



Joris THYS,

MD - Cotonou

Port Authority

DG - Port Autonome
de Cotonou

*«Our procedures are
simplified and
shortened, which
ensures a certain speed
in operations.»*

*«Nos procédures sont
simplifiées et raccour-
cies ce qui garantit une
certaine rapidité dans
les opérations.»*

*"...a dream, that of seeing
the emergence of an
African shipping company
with african capitals..."*

*"...un rêve, celui de voir
émerger une compagnie
maritime africaine avec
des capitaux africains..."*

Kokou Edem TENGUE



*"I am **Dumisani T Ntuli**
International
negotiations
is my preferred delight."*

*"Je suis **Dumisani T
Ntuli** conduire des
négociations
Internationales est
mon plus grand plaisir"*





MARITIM AFRICA



Nos services dans le maritime

Marketing portuaire
Relations publiques/presses
Organisation d'événements
institutionnelles
Couverture Média
Veille concurrentielle
Traduction bilingue
(français/anglais)
Rédaction de
documents techniques

+221 77 293 62 53

maritimafrica@gmail.com

www.maritimafrica.com

Despite storms...



When I launched the ship Maritimafrica Mag about a year ago, I was aware like any sailor, that *I was going to have to face storms, possible collisions etc. But I was very excited about the trip, the destinations planned, scheduled meetings etc.*

After our first stop, I faced *several technical failures* due to the storms encountered, the *unavailability of a few crew members, shortages of fuel and others* to refuel my ship and continue my cruise...

Despite all this, *my passion for the Blue has never stopped beating in ME!!!* Giving up has never been an option. Result: I go back to the sea today with more strength, more experiences and a passion rekindled by all the storms encountered. I am a living proof of the English saying that : *a calm sea has never made a good sailor...*

Thanks to those who believe in Maritimafrica Mag and also to all those who do not. Each of you is a reason for me to **KEEP GOING OUT TO SEA...**

Pascaline ODOUBOUROU

En dépit des tempêtes...

Quand je mettais à l'eau le navire Maritimafrica Mag il y a un an à peu près, j'avais conscience comme tout marin, que j'allais devoir affronter des tempêtes, de possibles collisions etc. Mais j'étais très excitée par le voyage, les destinations prévues, les rencontres programmées etc.

Après notre première escale, j'ai fait face à *plusieurs pannes techniques* dues aux tempêtes rencontrées, à *l'indisponibilité de quelques membres d'équipage*, à *des pénuries de fuel et autres* pour ravitailler mon navire et continuer ma croisière...

Malgré tout ceci *la passion du Bleu n'a jamais cessé de battre en MOI !!!*



Abandonner n'a jamais été une option. Résultat : Je reprends la mer aujourd'hui avec plus de force, plus d'expériences et une passion ravivée par toutes les tempêtes rencontrées. Je suis une preuve vivante du proverbe anglais qui dit : *une mer calme n'a jamais fait un bon marin...*

Merci à ceux qui croient à Maritimafrica Mag et aussi à tous ceux qui n'y croient pas. Chacun de vous est une raison pour moi de **CONTINUER PAR PRENDRE LA MER...**

Pascaline ODOUBOURU



MARITIM AFRICA



Our services in the maritime

- Port Marketing
- Public/Presse Relations
- Institutional Event planning
- Media Coverage
- competitive watch
- Translation (french/english)
- Drafting of technical documents

+221 77 293 62 53
maritimafrica@gmail.com
www.maritimafrica.com



Summary / Sommaire

-Editorial : The Passion for Blue.....	3
-Flash back : Maritime Events 2020	7
-Interview : M. Joris Thys.....	19
-Port of the month : COTONOU PORT AUTHORITY , “Best transit port, sub-regional economies, conferred by its pairs of the PMAWCA”	30
-Portrait : M. Dumisani T Ntuli.....	38
-Interview : M. Kokou Edem TENGUE.....	50
-Focus : African ports, the obligatory march towards digitalization.....	57
-Profession of the month : Discovering the occupation of “Vessel planner” with Mr. Sylvestre VITOFODJI working at COMAN SA Bénin.....	64
-Maritime Institution	67
-On the path of	73
-Book	81
-Closer look : Yaounde Architecture...	84
-Dictionnaire	91
-Closer look : The MARPOL Convention.....	94
-Zoom	96
-Game/Fun	99

-Editorial : La Passion du Bleu.....	4
-Flash back : Evénements Maritimes 2020.....	7
-Interview : M. Joris Thys.....	12
-Le port du mois : PORT AUTONOME DE COTONOU , “Meilleur port de transit, des économies sous régionales, conféré par ses paires de l’AGPAOC ”	23
-Portrait : M. Dumisani T Ntuli.....	41
-Interview : M. Edem TENGUE.....	45
-Focus : Ports africains, l’obligatoire marche vers la digitalisation.....	54
-Métier du mois : À la découverte du métier de “Vessel Planner” avec M. Sylvestre VITOFODJI en service à COMAN SA Bénin.....	61
-Institution Maritime	68
-Parcours	70
-Livres	77
-A la loupe : L’Architecture de Yaoundé.....	87
-Dictionnaire	91
-A la loupe : La Convention MARPOL 92	92
-Zoom	96
-Jeu-Détente	97



Maritimafrika Mag African Maritime bi-monthly / Bimestriel du Maritime en Afrique

Publisher and Editor-in- chief /Directrice de publication

et Rédactrice-en-chef : Pascaline ODOUBOUROU

Conception et Réalisation /: OO Mediaz

Tél : (+221) 33 820 50 99 - 77 293 62 53 (rédaction) - 78 470 08 74 (marketing)

E-mail : maritimafrika@gmail.com - www.maritimafrika.com



Flash back

Événements Maritimes 2020 /Maritime Events 2020





Flash back

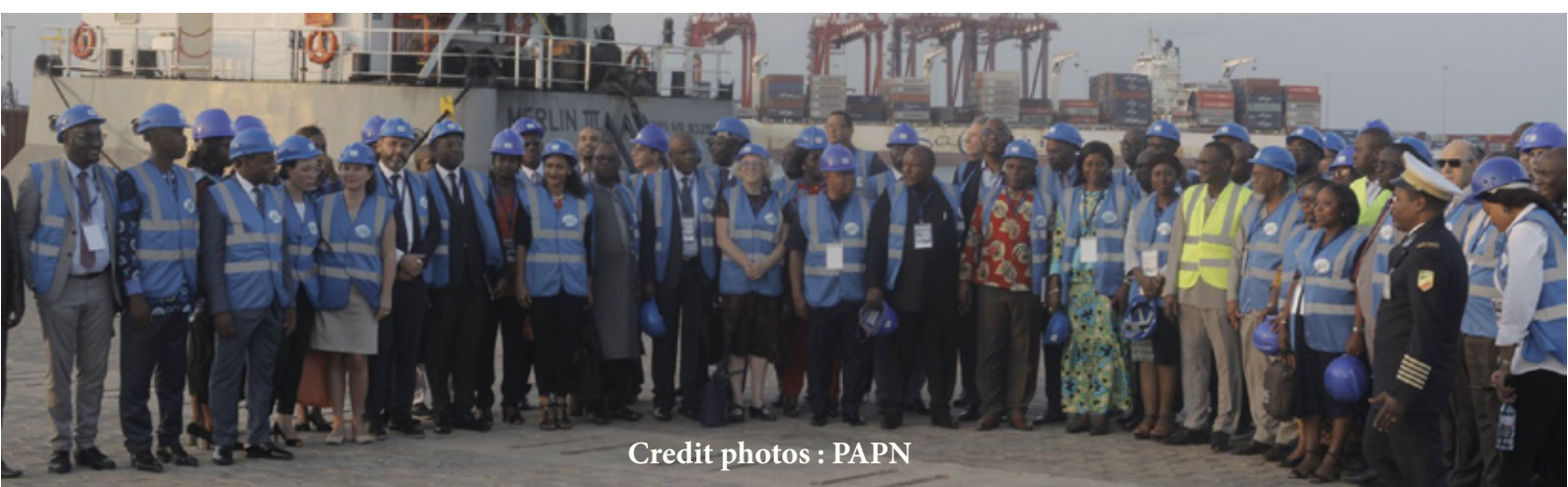
Evénements Maritimes 2020 /Maritime Events 2020





Flash back

Evénements Maritimes 2020 /Maritime Events 2020



Credit photos : PAPN



Flash back

Evénements Maritimes 2020 /Maritime Events 2020

2º Seminário Marítimo, 25 de Agosto 2020



Domingos Moreira
Membro da Comissão das Nações Unidas para os Limites da Plataforma Continental
Orador: Desafios na Extensão da Plataforma Continental



Mario de Oliveira
Secretário de Estado para as Telecomunicações
Orador: Os desafios do Sector



Domingos Fortes
Escritor/ Consultor da APANG/ Docente da APL
Orador: A Geoestratégia dos Portos SADC e Angola



Onesimo Gaspar
Director Comercial e de Marketing da SECIL MARÍTIMA S.A.
Orador: Desafios Comerciais



Margareth Galho
Directora Geral da MargarethGalho & Associados / Directora e fundadora do Seminário Marítimo de Luanda
Orador: Exploração de petróleo em zona de disputa



Andre Pedro
Director-geral do ITEL- Instituto de Telecomunicações
Orador: Avanços da educação Angolana em telecomunicações



Gildo Reis
Membro do Grupo Técnico de Negociação das Fronteiras de Angola
Orador: Desafios na delimitação marítima nacional



Samba Galho
Consultora de Compliance
Orador: Sanções Financeiras na indústria marítima








2nd Maritime Seminar, 24th August 2020



Saima S. Cephus
Solicitor General & Chief Prosecutor of the Republic of Liberia
Speaker: The Liberian Legal System



Margareth Galho
General Manager of Margareth Galho & Associados / Director and Founder of the Luanda Maritime Seminar
Speaker: Oil exploration in a Disputed Area



Naa Densua Aryeetey
WISTA International Executive Member - African Region
Speaker: WISTA role in Gender and Diversity Empowerment



Jean Chiazor Anishere
WIMAFRICA President
Speaker: Advocating for Gender and Diversity in the Maritime Industry



Arthur Johnson
Liberia Regional Prosecutor for Assets Investigation, Restitution and Recovery
Speaker: Assets Investigation, Restitution and Recovery



Samba Galho
Compliance Specialist/Compliance at MargarethGalho&Associados
Speaker: Financial Sanctions in the Maritime Industry








Flash back

Evénements Maritimes 2020 /Maritime Events 2020

IN PARTNERSHIP WITH



IN ASSOCIATION WITH



African Ports, Aligning Investment Opportunities & Operations

25 November 2020, Online



www.ports-logistics-virtual.com



Interview

*“Nos
procédures
sont simpli-
fiées et rac-
courcies ce
qui garantit
une certaine
rapidité dans
les opéra-
tions.”*

**M. Joris THYS,
Directeur Général du Port
Autonome de Cotonou**

propos recueillis par Pascaline ODOUBOUROU



Interview

1/ M. Joris, vous avez affirmé lors d'une interview sur le site du Port d'Antwerp « Notre ambition est de faire du port de Cotonou une plateforme innovatrice et fiable du commerce international » présentez-nous les grandes lignes de votre plan pour atteindre vos objectifs.

Notre démarche vise essentiellement à accroître la rentabilité du port de Cotonou afin de soutenir l'économie nationale et régionale. Pour ce faire, nous avons défini trois (03) axes prioritaires d'intervention que sont (1) la modernisation des équipements, des installations et de l'ensemble des infrastructures, (2) le repositionnement sur le marché sous-régional et international et enfin (3) la formation du personnel local pour préparer les agents à accompagner les changements.

2/ A l'heure actuelle, où en sont vos réformes ? Qu'est-ce qui a été fait de façon concrète depuis votre prise de fonctions ?

- Les réformes sont très avancées mais vous convenez avec moi que pour transformer le visage d'un port, il faut travailler par étape. Beaucoup de choses se font mais ne sont pas forcément visibles de l'extérieur. Mais elles sont absolument nécessaires à réaliser avant de passer à une autre étape. On peut à titre illustratif parler de : la réorganisation de l'administration à travers la digitalisation de certaines procédures, la stabilisation des finances, la traçabilité des procédures et la maîtrise des charges ce qui a permis de réaliser des économies subséquentes.

