en mer.</li> </ul>	Autorités nationales
Approche des côtes	Hydrocarbures légers <ul style="list-style-type: none"> <li>Evaluation des risques d'exploitation/ inflammation.</li> <li>Dispersion naturelle et mécanique (lance à incendie).</li> </ul> Hydrocarbures moyens / lourds (persistants) <ul style="list-style-type: none"> <li>Surveillance aérienne des nappes.</li> <li>Evaluation de la possibilité de disperser en priorité.</li> <li>Confinement et récupération avec des barrages et écrémeurs (si la dispersion n'est pas possible).</li> <li>Evaluation du besoin de protection des sites sensibles qui pourraient être impactés.</li> <li>Mise en place de la gestion des HC récupérés en mer.</li> </ul>	Autorités nationales
PAPN	Hydrocarbures légers <ul style="list-style-type: none"> <li>Evaluation des risques d'exploitation/ inflammation.</li> <li>Confinement et récupération avec des barrages et écrémeurs ou produits absorbants pour les incidents mineurs (possibilité d'écrémer).</li> <li>Rinçage de la côte.</li> <li>Dépollution des sols (en cas d'infraction).</li> <li>Nettoyage des infrastructures.</li> <li>Nettoyage de la cote souillée proche des installations.</li> <li>Mise en place de la gestion des HC récupérés en mer.</li> </ul>	Autorités nationales
Sur la côte	<b>Hydrocarbures légers</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>Evaluation des risques d'exploitation/ inflammation.</li> <li>Confinement et récupération avec des produits absorbants pour les incidents mineurs (possibilité d'écrémer).</li> <li>Rinçage de la côte.</li> <li>Dépollution des sols (en cas d'infiltration).</li> <li>Mise en place de la gestion des déchets.</li> </ul> <b>Hydrocarbures moyes / lourds (persistants)</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>Confinement et récupération avec des barrages et absorbants pour les incidents mineurs).</li> <li>Récupération manuelle / mécanique des hydrocarbures échoués.</li> <li>Nettoyage de la côte.</li> <li>Mise en place de la gestion des déchets.</li> </ul>	Autorités nationales
Tier 2	10m3 à 200 – 300m3	Responsabilité

<p style="text-align: center;"><b>PLAN NATIONAL D'INTERVENTION D'URGENCE</b></p> <p style="text-align: center;"><b>EN CAS DE POLLUTION MAJEURE PAR LES HYDROCARBURES ET SNPD EN MER</b></p>	<p>Rév. : 2014</p>
<p style="text-align: center;">TABLE DES MATIERES</p>	<p>Date : Page <b>35</b></p>

<p><b>Au large et à l'approche des côtes</b></p>	<p><b>Hydrocarbures légers</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Evaluation des risques d'exploitation/ inflammation.</li> <li>• Dispersion naturelle et mécanique (lance à incendie).</li> </ul> <p><b>Hydrocarbures moyes / lourds (persistants)</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Surveillance aérienne des nappes.</li> <li>• Evaluation de la possibilité de disperser en priorité (par bateau et / ou par avion).</li> <li>• Confinement et récupération avec des barrages et écrémeurs (si produits non dispersible ou dispersion impossible).</li> <li>• Evacuation du besoin de protection des sites sensibles qui pourraient être impacté.</li> <li>• Préparation des opérations de nettoyage à terre.</li> <li>• Mise en place de la gestion des déchets.</li> </ul>	<p>Autorités nationales</p>
--	---	-----------------------------

Les techniques de lutte sont présentées ci-dessous. Le matériel disponible à Pointe-Noire est présenté ensuite, ainsi qu'une discussion sur l'adéquation de ce matériel avec les stratégies de lutte envisagées pour chaque Tiers.

### 3.2.1- Contrôle de la source et allégement du navire

Lorsque les conditions météo-océanique et l'état du navire le permettent le reste de la cargaison peut être transféré par pompage à bord d'un navire récupérateur.

Dans la mesure du possible, les cales du navire coulé dans les eaux territoriales doivent aussi être pompées pour éviter les suintements d'hydrocarbures s'étalant sur plusieurs années.

### 3.2.2.- Suivi des hydrocarbures déversés en mer

Bien qu'il existe divers modèles de dérive de nappe il est indispensable de valider et/ou corriger les prévisions pour des missions de reconnaissances aériennes.

### 3.2.3- Echantillonnage en mer et à terre

Le prélèvement d'échantillons doit être effectué pour divers objectifs :

- opérationnel : Evaluer les caractéristiques des hydrocarbures pour l'intervention ;
- scientifique : Connaître les composants du polluant et évaluer leur toxicité ;
- administratif : Identifier ou prouver une pollution ;
- judiciaire : Identifier le polluant afin de rechercher ou confondre le pollueur. L'échantillonnage doit alors respecter certaines procédures.

Il est recommandé de prélever trois échantillons (un pour analyse, un pour contre-expertise et un pour conservation). Les analyses doivent être effectuées pour un laboratoire certifié et reconnu.

### 3.2.4- Confinement et récupération des hydrocarbures déversés

Le confinement en mer et en zone côtière consiste à confiner les nappes de pétrole en surface en déployant des barrages dans le but de limiter leur étalement, protéger certaines zones littorales et les récupérer.

### 3.3- Stratégie de lutte à terre

L'objectif est de protéger en priorité les zones littorales sensibles écologiquement ou socio-économiquement ou aux deux titres. La difficulté est de déterminer quelles zones vont être protégées en priorité, sachant que lors d'une pollution de grande ampleur il n'est pas possible de protéger

<p style="text-align: center;"><b>PLAN NATIONAL D'INTERVENTION D'URGENCE</b></p> <p style="text-align: center;"><b>EN CAS DE POLLUTION MAJEURE PAR LES HYDROCARBURES ET SNPD EN MER</b></p>	<p>Rév. : 2014</p>
<p style="text-align: center;">TABLE DES MATIERES</p>	<p>Date : Page <b>36</b></p>

l'ensemble des littoraux. La décision doit être basée sur les cartes de vulnérabilité du littoral identifiant les sites les plus vulnérables et des conditions spécifiques au moment de l'incident.

### **3.3.1- Opération de nettoyage de la côte**

Pour que le nettoyage d'un littoral soit le plus efficace possible, tout en limitant les impacts et les coûts, plusieurs points doivent être définis avant de commencer l'intervention (responsabilité qui incombe à la cellule évaluation et planification).

Le nettoyage du littoral se fait en général en deux (à trois) grandes étapes :

- 1)- Le nettoyage grossier qui consiste à ramasser la plus grosse part du polluant mobilisable se fait en gros à la main (pèles, râteau, raclettes).
- 2)- Le nettoyage des plages et rochers souillés, qui est entrepris si le risque de nouvelles arrivées de pétrole est écarté. Il consiste à récupérer le reste du pétrole en surface ou en enfoui dans les sédiments pour assurer la restauration du milieu.
- 3)- Le nettoyage fin qui doit aboutir à la restauration du site et au rétablissement des écosystèmes. Il consiste à rétablir le milieu et les écosystèmes, par divers techniques composant avec le milieu (plantation, biorestauration etc...).

### **3.3.2- Le personnel de nettoyage**

Les équipes de nettoyage sont recrutées dans les ONG, la force publique, les populations civiles doivent être correctement équipées de bottes, combinaisons, gants et lunettes de protection selon les activités. Cette équipe d'intervention est coordonnée par la cellule opération.

### **3.3.3- La gestion des déchets**

Une politique complète de gestion des déchets issus d'opération de lutte sera développée par le Ministère en charge de l'Environnement. Les différents types de déchets issus des opérations de nettoyage classé en trois groupes liquide, pâteux, solides, selon le pourcentage de matériau de composant sont envoyés dans les

installations de réception pour traitement et élimination. Les moyens de transport doivent être adaptés en fonction des moyens de reprises et de transfert.

Les déchets issus des opérations de lutte anti-pollution seront gérés conformément à la procédure adéquate en place chez l'Opérateur.

En l'absence d'une telle procédure l'Opérateur pourra formuler une demande documentée de prise en charge de ses déchets par les autres Entreprises membres possédant les procédures, structures et filières adaptées pour la gestion desdits déchets.

Les mouvements de déchets entre producteur et prestataires de services feront l'objet de l'émission de Bordereaux de Suivi de Déchet à l'initiative de l'Opérateur.

Les opérations liées à la gestion des déchets (tri, stockage temporaire et transport et traitement) seront directement supervisées par l'Opérateur.

