



RAPPORT SUR LA PREMIÈRE CONFÉRENCE DE TRAVAIL DES DIRECTEURS  
CHARGÉS DE L'ENVIRONNEMENT DES PORTS DE L'AFRIQUE DE L'OUEST  
ET DU CENTRE

*(Réunion de Démarrage sous l'Initiative des Ports Africains)*

---

15 – 17 Juin, 2010  
Tema, Ghana

*« Créer une plateforme pour l'échange des expériences pour l'amélioration de la performance environnementale dans les locaux portuaires et les logistiques de l'hinterland »*



## SOMMAIRE

<b>0. RESUMÉ</b> .....	4
<b>1. INTRODUCTION</b> .....	6
<b>2. DISCOURS</b> .....	7
<b>2.1. 1<sup>er</sup> JOUR -MATIN</b> .....	7
2.1.1 Mot de bienvenue - Mr. Nestor Percy Galley, Directeur-Général, Ghana Ports and Harbours Authority.....	7
2.1.2 Introduction de l’historique de la Conférence – M. Harry Barnes Dabban, Coordinateur Exécutif, Réseau Environnemental des Ports Africains (REPAf), Ghana.....	7
2.1.3 Mots d’ouverture .....	8
2.1.3.1 - Dr. Samuel Donkor, Secrétaire Exécutif & Coordinateur Régional, Commission Provisoire du Courant de Guinée (CPCG).....	8
2.1.3.2 - M. El Hadji Mar Gueye, Secrétaire Général, Association de Gestion des Ports de l’Afrique de l’Ouest et du Centre (AGPAOC) .....	8
2.1.3.3 - M. Jerome Ntikerberewa, , Secrétaire Général, Association de Gestion des Ports de l’Afrique de l’Est et du Sud (AGPAES).....	8
2.1.4 Discours Ministériel - Mr. C.K. Scott, Directeur en Chef, Ministère de l’Environnement, Science et Technologie, Ghana .....	9
2.1.5 Discours Principal - Hon. Dzifa Ativor, Ministre du Transport Adjoint, Ghana .....	9
2.1.6 Présentation 1 - Défi Environnemental Pour les Ports de l’Afrique de l’Ouest et du Centre - M. Afam Edozie, Directeur Principal Chargé de l’Environnement, les Ports Autonomes du Nigeria – Points Clés.....	10
2.1.7 Présentation 2 – Accords Environnementaux Multilatéraux (AEM) -Madame Christine Asare, Agence de Protection Environnementale, Accra .....	10
<b>3. JOUR 1 – APRES-MIDI:</b> .....	11
3.1 Présentation 3 – Etude de cas de l’Etat de l’Environnement dans le Port de Tema - M. Bright Andy Berko, Officier Chargé de Logement et de l’Environnement, les Ports Autonomes du Ghana.....	11
3.2 Présentation 4 - Etude de cas de l’Etat de l’Environnement dans les Ports du Kenya - Julius J. Maghanga, Directeur de la Santé, la Sauveté et l’Environnement, les Ports Autonomes du Kenya.....	11
3.3 Présentation 5 – Conventions et Règlements Internationaux par rapport aux déchets générés par les bateaux et les équipements de réception des ports (ERP) - Gudrun Janssens, Conseiller de Politique, Agence Publique de Déchets de Flanders .....	11
3.4 Présentation 6 – Gestion d’Equipements de Réception des Déchets de Marpol - Toby Godwin Brown, Directeur Général, Groupe Environnemental Tilbury (GET) .....	12

3.5 Présentation 6 – Le Recyclage des Déchets / les Equipements de Réception Portuaire - ANDINWO Mah SAMA, Directeur Chargé de la Qualité, Santé, Sauveté et Environnement, BOCOM INTERNATIONAL SA, Cameroun .....	12
3.6 Présentation 7 - Gestion des Déchets dans le Port d’Antwerp - M. Patrick Verhaert, Directeur des Contributions Portuaire, Port d’Antwerp, Belgique .....	13
3.7 Présentation 8 – Gestion de l’eau de Lest dans les Ports Africains - Alexander Adnan Awad, Directeur, Institut International de l’Océanographie, (IIO), Afrique de Sud .....	13
3.8 Présentation 9 - la Réaction au Déversement Accidentel de Pétrole / le Planning d’Urgence, Leslie Andrews , Directeur Général, Ro Clean Desmi Ltd , le Royaume Unis .....	13
3.9 Présentation 9 – Contrecarrer les chargements illégaux des déchets, un appel à une coopération Internationale - Henk Ruessink, Ministère Deutsch du Planning Spatial, Logement et Environnement/INECE/SESN/IMPEL .....	14
<b>4. JOUR 2 – MATIN .....</b>	<b>15</b>
4.1 Film – “Les Envahisseurs Venant de la Mer”, un film de l’OMI et BBC sur le Transfer des Espèces Envahisseurs Dangereux à travers l’eau de lest .....	15
4.2 Introduction des séances de travail collectif - M. Harry Barnes-Dabban, Coordinateur Exécutif, Réseau Environnemental des Ports Africains (REPAf), Ghana .....	15
4.2.1 Groupe 1 – Gestion de l’Eau de Lest.....	15
4.2.1.1 Forces .....	15
4.2.1.2 Priorités .....	16
4.2.1.3 Soutien & Engagement Institutionnel.....	16
4.2.2 Groupe 2 – Réaction au Déversement de pétrole et le Planning d’Urgence.....	17
4.2.3 Groupe 3 – Détection & Traitement des Déchets Dangereux dans les ports maritimes.....	17
<b>5. JOUR 2 – APRES-MIDI: L’EXPERIENCE DES PORTS DEUTSCH .....</b>	<b>19</b>
5.1 Présentation 10 - Stratégie Portuaire, Gestion Environnementale et Logistiques de l’Hinterland: le Triangle d’Or – Dr. Henk de Bruijn, Directeur de Stratégie, Port de Rotterdam .....	19
5.2 Présentation 11 - Stratégie Portuaire en Pratique, Drs. Herman Journée, Directeur de Stratégie, Port d’Amsterdam/ Président de la Fondation Ecoports .....	19
5.3 Présentation 12 – Gestion de l’Environnement Portuaire, Drs. Herman Journée, Directeur de Stratégie, Port d’Amsterdam/ Président de la Fondation Ecoports .....	19
5.4 Présentation 13 - Gestion de l’Environnement Portuaire: Méthode de Diagnostic Environnemental de Soi (MDS) - Drs. Herman Journée, Directeur de Stratégie, Port d’Amsterdam/ Président de la Fondation Ecoports .....	19

5.5 Présentation 14 – Outils de Gestion Environnementale des Ports Ecoports: Système de Révision Environnementale des Ports (SREP) – Drs. Herman Journée, Directeur de Stratégie, Port d’Amsterdam/ le Président de la Fondation Ecoports .....	20
5.6 Présentation 15 – Gestion de la Chaîne Logistique Durable – Drs. Herman Journée, Directeur de Stratégie, Port d’Amsterdam/ Président de la Fondation Ecoports .....	20
5.7 Présentation 16 - Discussion Interactive sur des idées pour le Réseau / Plateforme Environnementale des Ports de l’Afrique de l’Ouest et du Centre - Mr. Harry Barnes-Dabban, Coordinateur Exécutif, Réseau Environnemental des Ports Africains (REPAf) .....	20
5.7.1 Vision .....	21
5.7.2 Objectifs .....	21
5.7.3 Mécanisme d’Opération .....	21
5.7.4 Activités Proposées .....	22
5.7.5 Financement.....	22
5.7.6 Remarques .....	22
<b>6. JOUR 3 - MATIN.....</b>	<b>23</b>
6.1 Plan d’Action sur le future .....	23
6.2 Présentation 17 - Le Rôle du Grand Ecosystème Marine Actuel de la Guinée en gérant l’environnement Costal - Dr. Stephen Donkor, Secrétaire Exécutif et Coordinateur Régional, la Commission Provisoire du Courant Guinéen (CPCG) .....	23
6.3 Présentation 18 - Coopération entre les Autorités Portuaires et les Administrations Maritimes – Importante pour la Protection Effective de l’Environnement Maritime – Mr. Michael Luguje, OMI Coordinateur Régional pour l’Afrique de l’Ouest et du Centre (les Pays Non-Francophones).....	24
<b>7. JOUR 3 – APRES-MIDI.....</b>	<b>25</b>
7.1 Communiqué/Résultat de la Conférence de Travail.....	25
7.2 Clôture de la Conférence .....	25
7.2.1 Remarques de Clôture– Dr. Henk de Bruijn, Directeur de Stratégie, Port de Rotterdam .....	25
7.2.2 Remarques de Clôture – Drs. Herman Journée (Directeur de Stratégie, Port d’Amsterdam/Président de la Fondation, Ecoports) .....	25
7.2.3 Remarques de Clôture – M. El Hadji Mar Gueye, Secrétaire Général, Association de Gestion des Ports de l’Afrique de l’Ouest et du Centre (AGPAOC) .....	25
7.2.4 3 Remarques de Clôture – Dr. Stephen Donkor, Secrétaire Exécutif & Coordinateur Régional, Commission Provisoire du Courant Guinéen (CPCG).....	25
7.2.5 Remarques de Clôture - Mr. Nestor Percy Galley, Directeur Général, Ghana Ports & Harbours Authority (GPHA) .....	25
7.3 VISITE DU PORT .....	26

<b>ANNEXE I. Problèmes Environnementaux Importants et Domaines de Coopération pour les Ports de l’Afrique de l’Ouest et du Centre .....</b>	<b>27</b>
<b>ANNEXE II. Plan d’Action .....</b>	<b>29</b>
<b>ANNEXE III. Communiqué .....</b>	<b>31</b>
<b>ANNEXE IV. Liste des Participants de la conférence .....</b>	<b>33</b>

## **0. RESUMÉ**

La 1<sup>ère</sup> Conférence de Travail des Directeurs Chargés de l’Environnement des Ports de l’Afrique de l’Ouest et du Centre qui s’est tenue à Tema, Ghana du 15 au 17 juin 2010 a été un événement historique. Les participants ont eu une connaissance profonde sur les Accords Environnementaux Multilatéraux (AEM) relatifs aux ports. Ils ont appréciés les implications des défis environnementaux des activités portuaires. Des présentations profondes ont été faites sur la gestion de l’eau de lest, la réaction au déversement accidentel de pétrole et le planning d’urgence, la détection et le traitement des déchets dangereux transportés à travers les ports maritimes, et sur le MARPOL. Les participants ont appris les outils de l’ECOPORTS avec une connaissance sur les logistiques de l’hinterland. Des expériences internationales ont été partagées des ports Deutsch de Rotterdam et d’Amsterdam aussi bien que le port d’Antwerp. Les ports Deutsch ont démontré leur volonté de travailler avec l’initiative de promouvoir une stratégie portuaire qui vise la création des ports durables et des logistiques de l’hinterland pour la région.

Les participants ont appris que MARPOL ne fait pas des équipements de réception portuaire (ERP) une obligation pour les bateaux et donc il appartient aux pays et aux ports de fournir ces équipements pour l’utilisation des bateaux. La conférence a révélé que pendant qu’ERP est un équipement obligatoire à l’utilisateur en Europe avec le Ghana et le Nigeria adoptant des approches similaires, d’autres pays comme le Cameroun plutôt payent les bateaux pour avoir déchargé leurs déchets. Ceci était assez intéressant pour les participants et quelques-uns se demandaient où était donc le principe de « pollueur paye » ?

Il est devenu évident que la mise en œuvre de la politique de la charge à l’essieu peut jouer contre quelques pays. Le Ghana a perdu quelques-uns de ses commerces transitaires en faveur de ses compétiteurs voisins résultant du fait qu’il a appliqué la politique de la charge à l’essieu. Ceci est dû au fait que les compétiteurs voisins n’ont aucune politique de ce genre. Le Togo cependant est aussi en train d’appliquer une politique de la charge à l’essieu. Un autre problème est celui de l’importation des voiture d’occasion ; pendant que des pays tel que le Nigeria ont eu moins de limite d’âge, le Benin en a eu plus et donc les importateurs ont réussi à bénéficier du faible lien.

Pas totalement différent est le phénomène de déversement toxique à Abidjan. C’était clair à partir des délibérations à la conférence que, s’il y avait des échanges d’information parmi les ports de la sous-

région, cet incident aurait pu être évité. C'est parce que les vaisseaux ont été refusés dans plusieurs pays dans la région avant de se retrouver finalement à Abidjan. Tout récemment, juste avant la conférence, le Nigéria a pu éviter le chargement et le déversement des déchets électroniques apparemment à cause de sa participation au Réseau International pour l'Application et la Conformité Environnementale (RIACE), qui a pu informer les Autorités Nigériennes des chargements et donc détournant le vaisseau à son arrivée sans lui permettre de décharger. Ceci souligne le fait que les ports de la Région Ouest et Centrale d'Afrique (ROCAF) doivent commencer à s'impliquer dans les efforts collaboratifs afin d'améliorer le control des mouvements transfrontières des déchets et éviter les importations non-voulues des instruments électriques et électroniques dans nos pays.

Un autre problème est celui des vieux bateaux qui ne sont pas permis dans quelques ports ailleurs qui transportent particulièrement des cargaisons en sac et en vrac dans les ports de la région. La question est donc de savoir si la ROCAF étant une région maritime pourrait trouver un moyen d'harmoniser et de standardiser ses pratiques de gestion environnementale portuaire. La conférence de travail s'est mise d'accord sur l'initiation d'un réseau environnemental des ports de la ROCAF dans le but d'échanger les informations et les expériences environnementales pour améliorer la performance environnementale dans les ports de la ROCAF. Il y a eu une reconnaissance qu'un port écologiquement amical est un port réussit et que cet environnement a besoin d'investissement et de coopération, ce qui veut dire la distribution des coûts et des charges.