Environ 20 000 heures de formation sont exécutées en 2019-2020 pour renforcer le personnel et le rendre proactif. Les procédures des grands travaux sont déjà enclenchées notamment la construction d'un nouveau terminal vraquier (Terminal 5) avec 550 m de quai et 25 ha de terre-plein. De nombreux travaux sont en cours de réalisation pour améliorer les activités portuaires : l'éclairage LED, la rénovation du réseau électrique Haute tension, l'installation d'une fibre optique, l'extension de la brise lame sud de 350m, la démolition de la Traverse pour élargir le cercle d'évitage à 500 mètres de diamètre. Il y a également l'avis d'appel d'offre pour la construction d'un accès centralisé ainsi que l'acquisition de deux (02) remorqueurs de type ASD de 80 Tonnes chacun qui seront livrés en début 2021. Sans oublier le dragage du bassin pour accueillir les navires de grandes dimensions. A présent, nous mettons désormais le cap sur l'accueil des navires de 340 m qui interviendra après la réalisation des travaux d'augmentation du cercle d'évitage à un diamètre minimum de 550 m et le dragage du bassin à 15 m de profondeur, prévus pour la période 2021-2023.

3/ Quels sont les plus grands problèmes auxquels vous faites face dans l'exécution de votre plan ?

- Nous ne rencontrons pas de problèmes spécifiques si ce n'est que les réformes qui bouleversent quelques habitudes établies depuis plusieurs décennies. Ensuite, nous devons



tenir compte des exigences des procédures des Marchés Publics, qui prennent du temps, mais sont nécessaires pour garantir la qualité. Néanmoins, avec la persuasion et la bonne volonté de toutes les parties prenantes, nous arrivons à faire adhérer tout le monde.

4/ Quels sont les plus grands challenges que doit relever le Port Autonome de Cotonou pour s'imposer dans la sous-région selon vous ? - Le port de Cotonou dispose déjà d'un positionnement naturel stratégique dans la sous-région. Il reste à

y ajouter, la modernisation et une organisation moderne qui garantisse la sécurité et la célérité dans les opérations ce qui engendrera un meilleur positionnement sur le marché. Evidemment, nous devons aussi jouer notre rôle de consultant pour l'administration nationale, car la compétitivité du Bénin dans la sous-région ne dépend pas seulement du port, mais aussi de l'organisation générale du corridor. Il ne s'agit pas toujours des doléances ou des frets relatifs au port, mais comme nous sommes en contact étroit avec les clients dans les pays de l'hinterland, nous



Interview

pouvons discuter de ces doléances directement avec la partie responsable.

Nous envisageons également la construction de zones logistiques pour les activités à valeur ajoutée et leurs distributions dans la région. Avec ça, le port de Cotonou sera sans aucun doute parmi les leaders de la sous-région.

5/ Quels sont aujourd'hui, avec vos réformes les atouts du Port de Cotonou face aux autres de la sous-région ? -

Nos procédures sont simplifiées et raccourcies ce qui garantit une certaine rapidité dans les opérations. Notre plateforme est sûre, sécurisée et certifiée par les gardes côtes américains. Nos outils sont en constante modernisation. Au plan commercial, nous avons désormais une approche client qui privilégie la proximité justifiée par la présence permanente de nos représentants au Niger, au Burkina-Faso et au Mali. Le client est perçu dorénavant comme un apporteur d'affaires. A cela, il faut ajouter que nous sommes le couloir de transit naturel vers les pays de l'hinterland et le Nigéria voisin avec un corridor sécurisé exempt des tracasseries de contrôles. A ce titre le port de Cotonou est reconnu comme le meilleur port de transit des économies de la sous-région.

6/ Actuellement, le port de Cotonou rencontre un problème de congestion dans sa zone hydrocarbure, dites-nous ce qui a été pensé pour y remédier.

Il y a trois ans, la zone des hydrocarbures rencontrait effectivement un problème de congestion dû au fait que les conducteurs de camions citernes venus pour la plupart du Burkina-Faso ne disposant de parking de stationnement, garaient leurs camions sur les voies et rendaient la circulation impraticable. Mais cette situation a changé depuis avec la construction d'un parking spécialisé.

7/ En matière de digitalisation, avez-vous prévu de doter les installations de nouveaux outils ? -

La digitalisation est un vaste chantier sur lequel nous évoluons. Plusieurs secteurs sont déjà impactés. La réunion de placement des navires est aujourd'hui entièrement digitalisée. Les contrôles aux accès sont digitalisés avec les badges dotés de code QR. Le traitement des courriers et des documents est aussi en passe d'être entièrement digitalisé. Nous avons installé un nouveau logiciel financier et introduisons le E-banking. Le développement d'un Port Community System qui centralise toutes les données et les met à disposition suivant les applications (planning camions, statut marchandises, statistiques, planning navires etc...).

8/ Selon vous, qu'est-ce qui pourrait empêcher la digitalisation des ports africains ? -

Pour une digitalisation réussie, il faut forcément un flux de connexion abondant, stable et sécurisé, ce qui ne relève pas forcément de la responsabilité des ports.



9/ Un mot à l'endroit du personnel du Port Autonome de Cotonou et de ses usagers ?

- Nous travaillons aujourd'hui avec un personnel déterminé qui a compris l'enjeu de la modernisation. Je ne cesserai donc de leur témoigner ma reconnaissance. Je les exhorte par la même occasion à plus d'engagement pour l'atteinte des objectifs. Ils savent bien que je suis à leur écoute et les portes de mon bureau sont à cet effet ouvertes pour tous les agents.

C'est ensemble que nous pouvons trans-

former le visage de notre port et créer plus d'opportunités de services aux navires et marchandises et entrevoir de nouveaux postes de travail dans le secteur logistique dans un environnement qui garantit la sécurité et une bonne santé au travail.

10/ Votre mot de fin

Je vous remercie pour l'intérêt que vous portez pour notre port et vous invite à nous accompagner pour la réussite de notre mission. Nos portes vous resteront ouvertes en cas de besoin.

Le Port de Cotonou amorce sa modernisation et son repositionnement pour le Benin et les pays de l'hinterland.



Port Autonome de Cotonou
Boulevard de la Marina
Tél. (00229) 21 31 21 93
Fax. (00229) 21 31 28 91
E-mail. contact@pac.bj
www.portcotonou.com

Un port en marche

Au plan de la formation

► 20 000 heures de formation au titre de l'année 2019 - 2020 avec le soutien de ENABEL (Agence belge de développement):

- Les pilotes
- Les capitaines de remorqueur et leurs équipages
- L'informatique et les nouvelles technologies de l'information
- La gestion moderne des ports
- La logistique portuaire

Au plan opérationnel

- Mise en service d'une bouée océanographique
- Mise en service de deux bouées latérales de balisage de chenal avec un système de supervision
- Dragage du bassin
- Deux (2) remorqueurs de type ASD de 80 tonnes chacun (mise en service début 2021)
- Ligne directe à la vigie
- Amélioration du réseau électrique (2x10MW)
- Navigation 24h/7j; 365 jours/an
- Navires de 300m
- Bureau d'embauche unique

Dématérialisation

- E-banking
- Guichet unique
- Digitalisation de la planification des navires
- Système d'informations portuaires intégrées
- Facturation et paiement électronique
- Gestion électronique des documents



Une expertise en marche

Au plan des grands travaux (2020-2024)

- ▶ Création d'un accès centralisé
 - Remise à neuf du Boulevard de la Marina
 - Des voies d'accès pour gros porteurs
 - Des portiques automatisés
- ▶ Gestion moderne de parking
- ▶ Construction d'un centre d'affaires maritimes
- ▶ Construction d'un nouveau terminal vraquier (Terminal 5) avec 550 m de quai et 25 ha de terre-plein
- ▶ Expansion et nouvelle concession du Terminal à Conteneur (Terminal 2)
- ▶ Élargissement du cercle d'évitage à un diamètre minimum de 550 m
- ▶ Dragage à 15m de profondeur du bassin
- ▶ Construction d'une plateforme logistique sous statut spécial de 43 hectares pour activités à valeurs ajoutées pour desservir la sous-région

Au plan de la sécurité et sureté

- ▶ Conformité au code ISPS
- ▶ Certification ISO 14001
- ▶ Formation continue
- ▶ Sécurisation du système informatique
- ▶ Accès contrôlés
- ▶ EPI exigé
- ▶ Brigade cynophile
- ▶ Électricité aux normes sécuritaires électriques HTA
- ▶ Éclairage par luminaire LED
- ▶ Programme de sureté et de protection personnel

Le Port de Cotonou, la porte pour l'hinterland

Niger

BP: 12963 Niamey
Tél. (00227) 20740965
Fax. (00227) 29743429
Mobile. (00227) 96966261
E-mail: adjimba@pac.bj

Mali

BP: E2099 Bamako
Tél/Fax (00223) 20231255
Mobile. (00223) 76460 553
E-mail: jattigbe@pac.bj

Burkina Faso

01 BP: 6327 Ouaga
Tél. (00226) 50304515
Fax. (00223) 50399079
Mobil. (0026) 78833144
E-mail: jtchaou@pac.bj



Interview

*“ Our
procedures
are simplified
and
shortened,
which ensures
a certain
speed in
operations”*

**Mr Joris THYS,
Managing Director
Cotonou Port Authority**

interview by Pascaline ODOUBOUROU



Interview

1/ Mr. Joris, in an interview on the Port of Antwerp website, you said, “Our ambition is to make the Port of Cotonou an innovative and reliable platform for international trade”, give us an overview of your plan to achieve your objectives.

Our approach is essentially to increase the profitability of the port of Cotonou in order to support the national and regional economy. To do this, we have defined three (03) priority areas of intervention: (1) the modernization of equipment, installations and all infrastructures, (2) repositioning on the sub-regional and international market and (3) training of local staff to prepare officers to accompany changes.

2/ At the moment, where are your reforms? What has been done concretely since you took office?

- The reforms are very advanced but you agree with me that to transform the face of a port, you have to work step by step. Many things are done but are not necessarily visible from the outside. But they are absolutely necessary to achieve before moving on to another stage. We can speak for example of: the reorganization of the administration through the digitalization of certain procedures, the stabilization of finances, the traceability of procedures, and the control of expenses resulted in subsequent savings.

Approximately 20,000 hours of training is being delivered in 2019 – 2020 to strengthen and be proactive.

The procedures of the major works are already started in particular the construction of a new bulk terminal (Terminal 5) with 550m of dock and 25 ha of earthworks (terre-plein), many works are in progress to improve the harbour activities: the LED lighting, the renovation of the electrical network High voltage, the installation of an optical fiber, the extension of the south breakwater of 350m, the demolition of the Traverse to widen the circle of avoidance to 500 meters of diameter. There is also the tender notice for the construction of a centralized access and the acquisition of two (02) tugs of the ASD type of 80 Tons each that will be delivered in early 2021. Not to mention the dredging of the basin to accommodate large vessels. We are now setting a course for the reception of 340m vessels, which will take place after the completion of the work to increase the turning circle to a minimum diameter of 550m and the dredging of the basin at 15m depth, planned for the period 2021-2023.

3/ What are the biggest problems you face in executing your plan?

- We do not encounter any specific problems except that the reforms upset some habits established for several decades. Secondly, we have to take into account the requirements of Public Procurement procedures, which take time, but are necessary to guarantee quality. Nevertheless, with the persuasion and goodwill of all the stakeholders, we are able to join everyone.



4/ What do you think are the biggest challenges for Cotonou Port Authority to establish itself in the sub-region?

- The port of Cotonou already has a strategic natural positioning in the sub-region. It remains to be added, modernization and a modern organization that guarantees security and speed in operations which will generate a better market positioning. Of course, we must also play our role as a consultant for the national administration, because Benin's competitiveness in the sub-region depends not only on the port, but also on the overall organisation of the corridor. These are not always port-related com-

plaints or freight, but since we are in close contact with customers in the hinterland countries, we can discuss these complaints directly with the responsible party. We are also looking at building logistics zones for value-added activities and their distributions in the region. With this, the port of Cotonou will undoubtedly be among the leaders of the sub-region.