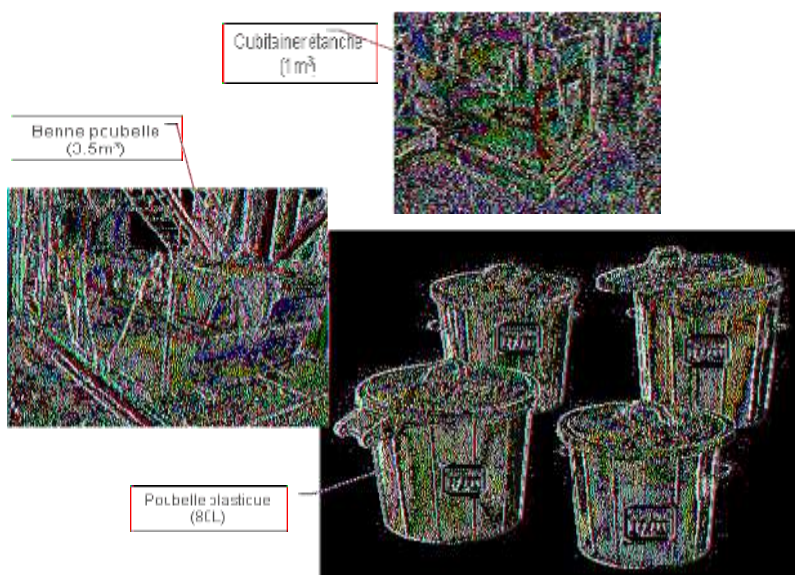
En tant que producteur de déchets, l'Opérateur devra également suivre la filière d'élimination identifiée pour chaque déchet produit.

Dans tous les cas la gestion des déchets sera conduite conformément à la législation et règlement en vigueur :

<p style="text-align: center;"><b>PLAN NATIONAL D'INTERVENTION D'URGENCE</b>  <b>EN CAS DE POLLUTION MAJEURE PAR LES HYDROCARBURES ET SNPD EN MER</b></p>	Rév. : 2014
<p style="text-align: center;">TABLE DES MATIERES</p>	Date : Page <b>37</b>

- Portant sur la classification des déchets de l'industrie pétrolière ;
- Relatif à la gestion des déchets de l'industrie pétrolière.

Les Entreprises membres s'engage à mettre en commun et à disposition de l'Opérateur tous les moyens nécessaires à la gestion de déchets en cas de besoin.



Exemple de quelques contenants de déchets disponible au sein de l'AOPC

### **3.3.4- Gestion des matériaux souillés aux hydrocarbures**

#### **3.3. 5- Stockage**

Les modes et la capacité de stockage des déchets varient selon la nature du déchet et le type de stockage : temporaire à proximité des chantiers ou de concentration avant évacuation vers le lieu de traitement.

Dans tous les cas, des facteurs doivent être pris en compte :

- l'accessibilité au site ;
- les aspects fonciers liés à cette occupation temporaire ;
- le comportement des fluides sur le site doit être évalué (ruissellement, percolation, etc...) ;
- l'étanchéité du substrat (naturelle ou à garantir par la pose des bâches) ;
- l'organisation de la zone de stockage (délimitation, circulation entrante et sortante, nettoyage, etc...) ;
- la surveillance de la zone (contrôle du trafic, mesures de sécurité, gardiennage, etc.).

<p style="text-align: center;"><b>PLAN NATIONAL D'INTERVENTION D'URGENCE</b></p> <p style="text-align: center;"><b>EN CAS DE POLLUTION MAJEURE PAR LES HYDROCARBURES ET SNPD EN MER</b></p>	<p>Rév. : 2014</p>
<p style="text-align: center;">TABLE DES MATIERES</p>	<p>Date : Page <b>38</b></p>

### 3.3.5- Traitement final

Ce traitement sera à définir en fonction :

- de la nature et de l'ampleur de la pollution ;
- des possibilités locales de traitement.

## **IV-POLITIQUE NATIONALE POUR L'EMPLOI DES DISPERSANTS**

L'objectif de l'utilisation des dispersants et de réduire les quantités de polluant susceptible d'arriver à la côte ou vers des zones sensibles en accélérant le processus de bio-dégradation naturelle des hydrocarbures en mer.

Le Ministère chargé des transports est l'Autorité responsable pour l'établissement et la mise en œuvre de la politique nationale pour l'emploi des dispersants, en collaboration avec le Ministère chargé de l'Environnement.

### 4.1- **Produits dispersants autorisés et procédures d'approbation**

Le Ministère chargé de l'Environnement est l'autorité responsable pour délivrer l'autorisation d'emploi des dispersants aux opérateurs privés dans les eaux congolaises.

Les Autorités nationales peuvent autoriser l'emploi des produits dispersants approuvés par le **CEDRE** (organisme que le Congo pourrait choisir).

Le Ministère chargé de l'Environnement met en œuvre une procédure d'approbation pour l'autorisation d'emploi des dispersants par tous les opérateurs susceptibles d'y avoir recours. Ces opérateurs devront argumenter leur demande d'autorisation d'emploi des dispersants en précisant :

- type de produit dispersant, année de fabrication (copie de la facture d'achat des produits dispersants) et quantité de terme par l'opérateur ;
- zone potentielle d'emploi des dispersants par l'opérateur ;
- équipements et vecteurs d'épandage de l'opérateur.

Sur la base de ces informations, le Ministère chargé de l'Environnement autorisera ou non l'opérateur à l'employer des dispersants et informera le Ministère des transports chargé de la Marine Marchande des autorisations délivrées.

Lorsqu'un opérateur sera autorisé à employer des produits dispersants, il pourra le faire sans autre autorisation dans les limites de sa zone d'activité ou l'épandage a été autorisé. Cependant, chaque opérateur devra prévenir immédiatement la Direction Générale de la Marine Marchande qu'une opération de dispersion est en cours.

<p style="text-align: center;"><b>PLAN NATIONAL D'INTERVENTION D'URGENCE</b>  <b>EN CAS DE POLLUTION MAJEURE PAR LES HYDROCARBURES ET SNPD EN MER</b></p>	<p>Rév. : 2014</p>
<p style="text-align: center;">TABLE DES MATIERES</p>	<p>Date : Page <b>39</b></p>

Pour les opérations exceptionnelles de dispersion à proximité de la côte et dans les faibles profondeurs, le Ministère chargé de l'Environnement pourra mettre en œuvre des études d'impact pour évaluer les effets potentiels de l'emploi des produits dispersants.

#### **4.2- Zones d'épandage des dispersants**

Les autorités du Congo autorisent donc l'emploi des produits dispersants sous les conditions suivantes :

- profondeur soit au moins 20 m et la distance à la côte soit d'au moins 1 mile nautique ;
- l'emploi des dispersants est formellement interdit à proximité immédiate des zones sensibles et sera soumis à autorisation particulière en cas de ressources sensibles dans la zone côtière (la distance à la côte pour l'emploi de dispersant pourra être repoussée à 2,5 miles nautiques) ;
- l'emploi de produits dispersants pourra exceptionnellement être envisagé par l'Autorité Nationale compétente dans la zone de moins de 20 m de profondeur et à moins d'1 mile nautique de la côte.

#### **4.3- Inventaire et gestion des moyens**

Une opération de dispersant requiert une logistique complète, outre les équipements d'épandage proprement dits, il est nécessaire de prévoir les vecteurs porteurs de ces équipements (navires, hélicoptères et avion).

Les dispersants des stocks opérationnels font l'objet de contrôles périodiques paramètre physico-chimique, efficacité etc... pour leur bonne conservation.

#### **4.4- Décision d'emploi des produits dispersants en cas de déversement**

La décision d'utiliser la dispersion chimique vis-à-vis des critères environnementaux et socio-économique, doit être basée sur une comparaison des devenir du polluant et de son impact environnemental et socio-économique selon qu'il soit dispersé ou non.

#### **4.4- Décision d'emploi des produits dispersants en cas de déversement**



La décision d'utiliser la dispersion chimique vis-à-vis des critères environnementaux et socio-économique, doit être basée sur une comparaison des devenir du polluant et de son impact environnemental et socio-économique selon qu'il soit dispersé ou non.








<p style="text-align: center;"><b>PLAN NATIONAL D'INTERVENTION D'URGENCE</b>  <b>EN CAS DE POLLUTION MAJEURE PAR LES HYDROCARBURES ET SNPD EN MER</b></p>	Rév. : 2014
<p style="text-align: center;">TABLE DES MATIERES</p>	Date : Page : <b>40</b>

## V- MOYENS DE LUTTE :


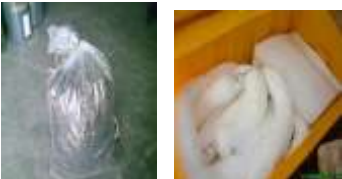
TOTAL E&PCONGO				
Désignation de l'équipement		Application	Quantité	Localisation
		Récupérateur Vikoma AEM17163, Skimmer à disques oléophiles portatif (Komara mini + power pack GP 7)	1	Terminal de Djeno
		Skimmer à seuil, skimmer de mer FOILTEX TDS 200	1	Base Industrielle

<p style="text-align: center;"><b>PLAN NATIONAL D'INTERVENTION D'URGENCE</b></p> <p style="text-align: center;"><b>EN CAS DE POLLUTION MAJEURE PAR LES HYDROCARBURES ET SNPD EN MER</b></p>	<p>Rév. : 2014</p>
<p style="text-align: center;">TABLE DES MATIERES</p>	<p>Date : Page : 41</p>




TOTAL E & P CONGO				
Désignation de l'équipement		Application	Quantité	Localisation
  	Dauphin AS 365N	Haute mer	2	Héli Union (Aéroport de Pointe-Noire)
	Barrage haute mer Expandi 4300, autogonflant	Haute mer	2 x 200 m	Base industrielle
	Barrage de rivière FLEXI MP 500	Rivière Cours d'eau Lagune	2 x 200 m	Terminal de Djeno