La formation et la création de capacité, le besoin de sensibilisation et d'information pour les Directeurs des Ports, comme une réunion / un atelier environnemental pour notifier les Directeurs Généraux des ports de la ROCAF sont quelques suggestions principales qui ont été faites au cours de la conférence de travail.

Les participants ont apprécié le besoin de travailler ensemble et ils ont proposé des actions pour les étapes prochaines. Ils ont signé l'initiative et ont recommandé la création des réseaux environnementaux au niveau des ports individuels aussi bien qu'au niveau régional pour combattre ensemble les problèmes environnementaux, les suivre, échanger des informations et aussi chercher des solutions dans le but de promouvoir la coopération environnementale entre et au sein des ports. On aura besoin de coopération, de développement des connaissances et des formations, le soutien de l'informatique, l'échange de bonnes pratiques et un système de gestion environnementale portuaire pour rendre nos ports durables.

Quelques problèmes environnementaux importants qui ont surgis au cours des discussions ouvertes sont mis en annexe I, un Plan d'Action en annexe II, le Communiqué de la Conférence en annexe III, et la liste des participants en annexe IV.

Notre prochaine étape est de trouver un nombre de ports, pas moins de cinq, dans la ROCAF qui s'engageront à former la base pour initier un Réseau Environnemental Portuaire et travailler à introduire la durabilité dans nos ports.

## 1. INTRODUCTION

La première conférence de travail des directeurs chargés de l'environnement des ports de l'Afrique de l'ouest et du centre s'est tenue à Tema, Ghana du 15 au 17 juin 2010 sous le thème « *Créer une Plateforme pour l'Echange des Expériences pour l'Amélioration de la Performance Environnementale dans les Locaux Portuaires et les Logistiques de l'Hinterland* ». Elle a été organisée par le Réseau Environnemental des Ports Africains (REPAf) en collaboration avec l'Association de Gestion des Ports de l'Afrique de l'Ouest et du Centre (AGPAOC), l'Association de Gestion des Ports de l'Afrique de l'Est et du Sud (AGPAES), et la Commission Provisoire du Courant Guinéen (CPCG), et en coopération avec les Ports d'Amsterdam et de Rotterdam. Elle a été accueillie par les Ports Autonomes du Ghana. La conférence étant la première de la sorte dans la sous-région, était une réunion de démarrage sous l'Initiative de l'Environnement Portuaire Africain (IEPA).

L'objectif total de la conférence était d'initier la congrégation des ports de la ROCAF en particulier et les associés opérateurs du secteur maritime de prendre la responsabilité et l'autorité appropriée pour la gestion et la protection environnementale des ports, la zone portuaire de la ROCAF, et les logistiques de l'hinterland sous un cadre commun et harmonieux par une approche collaborative et coopérative pour des bénéfices écologiques et socio-économiques directes et indirectes.

Les participants étaient des représentants venant du Ghana, du Nigéria, du Togo, de la Gambie, de la Guinée Bissau, du Sénégal, de la Sierra Léone, du Cameroun, du Congo, du Kenya, des Pays-Bas, du Royaume-Unis et de la Belgique. Des représentants de l'Association de Gestion des Ports de l'Afrique de l'Ouest et du Centre (AGPAOC), de l'Association de Gestion des Ports de l'Afrique de l'Est et du Sud (AGPAES), de la Commission Provisoire du Courant Guinéen (CPCG)/UNIDO, de l'Ambassade des Etats-Unis à Accra et l'Organisation Maritime Internationale (OMI) ont aussi pris part à cette conférence. La liste des participants est mise en annexe III.

Les activités de cette conférence de trois jours se sont concentrées sur:

- La révision de la situation environnementale dans les ports de la ROCAF ;
- Le développement des moyens pratiques pour la mise en œuvre des lois et règlements environnementaux ;
- L'échange de meilleures pratiques environnementales et le partage de connaissances dont on a besoin pour régler les problèmes environnementaux communs tels que le traitement des déchets des bateaux, la gestion de l'eau de lest et l'urgence réaction au déversement accidentel de pétrole ;
- Le combat contre le commerce des déchets dangereux illégaux à travers les ports ;

- La formulation d'un Plan d'Action pour une gestion environnementale efficace dans les ports de la ROCAF.

L'ouverture de la conférence a été présidée par M. Nestor P. Galley, Directeur Général des Ports Autonomes du Ghana (Ghana Ports and Harbours Authority), et le maître de cérémonie était M. Harry Barnes Dabban, Coordinateur Exécutif, Réseau Environnemental des Ports Africains (REPAf), Mamudu Abdulai Saiko, Directeur des affaires Académiques, Université Maritime Régionale, Henk de Bruijn Directeur de Stratégie, Port de Rotterdam and Herman Journée, Directeur de Stratégie, Port d'Amsterdam.

## **2. PRESENTATIONS**

Les détails des présentations délivrées à la conférence sont disponibles à [www.penaf.org](http://www.penaf.org).

### **2.1. JOUR 1 - MATIN:**

La conférence a été ouverte par M. Nestor Percy Galley, Directeur Général, les Ports Autonomes du Ghana (Ghana Ports and Harbours Authority).

#### **2.1.1 Mot de bienvenue - M. Nestor Percy Galley, Directeur-Général, les Ports Autonomes du Ghana (Ghana Ports and Harbours Authority)**

Nestor Percy Galley a souhaité la bienvenue à tous les participants de la conférence et il a souligné qu'il a un nombre croissant de lois et règlements environnementaux qui obligent les autorités portuaires, les opérateurs des ports aussi bien que les opérateurs de la chaîne logistique à mettre en œuvre et trouver des moyens d'équilibrer leurs activités d'affaire avec des considérations écologiques. Quelques ports en Europe, en Amérique, et une partie d'Asie continuent à anticiper les implications environnementales de leurs activités et travaillent ensemble pour initier des actions pour les réduire, a-t-il signalé. Cependant, il a indiqué que les ports de la région manquent de capacité, de connaissance et d'engagement pour régler activement les problèmes environnementaux. Il a mis en exergue le fait qu'il était important aux ports de la ROCAF de coopérer pour relever les défis environnementaux communs et créer des ports durables capables de soutenir les économies dans la ROCAF.

#### **2.1.2 Présentation de l'historique de la Conférence – Mr. Harry Barnes Dabban, Coordinateur Exécutif, Réseau Environnemental des Ports Africains (REPAf), Ghana**

M. Harry Barnes-Dabban a indiqué que, ayant fait des recherches séparées sur « les Implications des Activités des Ports Maritimes sur l'Environnement Urbain » utilisant le port de Tema comme étude de cas et « la Modernisation Ecologique des Ports dans la Sous-région » avec concentration sur les Ports d'Abidjan, de Tema et de Lomé, les résultats de ces recherches ont révélé un manque de considération de l'environnement dans les ports africains.



Ceci l'a motivé à initier une action pour améliorer la performance environnementale dans les ports africains par une approche coopérative. C'est pour cela que le Réseau Environnemental des Ports Africains (REPAf), une organisation à but non-lucratif ayant comme intérêt l'amélioration de la performance environnementale dans les ports africains a été créé en juillet 2009 pour se mettre à la tête de l'Initiative Environnementale des Ports Africains (IEPA). Harry Barnes-Dabban a souligné le fait que l'objectif total de la Conférence de Travail des Directeurs Chargés de l'Environnement des Ports de l'Afrique de l'Ouest et du Centre est d'initier la congrégation des ports Africains / de la ROCAF en particulier et les associés opérateurs du secteur maritime de prendre la responsabilité et l'autorité appropriée pour la gestion et la protection environnementale des ports et des zones portuaires africains, les logistiques de l'hinterland sous un cadre commun et harmonieux par une approche collaborative et coopérative pour en tirer des bénéfices socio-économiques et écologiques directes et indirectes. Il a indiqué que la conférence était la première de son genre dans la sous-région, et que c'était une réunion de démarrage sous l'Initiative Environnementale des Ports Africains (IEPA). Selon lui, l'environnement ne connaît aucune frontière et en particulier pour les problèmes de l'environnement maritime et il a donc fait appel à un effort coopératif et collaboratif pour sa protection et sa gestion. Cependant, malheureusement les ports de la ROCAF avec tous les défis environnementaux communs auxquels ils font face, continuent d'opérer individuellement sans avoir recours à un lien environnemental quelconque parmi eux. Cette situation rend les ports de la ROCAF vulnérables et doit changer.

### **2.1.3 Mots d'ouverture**

#### **2.1.3.1 - Dr. Samuel Donkor, Secrétaire Exécutif & Coordinateur Régional, la Commission Provisoire du Courant Guinéen (CPCG)**

**Dr. Stephen Donkor** a présenté la Commission Provisoire du Courant Guinéen (CPCG) et a expliqué comment elle est très attachée à l'initiative de REPAf de promouvoir la coopération environnementale parmi les ports pour relever leurs défis environnementaux. La CPCG est un organe provisoire établi il y a quatre ans par tous les seize pays au long du Gulf de Guinée, le plus long écosystème maritime de la région, qui s'étend d'Angola à la Guinée Bissau. Il a indiqué que le travail de la CPCG était en cours depuis 1998 par une étude scientifique et autres relatives au grand domaine des affaires maritimes. **Dr. Stephen Donkor** a cité quelques importances des océans pour l'humanité et a souligné le besoin de mettre les activités sur l'océan à la lumière. Il a réitéré que la diversité de la vie océanique est sous une difficulté qui s'empirent de temps à autre dû aux activités anthropogéniques différentes qui menacent gravement l'environnement maritime. Besoin est, selon lui, d'adresser les impacts ennuyant des activités humaines afin de tirer le maximum bénéfice des océans.

#### **2.1.3.2 - M. El Hadji Mar Gueye, Secrétaire Général, Association de Gestion des Ports de l'Afrique de l'Ouest et du Centre (AGPAOC)**

El Hadji Mar Gueye a souligné que, dans le cadre de son mandat, l'AGPAOC a facilité plusieurs réunions pour discuter et échanger les informations sur les sujets brûlants relatifs au développement portuaire dans la sous-région. La sous-région fournit quelques-unes des voies maritimes les plus utilisées pour le commerce international, a-t-il dit. Dans la sous-région, le Gulf de Guinée est considéré comme une des zones mondiales d'exploitation de pétrole et du gaz de premier rang les plus recherchées. L'exploitation du pétrole et les activités de productions avec un réseau de mouvements de citernes génèrent

beaucoup de problèmes environnementaux tels que le traitement des déchets des bateaux, la gestion de l'eau de lest, la réaction aux urgences de déversement accidentel de pétrole et le combat contre les déchets dangereux illégaux. Des efforts de l'industrie maritime pour résoudre l'impact de la navigation sur l'environnement ne sont pas seulement une obligation internationale mais aussi dans l'intérêt de l'industrie maritime elle-même, a-t-il dit. Il a signalé que les émissions provenant de l'industrie maritime sont toujours importantes et contribuent environ 3,5% de toutes les émissions mondiales. Ce chiffre est prévu d'augmenter avec le temps voyant l'expansion du commerce mondial. L'émission internationale des gaz de l'effet de serre provenant des bateaux sont maintenant en train d'être considérée dans l'objectif total à être établi par les parties à la Convention du Cadre des Nations Unis sur le Changement du Climat (CCNUCC). Il a indiqué que l'OMI a aussi récemment établi un Indexe de plan d'efficacité Energétique pour les nouveaux bateaux, un Indexe Opérationnel d'Efficacité Energétique pour tous les bateaux, et des directives de meilleures pratiques pour toute l'industrie maritime. El Hadji Mar Gueye a fait appel à une coopération pour créer des stratégies fiables qui confronteront ces défis environnementaux émergents pour garantir la fiabilité des ports africains et par extension le bien-être socio-économique des habitants de la région.

### **2.1.3.3 - M. Jerome Ntikerberewa, Secrétaire Général, Association de Gestion des Ports de l'Afrique de l'Est et du Sud (AGPAES)**

**M. Jerome Ntikerberewa** a dit que l'Association de Gestion des Ports de l'Afrique de l'Est et du Sud (AGPAES) a un plan de travail qui engendre les parties prenantes et le programme de l'intégration régionale. Il a mis en exergue le fait que les ports de la région sont confrontés à des problèmes environnementaux communs qui sont transfrontières de nature, mais manque de mesure adéquate pour effectivement les résoudre. Des politiques à ce sujet ont reçu moins de priorité et d'attention au sein de la région. La gestion de l'environnement est nécessaire pour réussir une durabilité, a-t-il signalé. Les ports africains ont donc besoin d'équilibrer leurs objectifs commerciaux avec les considérations environnementales. Il a indiqué que, malgré qu'il apprécie les efforts que font les gouvernements africains dans les forums du changement du climat mondial pour réduire l'émission du CO<sub>2</sub> provenant des opérations et développements portuaires, beaucoup plus d'action doit être prise dans le secteur. La création de capacité dans la résolution des problèmes associés à la gestion des déchets; le développement d'urgence / de contingence / du système de gestion de désastre doivent être de priorité dans toute la région africaine. Il a suggéré le besoin de déterminer des actions et des méthodes appropriées d'intervention dans le développement des activités hors-rives, de développer des directives sur la gestion de pétrole usés et de préparer une position sur les options de financement pour relever le défi de pollution et de la gestion des déchets. Il a exprimé le soutien total de la Coopération des Ports Panafricains (CPP) à l'initiative de REPAf et à annoncé que la prochaine Conférence de Travail des Directeurs Chargés de l'Environnement des Ports Africains aura lieu en Septembre 2010 à Mombasa au Kenya. Ce sera la première dans région de l'Afrique de l'Est et du Sud et la deuxième réunion sous l'Initiative Environnementale des Ports Africains (IEPA).