5/ With your reforms, what are the advantages of the Port of Cotonou vis-à-vis the others in the sub-region?

- Our procedures are simplified and shortened, which ensures a certain speed in operations. Our platform is safe, secure and cer-



Interview

tified by the U.S. Coast Guard. Our tools are constantly being modernized. From a commercial point of view, we now have a customer approach that favours proximity, justified by the permanent presence of our representatives in Niger, Burkina Faso and Mali. The customer is now perceived as a business provider. To this, it is necessary to add that we are the natural transit corridor to the hinterland countries and neighboring Nigeria with a secure corridor free from the hassle of controls. In this respect the port of Cotonou is recognized as the best transit port of the economies of the sub-region.

6/ Currently, the Port of Cotonou is experiencing congestion in its hydrocarbon zone, tell us what has been thought to address it.

- Three years ago, the hydrocarbon zone was indeed experiencing a problem of congestion due to the fact that the drivers of tankers coming for the most part from Burkina-Faso did not have parking, Parked their trucks on the tracks and rendered traffic impassable. But this situation has since changed with the construction of a specialised car park.

7/ In terms of digitalization, do you plan to equip the facilities with new tools?

- Digitalization is a vast project on which we are evolving. Several sectors are already impacted. The meeting of placement of the ships is today entirely digitized. Access controls are digitized with QR code badges. The processing of letters and docu-

ments is also in the process of being fully digitized. We have installed new financial software and introduce E-banking. The development of a Port Community System (PCS) that centralizes all the data and makes them available according to the applications (truck planning, cargo status, statistics, ship planning, etc.).

8/ In your opinion, what could prevent the digitalization of African ports?

For successful digitalization, it is necessary to have an abundant, stable and secure connection flow, which is not necessarily the responsibility of the ports.

9/ A word for the staff of the Cotonou Port Authority and its users?

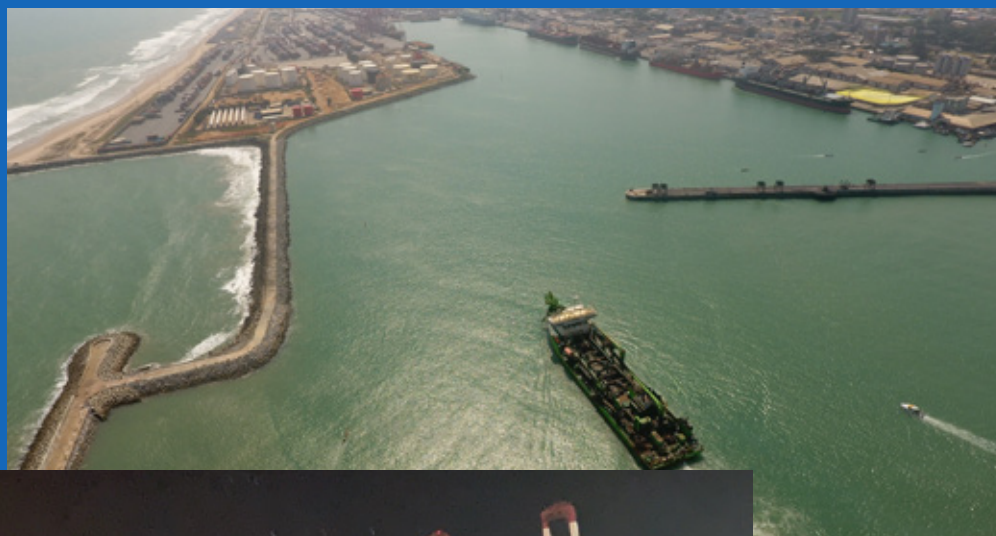
- Today, we are working with dedicated staff who have understood the challenge of modernization. So I will continue to thank them. At the same time, I urge them to be more committed to the goals. They know that I am listening to them and the doors of my office are open to all officers. Together, we can transform the face of our port and create more opportunities for services to ships and goods and foresee new jobs in the logistics sector in an environment that guarantees safety and good health at work.

10/ Your closing remarks

I thank you for your interest in our port and invite you to accompany us for the success of our mission. Our doors will remain open to you if needed.



Le port du mois



PORT AUTONOME DE COTONOU

*“Meilleur port de transit, des économies sous régionales,
conféré par ses paires de l’AGPAOC”*



Le port du mois



Meilleur port de transit, des économies sous régionales, conféré par ses paires de l'AGPAOC ;

le Port de Cotonou est un port à vocation régionale, disposant d'offres logistiques et de services remarquables. Situé en bordure sud de la ville de Cotonou, capitale économique de la République du Bénin, il offre un débouché naturel vers les pays sans façade maritime et le Nigéria voisin. Cette position lui confère donc une fonction de port de transit par excellence dans la région du Golfe de Guinée.



Le port du mois



Le Port Autonome de Cotonou (PAC) représente l'autorité portuaire. Il est chargé d'assurer l'entretien et l'exploitation des installations du Port de Cotonou, de gérer le domaine portuaire et d'exécuter les travaux d'amélioration et d'extension dudit port. C'est un organisme public à caractère industriel et commercial doté de la personnalité civile et de l'autonomie financière, créé le 31 décembre 1964 par la loi n°64-39 modifiée par l'ordonnance N°76-55 du 11 octobre 1976.

Au plan de la productivité, le port de Cotonou requiert une densité remarquable dans le tissu économique béninois et joue un rôle de transversalité économique et curseur de développement. C'est le principal poumon de l'économie nationale.

A ce titre, il participe à 90% des échanges avec l'extérieur, engendre jusqu'à 60% du Produit Intérieur Brut (PIB) et contribue entre 80 à 85% à la mobilisation des recettes douanières et 45 à 50% des recettes fiscales. Cette situation lui confère, une place de choix dans la définition des politiques économiques nationales.

Pour booster sa rentabilité, profiter du potentiel géostratégique énorme dont il regorge et mobiliser les ressources colossales nécessaires pour sa modernisation, *le Gouvernement de la République du Bénin a opté pour le Partenariat Public-Privé (PPP) en déléguant la gestion du Port Autonome de Cotonou au Port of Antwerp International (PAI), filiale du Port belge d'Anvers, deuxième port européen, derrière Rotterdam.*

Le contrat de délégation de gestion signé le 08 janvier 2018, s'articule autour de trois axes stratégiques :

- la modernisation des installations et équipements;*
- le repositionnement; ainsi que*
- le transfert de compétences au profit du personnel local.*

Ceci justifie la présence d'une équipe d'experts du port anversoïse dans la nouvelle administration du Port Autonome de Cotonou, à la tête de laquelle on retrouve Joris THYS, actuel Directeur Général du PAC.



Le port du mois



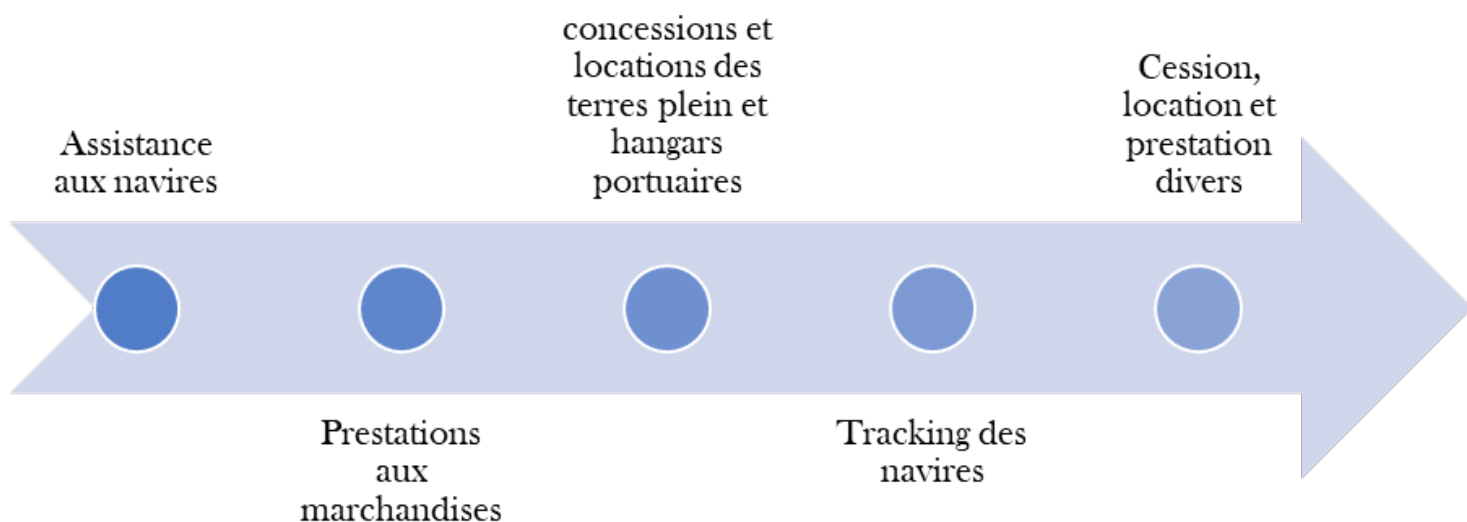
L'ESSENTIEL DES INSTALLATIONS DU PORT DE COTONOU

- Plan d'eau de plus de 60 ha ;
- Zone portuaire de 200 ha environ ;
- Onze (11) postes à quai pour tous types de navires (conventionnels, porte-conteneurs, RoRo, pétroliers, vraquiers, chalutiers etc...)
- Un (01) poste pétrolier (ORYX) en zone sud représentant un linéaire de 250m ;
- Un (01) Port de pêche ;
- Deux (02) nouveaux postes à quai de 600 ml réalisés dans le cadre du MCA et concédés au Groupe BOLLORÉ ;
- Zones franches pour le Niger, le Burkina-Faso, le Mali et le Tchad ;
- Des magasins et entrepôts ;
- Des Terre-pleins revêtus ;
- Des Parcs à conteneurs ;
- Des Aires de stockage de véhicules d'occasion ;
- Des dépôts gaziers.



Le port du mois

LES SERVICES OFFERTS PAR LE PORT AUTONOME DE COTONOU





Le port du mois

UN DES PIONNIERS DE LA DÉMATÉRIALISATION DES PROCEDURES

Depuis 2011, le Port de Cotonou est rentré dans le cercle fermé des quelques ports d'Afrique disposant d'un guichet unique. En effet conscient des enjeux liés aux transports maritimes et à la position stratégique du Port de Cotonou qui dessert les pays de la sous-région, en particulier ceux de l'hinterland, l'Etat béninois a engagé des réformes portuaires indispensables à la construction d'une économie émergente. Dans ce cadre, en 2010, il est apparu nécessaire de créer au Port de Cotonou un Guichet Unique dont

l'objectif principal est la facilitation et l'accélération du passage portuaire des marchandises.

En 2011 pour augmenter la compétitivité du port, le Gouvernement a opté pour la mise en place d'un guichet unique qui est une plateforme unique, dématérialisée et interactive entièrement dédiée à la facilitation du commerce et a pour particularité de proposer un service de « sécurisation des recettes » des acteurs portuaires majeurs du Bénin, publics et parapublics.



“un Guichet Unique dont l'objectif principal est la facilitation et l'accélération du passage portuaire des marchandises.”

A ce titre, le guichet unique portuaire vise les objectifs suivants :

- la facilitation et la fluidification des procédures et des formalités de passage des navires et des marchandises au Port de Cotonou ;
- la généralisation de l'utilisation de moyens informatiques efficaces dans les échanges de données et les circuits de communication entre tous les intervenants dans la chaîne de passage portuaire des navires et marchandises;
- la réduction des coûts et des temps de séjour portuaire des navires et des marchandises.



Le port du mois

DE GRANDS CHANGEMENTS SE PROFILENT A L'HORIZON

Grâce à un nouveau plan d'investissement disponible sur son site, le Port de Cotonou va changer de configuration les années à venir avec plusieurs travaux d'extension du domaine portuaire.



