

RAPPORT D'ACTIVITÉS ET D'OBSERVATION EXERCICE NATIONAL « SAMAREX 2019 : TESTER LE DISPOSITIF DE LUTTE CONTRE LA POLLUTION

Dakar, Sénégal
10-12 décembre 2019

Global Initiative for Western, Central and Southern Africa

Objectifs p.14

Activités p.15

Évaluations p.25

Recommandations p.30

Organisé par la Haute
Autorité chargée de la
coordination de la
Sécurité maritime, de la
Sûreté MARitime et de la
protection de
l'environnement marin



NOTE

Le présent document a été élaboré dans le cadre de l'Initiative mondiale pour l'Afrique occidentale, centrale et australe, à titre de contribution à la mise en œuvre de l'action biennale prévue pour cette Initiative. Les appellations employées dans ce document et la présentation des données qui y figurent n'impliquent de la part de l'OMI ou de l'IPIECA aucune prise de position quant au statut juridique des États, territoires, villes ou zones, ou de leurs autorités, ni quant au tracé de leurs frontières ou limites.

This document has been prepared within the framework of the Global Initiative for West, Central and Southern Africa as a contribution to the implementation of the biennial action envisaged for this Initiative. The designations employed and the presentation of the material in this document do not imply the expression of any opinion whatsoever on the part of the IMO or IPIECA concerning the legal status of any State, Territory, city or area, or of its authorities, or concerning the delimitation of its frontiers or boundaries.

Ce document peut être téléchargé à partir du site www.giwacaf.org et doit être cité comme suit à des fins bibliographiques :

/

This document can be downloaded from www.giwacaf.org and should be cited as follows for bibliographic purposes:

GI WACAF/ IMO/ IPIECA. 2019. Rapport de la mission d'observation, Exercice « SAMAREX 2019 », pour le Sénégal 10-12 décembre 2019. 79 p.



Executive summary

Title of the Workshop: National oil spill response exercise “SAMAREX 2019” of Senegal.

Hosted & organized by: HASSMAR, the authority in charge of coordinating maritime safety, security and protection of the marine environment.

Venue and date: Dakar Naval Base, Senegalese Navy General Staff building, Dakar, Senegal, 10-12 December 2019.

Type of event: Fourth edition of the national large-scale maritime safety, security and protection of the marine environment drill, including deployment of oil spill response equipment at sea.

Number of participants: 76 participants were registered for the oil spill response exercise conducted on the 11th December 2019. The list of delegates is attached in Annex 5 of this report.

Supported by: This consultancy mission was supported by IMO and IPECA within the framework of the GI WACAF Project.

Objectives: The objectives of this activity were to:

- test the coordination of the National Crisis Committee;
- test in real life situation the National Oil Spill Contingency Plan of Senegal;
- gather comments and observations from the various stakeholders attending;
- analyse all the evaluation report and update the NOSCP implementation accordingly;
- train local and national authorities involved in the NOSCP implementation to respond effectively to an oil spill; and
- practice on several identified aspects related to oil spill response, such as crisis communication and boom deployment.

Following an invitation by HASSMAR, the lead authority in charge of the set-up and delivery of this real scale exercise, a GI WACAF expert was sent to Dakar to observe and assess the national exercise.

Summary of activities:

This fourth edition of the SAMAREX exercise focused on three topics: maritime security, oil spill response and marine search and rescue, in accordance with the provisions of the SURMAR, POLMAR and SAR contingency plans. These three exercises were planned respectively for December 10, 11 and 12, 2019, at the premises of the Navy's Centre for the Coordination of operations (Centre de Coordination des Opérations de la Marine nationale).

All three scenarios of the drills took place on waters under Senegalese jurisdiction and respected the current maritime trends relative to drug trafficking by sea as well as future offshore activities. In particular, the use of helicopter to transport oil installations personnel and the risk of accidents that could cause oil pollution, as a result of the traffic increase of oil tankers.

This report will mainly cover the marine pollution exercise conducted during the second day.



First day was dedicated to the opening session of the SAMAREX exercise and to conduct the maritime security drill:

- Opening remarks from the Chief of Naval Staff, Rear admiral Momar Diagne (Annex 6);
- Presentation of the HASSMAR and of the 2019 edition of the SAMAREX Exercise from the General Secretary of the High Authority in charge of maritime Safety and Security and Marine Environment Protection Coordination (HASSMAR), Captain Oumar Wade;
- Opening statement from his Excellency Diatourou Ndiaye, Minister, Deputy Secretary-General of the Presidency of the Republic of Senegal (Annex 6).

The exercise took place from 12H30 to 16H45 and started with the initial briefing which included the following scenario elements:

- A fishing boat located off Cap Skiring, was suspected of transshipping a large quantity of drugs to Senegal from a cargo ship coming from South America.
- Researches were conducted to track the vessel by naval means of the National Navy and by an aircraft of the National Air Force. The fishing boat was finally intercepted by a patrol vessel of the Navy. However, the captain of the fishing vessel succeeded to escape after he refused to comply with orders to stop and allow access on board of a visiting team from the Special Forces.
- The patroller managed to intercept the vessel. Its inspection team boarded the vessel and took possession of the vessel and its cargo.
- The members of the National Crisis Committee were called to participate in the response and coordinate the different units (operations, logistics, administration & finance, communication).

The Marine Pollution exercise took place during the second day, from 10H00 to 16H45. Following the initial briefing, the members of the National Crisis Committee were called to join their units and participate in the response. The below information was provided to launch the drill:

- An oil tanker (MT OIL & GAS) chartered by the African Refining Company (SAR) collided with a trawler south of the island of Gorée. The tanker's captain contacted the Maritime Rescue Coordination Centre (MRCC-Dakar) to report that the vessel had a breach on the hull and that 600 tons of Bonny Medium crude oil was spilled at sea. He also reported that the engine room was flooded with water and the engines were unavailable.
- Following the briefing, the Secretary General of the HASSMAR approved the initial response plan provided by the Operations Unit and let the units continue the response.
- The exercise included the deployment of containment equipment at sea provided by the SAR and vessels from the Navy (Fouladou, Boluda).

A debriefing with all participants was conducted at the end of the day.

The SAMAREX 2019 ended with a Search and Rescue exercise, conducted on the third day, from 11H00 to 16H45. The initial statement informed the members of the NCC that:

- An AW 139 helicopter from the company FLY Helicopter, registered 6V-SAR, disappeared from radar screens while carrying passengers between an oil platform, located 60 nautical miles, off Dakar, and the Léopold Sédar Senghor Military Airport (AMLSS) in Yoff. The Dakar Rescue Coordination Centre (CCS) informs the MRCC in order for them to take all appropriate actions.

The drill ended with a general debriefing for the SAMAREX exercise.

Lessons learnt from the Oil Spill Preparedness and Response Exercise:

Positive points

- Support from the Presidency of the Republic of Senegal for the SAMAREX exercise, with the presence of the Deputy Secretary-General;
- Large mobilisation of members of the National Crisis Committee, with the involvement of over 60 representatives of various ministries, administrations, army and national agencies;
- Participation of industry stakeholders (Woodside, OSRL, SAR), riparian countries (Mauritania, Gambia, Mali, Guinea) as well as regional organizations (CRESMAO, GI WACAF project);
- Ambitious drill allowing to examine recently developed procedures for the incident management units involved during the mobilisation of the "POLMAR plan" (National Oil Spill Contingency Plan);
- Simultaneous deployment of oil spill response equipment at sea;
- Assessment team in place to review the National Crisis Committee and overall organisation, running and procedures.

Improvements points

- No practical test of the operational interfaces between the POLMAR Plan and the ORSEC emergency management system and lack of involvement of local administrations considering that the spill was reaching the coast quite rapidly;
- Need to integrate into the POLMAR Plan procedures or guidelines: additional heading such as waste collection, storage and treatment;
- Communication means inside the crisis cells and development of a unified electronic logbook in order to allow the members of the National Crisis Committee to monitor all the exchanges (inbox/outbox);
- Development of a response plan based on appropriate assessment of the characteristics and behaviour of the product and the risks for responders to deploy containment and recovery equipment at sea;
- Frequent briefings between the heads of the National Crisis Committee cells and the National Coordinator of the response;
- Training of the Communication & Public Relations unit in oil spill incident management in order to improve their communication and press releases.

An assessment of the exercise objectives is proposed in sections 5.2 and detailed in Annex 3.

Recommendations:

Strategic recommendations for decision-makers are proposed (in section 6) focused on the following priority topics:

- National incident management organization structure and running;
- National and local personnel involved in oil spill response;
- National Oil Spill Contingency Plan "POLMAR Plan";
- Oil spill response specialized equipment and support;



- Training and exercises;
- Communication & public relations.

These recommendations are further detailed in technical recommendations (cf 6.2).



Sommaire

EXECUTIVE SUMMARY	3
ACRONYMES	8
1. PRÉSENTATION DU PROJET GI WACAF	11
2. INTRODUCTION	11
3. OBJECTIFS ET RÉSULTATS ATTENDUS DE L'EXERCICE	14
4. ACTIVITÉS MENÉES	15
4.1. PRÉPARATION	15
4.2. EXERCICE POLMAR	15
4.2.1. OUVERTURE DE L'EXERCICE SAMAREX 2019 – 10 DECEMBRE	15
4.2.2. PHOTO DE GROUPE.....	16
4.2.3. RAPPEL DU SCENARIO POLMAR – 11 DECEMBRE.....	16
4.2.4. PHASE D'ALERTE	16
4.2.5. MOBILISATION DU CNC ET ACTIONS DE LUTTE EN MER.....	19
4.2.6. CLOTURE DE L'EXERCICE SAMAREX – 12 DECEMBRE.....	24
5. EVALUATIONS	25
5.1. ÉVALUATION TECHNIQUE DE L'EXERCICE	25
5.2. ÉVALUATION DES OBJECTIFS DE L'EXERCICE	27
6. RECOMMANDATIONS.....	30
6.1. RECOMMANDATIONS STRATEGIQUES – R.S.....	30
6.2. RECOMMANDATIONS TECHNIQUES – R.T.	33
7. CONCLUSION	40
ANNEXE 1 – PRESENTATION DU PLAN POLMAR	41
ANNEXE 2 – CHRONOLOGIE PREVUE DE L'EXERCICE	46
ANNEXE 3 – GRILLE D'EVALUATION DETAILLEE DE L'EXERCICE 2019	49
ANNEXE 4 – ENTITES PREVUES A L'EXERCICE	56
ANNEXE 5 – PARTICIPANTS A L'EXERCICE POLMAR	59
ANNEXE 6 – ALLOCUTIONS D'OUVERTURE	63
ANNEXE 7 – ORDRE D'EXERCICE NATIONAL SURMAR-POLMAR ET SAR.....	70



Acronymes

Acronymes	Définitions
ADIE	Agence De l'Informatique de l'Etat
AEM	Action de l'Etat en Mer
AJE	Agence Judiciaire de l'Etat
AMP	Aires Marines Protégées
AMLSS	Aéroport Militaire Léopold Sédar Senghor
ANACIM	Agence Nationale de l'Aviation Civile et de la Météorologie
ANAM	Agence Nationale des Affaires Maritimes
ASP	Association Sénégalaise des Pétroliers
AVURNAV	AVis URgent aux NAVigateurs
BNSP	Brigade Nationale des Sapeurs-Pompiers
CAFE	Chemical Aquatic Fate and Effects (Devenir et effets des produits chimiques dans le milieu aquatique)
CCO Air	Centre de Coordination des Opérations de l'Armée de l'Air
CCO Marine	Centre de Coordination des Opérations de la Marine nationale
CCS	Centre de Coordination de Sauvetage
Cedre	Centre de Documentation, de Recherche et d'Expérimentations sur les pollutions accidentelles des eaux
CERES :	Centre Régional de Recherches en Ecotoxicologie et Sécurité environnementale
CNC	Comité National de Coordination
COSAMA	COnsortium Sénégalais d'Activités MARitimes
COUS	Centre des Opérations d'Urgence Sanitaire
CROSS	Centre Régional Opérationnel de Surveillance et de Sauvetage
CSE	Centre de Suivi Ecologique
DAJC	Direction des Affaires Juridiques et Consulaires
DCT	Direction des Collectivités Territoriales
DEEC	Direction de l'Environnement et des Etablissement Classés
DGD	Direction Générale des Douanes
DGEFM	Direction de la Gestion et de l'Exploitation des Fonds Marins
DH	Direction des Hydrocarbures
DPC	Direction de la Protection Civile
DPM	Direction des Pêches Maritimes
DPN	Direction des Parcs Nationaux
DPSP	Direction de la Protection et de la Surveillance des Pêches
DRN	Délégation générale au Renseignement National
DSA	Direction de la Santé des Armées
EMM	Etat-Major de la Marine
EPI	Équipement de Protection Individuelle
FDS	Fiche de Données de Sécurité



FIPOI	Fonds internationaux d'indemnisation pour les dommages dus à la pollution par les hydrocarbures
FSM	Force Spéciale Mer
GIS	Geographic Information System (voir SIG)
GI WACAF	Global Initiative for Western and Central Africa - l'Initiative mondiale pour l'Afrique occidentale, centrale et australe
HASSMAR	Haute Autorité chargée de la Sécurité maritime, de la Sûreté MARitime et de la protection de l'environnement marin
HC	Hydrocarbures
HNS	Hazardous Noxious Substances - Substances Nocives et Potentiellement Dangereuses
IMO	International Maritime Organization (voir OMI)
IMS	Incident Management System - Système de gestion des situations d'urgence
IOGP	International association of Oil & Gas Producers - Association internationale des producteurs de pétrole et de gaz
IOPC	International Oil Pollution Compensation Funds - Fonds international d'indemnisation des dommages dus à la pollution par les hydrocarbures
IPIECA	The global oil and gas industry association for advancing environmental and social performance - Association mondiale de l'industrie pétrolière et gazière pour l'amélioration des performances environnementales et sociales
MEDD	Ministère de l'Environnement et du Développement Durable
MEDEVAC	Medical Evacuation - Evacuation Médicale
MFA	Ministère des Forces Armées
MPA	Marine Protected Areas - Aires Marines Protégées (AMP)
MPEM	Ministère des Pêches et de l'Economie maritime
MRCC	Maritime Rescue Co-ordination Center - Centre de coordination des opérations de sauvetage en mer
MSAS	Ministère de la Santé et de l'Action Sociale
nds	Noeuds (1 mile nautique / hr, 1.852 m / hr, <>30.8 m/s)
NEBA	Net Environmental Analysis – analyse du bénéfice environnemental net
NOAA	National Oceanic and Atmospheric Administration - administration océanique et atmosphérique nationale des Etats-Unis d'Amérique
NOSCP	National Oil Spill Contingency Plan (Plan d'urgence national en cas de déversement d'hydrocarbures)
OMI	Organisation Maritime Internationale
OPRC 90	Convention on Oil Pollution Preparedness, Response and Co-operation 1990 – Convention internationale sur la préparation, la lutte et la coopération en matière de pollution par hydrocarbures
OPRC-HNS 2000	Protocol on Preparedness, Response and Co-operation to pollution Incidents by Hazardous and Noxious Substances, 2000 - Protocole de 2000 sur la préparation, la lutte et la coopération contre les événements de pollution par les substances nocives et potentiellement dangereuses
ORSEC	Organisations des Secours
OSC	On Scene Commander - Commandant des Opérations sur place
OSCP	Oil Spill Contingency Plan - Plan d'urgence en cas de déversement d'hydrocarbures
OSR-JIP	Oil Spill Response Joint Industry Project
OSRL	Oil Spill Response Limited
PAD	Port Autonome de Dakar
PETROSEN	Société des pétroles du Sénégal
PNIUM	Plan national d'Interventions d'urgence en mer



POLMAR (Plan)	Plan de lutte contre la POLLution MARine
RETEX	RETour d'EXpérience
SAMU	Service d'Assistance Médicale et d'Urgence
(Plan) SAR	Plan de recherche et de sauvetage en mer – Search and Rescue
SAR	Société Africaine de Raffinage
SCAT	Shoreline Cleanup Assessment Technique - opérations d'évaluation de la pollution du littoral
SG	Secrétaire Général
SIG	Système d'Information Géographique
SIMA	Spill Impact Mitigation Assessment - Évaluation de l'atténuation de l'impact des déversements
SIRN	Société des Infrastructures de Réparation navale de Dakar
SNPD	Substances Nocives et Potentiellement Dangereuses
SOPEP	Ship Oil Pollution Emergency Plan – plan d'urgence navire en cas de pollution accidentelles par hydrocarbures
STN	Société de Transit et de Négoce
(Plan) SURMAR	Plan de SUREté MARitime
URD	Union des Remorqueurs de Dakar
ZEE	Zone Economique Exclusive

1. PRÉSENTATION DU PROJET GI WACAF

L'Initiative Mondiale pour l'Afrique Occidentale, Centrale et Australe

Lancée en 2006, l'Initiative Mondiale pour l'Afrique Occidentale, Centrale et Australe (GI WACAF) est une coopération entre l'Organisation maritime internationale (OMI) et l'IPIECA, l'association mondiale de l'industrie pétrolière et gazière pour l'amélioration des performances environnementales et sociales, pour renforcer la capacité des pays partenaires à se préparer et à lutter face au risque de pollution en cas de déversement hydrocarbures.

L'objectif du Projet GI WACAF est de développer et consolider les systèmes nationaux de préparation et de lutte contre les déversements d'hydrocarbures de 22 pays d'Afrique occidentale, centrale et australe. Le Projet s'inscrit ainsi dans l'esprit des dispositions énoncées par la Convention Internationale de 1990 sur la préparation, la lutte et la coopération en matière de pollution par les hydrocarbures (Convention OPRC 90).

Pour remplir sa mission, le Projet GI WACAF met au point et organise des ateliers, séminaires et exercices dont l'objectif est de communiquer sur les bonnes pratiques existantes dans tous les aspects de la préparation et de la lutte, en s'appuyant sur l'expertise et l'expérience provenant des gouvernements, de l'industrie et d'autres organisations exerçant dans ce secteur spécialisé. Pour préparer et mettre en œuvre ces activités, le Projet s'appuie sur un réseau dédié de points focaux issus des autorités nationales compétentes et des bureaux locaux de l'industrie pétrolière. La promotion de la coopération entre les différentes agences gouvernementales concernées, l'industrie pétrolière et l'ensemble des parties prenantes à l'échelle nationale, régionale et internationale est une composante clé du Projet lors de ces activités.

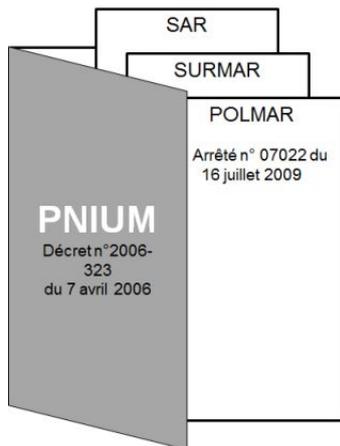
Le Projet GI WACAF est soutenu et financé par l'OMI et 7 compagnies pétrolières membres de l'IPIECA, à savoir BP, Chevron, ExxonMobil, Eni, Shell, Total et Woodside.



Pour plus d'information, merci de consulter [le site internet du Projet](#).

2. INTRODUCTION

Le Sénégal s'est doté en 2006 d'un Plan National d'Interventions d'Urgence en Mer (PNIUM). Il regroupe au sein d'un document unique différents plans d'intervention et notamment les plans afférents à la recherche et au sauvetage en mer (Plan SAR maritime), à la sûreté maritime (Plan SURMAR) et à la protection de l'environnement marin (Plan POLMAR). Ce dernier a été publié par l'arrêté N°07022 du 16 juillet 2009 et permet de « planifier, d'organiser et de coordonner l'action » des structures publiques et privées. Il prévoit l'adoption de nombreux plans sectoriels de prévention et de lutte contre la pollution marine, parmi lesquels les plans de l'industrie et des organismes à vocation maritime.