<p style="text-align: center;"><b>PLAN NATIONAL D'INTERVENTION D'URGENCE</b></p> <p style="text-align: center;"><b>EN CAS DE POLLUTION MAJEURE PAR LES HYDROCARBURES ET SNPD EN MER</b></p>	<p>Rév. : 2014</p>
<p style="text-align: center;">TABLE DES MATIERES</p>	<p>Date : Page : <b>42</b></p>



## TOTAL E & P CONGO

Désignation de l'équipement	Application	Quantité	Localisation
 <p>Barrage côtier 3 Tubes – Ø 630 mm, hauteur totale 1 260m, tissus :Blend PU/PVC 1100g/m². <u>Accessoires du barrage</u> : enrouleur, Kit d'ancrage à berge, Kit d'ancrage en mer du barrage, Kit de maintenance, Unité de puissance, gonfleur des tubes à eau, gonfleur du tube à air, nettoyeur HP eau chaude. Boudin absorbant</p>	<p>Zone cotière / littorale</p> <p>Rivière</p> <p>Cours d'eau</p> <p>Lagune</p>		<p>Terminal de Djeno</p>
 <p>Feuille absorbante hydrophobe Zone côtière / littoral Rivière Cours d'eau Lagune</p> <p>Rouleau oléophile</p> <p>Absorbant végétal ignifugé (granulés de sapin)</p> <p>sac 45 litres - 6,5 kg.</p>	<p>Plans d'eaux</p> <p>Surface dure</p>	<p>Stock mini maxi au magasin général</p>	<p>Base Industrielle</p> <p>Terminal de Djeno</p>



<p style="text-align: center;"><b>PLAN NATIONAL D'INTERVENTION D'URGENCE</b></p> <p style="text-align: center;"><b>EN CAS DE POLLUTION MAJEURE PAR LES HYDROCARBURES ET SNPD EN MER</b></p>	<p>Rév. : 2014</p>
<p style="text-align: center;">TABLE DES MATIERES</p>	<p>Date : Page : <b>43</b></p>

TOTAL E & P CONGO				
Désignation de l'équipement	Application	Quantité	Localisation	
	<p>Pleine mer</p>	<p>1</p>	<p>Héli Union (Aéroport de Pointe-Noire)</p>	
	<p>Au large de Pointe-Noire (jusqu'à Tchibouela)</p>		<p>Base Industrielle</p>	
	<p>Haute mer</p>	<p>8</p>	<p>Sites offshores</p>	

<p align="center"><b>PLAN NATIONAL D'INTERVENTION D'URGENCE</b></p> <p align="center"><b>EN CAS DE POLLUTION MAJEURE PAR LES HYDROCARBURES ET SNPD EN MER</b></p>	<p>Rév. : 2014</p>
<p align="center">TABLE DES MATIERES</p>	<p>Date : Page : <b>44</b></p>

TOTAL E & P CONGO				
Désignation de l'équipement		Application	Quantité	Localisation
	<p>SEASPRAY Dispersant Spreading System (4m3 de capacité)</p>	<p>Pleine mer</p>	<p align="center">1</p>	<p>Base industrielle</p>
	<p>Quad 700cc diesel TRV</p>	<p>Côtes Intérieure des terres Zone sablonneuse</p>	<p align="center">2</p>	<p>Base industrielle Terminal de Djeno</p>

<p style="text-align: center;"><b>PLAN NATIONAL D'INTERVENTION D'URGENCE</b></p> <p style="text-align: center;"><b>EN CAS DE POLLUTION MAJEURE PAR LES HYDROCARBURES ET SNPD EN MER</b></p>	<p>Rév. : 2014</p>
<p style="text-align: center;">TABLE DES MATIERES</p>	<p>Date : Page : <b>45</b></p>

TOTAL E & P CONGO				
Désignation de l'équipement		Application	Quantité	Localisation
		<p>Rouleau oléophile :</p> <p>Il peut être poussé ou traîné, se chargeant en polluant au fur et à mesure du parcours. Un récupérateur muni d'un racleur permet de recueillir les boulettes d'hydrocarbures. Le rouleau oléophile est composé d'un matelas de géotextile enveloppé par un filet.</p>	4	Terminal de Djeno (3) Base industrielle (1)
		<p>Fastank pour stockage temporaire</p>	7	Base Industrielle 2 Terminal de Djéno (5)
<p><b>EPI</b></p>		<p>Gant en néoprène, Combinaison étanche blanches, Masques anti-poussières, Lunette de protection, Masque H<sub>2</sub>S.</p>	Stock géré au magasin de la Base Industrielle	Matériel référencé en stock mini maxi au magasin général

<p style="text-align: center;"><b>PLAN NATIONAL D'INTERVENTION D'URGENCE</b></p> <p style="text-align: center;"><b>EN CAS DE POLLUTION MAJEURE PAR LES HYDROCARBURES ET SNPD EN MER</b></p>	<p>Rév. : 2014</p>
<p style="text-align: center;">TABLE DES MATIERES</p>	<p>Date : Page <b>46</b></p>

## **VI- RENFORCEMENT DES CAPACITES**

### **6.1 : Programme de formation**

Le Ministre des Transports chargé de la Marine Marchande mettra en place un programme pluriannuel de formation identifiant en particulier les personnels à former, le type et la fréquence des formations.

Le programme de formation devra être cohérent avec les recommandations internationales en la matière et avec les besoins de la République du Congo.

### **6.2- Programme d'exercices**

Le Ministre des Transports chargé de la Marine Marchande mettra en place un programme pluriannuel d'exercices, en coopération avec les opérateurs privés du secteur pétrolier, le Port Autonome de Pointe-Noire et l'Assistance internationale (OMI-IPIECA-GIWACAF). Des exemples de types d'exercices utiles sont les suivants :

- exercices d'alerte, de notification et de communications, afin de vérifier régulièrement la capacité d'alerte et les moyens de communications ;
- exercices de gestion de crise en salle, afin de s'assurer que toutes les parties prenantes de l'Etat- major de lutte connaissent leur rôle précis dans l'organisation de lutte et que l'équipe soit habituée à travailler ensemble ;
- exercices de déploiement de moyens de lutte afin que les opérateurs soit habitués à mettre un œuvre et gérer le matériel de lutte ;
- exercice complet de gestion de crise ou « grandeur nature » afin de mobiliser toute l'organisation et jouer la réponse à un scénario d'incident en type réel, incluant le déploiement des moyens de lutte en mer et /ou à terre ;
- exercice sous-régional entre le Gabon, (Angola, la RDC et le Congo) ;
- exercice régional avec les pays GIWACAF.



<p style="text-align: center;"><b>PLAN NATIONAL D'INTERVENTION D'URGENCE</b></p> <p style="text-align: center;"><b>EN CAS DE POLLUTION MAJEURE PAR LES HYDROCARBURES ET SNPD EN MER</b></p>	<p>Rév. : 2014</p>
<p style="text-align: center;">TABLE DES MATIERES</p>	<p>Date : Page <b>47</b></p>

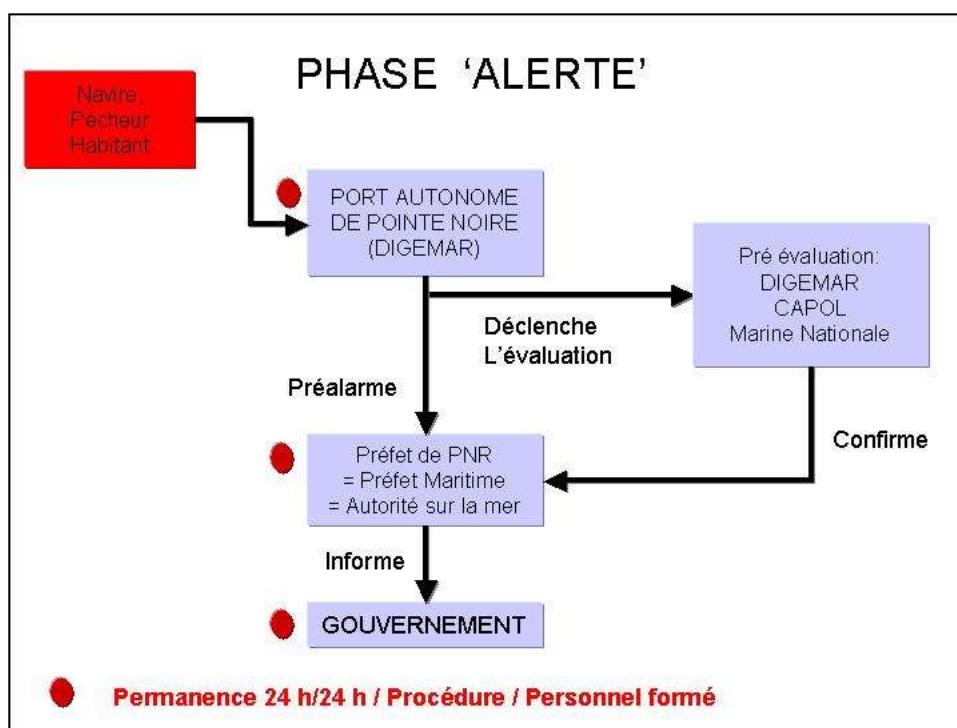
## **PARTIE B - PLAN OPERATIONNEL**

<p style="text-align: center;"><b>PLAN NATIONAL D'INTERVENTION D'URGENCE</b></p> <p style="text-align: center;"><b>EN CAS DE POLLUTION MAJEURE PAR LES HYDROCARBURES ET SNPD EN MER</b></p>	<p>Rév. : 2014</p>
<p style="text-align: center;">TABLE DES MATIERES</p>	<p>Date : Page <b>48</b></p>

## **I. ALERTE, NOTIFICATION, EVALUATION INITIALE ET DECLenchement DU PLAN**

### **I-1 Procédures d'alerte et de notification**

Le processus d'ensemble est illustré dans la figure ci-dessous :



Toutes parties (navires, aéronefs, pêcheur, témoin, armée etc.) ayant causé, ou ayant connaissance d'une pollution, a l'obligation d'alerter dans les délais les plus brefs la vigie du Port Autonome de Pointe-Noire en charge de recevoir et transmettre les alertes (qui est en veille 24 heures sur 24), au Directeur Général de la Marine Marchande qui informe le Préfet de Pointe-Noire.