Ces travaux contribueront à augmenter la capacité de manutention et permettront d'alléger le quai nord. Ainsi nous aurons entre autres :

- le prolongement du quai Nord de 154 m vers l'ouest,
- la construction d'un nouveau quai dédié aux hydrocarbures, et
- la création d'une nouvelle zone portuaire à l'est de la traverse actuelle.

Cette nouvelle zone se composera d'un brise-lame côté mer, de 02 postes à quai de 500 m avec un tirant d'eau de -15m. Ceci va entraîner la démolition de la traverse actuelle et le dragage du bassin et du cercle d'évitage à -15m et surtout l'extension de la digue.





Port of the month



COTONOU PORT AUTHORITY

*“Best transit port, sub-regional economies,
conferred by its pairs of the PMAWCA”*



Port of the month



Best transit port, sub-regional economies, conferred by its pairs of the PMAWCA ;

the Port of Cotonou is a port with regional vocation, having logistic offers and remarkable services. Located on the southern edge of the city of Cotonou, economic capital of the Republic of Benin, it offers a natural outlet to countries without a maritime facade and neighboring Nigeria. This position therefore gives it the role of transit port par excellence in the Gulf of Guinea region.



Port of the month



The Port Autonome de Cotonou (PAC) represents the port authority. It is responsible for the maintenance and operation of the facilities of the Port of Cotonou, to manage the port area and to carry out the works of improvement and extension of said port. It is an industrial and commercial public body with civil personality and financial autonomy, created on 31 December 1964 by Law No. 64-39, as amended by Ordinance No. 76-55 of 11 October 1976.

In terms of productivity, the port of Cotonou requires a remarkable density in the economic fabric of Benin and plays a role of economic transversality and development cursor.

It is the main lung of the national economy. *As such, it accounts for 90% of external trade, generates up to 60% of Gross Domestic Product (GDP) and contributes between 80% and 85% to the mobilization of customs revenue and 45% to 50% of tax revenue. This situation gives it a place of choice in the definition of national economic policies.*

To boost its profitability, take advantage of the enormous geostrategic potential it has and mobilize the colossal resources needed for its modernization, *the Government of the Republic of Benin has opted for the Public-Private Partnership (PPP) by delegating the management of the Cotonou Port Authority to the Port of Antwerp International (PAI), subsidiary of the Belgian Port of Antwerp, second European port, behind Rotterdam.*

The management delegation contract signed on January 08, 2018, is structured around three strategic axes:

- the modernization of facilities and equipment;*
- the repositioning; as well as*
- the transfer of skills to the local staff.*

This justifies the presence of a team of experts from the Antwerp port in the new administration of the Cotonou Port Authority, headed by Joris THYS, current Managing Director of the PAC.



Port of the month



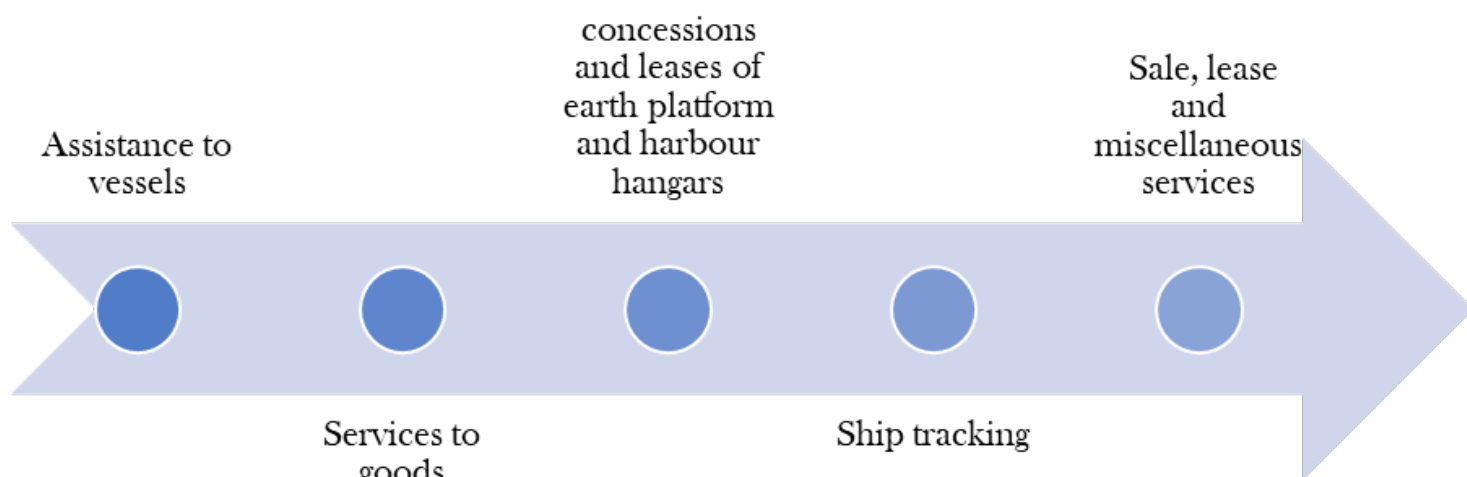
THE ESSENTIALS OF THE PORT OF COTONOU FACILITIES

- Water body of more than over 60 ha;
- Harbour area of approximately 200 ha;
- Eleven (11) berths for all types of vessels (conventional, container ships, RoRo, tankers, bulk carriers, trawlers, etc.);
- One (01) Oil Tanker Station (ORYX) in South Zone representing a 250m linear;
- One (01) Fishing Harbour;
- Two (02) new 600 ml berths under the MCA granted to the BOLLORÉ Group;
- Free zones for Niger, Burkina Faso, Mali and Chad;
- Stores and warehouses;
- Clad earth platform;
- Container parks;
- Used vehicle storage areas;
- Gas deposits.



Port of the month

SERVICES OFFERED BY THE COTONOU PORT AUTHORITY





Port of the month

ONE OF THE PIONEERS IN THE DEMATERIALISATION OF PROCEDURES

Since 2011, the Port of Cotonou has entered the closed circle of the few ports in Africa with a single window. Aware of the issues related to maritime transport and the strategic position of the Port of Cotonou which serves the countries of the sub-region, in particular those of the hinterland, the Beninese State has engaged in harbour reforms indispensable to the construction of an emerging economy. In this context, in 2010, it appeared necessary to create at the Port of Cotonou

a Single Window whose main objective is the facilitation and acceleration of the port passage of goods.

In 2011 to increase the competitiveness of the port, the Government opted for the establishment of a single window that is a single, dematerialized and interactive platform entirely dedicated to trade facilitation and has the particularity of offering a service of “revenue security” of Benin’s major port actors, public and para-public.



*“a Single Window
whose main
objective is the
facilitation and
acceleration of the
port passage
of goods.”*

In this respect, the single port window has the following objectives :

- **the facilitation and fluidification of procedures and formalities for the passage of ships and goods through the Port of Cotonou;**
- **the generalisation of the use of efficient computer means in data exchanges and communication circuits between all stakeholders in the port passage chain of ships and goods;**
- **reducing the cost and port dwell times of ships and goods.**



Port of the month

MAJOR CHANGES ON THE HORIZON

Thanks to a new investment plan available on its site, the Port of Cotonou will change its configuration in the coming years with several works to extend the port area. This work will increase handling capacity and lighten the north wharf.



This will include:

- 154 m extension of the North Wharf to the west,
- construction of a new oil and gas wharf, and
- the creation of a new port area east of the existing crossing.

This new area will consist of a sea-side breakwater, of 02 500 m berths with a draught of -15m. This will lead to the demolition of the current crossing and the dredging of the basin and the turning circle at -15m and especially the extension of the breakwater.



Nouveau !!!

LOGIS-T

Media en ligne



Abonnez-vous

   **Logis-T Africa**

**News - Compléments d'informations - Interviews
Dossiers - Reportages - Lives - Magazines -**

Au service des logisticiens et transporteurs africains



Portrait

*“I am
Dumisani
T Ntuli,
International
negotiations
is my
preferred
delight.”*



I am Dumisani T Ntuli, born in the port city of Durban now called eThekwinini which means a port in my language. I regard myself as an international maritime expert specializing in maritime policy and legislation. I am the sixth in the family of seven children made of six boys and a girl. My family's association with the sea is a story my father used to tell us and that is of his brother who went to sea and never returned. When we were growing in the township called Ntuzuma, just outside Durban, our neighbor was an Ntuli family, but not directly related to us. Two of the boys there were sailors and we noticed that they will be gone for months without returning home, but every time they were back, they brought good things and they partly allayed my own fears of people going to sea and never to return like my father's brother.

--I am married and have three beautiful daughters with one already married. I have in total (still counting) four grand-children. I am a Roman Catholic. My spare time is devoted to making music and being with the family which is the source of inspiration.

--I am currently serving as the Chief Director for maritime policy and legislation. My function is to ensure the development of policies and laws to grow the South African maritime industry. I represent my Department in the Global and International Affairs Committee of government. My office also manages our participation at the International Maritime Organization in London.

--I have attended three universities as follows : **London Metropolitan University** where I completed my honours degree in International Relations and later obtained an LLM degree in International Law **University of London's (Heythrop) College**, here I studied Christian Theology and obtained an LLM: Christian Theology **University of Cape Town**, I completed another LLM degree in Shipping Law

--International negotiations is my preferred delight. My skills were crafted over a decade when I represented South Africa at the International Maritime Organization.



I was involved in many negotiations that took place there and had the honour of being the first Vice Chairman of the IMO Council from Africa. I chaired the Council Working Group of Strategic Plan; I also chaired the MEPC Working Group on Transfer of Technology and as well as an MEPC Ad-hoc Working Group on Capacity Building. I helped found the African Maritime Advisory Group (AMAG). AMAG was instrumental in the review of the AU's African Maritime Transport Charter.

International treaty drafting : I have participated in the drafting stages of international agreements and attended 3 IMO Diplomatic conferences

Drafting of national legislation : I have drafted the National Ports Act; the Oil Pollution Preparedness and Response Bill; and guided the development of a number of amendment bills and draft regulations; I have directed the review of the 1951 Merchant Shipping Act

Drafting of Policy : I have drafted the South African Comprehensive Maritime Transport Policy (CMTP)



Portrait

--I have worked for the provincial government of the Western Cape as Administrative Secretary in the office of the Provincial Minister of Transport and Public Works : *This was my first formal employment post the 1994 freedom.* As part of a team we had to support the first provincial democratic government for the Western Cape. South Africa has nine provinces and the Western Cape is the seat of the South African parliament. *It is here that I got my induction as a civil servant. The assignment ended in 1998 and I to my home province KwaZulu Natal* where I also served as the head of the provincial Minister of Transport just for year.

I then moved to Pretoria where I was appointed by the Department of Transport as project leader for their programme called Centres of Development where I worked with Universities and promoted transport related studies.

It is only in 2000 that I was asked to help re-establish the maritime portfolio of government post the creation of SAMSA two years earlier.

In 2004 I was appointed as Permanent Representative of South Africa to the IMO until 2015

--I was awarded a Naval Merit Award as Officer by the government of Brazil in 2011

--I think the 3 most important steps to take to effectively fight against maritime insecurity in Africa are:

- Education & training*
- Research & development*
- Champion led implementation*

“Africa need champions for various maritime causes. A champion driven development and implementation of policies and plans will produce good results for the simple reason that it is steered by individuals who are passionate not about what they will get out of the project but by the impact their project will have on their maritime community.”

Comming Soon - Bientôt



**MARITIM
AFRICA**

Live interviews

Live

T124

on - sur



Maritimafrica TV



Maritimafrica



Portrait

*“Je suis
Dumisani
T Ntuli,
Conduire des
négociations
internationales
est mon
plus grand
plaisir.”*



Je suis Dumisani T Ntuli, je suis né dans la ville portuaire de Durban maintenant appelé eThekwinini qui signifie un port dans ma langue. Je me considère comme un expert maritime international spécialisé dans la politique et la législation maritimes. Je suis le sixième d'une famille de sept enfants composée de six garçons et d'une fille.