### **2.1.4 Discours Ministériel - M. C.K. Scott, Directeur en Chef, Ministère de l'Environnement, Science et Technologie, Ghana**

C .K. Scott a souligné qu'il y a plus que jamais une grande pression sur les individus et les organisations mondiales de prendre des actions pour réduire l'impact de leurs activités sur l'environnement. Selon lui, les ports se retrouvent dans une situation où ils doivent soit, se rassembler, échanger des idées et relever les défis de l'environnement, ou prendre le risque de devenir des zones de dépotoirs pour la

pollution et toute sorte de danger environnemental. La sous-région a déjà souffert de mauvaises expériences de déversements illégaux tels que le phénomène récent de Probo Koala à Abidjan. Voilà pourquoi les efforts faits maintenant par REPAf pour permettre aux Autorités Portuaires de donner priorité à leurs défis environnementaux et construire un réseau de coopération environnemental parmi les ports dans la sous-région sont à l'heure et dans la bonne direction. Telles initiatives ont commencé dans plusieurs parties du monde développé, a-t-il signalé. En Europe, en Amérique et quelques parties de l'Asie, les ports sont en train de faire des efforts, échanger des idées et voir comment ils peuvent faire face aux défis critiques de l'environnement en temps contemporains.

### **2.1.5 Discours clé - Hon. Dzifa Atitivor, Ministre du Transport Adjoint, Ghana**

Hon. Dzifa Atitivor a délivré le discours principal au nom de l'Honorable Ministre du Transport, Ghana. Elle a souligné que plus de 90% du commerce étranger dans les économies ouest et centre africaines (ROCAF) est lié à la mer avec l'exportation et l'importation représentant environ un quart de Produit Interne Brut (PIB). Pour réussir à la croissance des économies de la ROCAF le commerce doit nécessairement s'élargir. Des règlements et standards environnementaux deviennent de plus en plus des éléments requis pour le programme de développement et le commerce international sur lesquels les ports dépendent pour survivre. Elle a mis l'emphase sur le fait que les ports de la ROCAF doivent dévier de l'approche individuelle et nationale pour travailler ensemble à des niveaux régionaux, continentaux et internationaux. Voilà le seul moyen pour les ports de la sous-région de développer et tenir le coup des temps contemporains. Des réformes portuaires, elle a dit, doivent aller au delà de renouvellement des infrastructures pour intégrer les engagements environnementaux. Elles doivent s'élargir au delà des limites portuaires pour régler les besoins sociaux et assurer un développement durable. Hon. Dzifa Atitivor a félicité REPAf pour cette initiative à temps.

### **2.1.6 Présentation 1 – Les Défis Environnementaux pour les Ports de l'Afrique de l'Ouest et du Centre - Mr. Afam Edozie, Directeur Principal de l'Environnement, Points clés des Ports Autonomes du Nigeria**

Afam Edozie a énoncé que les défis environnementaux confrontant les ports de la ROCAF comprennent les déchets générés par les bateaux, le déversement accidentel de pétrole, le dragage et la disposition des matériaux dragués, la gestion de l'eau de lest, la pollution de l'air, l'encombrement du trafic, le changement du climat et le dépotoir environnemental. Il a signalé que des tentations récentes de déposer des déchets électroniques au Nigeria en Avril et Juin 2010 sont évitées à travers une collaboration internationale avec une organisation Deutsche, Réseau International pour la Coopération et la Conformité Environnementale (RICCE). Plusieurs désastres naturels aujourd'hui sont liés aux abus environnementaux dans le passé. La sauveté maritime et la protection environnementale peuvent être mieux suivies au niveau du port. Il a recommandé des échanges d'informations environnementales, la création de capacité et la formation, et une évaluation sérieuse des situations locales pour déterminer les mesures appropriées ou qui seraient palliatives. Il a en plus cité que la nature complexe des défis environnementaux confrontant les ports dans la sous-région exige de mesures multisectorielles, multidisciplinaires, internationales et intergénérationnelles pour la mitigation et l'adaptation.

### **2.1.7 Présentation 2 – Accords Environnementaux Multilatéraux (AEM) -Madame Christine Asare, Agence de Protection Environnementale, Accra**

Christine Asare a indiqué avec emphase que les Accords environnementaux multilatéraux cherchent à fournir le cadre pour résoudre les problèmes spécifiques environnementaux. Elle a expliqué quelques-uns et a dit que nombre d'actions ont été prises au Ghana pour intégrer les différents Accords Environnementaux multilatéraux en relation avec le secteur maritime et portuaire en une législation nationale.

## **3. JOUR 1 – APRES-MIDI:**

### **3.1 Présentation 3 – Etude de Cas de l'Etat de l'Environnement dans le Port de Tema - Mr. Bright Andy Berko, Officier Chargé de Logement et de l'Environnement, les Ports Autonomes du Ghana (Ghana Ports & Harbours Authority)**

Bright Andy Berko a donné une vue générale des activités du port de Tema et les a reliées aux défis environnementaux. Il les a catégorisés en trois : air, eau et terre. Les sources principales d'émission dans le port selon lui, sont les bateaux, les camions et les équipements de manutention de cargaisons. Il a indiqué que la raffinerie principale du Ghana a son jeté au port duquel le pétrole déverse occasionnellement au cours du déchargement du pétrole, ce qui peut être dangereux à la vie maritime et qui à un moment donné a causé un incendie fatal dans le port. Le déversement accidentel de pétrole provenant des vaisseaux contamine aussi le bassin du port. Les déchets solides comme les sacs en plastique et les boîtes métalliques souvent contaminent le bassin de la mer résultant des dépositions illégales des déchets par les bateaux en mouillage. Il a en plus cité qu'il y a moins de contamination du sol comme sujet dans la zone d'opération du port et il a souligné que l'Autorité du Port prend des mesures nécessaires qui vont la fortifier pour protéger son environnement par l'application des sanctions aux utilisateurs du port coupable qui polluent son environnement. La création de capacité, une approche réseau-triangulaire, un principe du pollueur paye, développement d'un plan d'urgence contre le déversement accidentel de pétrole, pourvoyance des équipements de réception et traitement des déchets portuaires et la création d'une ceinture verte comme les 'sinks' de carbone sont quelques mesures qui sont en train d'être utilisées par l'Autorité du Port pour assurer la protection de son environnement.

### **3.2 Présentation 4 – Etude de Cas de l'Etat de l'Environnement aux Ports du Kenya - Julius J. Maghanga, Directeur Chargé de la Santé, la Sauveté et l'Environnement, Ports Autonomes du Kenya.**

Julius Maghanga a lancé lumière sur le fait que l'Autorité Portuaire du Kenya entreprend plusieurs programmes pour assurer la protection et la conservation de l'environnement. Il a dit que le port a un centre de control de pollution pour la surveillance du port et répondre aux incidents de pollution maritime. Il a dit qu'il y avait un plan de gestion d'urgence qui prend en considération les incidents qui pourraient arriver et qui pourraient avoir un impact négatif sur l'environnement. Il a expliqué que la pollution pétrolière est une menace majeure pour les industries portuaires du Kenya et donc le besoin de prendre des mesures adéquates pour protéger l'environnement maritime.

### **3.3 Présentation 5 - Conventions et règlements Internationaux en relation avec les déchets générés par les bateaux et les Equipements de Réception Portuaire (ERP) - Gudrun Janssens, Conseiller de Politique, Agence Publique des Déchets de Flanders**

Gudrun Janssens a expliqué ce qui peut et ne peut être classifié comme déchets générés par les bateaux. Elle a dit qu'il y a de différentes conventions et législations qui sont applicables aux différents types de déchets. Elle a expliqué que l'objectif principal de la Convention de MARPOL est de réussir une élimination complète de la pollution internationale de l'environnement maritime. Elle a aussi donné une introduction générale sur les directives du Comité de Protection de l'Environnement Maritime de l'Organisation Maritime Internationale (OMI), des Circulaires, des Manuels concernant les déchets des bateaux et des Equipements de Réception Portuaire, la convention Basel, et le Conseil Régulateur 1013/2006 de l'UE qui est la mise en œuvre pratique de la Convention Basel en Europe. Les déchets générés par les bateaux, a-t-elle dit, sont exclus de la Convention Basel. Cependant, une fois que les déchets arrivent au bord de l'eau, la Convention Basel est appliquée aux lagunes de déchets. Elle a démontré comment les autorités compétentes peuvent gérer les Equipements de Réception Portuaire (ERP) et les déchets des bateaux. Elle a indiqué que la provision adéquate des Equipements de Réception Portuaire est requise pour permettre que la disposition totale des déchets des bateaux se fasse en une manière écologiquement appropriée. L'autorité portuaire doit obliger les bateaux qui arrivent à rendre les déchets des bateaux aux ERP. Gudrun Janssens a mis l'accent sur le fait que le développement d'un système de recouvrement de coût est un facteur important pour le succès dans les ports de l'UE, mais aussi que ce système ne soit pas un instrument de découragement à l'utilisation des Equipements de Réception Portuaire. Un système doit faire part d'un Plan Global de Gestion des Déchets Portuaires (PGGDP) et doit être développé en consultation avec le département de l'environnement et les parties prenantes concernées. Les transports transfrontières des déchets illégaux doivent être évités parce que ceci peut être très dangereux, a-t-elle signalé.

### **3.4 Présentation 6 – Gestion de l'Equipement de Réception de Déchets Marpol - Toby Godwin Brown, Directeur Général, Groupe Environnemental Tilbury (GET)**

Toby Godwin Brown a cité l'histoire de la Convention International sur la prévention de pollution maritime par les bateaux et ses protocoles relatifs (MARPOL 73/78). Le trafic international du transport maritime a beaucoup augmenté et le risque de pollution maritime s'est empiré, a-t-il dit. Les ports sont donc sous la pression de combattre profondément ceux-ci avant qu'ils ne causent des dangers. Il a souligné qu'en dépit d'un manque de Législation Nationale sur la Convention Marpol, le Ghana a établi des Equipements de Réception dans tous ces deux ports (Tema & Takoradi) et ce sont des équipements d'utilité obligatoire. Il a dit que l'équipement du port de Tema est opéré par le Groupe Environnemental Tilbury (GET) et ils gèrent la situation des déchets pétroliers et les ordures des bateaux. Il a expliqué comment les Equipements de Réception sont opérés au port de Tema. Quelques-uns des défis en relation avec les opérations de ces équipements qu'il a mentionné inclut la formation / la création de capacité des employés, et le refus de quelques capitaines de décharger les déchets générés par leurs bateaux dans ces récepteurs. Les équipements récepteurs sont des moyens d'assurer la protection des ressources naturelles étant donné qu'ils aident à réduire les effets négatifs du transport maritime sur

l'écologie de la mer. Ils offrent aussi le bénéfice d'attraction d'affaires importantes au port comme de sérieuses entités internationales cherchent des lieux avec un engagement environnemental à investir. Ghana en tant que pays ne peut pas se laisser devenir une victime de désastre environnemental dans un monde compétitif global où la conformité environnementale est requise pour survivre. On a donc besoin d'être proactif, créer la capacité requise pour gérer et contenir ces éventualités.

### **3.5 Présentation 6 – le Recyclage des déchets / Equipement de Réception Portuaire - ANDINWO Mah SAMA, Directeur Chargé de l'Environnement, la Qualité, la Santé et la Sauveté, BOCOM INTERNATIONAL SA, Cameroun**

Andinwo Mah Sama, a cité que l'objectif principal de Bocom International est de protéger l'environnement. Il s'occupe de l'incinération des déchets et leur recyclage. Elle a souligné la capacité de la société dans la gestion des déchets, détaillant leur approche dans la gestion des déchets des ports maritimes. Bocom International, est en train de changer les déchets en richesses, créant de l'emploi, protégeant et promouvant un environnement durable, a-t-elle ajouté. Elle a mentionné que les défis confrontant la compagnie tels que le manque d'équipement de stockage pour planifier les moments de crise et recevoir l'acceptation des Autorités Portuaires et le Ministère de la Nature et la Protection de l'Environnement du Cameroun (MNPE)

### **3.6 Présentation 7 – la Gestion des Déchets dans le port d'Antwerp - Mr. Patrick Verhaert, Directeur Chargé des Contributions Portuaires, Port d'Antwerp, Belgium**

Patrick Verhaert a cité les responsabilités générales du Port Autonome d'Antwerp et a expliqué les grandes lignes du cadre politique de la directive 2000/59/EC. Dans cette directive, chaque port doit formuler un plan de Gestion de Déchets et échanger des informations sur le déchargement des déchets par les vaisseaux pour des raisons d'application effective, a-t-il dit. Il a expliqué comment les déchets sont gérés dans le port d'Antwerp en indiquant que, pour tout escale, les bateaux sont obligés à notifier le bureau du chef du port de ses déchets et délivrer les déchets générés par le bateau et les résidus de cargaison à un équipement de Réception Portuaire reconnu et payer les frais de réception et de traitement à l'équipement de réception. Tout vaisseau capable de naviguer doit payer un frais substantiel de déchet à l'Autorité du Port pour toute escale sans considérer le fait qu'il utilise l'équipement de réception du port ou pas. Les vaisseaux peuvent être exemptés de la notification obligatoire, délivrance de déchet obligatoire et le paiement de frais substantiel de déchet s'ils répondent à des conditions spécifiques. Les vaisseaux qui délivrent des déchets pétroliers et/ou des ordures de bateau dans le port d'Antwerp peut recevoir une récompense financière rendu disponible par l'Equipement de Réception Portuaire.