Le dispositif du Plan POLMAR est placé sous l'autorité du Secrétaire général de la Haute Autorité chargée de la Sécurité maritime, de la Sûreté MARitime et de la protection de l'environnement marin (HASSMAR), en tant que Coordonnateur national. Ce dernier est responsable de la section Opérations, la coordination et la conduite des opérations relatives au PNIUM. Il est assisté dans ses attributions par un état-major et par le Comité National de Coordination (CNC). Par ailleurs, il est représenté au niveau de chaque zone maritime par un délégué qui assure la coordination locale du Plan et d'un comité local de coordination.

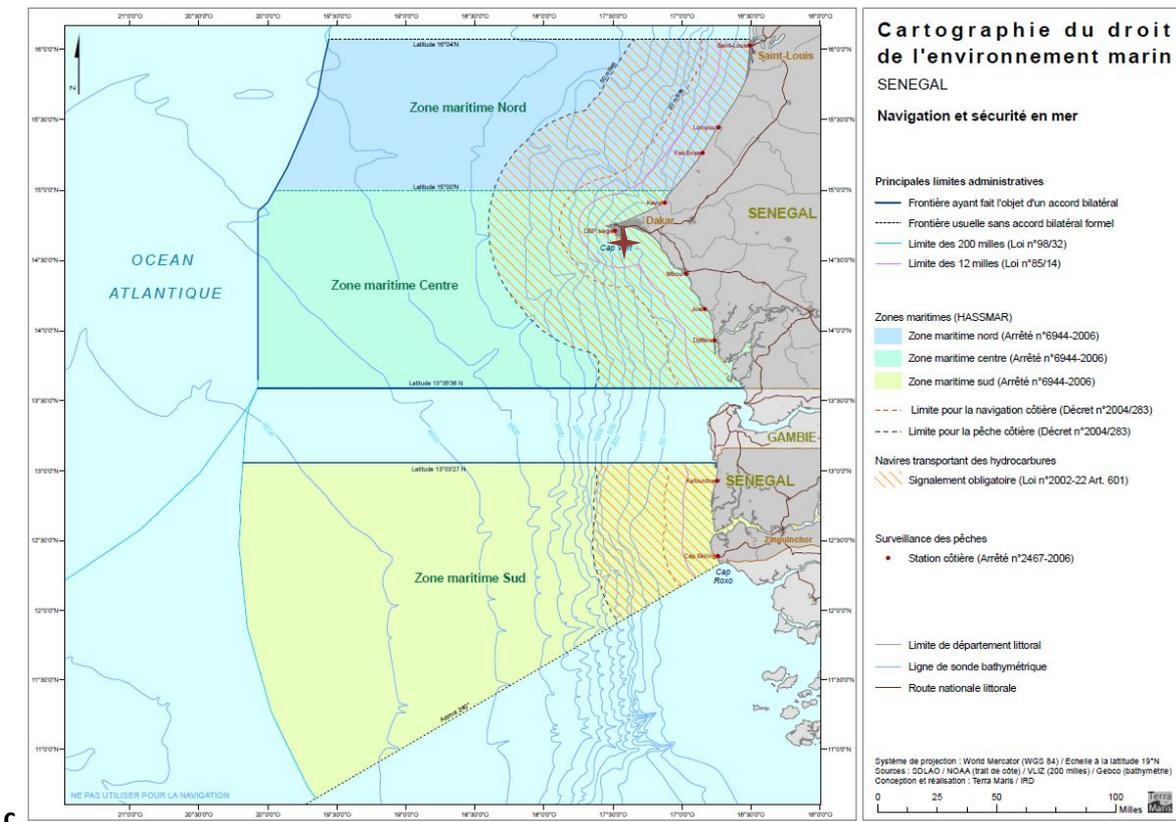


Figure 1 : Délimitation des zones maritimes et position de l'accident

(source : Atlas cartographique du droit de l'environnement marin, Bonnini M., Le Tixerant M., Ly I., Ould Zein A., CSRP- IUCN, Rapport de recherche, Janvier 2013, 112 pages)

Dans ce cadre, la HASSMAR organise depuis quatre ans un exercice annuel baptisé « SAMAREX » afin de tester, entre autres, les procédures d'alertes et les procédures relatives au bon fonctionnement du Comité National de Coordination (CNC). En 2018, cet exercice a été organisé à Dakar, entre le 26 et 27 décembre et a principalement porté sur le Plan SURMAR. En 2019, trois exercices ont été conduits afin d'évaluer les trois volets SURMAR, POLMAR et SAR. L'exercice POLMAR, s'est déroulé le 11

décembre et le scénario a porté sur un incident de pollution par hydrocarbures consécutif à un abordage entre un pétrolier, affrété par la SAR, et un chalutier au sud de l'île de Gorée.

À la demande de la HASSMAR et, afin de renforcer les excellentes relations de travail déjà existantes, le projet GI WACAF a dépêché sur place un observateur en la personne de :

- Vassilis Tsigourakos, ingénieur du Service Études et Formation, Cedre.

Comme convenu avec les autorités sénégalaises, le consultant du projet GI WACAF était présent uniquement à titre d'observateur/évaluateur avec les autres membres de l'équipe d'évaluation, sans prendre part à l'exercice.

Lors de cet exercice, l'organisation nationale a été testée suite à un incident sur la Zone Maritime Centre (position initiale de l'incident : L=14°35,5'N ; G=017°17,5' W soit dans le SE de Gorée à 06 nautiques, dans le travers de Touba Dialaw). Il a permis d'évaluer la coordination de la réponse entre le Coordonnateur national et son délégué qui assure la coordination locale du Plan, ainsi que le MRCC et les différentes sections du CNC.

Le présent document rend compte des activités menées et des contraintes identifiées dans le cadre de cet exercice national et propose des recommandations basées sur les observations du consultant GI WACAF. Ce dernier a effectué un débriefing « à chaud » avec les membres de l'équipe d'évaluation et le Secrétaire Général de la HASSMAR.

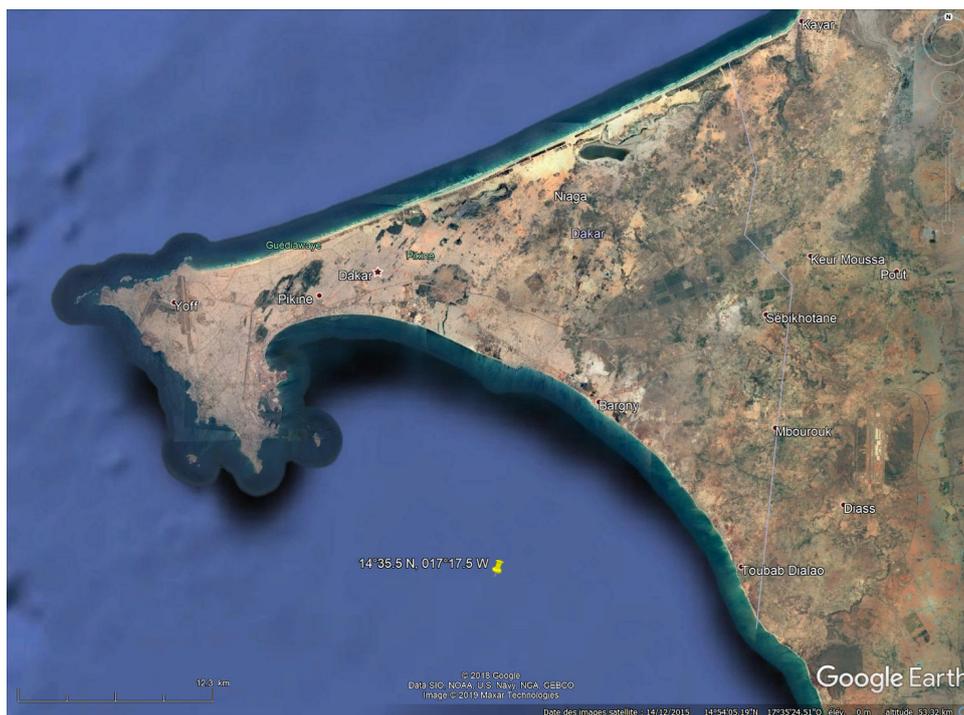


Figure 2 : Position initiale de l'accident (Source : Google Earth)

3. OBJECTIFS ET RÉSULTATS ATTENDUS DE L'EXERCICE

Le **but** de l'exercice SAMAREX 2019 fixé par la HASSMAR¹ était de :

« Préparer les administrations parties prenantes à l'action de l'Etat en mer à la gestion d'une situation d'urgence et à entraîner et tester les capacités des acteurs opérationnels ».

Les **objectifs principaux** de l'exercice POLMAR devaient permettre de :

- « évaluer la capacité de coordination du MRCC à faire face à une situation d'urgence ;
- tester les procédures d'alerte (maritimes et aéronautiques) ;
- tester les procédures de convocation du CNC ;
- évaluer les relations fonctionnelles entre les sections du CNC ;
- évaluer la communication entre les différentes sections du CNC ;
- entraîner les participants et de les familiariser avec les plans et procédures en vigueur ;
- tester les plans sectoriels des parties prenantes concernées ;
- familiariser le personnel à la gestion de l'interface mer-terre (Plan POLMAR/Plan ORSEC) ;
- entraîner le personnel dans le cadre de la gestion d'une urgence en mer ;
- tester les capacités techniques et tactiques des unités de lutte contre la pollution. »

Les **objectifs spécifiques** étaient :

DU POINT DE VUE DE L'EXERCICE :

<p>- Familiariser les parties prenantes du CNC sur la mise en œuvre du PNIUM et définir clairement leurs rôles dans la gestion d'une crise de pollution marine.</p>	<ul style="list-style-type: none"> ▶ Participation de tous les membres du CNC sur la mise en œuvre du plan POLMAR. ▶ Présentation par le SG de la HASSMAR du fonctionnement du PNIUM et de la coordination interministérielle dans le cadre du CNC. ▶ Utilisation et vérification des nouvelles procédures pour les sections du CNC.
<p>- Evaluer les moyens logistiques disponibles au niveau national.</p>	<ul style="list-style-type: none"> ▶ Mobilisation d'équipements pouvant servir aux opérations de lutte antipollution et moyens logistiques disponibles au niveau national (moyens publics et moyens privés).

DU POINT DE VUE DE LA SENSIBILISATION DES INDUSTRIELS :

<p>- Informer les industriels sur les missions de la HASSMAR, sur les dispositions obligatoires pour les opérateurs et les collaborations possibles en cas de lutte contre un déversement d'hydrocarbures.</p>	<ul style="list-style-type: none"> ▶ Participation de Woodside, d'OSRL, de la SAR et d'autres acteurs privés dans les sections du CNC pour la gestion de l'incident.
--	---

¹ Source : Ordre d'Exercice National SURMAR-POLMAR et SAR : N°48/HASSMAR/SG du 09 décembre 2019 (cf. Annexe 7).

4. ACTIVITÉS MENÉES

4.1. Préparation

Le consultant du GI WACAF est arrivé à Dakar le 9 décembre ainsi qu'un certain nombre d'observateurs des délégations des pays voisins. Les participants des autorités administratives et des partenaires privés venaient principalement de Dakar.

Selon l'Ordre d'Exercice National un briefing général s'est tenu également le lundi 9 décembre à 10 heures au CCO de la Marine Nationale pour la présentation de l'exercice. L'observateur GI WACAF n'était pas présent pour cette réunion du fait de son arrivée le 9 décembre au soir.

4.2. Exercice POLMAR

4.2.1. Ouverture de l'Exercice SAMAREX 2019 – 10 décembre

L'exercice a été ouvert lors d'une cérémonie officielle le 10 décembre à 10h00 par le Chef d'Etat-Major de la Marine Nationale, le Contre-Amiral Momar Diagne. Le Secrétaire Général de la HASSMAR, le Commandant Oumar Wade, a poursuivi par une présentation du rôle et des missions de la HASSMAR et du fonctionnement du CNC. L'ouverture de l'exercice s'est finalisée par une allocution de M. le Ministre, Secrétaire général adjoint de la présidence de République du Sénégal, M. Diatourou Ndiaye (cf. Annexe 6).



Figure 3 : Allocutions d'ouverture de l'Exercice SAMAREX 2019

4.2.2. Photo de groupe

Suite aux allocutions d'ouverture une photo de groupe a été réalisée à la base navale de Dakar.



Figure 4 : Photo de groupe (Source : HASSMAR)

4.2.3. Rappel du scénario POLMAR – 11 décembre

Source : Ordre d'Exercice National SURMAR-POLMAR et SAR : N°48/HASSMAR/SG du 09 décembre 2019. (cf. Annexe 7)

« Un pétrolier affrété par la Société Africaine de Raffinage (SAR) entre en collision avec un chalutier au sud de l'île de Gorée.

Le commandant du pétrolier contact le MRCC-Dakar pour rendre compte que le navire a une brèche sur la coque et qu'une importante quantité d'hydrocarbures se déverse en mer.

La salle des machines est envahie par l'eau et les moteurs sont indisponibles. ».

4.2.4. Phase d'alerte

L'incident survient le 11 décembre à 09h00. Divers messages ont été réellement effectués afin de tester la chaîne d'alerte et de notification (conformément au PNIUM et son Plan POLMAR) :

- Le message d'alerte a été envoyé par la cellule d'animation vers le MRCC puis transféré au Centre de Coordination des Opérations de la Marine Nationale ;

- Au vu de l'importance de la situation et afin de déclencher et mettre en œuvre le Plan POLMAR, le MRCC alerte la HASSMAR et réalise un point de situation devant le Coordonnateur national ;

Voici les éléments transmis par le Chef du MRCC au Secrétaire Général de la HASSMAR lors du briefing initial effectué à 10H00 :

- **Nature incident** : collision entre un pétrolier dénommé « MT Oil & Gaz » et un navire de pêche ;
 - Présence d'une brèche à bord du pétrolier de plusieurs mètres sur la coque, côté tribord et déversement d'une importante quantité d'hydrocarbures ;
 - L'équipage du pétrolier a pu arrêter la voie d'eau au niveau de la salle de machines ;
 - Le pétrolier n'est plus manœuvrant ;
 - Dégâts importants à l'étrave du chalutier ne compromettant pas sa stabilité ;
 - Le commandant décide de revenir au port de Dakar ;
- **Position de la nappe** : SE de Gorée à 7,6 Nqs et dérive vers la côte (L 14°35,5'N ; G 017°17,5' W);
 - Pétrole brut de type Bonny Medium ;
 - Première estimation de volume déversé à la mer : 600 T à partir de la cuve n°5 d'une capacité de 3000 T ;
- **Information sur le pétrolier MT Oil & Gaz** :
 - N° IMO : 9714458 ;
 - Jauge Brut : 2679 T ;
 - Destination : Dakar ;
 - Affréteur : SAR ;
- **Distance de la côte** :
 - 06 Nqs de Toubab Dialaw ;
 - 07 Nqs de la Pointe Rouge, à 08,2 Nqs de Gorée ;
 - Proximité avec zone sensibles : réserve naturelle de Poponguine / ZPP Ngaparou / Site patrimoine historique de Gorée ;
- **Météo** :
 - Etat de la mer : peu agitée à agitée ;
 - Vent : Nord Force 4 ;
 - Courant : 3 nœuds portant au 320° ;
 - Visibilité : Bonne ;
- **Mesures immédiates prises par pollueur / Plan sectoriel** :
 - Opérations de lutte contre le sinistre ;
 - Mise en œuvre des moyens d'assèchement au regard de la taille de la brèche ;
 - Isolement local sinistré ;
- **Situation générale de sécurité** : dangers, risques, menaces
 - Risque de pollution dans les zones sensibles (probabilité de déversement de 3000T) ;
 - Risque que les nappes de pétrole arrivent vers la côte et les plages ;
 - Contamination et destruction des espèces animales et de la biodiversité ;
 - Menaces sur la santé des hommes ;

- Impact sur le trafic maritime ;
 - Impact sur la pêche artisanale ;
 - Impacts économiques et écologiques ;
- **Mesures prises :**
 - Diffusion Safety Net et AVURNAV ;
 - Mise en œuvre d'un moyen naval de la Marine nationale ;
 - Mise en œuvre d'un moyen aérien pour caractéristiques nappes ;
 - Inventaire des moyens de lutte à bord du pétrolier ;
 - Recensement des zones sensibles ;
 - **Objectifs :**
 - En cours :
 - Sécurisation du pétrolier ;
 - Suivi évolution de la nappe par moyen aérien ;
 - Déploiement des moyens de confinement des différentes administrations ;
 - Coordination des opérations de lutte antipollution ;
 - Suivi du navire de pêche jusqu'au PAD et saisine des structures compétentes en vue d'une enquête maritime et éventuelle entrée au bassin ;
 - Futurs :
 - Prise en compte remorquage du pétrolier ;
 - Sécurité de la navigation ;
 - Intervention en mer et élaboration de la tactique de lutte ;
 - Protection du littoral avec la protection des zones sensibles ;
 - En cas d'arrivée de la nappe vers la côte :
 - Intervention sur le littoral : Intervention dans les ports et nettoyage des sites avec l'activation du plan ORSEC ;
 - Gestion des déchets : collecte-stockage temporaire –transport – élimination.
 - **Moyens engagés :**
 - En cours :
 - Un patrouilleur de la Marine nationale (autonomie de 02 jours) ;
 - Un aéronef de l'Armée de l'Air (autonomie de 03 heures) ;
 - Futurs :
 - 1 remorqueur BOLUDA ;
 - 1 remorqueur de STN ;
 - 1 barrage de 200 m de la SAR ;
 - 1 équipe de prélèvements ;
 - Barge de récupération et éventuellement cuves de stockage à terre ;
 - Avertir les autorités gambiennes ;
 - Mettre en place moyens de dépollution des sites à terre. Au regard de la nappe, les moyens nationaux sont insuffisants -> prévoir des moyens de confinement.

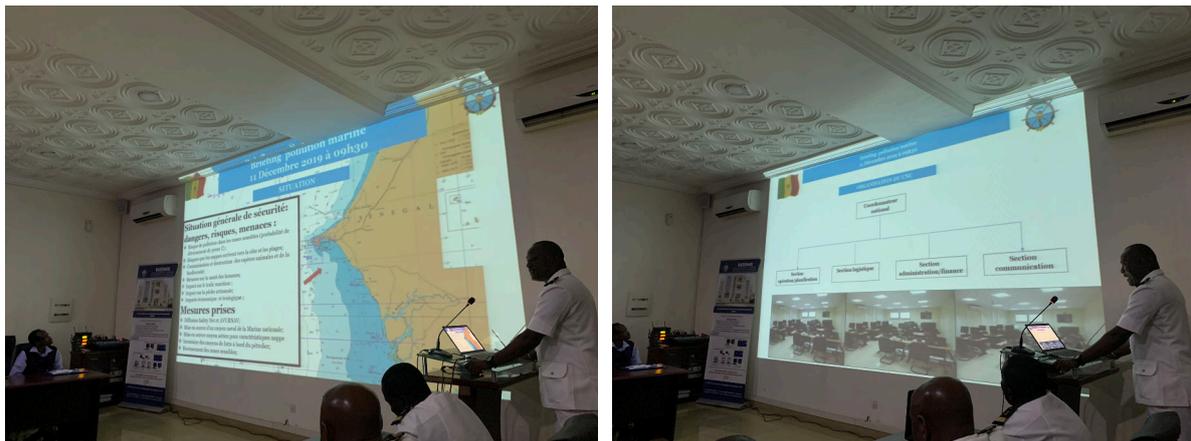


Figure 5 : Briefing initial devant le SG de la HASSMAR

Au terme de ce briefing initial, le Secrétaire Général a validé les actions proposées par le Chef du MRCC, en insistant sur le besoin de suivi de la nappe et de l'évolution de la situation, et a demandé aux membres du CNC de rejoindre leur section afin de mettre en œuvre les actions nécessaires dans le cadre du Plan POLMAR.