L'association de ma famille avec la mer est une histoire que mon père avait l'habitude de nous raconter et qui est celle de son frère qui est allé en mer et n'est jamais revenu. Quand nous grandissions dans le canton appelé Ntuzuma, juste à l'extérieur de Durban, notre voisin était une famille Ntuli, mais pas directement liée à nous. Deux des garçons étaient des marins et nous avons remarqué qu'ils partaient pendant des mois sans rentrer chez eux, mais chaque fois qu'ils étaient de retour, ils apportaient de bonnes choses et ils ont en partie apaisé mes propres craintes de gens allant en mer et de ne jamais revenir comme le frère de mon père.

--Je suis marié et j'ai trois belles filles dont une est déjà mariée. Au total, j'ai (toujours à compter) quatre petits-enfants. Je suis catholique. Mon temps libre est consacré à faire de la musique et à être avec la famille qui est la source d'inspiration.

--Je suis actuellement directeur en chef de la politique et de la législation maritimes. Ma fonction est d'assurer l'élaboration de politiques et de lois pour développer l'industrie maritime sud-africaine. Je représente mon ministère au Comité des affaires mondiales et internationales du gouvernement. Mon bureau gère également notre participation à l'Organisation maritime internationale à Londres.

--J'ai fréquenté trois universités comme suit : **London Metropolitan University**, où j'ai obtenu mon baccalauréat spécialisé en relations internationales et, plus tard, un baccalauréat en droit international.

Université de Londres (Heythrop) College, ici j'ai étudié la théologie chrétienne et obtenu un LLM : Théologie chrétienne **Université du Cap**, j'ai obtenu un autre diplôme de maîtrise en droit maritime

--Faire des négociations internationales est mon plus grand plaisir. Mes compétences ont été élaborées sur une décennie lorsque j'ai représenté l'Afrique du Sud à l'Organisation maritime internationale.



J'ai participé à de nombreuses négociations qui ont eu lieu là-bas et j'ai eu l'honneur d'être le premier vice-président du Conseil de l'OMI d'Afrique. J'ai présidé le Groupe de travail du Conseil sur le plan stratégique; j'ai également présidé le Groupe de travail du CPMM sur le transfert de technologie et un Groupe de travail spécial du CPMM sur le renforcement des capacités. J'ai aidé à fonder le Groupe consultatif maritime africain (AMAG). AMAG a joué un rôle déterminant dans la révision de la Charte africaine du transport maritime de l'UA.

Rédaction de traités internationaux : J'ai participé aux étapes de rédaction d'accords internationaux et j'ai assisté à trois conférences diplomatiques de l'OMI.

Rédaction de la législation nationale : J'ai rédigé la Loi nationale sur les ports; le Projet de loi sur la préparation et l'intervention en cas de pollution par les hydrocarbures; j'ai guidé l'élaboration d'un certain nombre de projets de loi modificatifs et de règlements; j'ai dirigé l'examen de la Loi de 1951 sur la marine marchande



Rédaction de la politique : J'ai rédigé la Politique globale de transport maritime de l'Afrique du Sud (CMTP)

--J'ai travaillé pour le gouvernement provincial de Western Cape à titre de secrétaire administrative au bureau du ministre provincial des Transports et des Travaux publics : **C'était mon premier emploi officiel après la liberté de 1994.** Avec mon équipe, nous avons appuyé le premier gouvernement démocratique provincial pour le Cap-Ouest. L'Afrique du Sud compte neuf provinces et le Cap occidental est le siège du parlement sud-africain. **C'est ici que j'ai été nommé fonctionnaire. L'affectation a pris fin en 1998 et je me suis rendu dans ma province natale, le KwaZulu Natal,** où j'ai également dirigé le ministre provincial des Transports pendant un an seulement. J'ai ensuite déménagé à Pretoria où j'ai été nommé par le ministère des Transports chef de projet pour leur programme appelé Centres de développement où j'ai travaillé avec les universités et j'ai promu des études liées au transport.

Ce n'est qu'en 2000 qu'on m'a demandé d'aider à rétablir le portefeuille maritime du gouvernement après la création de la SAMSA deux ans plus tôt.

En 2004, j'ai été nommé Représentant permanent de l'Afrique du Sud auprès de l'OMI jusqu'en 2015

--Le gouvernement du Brésil m'a décerné le Prix du mérite naval à titre d'officier en 2011.

--Je pense que les trois mesures les plus importantes à prendre pour lutter efficacement contre l'insécurité maritime en Afrique sont:

- l'éducation et la formation
- la recherche et le développement
- la mise en œuvre dirigée par des militants

“ L'Afrique a besoin de militants pour diverses causes maritimes. Un Développement basé sur le militantisme et la mise en œuvre de politiques et plans produiront de bons résultats pour la simple raison qu'il est piloté par des individus qui sont passionnés non pas de ce qu'ils tireront du projet, mais de l'impact de leur projet sur leur communauté maritime. ”



Follow us
Rejoignez-nous
sur les réseaux



Maritimafrika



Interview



“...un rêve, celui de voir émerger une compagnie maritime africaine avec des capitaux africains qui porte vers le monde des produits manufacturés en Afrique et qui sert à booster les échanges entre les pays Africains...”

Kokou Edem TENGUE Ex Directeur Général Maersk Togo S.A. actuel Ministre de l'Economie Maritime, de la Pêche et de la Protection Côtière

L'interview a été réalisé avant que Mr Tengue ne soit nommé Ministre

Propos recueillis par Pascaline ODOUOUROU



Interview

1/ Bonjour M. TENGUE, présentez-vous s'il vous plaît à nos lecteurs -

Je m'appelle Kokou Edem TENGUE, togolais père de 2 enfants et issu de la formation « MAERSK INTERNATIONAL SHIPPING EDUCATION » promotion 2003-2005 à Copenhague au Danemark. Au-delà de cette formation en transport maritime, je suis diplômé en finance de l'université de Leicester, en Administration des Affaires (MBA) de l'impérial Collège de Londres. Je m'intéresse beaucoup aussi aux politiques publiques de développement. A cet effet, je suis diplômé en Administration publique et développement de l'université de Birmingham et d'un Exécutive Master en politiques et management du développement de Sciences Po Paris. Je suis inscrit à l'ordre des Experts Comptables d'Australie, « CPA Australia ».

En dehors de mes fonctions dans le secteur maritime, je préside une ONG qui s'occupe des questions d'éducation et de santé dans les zones rurales au Togo.

2/ Présentez-nous votre/vos fonction(s) actuelle(s) -

Je suis administrateur Directeur Général des filiales du leader mondial du transport maritime au Togo, notamment Maersk Togo S.A. qui est l'agence maritime représentant les deux lignes maritimes Maersk et Safmarine et aussi de Maersk Logistics and services Togo qui offre plusieurs services connexes à ceux de l'agence maritime notamment le

warehousing, le transport, la représentation en Douane et d'autres services à valeur ajoutée.

3/ Pourquoi avoir décidé de vous présenter à la présidence de NaviTogo ?

Maersk est un acteur historique du Transport Maritime au Togo. Si notre présence juridique date de 1986, il faut souligner que nous avons commencé à mouiller aux larges des côtes togolaises juste après la deuxième guerre mondiale où les dirigeants d'alors de notre groupe ont compris que la reconstruction des nations ravagées par la guerre demanderait beaucoup d'exportations de matières premières africaines et que naissait en Afrique une Elite qui avait besoin de produits manufacturés.

Cette présence nous confère une taille importante du marché d'environ 30% (en faisant abstraction des transbordements).

Au vu de cette taille nous nous devons de jouer un rôle de leader dans la représentation de notre profession vis-à-vis des utilisateurs de nos services, des autorités portuaires et des pouvoirs publics.

Nous pensons aussi qu'il nous revient de prendre le lead d'une transformation de la profession de transporteur maritime à l'heure du numérique et de la digitalisation. C'est le lieu aussi de féliciter le président sortant, le président Auguste Dogbo qui nous y a fortement encouragés.



Interview

4/ Quels sont les plus grands challenges auxquels font face les compagnies de navigation et de consignation de navires au Togo, et comment pensez-vous y faire face ?

- Les défis auxquels font face les lignes maritimes au Togo sont multiformes. D'abord nous sommes dans une industrie vieille, très vieille qui peine à renouveler ses pratiques et ses méthodes. En réalité le transport par voie maritime de marchandises ou de personnes d'un point A vers un point B devrait être un non évènement tout comme l'est aujourd'hui le transport aérien.

Mais, il y a trop d'obstacles liés peut être à la réglementation, aux procédures douanières, à celles relatives aux cargaisons dangereuses, etc., qui rendent difficile la digitalisation de l'interaction entre les clients et les lignes maritimes. Il ne s'agit pas là d'un problème togolais mais d'un problème global spécifique à l'industrie maritime. Nous y travaillons avec les pouvoirs publics au Togo pour dématérialiser nos procédures de facturation et de paiement ainsi que celles de bons à délivrer.



Mais cela n'est qu'une partie des interactions entre une ligne maritime et les usagers de ses services. Ensuite due à la complexité des procédures la plupart des clients se font représenter par des agréés en Douane avec qui il peut y avoir des incompréhensions sur nos logiques de tarification et qui n'ayant pas bien clarifié leurs relations avec les clients finaux peuvent se trouver être pris en étau. Il y a lieu de clarifier nos relations avec eux. Il y a ensuite d'autres problématiques d'ordre fiscal, sécuritaire (même si le port de Lomé est un des plus sûrs du Golfe de Guinée), réglementaire, etc.

5/ Quelles seront vos priorités en tant que Président de NaviTogo en cette année 2020 ?

- Mes priorités peuvent être résumées en trois. D'abord, assurer une modernisation de la profession du transport maritime en digitalisant toutes les procédures qui peuvent l'être.

Ensuite, assurer une représentation optimale de notre association en tant qu'interlocuteur privilégié des pouvoirs publics, des agréés en douane et des autorités portuaires sur les questions tarifaires et de compétitivité de la place portuaire de Lomé.

Enfin, apporter une contribution importante à la mise en œuvre du plan quinquennal de développement du Togo qui souhaite en son premier axe faire du Togo un hub logistique de premier plan.



Interview

6/ Que faut-il selon vous pour booster l'économie bleue en Afrique en général et au Togo en particulier ? - L'Afrique bouge, elle change, elle s'insère de plus en plus dans l'économie mondiale, commerce de plus en plus non seulement avec le reste du monde mais avec elle-même. Elle peut prendre plusieurs mesures pour booster l'économie maritime.

Il faut tout d'abord que l'Afrique se dote d'organe de régulation du secteur digne de ce nom à l'instar de la « Fédéral maritime Commission des Etats Unis », qui non seulement sert à protéger les droits des consommateurs mais agit également comme autorité de la concurrence dans le secteur. L'Afrique pourrait penser à définir comme cabotage le transport maritime d'un port africain vers un autre port du continent, ce qui lui permettrait de restreindre les navires qui seraient autorisés à faire ce cabotage aux seuls bateaux battant pavillon d'un pays Africain. A cet égard, la nouvelle zone de libre échange continental est une chance, car porteuse de promesses d'accroissement des volumes de commerce intra Africain. Là encore, il faut s'inspirer des Etats Unis.

Cela pourrait d'ailleurs permettre de faire naître une ligne maritime Africaine.

L'Economie bleue n'est pas que transport maritime. Il y a les ressources exploitées en mer qu'elles soient énergétiques, animales ou d'un autre ordre. Il faut travailler à l'émergence de champions africains dans tous ces domaines et cela passe aussi par l'éducation et la formation.

7/ Quelles sont selon vous les 3 mesures les plus importantes à prendre afin de lutter efficacement contre l'insécurité maritime en Afrique ? - La question de la piraterie maritime est une plaie.

La première mesure est de s'attaquer au problème de la formation et de l'emploi des jeunes car c'est le chômage qui alimente les cortèges de pirates. La croissance démographique africaine est une opportunité de réaliser un dividende démographique mais elle peut devenir une menace si sa jeunesse se retrouve sans perspective.

La deuxième mesure serait de créer une force panafricaine de lutte contre la piraterie maritime. Elle permettrait d'obtenir l'assistance technique nécessaire pour cette lutte et de coordonner les actions sur l'ensemble des côtes africaines.

La troisième mesure qui est liée à la première est l'équipement des unités en charge de cette lutte contre la piraterie qui dans certaines situations semblent en manquer cruellement.