La vigie doit ensuite notifier l'Autorité Nationale compétente (Ministre de Transports chargé de la Marine Marchande) pour la lutte, c'est-à-dire transmettre le rapport de notification d'incident au coordinateur national (DIGEMAR ou son Représentant). Voir fiche d'alerte.

<b>PLAN NATIONAL D'INTERVENTION D'URGENCE</b> <b>EN CAS DE POLLUTION MAJEURE PAR LES HYDROCARBURES ET SNPD EN MER</b>	Rév. : 2014
TABLE DES MATIERES	Date : Page <b>49</b>

**L'ALERTE POLLUTION Marine ☐ Terrestre ☐**



PREFET DE REGION Tél. :	Fax :
-------------------------	-------

*Coordonnées du témoin*

Nom du témoin		Société :	Fonction :
Date : / /	Heure : /	Lieu où joindre le témoin :	
Coordonnées du témoin :	N° tél 1 :	N° tél 2 :	Fax :
autres moyens de liaison (VHF, BLU, DGC...) :			
pollution signalée par :		Village ou Ville :	

*Description de la pollution*

Origine de la pollution : Date : heure de début de la pollution
Cause de la pollution :
Type d'hydrocarbure :

*Description de la nappe*

Date :	Heure /	de l'observation :	
Débit continu :	<input type="checkbox"/> Oui	<input type="checkbox"/> Non	Débit estimé : m 3 / h
Quantité déjà répandue :	m3		
Position exacte de la pollution :	X : Y :		
Superficie de la nappe :	m x	m	
Résolution cde la nappe	axe principal :		Vitesse de déplacement :
	Direction du vent :		Vitesse du vent :
	Direction du courant :		Vitesse du courant :
Aspect visuel :	<input type="checkbox"/> à peine visible <input type="checkbox"/> tâche argentée <input type="checkbox"/> tâches orange, bleues, vertes naissantes <input type="checkbox"/> tâche rouges briques turquoises <input type="checkbox"/> couleurs foncées, bandes claires et sombres alternées		

Type de la zone polluée : <input type="checkbox"/> Rivière <input type="checkbox"/> Mangrove <input type="checkbox"/> Marigot <input type="checkbox"/> Forêt <input type="checkbox"/> Savane Zone habitée :
--

*Mesures prises*

Confinement : Récupération : Dispersion :
---

*Moyens demandés*

<input type="checkbox"/> Barrage <input type="checkbox"/> Récupérateur <input type="checkbox"/> Dispersion	<input type="checkbox"/> Stockage <input type="checkbox"/> Nettoyage	<input type="checkbox"/> Absorbant <input type="checkbox"/> Autres
--	---	---

**Toutes les rubriques de cette fiche doivent être remplies (rayez si sans objet)**

<p style="text-align: center;"><b>PLAN NATIONAL D'INTERVENTION D'URGENCE</b></p> <p style="text-align: center;"><b>EN CAS DE POLLUTION MAJEURE PAR LES HYDROCARBURES ET SNPD EN MER</b></p>	<p>Rév. : 2014</p>
<p style="text-align: center;">TABLE DES MATIERES</p>	<p>Date : Page <b>50</b></p>

A réception du rapport de notification de la vigie, il est de la responsabilité du coordinateur national de :

- faire vérifier l'information ;
- transmettre le rapport de notification et sa première évaluation au Préfet de Pointe-Noire et au Ministre des Transports chargé de la Marine Marchande ;
- il est de la responsabilité du Ministre en charge des Transports (ou son Représentant) de notifier officiellement les Pays voisins.

## **I.2- Information**

Il est essentiel que l'autorité chargée d'organiser les opérations de lutte dispose le plus rapidement possible d'une vue globale de la situation et des nombreuses informations qui lui sont nécessaires pour décider des mesures à prendre. Celles-ci peuvent d'ailleurs concerner, parfois avec un caractère prioritaire, d'autres domaines que celui de la pollution (sauvegarde des vies humaines, sécurité des installations).

Pour cela, les fiches d'alerte et de localisation données en page 2 de 3 seront remplies et transmises au Préfet de Région pour suivre l'évolution de la situation.

- La fiche d'alerte comprend notamment :
- Les coordonnées du témoin
- La date et l'heure de l'alerte
- La description de la pollution (origine, cause, type d'hydrocarbure)
- La description de la nappe d'hydrocarbures
- La zone polluée
- Les mesures immédiatement prises
- Les moyens demandés.

La fiche de localisation avec ses coordonnées géographiques permet de suivre la dérive d'une nappe d'hydrocarbures voir page 3 de 3.

Il faut noter à ce sujet que la convention 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, Abidjan Mars 1981, et le Protocole relatif à la coopération en matière de lutte contre la pollution par les hydrocarbures, Abidjan Mars 1981, impliquent une aide mutuelle des Parties Contractantes en cas de situation critique.

<p style="text-align: center;"><b>PLAN NATIONAL D'INTERVENTION D'URGENCE</b></p> <p style="text-align: center;"><b>EN CAS DE POLLUTION MAJEURE PAR LES HYDROCARBURES ET SNPD EN MER</b></p>	<p>Rév. : 2014</p>
<p style="text-align: center;">TABLE DES MATIERES</p>	<p>Date : Page <b>51</b></p>

### **I -3- Premières actions et évaluation de l'incident**

Le Coordonateur national (Préfet de Pointe-Noire) devra, en parallèle à l'alerte et à l'envoi du rapport de notification, engager les premières actions d'urgence et procéder à une évaluation plus complète afin de déterminer l'ampleur de la pollution et les risques d'escalade et déterminer la stratégie de lutte.

### **I-4 - Déclenchement du PNIU et mobilisation**

Le déclenchement du **PNIU**, qui implique une pollution majeure des eaux maritimes, fait l'objet d'une décision officielle du **1<sup>er</sup> Ministre** chargé des Transports (sur avis du Préfet de Pointe-Noire, Coordonateur national).

Le déclenchement du PNIU entraîne « la convocation de l'EMC par le Préfet de Pointe-Noire ».

La notification officielle du déclenchement du PNIU a pour effet de mobiliser 24 sur 24 l'ensemble des services et personnels recensés dans le présent Plan. Ceux-ci doivent se tenir à disposition de l'Etat-major de lutte jusqu'à la fin des opérations.

Le Préfet de Pointe-Noire assure le commandement opérationnel de l'ensemble des moyens mis en œuvre dans toute opération de lutte contre la pollution dès que le PNIU a été déclenché par le CNI.

Suivant la situation, il spécifie les responsabilités des membres de l'EMC et définit l'assistance nécessaire des équipes des experts et des techniciens. Les moyens en

personnel et en matériel de diverses administrations civiles et militaires, les moyens en personnel et en matériel des personnes ou sociétés privées, pourront être réquisitionnés, selon les dispositions légales et réglementaires en vigueur, et placés sous le commandement opérationnel du Ministre chargé des Transports ou du Coordonateur national ou des fonctionnaires d'autorités auxquels il aura donné délégation de compétence à cet effet.

D'une façon très schématique, on peut distinguer trois grandes catégories d'opérations qui seront généralement menées conjointement :

- opérations de surveillance et d'actualisation de la situation ;
- opérations à caractère préventif ;
  - manœuvre de barrages ;
  - réduction des déversements de polluant à la mer...
- opérations à caractère curatif ;
  - pompage de nappes ;
  - allégement des citernes ;
  - épandage des produits ;
  - nettoyage des sites pollués.

<p style="text-align: center;"><b>PLAN NATIONAL D'INTERVENTION D'URGENCE</b></p> <p style="text-align: center;"><b>EN CAS DE POLLUTION MAJEURE PAR LES HYDROCARBURES ET SNPD EN MER</b></p>	<p>Rév. : 2014</p>
<p style="text-align: center;">TABLE DES MATIERES</p>	<p>Date : Page <b>52</b></p>

Une pollution des eaux maritimes ne débouche pas nécessairement sur le déclenchement du PNIU qui est fondamentalement conçu pour des pollutions majeures, qui entraîne une très forte mobilisation de moyens.