4.2.5. Mobilisation du CNC et actions de lutte en mer

Les activités de l'exercice combinaient le travail du CNC en salle (Etat-Major de la Marine) et un déploiement de moyens en mer (au large de Dakar).

ACTIVITES DU CNC EN SALLE

Les participants, membres du CNC, se sont retrouvés dans les locaux de l'Etat-Major de la Marine et plus précisément dans la salle de réunion utilisée par le Centre de Coordination des Opérations de la Marine nationale, dans laquelle l'exercice s'est déroulé.

L'organisation générale théorique du CNC en sections est présentée dans : l'Annexe 1 – Présentation du plan POLMAR, p.41.

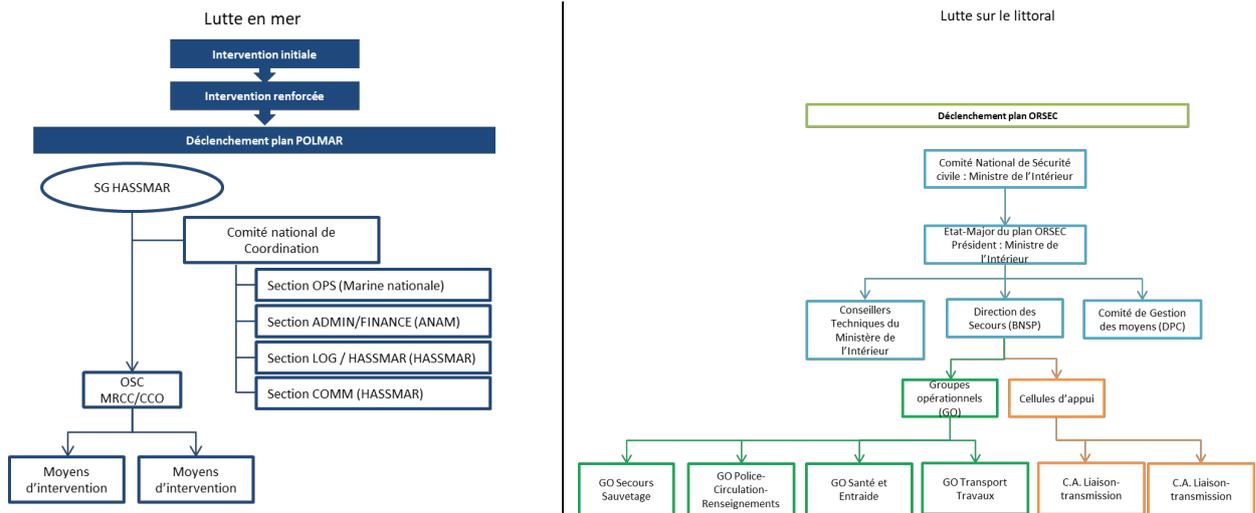


Figure 6 : Schéma représentant l'organisation des autorités sénégalaises en cas de pollution marine accidentelle

La section Opérations a travaillé essentiellement sur la définition des stratégies de lutte, sur la stabilité du navire et l'identification des zones littorales menacées. Elle a également travaillé sur le colmatage la brèche en identifiant une société spécialisée et parallèlement elle a dirigé les actions de confinement/récupération de la nappe et de suivi de la dérive.

- Un briefing a eu lieu 2 heures après le début de l'exercice et à la fin de celui-ci pour faire une synthèse au Secrétaire Général et aux autres membres du CNC. La section Opérations a établi une image de la situation avec les informations disponibles, avec une prévision de la dérive des nappes et des zones côtières menacées par des potentiels arrivages et en définissant un plan d'action – voir ci-contre.
- La lutte en mer a été considérée comme limitée (les nappes dérivant rapidement sur le littoral – arrivages à partir de 14H00). Des efforts se sont concentrés sur les aspects communication, liaison et déclenchement du Plan ORSEC.

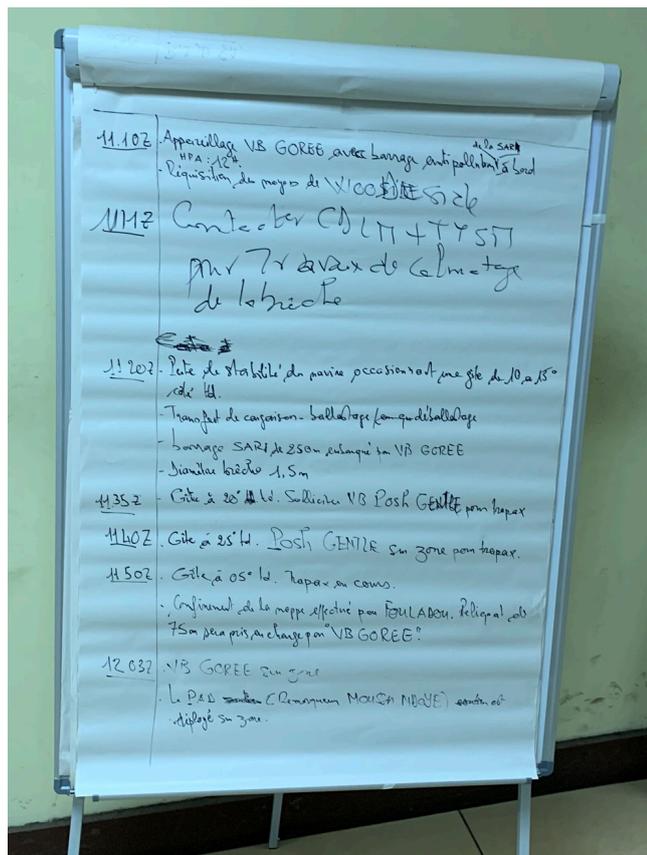


Figure 7 : Affichage des opérations de la section Opérations



Figure 8 : Briefing de mi-journée par le chef du MRCC

- La section Logistique a géré le recensement des moyens disponibles dans le pays, selon les besoins exprimés pour l'incident, à la fois pour la gestion de la lutte antipollution et pour les travaux de stabilité du navire (travaux sous-marins).
- La section Administration et Finances a travaillé sur les instruments de réquisition permettant une mobilisation rapide des moyens, sur la demande d'assistance internationale et sur l'interaction avec le MPEM et MEDD pour les sites pouvant être impactés.
- La section Communication et Relations Publiques a travaillé sur un plan de communication de crise en mettant en œuvre plusieurs actions de communication (Information du grand public, activités de sensibilisations, gestion des relations presse et de la famille des victimes, gestion de la communication interne au sein du CNC).
- La cellule "évaluation synthèse" de la section "planification et opérations" réceptionnait tous les messages transmis et analysait le fonctionnement des sections et des décisions entreprises.

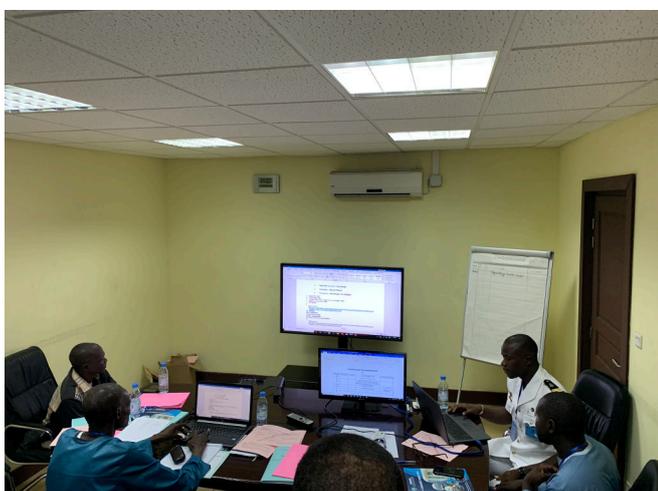
La durée de l'exercice d'environ 6h00, a permis certes de tester la coordination et les actions des sections mais n'était pas suffisante pour tester certaines problématiques comme l'interface terre-mer, la gestion des déchets collectés et les actions avec les parties prenantes à terre.



Vue d'ensemble du CNC



Section Opérations / Planification



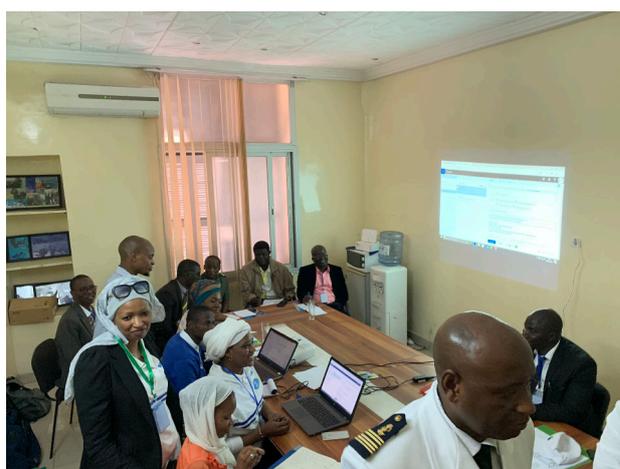
Section Animation



Section Logistique



Section Communication



Section Administration/Finances

Figures 9 : Présentation des sections du CNC

ACTIVITÉS RÉELLES EN MER

Le déploiement d'un barrage plat de 200 mètres a été organisé au large de Dakar avec le matériel du patrouilleur Fouladou (Marine nationale).

- Ce type de barrage est adapté pour répondre aux cas de pollution sur des plans d'eaux calmes/ abritées ou portuaires, dans des secteurs à courants faibles (courant inférieur à 0.5 nœuds, variable selon les dimensions du barrage). Il peut atteindre assez rapidement ses limites d'utilisation en mer.



Déploiement du barrage



Barrage chaluté à l'aide d'une petite embarcation N°1



Barrage chaluté à l'aide d'une petite embarcation N°2



Repli de l'équipement

Figure 10 : Opérations de déploiement de barrage

La figure ci-dessous donne un cadre pour la sélection des barrages antipollution qui devra être affinée au cas par cas.

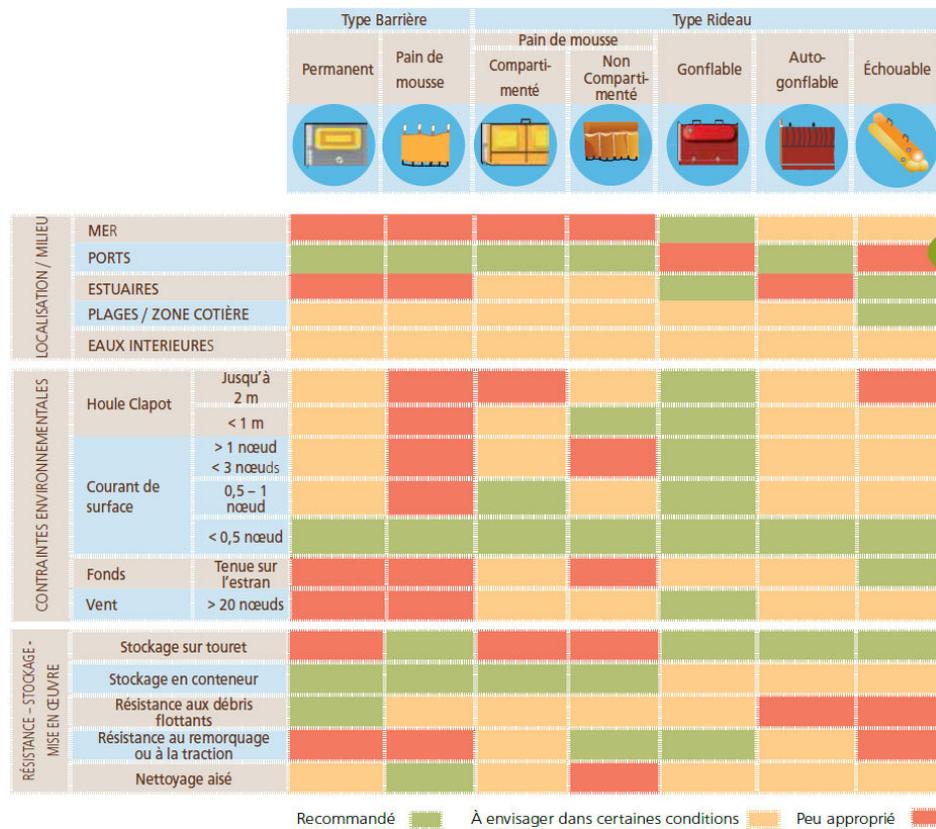


Figure 11 : Critères de sélection des barrages antipollution

(Source : DAGORN L., DUMONT A. Les barrages antipollution manufacturés. Guide opérationnel, Brest : Cedre, 2012. 95 p.)

4.2.6. Clôture de l'exercice SAMAREX – 12 décembre

L'exercice SAMAREX 2019 a été clôturé lors d'une cérémonie officielle le 12 décembre à 16h30. Un débriefing « à chaud » a été effectué par l'équipe d'évaluation de la HASSMAR. Un mot de clôture a été donné par le SG de la HASSMAR remerciant les participants et les parties prenantes.

5. EVALUATIONS

5.1. Évaluation technique de l'exercice

Un débriefing en fin de journée a été réalisé pour l'exercice POLMAR. Chaque section a pu exprimer les axes d'amélioration et recommandations. Leurs commentaires, retours d'expérience et propositions ont pu être collectés et sont recensés ci-dessous.

Les principaux points positifs et axes d'amélioration relevés par l'expert GI WACAF sont résumés dans le tableau ci-dessous :

POINTS POSITIFS

- Important CNC avec une mobilisation importante du personnel des divers ministères, corps d'armée, administrations et de l'industrie (plus de 60 représentants).
- Scénario ambitieux permettant de tester de nombreux aspects du plan POLMAR et notamment un nouveau guide sur le fonctionnement des sections du CNC.
- Déploiements simultanés de moyens en mer.
- Fonctionnement généralement efficace des sections et connaissance des thématiques à gérer.
- Réalisation d'un briefing en mi-journée et d'un débriefing « à chaud » en fin d'exercice.
- Présence d'une équipe d'évaluation et d'une cellule d'animation permettant d'assurer le bon fonctionnement de l'exercice et des sections.
- Invitation d'une délégation étrangère permettant de faciliter les échanges et collaborations sous régionales.

AXES D'AMÉLIORATION

- Organiser plus souvent des réunions ou « time out » durant l'incident/exercice entre les chefs des différentes sections pour définir le plan d'action commun et également s'assurer que tout le monde détienne les mêmes informations.
- Développer, si possible, un système de main courante commune et électronique (affichage et alimentation en temps réel) pour visualiser les échanges et actions des différentes sections.
- Intégrer dans toutes les salles des lignes téléphoniques pour faciliter les contacts nécessaires.
- Interfaces du plan POLMAR avec les dispositions du Plan ORSEC au niveau national et en région non testées et à clarifier. Impliquer les élus locaux (association des maires du Sénégal) pour une meilleure articulation entre PNIUM et plan ORSEC.
- Manque de réalisme et de moyens adaptés pour les opérations de lutte en mer (limite d'utilisation en raison du courant et du type de barrage).

- Démarrage du travail en CNC en ayant opté pour une stratégie de lutte (confinement/récupération) sans avoir examiné correctement le type de produit et ses caractéristiques, les limites d'utilisation du matériel (courants de surface, temps de déploiement, type de barrage) et les possibilités d'une stratégie alternative.
- Plusieurs tâches pour la section opérations et missions à diviser avec la création d'une nouvelle section Planification/anticipation.
- Renforcement des capacités du personnel au sein des sections pour les différentes fonctions et pour l'utilisation d'outils spécialisés (p. ex. logiciel ADIOS de la NOAA). Notamment pour obtenir un groupe plus large de personnes familiarisées avec la thématique permettant aussi de remplacer le personnel des sections en cas de situation perdurant dans le temps.
- Préparation d'un communiqué de presse pré-rempli, utilisant une terminologie simple. Parlez uniquement des faits validés c'est-à-dire des données techniques et opérationnelles (nature de l'accident, moyens mis en place, méthode appliquée, nombre éventuel de victimes, estimation des dégâts,...) et soulignez clairement qu'il s'agit d'informations provisoires. Il est préférable de ne pas transmettre des informations subjectives comme par exemple une interprétation personnelle et/ou un propre jugement de l'événement (éviter des phrases du type « Nous tenons à rassurer l'opinion publique nationale et internationale que pour le moment la situation est sous contrôle »).

Une grille détaillée a permis à l'expert GI WACAF d'évaluer les thèmes suivants (essentiellement axés sur le travail du CNC – élément clé de l'exercice) :

ALERTE / MOBILISATION

SANTE / SECURITE

**STRUCTURE, FONCTIONNEMENT ET COMMANDEMENT
DE L'ORGANISATION DE GESTION D'INCIDENT**

SECTION OPERATION

MISE EN ŒUVRE DES OPERATIONS REELLES SUR LE TERRAIN

SECTION LOGISTIQUE

SECTION ADMINISTRATION/FINANCES

SECTION COMMUNICATION

→ Voir les résultats : « **Annexe 3 – Grille d'évaluation détaillée de l'exercice** »

5.2. Évaluation des objectifs de l'exercice

Pour rappel, les objectifs de l'ordre d'exercice du plan POLMAR, tels que définis par la HASSMAR, sont les suivants :

- « évaluer la capacité de coordination du MRCC à faire face à une situation d'urgence ;
- tester les procédures d'alerte (maritimes et aéronautiques) ;
- tester les procédures de convocation du CNC ;
- évaluer les relations fonctionnelles entre les sections du CNC ;
- évaluer la communication entre les différentes sections du CNC ;
- entraîner les participants et de les familiariser avec les plans et procédures en vigueur ;
- tester les plans sectoriels des parties prenantes concernées ;
- familiariser le personnel à la gestion de l'interface mer-terre (Plan POLMAR/Plan ORSEC) ;
- entraîner le personnel dans le cadre de la gestion d'une urgence en mer ;
- tester les capacités techniques et tactiques des unités de lutte contre la pollution. »

Ces objectifs ont été repris dans le tableau suivant, certains détaillés en sous-objectifs, et évalués.

Le code couleur retenu correspond à :

	Non évalué
Oui	Objectif atteint
Oui partiel	Objectif partiellement atteint et fonctionnel a minima
Insuffisant	Objectif insuffisamment atteint avec dysfonctionnement
Non	Objectif non atteint

EVALUER LA CAPACITE DE COORDINATION DU MRCC A FAIRE FACE A UNE SITUATION D'URGENCE

- Collecter les informations sur le navire et la situation de surface	Oui	<i>Point très complet par l'officier du MRCC lors des briefings.</i>
- Maintenir le contact avec le navire sinistré et récolter le maximum d'informations nécessaires à la préparation de l'intervention	Oui	
- Recueillir les comptes rendus de l'OSC (MRCC dans la configuration du plan POLMAR)	Oui partiel	<i>Recueil d'information par le Commandant du Fouladou lors du déploiement du barrage.</i>
- Recueillir les données météorologiques	Oui	<i>Transmission des données lors du briefing.</i>
- Evaluer les besoins opérationnels	Oui	
- Evaluer les risques	Insuffisant	<i>Améliorer le recueil d'information sur les risques venant du produit et les caractéristiques de son comportement.</i>

- Coordonner le déploiement des unités et des moyens d'intervention		
- Tenir la situation et la chronologie des évènements	Oui partiel	<i>Intérêt de mettre en place une main courante unique électronique.</i>
- Préparer les éléments du briefing	Oui	<i>Point très complet par l'officier du MRCC lors des briefings.</i>
- Rendre compte à la section OPS de l'évolution de la situation	Oui	
- Diffuser les AVURNAV		

ENTRAINER LES PARTICIPANTS ET DE LES FAMILIARISER AVEC LES PLANS ET PROCEDURES EN VIGUEUR *

ENTRAINER LE PERSONNEL DANS LE CADRE DE LA GESTION D'UNE URGENGE EN MER*

- Organiser un atelier de formation pour les membres du Comité National de Coordination (CNC) sur la mise en œuvre du plan POLMAR	Insuffisant	<i>Présentation assez rapide (20 min) des principales dispositions du PNIUM et du Plan POLMAR</i>
- Organiser un atelier de formation sur des thèmes précis (stratégies de lutte, comportement des hydrocarbures, observation aérienne et communication)	Insuffisant	<i>Présentation permettant d'augmenter le groupe d'acteurs impliqués en cas de pollution par hydrocarbure et d'améliorer certaines actions.</i>
- Organiser un atelier de formation des collectivités (ex. association des maires du Sénégal) et parapubliques pour présenter le plan POLMAR et situer leur participation dans sa mise en œuvre	Non	<i>Note. Quelques représentants locaux dans les participants à l'exercice.</i>
- Valider et intégrer dans le Plan POLMAR le guide d'action pour chaque section du CNC détaillant « Qui doit faire quoi ? » (Opérations, Logistique, Administration/Finances et Communication)	Oui partiel	<i>SAMAREX 2019 permettrait de tester ce nouveau guide et de l'intégrer dans le Plan POLMAR.</i>

*Les deux objectifs sont analysés conjointement en raison de la proximité du thème abordé.