8/ Votre mot de fin. - *En matière maritime, je pense que l'Afrique ne voit pas assez grand. Mon mot de fin est donc un rêve, celui de voir émerger une compagnie maritime africaine avec des capitaux africains qui porte vers le monde des produits manufacturés en Afrique et qui sert à booster les échanges entre les pays Africains.*

***Vous travaillez dans le domaine maritime
et voulez améliorer votre anglais, afin de
mieux exercer votre métier ?***

inscrivez-vous



**MARITIM
AFRICA English
Club**

***-Cours pratiques d'anglais
commercial, professionnel
et maritime face to face ou
à distance***

***-Club hebdomadaire de
cours et de discussion***

-Cours particuliers

-Cours accélérés

**Quelque soit votre niveau, notre méthode
vous fera progresser au jour le jour, pour
vous faire atteindre vos objectifs
d'apprentissage**

infoline : +221 78 470 08 74



Interview



“...a dream, that of seeing the emergence of an African shipping company with african capitals that share all over the world manufactured goods in Africa and serves to boost trade between African countries....”

Kokou Edem TENGUE Ex Managing Director Maersk Togo S.A. now Minister of Maritime Economy, Fisheries and Coastal Protection

This interview was realised before the nomination of Mr Tengue as Minister

Interview by Pascaline ODOUOUROU



Interview

1/ Hello Mr. TENGUE, please introduce yourself to our readers?

- My name is Kokou Edem TENGUE, a Togolese father of 2 children from the “MAERSK INTERNATIONAL SHIPPING EDUCATION” course 2003-2005 in Copenhagen, Denmark. Beyond this training in shipping, I am a graduate in finance from the University of Leicester, in Business Administration (MBA) from the Imperial College of London. I’m also very interested in public development policy.

To this end, I have a degree in Public Administration and Development from the University of Birmingham and a Master in Policy and Development Management from Sciences Po Paris. I am registered with the Australian Order of Chartered Accountants, “CPA Australia”.

In addition to my duties in the maritime sector, I am the president of an NGO that deals with education and health issues in rural Togo.

2/ Present us your current function(s)?

I am Director General of the subsidiaries of the world leader of the marine transport in Togo, notably Maersk Togo S.A. which is the shipping agency representing the two shipping lines Maersk and Safmarine and also Maersk Logistics and services Togo which offers several services related to those of the shipping agency including warehousing, transport, customs representation and other value-added services.

3/ Why did you decide to run for the presidency of Navitogo?

- Maersk is a historical player in Maritime Transport in Togo. If our legal presence dates back to 1986, it should be noted that we began to anchor off the coast of Togo just after the Second World War, when the then leaders of our group understood that rebuilding nations ravaged by war would require a lot of exports of material African premieres and that an Elite was born in Africa who needed manufactured products. This presence gives us a significant market size of about 30% (excluding transshipments). In view of this size we had to play a leading role in representing our profession vis-à-vis the users of our services, the port authorities and the public authorities.

We also believe that it is incumbent upon us to take the lead in transforming the maritime carrier profession in the age of digital and digitalisation. It is also the place to congratulate the outgoing President, President Auguste Dogbo, who strongly encouraged us.

4/ What are the biggest challenges faced by shipping and ship consignment companies in Togo, and how do you plan to deal with them?

The challenges facing shipping lines in Togo are multifaceted. First of all, we are in an old, very old industry that is struggling to renew its practices and methods.

In reality the transport by sea of goods or persons from point A to point B should be a non-event just as air transport is today. But there are too many barriers, perhaps, in terms of regulations, customs procedures, dangerous cargo procedures, etc., which makes it difficult to digitise the interaction between customers and shipping lines. This is not a Togolese problem but a global problem specific to the maritime industry. We are working there with the public authorities in Togo to digitize our invoicing and payment procedures as well as those of vouchers to be issued. But this is only part of the interaction between a shipping line and the users of its services.

Then due to the complexity of the procedures most of the customers are represented by authorized in Customs with whom there may be misunderstandings on our pricing logic and who have not well clarified their relations with the final customers may find themselves get caught in a vise. We need to clarify our relationship with them. Then there are other fiscal, security issues (even if the port of Lomé is one of the safest in the Gulf of Guinea), regulations, etc...



5/ Why did you decide to run for the presidency of Navitogo?- My priorities can be summarized in three. First, to modernize the shipping profession by digitizing all procedures that can be done. Secondly, to ensure the optimal representation of our association as a privileged interlocutor of the public authorities, the authorized customs officers and the port authorities on the tariff and competitiveness issues of the port square of Lomé. *Finally, make an important contribution to the implementation of Togo's five-year development plan, which aims to make Togo a leading logistics hub.*

6/ What do you think is needed to boost the blue economy in Africa in general and in Togo in particular? - Africa is moving, it is changing, it is becoming more and more part of the world economy, trade increasingly not only with the rest of the world but with itself. It can take several measures to boost the maritime economy. First of all, *Africa must establish itself as a regulator of the sector worthy of this name, like the « Federal Maritime Commission of the United States »*, which not only serves to protect the rights of consumers but also acts as the competition authority in the sector.



Interview

Africa could consider defining cabotage as maritime transport from one African port to another port on the continent, which would allow it to restrict the vessels that would be allowed to do this cabotage to only ships flying the flag of an African country. *In this respect, the new continental free trade area is an opportunity, as it promises to increase intra-African trade volumes. Here again, we must draw inspiration from the United States.* This could also make it possible to create an African shipping line.

The Blue Economy is not just maritime transport. There are resources exploited at sea, whether they are energy, animals or of another order. We need to work towards the emergence of African champions in all these areas, and that also requires education and training.

7/ What do you think are the three most important steps to take, to effectively fight against maritime insecurity in Africa? - The issue of marine piracy is a plague. *The first measure* is to tackle the problem

of training and employment for young people because it is unemployment that fuels the pirate processions. African population growth is an opportunity to realize a demographic dividend but it can become a threat if its youth finds itself without prospect.

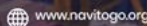
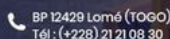
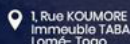
The second measure would be to create a pan-African force to combat maritime piracy. It would make it possible to obtain the necessary technical assistance for this struggle and to coordinate actions on all the African coasts.

The third measure related to the first is the equipment of the units in charge of this fight against piracy, which in certain situations seem to be sorely lacking.

8/ Your closing remarks. - *In maritime matters, I think Africa does not dream big enough. My final word is therefore a dream, that of seeing the emergence of an African shipping company with african capitals that share all over the world manufactured goods in Africa and serves to boost trade between African countries.*



NAVITOGO, Toute l'actualité de l'économie Bleue



Ports africains, l'obligatoire marche vers la digitalisation

par Pascaline ODOUBOUROU



***E**n Afrique comme ailleurs, le monde portuaire connaît une révolution digitale. La digitalisation des ports, ce nouveau concept n'a cessé d'être au cœur des échanges portuaires, depuis l'avènement du COVID-19 qui a rendu les conditions de travail difficile, impactant de surcroît l'activité portuaire.*

Selon Jean-Marie Koffi, secrétaire général de l'AGPAOC, « La digitalisation présente le double avantage d'éviter les contacts humains, élément essentiel en ces périodes de crise, et de pallier aux erreurs humaines dans les transmissions de documents entre les administrations ».

On note que plusieurs ports ont d'ores et déjà entrepris des démarches en vue de se digitaliser. En Afrique du Sud par exemple, le port de Durban (site pilote d'un projet de développement des Smart Ports à l'échelle nationale) a déployé un arsenal de drones (aériens et sous-marins) et de capteurs, non seulement pour surveiller le trafic, mais aussi pour inspecter les infrastructures, examiner les fonds marins, etc., le tout sans jamais interrompre les opérations.

Les ports qui entreprennent une stratégie Smart s'engagent structurellement et à long terme dans la modification de leurs activités. Ces changements sont lourds et souvent complexes à mettre en œuvre.

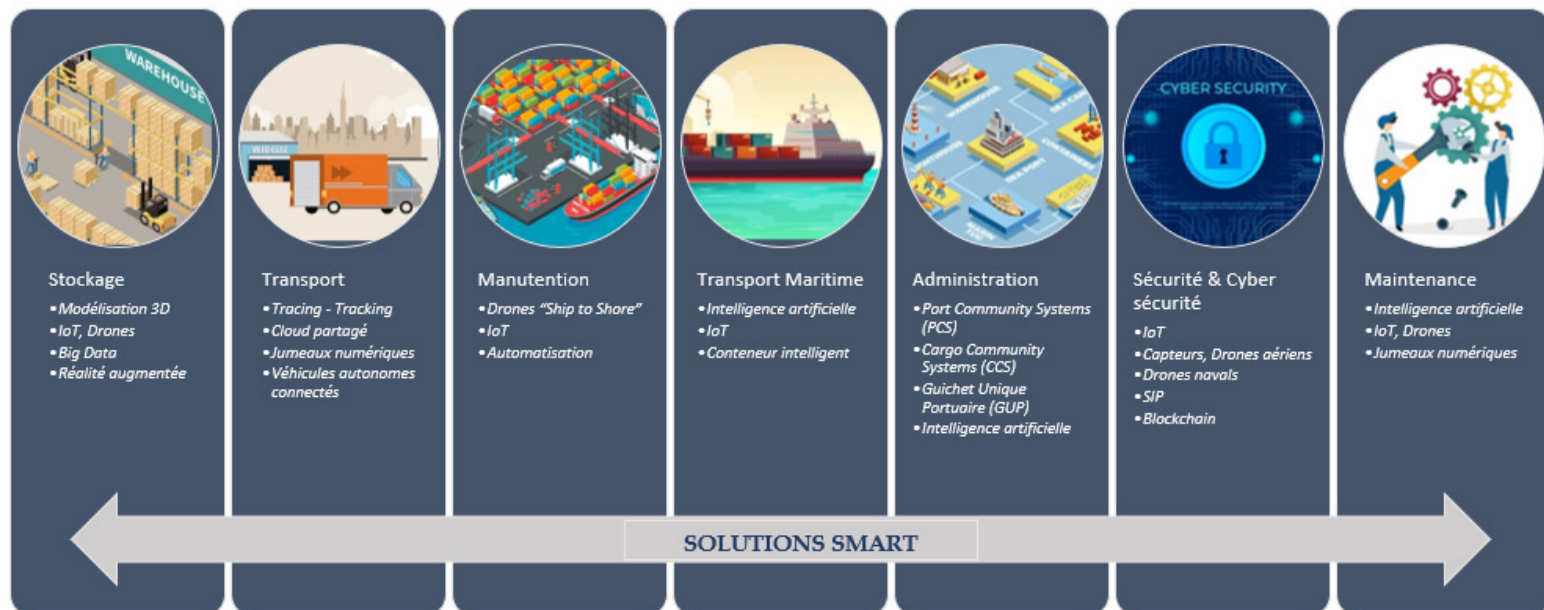
De fait, certains ports développent des initiatives à la marge, des expérimentations (exemple : Port de Durban), alors que d'autres déploient les solutions Smart à grande échelle dans le port et même aux alentours. Ce sont ces derniers que l'on peut qualifier de véritables Smart Ports. (Les Smart Ports – Wavestone)

Un Smart Port peut donc être défini comme « *un port qui utilise l'automatisation et les technologies nouvelles comme l'intelligence artificielle, le Big Data, l'Internet des objets (IoT), la blockchain, pour améliorer ses performances et sa compétitivité.* »

Devenir un « Smart Port » présente plusieurs avantages pour un port. Que ce soit sur le plan économique, environnemental, social, ou sécuritaire, la transformation digitale d'un port permet :

- *l'amélioration de sa compétitivité ;*
- *l'accroissement de son attractivité ;*
- *la diminution des nuisances portuaires ;*
- *la facilitation et la simplification des procédures administratives ;*
- *la réduction des coûts ;*
- *la réduction de son empreinte carbone ;*
- *l'amélioration de son transit-time ;*
- *l'amélioration de la sécurité au sein du port ;*
- *de renouer les liens entre le port et les citoyens de la ville-port ;*
- *de faire également face aux problématiques liées à la traçabilité des marchandises sur le terminal ; etc.*

“...un « Smart Port » présente plusieurs avantages pour un port. Que ce soit sur le plan économique, environnemental, social, ou sécuritaire...”