### **3.7 Présentation 8 – La Gestion de L'eau de lest dans les Ports Africains - Alexander Adnan Awad, Directeur, Institut International Océanographique (IIO), Afrique du Sud**

Adnan a signalé qu'environ 10 milliards de tonnes d'eau de lest sont transférés globalement par an et plus de 7000 espèces de microbes, de plantes et d'animaux sont transportés globalement à un moment donné. Comme résultat, des espèces invasives étrangères sont introduits dans la marine et les

environnements de la côte causant une menace majeure aux océans du monde. Ces étrangers invasifs marins ont un effet négatif sur les différentes formes de vie aquatique, causant dans quelques cas, la mort d'un grand nombre de poissons. Ils causent aussi des pertes économiques importantes et ont aussi des impacts sur la santé de l'homme. Adnan a indiqué que, relatif à la pollution pétrolière, les impacts des bio-invasions marines augmentent avec le temps. Il a donné une vue générale du Programme GloBallast de l'IMO-GEF-UNDP et a souligné que l'eau de lest est important pour l'intégrité structurelle des vaisseaux modernes et il est donc important d'adopter des stratégies appropriées pour la gérer et en une manière écologiquement plus efficace. Il a énuméré la sensibilisation, l'engagement politique, le développement de politique et de législation, l'évaluation du risque, les enquêtes biologiques portuaires, la surveillance de conformité et le développement d'une stratégie régionale comme des approches essentielles pour la gestion de l'eau de lest. Il a dit que la ROCAF a besoin de se préparer pour la rentrée en vigueur de la Convention de Gestion de l'Eau de Lest et aussi finaliser et adopter une stratégie régionale pour son application aussi bien que son intégration fonctionnelle dans les entités régionales. Il a dit qu'il y avait le besoin de développer la Conformité, la Suivie et l'Evaluation (CSE) et des programmes de Formation pour les ports. Il y a aussi le besoin de développer un forum approprié pour la coordination et la communication.

### **3.8 Présentation 9 - la Réaction au déversement du pétrole / le Planning d'Urgence, Leslie Andrews, Directeur Général - Ro Clean Desmi Ltd , le Royaume-Unis**

Leslie Andrews a lancé lumière sur les étapes génériques du plan d'urgence et ses composants majeurs aussi bien que les équipements utilisés pour le nettoyage du pétrole déversé. Il a expliqué que les tiers 1, 2 et 3 font référence aux petits, moyens et grands déversements de pétrole respectivement. La plupart des ports sont supposés avoir le tiers 1 ou le niveau 2 de réponse et de préparation. Pour gérer les déversements du tier 1, il est nécessaire pour les ports et les opérateurs de pétrole / les compagnies d'exploitation d'avoir les équipements requis et la formation du personnel sur le terrain. Il a indiqué que les composants peuvent varier selon les ports. Cependant, il a mis l'emphase sur le fait qu'il est nécessaire d'identifier les réquisitions, le personnel et la sélection des équipements à la phase de consultation pour que le vrai plan soit définit car tout ceci est unique à chaque port.

### **3.9 Présentation 9 – contrecarrer les chargements illégaux des déchets, un appel à une coopération internationale - Henk Ruessink, Ministère Deutsch du Planning Spatial, de logement et de l'Environnement/INECE/SESN/IMPEL**

Henk Ruessink a énoncé qu'à travers les ports maritimes internationaux et les compagnies maritimes, les déchets dangereux sont transportés du monde industriel vers les économies émergentes. Ces déchets dangereux illégalement transportés sont des risques sérieux pour l'environnement, les écosystèmes et la santé de l'homme. Il a énuméré des efforts faits par quelques autorités dans les pays exportateurs et le Réseau International pour la Conformité et l'Application Environnementale (RICAÉ) et IMPEL-TFL en combattant le Chargement illégal des déchets dangereux. Pour effectivement combattre avec succès et éviter le transport transfrontière des déchets dangereux illégaux, il y a le besoin de renforcer la sensibilisation sur le problème, d'améliorer les échanges d'information et plus de coopérations internationales et locales efficaces en ce qui concerne le contrôle et l'application. Le

secteur du transport maritime doit intégrer une action contre la cargaison de déchets illégaux dans sa responsabilité sociale. Il a signalé qu'une approche agréée des parties prenantes publiques et privées responsables est essentiel. Sa présentation a mis en exergue le besoin des pays de la ROCAF d'être équipés afin de pouvoir confronter le problème croissant d'importation de déchets électroniques venant du monde développé, y compris l'Europe et par cela protéger la santé des citoyens en particulier celle des enfants en fournissant des opportunités économiques.

#### **4. JOUR 2 - MATIN:**

##### **4.1 Film – “Les Envahisseurs Venant de la Mer”, un film de l’OMI et BBC sur le Transfer des Espèces Envahisseurs Dangereux à travers l’eau de lest**

Le film a été présenté par Harry Barnes-Dabban, Coordinateur Exécutif, Réseau Environnemental des Ports Africains (REPAf). Les Participants ont aimé le film avec quelques-uns d'entre eux apprenant pour la première fois les dangers associés à l'eau de lest. Ils ont fait des remarques sur le fait qu'il y a le besoin d'envoyer cette sensibilisation et cette éducation aux différents ports pour qu'ils apprécient et adoptent les stratégies de suivie et de gestion.

##### **4.2 Introduction de la Section du Travail Collaboratif (en groupe) - Mr. Harry Barnes-Dabban, Coordinateur Exécutif, Réseau Environnemental des Ports Africains (REPAf), Ghana**

Harry Barnes-Dabban a demandé les participants de former trois groupes, chaque groupe étant supposé de travailler sur un des sujets présentés jusque lors à la conférence. Les groupes avaient le devoir de discuter les présentations avec les présentateurs pour mieux apprécier ce que ces issues signifiaient pour leurs ports respectifs, comment ils étaient traités et aussi identifier un arrangement collaboratif/coopératif ou des réseaux qui existaient en sein de leur ports et avec d'autres ports relatif aux sujets s'il y en a.

###### **4.2.1 Groupe 1 – Gestion de l’eau de lest**

Ce groupe était dirigé par Alexander Adnan Awad, Directeur de l'Institut International Océanographique, Afrique du Sud. Le groupe a discuté parmi d'autres choses les forces qui existent dans les ports de la ROCAF pour gérer l'eau de lest, identifier ce que doivent être les priorités pour les ports de la ROCAF dans la gestion de l'eau de lest et aussi comment noter ces issues pour le soutien et l'engagement institutionnel.

###### **4.2.1.1 Les forces**

Considérant les forces pour gérer l'eau de lest, le groupe a identifié l'existence des associations nationales et régionales, des organes et institutions aussi bien que les accords qui pourraient être utilisé comme conduit. Ce sont :



- Associations des Armateurs (propriétaires des bateaux) qui existent sur le plan national
- OMAOC – qui comprend les ministres de transport de tous les 20 pays portuaires dans la région
- Comité Technique d’ AGPAOC sur la sécurité Maritime, la protection environnementale et les opérations (AGPAES en a la même)
- Représentants Régionaux de l’Afrique de l’Ouest et du Centre de l’OMI (l’Afrique de l’Est et du Sud en a la même)
- Force de Tâche Régionale/ Personne Focale Nationale sur l’eau de lest
- La Commission Provisoire du Courant Guinéen qui cherche à réussir un développement durable par l’intégration des préoccupations environnementales dans la Gestion du grand écosystème marin du courant guinéen
- Abuja MoU – un Accord du Control de l’Etat Portuaire pour tous les 20 pays d’état portuaire dans la région

#### **4.2.1.2 Priorités**

Sur quoi les **Priorités** doivent être pour les ports de la ROCAF ? Le groupe à identifier les suivants:

- Engagement avec les armateurs et d’autres parties prenantes (Opérateurs des terminaux, Institutions de Recherche, Industrie etc.)
- Nommer des représentants des ports aux forces de tâches nationales
- Sensibilisation et création de conscience pour les parties prenantes
- Création de Capacité /retenir et utiliser le personnel habile
- Soutien Financier et investissement
- Engagement Environnemental
- La volonté Politique

#### **4.2.1.3 Soutien Institutionnel & Engagement**

Sur comment noter les problèmes identifiés pour le **Soutien Institutionnel & Engagement**, le groupe a identifié:

- Le Réseau Environnemental des Ports Africains (REPAf) est un corps approprié pour la coordination et la communication. Ils ont remarqué que les matériaux de conscience pourraient

passer par REPAf pour arriver au Comité Techniques de l'AGPAOC sur la Sécurité Maritime, Protection Environnementale et Opérations

- Le besoin de formuler un plan de Gestion de l'eau de lest pour les ports de la ROCAF à la prochaine Conférence Environnementale des ports.
- Création de Conscience et Engagement des parties prenantes
- Formation et la Création de Capacité
- D'autres organisations régionales /associations/ONG inclus

Rôle des associations régionales, organisations, ONG's

#### **4.2.2 Groupe 2 – la réaction au déversement de l'eau de lest & Plan d'Urgence**

Ce groupe a été dirigé par Leslie Andrews, Directrice Générale, Ro-Clean Desmi A/S, Royaume-Unis. Le groupe a été montré un scénario "desk top" pour répondre au déversement de pétrole et le processus pour un plan d'urgence pour protéger l'environnement portuaire. Ils ont considéré les tiers 1, 2 et 3 dans la réaction au déversement de pétrole avec les tiers 1 et 2 qui normalement sont au niveau du port et ses environs et le tiers 3 au niveau national. Ces niveaux doivent toujours aller ensemble. Le déversement de pétrole a besoin d'un département portuaire établi pour le coordonner avec de niveaux adéquats d'emploi, de description d'emploi et de formation pour être efficace et prendre responsabilité. La compétence technique du personnel disponible doit être évaluée pour savoir s'il faut faire usage du personnel présent ou chercher d'autres pour jouer un double rôle ou embaucher de nouvelles personnes ; ce qui a des implications financières. L'équipe de réponse a besoin d'avoir un organigramme détaillé et un leader qui idéalement doit être un expert externe. Ceci rend facile l'indépendance sans conflit d'intérêt local.

Le groupe a appris qu'avant de développer un plan d'urgence, on a besoin d'évaluer le risque et analyser le vide. Dans l'évaluation du risque, des problèmes comme l'impacte de fuite de pétrole sur la ligne costale dû à la fuite de pétrole de l'équipement 'Single Bouy Mooring' (SBM) d'hors rive, l'impacte potentielle de déversement de pétrole sur les communautés d'à côté, la terre portuaire, la ligne costale, la ruine de l'écosystème, le tourisme et plaisir, les voies d'entrée, etc. devraient être évalués. Ce genre d'évaluation fait appel aux documents sauvegardés des événements de déversement et demandes etc.

Le plan doit être développé à un standard international. A cause de la nature transfrontière du déversement de pétrole, on a besoin d'une coopération et ceci lui donnera une dimension régionale. Le déversement de pétrole en Cote D'Ivoire affectera le Ghana et de la même manière le déversement au Ghana affectera le Nigeria etc. Besoin est aussi d'équipements adéquats serviables comme des bateaux de control de pollution, des skimmers, stockage, des réservoirs, des 'booms', des aspirants, des coagulants, des tenus de protection, des boîtes médicales, des véhicules etc.

Concernant la Communication, le groupe a été informé qu'elle était une des composantes clés dans la réaction au déversement. On a besoin d'un centre de coordination avec des instruments de communication efficace. Le centre doit avoir les numéros de téléphone et adresses de tous les membres de l'équipe, des instituts et des acteurs.

Aussi important est un plan d'urgence de disposition de déchets. Le plan doit inclure comment les déchets ramassés seront disposés.

La formation est très importante dans la réaction effective au déversement de pétrole. On a donc besoin d'exercices réguliers et de "drills".

#### **4.2.3 Groupe 3 – Détection & traitement de déchets dangereux illégaux dans les ports maritimes**

Ce groupe a été dirigé par Henk Ruessink, Ministère Deutsch du Planning Spatial, Logement et Environnement/INECE/SESN/IMPEL-TFS. Ce groupe a été éduqué sur les problèmes causés par les déchets dangereux à l'environnement et la santé publique aussi bien que d'autres effets économiques. Ils ont compris que la plupart de ces déchets viennent des économies avancées sous le nom de marchandises d'occasion vers les économies en voie de développement comme ceux des ports de passage. Les ports ont donc un rôle dans leurs détections et traitements d'éviter la rentrer de ceux-ci dans leurs pays.

Ils ont en plus visité la question, quelles sont les premières étapes que les autorités portuaires pourraient prendre pour assurer une inspection plus efficace de chargement de déchets ?

Le groupe a fini avec les conclusions suivantes:

- Contactes directes entre les ports d'exportation et les ports d'importation
- Formation des Inspecteurs qui doit se faire seulement au niveau national mais pas régional
- Le travail de groupe des Autorités Portuaires au niveau régional
- Stimuler les ports et les parties prenantes à avoir des définitions et vocabulaires communs
- Les Autorités des ports doivent s'assurer qu'elles ont une éducation et une information adéquate sur le sujet
- Embaucher des experts environnementaux sur le sujet
- Etablir une équipe multidisciplinaire avec la qualification et les habiletés nécessaires
- Les Autorités portuaires doivent se familiariser avec les provisions de la Convention Basel

- Faire une évaluation de la situation réelle de comment le chargement des déchets sont traités dans les ports et les améliorer

## **5. JOUR 2 – APRÈS-MIDI: L'EXPERIENCE DES PORTS DEUTSCH**

### **5.1 Présentation 10 - Stratégie Portuaire, Gestion Environnementale et les Logistiques de l'Hinterland: le Triangle d'or– Dr. Henk de Bruijn, Directeur de Stratégie, Port de Rotterdam**

Henk de Bruijn a donné une vue générale des activités principales et des défis majeurs des ports Deutsch. Il a cité qu'il y a une compétition portuaire au sein et à l'extérieur d'Europe et aussi en Afrique. Des connexions excellentes de l'hinterland sont cruciales selon lui. Un port écologiquement amical, a-t-il ajouté, est un port réusé. Henk de Bruijn a aussi souligné que, comme partie des objectifs de la vision de leurs ports, leur stratégie est de contribuer à un meilleur environnement résidentiel et de vie. L'ambition des ports Deutsch est de maintenir la position de leader de zone portuaire d'Europe et aussi devenir actif comme Directeur de Port à l'étranger.