FAMILIARISER LE PERSONNEL A LA GESTION DE L'INTERFACE MER-TERRA (PLAN POLMAR/PLAN ORSEC)

- Clarifier l'articulation et les processus pour le commandement et la coordination des opérations à terre entre le CNC et les communes/ le MPEM et MEDD	Non	<i>L'article 83 du Plan POLMAR prévoit que celui-ci « combatte la pollution marine en-deçà de la laisse de basse mer, sur les plages, dans les fleuves au-delà de la dernière infrastructure portuaire. Ce volet terrestre est sous la responsabilité du Gouverneur de la région affectée par la pollution. » Néanmoins, à notre connaissance, cet aspect terrestre prévu dans le Plan POLMAR n'a jamais été développé.</i>
- Vérifier la cohérence entre le Plan POLMAR et le plan ORSEC	Non	<i>A ce jour, le volet POLMAR Terre reste à élaborer (Brigade nationale des Sapeurs-pompiers et Direction de la Protection Civile en relation avec la HASSMAR).</i>
- Vérifier les procédures d'alertes avec les communes et autorités locales	Non	<i>Aucune activité sur cette partie.</i>
- Former les acteurs locaux sur les stratégies de nettoyage des plages	Non	<i>Solution de transport ou stockage non identifiées pour l'évacuation des déchets.</i>
- Identifier une organisation et les moyens pour la gestion des déchets	Non	<i>Solution de transport ou stockage non identifiées pour l'évacuation des déchets.</i>
- Elaborer et mettre en œuvre une stratégie de communication	Oui partiel	<i>Améliorer les communiqués de presse.</i>

TESTER LES PROCEDURES D'ALERTE**

TESTER LES PROCEDURES DE CONVOCATION DU CNC**

TESTER LES CAPACITES TECHNIQUES ET TACTIQUES DES UNITES DE LUTTE CONTRE LA POLLUTION **

- Recenser et mobiliser les moyens de lutte antipollution et tout équipement pouvant servir aux opérations de lutte disponibles au niveau national	Oui	
- Préparer le plan d'intervention	Oui partiel	<i>Démarrage du travail du CNC en ayant opté vers une stratégie de lutte (confinement/récupération) mais sans avoir examiné/évalué correctement le type de produit et ses caractéristiques, les limites d'utilisation du matériel (courants de surface, temps de déploiement, type de barrage) et les possibilités d'une stratégie alternative.</i>
- Recenser et mobiliser tous les personnels compétents, moyens et supports logistiques pour la lutte antipollution disponibles au niveau national (publics et privés)	Oui partiel	<i>Mobilisation importante de personnel des divers ministères, corps d'armée, administrations.</i>
- Recenser et mobiliser tous les personnels compétents, moyens et supports logistiques pour la lutte antipollution disponibles dans les pays proches et au niveau de l'assistance internationale et pouvant être mobilisés rapidement	Insuffisant	<i>Pas d'information sur les moyens des pays voisins lors de l'exercice. Pas de notification faite à l'OMI, FIPOL ou aux pays voisins lors de l'exercice.</i>
- Gérer les questions environnementales liées à l'intervention en procédant à l'évaluation stratégique, à la modélisation, à la surveillance et au suivi de l'environnement	Insuffisant	<i>Estimations de déplacement de la nappe mais pas d'étude sur les risques et le comportement du déversement.</i>
- Identifier les modalités pour contacter l'assureur/propriétaire du navire, ainsi que les processus contractuels pour mobiliser/ réquisitionner l'assistance	Insuffisant	<i>Approfondir le travail de la section Administration/ Finances sur la mise en demeure, les échanges avec l'assurance et les experts, sur le processus de réquisition lors de l'exercice ainsi que sur les procédures douanières.</i>

**Les trois objectifs sont analysés conjointement en raison de la proximité du thème abordé.

6. RECOMMANDATIONS

Les recommandations ci-dessous sont basées sur les évaluations (section précédente) et intègrent aussi les recommandations formulées par les sections du CNC.

6.1. Recommandations Stratégiques – R.S.

Les recommandations suivantes sont dites « stratégiques » c'est-à-dire importantes, synthétiques, à l'attention des décideurs, et réclamant un fort soutien des autorités pour leur mise en œuvre.

R.S. - ORGANISATION DE LUTTE ET FONCTIONNEMENT

- ▶ **Consolider l'organisation nationale de lutte pour qu'elle soit robuste, adaptable, flexible, cohérente et clairement articulée avec les autres dispositifs d'urgence (entre PNIUM et Plan ORSEC).**

Note. Détail dans les recommandations techniques.

- ▶ **Structurer le CNC en identifiant les fonctions clés de chaque section (qui fait quoi ?) et rajouter une section Planification avec des missions distinctes de la section Opérations.**

Note. Guide pour les sections testé lors de l'exercice SAMAREX 2019, projet d'intégration dans le plan POLMAR pour 2020.

- ▶ **Assurer un fonctionnement efficace du CNC à travers :**

- La connaissance, par tous ses membres, du fonctionnement global du CNC et de leurs rôles, responsabilités et missions/tâches attendus ;
- Une diffusion et un partage de l'information du CNC et des processus de prise de décision clairs et connus de tous.

Note. Détail dans les recommandations techniques.

- ▶ **Identifier une organisation valable pour l'ensemble du littoral du Sénégal pour :**

- La mise en œuvre, la gestion et la supervision des opérations de nettoyage du littoral ;
- La gestion des déchets issus de la lutte contre les pollutions accidentelles.

- ▶ **Prévoir un lieu connu de tous et un minimum de moyens pour le CNC pour un fonctionnement efficace (téléphones, ordinateurs, connexion internet).**

Note. Détail dans les recommandations techniques.

R.S. - PERSONNEL

- ▶ **Attribuer officiellement les fonctions clés de l'organisation de lutte nationale à des positions clairement identifiées des ministères, agences, administration et autres (en particulier pour les chefs de section du CNC et responsables des opérations sur le terrain).**

- ▶ **Garantir un niveau de compétence général suffisant du personnel désigné du CNC au travers des formations (lecture du plan POLMAR, fiche de poste, formation dédiée etc.) et exercices, tests et RETEX de cas réels.**

- ▶ **S'assurer de la désignation et de la disponibilité de personnels formés et compétents pour les postes à forte technicité ou/et spécifier les ressources externes pouvant assurer un appui technique (ex : Cedre, OSRL, ITOFF) :** dérive de nappe, évaluation des risques liés aux hydrocarbures et produits chimiques, etc.

R.S. - PLAN POLMAR

- ▶ **Mettre le plan POLMAR à jour avec les éléments organisationnels et fonctionnels revus, ainsi que les procédures et annexes techniques complétées.**

Note. Détail dans les recommandations techniques.

- ▶ **Valider officiellement le Plan POLMAR (mis à jour), le diffuser aux entités concernées et reconnaître l'autorité des entités mobilisées dans le cadre du dispositif POLMAR.**

- ▶ **Développer des dispositions régionales opérationnelles en cohérence avec le plan POLMAR et le dispositif ORSEC,** détaillant les rôles et responsabilités des instances et administrations des régions en cas de pollution, les procédures opérationnelles et les interfaces avec l'organisation nationale.

R.S. - MOYENS

- ▶ **Garantir dans le pays la disponibilité d'un minimum de moyens** permettant de démarrer rapidement, en mer et à terre, les interventions antipollution (avant l'arrivée de l'assistance).

Note. Détail dans les recommandations techniques.

- ▶ **Recenser dans le Plan POLMAR les personnels compétents, équipements spécialisés, et supports logistiques dans le pays ;** et en définir les modes d'accès à l'avance (essentiel pour une mobilisation rapide en cas de besoin).

Note. Détail dans les recommandations techniques.

- ▶ **Étudier la possibilité de mettre en place des accords de coopération et assistance** sous régionaux et/ou bilatéraux avec les pays voisins ou dans le cadre du Protocole d'Urgence de la Convention d'Abidjan (couvrant par exemple la mise à disposition de moyens entre États frontaliers, la coordination de moyens internationaux et le remboursement des frais engagés). L'existence de ressources hydrocarburées exploitées en commun avec la Mauritanie pourrait être une opportunité de renforcer les relations avec ce voisin, y compris au niveau du partage de matériel.

R.S. - FORMATIONS

- ▶ **Former les personnels du CNC aux principes de la gestion d'incident appliqués à la lutte antipollution.**

Note. Détail dans les recommandations techniques.

- ▶ **Former spécifiquement les personnels clés de chaque section du CNC selon leurs rôles et responsabilités,** à travers des formations techniques ciblées et pratiques, appliquées à l'organisation et au contexte du Sénégal.

Note. Détail dans les recommandations techniques.

► **Sensibiliser les administrations publiques et organismes parapublics dans les régions** directement concernées par la lutte contre les pollutions accidentelles, à leurs rôles et responsabilités en cas d'incident et aux interfaces avec l'organisation nationale.

► **Sensibiliser les populations riveraines et les professionnels de la mer, les équipes portuaires** sur la conduite à tenir en cas de pollution accidentelle.

R.S. – EXERCICES

► **Organiser des exercices réalistes de déploiement d'équipements, avec un objectif d'efficacité**, avec des moyens adaptés au site et aux conditions ; et évaluer l'efficacité de l'opération.

Note. Détail dans les recommandations techniques.

R.S. - COMMUNICATION

► **S'assurer de pouvoir rapidement diffuser un message d'alerte** à toutes les populations à risque en cas de pollution accidentelle et préciser le mode de communication pour relayer cette alerte.

► **Rédiger des communiqués de presse, comprenant les éléments suivant :**

- Lieu précis du déversement ;
- Date et heure du déversement ;
- Type d'incident ;
- Produit et volumes déversés (donner une estimation grossière, plutôt à la hausse du volume déversé et du produit) ;
- Blessés ;
- Autres risques associés : dérive possible de la pollution, risque incendie/explosion, etc. ;
- Mesures prises : sécurité, lutte contre la pollution, etc. ;
- Moyens de lutte antipollution déployés : nationaux, entreprises extérieures, etc. ;
- Mesures d'anticipation prévues et/ou mises en place.

► **S'assurer de l'alerte rapide des états voisins et du secrétariat de la Convention d'Abidjan** (via le Ministère en charge de l'Environnement et Ministère des Affaires Étrangères).

6.2. Recommandations Techniques – R.T.

Les recommandations suivantes sont dites « techniques » c'est-à-dire spécifiques, à l'attention des personnels en charge de leur mise en œuvre, détaillant certaines recommandations stratégiques et les procédures, outils, moyens et programmes de formation et exercices.

R.T. - ORGANISATION DE LUTTE

► Consolider l'organisation POLMAR :

- Assurer l'adaptabilité de l'organisation (pour pouvoir répondre de manière adéquate aux divers types d'incident et lieu d'opération).
- Assurer la flexibilité de l'organisation (qui doit pouvoir monter en puissance rapidement pour être dimensionnée selon l'ampleur de l'incident).
- Être en ligne avec les principes de :
 - l'Incident Command System ou Incident Management System,

► Définir les fonctions clés au sein de chaque section du CNC : **Opérations, Logistique, Administration/Finance, Communication** selon les principes de l'Incident Management System, tout en respectant le contexte sénégalais pour la mise en œuvre du PNIUM. . Voir figure ci-dessous tirée de l'industrie pétrolière.

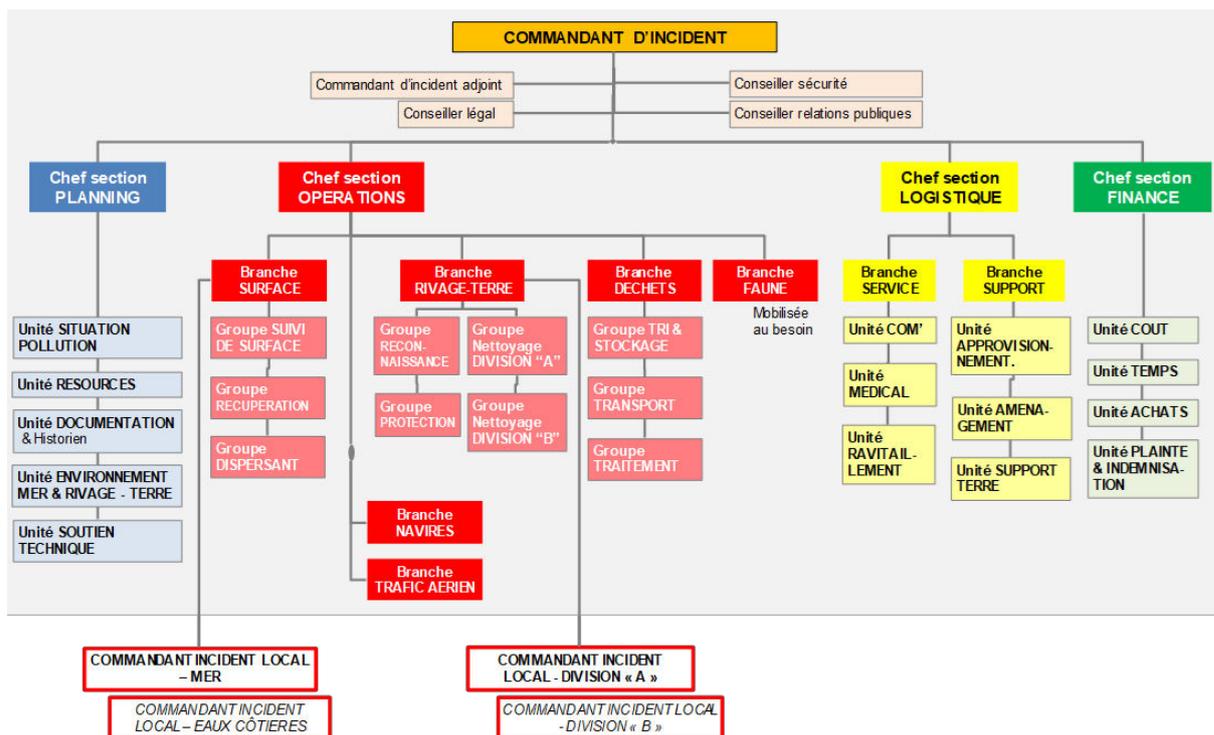


Figure 12 : Organisation basée sur le principe de l'IMS en cas d'incident de pollution de TIER 3

► Garantir la cohérence de l'organisation POLMAR avec les autres dispositifs d'urgence :

- Cohérence des dispositions POLMAR avec celles de l'ORSEC.

► **Préciser les interfaces extérieures essentielles de l'organisation POLMAR.**

- Assurer la possibilité de mettre en œuvre et gérer des opérations en mer et les opérations de nettoyage du littoral.
- Préciser les interfaces (nationales et locales) avec les autorités portuaires, les parties responsables (par exemple secteur privé, transport maritime, industrie pétrolière etc.).
- Préciser les interfaces avec l'assistance extérieure (nationale et internationale), et envisager la signature de convention de partenariat avec les organismes experts susceptibles de fournir une assistance technique.

R.T. - FONCTIONNEMENT DE L'ORGANISATION DE LUTTE

► **Garantir un fonctionnement efficace du CNC et de l'organisation globale**, selon les principes de l'Incident Management System – IMS, tout en respectant le contexte sénégalais, avec entre autres :

- Des règles et un rythme de travail défini dans le CNC pour un travail cadré, coordonné et simultané de toutes les sections ;
- Une transmission rigoureuse des instructions et décisions dans le CNC et autres intervenants extérieurs (par exemple : transmission des ordres et directives par écrit avec confirmation téléphonique/VHF de bonne réception) ;

► **Garantir une diffusion régulière de l'information à tous :**

- Des points réguliers (par exemple 5 minutes maximum toutes les heures initialement) entre le Coordonnateur national du CNC et les chefs des sections, puis au sein de chaque section afin de garantir un niveau d'information homogène dans tout le CNC ;
- Une gestion et un partage de l'information du CNC grâce à un système d'affichage ou de main courante commun (système informatique), permettant d'avoir un partage de la situation et des opérations, accessible à tous dans le CNC, et mis à jour régulièrement ;
- La tenue d'une main courante avec un personnel dédié à cette fonction et affichage continu par l'intermédiaire d'un projecteur ;

► **Baser le développement du Plan d'Action sur une démarche logique et cyclique** (par exemple répétée toutes les 24 heures) basée sur :

- L'identification des priorités : la vie humaine, l'environnement (au sens large), les activités et usages etc. ;
- Des étapes : l'évaluation de la situation, les prévisions, les impacts possibles, les objectifs prioritaires, la stratégie pour atteindre les objectifs, les tactiques de mise en œuvre des stratégies, un Plan d'Action validé par le Coordonnateur national du CNC et distribué aux équipes pour mise en œuvre ;
- Des prises de décisions et mises en œuvre rapides.

► **Clarifier les éléments fonctionnels suivants :**

- Rôles, responsabilités, processus de coordination du CNC avec :
 - Etat-major du plan ORSEC ;
 - Les communes et régions ;

R.T. – DOCUMENT DU PLAN POLMAR

- **Développer ou valider, si déjà compris dans le guide des sections du CNC, les fiches de poste pour chacune des fonctions des sections** identifiant clairement rôles et responsabilités ainsi que les outils et documents utiles.
- **Développer des fiches réflexes et documents-support standardisés pour les actions récurrentes du CNC** (alerte et notification, mobilisation des moyens, mobilisation d'expertise etc.).
- **Développer des procédures opérationnelles, spécifiques et adaptées** au contexte, à l'environnement et à l'organisation sénégalais, et aux moyens disponibles pour la reconnaissance et la lutte en mer et à terre.
- **Développer des cartes illustrant les limites d'utilisation des dispersants, prévues par l'arrêté n°13456 du 6 septembre 2016, comme outil d'aide à la décision.**
- **Développer des dispositions spécifiques dédiées à la gestion de crise, aux relations publiques et à la communication de crise** : médias, populations, ONG, réseaux sociaux etc. (dans le cadre du plan POLMAR et/ ou dans le cadre du dispositif ORSEC).
- **Mettre à jour globalement le Plan POLMAR** (pour intégrer la consolidation organisationnelle et fonctionnelle de l'organisation de lutte et les éléments ci-dessus).