En cas de pollution limitée (une installation, ou un port), seuls certains plans seront activés.

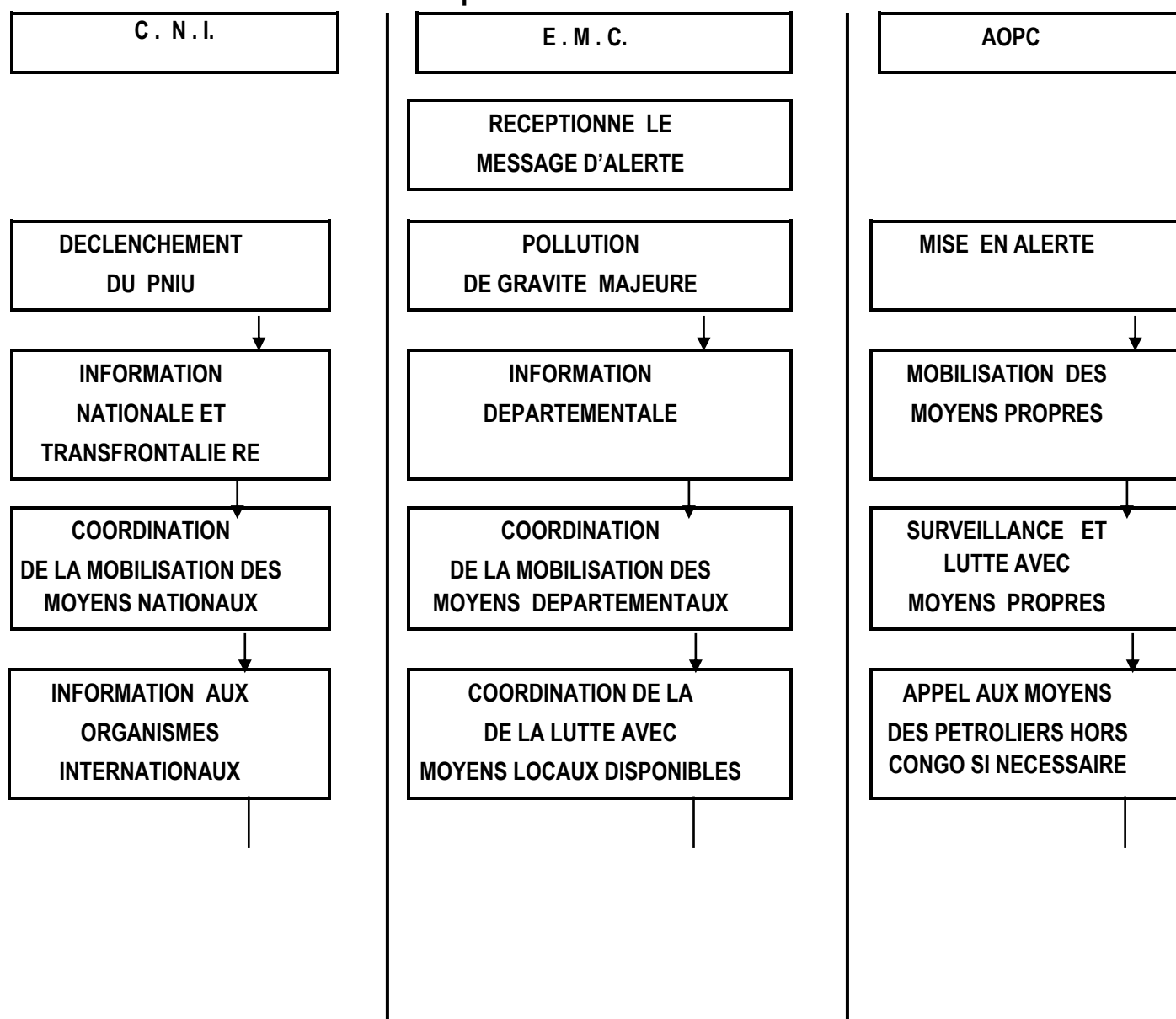
Le PNIU peut aussi être activé partiellement avec seulement certains moyens répertoriés dans le PNIU mobilisés. Ils sont mis en œuvre directement (sans réunion du (CNI), ni activation complète de l'EMC par le Coordinateur national. Les plans préfectoraux, le plan du Port Autonome de Pointe-Noire, les plans des opérateurs pétroliers (OPC) d'intègrent au dispositif du PNIU.

## **II- ORGANISATION NATIONALE EN CHARGE DE LA GESTION DES INCIDENTS DE POLLUTION**

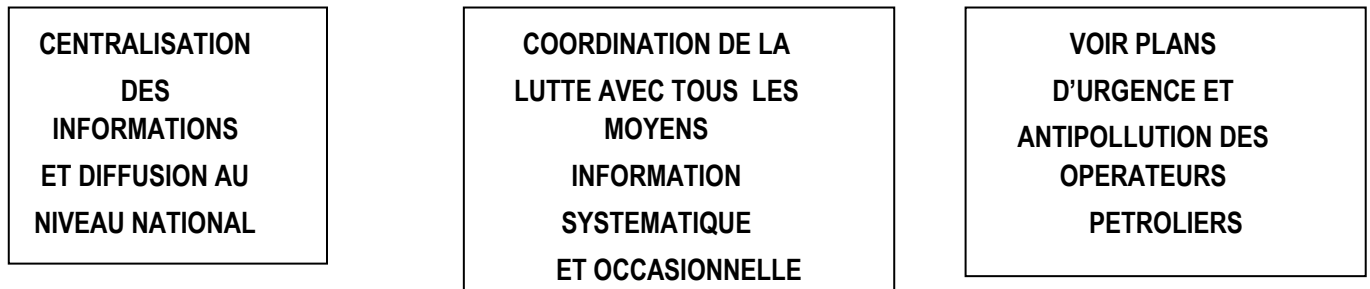
### **II.1- Structure et degré de mobilisation de l'organisation nationale**

La structure générale du système de gestion de crise national est présentée ci-dessous.

#### **Mise en œuvre de la Lutte Antipollution**



<p align="center"><b>PLAN NATIONAL D'INTERVENTION D'URGENCE</b>  <b>EN CAS DE POLLUTION MAJEURE PAR LES HYDROCARBURES ET SNPD EN MER</b></p>	<p align="right">Rév. : 2014</p>
<p align="center">TABLE DES MATIERES</p>	<p align="right">Date : Page <b>53</b></p>



## II – 2 - Responsabilité des membres

Les différentes chaînes organiques des réseaux de responsabilités et de commandements figurent sur l'organigramme ci-après. Il concerne l'organisation de la lutte en mer et de la lutte à terre.

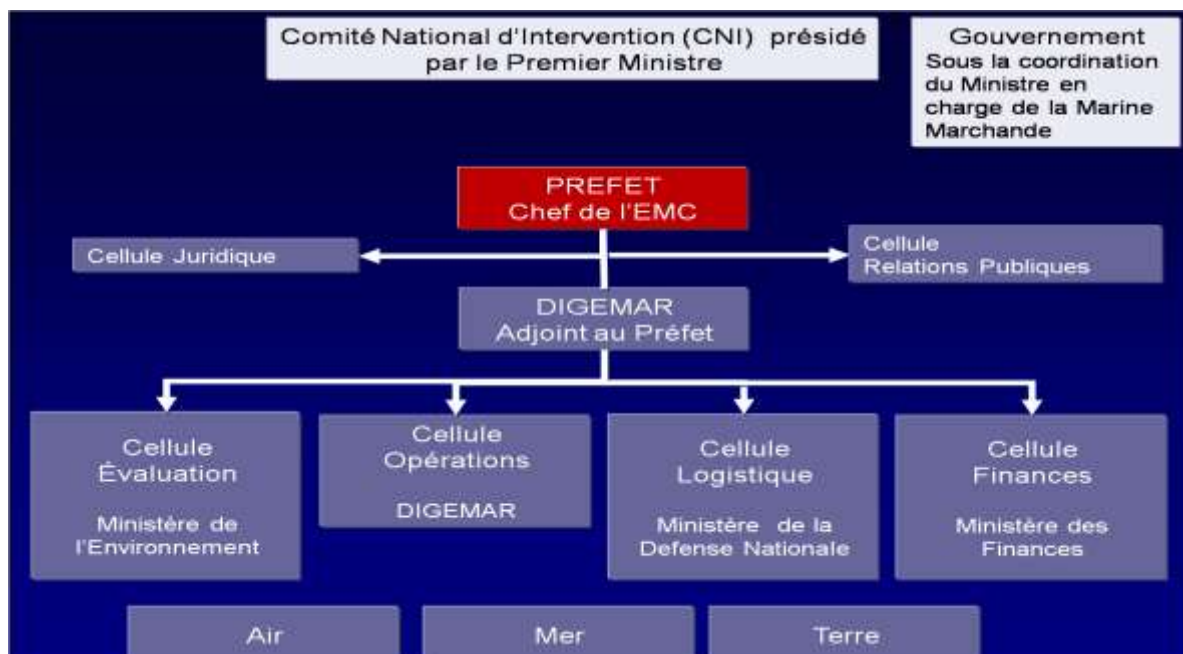


Figure 1: Organigramme des cellules

**Note :** Les plans préfectoraux, le plan du port de Pointe Noire et les plans des opérateurs pétroliers doivent s'intégrer au dispositif du Plan National d'Intervention d'Urgence (PNIU).