### **5.2 Présentation 11 - Stratégie Portuaire en Pratique, Drs. Herman Journée, Directeur de Stratégie, Port d'Amsterdam/ Président de la Fondation Ecoports**

Herman Journée a énuméré les pratiques normales et les stratégies du port d'Amsterdam et il a donné quelques exemples sur comment ils poursuivent leur objectif stratégique pour l'année 2020. Il a mis en exergue le fait qu'introduire une durabilité dans la pratique de la stratégie portuaire requiert une coopération, le développement de connaissance, une formation permanente et le soutien de l'informatique.

### **5.3 Présentation 12 – Gestion Environnemental du Port, Drs. Herman Journée, Directeur de Stratégie, Port d'Amsterdam/ Président de la Fondation Ecoports**

Herman Journée a souligné que c'est une priorité de rendre les ports et le transport entre les ports maritime et leur hinterland plus durable par une coopération sur les corridors logistiques. Il a cité les 10 premières priorités environnementales dans les ports Européens. Il a souligné que la mise en œuvre de plusieurs lois et règlements environnementaux a besoin de coopération, d'échange d'expérience de bonnes pratiques et un Système de Gestion Environnementale Portuaire. Il a montré l'approche d'étape à étape du Système de Gestion Environnemental Portuaire d'Ecoports :

1. Phase de Préparation  
créer la conscience et délivrer la connaissance
2. Phase d'Introduction
- 4 ÉTAPES (et outil) pour introduire la gestion environnementale portuaire
  - ÉTAPE 1. Diagnostic de soi: identifier les priorités environnementales et les risques
  - ÉTAPE 2. Chercher et appliquer les solutions

ÉTAPE 3. Surveiller et rapporter les améliorations

ÉTAPE 4. Démontrer les compétences environnementales élémentaires

#### **5.4 Présentation 13 - Gestion Environnementale Portuaire: Méthode Diagnostique Environnementale de soi (MDS) - Drs. Herman Journée, Directeur de Stratégie, Port d'Amsterdam/ Président de la Fondation Ecoports**

Herman Journée a démontré comment utiliser la Méthode Diagnostique de soi (MDS) pour poursuivre la performance Environnementale des ports. Il a énuméré les suivants comme bénéfiques de la MDS:

- Evaluation Périodique de soi de l'amélioration de l'environnement portuaire
- Mesure de la Performance de base et le progrès des Ports
- Comparaison Efficace de la performance environnementale des ports contre le standard Européen
- Prioritiser l'amélioration dans la qualité de la gestion environnementale actuelle par:
  - (A) Analyse de vide: identification de vide entre la gestion actuelle et les Européens et réquisitions de standards internationaux (SREP, EMAS and ISO 14001)
  - (B) Analyse FFOM (SWOT): identification de points de Force – Faiblesse – Opportunité – Menace.
- Identification de sources de risques environnementaux
- Control de Conformité avec la législation environnementale
- Lever la conscience environnementale de l'Autorité Portuaire

#### **5.5 Présentation 14 –Outils de gestion Environnementale des Ports d'Ecoports: Système de Revision Environnementale Portuaire (SREP) – Drs. Herman Journée, Directeur de Stratégie, Port d'Amsterdam/ Président de la Fondation Ecoports**

Dans sa présentation, Herman Journée a nommé le rôle of SREP qui est d'aider avec la mise en œuvre du code EPSO. Il a souligné que la Conformité, la Consistance, et l'amélioration continuent sont les fondements du SREP. Les composants du SREP sont:

- 1.0 Profil du port
- 1.1 Énoncés de politiques environnementales
- 1.2 Identification d'aspects environnementaux, demandes légales et indicateurs de performance
- 1.3 Responsabilités documentées
- 1.4 Révision de conformité sur demandes
- 1.5 Rapport environnemental de base
- 1.6 Exemples de meilleures pratiques sélectionnées

#### **5.6 Présentation 15 – Gestion de Chaine Logistique Durable – Drs. Herman Journée, Directeur de Stratégie, Port d'Amsterdam/ président de la Fondation Ecoports**

Herman Journée a mis l'emphase sur les briques de construction pour une Gestion de Chaine Logistique Durable. Il a aussi cité que le transport a créé de gros problèmes environnementaux et un encombrement qui ne peuvent être résolus par un seul gouvernement ou compagnie. De nouvelles solutions peuvent provoquer d'énormes améliorations mais elles ont besoin d'une coopération publique

– privée à être introduite avec succès. Lier des compagnies innovatrices et leurs solutions à un système logistique dirige vers une croissance de connaissance, de réduction de coût, d’amélioration environnementale et délivre le but des politiques internationales sur la durabilité.

## **5.7 Présentation 16 - Discussion Interactive sur des Idées pour un Réseau/une Plateforme Environnementale des Ports de la ROCAF - M. Harry Barnes-Dabban, Coordinateur Exécutif, Réseau Environnemental des Ports Africains (REPAf)**

Harry Barnes-Dabban a dirigé les participants dans l’historique, la vision, les objectifs, le mécanisme d’opération et des activités de l’Initiative Environnementale des Ports Africains proposées sous laquelle la 1<sup>ère</sup> Conférence de Travail des Directeurs Chargés de L’Environnement des Ports de la ROCAF a été organisé. Il a indiqué que l’initiative est le résultat des préoccupations croissantes sur les menaces de la qualité globale de l’environnement qui met pression pour l’application efficace des accords Environnementaux Internationaux et aussi développer des systèmes durables. Il a dit qu’il a remarqué que les ports Africains traînent en arrière dans la poursuite effective d’un programme environnemental malgré qu’ils soient confrontés à la réalité de dominance de l’environnement dans le programme de développement général. Selon lui, les ports d’Afrique comme d’autres ports dans le monde font face à des défis environnementaux communs, mais pendant que les ports des autres régions du monde faisaient des collaborations pour améliorer la performance environnementale, ceci ne semble pas avoir attiré leur attention.

Avec cela, il a dit qu’il a trouvé nécessaire de commencer à stimuler des discussions sur des initiatives qui visent à encourager les ports d’Afrique à équilibrer leurs intérêts économiques avec l’environnement et devenir proactif dans la gestion et la performance environnementale. Pour actualiser cette initiative dans la région de la ROCAF, il a dit qu’il aurait besoin d’un groupe principal de cinq ports qui désirent améliorer leurs performances environnementales à s’engager.

### **5.7.1 Vision**

Il a cité la vision de l’initiative comme suit: **“bâtir un réseau environnemental coordonné parmi les ports d’Afrique pour servir de plateforme pour une coopération, le partage d’information et l’échange des pratiques dans le but d’améliorer et harmoniser la performance environnementale.**

### **5.7.2 Objectifs**

Il a énuméré les objectifs de l’initiative comme suit:

- Lever une conscience environnementale et la dissémination d’information parmi les ports d’Afrique
- Influencer la politique environnementale dans les ports Africains par la création d’un pont entre les principes et les pratiques environnementales

- Promouvoir une coopération environnementale à travers l'échange d'information et de meilleurs pratiques
- Soutenir la création de capacité pour une saine gestion environnementale dans les ports Africains.
- Faciliter des réseaux collaboratifs pour soutenir la mise en œuvre de la vision totale.

### 5.7.3 Mécanisme d' Opération

Le mécanisme d'opération de l'initiative, il a dit, serait par un arrangement collaboratif avec les Associations de Gestion Portuaires des trois régions maritimes d'Afrique: AGPAOC, AGPAES & UAPNA, pour créer des plateformes environnementales régionales qui culminera au niveau continental en une collaboration avec la Coopération Portuaire Panafricaine (CPPA)

L'initiative vise à créer un Réseau Environnemental Portuaire (REP) à trois niveaux:

- **Au niveau du Port:** rassembler tous les parties prenantes des ports individuels pour créer un mécanisme conducteur pour résoudre les problèmes environnementaux
- **Au niveau Régional:** rassembler tous les ports de chaque région pour avoir annuellement des conférences de travail des Directeurs Chargés de l'Environnement pour chaque région.
- **Au niveau Continental:** rassembler tous les réseaux régionaux à un forum Environnemental des Ports Africains comme un événement de côté pendant les réunions de CPPA

### 5.7.4 Activités Proposées

Harry Barnes-Dabban a indiqué que l'initiative propose de prendre en charge les activités suivantes: informer, soutenir et fortifier les efforts de gestion environnementale existante dans les ports d'Afriques:

- **Creation de conscience**
- **Promouvoir la Coopération Environnementale**
- **Faciliter le Développement d'un Cadre Commun de Gestion Environnementale**

Pour réussir à tout cela, on a besoin de recevoir par écrit un accord et un arrangement (un mémorandum de compréhension) entre le Réseau Environnemental des Ports Africains (REPAf) et chacun des trois (3) Associations de Gestion Environnementale aussi bien que la Coopération des Ports PanAfricains (CPPA). Cet accord et arrangement reconnaîtraient l'importance de la durabilité environnementale des ports aussi bien que l'engagement de toutes les parties de travailler ensemble pour réussir une performance environnementale améliorée dans les ports.

### 5.7.5 Financement

Concernant le financement, il a dit que REPAf est une organisation à but non-lucratif et cherchera du financement de la part des donateurs internationaux et des agences de développement ayant un intérêt dans l'amélioration de la performance environnementale. Les membres des ports du réseau peuvent aussi être demandés de contribuer aux frais de participation pour les programmes et les activités.

#### **5.7.6 Remarques**

Les Participants ont montré un grand intérêt envers l'initiative et ils ont exprimé leur opinion que c'était à temps. Ils ont indiqué que le développement ne peut pas être réussi en allant seul. Ils ont indiqué suite aux présentations faites que, les problèmes environnementaux affectent tous et donc tous les ports doivent être encouragés de faire partie du réseau de l'initiative. Ils ont dit que c'était nécessaire de travailler ensemble en identifiant leurs défis environnementaux communs et aussi planifier des solutions ensemble. Ils ont montré le besoin de formation et création de capacité et y compris aussi les institutions académiques et de recherches en cours.

Ils ont indiqué qu'étant donné qu'ils avaient pris en charge les problèmes environnementaux dans leurs différents ports et qu'ils étaient intéressés à initier le réseau, ils n'avaient pas le mandat de prendre un engagement. Ils ont donc suggéré qu'étant donné l'importance de l'initiative, les Directeurs Généraux des ports de la ROCAF doivent être au courant pour qu'ils s'engagent à y participer.

### **6. JOUR 3 - MATIN:**

#### **6.1 Plan d'Action sur le Future**

Les participants étaient une fois de plus divisés en trois groupes pour entreprendre un exercice de groupe avec l'objectif d'établir un Réseau Environnemental des Ports de la ROCAF pour promouvoir la Coopération Environnementale pour l'amélioration de la performance environnementale. En faisant cet exercice, ils étaient demander de :

1. Définir les causes du manque d'engagement environnemental dans les ports de la ROCAF à partir des présentations et leurs propres connaissances et informations pratiques.
2. Identifier les forces et les faiblesses qui existent en adressant ce sujet
3. Identifier les problèmes / défis environnementaux principaux confrontant les ports de la ROCAF
4. Sélectionner les cinq (5) top priorités
5. Proposer des actions stratégiques qui doivent être pris pour régler ces défis / problèmes de priorité
6. Proposer comment le Réseau Environnemental des Ports de la ROCAF peut être initié pour relever les défis / problèmes identifiés



Le résultat de cet exercice se trouve à l'Annexe II

### **6.2 Présentation 17 – le Rôle du Grand Ecosystème Marin Actuel Guinéen dans la gestion de l'environnement costal - Dr. Stephen Donkor, Secrétaire Exécutif et Coordinateur Régional, la Commission Provisoire du Courant Guinéen (CPCG)**

Dr. Stephen Donkor a donné une vue générale du projet du Grand Ecosystème Marin Actuel Guinéen (GEMAG) détaillant ses programmes stratégiques et nationaux. Il a souligné que la haute biodiversité du GEMAG est menacée par les activités anthropogéniques et les processus naturels. Une capacité institutionnelle régionale et des ressources humaines inadéquates et des arrangements coopératifs régionaux inefficaces parmi d'autres sont en train de retarder la gestion durable et la gouvernance collaborative des ressources naturelles, a-t-il dit. Les objectifs de développement à long terme du projet doivent récupérer et rendre durable les poissonneries qui finissent, restaurer les habitats dégradés et réduire les sources terrestres et de bateau de pollution en établissant un cadre de gestion régionale pour une utilisation durable des ressources vivantes et non vivantes. Il a indiqué que Lagos (Nigeria) et Monrovia (Liberia) font partie des cinq tops villes qui sont plus vulnérables au levé du niveau de la mer. En adressant les problèmes de variabilité du changement du climat, il a indiqué qu'un centre Régional d'Activités (CRA) pour évaluation de risque a été établi en Libreville, Gabon. Dr. Stephen Donkor a indiqué que des plans sont en cours pour transformer la CPCG en Commission du Courant Guinéen (CCG) pour qu'elle devienne une commission permanente. Selon lui, cela attend l'acceptation des ministres des seize (16) états membres. Ceci fait, le rôle de l'ONU dans la CPCG va diminuer et les états membres prendront le relai.