R.T. - MOYENS DU CNC

- **Identifier un lieu adapté pour le CNC** (à l'État-major de la Marine Nationale ou à la HASSMAR à Dakar par défaut, et options dans les régions) :
 - Accès sécurisé,
 - Salles pour chaque section, salle pour le Coordonnateur national du CNC, et bureaux suffisants pour les fonctions supports etc.
- **Garantir un minimum d'outils (papier/ informatique) pour l'évaluation de la situation et l'aide à la prise de décisions en CNC et former les personnes concernées à l'exploitation de ces outils/documents :**
 - Documents support nationaux : copie du plan POLMAR, cartes, annuaires d'urgence, guides internationaux etc. ;
 - Guides de lutte et documents internationaux ;
 - Accès à des prévisions météorologiques (vent), de courants maritimes et côtiers et de marée ;

- Outils/logiciels pour la prévision de comportement et de dérive (par exemple ADIOS 2.0, GNOME, ALOHA et autres solutions payantes), à défaut envisager la signature de convention de partenariat avec les organismes experts susceptibles de fournir une assistance technique ;
 - Outils pour l'évaluation (feuille de calcul automatisée) pour calculer la quantité d'hydrocarbures en mer sur la base du code d'apparence de l'accord de Bonn ;
 - Base de données internationales sur les produits chimiques (par exemple CANUTEC ERGO du Canada, Chemical Aquatic Fate and Effects (CAFE) Database de la NOAA des Etats-Unis) ;
- **Garantir un minimum de moyens d'affichage pour le CNC** : tableaux et vidéos projecteurs et pour chaque section (un tableau à feuilles ou un tableau blanc).
- **Garantir un minimum de moyens supports standardisés pour le CNC** (soit dans le lieu dédié à Dakar, soit sous un format transportable si le CNC doit être projeté en région) :
- Groupe électrogène et climatisation ;
 - Ordinateurs fixes / portables pour chaque section avec accès internet et téléphone ;
 - Moyens de communication diversifiés : téléphone fixe, téléphone satellite, Internet, FAX, radio, etc. ;
 - Chasubles et étiquettes spécifiques pour les membres des sections.

R.T. - MOYENS DE LUTTE

- **Garantir dans le pays la disponibilité de personnel compétent, équipements et supports logistiques suffisants** pour permettre de démarrer des interventions antipollution correctement dimensionnées :
- En mer : Reconnaissance, épandage de dispersant par navire, confinement et récupération par navire.
 - A terre : protection des sites sensibles (barrages flottants et autres moyens), reconnaissance, nettoyage des littoraux, sols et berges (moyens de pompage, récupération, manuels et mécaniques), stockage, transport et traitement des déchets.

Cette garantie sera assurée à travers la complémentarité des moyens locaux, portuaires, régionaux, nationaux et privés, et à leur répartition dans le pays.

Ces moyens devront être suffisants pour démarrer et poursuivre les premières interventions avant l'arrivée de moyens supplémentaires de l'assistance régionale et internationale dans le pays.

- **Recenser et définir à l'avance les modes d'accès des moyens de lutte et des moyens de gestion de déchets disponibles dans le pays** :
- Les personnels compétents ;
 - Les équipements spécialisés de lutte antipollution ;
 - Les autres équipements pouvant servir à la lutte et supports logistiques ;
 - Préciser les propriétaires, lieux exacts, spécifications techniques, quantités, procédures de mobilisation ;
 - S'assurer de l'état de marche des moyens.

Les procédures de mobilisation (contrat, accord d'assistance, réquisition, etc.) et coûts associés seront définis autant que possible à l'avance.

Des contrats ou marchés à bon de commande pour mobiliser rapidement certains moyens pourront être établis à l'avance.

► **Recenser les principales sources d'assistance disponibles dans les pays proches et au niveau de l'assistance internationale** (et leurs modes d'accès) **et établir à l'avance les procédures de leur mobilisation.**

► **Recenser les principales sources d'expertise selon les problématiques** (santé humaine, hydrocarbures, SNPD, faune sauvage, environnement littoral, lutte antipollution, etc.) **et établir à l'avance les procédures de leur mobilisation.**

► **Intégrer dans le Plan POLMAR le résultat de tous ces recensements et les maintenir à jour régulièrement** (3 à 5 ans au minimum).

R.T. - FORMATIONS

► **Organiser une formation à la gestion d'incident, pour l'ensemble des membres désignés du CNC**, basée sur les principes de l'Incident Management System – IMS et adapté au mode de fonctionnement du CNC et contexte sénégalais :

- Chef de section Opérations et membres ;
- Chef de section Logistique et membres ;
- Chef de section Administration/Finances et membres ;
- Chef de section Communication et membres.

► **Organiser des formations spécifiques pour les membres désignés de la section Opérations et du MRCC :**

- Risques liés aux pollutions ;
- Comportement & dissémination/dérive des hydrocarbures et HNS déversés ;
- Emploi des outils/ logiciels pour la prévision de comportement et de dérive ;
- Définition des stratégies et techniques de lutte selon les produits, lieux et conditions ;
- Définition des moyens requis (personnel, équipement, support logistique etc.) ;
- Évaluation des dommages environnementaux, etc.
- Mise en œuvre et coordination des opérations de surveillance et lutte en mer ;
- Mise en œuvre et coordination des opérations de reconnaissance et lutte à terre ;
- Gestion des opérations simultanées terrestres, maritimes et aériennes en lien avec le secteur privé etc.

► **Organiser des formations spécifiques pour les membres désignés de la section Logistique :**

- Mobilisation des moyens nationaux publics et privés ;
- Mobilisation des moyens internationaux ;
- Soutien logistique pour les opérations terrestres et de gestion de déchets, etc.

► **Organiser des formations spécifiques pour les membres désignés de la section Administration/Finances :**

- Aspects juridiques et contacts avec le pollueur ;
- Contrat de mobilisation de l'assistance nationale et internationale ;
- Suivi financier des opérations ;
- Compensation des dommages, etc.

► **Organiser une formation à la communication de crise/médias nationale et internationale pour les membres de la section Communication :**

- Rédaction de communiqué de presse ;
- Gestion des réseaux sociaux ;
- Communication interne et externe.

► **Organiser une formation à la mise en œuvre des techniques de reconnaissance / lutte en mer / lutte à terre pour les gestionnaires d'équipes de terrain.**

R.T. - EXERCICES

► **Continuer l'organisation d'exercices sur le terrain et plus spécifiquement de :**

- Déploiement de barrage et écrémeur en mer, incluant pompage et stockage à bord des navires supports ;
- Epannage de dispersant avec des navires ;
- Confinement et récupération en milieu portuaire ;
- Protection pour les sites sensibles identifiés ;
- Récupération/ pompage et puis de nettoyage des littoraux.

Ces exercices devront être réalistes, basés sur un scénario crédible, engager des moyens adaptés au lieu, aux conditions météo-océaniques et au type de produit à récupérer (selon le scénario de l'incident). Le déploiement devra viser une réelle efficacité opérationnelle et cette efficacité devra être mesurée lors du déploiement.

► **Continuer l'organisation d'exercices de gestion d'incidents nationaux réalistes, afin de réellement tester les capacités de lutte du Sénégal.**

Continuer la réalisation d'exercices de type SAMAREX basés sur un scénario précis et détaillé et une chronologie crédible. Ils devront être menés de manière réaliste, avec un fonctionnement de l'organisation nationale au plus près de la réalité dans des lieux/salles adaptés à la gestion d'incident.

Les exercices seront gérés par une cellule d'animation spécialisées jouant le rôle des diverses parties prenantes impliquées et fournissant divers intrants et informations aux participants afin de simuler complètement l'incident et son évolution. Cette cellule est aussi en charge de recadrer les activités au besoin.

Les objectifs de l'exercice, le scénario, les conventions d'exercice, les moyens réellement déployés / simulés, les contacts extérieurs autorisés ou joués par la cellule d'animation, les données réelles ou simulées, etc. seront définis et résumés dans un document.

Les exercices se dérouleront sur une durée permettant une réelle montée en puissance et un test complet de l'organisation, au minimum une journée complète, de préférence une journée et demi à deux jours.

Ces exercices nationaux peuvent combiner un/des déploiements, sans que cela soit une obligation.

► **Continuer d'assurer, à la fin de chaque exercice, un débriefing complet de tous les participants et la rédaction d'un rapport d'activités et retour d'expériences** diffusé à tous les participants et administrations/ entités concernées.

7. CONCLUSION

Cette quatrième édition de l'exercice de grande ampleur SAMAREX 2019 concrétise l'engagement du Sénégal et de la HASSMAR à tester régulièrement les dispositions du PNIUM et plus particulièrement le Plan POLMAR. La grande mobilisation et l'implication des différentes administrations et acteurs locaux engagés dans la lutte contre les pollutions accidentelles, a permis de renforcer les synergies et le travail commun, indispensables en cas de situation de crise. Le programme et les objectifs combinaient une mobilisation du Comité National de Coordination, des déploiements de moyens en mer mais également la présence d'observateurs étrangers.

Comme toute simulation et exercice de crise, l'objectif de SAMAREX 2019 était de tester le système de gestion d'incident et le personnel engagé afin d'évaluer l'efficacité du PNIUM et identifier les dysfonctionnements et les points d'amélioration possibles.

Ce rapport permet de relever un certain nombre de points positifs mais également des axes d'améliorations en proposant des recommandations selon les thèmes suivants :

- Organisation et fonctionnement et moyens de l'organisation de lutte – CNC ;
- Personnel ;
- Plan POLMAR ;
- Formations ;
- Exercices ;
- Moyens de lutte au regard des moyens déployés et donc testés ;
- Communication.

Ces recommandations ont pour objectif de rendre le système de lutte contre les pollutions accidentelles du Sénégal plus opérationnel et efficace. Les exercices SAMAREX permettent de renforcer les compétences des autorités impliquées mais également de familiariser les agents avec l'organisation de gestion d'incident. En effectuant certaines activités de renforcement des capacités, en utilisant régulièrement le matériel antipollution et en continuant les échanges entre les membres du CNC, le Sénégal et la HASSMAR intégreront les pratiques nécessaires de préparation et de conduite des opérations de lutte.

Dans cette dynamique, il est important d'intégrer un volet terrestre dans les exercices futurs et de travailler avec les autres dispositions nationales liées à la gestion de l'urgence (en particulier le plan ORSEC) mais également la gestion des déchets collectés.

Aucun état ne possédant l'ensemble des moyens requis pour faire face à une pollution de grande ampleur, des accords de coopération et d'assistance (par exemple avec l'industrie pétrolière et les pays proches) doivent être mis en place. La participation d'observateurs de pays riverains ainsi que de compagnies pétrolières comme Woodside pour cette édition 2019 montre un véritable effort de la HASSMAR de collaboration et d'échange d'expertise.

Annexe 1 – Présentation du plan POLMAR

Le plan POLMAR permet de « planifier, d'organiser et de coordonner l'action » des structures publiques et privées. Il prévoit l'adoption de nombreux plans sectoriels de prévention et de lutte contre la pollution marine, parmi lesquels les plans de l'industrie et des organismes à vocation maritime :

« les installations industrielles, pétrolières, chimiques, implantées sur le littoral et offshore, tous les organismes publics et privés exerçant des activités maritimes liées à la production, à la transformation, au transport, au chargement, au déchargement ou au stockage de produits polluants, sont tenus de disposer de plans de prévention et de lutte contre la pollution marine ainsi que de moyens de lutte de niveau 1 ou 2 selon l'importance de leurs activités » (article. 13).

Quant aux navires étrangers opérant dans les eaux sous juridiction sénégalaises, ils sont tenus de disposer de plans de lutte contre la pollution marine et de se soumettre aux inspections diligentées par les agents des services compétents (article 14).

Les plans sectoriels, à l'exception des plans des navires sont soumis à l'approbation du Coordonnateur national et annexés au plan POLMAR (article. 16).

Les rôles et responsabilités de l'industrie pétrolière et de l'industrie chimique sont décrits dans l'article 61 ; elles sont chargées, chacune en ce qui la concerne de :

- Mettre en œuvre les mesures nécessaires pour prévenir les pollutions marines ;
- Préparer les opérations de lutte, notamment par la confection, le test et la mise à jour de plans sectoriels POLMAR ;
- Acquérir des moyens de lutte de niveau 1 ou 2 selon l'importance et la sensibilité de leurs activités ;
- Renseigner sur le trafic des navires affrétés et s'assurer de la conformité desdits navires aux normes de vetting en vigueur ;
- Veiller à la disponibilité de plans sectoriels POLMAR sur les forages opérant dans l'espace maritime national ;
- Soutenir les opérations de lutte par la mise en œuvre de moyens humains, matériels ainsi que d'équipements de lutte ;
- Faciliter la participation des partenaires nationaux et internationaux aux opérations de lutte.

L'industrie pétrolière et l'industrie chimique participe, chacune en ce qui la concerne à :

- La veille POLMAR ;
- L'élaboration de l'atlas de sensibilité et de la politique nationale d'utilisation des dispersants ;
- La mise à la disposition de la HASSMAR, de données techniques sur les hydrocarbures et les produits chimiques importés, en vue de faciliter la détermination de leur comportement physico-chimique en cas de déversement ;

- L'évaluation et au suivi des impacts de la pollution sur l'environnement ;
- L'instruction des dossiers d'indemnisation ;
- Et aux enquêtes relatives aux incidents survenus au niveau de leurs installations

La mise en œuvre du Plan POLMAR comporte trois stades :

- L'intervention au niveau sectoriel, par l'organisme victime d'un incident ou concerné par une menace de pollution ;
- L'intervention initiale, par le MRCC ou le RSC ;
- L'intervention renforcée, avec la mise en œuvre du Plan POLMAR au niveau de la zone maritime ;
- Et le déclenchement du Plan POLMAR.

Le Plan POLMAR est déclenché par le Coordonnateur National dans des situations d'urgence nationale, notamment lorsque :

- La mise en œuvre du Plan POLMAR au niveau zonal ne permet pas de circonscrire et de contrôler la pollution ;
- La pollution est susceptible d'affecter au moins deux zones maritimes ;
- L'ampleur de la pollution l'exige de facto comme dans le cas du « Tier 3 ».

Les niveaux de pollution marine sont définis aux articles 68, 69, 70 et 71 :

« La gestion des incidents de pollution marine implique une posture opérationnelle graduée à trois (03) niveaux communément appelés « Tier » et définis aux articles 69, 70 et 71.

Le « Tier 1 » correspond à un déversement dans les eaux sous juridiction nationale, de produits polluants, inférieur à 7 tonnes. Au « Tier 1 », les incidents de pollution marine sont pris en compte au niveau sectoriel par les acteurs directement concernés.

Le « Tier 2 » correspond à un déversement dans les eaux sous juridiction nationale, de produits polluants, compris entre 7 et 700 tonnes. Au « Tier 2 », les incidents de pollution marine sont pris en compte respectivement par les acteurs directement concernés au niveau sectoriel et, par les Délégués en vertu de leurs compétences limitées à la zone.

Le « Tier 3 » correspond à un déversement dans les eaux sous juridiction nationale, de produits polluants, supérieur à 700 tonnes. Au « Tier 3 », le Plan POLMAR est déclenché par le Coordonnateur national.

Le dispositif du Plan POLMAR est placé sous l'autorité du Secrétaire Général de la HASSMAR, en tant que Coordonnateur national. Il est assisté dans ses attributions par un état-major et par le Comité National de Coordination (CNC).

Le CNC assiste le coordonnateur national, notamment dans l'exécution des tâches suivantes :

- La mise en place d'un poste de commandement ;
- Le suivi et l'évaluation de la situation ;
- La mise en place des mesures de sécurité ;
- La mobilisation de ressources additionnelles nécessaires au plan ;

- La gestion des affaires administratives, techniques et juridiques, relatives aux opérations POLMAR ;
- La mise en œuvre du plan de communication et de relations publiques ;
- L'évaluation des dommages consécutifs à l'incident et l'instruction des dossiers d'indemnisation ;
- La révision du plan.

Le CNC est composé de quatre sections :

- Une section OPS
- Une section LOG
- Une section ADMIN/FIN
- Une section COMM

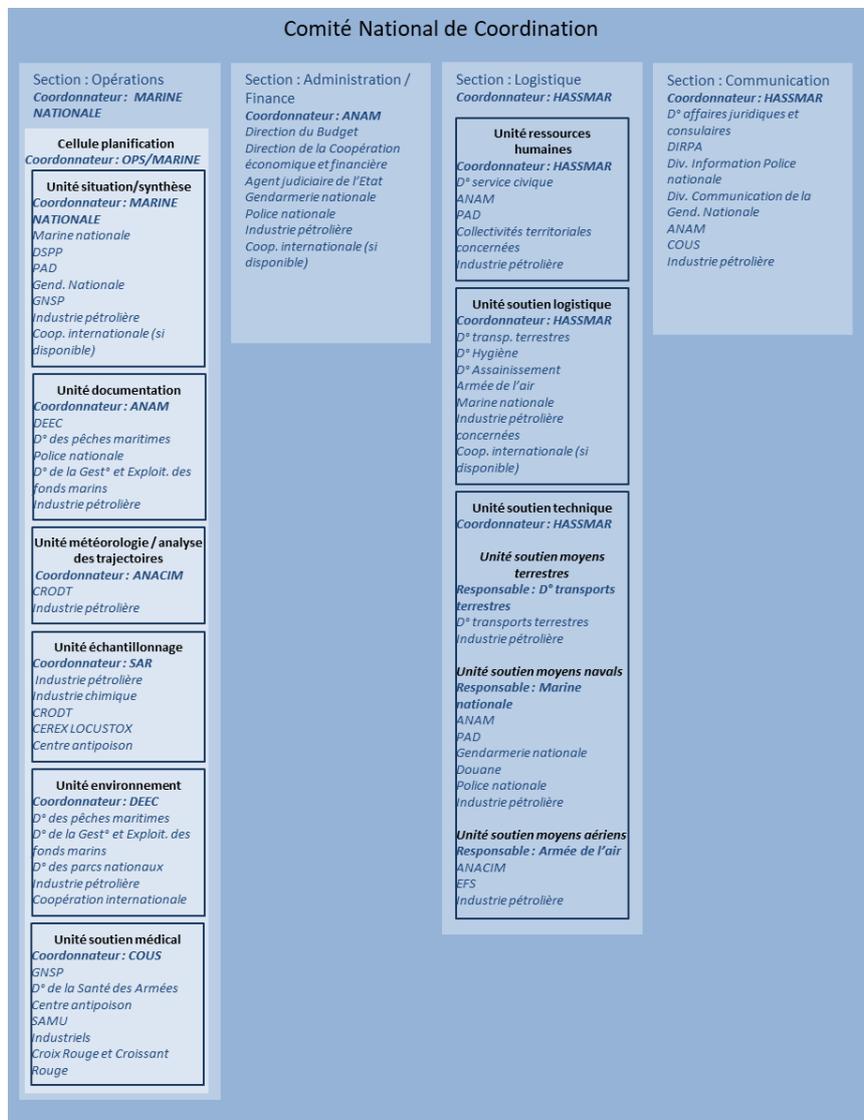


Figure 13 : Composition du Comité National de Coordination

Le Plan POLMAR précise les modes d'action contre une pollution marine (article 84) :

- Si possible, empêcher ou réduire l'écoulement des produits polluants à partir de la source ;
- Pomper et transférer à bord d'un autre navire les produits polluants en vue d'empêcher leur écoulement ;
- Si les ressources marines ou côtières ne sont pas menacées, surveiller la nappe de produits polluants ;
- Récupérer les produits polluants déversés ;
- Utiliser des dispersants suivant la législation nationale ;
- Protéger les ressources marines et côtières sensibles ;
- Nettoyer et restaurer le littoral ;
- Traiter les déchets.

En 2016, un arrêté portant réglementation de l'utilisation des dispersants dans le cadre de la lutte contre la pollution marine par hydrocarbure est venu compléter le dispositif POLMAR. L'arrêté n°13456 du 06 septembre 2016 comporte 6 chapitres :

- Dispositions générales ;
- Principes directeurs qui fondent l'utilisation de dispersants ;
- Conditions d'approbation des dispersants, durée de validité de l'approbation, modalités de révision de la liste des dispersants approuvés ;
- Conditions d'utilisation ;
- Cadre de la coopération internationale ;
- Dispositions fiscales.

Comme rappelé à l'article 4 de cet arrêté, en cas de déversement d'hydrocarbures dans les eaux sous souveraineté ou sous juridiction du Sénégal, l'utilisation de dispersants ainsi que toutes les procédures y afférentes sont soumises à l'autorisation préalable du Coordonnateur National du plan POLMAR (HASSMAR).