Les solutions Smart qui sont mises en place dans un port, sont déployées au niveau des activités composant sa chaîne de valeur. Bien que le transport, la manutention et le stockage de la marchandise soient au cœur des activités du port, des solutions Smart sont également mises en place sur les fonctions supports telles que l'administration portuaire, la maintenance, la sécurité et la Cyber sécurité des ports.

Références : orange-business.com portsetcorridors.com

Les Smart Ports – Wavestone

Numérisation maritime

information - décryptage - découverte sur
la digitalisation dans le maritime en Afrique

nouvelle rubrique sur
www.maritimafrica.com

Vous offrez des services dans la digitalisation ?
Contactez-nous pour faire connaître vos services

African ports, the obligatory march towards digitalization

by Pascaline ODOUBOUROU



In Africa as elsewhere, the port world is experiencing a digital revolution. The digitization of ports, this new concept has been at the heart of port exchanges, since the advent of COVID-19 that has made working conditions difficult, impacting port activity.

According to Jean-Marie Koffi, Secretary General of the PMAWCA, “Digitalization has the double advantage of avoiding human contacts, which are essential in times of crisis, and of compensating for human errors in the transmission of documents between administrations.”

We note that several ports have already taken steps to digitize themselves. In South Africa, for example, the port of Durban (pilot site of a national Smart Port development project) has deployed an arsenal of drones (air and submarine) and sensors, not only to monitor traffic, but also to inspect the infrastructure, examine the seabed, etc., without ever interrupting operations.

Ports that undertake a Smart strategy commit themselves structurally and in the long term to modifying their activities. These changes are cumbersome and often complex to implement.

In fact, some ports develop initiatives at the margins, experiments (example: Port de Durban), while others deploy Smart solutions on a large scale in the port and even around. These are what can be called real Smart Ports. (Smart Ports – Wave-stone)

A Smart Port can therefore be defined as “*a port that uses automation and new technologies such as artificial intelligence, Big Data, the Internet of Things (IoT), blockchain, to improve its performance and competitiveness.*”

Becoming a “Smart Port” has several advantages for a port. Whether it’s economic, environmental, social, or security, the digital transformation of a port can:

- *improving its competitiveness;*
- *increasing its attractiveness;*
- *reduction of port nuisances;*
- *facilitating and simplifying administrative procedures;*
- *reducing costs;*
- *reducing its carbon footprint;*
- *improving its transit-time;*
- *improving safety at the port;*
- *Renew the links between the port and the citizens of the port city;*
- *to also address issues related to the traceability of goods at the terminal; etc.*

“...a “Smart Port” has several advantages for a port. Whether it’s economic, environmental, social, or security, ...”



Smart solutions that are implemented in a port, are deployed at the level of the activities composing its value chain. Although the transport, handling and storage of goods are at the heart of the port's activities, Smart solutions are also implemented on the support functions such as port administration, maintenance, security and cyber security of ports.

References : orange-business.com portsetcorridors.com
Smart Ports – Wavestone

Digitalisation

news - decryption - discovery on
maritime digitalisation in Africa

new section on

www.maritimafrica.com

Do you offer services in digitalisation ?

Contact us to advertise your services



DEPARENTIS,
VOTRE SPÉCIALISTE EN SERVICES
HYDROGRAPHIQUES EN AFRIQUE.

NOUS SOMMES AUSSI DISTRIBUTEUR
D'APPLICATIONS WEB : GESTION DES
INFRASTRUCTURES ET DES ACTIVITÉS
PORTUAIRES, CARTOGRAPHIE,
SURVEILLANCE MARITIME ET
NAVIGATION.



BATHYMÉTRIE
CARTOGRAPHIE
GÉOPHYSIQUE
GÉOTECHNIQUE
SÉDIMENTOLOGIE
COURANTOLOGIE
ENVIRONNEMENT
ÉROSION CÔTIÈRE
PORTUAIRE & FLUVIAL



DEPARENTIS

DEPARENTIS S.A.S - 12 Bvd Djily Mbaye, Immeuble Azur 15 - BP 50555 - Dakar, Sénégal
deparentis@deparentis.com - www.deparentis.com



À la découverte du métier de "Vessel Planner" avec M. Sylvestre VITOFODJI en service à COMAN SA Bénin

propos recueillis par Pascaline ODOUBOUROU

1/ Présentez-vous à nos lecteurs ? -

Je m'appelle Sylvestre VITOFODJI, né le 23 Novembre 1983 à Cotonou dans la capitale économique du Bénin dans une fratrie de 05 enfants de père François VITOFODJI et de mère Antoinette HOUNKPEVI. Après l'obtention de mon baccalauréat scientifique série D en 2005, j'ai poursuivi mes études supérieures à l'Ecole Nationale d'Economie Appliquée et de Management (ENEAM) en Transport et Logistique ; ce qui m'a permis d'obtenir mon Diplôme d'Etude Supérieurs (DTS) en 2008 et plus tard mon Master II dans la même discipline en 2013.

Lors de mes études universitaires j'ai eu

la chance d'être recruté en Aout 2009 à COMAN SA dans le groupe AP MOLLER Maersk où j'ai respectivement occupé les postes de superviseurs parc, planificateur parc et actuellement attaché aux opérations, chargés de la planification des navires.

2/ Présentez-nous le poste que vous

occupez - J'occupe le poste de Vessel Planer (planificateur navire) depuis Juillet 2014 ; mais ce poste a évolué et m'a permis de m'adjuger en plus le rôle de Contrôleur du Fret. Cette double fonction m'a permis d'avoir une vue d'ensemble sur la chaîne logistique des opérations au sein du groupe AP MOLLER Maersk.



Métier du mois

3/ Votre activité de chaque jour consiste en quoi ? - Mes tâches quotidiennes au sein de COMAN SA au poste de planificateur navire consistent à :

- Définir les plans de chargement et déchargement du navire ;
- Divulguer les informations nécessaires sur le chargement et le déchargement du navire au chef d'équipe de garde ;
- Assurer aussi la réception et le traitement de toutes les informations requises à temps pour chaque opération de navire ;
- Gérer et contrôler l'exécution du plan d'opération du navire ;
- Coordonner avec la compagnie maritime les arrivées des navires et les exigences des opérations ;
- Traiter les « Movins » et « Baplie » reçus de la ligne et corriger les erreurs dans le système des opérations, 12h avant l'heure estimée d'accostage du navire ;
- Planifier de manière efficiente et productive les opérations liées aux chargements et déchargements de navire, en tenant compte des facteurs inhérents à la stabilité et à la sécurité du navire ;
- Superviser la mise à jour sans erreur et en temps réel des systèmes de gestion des opérations et de générations des rapports de performances afin de faciliter la soumission à temps des rapports du départ des navires du terminal ;

- Agir comme intermédiaire entre la ligne maritime Maersk Bénin, LOC (Line Opération Cluster), le représentant de la ligne maritime (SHARAF SHIPPING) et le département des opérations du Terminal ;
- Etablir divers rapports de performance.

4/ Depuis quand l'exercez-vous ? - J'occupe ce poste depuis Juillet 2014 mais avec diverses fonctions comme celles liées au poste de Contrôleur du Fret que je cumule.

5/ Quels sont les challenges auxquels vous faites face à ce poste ? - Vous savez un peu plus que le groupe AP MOLLER Maersk à travers sa ligne logistique Maersk est le meilleur au Bénin dans les opérations de manipulation de conteneurs et quand on est à un poste d'attaché aux opérations et surtout de planification de navires alors les challenges sont très importants et élevés à savoir :

- Apprêter et communiquer les séquences de chargement et de déchargement pour tous les navires qui accostent afin d'atteindre l'objectif de productivité d'accostage/d'opérations de navire fixé ;
- S'assurer que la meilleure productivité, qui doit au moins répondre à l'objectif fixé dans le contrat liant la



Métier du mois

compagnie maritime et le Terminal soit atteinte et maintenue ;

- Fournir 100% d'informations correctes au Shift Manager de service et au planning manager ;
- S'assurer que le système des opérations est mis à jour correctement et en temps réel ;
- Fournir à la ligne toutes les informations requises en cas de défaillance de service et s'assurer que les données fiables sont reçues par la ligne ;
- Créer et communiquer de nouveaux aperçus et idées ;
- Être inventif et développer de façon continue de nouvelles idées jusqu'à leur application ;
- Réagir promptement face aux problèmes en suggérant des plans d'urgences et des solutions alternatives aux problèmes ;
- Mesurer les résultats et prendre des actions correctives si nécessaire.

6/ Quels sont les diplômes à avoir pour pouvoir occuper ce poste ? Un minimum de bac +3 plus des qualifications de formation opérationnelles à l'interne est requise.

7/ Quelles sont les qualités personnelles indispensables pour occuper ce poste ?

- Avoir la culture de la sécurité ;
- Avoir une capacité analytique ;
- Maîtrise de l'outil informatique ;
- Bonne capacité communicationnelle ;
- Grande vitalité ;
- Bonne volonté de relever les défis ;
- Être ponctuel et concentré ;
- Être conscient de l'impact commercial des décisions opérationnelles et se préoccuper de la satisfaction du client.

8/ Votre mot de fin. - La planification des conteneurs à l'import et à l'export dans le cadre de la planification des opérations maritimes nécessite beaucoup d'abnégation, de leadership et de subtilité dans les prises de décision et tout ça doit se retrouver et prôner par un leadership permettant d'être efficace à ce poste. Ces qualités qui ont été vues en ma personne et qui continuent d'être développées chaque jour pour garder l'étendard très haut.



**Toute l'information
du maritime en
Afrique en un seul clic**

www.maritimafrica.com

   Maritimafrica



Profession of the month

Discovering the occupation of “Vessel planner” with Mr. Sylvestre VITOFODJI working at COMAN SA Bénin

interview by Pascaline ODOUBOUROU

1/ Do introduce yourself to our readers? - My name is Sylvestre VITOFODJI, born on 23rd November 1983 in Cotonou in the economic capital of Benin in a sibling of 05 children of father François VITOFODJI and mother Antoinette HOUNKPEVI. After obtaining my Bachelor of Science Series D in 2005, I continued my graduate studies at the “Ecole Nationale d’Economie Appliquée et de Management” (ENEAM) in Transport and Logistics; this allowed me to obtain my Graduate Diploma (DTS) in 2008 and later my Master II in the same discipline in 2013. During my university studies I was

fortunate to be recruited in August 2009 at COMAN SA in the group AP MOLLER Maersk where I held respectively the positions of park supervisors, park planner and currently operations attaché, responsible for ship planning.

2/ Introduce us to your job? - I have held the position of Vessel Planner (ship planner) since July 2014; but this position has evolved and allowed me to take on the role of Cargo Controller in addition. This dual function allowed me to have an overview of the logistics chain of operations within the AP MOLLER Maersk group.



Profession of the month

3/ What is your daily activity? - My daily duties within COMAN SA as a ship planner are to:

- **Define ship loading and unloading plans;**
- **Disclose the necessary information on loading and unloading of the vessel to the on-call crew leader;**
- **Also ensure receipt and processing of all required information in time for each ship operation;**
- **Manage and control the execution of the ship's operation plan;**
- **Coordinate ship arrivals and operational requirements with shipping company;**
- **Process "Movins" and "Baplie" received from the line and correct errors in the operations system, 12h prior to the ship's estimated docking time;**
- **Plan ship loading and unloading operations efficiently and productively taking into account the factors inherent in the stability and safety of the ship;**
- **Oversees the real-time, error-free updating of operations management systems and performance report generation to facilitate timely reporting of vessel departures from the terminal;**
- **Act as an intermediary between the shipping line Maersk Benin, LOC (Line Operation Cluster), the shipping line representative (SHARAF SHIPPING) and the Terminal operations department;**
- **Develop various performance reports.**

4/ For how long have you been exercising it? - I have been in this position since July 2014 but with various functions such as the Cargo Controller position I hold.