### **6.3 Présentation 18 – Coopération entre les Autorités Portuaires et les Administrations Maritimes – critique pour la protection effective de l'environnement maritime – M. Michael Luguje, Coordinateur Régional d'OMI pour l'Afrique de l'Ouest et du Centre (pays Non-Francophones)**

Michael Luguje a expliqué que le mandat global de l'OMI est d'assurer une navigation sauve, sécurisée est effective sur des océans plus propres, et il a détaillé comment l'OMI et quelques vingt (20) états sur la côte d'Afrique de l'Ouest et du Centre font des efforts pour protéger l'environnement maritime. A travers l'OMI et l'engagement et les initiatives de l'Organisation Maritime de l'Afrique de l'Ouest et du Centre (OMAO), la plupart des défis de collaboration entre les Autorités portuaires et les Administrations Maritimes sont en train d'être réglés dans la sous-région. Michael Luguje a souligné les sources principales de pollution maritime en Afrique de l'Ouest et du Centre et quelques conventions liées à la protection environnementale. Il a fait les recommandations suivantes sur comment l'Administration portuaire peut avancer des solutions durables et des pratiques qui avancent la responsabilité environnementale :

- Développer la création de conscience qu'un port/environnement maritime propre n'est pas une option– mais une NECESSITE

- Coopérer avec les Administrations Maritimes pour construire une capacité nationale pour une protection effective de l'environnement maritime
- Fournir un soutien mutuel (finance & RH) pour une protection de l'environnement maritime
- Encourager les échanges d'expériences régionales et l'expertise dans l'environnement maritime par des stages et des séminaires/conférences.
- Explorer les domaines de financement pour la création de capacité

## **7. JOUR 3 APRES-MIDI:**

### **7.1 Communiqué/ Résultat de la conférence de travail**

Cela se trouve à l'annexe III

### **7.2 Clôture de la Conférence**

#### **7.2.1 Remarque de Clôture – Dr. Henk de Bruijn, Directeur de Stratégie, Port de Rotterdam**

Henk de Bruijn a félicité les participants d'avoir fait un travail merveilleux. Il les a félicités de s'être engagés tout au long des trois jours de conférence et qu'il espère les retrouver très bientôt.

#### **7.2.2 Remarque de Clôture – Drs. Herman Journée (Directeur de Stratégie, Port d'Amsterdam / Président, Fondation Ecoports)**

Herman Journée a cité qu'ils étaient très prêts à aider si les ports de la ROCAF prennent la prochaine étape, et ils vont attendre les prochains mouvements sur l'initiative de REPAf des participants africains dirigés par M. Harry Barnes-Dabban.

#### **7.2.3 Remarques de Clôture – M. El Hadji Mar Gueye, Secrétaire Général, Association de Gestion des Ports de l'Afrique de l'Ouest et du Centre (AGPAOC)**

El Hadji Mar Gueye a exprimé son appréciation d'avoir pris part à la conférence et il a dit que l'AGPAOC va jouer son rôle pour pousser l'initiative en avant et lier chaque port aux gouvernements, aux partenaires et au secteur privé pour avancer dans le problème de l'environnement. Il a remercié M. Nestor Galley, Directeur Général, Ghana Ports and Harbours Authority avoir accueilli la conférence et Harry Barnes-Dabban pour cette initiative.

#### **7.2.4 Remarques de Clôture – Dr. Stephen Donkor, Secrétaire Exécutif & Coordinateur Régional, Commission Provisoire du Courant Guinéen (CPCG)**

Dr. Stephen Donkor a félicité les participants pour avoir consacré leur temps et leurs ressources pour activement participer à la conférence.

#### **7.2.5 Remarques de Clôture - Mr. Nestor Percy Galley, Directeur Général, les Ports Autonomes du Ghana (Ghana Ports & Harbours Authority (GPHA)).**

Nestor Percy Galley a félicité les participants pour avoir activement participé à la conférence pour apprécier les défis environnementaux que les ports de la ROCAF confrontent. Il a indiqué que le plan d'action qui a été développé par les participants indique leurs reconnaissances du besoin de coopérer dans l'amélioration de la gestion de l'environnement portuaire dans la sous-région. Il a remercié les participants et les facilitateurs et il a formellement clôturé la conférence.

#### **7.3 VISITE DU PORT**

Les Participants ont visité et ont fait le tour du Port de Tema, « Ghana Ports and Harbours Authority ».

**FIN DE LA CONFERENCE**

## ANNEXE I. QUELQUES PROBLEMES ENVIRONNEMENTAUX IMPORTANTS ET LES DOMAINES DE COOPERATION POUR LES PORTS DE LA ROCAF

	Nom / Organisation	Problème Environnemental plus Important dans l'organisation	Les Domaines de Coopération les plus Importants
1.	Ports Autonomes du Nigéria, Lagos – Nigéria	La gestion des déchets (dans les ports)	La réaction au déversement accidentel de pétrole
2.	BOCOM International	La formation et la gestion de la réaction au déversement accidentel de pétrole	La gestion des déchets n'importe où au sein de la région Africaine
3.		La gestion des déchets	La gestion de l'eau de lest
4.	Ghana Ports & Harbours Authority, Tema Port	L'amélioration de la qualité de l'air avec l'emphase sur la poussière aussi bien que les eaux usées qui rentrent dans le port	Collaboration sur la surveillance des déchets électroniques, dangereux et illégaux dans la sous-région
5.	Ghana Ports & Harbours Authority, Takoradi Port	La création de capacité de Ressource Humaine dans la gestion environnementale	Collaboration dans la collecte des données et la surveillance de la qualité de l'eau de mer dans le sous-région
6.	Ghana Ports & Harbours Authority, Tema Port	La pollution de l'eau à partir des lagunes, des drainages, des eaux usées qui se versent dans l'eau et les activités de l'homme près du port	Coopération pour combattre le versement des déchets dans les eaux de la sous-région
7.	Le Port de Freetown	Il n'y a pas de politique gouvernementale qui règle les préoccupations environnementales des ports par conséquent les problèmes de gestion des déchets, les habitations illégales des terrains, la pollution de poussière etc.	
8.	Le Port de Freetown	Le Port de Freetown a le problème de mauvaise gestion de déchets, mauvais système de drainage qui génère le problème	Une Coopération est nécessaire avec le gouvernement à travers les ministères de ligne pour résoudre ce problème.

		de versement d'ordures dans les caniveaux quand il pleut. Ces ordures finalement se déposent aux alentours de la zone portuaire en grands tas.	
9.	Environmental Protection Agency, Ghana	La suivie de la Conformité et l'application Manque de données de surveillance de la qualité environnementale en temps réel	La création de la Capacité, par exemple la formation de la ressource humaine Pourvoyance des logistiques appropriées
10.	Port Autonome de Dakar	Le plus important problème au port de Dakar c'est la pollution des cours d'eau (pollution par l'hydrocarbure, les mauvaises ouvertures de sortie d'eau, pollution comme résultat du déversement des déchets liquides par les vaisseaux)	La Coopération devrait être centrée sur les solutions des problèmes de financement pour la mise en œuvre des plans d'action sur lesquels ils se sont mis d'accord pour combattre les problèmes de pollution qui ont été identifiés
11	La Guinée Conakry	La Guinée est un des grands exportateurs de bauxite et cette exportation est faite à travers le port, ce qui crée beaucoup de poussières qui pollue l'air. Notre problème actuel est comment gérer cette croissance de poussière qui est dangereux aux utilisateurs du port et les voisins.	Ce serait nécessaire d'harmoniser les méthodes de gestion environnementale de tous les ports de la sous-région. Ce serait nécessaire de procéder à une formation profonde du personnel qui s'occupe de la gestion environnementale. Ce serait désirable de procéder à des échanges perpétuels d'expérience et la formation en vue de la gestion environnementale des déchets et ordures entre les ports voisins.
12	Port Autonome de Pointe Noire Congo /Brazzaville	L'érosion de la côte Installation des équipements récepteurs de déchets adéquats au Port Autonome de Pointe Noire	Renforcement de capacité de gestion et les experts portuaires/ maritime en charge des problèmes environnementaux : <ul style="list-style-type: none"> <li>• Pollution Marine</li> <li>• Marchandises dangereuses</li> <li>• Ramassage des déchets</li> <li>• Erosion de la côte</li> </ul>

## ANNEXE II. PLAN D'ACTION

CAUSES	FORCES	FAIBLESSES	DEFIS / PROBLEMES	ACTIONS STRATEGIQUES	ACTIONS POUR RESEAUX
Manque de volonté politique	Mécanismes / organisations régionales	Non-disponibilité d'équipement uniforme	Déversement accidentel fréquent de pétrole	Création de Capacité / programmes de formation	Responsable au près des Directeurs Généraux: résumé des activités de l'atelier / recommandations et propositions pour faciliter les programmes
Manque d'engagement au niveau des parties prenantes	Projet de garde par OMAOC	Non-disponibilité de code standardisé de pratiques/politiques	Gestion de déchets	Programmes d'Echange	Développer & encourager les partenariats entre AGPAOC & REPAf
Mandats différents (Ministère du Transport/ Ministère de l'Environnement)	Plan d'Action Maritime de l'UA	Absence de centre de réponse régional	Création de conscience	S'engager avec les Cadres internationaux régulateurs comme le MARPOL, BWMC, Convention de Londres, OPRC etc	Identifier et désigner des personnes focales (représentants des ports) pour contacte et pour s'engager avec REPAf
Manque de communication	Augmentation de conscience	Manque de technologies modernes	Déchargement de l'eau de lest	Fortifier la coopération régionale par l'information & le partage de connaissance/ surveillance & évaluation/ recherche et sauvetage & un cadre de gestion environnementale commune	Assurer le soutien pour REPAf de fonctionner à travers les structures régionales existantes
Manque de	Existence de REPAf	capacité Inadéquate	Pollution de l'Air	Investissement en	Réunion Régulière /atelier

conscience/ connaissance / /capacité				infrastructure environnementale	
Coût de l'évaluation de l'Impact Environnemental	personnel environnemental formé	Systèmes de financement	Le planning Portuaire/habitations illégales	Développer des systèmes de gestion Environnementale ex : ISO etc.	Etablir des Réseaux dans les différents ports et parmi les parties prenantes
Manque de plan de gestion Environnementale		Procédures compliqués	Déchets provenant des bateaux	communication Régulière entre les acteurs clés dans les ports individuels et parmi les ports	Harmoniser les procédures
Approche Fragmentée (pas entière)		Mise en œuvre inefficace /application des accords régionaux/internationaux	Erosion de la Côte	Consultations des parties prenantes externes	Utilisation du webportal/ communication écrite, etc.
Manque de soutien – gestion, logistique, budget, ressources			Dragage et disposition du matériel dragué	Fortifier le programme environnemental pour le comité technique	Rapporter les expériences au réseau (harmoniser le format de rapportage)
Pas de priorité			Impacts des villes sur les ports et vice-versa	Chercher des sources de financement	Evaluation de soi /évaluation et communication aux autres membres
Legislation/ politique/ vision Inadequate			Application des règlements des Véhicules	Revisité les normes internes existants et définir leurs rôles	
Non-cooperation (focus on self- interest)			Système de suivie des vaisseaux		
Ad-hoc/pas systématique			Financement		
Manque d'infrastructure environnementale					

**NOTE:** Les actions proposées ne suivent aucun ordre spécifique.



### ANNEXE III. Communiqué

## Les Ports de l'Afrique de l'Ouest et du Centre Commencent une Coopération en Gestion Environnementale dans les Ports et les Logistiques de l'Hinterland

La première conférence des ports de l'Afrique de l'Ouest et du Centre sur l'amélioration de l'environnement de la zone portuaire et des corridors de transport de l'hinterland tenue à Tema, Ghana du 15 au 17 Juin 2010 a bien réussi. La conférence a été organisée par le Réseau Environnemental des Ports Africains (REPAf) sur la demande des Ports Autonomes du Ghana (Ghana Ports and Harbours Authority), l'Association de Gestion des Ports de l'Afrique de l'Ouest et du Centre (AGPAOC), l'Association de Gestion des Ports de l'Afrique de l'Est et du Sud (AGPAES), la Commission Provisoire du Courant Guinéen (CPCG) et en proche collaboration avec les ports d'Amsterdam et de Rotterdam. Plus de 120 participants venant des ports et des pays de toute l'Afrique et des spécialistes venant de l'extérieur d'Afrique ont échangé des stratégies et des solutions pratiques pour une gestion durable des ports et des logistiques.

La conférence a eu comme résultat la création d'un réseau coopératif qui facilitera les échanges d'expérience de bonnes pratiques en environnement, en durabilité et en logistique. Le but principal du réseau coopératif est l'introduction des systèmes élémentaires de gestion environnementale et le standard pour les ports et les logistiques en Afrique. L'approche choisie est de réussir une réduction des coûts dans la chaîne avec une réduction de l'impacte environnementale. La nouvelle coopération va construire sur le standard de gestion environnementale portuaire de la fondation Ecoports prouvé et accepté sur le plan mondial et les instruments additionnels développés tout récemment pour une gestion durable de la chaîne. Ces ports d'Amsterdam et de Rotterdam ont présenté leurs stratégies portuaires récentes et les nouvelles approches pour des logistiques durables de l'hinterland.