La liste des dispersants autorisés au Sénégal figure en annexe de l'arrêté et retranscrite dans le tableau ci-dessous, la durée de validité de l'approbation d'un dispersant étant de 5 ans (sous réserve de la remise en cause de l'un des critères d'efficacité, de toxicité ou de biodégradabilité).

N°	Produit	Fabricant	Adresse	Téléphone	Fax	Web
1	COREXIT EC9500A	NALCO ENVIRONMENTAL SOLUTIONS LLC	7705 Highway 90-A Sugar Land, TX 77478 Texas, USA	+1.281.263.7709 +1.832.851.5164		www.nalcoesllc.com
2	COREXIT EC9500B					
3	DASIC SLICKGONE NS	DASIC INTERNATIONAL Ltd	Winchester Hill Romsey, Hampshire. SO51 7YD UK	+44 (0)1794 512419	+44 (0) 1794 522346	www.dasicinter.com
4	FINASOL OSR 51	TOTAL FLUIDES	24, cours Michelet La Défense 10 F-92069 PARIS LA DEFENSE Cédex, France	+33 (0)1 41 35 56 25 +33 (0)1 41 35 60 29	+33 (0)1 41 35 51 34	www.totalspecialfluids.com
5	FINASOL OSR 52					
6	OD 4000	INNOSPEC Ltd Innospec Manufacturing Park	Oil Sites Road Ellesmere Port Cheshire, CH65 4EY UK	+44 (0)151 355 3611	+44(0)151 356 2349	www.innospecinc.com
		INNOSPEC Ltd	17, route de Rouen	+33 (0)2 32 64 35 39	+33(0)2 32 64 35 11	

		Regional Sales & Marketing Management	F-27950 SAINT MARCEL France			
7	SUPERDISPERSANT-25	OIL SLICK DISPERSANTS Limited	Beck Cottage – Main Street Elvington York YO41 4AG UK	+44 (0)1904 607910	+44(0)1904 607911	www.oilslickdispersants.co.uk
8	SEACARE ECOSPERSE 52	WILHELMESEN CHEMICALS AS	Region Africa, Middle East and Black Sea FL21, Executive Heights, Tecom C Sheikh layed Road (East) P.O. Box 8612Dubai United Arab Emirate	(+39) 0106142102 (+39) 335 7539245	(+39) 010 6142196	www.wilhehnsenchemicals.com
9	SEACARE ECOSPERSE LT 23					
10	RADIAGREEN OSD	OLEON N.V.	Industriezone Ter Straten Vaartstraat 130 B-2520 Oelegem	+32(0)3 470 6272	+32(0)3 470 6200	www.oleon.com

Table 1 : Liste des dispersants approuvés par l'Etat du Sénégal pour la période 2016-2021

Par ailleurs, l'utilisation des dispersants tient compte du volume de la nappe à disperser, de la profondeur de la colonne d'eau et de la distance par rapport au trait de côte ou des sites sensibles susceptibles d'être affectés.

Volume de la nappe à disperser	Profondeur minimum d'eau (m)	Distance minimum par rapport au trait de côte ou aux sites sensibles susceptibles d'être affectés (en m)
Tier 1	20	5
Tier 2	25	15
Tier 3	30	24

Table 2 : Limites d'utilisation des dispersants

Annexe 2 – Chronologie prévue de l'exercice

11 DECEMBRE 2019 / EXERCICE POLMAR			
	EVENEMENT	ACTEUR	ACTIONS ATTENDUES
H 0	Le capitaine du pétrolier (MT Oil and Gas (MV DIAMBOGNE) rend compte au MRCC d'une collision avec un chalutier ayant entraîné un déversement d'hydrocarbures	MRCC	Diffuser l'alerte, identifier deuxième navire impliqué
		MRCC	Prendre contact avec les capitaines des deux navires afin de dresser un premier bilan des blessés et des avaries
	Conditions Météo : mer peu agitée vent Est 15 nœuds courant 03 nœuds portant au 320		
	Le chalutier parvient à rentrer au PAD	MRCC	Prendre des dispositions pour envoyer une équipe d'investigation à bord du chalutier
		MRCC	Prendre les mesures d'intervention initial et appliquer les procédures d'intervention
		MRCC	Prendre contact avec le capitaine du pétrolier pour connaître la nature et la quantité d'hydrocarbures déversée
		MRCC	Prendre des mesures de sécurité en informant les navires de la situation aux abords de Dakar
		MRCC	Définir la conduite à tenir au capitaine du pétrolier
H+1	Le capitaine du pétrolier indique un déversement de 600 tonnes d'hydrocarbures à	MRCC	Evaluer la nécessité et les méthodes d'opérations de lutte

	partir de la cuve n° 5 (contenance 3000 T)		
	Le SG HASSMAR convoque le CNC	MRCC	Préparer le briefing initial
		MRCC	Demander le concours d'un aéronef
		MRCC	Faire évaluer et surveiller la nappe par l'aéronef
		CNC	Définir la stratégie de lutte Déployer des moyens de lutte
H+20	Déversement de 700 T		
	La pollution menace la côte	CNC	Définir les zones prioritaires à protéger et prendre les dispositions pour solliciter la coopération internationale
	Le SG HASSMAR demande de préparer un compte rendu au SGPR	CNC	Faire un projet de compte rendu
	La compagnie African Oil (équipe d'animation) est disposée à mettre son matériel de lutte antipollution disponible au niveau de l'Etat Vert en Afrique de l'Ouest et des experts à la disposition du Sénégal	CNC	Fournir une réponse à la demande
		CNC	Prendre les dispositions pour une enquête nautique sur les responsabilités
	L'île de Gorée, la baie de Hann et le PAD sont menacés par la pollution	CNC	Prendre des mesures de protection
	Déversement à 1100 T	CNC	Demander à la compagnie de faire intervenir l'OSRL

	Des piroguiers, de retour de pêche signalent un liquide noir à la surface de la mer pas loin de l'île de Gorée	CNC	
	Une presse en ligne et des radios locaux font écho de l'accident et la pollution de certaines plages à Dakar	CNC	Faire un communiqué de presse
	La pollution commence à arriver à l'île de Gorée, le Maire interpelle la Marine et demande une assistance	CNC	Faire la conduite
	Le Gouvernement demande de prendre des dispositions pour la sensibilisation des localités côtières susceptibles d'être affectées par la pollution en collaboration avec les départements ministériels concernés	CNC	
	Autorité demande d'évaluer les dommages et préjudices économiques	MRCC	

Source : Feuille de route de l'équipe d'animation – Exercice SAMAREX 2019

Annexe 3 – Grille d'évaluation détaillée de l'exercice 2019

Code couleur retenu :

	Non évalué
Oui	Objectif atteint
Oui partiel	Objectif partiellement atteint et fonctionnel a minima
Insuffisant	Objectif insuffisamment atteint et/ ou dysfonctionnel
Non	Objectif non atteint

ACTIONS	ETAT	COMMENTAIRES
ORGANISATION DE L'EXERCICE		
Organisation réaliste de l'exercice avec une mobilisation et chronologie adaptées	Oui partiel	Chronologie détaillée avec actions attendues mais assez réduite dans le temps (prévision pour H+20) or exercice joué en temps réel et non en accéléré. Serait préférable de détailler un peu plus les actions attendues et de préparer en amont des messages types mais également anticiper les messages selon la réaction constatée
Sélection des participants cohérente avec les objectifs et le scénario de l'exercice	Oui partiel	Mobilisation des membres du CNC et participants venant de différentes administrations. Une représentation des collectivités territoriales auraient permis de tester également l'interface avec la terre
Mise en place d'une cellule d'animation de l'exercice et distribution des conventions d'exercice	Oui partiel	Existence d'une cellule d'animation de l'exercice. Avec « Rôle Players » jouant le rôle des entités impliquées (navires, armateur, organisations internationales etc.) Ordre d'exercice Pas d'annuaire d'urgence dédié pour l'exercice mais mail pour échanges entre les sections Aucune instruction sur les données réelles et simulées (par exemple pour le vent et les courants au large)
Distribution d'inputs et informations aux participants lors de l'exercice pour animer la simulation	Oui	
Organisation d'un débriefing post-exercice impliquant tous les participants	Oui	
ALERTE / MOBILISATION Mobiliser une organisation adéquate et mettre en œuvre les premières mesures d'urgence		
ALERTE /NOTIFICATION		
- Ampleur de la pollution évaluée à partir des informations recueillies produit, volume	Oui partiel	Certaines sections n'ont pas indiqué le bon volume de déversement sur leur main courante
- Alerte CN CNC ? Membres CNC ?	Oui	

- Alerte des pays voisins et de la Convention d'Abidjan	Insuffisant	Non réalisée mais participation d'observateurs étrangers. Envisager une participation active des observateurs étrangers lors de l'exercice
- Alerte de l'expertise internationale (OMI, Cedre etc.)	Non	
- Contact avec le navire et représentants (capitaine, Armateur, ITOFF)	Oui	Cellule d'animation
MOBILISATION		
- Déclenchement / organisation Plan POLMAR + CNC	Oui	
- Déclenchement /organisation de la Marine Nationale	Oui	
- Déclenchement /organisation du Plan ORSEC	Non	
PREMIERES ACTIONS		
- Sauvetage ? Moyens aériens /moyens nautiques ?	Oui partiel	Demande d'aéronef pour suivi de la pollution mais absence d'experts pour évaluation de la quantité selon le code d'apparence de l'Accord de Bonn
- Remorquage navire ? Port refuge ? Gestion du trafic maritime ?	Oui	
- Intervention antipollution initiale à la source ?	Oui	Option du colmatage de la brèche par société spécialisée

SANTE/SECURITE Assurer la santé et sécurité des personnes exposées, intervenants et populations

- Identification des risques	Insuffisant	Prise en compte lors du briefing mais pas d'étude approfondie sur les risques et comportement du produit
- Mesures de sauvegarde de la santé & sécurité de l'équipage des navires en difficulté et des intervenants en mer	Insuffisant	Signalé lors du briefing mais pas de précisions sur les EPI à utiliser et la mise en place d'une zone d'interdiction de survol et de navigation
- Mesures de sauvegarde de la santé & sécurité des intervenants à terre, de la population locale - Mesures et suivis sanitaires (interdiction de pêche...)	Non	Lutte à terre non réalisée Professionnels de la mer non pris en compte

STRUCTURE, FONCTIONNEMENT ET COMMANDEMENT DE L'ORGANISATION DE GESTION D'INCIDENT

Avoir une organisation et un fonctionnement efficace pour gérer l'incident

STRUCTURE & MOYENS DE L'ORGANISATION NATIONALE + ROLES ET RESPONSABILITES		
- Organisation et répartition des tâches dans le CNC : - entre sections : Opérations – Logistique – Administration – Communication - au sein de chaque section	Oui partiel	À détailler pour chaque section
- Interfaces du CNC avec les intervenants et parties prenantes extérieures (liées aux navires et autres)	Insuffisant	

- Lieu pour le CNC (bâtiment sécurisé, salles, bureaux, affichage etc.).	Oui	<i>Utilisation des locaux de l'Etat-major de la Marine nationale</i>
- Moyens du CNC (ordinateurs, tél. fixe et tél. Sat, internet, FAX, radio, groupe électrogène...) + documents-support (cartes, plan, guides...)	Oui partiel	<i>Augmenter lors des prochaines sessions les moyens d'affichage et de communication (VHF, tél. GSM, tél. Sat.) Absence de formulaires/cartes/guides etc.</i>
- Besoin d'assistance extérieure pour le CNC identifié, et assistance contactée	Insuffisant	<i>Demande d'assistance ressources matériels et expertise à l'OSRL par l'intermédiaire du navire pollueur</i>
- Moyens de communication du CNC avec les équipes MRCC / OSC	Oui	
INTERFACES EXTERIEURES, LOCALES ET TERRAIN		
- Mobilisation et interface avec les autorités impliquées du Plan ORSEC (Brigade nationale des Sapeurs-pompiers et Direction de la Protection Civile) - Mobilisation et interface avec le Préfet de Dakar? Et le PCO ?	Insuffisant	<i>A ce jour, le volet POLMAR Terre reste à élaborer</i>
- Communication avec les intervenants extérieurs directs (armateurs par exemple)	Oui partiel	
COMMANDEMENT DU CNC		
- Briefing initial : situation, stratégie, répartition des rôles et actions prioritaires	Oui	
- Points fixes réguliers	Oui partiel	<i>Nécessité d'effectuer des points plus réguliers</i>
- Prise de décisions et validation des tactiques proposées	Oui partiel	<i>Validation des tactiques proposées par le Coordinateur National mais pas suffisamment d'échanges entre les différents chefs de section</i>
- Attribution/suivi des tâches par sections	Oui partiel	
FONCTIONNEMENT DU CNC		
- Développement/ approbation/ mise en œuvre d'un plan d'action (avec travail commun des sections)	Insuffisant	<i>Présentation lors du briefing initial mais pas de document formalisé réalisé</i>
- Communication entre sections dans le CNC	Oui partiel	<i>Limitée à des échanges via courriel ou oraux Transmettre plus souvent les documents/ formulaires écrits. Absence de points réguliers</i>
- Main courante (ou « historien ») pour garder traces des principales informations, actions et décisions du CNC	Insuffisant	<i>Réalisée par chaque section mais absence de main courante commune uniforme pour le CNC</i>
- Remontée d'information au Ministre	N/A	<i>Non évaluée par l'expert GI WACAF</i>
- Gestion du bien-être en CNC	Oui	<i>Bien menée pour le CNC (longue pause-café, repas à midi)</i>
- Gestion du bien-être des équipes terrain	N/A	<i>Non évaluée par l'expert GI WACAF</i>

SECTION OPÉRATIONS Suivre et analyser la situation, prévoir les évolutions, partager l'information et proposer des stratégies

EVALUATION		
- Conditions sur site : météo, état de mer et accès aux prévisions météo (vent, mer) et courants pour les jours à venir	Oui	Conditions sur site fournies lors du briefing
- Dérive des nappes sur 12, 24 à 48 heures	Oui	Dérive estimée et projetée lors du briefing
- Comportement du produit (viscosité ? dispersibilité ? récupération ? brûlage ?...)	Non	Caractéristiques pas prises en compte Manque d'expertise dans le CNC. Expertise est à mobiliser et considérer dans une révision du plan et un guide d'action
- Risque à la côte : zone littorale susceptible d'être menacée, sites sensibles menacés et mesures de protection	Oui	Zones sensibles identifiées et mesures de protection discutées
INFORMATION		
- Réception et vérification de l'information	Oui	Effectuées par cellule animation et cellule "évaluation synthèse" de la section "planification et opérations"
- Affichage / partage de l'information et mise à jour	Insuffisant	Augmenter le nombre de tableaux papier dans les sections, transmettre des cartes, versions du Plan POLMAR, de guides opérationnels, etc. Aucun affichage partagé pour l'ensemble du CNC sur les murs
EXPERTISE		
- Identifier l'expertise extérieure à mobiliser (reconnaissance, faune, évaluation des dommages etc.)	Insuffisant	Demande d'équipement d'OSRL par l'intermédiaire du pollueur mais possibilité de demander de l'expertise extérieure (ex. Cedre)
SUIVI/ PREVISION EN MER		
- Programme de suivi et prévisions (surveillance aérienne, échantillonnage, image sat. RADAR, prévisions/ modélisation etc.) ?	Oui partiel	Reconnaissance aérienne uniquement (absence de quantification selon le Code d'Apparence de l'Accord de Bonn)
- Échantillons et analyse du polluant	Oui partiel	Abordé par la section Opérations
- Personnel compétent et moyens identifiés ?	Oui partiel	Le centre régional de recherches en écotoxicologie et sécurité environnementale est une fondation autonome d'utilité publique créée suite à un projet d'étude portant sur l'impact des pesticides. CERES Locustox travaille avec plusieurs ministères, dont le ministère en charge de l'environnement, et pour le centre anti-poison. Le CERES regroupe une vingtaine de personnes et s'articule autour de quatre unités : qualité et réglementation, biologie (écotoxicologie), qualité de l'eau et des engrais, chimie environnementale. Il possède un laboratoire d'analyse capable de réaliser des chromatographies en phase gazeuse (GC) et des chromatographies liquides (HPLC). Le CERES est ainsi capable de mesurer des HC et HAP dans l'eau, les sédiments et dans des matrices biologiques. En cas de pollution marine, le CERES serait impliqué dans le suivi environnemental.
STRATEGIE DE LUTTE EN MER		

- Risques ? Objectifs ? Stratégie ?	Oui partiel	<i>Pas de prise en compte des risques pour la vie humaine. Faible questionnement sur la pertinence de l'emploi de produit dispersant, et du temps de mobilisation des moyens de confinement/récupération</i>
SUIVI ET RECONNAISSANCE A TERRE		
- Programme de reconnaissance à terre et évaluation des sites pollués à terre (+ échantillonnage et prélèvements) ?	N/ A	
- Personnel compétent et moyens identifiés ?	N/ A	
STRATEGIE DE LUTTE A TERRE		
- Risques ? Objectifs ? Stratégie ? Limites opérationnelles (moyens et conditions météo-océaniques et produit) - Interface PCO ?	N/ A	
- Gestion des déchets: Stockage intermédiaire, transport, traitement, élimination finale	Non	<i>Pas pris en compte lors de l'exercice</i>
- Faune sauvage, suivi de la qualité du milieu (eau, sédiment, ressources vivantes) autres ?	N/ A	

MISE EN ŒUVRE DES OPERATIONS REELLES SUR LE TERRAIN

- Mise en œuvre des moyens en mer : 200m de barrage plat déployé par le Fouladou	N/ A	<i>Non évaluée par l'équipe GI WACAF. Selon expertise: barrage non conforme pour une utilisation en haute mer</i>
--	------	---

SECTION LOGISTIQUE Fournir tous les moyens extérieurs nécessaires aux opérations de suivi et lutte

CONNAISSANCE DE L'ASSISTANCE NATIONALE, REGIONALE ET INTERNATIONALE		
- Connaissance des moyens disponibles dans le pays : nationaux, sociétés locales, pétrolières etc. - Connaissance des moyens régionaux (Convention d'Abidjan) + mécanismes de mobilisation - Connaissance des moyens internationaux disponibles (assistance internationale : Salvage, Experts, Sociétés spécialisées nettoyage...) + mécanismes de mobilisation	Oui partiel	<i>Présentation lors du briefing d'une liste formalisée de moyens disponibles Contacts vers sources d'information pour les moyens internationaux (ex. www.giwacaf.org)</i>
- Balance des besoins : capacités nationales // capacités à mobiliser de l'extérieur	Non	
MOBILISATION DE L'ASSISTANCE NATIONALE, REGIONALE ET INTERNATIONALE		
- Autorisation de mobilisation de l'assistance	Oui partiel	<i>Pré-mobilisation depuis Dakar des moyens déployés</i>

- Contractualisation et mobilisation, gestion, réception, et mise en œuvre de l'Assistance <u>nationale</u>	Oui partiel	<i>Echanges avec la section Administration/Finances</i>
- contractualisation et (pré)mobilisation de l'Assistance <u>internationale</u>	Non	
- Faciliter l'entrée dans le pays des personnels et de l'assistance internationale		
- Modalités de suivi, réception et vérification	Non	
CNC		
- Fourniture des moyens nécessaires (communication, informatique, bureautique, nourriture, etc.)	Oui partiel	
OPERATION EN MER ET A TERRE		
- transfert des moyens aux opérations (transport à terre / en mer) : personnels + moyens + supports logistiques	N/A	
- Mise en place d'un réseau de communication au besoin		
- Support logistique continu des opérations		
SUPPORT MEDICAL		
- Mise en place d'un suivi et support médical sur le site des opérations	N/A	<i>Non évalué par l'expert GI WACAF mais effectué lors des exercices SURMAR et SAR</i>
SECTION ADMINISTRATION/FINANCE Gérer les aspects financiers et assurer l'archivage des informations		
ENGAGEMENT DES FONDS		
- Estimation des dépenses à engager	Oui partiel	<i>Travail sur l'estimation initiale du coût global des opérations mais absence d'informations venant de certaines sections</i>
- Processus de déblocage des fonds d'urgence	Oui partiel	<i>Fonds débloqués pour la section Communication</i>
- Vérification des contrats (achats, assistance etc.)	Oui partiel	
- Documentation des dépenses engagées	Oui partiel	
INDEMNISATION		
- Interface avec P&I/ ITOPE/ FIPOL	Oui	<i>Absence de courrier de mise en demeure à l'armateur. Absence d'échange avec le FIPOL. Armateur et P&I du tanker non contactés</i>
- Identification du cadre légal (conventions applicables, parties prenantes, etc.).	Oui partiel	<i>Conventions identifiées (CLC et FIPOL).</i>
- Compréhension des mécanismes et processus des demandes d'indemnisations	Oui partiel	<i>À clarifier</i>
HISTORIEN		

<ul style="list-style-type: none"> - Système de copie/collecte des informations - Archivages des décisions, messages et informations importantes relatives à la pollution 	Non	<p><i>Absence de main courante commune et électronique pour l'ensemble du CNC.</i></p>
<p>SECTION COMMUNICATION Gérer les communications publiques</p>		
<ul style="list-style-type: none"> - Communication avec les médias : Préparation ? Validation ? Suivi ? - communiqués de presse, conférence de presse, Interviews télé/ radio , Site internet des autorités 	Oui partiel	<p><i>Communiqué de Presse n°1 préparé, validé et diffusé</i> <i>Communiqué n°2 préparé</i> <i>Pas de conférence de presse organisée. A jouer lors d'un prochain exercice</i> <i>Plans de préparation de spots télévisés</i></p>
<ul style="list-style-type: none"> - Gestion des journalistes (accueil, vérification et suivi au niveau national et sur le terrain) 	Insuffisant	<p><i>Réception d'un inject de l'animation, informant que des journalistes aimeraient entrer en contact avec le CNC mais pas de réaction</i></p>
<ul style="list-style-type: none"> - Communication sur réseaux sociaux : Préparation ? Validation ? Suivi ? 	Non	<p><i>Non joué pendant l'exercice</i></p>
<ul style="list-style-type: none"> - Communication avec les populations locales : Préparation ? Validation ? Suivi ? 	Oui partiel	<p><i>Système de diffusion de l'information aux populations via spots télévisés</i></p>

Annexe 4 – Entités prévues à l'exercice

Source : Ordre d'Exercice National SURMAR-POLMAR et SAR : N°48/HASSMAR/SG du 09 décembre 2019.