<p style="text-align: center;"><b>PLAN NATIONAL D'INTERVENTION D'URGENCE</b></p> <p style="text-align: center;"><b>EN CAS DE POLLUTION MAJEURE PAR LES HYDROCARBURES ET SNPD EN MER</b></p>	<p>Rév. : 2014</p>
<p style="text-align: center;">TABLE DES MATIERES</p>	<p>Date : Page <b>54</b></p>

### **a) Le comité National d'Intervention (CNI)**

Comité stratégique interministériel de haut niveau chargé de :

- valider la stratégie générale de lutte ;
- soutenir les opérations ;
- gérer les questions qui nécessitent une approbation de "haut niveau" ;
- mobilisation de l'assistance internationale, des ressources de la force publique ;
- déblocage des fonds supplémentaires ;
- relation avec les autres Etats et institutions internationales.

### **b) Etat Major de Commandement (EMC)**

Au niveau de la coordination, il est mis en place un Etat Major de Commandement basé à Pointe-Noire.

#### **1. Mission**

L'Etat Major de Commandement exerce au niveau local la coordination de l'ensemble des opérations de lutte et veille à la mise en œuvre du PNIU. En particulier, il supervise et coordonne les opérations de lutte en mer et à terre en assurant la mobilisation des moyens locaux disponibles.

Le Directeur Général de la Marine Marchande agit en tant qu'adjoint au Préfet et assure la coordination des travaux des cellules fonctionnelles de l'Etat-major de commandement (EMC).

#### **2. Rôles**

Le Préfet de Pointe-Noire est responsable de l'organisation et de la gestion effective de la lutte. Il coordonne le travail des cellules, qui travaille au sein de l'Etat-major de commandement.

Le Préfet de Pointe-Noire rend compte régulièrement au Comité National d'Intervention et se réfère au CNI pour toutes décisions d'intérêt national.

#### **3. Composition**

Il est placé sous l'autorité du Préfet de Pointe Noire qui assure la coordination de toutes les actions menées par l'Etat Major de Commandement (E.M.C).

### **c) Les différentes cellules fonctionnelles de l'EMC**

#### **C1- La cellule Evaluation.**

Elle a pour fonction de définir la stratégie de lutte.

A cet effet, elle doit évaluer le comportement des nappes, de prévoir le déplacement des nappes, d'évaluer le risque d'impact, de fournir des conseils sur les techniques les plus adaptées pour la protection de zones sensibles, de définir les techniques adaptées pour l'élimination de déchets, et



<p style="text-align: center;"><b>PLAN NATIONAL D'INTERVENTION D'URGENCE</b></p> <p style="text-align: center;"><b>EN CAS DE POLLUTION MAJEURE PAR LES HYDROCARBURES ET SNPD EN MER</b></p>	<p>Rév. : 2014</p>
<p style="text-align: center;">TABLE DES MATIERES</p>	<p>Date : Page <b>55</b></p>

d'établir des plans de nettoyage des sites pendant une opération de lutte. Elle évolue aussi l'efficacité et impacts des actions entreprises afin de réorienter la stratégie si nécessaire.

La cellule d'évaluation est placée sous la coordination du Ministère chargé de l'Environnement.

## **C2 - La Cellule opération**

Elle est chargée de la coordination des opérations en mer et à terre. Les fonctions de cette cellule comprennent la mise en œuvre des matériels de lutte (DIGEMAR), la mise en œuvre du support logistique (Ministère de la Défense), la gestion des opérations de nettoyage à terre (Protection civile/Communauté locale). Elle informe la cellule évaluation des résultats des actions entreprises.

Elle est placée sous la coordination de la Direction Générale de la Marine Marchande.

## **C3- La cellule logistique**

Elle est chargée de la mise en place des moyens logistiques terre air et mer et de la recherche des moyens spécifiques anti-pollution au niveau local, national, voire international. Cette cellule a comme fonction principale de servir d'appui aux opérations (approvisionnement et transport de matériel et de personnel, nourriture, les EPI, carburant, pièces détachées etc. ...).

Elle est sous la coordination du Ministère de la Défense Nationale.

## **C4 - La Cellule Finance**

Elle est chargée de la mise en place du budget et des procédures permettant de financer les opérations de lutte, ainsi que du suivi des dépenses liées aux opérations de lutte anti-pollution (matériel et personnels d'intervention).

Etablir les procédures permettant de tenir compte des dépenses et de construire le dossier qui servira à appuyer les dossiers de demande d'indemnisation.

Elle est placée sous l'autorité du Ministre des Finances.

## **C5- La Cellule relations publiques/Médias**

Elle est chargée d'assister le Préfet et le Ministère de Transports chargé de la Marine Marchande d'organiser la communication avec le public et les Médias.

## **C6- La Cellule Juridique**

Elle est chargée de gérer tous les aspects juridiques et conseille le Préfet sur les aspects suivants :

- système d'indemnisation ;
- implication juridique possible ;
- liaison avec les représentants juridique et autres parties prenantes,
- procédures à suivre etc. ...

<p style="text-align: center;"><b>PLAN NATIONAL D'INTERVENTION D'URGENCE</b></p> <p style="text-align: center;"><b>EN CAS DE POLLUTION MAJEURE PAR LES HYDROCARBURES ET SNPD EN MER</b></p>	<p>Rév. : 2014</p>
<p style="text-align: center;">TABLE DES MATIERES</p>	<p>Date : Page <b>56</b></p>

## **II – 3 - Poste de Commandement**

L'Etat-major de Commandement (EMC) se réunit au poste de commandement (Centre de Sécurité Maritime et de Protection du Milieu Marin) ce lieu comprend une grande salle de réunion, ainsi qu'une salle dédiée pour chaque cellule et est équipée des moyens suivants :

- Groupe électrogène
- Climatisation
- Communication
- Mobilier et équipement de bureau
- Plans et carte
  - copies PNUI ;
  - copie des cartes de sensibilité ;
  - cartes marine des eaux congolaises.
- Textes des conventions liées à la préparation à la lutte ;
- Textes des conventions liées à l'indemnisation des pollutions maritimes accidentelles.
- Les rapports de l'IPIECA (International Petroleum Industry Environmental Conservation Association).
  - Documents de l'International Tanker owners pollution Fédération limited (ITOPF), Londres.
  - guide du cedre.
  - Document du FIPOL (Fonds international d'indemnisation pour les dommages dus à la pollution par les hydrocarbures).
  - Documents de référence concernant la préparation à la lutte et la lutte contre la SNPD.
  - Logiciels spécialisés pour gestion d'incidents.
  - Documents de l'OMI

## **III- GESTION DES OPERATIONS**

Elle doit être menée dans la mesure du possible à partir des moyens existants dans les différentes administrations publiques et ou privées.

Les grands objectifs de la lutte se définissent comme suit :

- assurer la coordination des opérations de lutte ;
- assurer la protection des sites sensibles ;
- confiner et récupérer la pollution ou disperser ;
- restaurer les écosystèmes ;
- minimiser les impacts socio-économiques ;
- assurer une communication avec les acteurs de lutte et le public

Cependant, les risques liés à la lutte doivent être gérés afin d'assurer la sécurité des personnes engagées dans la lutte. Il s'agira, le risque initial lié à la pollution et les risques liés aux opérations qui doivent être évalués.

<p style="text-align: center;"><b>PLAN NATIONAL D'INTERVENTION D'URGENCE</b>  <b>EN CAS DE POLLUTION MAJEURE PAR LES HYDROCARBURES ET SNPD EN MER</b></p>	<p>Rév. : 2014</p>
<p style="text-align: center;">TABLE DES MATIERES</p>	<p>Date : Page <b>57</b></p>

### **III – 1 - Commandement sur site à terre et organisation des chantiers**

Pour chaque chantier, une série d'étapes est à respecter :

- inventorer dans tous les moyens humains et matériels que l'on juge nécessaire pour mener à bien le chantier ;
- en dehors du site de l'intervention, il faut préparer les accès, définir les itinéraires, baliser et réglementer les accès au site pour la préparation du chantier ;
- dans la gestion du chantier (matériel et personnel), le matériel doit être entretenu, inventorié et utilisé dans des conditions optimales.

Les hommes doivent être encadrés, avec une hiérarchie adaptée. On veillera à une bonne communication, grâce à l'organisation des briefings, et à organiser une rotation pour les tâches pénibles.

## **IV- MOBILISATION DE L'ASSISTANCE INTERNATIONALE**

Le Ministère en charge des transports est l'Autorité nationale compétente pour requérir l'aide de l'Assistance Internationale. Le Préfet (coordonateur national) avec l'appui de l'EMC, devra préciser la nature et quantité requis.

### **1) Gestion d'incidents transfrontaliers**

La gestion d'incidents transfrontaliers se fait dans le cadre des protocoles régionaux signés avec le pays voisins.

En cas d'incidents interfrontaliers, plusieurs plans nationaux d'intervention d'urgence (ex : Congo et Angola) pourront être déclenché et une demande d'assistance formulée par un pays.