Des discussions intenses ont débuté après des séries de présentations des ports et des spécialistes sur les problèmes environnementaux réels dans les ports et des logistiques en Afrique. Les participants ont spécifiquement souligné que le chargement des déchets rentrant dans leurs ports est une préoccupation particulière en vue des impacts négatifs de ces déchets sur l'environnement, le public et la santé occupationnelle. Ils ont reconnu le besoin de prendre des mesures appropriées pour gérer adéquatement ce problème de déchet. L'importation illégale des déchets doit être contrecarré à travers une coopération domestique et internationale effective parmi les autorités compétentes et si besoin est, la capacité de faire cela doit être créée.

Dans une discussion autour d'une table ronde, tous les ports ont présenté leurs aspects environnementaux les plus importants pour le future. Ils ont tous mis en exergue le fait qu'on a besoin de la coopération pour trouver des solutions. Comme résultat, plus de 10 ports de la conférence ont montré leur intention réelle de commencer une coopération le plus tôt possible pour créer des ports



écologiquement amicaux. Pendant la conférence tous les ports ont présenté leurs avis sur les priorités environnementales et les problèmes clés pour une coopération future. Ensemble, ils ont développé un premier plan d'action qui contient ce qu'ils considèrent comme priorités principales :

- Un système de suivie pour analyser des problèmes environnementaux et des priorités
- Les priorités mentionnées sont:
  - Gestion de déchet, en particulier les déchets dangereux
  - Gestion de la côte
  - Pollution due au déversement accidentel de pétrole
  - Pollution de l'Air
  - Pollution de l'eau
  - Pollution cause par le transport de l'hinterland
- Pour commencer un programme de former les formateurs dans chaque pays participant et établir une gestion élémentaire environnementale
- Pour trouver un soutien financier pour créer de nouvelles solutions
- Pour rentrer en contact avec les gouvernements nationaux pour échanger leurs différentes politiques nationales environnementaux
- Pour rentrer en contact avec les utilisateurs portuaires pour échanger des solutions environnementales et de commencer de nouvelles connections écologiquement amicales de l'hinterland.

A la fin de la conférence tous les participants ont remercié le "Ghana Ports and Harbours Authority" pour avoir accueilli cette première conférence qui les a informés sur leur stratégie réelle pour l'environnement portuaire et les logistiques de l'hinterland.

---

Pour plus d'information, contactez:

**Réseau Environnemental des Ports Africains (REPAf) « Ports Environmental Network-Africa (PENAF) »**

P. O. Box BT 722, Tema, Ghana

Tel: +233-303-216960

Cell: +233-24-4667206

Fax : +233 303 201115

E-mail: [info@penaf.org](mailto:info@penaf.org)



Website: [www.penaf.org](http://www.penaf.org)

#### ANNEXE IV. LES PARTICIPANTS DE LA CONFERENCE

COUNTRY	NAME	TITRE DE TRAVAIL	ORGANISATION	TELEPHONE / EMAIL
BELGIQUE	GUDRUN JANSSENS	Conseiller de Politique	Agence Publique de Déchet de Flanders / OVAM	00321745284361 <a href="mailto:gudrun.janssens@ovam.be">gudrun.janssens@ovam.be</a>
BELGIQUE	PATRICK VERHAERT	Directeur chargé des contributions portuaires	Port d'Antwerp	0032474521927 <a href="mailto:patrick.verhaert@haven.antwerpen.be">patrick.verhaert@haven.antwerpen.be</a>
CAMEROUN	GANGMANA MBOUMBO CHRISTIANE MANUELA		Autorité Portuaire Nationale, Yaounde-Cameroun	+23777952030 <a href="mailto:Mathbebe@yahoo.fr">Mathbebe@yahoo.fr</a>
CAMEROUN	SANGALE MBARGA EMMANUEL GERVAIS		Autorité Portuaire Nationale, Yaounde-Cameroun	+23799015951 <a href="mailto:emgersang@yahoo.fr">emgersang@yahoo.fr</a>
CAMEROUN	ANDINWO MAH SAMA	Directeur chargé de la Qualité, la Santé, la Sauveté et l'Environnement	Bocom International	+237 99312252 +237 99878553 <a href="mailto:bocominter2002@yahoo.fr">bocominter2002@yahoo.fr</a> / <a href="mailto:judith_sama@yahoo.com">judith_sama@yahoo.com</a>
CAMEROUN	NGANTCHOU WETE IGOR ERIC	Directeur chargé du Laboratoire	Bocom International Cameroun	+23794011776 <a href="mailto:ericngantchou@groupebocom.com">ericngantchou@groupebocom.com</a>
CONGO	MBAN DANIEL		Port Pointe-Noire	+2425533610 <a href="mailto:mbanomonad@yahoo.fr">mbanomonad@yahoo.fr</a>
CONGO	MOUNGONDO- NSINBA JEAN-CLAUDE		CAB / MDMM	+2424084598 / +2426652590 <a href="mailto:jeboke@yahoo.fr">jeboke@yahoo.fr</a> <a href="mailto:mdmm@hotmail.fr">mdmm@hotmail.fr</a>
CONGO	BANGA PAUL		DIGEMAR	+242 6601868 <a href="mailto:bangapaul@yahoo.fr">bangapaul@yahoo.fr</a>
CONGO	MBAN DANIEL		Port Pointe-Noire	+2425533610 <a href="mailto:mbanomonad@yahoo.fr">mbanomonad@yahoo.fr</a>
	MME AKENZE NÉE OGNIMBA ROSELINE BLANCHE		Ministère du Développement Durable de la Forêt et l'Environnement, Congo	+242 764 55 55 <a href="mailto:roselineblanche@yahoo.fr">roselineblanche@yahoo.fr</a>
GAMBIE	SEEDY K. CEESAY		Port Autonome de la Gambie	002209904831 <a href="mailto:seedy.ceesay@yahoo.com">seedy.ceesay@yahoo.com</a>

<b>GAMBIE</b>	MADLINE JATTA		Port Autonome de la Gambie	<a href="mailto:madojatta@yahoo.com">madojatta@yahoo.com</a>
<b>GHANA</b>	NESTOR PERCY GALLEY	Directeur Général	Ghana Ports And Harbours Authority	
<b>GHANA</b>	ESTHER GYEBI-DONKOR	Directeur des Relations Publiques	Ghana Ports And Harbours Authority	+233 244 334933
<b>GHANA</b>	CAPT. FREDERICK ADJABEN		Ghana Ports And Harbours Authority	0202012416 <a href="mailto:fadjaben@yahoo.com">fadjaben@yahoo.com</a>
<b>GHANA</b>	JIM-FUGAR A.Y.	Directeur Général, logement et Environnement	Ghana Ports And Harbours Authority (GPHA)	0244035341 <a href="mailto:jimfugar@yahoo.com">jimfugar@yahoo.com</a>
<b>GHANA</b>	JACOB HYDE-COOPER	Directeur, logement et Environnement	Ghana Ports And Harbours Authority (GPHA)	+233 208111453 <a href="mailto:jhydecope@yahoo.com">jhydecope@yahoo.com</a>
<b>GHANA</b>	DAVID KOW HALM		Ghana Ports And Harbours Authority	+233 244575090 <a href="mailto:dihalm@yahoo.com">dihalm@yahoo.com</a>
<b>GHANA</b>	COLLINS OWUSU ANSAH		Ghana Ports And Harbours Authority	+233 206210095 <a href="mailto:yawusuansah@yahoo.co.uk">yawusuansah@yahoo.co.uk</a>
<b>GHANA</b>	ALHAJI HUSEINI SULEIMAN		Ghana Ports And Harbours Authority	+233 208159012 <a href="mailto:hsuleiman@ghanaports.net">hsuleiman@ghanaports.net</a>
<b>GHANA</b>	MARGARET CAMPBELL		Ghana Ports And Harbours Authority	+233 244311107 <a href="mailto:mcampbell@ghanaports.net">mcampbell@ghanaports.net</a>
<b>GHANA</b>	BRIGHT ANDY BERKO	Officier responsable de logement & Environnement	Ghana Ports And Harbours Authority	+233 244069793 <a href="mailto:bandyberko@yahoo.com">bandyberko@yahoo.com</a>
<b>GHANA</b>	DANIEL ASARE	Officier responsable de logement & Environnement	Ghana Ports And Harbours Authority	+233 243202683 <a href="mailto:dasare@ghanaports.net">dasare@ghanaports.net</a>
<b>GHANA</b>	CAPT. JAMES R. QUAYSON		Ghana Ports And Harbours Authority	+233 208843236 <a href="mailto:Jamesquayson57@yahoo.com">Jamesquayson57@yahoo.com</a>
<b>GHANA</b>	GODSWAY KWAWU		Ghana Ports And Harbours Authority (GPHA) - Tema	+233 243140626 <a href="mailto:godsway@yahoo.com">godsway@yahoo.com</a>
<b>GHANA</b>	KOFI OSEI AMPARBENG		Chin Con.	+233244366633 <a href="mailto:kofchin@yahoo.com">kofchin@yahoo.com</a>
<b>GHANA</b>	LAUD OKANTEY		Groupe Environnemental Tilbury (GET)	+233243539926 <a href="mailto:laudok@yahoo.com">laudok@yahoo.com</a>
<b>GHANA</b>	JANET AKOTO		Groupe Environnemental Tilbury (GET)	+23327536826 <a href="mailto:janetic6@yahoo.com">janetic6@yahoo.com</a>

<b>GHANA</b>	TOBY GODWIN – BROWN	Directeur Général	Groupe Environnemental Tilbury (GET)	<a href="mailto:tgbtteg@yahoo.com">tgbtteg@yahoo.com</a> <a href="tel:+233302213154">+233 302 213154</a>
<b>GHANA</b>	DANIEL T. NIMAKO		Groupe Environnemental Tilbury (GET) Ltd, Ghana	<a href="tel:+233277798775">+233 277798775</a> / <a href="tel:+233266374162">+233 266374162</a> <a href="mailto:unclenimako@yahoo.com">unclenimako@yahoo.com</a>
<b>GHANA</b>	ERIC CORPOT		Leemar Group, Ghana	<a href="tel:+233242327938">+233 242327938</a> <a href="mailto:eric@kwa.services.com">eric@kwa.services.com</a>
<b>GHANA</b>	JUAN MORENO		Leemar Group, Ghana	
<b>GHANA</b>	MAMUDU ABDULAI – SAIKU		Université Maritime Régionale	<a href="tel:+233302712343">+233 302 712343</a> / <a href="tel:+233302712775">+233 302 712775</a> <a href="mailto:msaiku@yahoo.com">msaiku@yahoo.com</a>
<b>GHANA</b>	ALOCK KWADWO ASAMOAH		Université Maritime Régionale	<a href="tel:+233277679146">+233 277679146</a> <a href="mailto:kaolock@yahoo.co.uk">kaolock@yahoo.co.uk</a>
<b>GHANA</b>	CAPTAIN INUSAH ABDUL NASIR		Autorité Maritime Ghanéenne	<a href="tel:+233244037367">+233 244037367</a> / <a href="tel:+233302684392">+233 302684392</a> <a href="mailto:inusahnash@yahoo.com">inusahnash@yahoo.com</a> / <a href="mailto:inusah.abdul.nasir@ghanamaritime.org">inusah.abdul.nasir@ghanamaritime.org</a>
<b>GHANA</b>	F. KOFI NAGETAY		Ghana Standards Board	<a href="tel:+233207104113">+233 207104113</a> <a href="mailto:kofneg@yahoo.com">kofneg@yahoo.com</a>
<b>GHANA</b>	BEN NARTEY		Conship	<a href="tel:+233244258835">+233 244258835</a> <a href="mailto:bnartey16@hotmail.com">bnartey16@hotmail.com</a>
<b>GHANA</b>	ANTHONY A. MENSAH		CEPS (Lab)	<a href="tel:+233244077729">+233 244077729</a> <a href="mailto:mensahanthony77@yahoo.com">mensahanthony77@yahoo.com</a>
<b>GHANA</b>	DINAH BRANDFUL		CEPS	<a href="tel:+233244505264">+233 244505264</a> <a href="mailto:dbrandful@yahoo.com">dbrandful@yahoo.com</a>
<b>GHANA</b>	ACTO J. AMPONSAH TETTEH		Service National des pompiers, Ghana	<a href="tel:+233244047714">+233 244047714</a> <a href="mailto:johnamponsahetteh@yahoo.com">johnamponsahetteh@yahoo.com</a>
<b>GHANA</b>	PATIENCE CHARWAY		Ambassade des Etats-Unis, Accra	<a href="tel:+233244526859">+233 244526859</a> <a href="mailto:charwaypk@state.gov">charwaypk@state.gov</a>
<b>GHANA</b>	KWABENA BIRITWUM		Agence de Protection Environnementale, – Tema	<a href="tel:+233242650644">+233 242650644</a> <a href="mailto:kwabenabititwum@hotmail.co.uk">kwabenabititwum@hotmail.co.uk</a>
<b>GHANA</b>	HANNAH ABRAHAMS -APPIAH		Agence de Protection Environnementale – Tema	<a href="tel:+233208864147">+233 208864147</a> / <a href="tel:+234303310009">+234 303310009</a> <a href="mailto:hteley@yahoo.com">hteley@yahoo.com</a>
<b>GHANA</b>	CHRISTIE O. ASARE		Agence de Protection Environnementale	<a href="tel:+233244612911">+233 244612911</a> <a href="mailto:christina.asare@yahoo.com">christina.asare@yahoo.com</a>
<b>GHANA</b>	HON. DZIFA ATITIVOR	Ministre du Transport-Adjoint, Ghana	Ministère du Transport, Ghana	
<b>GHANA</b>	KWEKU SERSAH-JOHNSON		Ministère du Transport, Ghana	<a href="tel:+233244038947">+233 244038947</a>