EQUIPE DE PREPARATION DE L'EXERCICE

- *HASSMAR ;*
- *Armées/DIRSANTE ;*
- *Gendarmerie Nationale ;*
- *Marine nationale ;*
- *Police nationale ;*
- *Service d'Assistance Médicale d'Urgence ;*
- *Centre Opérationnel d'Urgence Sanitaire ;*
- *Brigade Nationale des Sapeurs-Pompiers*
- *Agence Nationale des Affaires Maritimes*
- *Armée de l'Air ;*
- *Port Autonome de Dakar ;*
- *Consortium Sénégalais d'Activités Maritimes ;*
- *Société Africaine de Raffinage ;*
- *Direction de l'Environnement et des Etablissements Classés ;*
- *Agence Nationale de l'Aviation Civile et de la Météorologie ;*
- *Union des remorqueurs de Dakar ;*

ORGANISMES DE CONTROLE

- *MRCC-Dakar ;*
- *CCS-Dakar ;*
- *CCO Marine ;*

ACTEURS OPERATIONNELS

- *Forces militaires (Marine nationale, Armée de l'Air, Gendarmerie Nationale) ;*
- *Forces paramilitaires (Police Nationale, Douane, Service national de l'Hygiène) ;*
- *Protection civile (DPC, BNSP) ;*
- *Santé (SAMU, BNSP, Direction de la Santé Militaire, COUS, Direction générale de la Santé) ;*
- *Secteur public (ANAM, PAD, SCN) ;*
- *Privé (URD, SAR);Ministère des Affaires Étrangères ;*

STRUCTURES PARTIE PRENANTE DE L'ACTION DE L'ETAT EN MER (CNC)

- *Agence Nationale des Affaires Maritime ;*
- *SAR ;*
- *Société des Pétroles du Sénégal ;*
- *Autorité de Régulation des Télécommunication et des Postes ;*
- *Port Autonome de Dakar ;*
- *Marine nationale ;*
- *Haut commandement de la Gendarmerie Nationale ;*

- *Brigade nationale des Sapeurs-Pompiers ;*
- *Etat-major de l'Armée de l'Air ;*
- *Direction général des Douanes ;*
- *Direction générale de la Police nationale ;*
- *Direction de la Protection et de la Surveillance de Pêches ;*
- *Direction de la Santé des Armées ;*
- *Délégation général au renseignement national ;*
- *Parquet de Dakar ;*
- *L'agence de l'Information de l'Etat ;*
- *Subdivision des Phares et Balises ;*
- *L'Agence National de l'Aviation Civile et de la Météorologie ;*
- *Coordonnateur du Centre des Opérations d'Urgence Sanitaire ;*
- *Compagnie maritime de la Gendarmerie nationale ;*
- *Direction des Collectivités Territoriales ;*
- *Consortium Sénégalais des Activités Maritimes ;*
- *Direction de l'Environnement et des Etablissements classés ;*
- *Direction des Parcs nationaux ;*
- *Direction de la Gestion et de l'Exploitation des Fonds Marins ;*
- *Direction des Pêches Maritimes ;*
- *Service national de l'Hygiène ;*
- *SAMU national ;*
- *Agence Judiciaire de l'Etat ;*
- *Centre régional de recherche en Ecotoxicologie et de Sécurité environnemental ;*
- *Centre Antipoison de Dakar ;*
- *Section Environnement de la Gendarmerie nationale ;*
- *Direction des Affaires Juridiques et Consulaires ;*
- *Direction de la Protection Civile ;*
- *Direction des Hydrocarbures ;*
- *Direction générale de la Santé du MSAS, SIRN*

AUTRES ADMINISTRATIONS

- *Etat-major général des Armées ;*
- *Etat-major particulier de Monsieur le Président de la République ;*
- *Cadre d'intervention et de Coordination interministériel des Opérations de lutte anti-terroriste ;*
- *COS-PETROGAZ ;*
- *Préfecture de Dakar ;*
- *Centre de suivi écologique*

STRUCTURES PRIVEES ET AUTRES ORGANISMES

- *DAKARNAVE ;*
- *Office des Migrations Internationales ;*
- *ITOC ;*
- *TOTAL ;*

- *ORYX* ;
- *SENSTOCK* ;
- *VIVO ENERGY* ;
- *WOODSIDE ENERGY SENEGAL* ;
- *DPWORD* ;
- *COSMOS* ;
- *BP SENEGAL* ;
- *CAPRICORN SENEGAL* ;
- *GPP* ;
- *ASP*.

Annexe 5 – Participants à l'exercice POLMAR

Exercice en salle « SAMAREX DAKAR 2019 » le Mercredi 11 Décembre 2019 à 8h00 à la Marine nationale - CNC

N°	Prénom	Nom	Structure
1	Saer	SECK	EMG / DEO
2	Mansour	Kane	Armée de l'air
3	Malans	Sadio	DPM / MPEM
4	Yakhya Beu Abdallah	Badiane	Direction des hydrocarbures
5	Adourrhaman	Fayz	DCEFM / MPEM
6	El Hhabib	Badiane	DPSP / DOP
7	Simon	Sene	HASSMAR
8	Alpha	Coumbassa	DPH
9	Mouhamadou Lamine	Macima	DPH
10	Tansu	Diop	SAR
11	Seydine Djibril	MBeufne	HASSMAR
12	Oussmane	TRAORE	Manager
13	Roger	Mendy	DCPN / DEEC
14	Mbaye Saydou	Sow	Douanes
15	Cne Yatma	Dieye	Commandant 13 ^{ème} compagnie BNSP
16	Moustapha	Cisse	HASSMAR
17	Vanessa	Haynes	Oil Spill Response
18	Oury	Sow	DPSP / Chef de bureau stations côtières
19	Dame	Mboup	Consultant
20	Bieallu Saimba	BD ???	Marine
21	Alioune	Dieng	Woodside

N°	Prénom	Nom	Structure
22	Maguette	Wade	BNSP
23	Khady Ataume	Badji	HASSMAR
24	Papa Mamadou	Gaye	MINT / DPE
25	Papa Malang	Badji	ARTP
26	Brutacar	Badji	DPC
27	Paul	Humphries	Woodside
28	Henri C.G	Bocande	ANACIM
29	Papa Talla	Diané	SAR
30	Léon	Mansal	ANACIM
31	Cheikh	Sarr	Consultant
32	Maxime	Ndiolene	SAR
33	Ousmane	Sembene	SAR
34	Oumar	Diallo	ANAM
35	Mbaye	Diop	ANAM
36	Amadou	Soumare	DH/MPE
37	Ndeye Sophie	Sakho	ANAM
38	Ousseynou	Ndiaye	SAR
39	Chérif Khatab	Diop	DAMCP
40	Penda	Top	Compagnie maritime
41	Ndongo	Dieye	Gendarmerie Environnement
42	Vassilis	Tsigourakos	Expert GI WACAF
43	Cheikh	Diop	Centre Antipoison
44	Babacar	Sarr	PAD/COP
45	Omar	Cissé	Satcom services

N°	Prénom	Nom	Structure
46	Fatou	Tabane	CERES Locustox
47	Alioune	Diop	CGUE DEEC
48	Abdou	Mbodj	ANAM
49	Mamoudou	Ka	PETROSEN
50	Lamine	Loum	DAMCP
51	Alassane	Diallo	CTCOM ANAM
52	Fatou	Mane	DAMCP
53	Albert	Bandagny	Commissariat Port
54	Coumba Diouf	Niang	PAD
55	Farouma	Gueye	DAMCP
56	Babacar	Wade	MAESE
57	Salamba Ndaye	Ndi	COSAMA
58	Abdou Karime	Ndiaye	BNSP / NRBC
59	Jacques	Iyok	Conseiller DG Cosama
60	Abdoul Ramor	Diaw	Cosama
61	Abdama	Gueye	Cosama
62	Nboumbé Khary	Diop	ADIDE
63	NDeye Anne Sow	Mbodj	MPEM ANAM
64	Aïta	Seck	HASSMAR
65	Col Boubacar	Koïta	EMPART
66	Khary Gueye Pouye	Diagne	AJE / MFB
67	Abdoulaye	Diouf	COUS / MSAS
68	Mamadou Aissa	Ndiaye	CT / Mint
69	Khady	Gaye	DCT

N°	Prénom	Nom	Structure
70	Abdoul Aziz	Dieme	SNH
71	Medine	Thim	ANAM
72	Thierno Mountaga	Diallo	Marine Nationale
73	Allé Bada Dieug	Diewg	COUS / MSMS
74	Keba	Camara	Samu
75	Safietou	Mbaye	MINT

Annexe 6 – Allocutions d'ouverture

**MOT DE BIENVENUE CHEF D'ETAT-MAJOR DE LA MARINE NATIONALE, LE CONTRE-AMIRAL
MOMAR DIAGNE**

CEREMONIE D'OUVERTURE DE L'EXERCICE SAMAREX 2019

Monsieur le Ministre d'Etat Secrétaire General de la présidence de la République,

Messieurs les Ministres,

Messieurs les Officiers Généraux,

Monsieur le capitaine de vaisseau, Secrétaire Général de la HASSMAR,

Monsieur le capitaine de vaisseau major, Directeur du Centre régional de sécurité maritime de l'Afrique de l'ouest (CRESMAO),

Messieurs les représentants des pays amis de la sous-région,

Mesdames et Messieurs les Directeurs Généraux,

Mesdames et Messieurs les Directeurs et Chefs de services,

Honorables invités,

Mesdames et Messieurs.

C'est pour moi un honneur et un grand plaisir de vous accueillir ce matin pour la cérémonie de lancement des activités marquant la quatrième édition de l'exercice « SAMAREX », organisé par la Haute autorité chargée de la coordination de la sécurité maritime, de la sureté maritime et de la protection de l'environnement marin (HASSMAR).

Je voudrais très chaleureusement et respectueusement saluer la présence de Monsieur le Ministre d'Etat, Secrétaire général de la

Présidence de la République, de Monsieur le Ministre des Forces Armées et de de Monsieur le ministre de la Pêche et l'Economie maritime.

J'aimerais également magnifier la présence d'observateurs représentants des pays amis de la sous-région. En tant que pays membres de la Zone G, nous partageons les mêmes préoccupations en mer d'où l'importance de consolider nos savoir-faire mutuels et de partager nos expériences. Votre participation à cet exercice, prouve à suffisance, l'engagement de vos pays respectifs à faire face aux multiples risques et menaces qui nous interpellent afin de bâtir un espace maritime régional sécurisé.

A toutes les autorités civiles et militaires, a tous les invités, je vous souhaite la bienvenue à la Base navale « Amiral Faye GASSAMA ».

S'il est admis que la Marine nationale, de par ses moyens navals endurants et sa longue expérience de gestion des crises en mer, est traditionnellement appelée « le bras armé de l'Etat armé », il ne fait aucun doute qu'elle inscrit son action dans un cadre juridique et institutionnel qui permet à l'Etat d'exercer toutes les formes de police en mer.

Mesurant avec justesse les enjeux de sécurité maritime actuels et futurs, les hautes autorités de l'Etat ont bien voulu valider le plan d'équipements de la Marine dont l'exécution a débuté depuis 2013 avec la mise en service du FERLO, du KEDOUGOU et du FOULADOU.

Cette volonté se poursuit avec la mise en service prochaine de 4 vedettes rapides dont 2 sont déjà à Dakar et avec la signature il y a quelques semaines d'un contrat pour l'acquisition de 3 patrouilleurs. C'est un effort d'équipements substantiel qui, allié à une politique des ressources humaines à la hauteur, permettra à l'Etat d'assurer une présence soutenue en mer en complément de l'action des autres administrations.

J'aimerais donc réitérer ici l'engagement de la Marine nationale, aujourd'hui plus que jamais, à soutenir l'action des administrations compétentes en mer, sur l'ensemble du spectre opérationnel de leurs missions, pour un emploi optimal des ressources de l'Etat et une meilleure efficacité de l'Action publique.

Je vous remercie de votre aimable attention.

**ALLOCUTION D'OUVERTURE DE M. LE MINISTRE, SECRETAIRE GENERAL ADJOINT DE LA
PRESIDENCE DE LA REPUBLIQUE DU SENEGAL, M. DIATOUROU NDIAYE**

CEREMONIE D'OUVERTURE DE L'EXERCICE SAMAREX 2019

Messieurs les Ministres,
Messieurs les Officiers Généraux,
Messieurs les représentants du Corps diplomatique,
Monsieur le capitaine de vaisseau, Secrétaire Général de la HASSMAR,
Monsieur le capitaine de vaisseau major, Directeur du Centre régional de
sécurité maritime de l'Afrique de l'ouest (CRESMAO),
Messieurs les représentants des pays amis de la sous-région,
Mesdames et Messieurs les Directeurs Généraux,
Mesdames et Messieurs les Directeurs et Chefs de services,
Honorables invités,
Mesdames et Messieurs.

C'est pour moi un réel plaisir et un agréable devoir, de procéder, ce matin
au lancement de l'exercice maritime « SAMAREX » 2019.

Mon plaisir est d'autant plus grand que cette cérémonie se tient dans cette
base navale, endroit mythique, dont le parrain, le vice-amiral d'escadre
Faye Gassama, fait partie de ces officiers qui ont écrit les plus belles pages
de l'histoire de l'Armée sénégalaise.

Permettez-moi ainsi, de rendre hommage à la Marine nationale qui, au-
delà de ses missions de défense, s'acquitte, également de missions
relevant de l'action de l'Etat en mer avec abnégation et succès.

Mesdames et Messieurs

Situé à la croisée des routes maritimes, avec plus de 700 km de côtes,
une zone économique exclusive (ZEE) de 212 000km² et un secteur
dynamique de la pêche qui participe à hauteur de 3,2% au PIB et
représentant 30% des exportations, le Sénégal est un pays à vocation
maritime affirmée.

A cela s'ajoute, dans le sillage du plan « Sénégal émergent », le développement des transports maritimes, des infrastructures portuaires et l'intensification des activités pétrolières et gazières en mer, qui sont autant de facteurs porteurs d'espoir sur le plan économique mais qui engendrent naturellement des menaces spécifiques sur le plan sécuritaire.

Face à ces risques et menaces inhérents au développement de l'économie maritime, l'Etat du Sénégal s'est résolument engagé dans un processus de renforcement et de mise en cohérence de sa politique et de ses stratégies de sécurité en mer. Cela se traduit notamment, par l'harmonisation et l'adaptation des cadres juridiques, institutionnels et opérationnels, mais également par l'élaboration et la mise en œuvre d'une stratégie nationale de sécurité et de sûreté maritimes et ce, en adéquation avec nos engagements internationaux.

Mesdames et messieurs,

La sécurité maritime est par essence un domaine qui implique l'action de plusieurs départements pour garantir les intérêts de l'État en mer. Avec l'organisation de l'action de l'Etat en mer, chaque administration exécute l'ensemble des activités qui lui sont propres mais participe, si nécessaire à la gestion des crises en mer.

Avec la HASSMAR, l'Etat du Sénégal a pris la pleine mesure des enjeux et défis de la sauvegarde de la vie humaine en mer et de la nécessité de mettre en place un cadre de coordination interministérielle optimale en mesure de mobiliser rapidement les ressources humaines et les moyens destinés à faire face à un accident maritime majeur.

Je me réjouis des efforts déployés par la HASSMAR à travers l'organisation périodique des exercices « SAMAREX », dont les scénarios, à chaque édition, sont davantage affinés afin d'apporter les réponses de prévention et de lutte appropriées face aux risques et menaces sécuritaires du moment.

Je demeure convaincu que les travaux permettront de consolider les acquis, de capitaliser les opportunités, d'identifier les faiblesses et les contraintes, et en définitive, de déboucher sur des recommandations fortes visant l'amélioration du système national de sécurité maritime.

Je salue par ailleurs, le niveau de représentation des structures publiques et privées nationales parties prenantes, qui confirme, s'il en était besoin,

la réalité de la synergie qui caractérise la coordination de l'action de l'Etat en mer.

Je note également avec une grande satisfaction, la participation pour la première fois à SAMAREX, d'observateurs de pays avec qui nous partageons des frontières maritimes tels la Gambie, la Mauritanie, la Guinée et la Guinée Bissau. Leur présence à nos côtés augure, à n'en point douter, d'une excellente coopération entre les pays de la zone maritime G dont de Centre principal se trouve à Praia et devrait être opérationnel très prochainement.

Mesdames et Messieurs,

Après plus d'une dizaine d'années d'existence, la HASSMAR se trouve à la croisée des chemins. Grâce aux efforts consentis, des acquis considérables sont à noter, en particulier, la construction d'un centre national de coordination des secours (MRCC) et l'acquisition de moyens navals dédiés au sauvetage maritime en 2020.

Toutefois, face aux nouveaux enjeux du milieu maritime national et international, tant sur le plan économique que sécuritaire, l'Etat du Sénégal s'est inscrit dans une démarche de mise en cohérence des approches sectorielles à partir d'une vision claire de ce que nous voulons faire de notre mer.

C'est pourquoi, la HASSMAR a reçu mandat du chef de l'Etat, de coordonner les travaux d'élaboration d'une politique maritime nationale qui se tiendront l'année prochaine.