Des opérations conjointes inter-Etat de lutte pourront aussi être menées. Dans ce cas, un pays sera en charge de la coordination régionale de l'ensemble des opérations.

En cas de mouvement de la pollution de la zone de compétence d'un Etat à la zone de compétence d'un autre Etat, la coordination régionale de l'ensemble des opérations sera transférée du premier Etat au deuxième Etat.

## **V- GESTION DES MEDIAS**

Lors d'une crise d'ampleur, les médias sont incontournables et, en grande partie, responsables de la manière dont l'opinion perçoit la crise. Les autorités en charge de lutte contre la pollution doivent travailler avec les représentants des différents médias. Une mauvaise communication reflète souvent une mauvaise gestion de la crise, une mauvaise communication interne, entraîne des difficultés plus grandes sur le terrain des opérations (manifestations, troubles etc. ...).

<p style="text-align: center;"><b>PLAN NATIONAL D'INTERVENTION D'URGENCE</b></p> <p style="text-align: center;"><b>EN CAS DE POLLUTION MAJEURE PAR LES HYDROCARBURES ET SNPD EN MER</b></p>	<p>Rév. : 2014</p>
<p style="text-align: center;">TABLE DES MATIERES</p>	<p>Date : Page <b>58</b></p>

L'objectif pour les responsables de la communication est de prendre tout de suite et de garder le contrôle de la gestion médiatique de la crise, en particulier dans un monde où l'information est quasiment donnée en temps réel et où le poids émotionnel de l'image remplace souvent l'analyse.

Dans la préparation de la communication, il s'agira de s'assurer de l'efficacité de celle-ci en ce sens que la stratégie doit être préparée auparavant.

En temps de crise, un centre de média sera mis à disposition des journalistes afin de leur permettre de travailler dans les meilleures conditions. Les principes de communications se caractériseront par l'impératifs de communiquer dès le début, durant toute la crise et

Jusqu'au bout de la crise. L'absence d'information est sans doute la pire chose et la porte ouverte à toutes les interprétations possibles rarement en faveur des responsables.

Les personnes responsables de la communication seules sont habilitées à prendre la parole en public.

En ce qui concerne les formes de communication, trois grandes formes sont à envisager, du moins au plan formel :

- compte-rendu ou point de presse ;
- communiqués de presse ;
- conférence de presse.

## **VI - Réseaux de transmission et télécommunications**

Les télécommunications jouent un rôle prépondérant dans la coordination des opérations et l'efficacité des procédures mises en œuvre pour la sécurité et la sauvegarde des vies humaines.

Les télécommunications dans le cadre de situation critique du Plan National d'Intervention d'Urgence (PNIU) impliquent une disponibilité permanente de l'infrastructure des télécommunications, une performance des équipements et installations ciblés.

Il est une nécessité d'établir les "couloirs d'informations" susceptibles de véhiculer dans des délais très courts, les informations, à savoir disposer les liaisons spécialisées, et terminaux performants dans le réseau public que le réseau privé, bénéficié le cas échéant, des facilités d'établir des réseaux de crise.

Le Congo dispose d'une infrastructure de télécommunication (publique et privée) performante qui peut répondre efficacement aux objectifs du PNIU.

### **Phase 1 : Détection**

La détection d'un état anormal donne lieu à une information ; collectée selon sa nature ; elle génère un événement susceptible de déclencher les mécanismes d'une alerte. La collecte, de sources diverses (opérateurs du l'AOPC, aéronefs, bateaux de plaisance, individu, etc...) exige à transmettre l'information à l'un des points de chute ou à tout autre compétence impliquée dans le PNIU et de décliner son identité.

<p style="text-align: center;"><b>PLAN NATIONAL D'INTERVENTION D'URGENCE</b></p> <p style="text-align: center;"><b>EN CAS DE POLLUTION MAJEURE PAR LES HYDROCARBURES ET SNPD EN MER</b></p>	<p>Rév. : 2014</p>
<p style="text-align: center;">TABLE DES MATIERES</p>	<p>Date : Page <b>59</b></p>

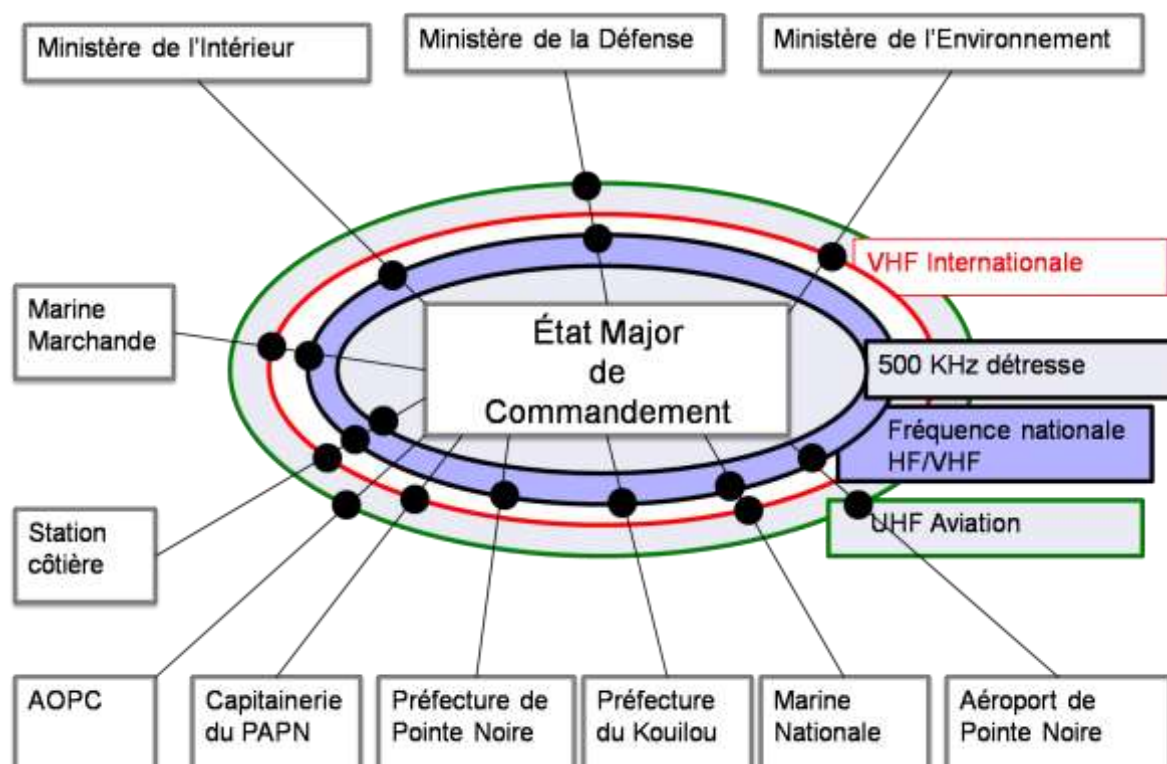
La prise en compte de l'information dans le mécanisme de gestion du PINU implique un point de chute de l'information ; à ce titre quatre (4) points de chute sont recensés : **la Marine Nationale, la Station Côtière, le Port de Pointe-Noire et l'Aéroport de Pointe-Noire**. Pour une meilleure gestion du PNIU, les données relatives à l'événement doivent transiter par un point de chute, équipés en conséquence et assurant un service permanent de 24 heures/24.

## Phase 2 : Contrôle et diffusion

Le contrôle de l'information consiste à véhiculer l'information :

- horizontalement entre les points de chute, pour informer, sensibiliser et établir l'authenticité de l'information.
- verticalement vers le Chef de l'EMC, pour la gestion de l'événement.

### *Organigramme des réseaux de transmission*



<p style="text-align: center;"><b>PLAN NATIONAL D'INTERVENTION D'URGENCE</b></p> <p style="text-align: center;"><b>EN CAS DE POLLUTION MAJEURE PAR LES HYDROCARBURES ET SNPD EN MER</b></p>	<p>Rév. : 2014</p>
<p style="text-align: center;">TABLE DES MATIERES</p>	<p>Date : Page <b>60</b></p>

## **VII- Les risques et Scenario de pollution**

### **SCENARIO**

Un chalutier a percuté un pétrolier en pleine opération de chargement à Djeno occasionnant un déversement important d'hydrocarbures dont les nappes ont vite atteint l'embouchure de la LOUAYA et ont commencé à dériver vers la côte sauvage.

Alerte, l'Etat Major de Commandement a été convoqué par le Préfet du Département de Pointe-Noire pour y faire face.

L'exercice a mis côte à côte et de façon efficace, les administrations, l'Association des Opérateurs Pétroliers du Congo (AOPC), les collectivités locales et les Organisation Non Gouvernementales (ONG) qui se sont réparties en (quatre) cellules incluant la Cellule antipollution du Ministère des Hydrocarbures (CAPOL) à savoir :

- la cellule d'évaluation ;
- la cellule opérations ;
- la cellule logistique ;
- la cellule finances.

Le matériel utilisé pour l'exercice était composé de :

- un hélicoptère ;
- trois navires de type supply-boat ;
- des barrages flottants ;
- des skimmers;
- des équipements de protection individuelle ;
- des bacs et poubelles de récupération des déchets ;
- du matériel de nettoyage (râteaux, pelles, brouettes) ;
- des tentes etc.