				<a href="mailto:ksersah@yahoo.com">ksersah@yahoo.com</a>
<b>GHANA</b>	EVA POLICARPO		Scott Wilson	+233 268331024 <a href="mailto:policarpo.eva@gmail.com">policarpo.eva@gmail.com</a>
<b>GHANA</b>	STEPHEN MAX DONKOR	Secrétaire Exécutif & Coordinateur Régional	Commission Provisoire du Courant Guinéen (CPCG) / UNIDO	+233 205255570 <a href="mailto:sdonkor@gmail.com">sdonkor@gmail.com</a> <a href="mailto:s.donkor@unido.org">s.donkor@unido.org</a>
<b>GHANA</b>	C.K. SCOTT	Directeur en Chef	Ministère de l'Environnement, Science & Technologie, Ghana	
<b>GHANA</b>	GABRIEL OSEI ANTWI		Ministère de l'Environnement, Science & Technologie, Ghana	0275021487 <a href="mailto:domilife2003@yahoo.co.uk">domilife2003@yahoo.co.uk</a>
<b>GHANA</b>	PRINCE JAMES QUARCOO		Ministère de l'Environnement, Science & Technologie, Ghana	+233 209285557 <a href="mailto:diverlandgh@yahoo.com">diverlandgh@yahoo.com</a>
<b>GHANA</b>	ERIC DUKER		Fondation Mec – Ellis	+233 244698779 <a href="mailto:hope.duker@gmail.com">hope.duker@gmail.com</a>
<b>GHANA</b>	ALIDU SUMANU		Fondation Mec-Ellis	+233 545011126 <a href="mailto:diallo66@hotmail.com">diallo66@hotmail.com</a>
<b>GHANA</b>	GARIS ABOUTARE		Meridian Services Ltd.	+233 244273452
<b>GHANA</b>	PERPETUA OSEI-BONSU		ASSOCIATION DES ARMATEURS ET AGENTS MARITIMES du Ghana (AAAMG)	+233 244324956 <a href="mailto:soaag@africaonline.com.gh">soaag@africaonline.com.gh</a>
<b>GHANA</b>	ALEX BUABENG		ELSAD	+233 243788445 <a href="mailto:abb@yahoo.com">abb@yahoo.com</a>
<b>GHANA</b>	ROBERT YEBOAH		Commission de l'Energie, Ghana	+233 243683144 <a href="mailto:nyrobyeb@yahoo.co.uk">nyrobyeb@yahoo.co.uk</a>
<b>GHANA</b>	HRT. ALI		Ghana Scm Ltd.	+233 249919897
<b>GHANA</b>	ALLI YAHYA GINY		La Côte de l'Ouest	+233 244702058 <a href="mailto:alihrt@yahoo.com">alihrt@yahoo.com</a>
<b>GHANA</b>	FLT. LT. RTD. M.G. TACKEY		Association Nationale de Poissonnerie du Ghana (ANPG)	0272602834 <a href="mailto:nunokoi@yahoo.com">nunokoi@yahoo.com</a>
<b>GHANA</b>	SIMON AGAH		Association Nationale de Poissonnerie du Ghana (ANPG)	+233 208140374 <a href="mailto:simonagah@yahoo.com">simonagah@yahoo.com</a>
<b>GHANA</b>	MARDEY OHUI OFOE		Fondation Pour les Femmes Journalistes de Photo	+233 244618900
<b>GHANA</b>	ABENA NYARKO		Oman Fm	+233 207547454

				<a href="mailto:mamanyarko@yahoo.com">mamanyarko@yahoo.com</a>
<b>GHANA</b>	MYEPAUL SOWAH	Journaliste	eTV, Ghana	+233 209116375
<b>GHANA</b>	MARK NTIM	Journaliste	eTV, Ghana	
<b>GHANA</b>	SAMMY LODO	Journaliste	eTV, Ghana	
<b>GHANA</b>	MALIK ABASS DAAHU	Journaliste	myjoyonline.com	+233 243150505 <a href="mailto:malik.daabu@myjoyonline.com">malik.daabu@myjoyonline.com</a>
<b>GHANA</b>	NANA KONADU	Journaliste	Sena Radio	+233 207756637 <a href="mailto:asantenanakonadu@yahoo.com">asantenanakonadu@yahoo.com</a>
<b>GHANA</b>	MAAME SERWAH ADIYIAH	Journaliste	Sena Radio	+233 243902947 <a href="mailto:debbiecute_2@yahoo.com">debbiecute_2@yahoo.com</a>
<b>GHANA</b>	DANIEL NEEQUAYE	Journaliste	Ghana Broadcasting Corporation (G.T.V)	+233 244387799
<b>GHANA</b>	ROLAND ABEKAH	Journaliste	Ghana Broadcasting Corporation (G.T.V)	
<b>GHANA</b>	FRANK EYIAH	Journaliste	Ghana Broadcasting Corporation /G.T.V)	
<b>GHANA</b>	WILLIAM AMOFA	Journaliste	Ghana Broadcasting Corporation (G.T.V)	
<b>GHANA</b>	MICHAEL DENVONU	Journaliste	Ghana Broadcasting Corporation (G.T.V)	+233 249339683 <a href="mailto:mddonne@yahoo.com">mddonne@yahoo.com</a>
<b>GHANA</b>	JOSEPHINE FREMPONG	Journaliste	TV3 Ltd.	+233 243876718 <a href="mailto:josephinefrempong@yahoo.com">josephinefrempong@yahoo.com</a>
<b>GHANA</b>	GIFTY MENSAH	Journaliste	Public Agenda	+233 242301389 <a href="mailto:ladygifty@hotmail.com">ladygifty@hotmail.com</a>
<b>GHANA</b>	KOBLA KUDOTO	Journaliste	The Enquirer	+233 273574077 <a href="mailto:kobbyk2002@yahoo.com">kobbyk2002@yahoo.com</a>
<b>GHANA</b>	DELLA RUSSEL	Journaliste	Daily Graphic	+233 244144720 <a href="mailto:delarussel@gmail.com">delarussel@gmail.com</a>
<b>GHANA</b>	JOYCE ANIMIA OFOSU	Journaliste	Adom Fm	+233 243337722 <a href="mailto:ziljoy@yahoo.com">ziljoy@yahoo.com</a>
<b>GHANA</b>	CLEMENT ACHEAMPONG			+233 243165647 <a href="mailto:Clement2gain@yahoo.com">Clement2gain@yahoo.com</a>
<b>GHANA</b>	AKOSUA AFUMAA GYAN			+233 244106277 <a href="mailto:akosuaafumaagyan@yahoo.com">akosuaafumaagyan@yahoo.com</a>
<b>GHANA</b>	NII ADJEI KRAKU	Tema Mantse (Chef)		
<b>GHANA</b>	EDWINA DENNIS			0241022480
<b>GHANA</b>	MICHAEL LUGUJE	Coordinateur Régional OMI pour l'Afrique de	Organisation Maritime Internationale (OMI)	+233 244 145644 <a href="mailto:mluguje@imo.org">mluguje@imo.org</a>

		l'Ouest et Centre (Pays Non-Francophones)		
<b>GHANA</b>	ROSLYNN BARNES-DABBAN		Réseau Environnemental des Ports Africains (REPAf)	+233 2443076801 <a href="mailto:kylekykue4@yahoo.com">kylekykue4@yahoo.com</a> <a href="mailto:info@penaf.org">info@penaf.org</a>
<b>GHANA</b>	HENRY OKINE	Coordinateur de Programmes	Réseau Environnemental des Ports Africains (REPAf)	+233 243 575890 <a href="mailto:henryjustice@yahoo.com">henryjustice@yahoo.com</a> <a href="mailto:info@penaf.org">info@penaf.org</a>
<b>GHANA</b>	HARRY BARNES-DABBAN	Coordinateur Exécutif	Réseau Environnemental des Ports Africains (REPAf)	+233 244 667206 <a href="mailto:lyncurt2@yahoo.com">lyncurt2@yahoo.com</a> <a href="mailto:info@penaf.org">info@penaf.org</a>
<b>GUINEA BISSAU</b>	ANSELMO BARTOLOMEU GOMES LOPES		Administration Portuaire de la Guinée Bissau	+2456605712 +2455804068 +2457203939 <a href="mailto:abgl_5@yahoo.com.br">abgl_5@yahoo.com.br</a>
<b>GUINEA</b>	DAMAN OULMAN KEITA		Port Autonome de Guinée - Conakry	0022464201765
<b>GUINEA</b>	DIALLO AISSATOU		Port Autonome de Guinée - Conakry	0022460212834 / 0022462212834 <a href="mailto:astousouar@yahoo.fr">astousouar@yahoo.fr</a>
<b>GUINEA</b>	SALL MAMADOU ALPHA		Port Autonome de Guinée - Conakry	0022460342281 / 0022468342281
<b>GUINEA</b>	IBRAHIM DRY RULACE		Port Autonome de Guinée - Conakry	02446425 – K17
<b>GUINEA</b>	BANGURA MOMO		Port Autonome de Guinée - Conakry	0022460344050
<b>GUINEA</b>	OULARE FODE BANGALY		Port Autonome de Guinée - Conakry	0022464641227
<b>KENYA</b>	JEROME NTIKERBEREWA	Secrétaire Général	Association de Gestion des Ports d'Afrique de l'Est et du Sud (AGPAES)	+254 725900934 <a href="mailto:jntibarekerwa@pmaesa.org">jntibarekerwa@pmaesa.org</a> <a href="mailto:pmaesa@pmaesa.org">pmaesa@pmaesa.org</a>
<b>KENYA</b>	JULIUS MAGHANGA	Directeur de la santé, la sauveté & l'Environnement	Ports Autonomes du Kenya	+254721787587 <a href="mailto:jmaghanga@kpa.co.ke">jmaghanga@kpa.co.ke</a>
<b>NETHERLANDS</b>	HENK DE BRUIJN	Directeur de Stratégie	Port de Rotterdam	<a href="mailto:h.de.bruijn@portofrotterdam.com">h.de.bruijn@portofrotterdam.com</a>
<b>NETHERLANDS</b>	HERMAN JOURNÉE	Directeur de Stratégie/Président, Fondation Ecoports	Port d'Amsterdam	<a href="mailto:herman.journee@portofamsterdam.nl">herman.journee@portofamsterdam.nl</a>
<b>NETHERLANDS</b>	HENK RUESSINK		Ministère Deutsch du Planning Spatial, Logement et Environnement	+31651993133 <a href="mailto:henk.ruessink@minvrom.nl">henk.ruessink@minvrom.nl</a>



			/INECE/SESN/IMPEL	
<b>NIGERIA</b>	EL HADJID MAR GUEYE	Secrétaire Général	Association de Gestion des Ports d'Afrique de l'Ouest et du Centre (AGPAOC)	+234 8060348138 <a href="mailto:margueye@ymail.com">margueye@ymail.com</a>
<b>NIGERIA</b>	AFAM EDOZIE	Directeur Principal de l'Environnement	Ports Autonomes du Nigéria	+234 8023121636 <a href="mailto:eaedozie@yahoo.com">eaedozie@yahoo.com</a>
<b>SENEGAL</b>	OUSMANE DIOP		Port Autonome De Dakar	00221 338434508 <a href="mailto:ousmane.jb.diop@portdakar.sn">ousmane.jb.diop@portdakar.sn</a>
<b>SENEGAL</b>	IBRAHIMA BADJI		Port Autonome De Dakar	00221338497969 / 0221776547056 <a href="mailto:ibrahima.badji@portdakar.sn">ibrahima.badji@portdakar.sn</a>
<b>SENEGAL</b>	LATY MBAYE NGOM		Port Autonome De Dakar	0022133849791/ 00221778196183 <a href="mailto:latymbaye@yahoo.fr">latymbaye@yahoo.fr</a>
<b>SIERRA LEONE</b>	ROBERT B. KORIMA		Port Autonome de Sierra Léone	<a href="mailto:rbkoroma@yahoo.com">rbkoroma@yahoo.com</a>
<b>SIERRA LEONE</b>	SARRAH K. SESSAY		Port Autonome de Sierra Léone	0023276782329 <a href="mailto:kondopiyo@yahoo.com">kondopiyo@yahoo.com</a>
<b>SIERRA LEONE</b>	RAYMOND P.B. SANNOH		Port Autonome de Sierra Léone	0023276853012 <a href="mailto:rayzain@hotmail.com">rayzain@hotmail.com</a>
<b>SOUTH AFRICA</b>	ALEXANDER ADNAN AWAD	Directeur	Institut Internationale Océanographique	+27827859678 <a href="mailto:awad.adnan@gmail.com">awad.adnan@gmail.com</a>
<b>TOGO</b>	MME D'ALMEIDA ABIRÉ		Port Autonome de Lomé	002289074964 <a href="mailto:marinebizint@yahoo.com">marinebizint@yahoo.com</a>
<b>TOGO</b>	JOHNSON A. DOPE		Port Autonome De Lomé	002282274742 <a href="mailto:ajavon_dope@yahoo.fr">ajavon_dope@yahoo.fr</a>
<b>TOGO</b>	DJEGNON KOMLAVI		Port Autonome De Lomé	002289112749 <a href="mailto:djegnon@yahoo.fr">djegnon@yahoo.fr</a>
<b>TOGO</b>	AKUE APÉDO ADOTE MANAWOASÉ		Port Autonome De Lomé	00228 9302952/00228 9467701 <a href="mailto:akue_apedo@yahoo.fr">akue_apedo@yahoo.fr</a>
<b>UNITED KINGDOM</b>	LESLIE ANDREWS	Directeur Général Ro Clean Desmi Ltd	Ro Clean Desmi/ Leemar Group	+7525818656 <a href="mailto:lpa@desmi.com">lpa@desmi.com</a>