Une politique maritime nationale permettrait, en s'appuyant sur la vision du chef de l'Etat et la nature transversale des activités maritimes, de définir un cadre de travail harmonisé au profit des administrations maritimes et de mettre en cohérence les stratégies sectorielles des différents départements compétents en mer.

J'invite donc toutes les structures parties prenantes de l'action de l'Etat en mer à accompagner la HASSMAR pour la réussite de ce projet éminemment stratégique pour l'Etat du Sénégal.

En outre, malgré les innombrables efforts financiers consentis par l'Etat, il est important de réfléchir sur une forte recommandation émise à chaque

édition de SAMAREX ; il s'agit de trouver les voies et moyens de mettre en place un « fonds d'intervention d'urgence » qui permettrait de faire face rapidement aux incidents maritimes majeurs.

Mesdames et Messieurs,

Les questions de sécurité maritime, de sûreté maritime et de protection de l'environnement marin sont une préoccupation de l'heure et nous interpellent tous. D'où l'impérieuse nécessité d'avoir une vision bien partagée et un pilotage stratégique afin de travailler pour un « Sénégal de tous et un Sénégal pour tous »

Sur ce, je déclare ouverts les travaux de l'exercice en vraie grandeur « SAMAREX 2019 ».

Je vous remercie de votre aimable attention.

Annexe 7 – Ordre d'Exercice National SURMAR-POLMAR et SAR

N°48/HASSMAR/SG du 09 décembre 2019

REPUBLIQUE DU SENEGAL
Un Peuple – Un But – Une Foi

PRESIDENCE DE LA REPUBLIQUE

Haute Autorité chargée de la Coordination
de la Sécurité maritime, de la Sûreté maritime
et de la Protection de l'environnement marin
(HASSMAR)
☎ (Tél.) : (221) 33 889 27 11 - ☎ (Fax) : (221) 33 889 27 18
BP : 27074/DAKAR MESSAGERIE – E-mail : contact@hassmar.gov.sn



N° 48 /HASSMAR/SG

Dakar, le 09 DEC. 2019

ORDRE D'EXERCICE NATIONAL SURMAR-POLMAR et SAR

Nom conventionnel : **SAMAREX 2019**
Période : du 10 au 12 décembre 2019
Type d'exercice : Vraie grandeur
Référence : Contrat de performance de la HASSMAR 2019 – 2023
Pièces-jointes : - **Annexe I** : Etat des actions attendues des parties prenantes et des moyens à engager ;
- **Annexe II** : Ordre Technique des Transmissions ;
- **Annexe III** : Modèle de fiche d'évaluation ;

DESTINATAIRES

- CEMGA (ATCR) ;
- HAUT COM GEND ;
- EMPART ;
- IGFA ;
- DRN ;
- Marine nationale ;
- Armée de l'Air ;
- BNSP ;
- DGPN ;
- DG des Douanes
- DPSP ;
- DIRPA ;
- DPC ;
- ANAM ;
- PAD ;
- COSAMA ;
- ANACIM ;
- SAMU ;
- DAMCP ;

- COUS ;
- CICO ;
- CSE ;
- DGEFM
- Sar
- PETROSEN
- ARTP
- DIRSANTE
- ADIE
- Phares et Balises
- DEEC
- Urgence Environnement
- DPN
- CSFM
- AJE
- CERES LOCUSTOX
- Centre antipoison
- Direction des Hydrocarbures
- Direction générale de la santé du MSAS
- Section Environnement de la Gendarmerie nationale
- COMPAGNIE MARITIME de la Gendarmerie nationale
- DCT
- SIRN

Le capitaine de vaisseau Oumar WADE
Secrétaire général de la HASSMAR



1. GENERALITES

L'exercice en vraie grandeur dénommé SAMAREX 2019 est programmé dans la période du 10 au 12 décembre 2019 en zone maritime centre.

Cet exercice comportera un exercice de sûreté maritime, un exercice de pollution marine par hydrocarbures et un exercice de recherche et de sauvetage en mer, conformément aux dispositions des plans SURMAR, POLMAR et SAR. Ces trois exercices sont prévus dans les journées du 10, 11 et 12 décembre 2019 respectivement.

Les exercices se dérouleront essentiellement en mer suite aux nouvelles tendances du trafic de drogue par voie maritime, aux futures activités offshore notamment le transport par hélicoptères du personnel des installations pétrolières et aux risques d'accidents en pouvant occasionner une pollution par hydrocarbures, liés au fort trafic de navires pétroliers.

L'exercice mettra en œuvre les moyens des forces militaires et paramilitaires ainsi que ceux du secteur public et privé.

La coordination interministérielle des opérations se fera à partir du Centre de Coordination des Opérations de la Marine nationale (CCO Marine). Le Centre de Coordination des Opérations de l'Armée de l'Air (CCO Air) et le Centre de Coordination des Secours seront activés durant les exercices.

2. BUT ET OBJECTIFS

2.1 But :

L'exercice vise à préparer les administrations parties prenantes à l'action de l'Etat en mer à la gestion d'une situation d'urgence et à entraîner et tester les capacités des acteurs opérationnels.

2.2 Objectifs

L'exercice SAMAREX 2019 doit permettre :

1. d'évaluer la capacité de coordination du MRCC à faire face à une situation d'urgence ;
2. de tester les procédures d'alertes (maritime et aéronautique) ;
3. de tester les procédures de convocation du CNC ;
4. d'évaluer les procédures MEDEVAC en mer ;
5. d'évaluer les relations fonctionnelles entre les sections du CNC ;
6. d'évaluer la communication entre les différentes sections du CNC ;
7. d'évaluer le Poste Médical Avancé (PMA) ;
8. d'évaluer la coordination de la recherche et le sauvetage aéronautiques et maritimes ;
9. d'entraîner les participants et de les familiariser avec les plans et procédures en vigueur.

10. de tester les plans sectoriels des parties prenantes concernées ;
11. de familiariser le personnel à la gestion de l'interface mer-terre (Plan POLMAR/ Plan ORSEC) ;
12. d'entraîner le personnel dans le cadre de la gestion d'une urgence en mer ;
13. de tester les capacités techniques et tactiques des unités de lutte contre la pollution.

3. RECITS INTRODUCTIFS

3.1 Sûreté maritime (SURMAR) : Un bateau de pêche est soupçonné de transborder à partir d'un cargo en provenance d'Amérique du Sud, au large de Cap Skirring, une importante quantité de drogue à destination du Sénégal.

Des recherches du bateau de pêche sont effectuées par des moyens navals de la Marine Nationale et par un aéronef de l'Armée de l'Air.

Le bateau de pêche est intercepté par un patrouilleur de la Marine Nationale. Le capitaine refuse d'obtempérer à l'ordre de stopper et à l'accès à bord d'une équipe de visite de la Force Spéciale Mer (FSM). Le bateau prend la fuite.

Le patrouilleur parvient à intercepter le navire, son équipe de visite monte à bord, maîtrise l'équipage et prend possession du navire et de sa cargaison.

3.2 Recherche et Sauvetage (SAR) en mer : Un hélicoptère **AW 139** de la compagnie **FLY Helicopter**, immatriculé **6V-SAR** disparaît des écrans radar alors qu'il effectuait un transport de passagers entre une plateforme pétrolière située au large de Dakar et l'aéroport militaire Léopold Sédar Senghor (AMLSS) de Yoff.

Le Centre de Coordination de Sauvetage (CCS) de Dakar informe le Centre de Coordination de Recherche et de Sauvetage Maritimes (MRCC-Dakar).

3.3 Pollution marine (POLMAR) : Un pétrolier affrété par la Société Africaine de Raffinage (SAR) entre en collision avec un chalutier au sud de l'île de Gorée.

Le commandant du pétrolier contact le Centre de Coordination de Recherche et de Sauvetage de Dakar (MRCC-Dakar) pour rendre compte que le navire a une brèche sur la coque et qu'une importante quantité d'hydrocarbures se déverse en mer.

La salle des machines est envahie par l'eau et les moteurs sont indisponibles.

4. PARTICIPANTS

4.1 Equipe de préparation de l'exercice (EPE)

HASSMAR ; Armées/DIRSANTE ; Gendarmerie Nationale ; Marine nationale ; Police Nationale ; Service Assistance Médicale d'Urgence national (SAMU) ; Centre Opérationnel d'Urgence Sanitaire (COUS) ; Brigade Nationale des Sapeurs-Pompiers (BNSP) ; Agence nationale des Affaires maritimes (ANAM) ; Armée de l'Air ; Port



Autonome de Dakar (PAD) ; Consortium sénégalais d'Activités maritimes (COSAMA) ; Société Africaine de Raffinage (Sar), Direction de l'Environnement et des Etablissements Classés (DEEC), Agence Nationale de l'Aviation Civile et de la Météorologie (ANACIM), Union des remorqueurs de Dakar (URD).

4.2 Organismes de contrôle

MRCC-Dakar ; CCS-Dakar ; CCO Marine

4.3 Acteurs opérationnels

Forces militaires (Marine nationale, Armée de l'Air, Gendarmerie Nationale), Forces paramilitaires (Police Nationale, Douane Service national de l'Hygiène) ; Protection civile (DPC, BNSP), Santé (SAMU, BNSP, Direction de la Santé Militaire, COUS, Direction générale de la Santé) ; Secteur public (ANAM, PAD, SCN) ; Privé. (URD...), Société africaine de raffinage (Sar)

4.4 Structures partie prenante de l'AEM (CNC)

Agence nationale des Affaires maritimes (ANAM) ; Société africaine de Raffinage (Sar) ; Société des Pétroles du Sénégal (PETROSEN) ; Autorité de Régulation Des Télécommunication et des Postes (ARTP) ; Port autonome de Dakar (PAD) ; Marine nationale ; Haut commandement de la Gendarmerie Nationale ; Brigade nationale des Sapeurs-Pompiers (BNSP) ; Etat-major de l'Armée de l'Air ; Direction général des Douanes ; Direction générale de la Police nationale (DGPN) ; Direction de la Protection et de la Surveillance des Pêches (DPSP) ; Direction de la Santé des Armées ; Délégation général au renseignement national (DRN) ; Parquet de Dakar ; L'Agence de l'Informatique de l'Etat (ADIE) ; Subdivision des Phares et Balises ; L'Agence National de l'Aviation Civile et de la Météorologie (ANACIM) ; Coordonnateur du Centre des Opérations d'Urgence Sanitaire (COUS) ; Compagnie maritime de la Gendarmerie nationale ; Direction des Collectivités Territoriales ; Consortium Sénégalais des Activités Maritimes (COSAMA) ; Direction de l'Environnement et des Etablissements classés (DEEC) ; Direction des Parcs nationaux (DPN) ; Direction de la Gestion et de L'Exploitation des Fonds marins (DGEFM) ; Direction des Pêches Maritimes (DPM) ; Service national de L'Hygiène (Contrôle Sanitaire aux frontières) ; SAMU national ; Agence Judiciaire de l'Etat (AJE) ; Centre régional de recherche en Ecotoxicologie et de Sécurité environnemental (CERES-LOCUSTOX) ; Centre Antipolison de Dakar ; Section Environnement de la Gendarmerie nationale ; Direction des Affaires Juridiques et Consulaires (DAJC) ; Direction de la Protection Civile (DPC) ; Direction des Hydrocarbures ; Direction générale de la Santé du MSAS, SIRN.

4.5 Autres Administrations

Etat-major général des Armées/COSU, Etat-major particulier de Monsieur le Président de la République (EMPART), Cadre d'Intervention et de Coordination interministériel des Opérations de lutte anti-terroriste (CICO), COS-PETROGAZ, Préfecture de Dakar, Centre de suivi écologique (CSE).

4.6 Structures privées et autres Organismes

DAKARNAVE, Office des Migrations Internationales, ITOC, TOTAL, ORYX, SENSTOCK, VIVO ENERGY, WOODSIDE ENERGY SENEGAL, DPWORD, COSMOS, BP SENEGAL, CAPRICORN SENEGAL, GPP, ASPP.

4.7 Observateurs

Des officiels étrangers et sénégalais sont invités pour un partage d'expérience.

4.8 Evalueurs

L'équipe des évaluateurs sera chargée de la collecte et de l'évaluation qui serviront à effectuer une analyse approfondie de l'exercice et à produire le rapport final. Les évaluations porteront sur la gestion de crise, les procédures, les capacités, l'information maritime et la communication de crise.

Elle est dirigée par un évaluateur général.

4.9 Figuratif

L'épave de l'hélicoptère sera matérialisée par un zodiac enveloppé par une bâche de couleur orange/rouge avec l'inscription en blanc **6V-SAR**.

Les rescapés seront autour de l'épave et porteront des gilets de sauvetage.

4.10 Moyens aériens

L'Armée de l'Air mettra en œuvre un King Air, le CCS Air et son personnel pour l'ensemble des trois (03) exercices.

4.11 Moyens nautiques

La liste des moyens de surface engagés par les structures figure en **annexe I**

4.12 Moyens à terre

La liste des moyens à terre mis en œuvre par les structures figure en **annexe I**

5. DEROULEMENT ET ANIMATION DE L'EXERCICE

5.1 Zones de l'exercice :



- La zone maritime de l'exercice se situe à 6 nautiques environ au sud-est de l'île de Gorée ; elle est définie par le quadrilatère délimité par les points A, B, C et D de coordonnées :

A : L=14°37' N, G= 017°16' W

B : L=14°37' N, G= 017°19' W

C : L=14°34' N, G= 017°19' W

D : L=14°34' N, G= 017°16' W

- L'espace aérien de l'exercice est défini par le quadrilatère délimité par la côte et les latitudes 14°33' N et 14°44,5' N et la longitude 017°38' W.

5.2 Recherches aériennes

Les modalités de la circulation aérienne dans la zone de l'exercice feront l'objet d'un NOTAM sur la demande de l'Armée de l'Air.

Les équipages respecteront les règles de l'air, en particulier le respect des espaces aériens contrôlés.

5.3 Dégâts possibles

La réparation des dommages éventuellement causés lors de l'exercice est, sauf disposition contraire, normalement à la charge de l'auteur du dommage, de son administration de tutelle ou de son assurance.

5.4 Visiteurs

Les personnalités ayant fait part, à ce jour, de leur intention d'assister à l'exercice en tant que visiteur seront accompagnés par Mlle Marie Rose Dioh.

5.5 Signes d'identification (badge)/ code vestimentaire :

Les membres du CNC, le personnel du CCO/MRCC et l'équipe d'animation de l'exercice seront dotés de badges d'identification.

Les figurants, les membres de la presse et le personnel de soutien logistique seront dotés de badge en vue faciliter leur identification.

5.6 Logistique

Chaque partie prenante assure la prise en charge des coûts de participation de ses moyens propres engagés.

Les dépenses communes figurant dans le budget prévisionnel seront prises en charge par la HASSMAR.

5.7 Services de restauration

La restauration des participants à l'exercice sera prise en charge par la HASSMAR.

Un petit déjeuner, une pause-café et un déjeuner seront servis à la salle des banquets de la Marine Nationale durant les journées du 10, 11 et 12 décembre 2019.

5.8 Langue de travail de l'exercice

La langue de travail de l'organisation de l'exercice est le français et l'anglais pour certains cas. Les acteurs opérationnels utiliseront leur langue de travail habituelle.

5.9 Instructions diverses

- o **Volet maritime** : les cartes marines 7388 (INT 1953) et 7569 (INT 1993) seront utilisées
- o **Volet aérien** : Les cartes de navigation aériennes relatives à la zone de l'exercice seront utilisées.

6. CONVENTIONS D'EXERCICE

Tous les destinataires de messages électroniques (email) devront faire un accusé de réception pendant l'exercice.

Les demandes et comptes rendus destinés à toute autorité ou structure extérieure seront adressés à l'Equipe d'animation

L'exercice se déroulera en temps réel (Heure locale : GMT)

La délimitation maritime entre le Sénégal et l'Etat Vert est le parallèle **14°34' N**

Les documents en vigueur tels que les Plans SURMAR, POLMAR et SAR, l'Arrêté sur les dispersants seront utilisés durant l'exercice.

7. REUNIONS

Un briefing général sera tenu le lundi 09 décembre 2019 à 10 heures au CCO de la Marine Nationale pour la présentation de l'exercice.

La réunion immédiate pour le « débriefing à chaud » se tiendra le jeudi 12 décembre 2019 au CCO de la Marine nationale à l'issue de l'exercice.

La réunion de débriefing finale se tiendra à une date et lieu qui seront précisés ultérieurement.

8. INSTRUCTIONS RELATIVES A LA PROTECTION DES DOCUMENTS

La documentation de l'exercice SAMAREX 2019 comprend les éléments suivants :

- Le présent ordre d'exercice national – BLANC
- Les instructions des figurants/plastrons – BLEU

Les documents de couleur bleu sont classés « confidentiel exercice » et ne sont distribués qu'au personnel de contrôle de l'exercice (équipe animation et évaluateurs) et aux figurants/plastrons.

Les documents de couleur blanche sont accessibles à tous les participants de l'exercice.

9. MOYENS DE COMMUNICATION SPECIFIQUES A L'EXERCICE

Les liaisons opérationnelles habituelles seront utilisées. Les messages opérationnels transmis télégraphiquement comporteront, en début et fin de texte, la mention : EXERCICE – EXERCICE – EXERCICE – SAMAREX 2019

Les liaisons radio, les indicatifs radio des moyens navals, aériens et organismes à terre seront définis par un Ordre Technique des Transmissions en **annexe II**

10. REGLES DE SECURITE

Les dispositions de sécurité suivantes seront prises avant et pendant l'exercice :

- le CCO de la Marine nationale émettra un avis aux navigateurs AVURNAV concernant la période et la zone maritime de l'exercice ; et
- le CCS Dakar demandera à l'ANACIM un Notice To Airmen (NOTAM) concernant la zone de l'exercice aérienne

Chaque intervenant veillera durant l'ensemble de l'exercice à préserver sa sécurité et celle des autres participants.

En cas de survenue d'un incident réel, nécessitant le déclenchement d'une opération SAR, SURMAR ou POLMAR ou d'une grave dégradation des conditions météorologiques, l'exercice est annulé par le Directeur de l'exercice qui diffuse à cet effet le code suivant :

« INCIDENT REEL- INCIDENT REEL- INCIDENT REEL. SAMAREX DAKAR 2019 ANNULE ».

En cas de survenue d'un incident réel, ne nécessitant pas le déclenchement d'une opération SAR, SURMAR ou POLMAR, mais seulement une prise en charge médicale, l'unité à bord de laquelle a lieu l'incident diffuse le message suivant :

« INCIDENT REEL- INCIDENT REEL- INCIDENT REEL. SUIVI DE LA NATURE DE L'INCIDENT »

11. RELATIONS AVEC LES MEDIAS

Pendant l'exercice, une attention particulière doit être portée sur la séparation entre la communication réelle (communication sur l'exercice) et la pression médiatique simulée (communication dans l'exercice).

La Commission Communication/Relations publiques sera ainsi chargée de :

- la couverture médiatique réelle de l'exercice SAMAREX 2019 ;
- la gestion de la pression médiatique simulée ;
- la gestion de la pression des autorités gouvernementales et diplomatiques ;
- la gestion de la pression des familles ;
- la gestion des autorités présentes lors de l'exercice.

12. COMPTES-RENDUS DES INTERVENANTS ET RAPPORT FINAL

Chaque structure participant à l'exercice adressera un compte-rendu à la HASSMAR dans les sept (07) jours suivant l'exercice en précisant notamment dans son compte rendu le nombre de personnes et de moyens engagés, ainsi que les remarques éventuelles et les enseignements tirés.

La première évaluation de l'exercice sera exécutée par les observateurs désignés par les structures à la fin de l'exercice.

Un modèle de fiche d'évaluation figure en **annexeIII**

14. FIN D'EXERCICE

Le directeur de l'exercice décidera de la fin de l'exercice en accord avec le Secrétaire général de la HASSMAR et diffusera le message suivant à tous les participants : FINEX – FINEX – FINEX – EXERCICE SAMAREX 2019