Le matériel a été mis à disposition par les sociétés pétrolières regroupées au sein de l'AOPC.

Les équipes mises en place pour la lutte contre cette pollution ont pris toute une journée pour venir à bout de cette marée noire et ont accumulé une expérience certaine sur le terrain en matière de mise en œuvre du Plan National d' Intervention d' Urgence.

<p style="text-align: center;"><b>PLAN NATIONAL D'INTERVENTION D'URGENCE</b></p> <p style="text-align: center;"><b>EN CAS DE POLLUTION MAJEURE PAR LES HYDROCARBURES ET SNPD EN MER</b></p>	<p>Rév. : 2014</p>
<p style="text-align: center;">TABLE DES MATIERES</p>	<p>Date : Page <b>61</b></p>

## **PARTIE – C - FORMULAIRE, ANNUAIRE ET DONNEES.**

<p align="center"><b>PLAN NATIONAL D'INTERVENTION D'URGENCE</b></p> <p align="center"><b>EN CAS DE POLLUTION MAJEURE PAR LES HYDROCARBURES ET SNPD EN MER</b></p>	Rév. : 2014
TABLE DES MATIERES	Date : Page <b>62</b>

**PRIMATURE**

FONCTIONS	ADRESSES	TELEPHONES	FAX
1- Premier Ministre	Brazzaville		
2- Vice Premier ministre	Brazzaville		
3- Directeur de Cabinet			

**MINISTERE DES TRANSPORTS ET DE L'AVIATION CIVIL**

FONCTIONS	ADRESSES	TELEPHONES	FAX
1 – Directeur de Cabinet du MTMMM	B.P. 1500 Brazzaville	05 539 04 93 04 4152	
2 – Conseiller à la Marine Marchande	BP 15000 Brazzaville	05 537 36 62 06 937 36 62	
3 - Directeur Général de la Marine Marchande	B.P. 1107 - PNR	94. 01.07	94. 48.32
Coordonnateur du PNIU	B.P. 1107 - PNR	06 664 40 90	
2 - Directeur de la Navigation et Sécurité	B.P. 1107 - PNR	94. 01.07	94. 48.32
Maritimes		94. 44.69	
3 - Inspecteur du Milieu Marin	B.P. 1107 - PNR	94. 01.07	94. 48.32
		94. 44.69	
4 - Commandant du Port Autonome de PNR	B.P. 711	05 537 35 42	
5 - Directeur Régional ANAC		94. 14.34	94. 73.38
6 - Chef Division Météo Maritime	B.P. 780	94. 14.34	94. 73.38

**MINISTERE DE L'ENVIRONNEMENT**

FONCTIONS	ADRESSES	TELEPHONES	FAX
1 - Directeur Général de l'Environnement	B.P. 958 -BZV	06.882.38.45	
2 - Directeur des Pollutions et des Nuisances	B.P. 958 -BZV		
3 - Directeur de la Protection des Ecosystèmes Naturels	B.P. 958 -BZV		
5 - Directeur Départemental de l'Environnement P/N	B.P. 1.089 - PNR	650 58 66	

**MINISTERE DES HYDROCARBURES**

FONCTIONS	ADRESSES	TELEPHONES	FAX
1 - Directeur de la Cellule Antipollution	Pointe Noire	667 88 60	
2 – Chef de Service Réglementation CAPOL	Pointe Noire	563 68 63	06 662 63 18
3 – Directeur de l'Exploration et de l'Exploitation	Brazzaville	81 58 23	
4 - Directeur Régional des Hydrocarbures	Pointe Noire	669 88 00	05 559 61 59



<p style="text-align: center;"><b>PLAN NATIONAL D'INTERVENTION D'URGENCE</b></p> <p style="text-align: center;"><b>EN CAS DE POLLUTION MAJEURE PAR LES HYDROCARBURES ET SNPD EN MER</b></p>	Rév. : 2014
<p style="text-align: center;">TABLE DES MATIERES</p>	Date : Page <b>63</b>

**MINISTERE DE LA DEFENSE**

FONCTIONS	ADRESSES	TELEPHONES	FAX
1 - Commandant de la Zone Militaire de Défense n° 1 (René BAKANA)		05558 27 05	
2 - Commandant du 31ème Groupement Naval		06 665 58 55	
3 - Chef de Division Instruction du 31ème Groupement Naval	BP 605	533 43 51	
4 – Commandant de la Brigade Côtière		559 15 54	

**MINISTERE DE L'INTERIEUR**

FONCTIONS	ADRESSES	TELEPHONES	FAX
1 - Préfet de Pointe Noire			
2 - Préfet du Kouilou			
3 - Maire de la Ville de Pointe-Noire (VIAUDO)		06 650 10 00	
4 - Chef de District			
5 - Directeur Départemental de la Police Nationale Jean Louis EPELE)		06662 80 53 05562 07 47	

**MINISTERE DE LA COMMUNICATION**

FONCTIONS	ADRESSES	TELEPHONES	FAX
1 - Directeur Général de la Radio et de la Télévision Congolaise			
2 - Directeur de la Radio Pointe-Noire			

**MINISTERES DES POSTES ET TELECOMMUNICATIONS**

FONCTIONS	ADRESSES	TELEPHONES	FAX
1 - Directeur Général de Télécommunications	BZV		
2 - Directeur Départemental de Télécommunications	PNR		

**MINISTERE DE LA SANTE**

FONCTIONS	ADRESSES	TELEPHONES	FAX
1 - Directeur Départemental de la Santé			
2 - Directeur du Centre d'Hygiène			

**MINISTERE DES TRAVAUX PUBLICS**

FONCTIONS	ADRESSES	TELEPHONES	FAX
1 - Directeur Régional de Travaux Publics			

<p align="center"><b>PLAN NATIONAL D'INTERVENTION D'URGENCE</b></p> <p align="center"><b>EN CAS DE POLLUTION MAJEURE PAR LES HYDROCARBURES ET SNPD EN MER</b></p>	<p align="right">Rév. : 2014</p>
<p align="center">TABLE DES MATIERES</p>	<p align="right">Date : Page <b>64</b></p>

**MINISTERE DE LA PECHE**

FONCTIONS	ADRESSES	TELEPHONES	FAX
1 - Directeur Interdépartemental de la Pêche	BP 543	556 71 61	

**MINISTERE DES MINES**

FONCTIONS	ADRESSES	TELEPHONES	FAX
1 - Directeur Départemental des Mines  (AWOUA GATALI GONGA)		05 553 95 97	

**TOTAL E&P-CONGO B.P. 761 - POINTE-NOIRE - B.P. 405 - BRAZZA**

FONCTIONS	ADRESSES	TELEPHONE BUREAU	FAX
1 –Directeur Technique		94 60 03 / 66 27 925	94 60 12
1 - Permanence 24 H/24		94. 64.44	
2 - Chef Division Exploitation		94. 62.21	94. 67.52
3 - Chef Division HSE		94. 67.25	94. 67.24
4- HSE		06 662 79 14	
5- HSE		06 662 79 55	

**ENI CONGO B.P. 706 - POINTE-NOIRE**

FONCTIONS	ADRESSES	TELEPHONE BUREAU	FAX
1 - Chef Opérations DITE		94. 03.08	94. 11 54
2 - Chef Division HSE – QR 3- HSE		05 770 01 06 05 550 11 01	94. 29 03

**CONGO REP CMS NOMEKO B.P. 212 - POINTE-NOIRE**

FONCTIONS	ADRESSES	TELEPHONE BUREAU	FAX
1 - Directeur Général		664 58 09	94 13 76
2 - Directeur Opération		664 58 07	
3 - Directeur HSE		557 60 10	
4- HSE		05 320 62 05	
5- HSE		05 557 46 88	

<p align="center"><b>PLAN NATIONAL D'INTERVENTION D'URGENCE</b></p> <p align="center"><b>EN CAS DE POLLUTION MAJEURE PAR LES HYDROCARBURES ET SNPD EN MER</b></p>	Rév. : 2014
TABLE DES MATIERES	Date : Page <b>65</b>

**CHEVRON B.P. 1.295 - POINTE-NOIRE**

FONCTIONS	ADRESSES	TELEPHONE BUREAU	FAX
1 - Directeur Général		94. 51.10	94. 15.02
2 - Directeur Adjoint (Responsable		94. 11.70	94. 15.02
Environnement			
3 - ING. PROJET		94. 11.71	94. 15.02

**CORAF B.P. 755 - POINTE-NOIRE**

FONCTIONS	ADRESSES	TELEPHONE BUREAU	FAX
1 - Chef Opérations		94. 22.85	94. 12.83
2 - Chef Service Sécurité		94. 22.85	94. 12.83
3 - Adjoint Chef Sce Sécurité		94. 22.85	94. 12.83

**SNPC B.P. - POINTE-NOIRE**

FONCTIONS	ADRESSES	TELEPHONE BUREAU	FAX
1 - Sce Sécurité		94. 19.91	

**POINTS FOCaux GIWACAF**

PAYS	ADRESSES	TELEPHONE BUREAU	FAX
1- Angola			
2- République Démocratique du Congo			
3- Gabon			
4- Cameroun			
5- Guinée			