5/ What are the challenges you face in this position? - You know a little more that the AP group MOLLER Maersk through its logistics line Maersk is the best in Benin in container handling operations and when one is at a post of operations attaché and especially ship planning then the challenges are very important and high to know:

- **Prepare and communicate loading and unloading sequences for all ships docking in order to achieve the stated docking/ship operations productivity objective;**
- **Ensure that the best productivity, which must at least meet the objective set out in the contract between the shipping company and the Terminal, is achieved and maintained;**
- **Provide 100% correct information to the Shift Manager and Planning Manager;**
- **Ensure that the operations system is updated correctly and in real time;**
- **Provide the line with all required information in the event of a service failure and ensure that reliable data is received by the line;**
- **Create and communicate new insights and ideas;**



Profession of the month

- Be inventive and continuously develop new ideas until they are applied;
- Respond promptly to problems by suggesting contingency plans and alternative solutions to problems;
- Measure results and take corrective action if necessary.
- Good communication skills;
- Great vitality;
- Willingness to meet challenges;
- Be punctual and focused;- Be aware of the business impact of business decisions and concerned about customer satisfaction.

6/ What are the qualifications required to fill this position? - A minimum of +3 degree plus in-house operational training qualifications is required.

7/ What are the personal qualities required for this position?

- Have a safety culture;
- Have analytical capacity;
- Mastery of the IT tool;

8/ Your closing remarks.

The planning of import and export containers as part of the planning of maritime operations requires a great deal of self-sacrifice, leadership and subtlety in decision-making, and all of that has to come together and be promoted through effective leadership in that position. These qualities that have been seen in me and continue to be developed every day to keep the banner very high.



**All the Africa
Maritime
information in one click**

www.maritimafrica.com

   Maritimafrica



Maritime Institution

North African Port Management Association (UAPNA)



The North African Port Management Association (UAPNA), is a grouping of exchanges and reflections on the port sector, of the region of North Africa. Its member countries: Mauritania, Tunisia, Algeria, Libya, Egypt, Sudan and Morocco are represented by their port authorities.

The UAPNA was established in 1974 in Alexandria, Egypt, (on the initiative of the African Economic Commission under the auspices of the United Nations) following the Conference of African Ministers of Transport. Its headquarters are in Morocco pursuant to an agreement signed with the Moroccan Government.

The objectives of the UAPNA are:

- Work to improve, coordinate and standardize the operation, equipment and port services of union member countries in order to increase the efficiency of their ports in relation to the movement of ships and other forms of transport in Africa;

- Obtain, with the participation of other port authorities or enterprises, related institutions and interested governments, the coordination and development of the activities of ports in the Member States of the Union;

- Establish and maintain, in accordance with the provisions of its Statutes, relations with transport undertakings or associations, institutions, international organizations and governments for the purpose of studying matters of interest to the members of the Union; and

- Provide a framework for national port authorities to exchange views on common issues.



Institution Maritime

Union des Administrations Portuaires du Nord de l'Afrique (UAPNA)



L'Union des Administrations Portuaires du Nord de l'Afrique (UAPNA) est un groupement d'échanges et de réflexions sur le secteur portuaire de la région de l'Afrique du nord. Ses pays membres : la Mauritanie, la Tunisie, l'Algérie, la Libye, l'Égypte, le Soudan et le Maroc y sont représentés par leurs autorités portuaires.

L'UAPNA a été créée en 1974 à Alexandrie, en Égypte, (sur initiative de la Commission Economique de l'Afrique, relevant des Nations Unies) à l'issue de la Conférence des Ministres Africains des Transports. Son siège se trouve au Maroc conformément à un accord signé avec le Gouvernement marocain.

Les objectifs de l'UAPNA sont :

- Travailler à l'amélioration, à la coordination et à la normalisation de l'exploitation, du matériel et des services portuaires des pays membres de l'Union afin d'accroître l'efficacité de leurs ports au regard du mouvement des navires et autres formes de transport en Afrique ;

- Obtenir, avec la participation des autres administrations ou entreprises portuaires, des institutions apparentées et des gouvernements intéressés, la coordination et le développement des activités des ports des pays membres de l'Union ;

- Établir et entretenir, conformément aux dispositions de ses statuts, des relations avec les entreprises ou associations de transport, les institutions, les organisations internationales et les gouvernements, pour l'étude des questions intéressant les membres de l'Union ; et

- Offrir aux administrations portuaires nationales un cadre leur permettant d'échanger des points de vue sur les problèmes communs.



présente

Comprendre le Transport Maritime cours en ligne

Comprendre le Transport Maritime



INTRODUCTION

CHAPITRE 1 : GÉNÉRALITÉS SUR LE TRANSPORT MARITIME

CHAPITRE 2 : L'ORGANISATION INTERNATIONALE DU TRANSPORT MARITIME

CHAPITRE 3 : LES CONVENTIONS DU TRANSPORT MARITIME

CHAPITRE 4 : LE CONTRAT DE TRANSPORT MARITIME

CHAPITRE 5 : LES AUXILIAIRES DU TRANSPORT MARITIME

CHAPITRE 6 : LES MOYENS DU TRANSPORT MARITIME

CHAPITRE 7 : LES DOCUMENTS DU TRANSPORT MARITIME

CHAPITRE 8 : LA TARIFICATION DU TRANSPORT MARITIME

CHAPITRE 9 : L'AFFRÈTEMENT MARITIME

AUGMENTER VOS CONNAISSANCES ET AMÉLIORER VOTRE COMPRÉHENSION DU TRANSPORT MARITIME GRÂCE À CE COURS

Prix forfaitaire :
10 000 FCFA

DISPONIBLE SUR WWW.MYBMCGROUP.COM
OU AU  +221 76 536 21 56



M. Gossart Penel LOUSSILAHOU,
« le lamanage est le maillon essentiel dans la vie d'un port au même titre que le pilotage et le remorquage. »

propos recueillis par Pascaline ODOUBOUROU



Parcours

1. Présentez-vous à nos lecteurs, s'il vous plaît ? -

Je suis Mr Gossart Penel LOUSSILAHU, né le 08 septembre 1988 à Brazzaville. Titulaire d'un baccalauréat technique en génie mécanique en 2008. J'ai commencé mes études universitaires en 2009, j'ai donc fait une première année en maintenance industrielle. C'est en 2e année que j'ai abandonné à la fin du premier semestre car l'enseignement était moyen. À côté de mon parcours scolaire, je faisais d'autres formations qualifiantes comme la formation en Hygiène Sécurité et Environnement et une autre formation en gestion dont les certificats de fin de formation m'ont été délivrés.

2. Quelle fonction exercée vous ? - Je suis lamanneur spécialisé dans les opérations d'amarrage et appareillage des navires lors de leur arrivée, départ ou à l'occasion de leur mouvement (changement de poste à quai) à l'intérieur du port.

3. Comment votre carrière au Port Autonome de Pointe-Noire a-t-elle débuté ? - Ma carrière au Port Autonome de Pointe-Noire a débuté le 26 juillet 2010, lors d'un recrutement visant à renforcer les effectifs du service lamanage de la Direction des Opérations Maritimes du port de Pointe-Noire. Au début, nous avons bénéficié d'une formation donnée par les anciens. Avec la persévérance et la rigueur de nos chefs hiérarchiques nous avons surmonté les défis et les

difficultés liés à ce métier.

4. En quoi consiste le travail de lamanneur ? -

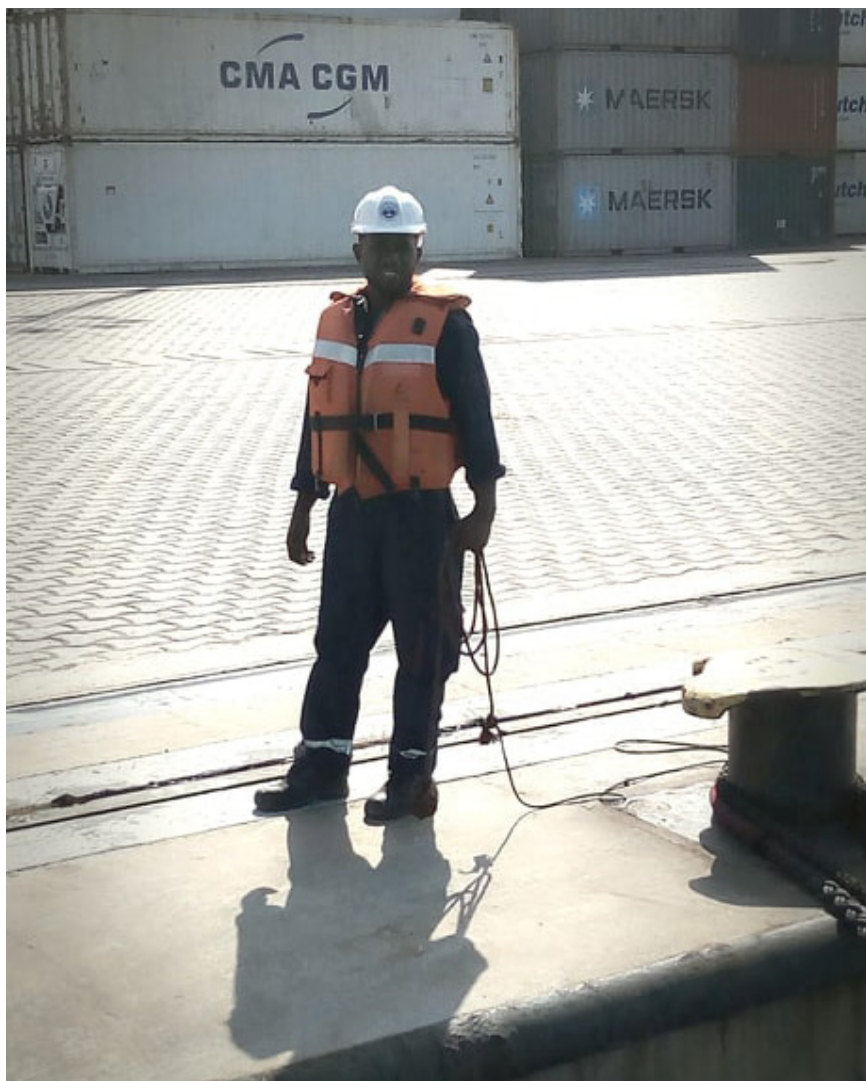
Tout d'abord le lamanage est le maillon essentiel dans la vie d'un port au même titre que le pilotage et le remorquage. Le lamanage consiste à récupérer les amarres (aussières) des navires à l'aide d'une vedette spécialisée ou d'une touline pour les transférer à quai et ensuite les capeler sur un bollard ou bitte d'amarrage. Ces opérations s'effectuent lors d'un accostage (entrée) et d'un appareillage (sortie) avec minimum deux équipes, une pour les amarres côté proue (avant), l'autre pour les amarres côté poupe (arrière). Comme dans toutes les structures portuaires cette activité est assurée 24 heures sur 24 pendant toute l'année.

5. Quels sont les challenges auxquels vous faites face en tant que lamanneur ?

En tant que lamanneur je fais face à une gamme de challenges, notamment dans le cadre du système de management de la qualité. La conscience d'être impliqué dans le trafic portuaire, la capacité de mettre en œuvre une intelligence organisationnelle et stratégique, apprendre de ses erreurs et de s'adapter rapidement, respecter les délais de traitement d'un navire (accostage, appareillage et déhalage), la mise en pratique des règles de sécurité environnementale, avoir un bon côté relationnel avec l'ensemble des équipes, être capable d'aller tous ensemble dans le



Parcours



même sens, sans aucune autre ambition que celle d'aller au-delà des attentes des clients du Port Autonome de Pointe-Noire et d'atteindre ses objectifs.

6. Quels sont les risques du métier de lamanneur ? -

Le métier de lamanneur est un métier physique. La manipulation des lourdes aussières cause des maladies comme la hernie, la lombalgie et autres maladies inhérentes à ce métier. Il y a également des risques lorsque les conditions climatiques sont défavorables. La particularité et la taille des navires, la marée et les courants ; Tout ceci constitue les risques du lamanage.

7. Quels sont les diplômes ou qualifications requises pour devenir lamanneur ?

Le lamanage est un métier qui s'apprend à l'école mais beaucoup plus en pratique. Pour devenir lamanneur spécialisé un diplôme ou un brevet de la marine marchande est nécessaire pour exercer.

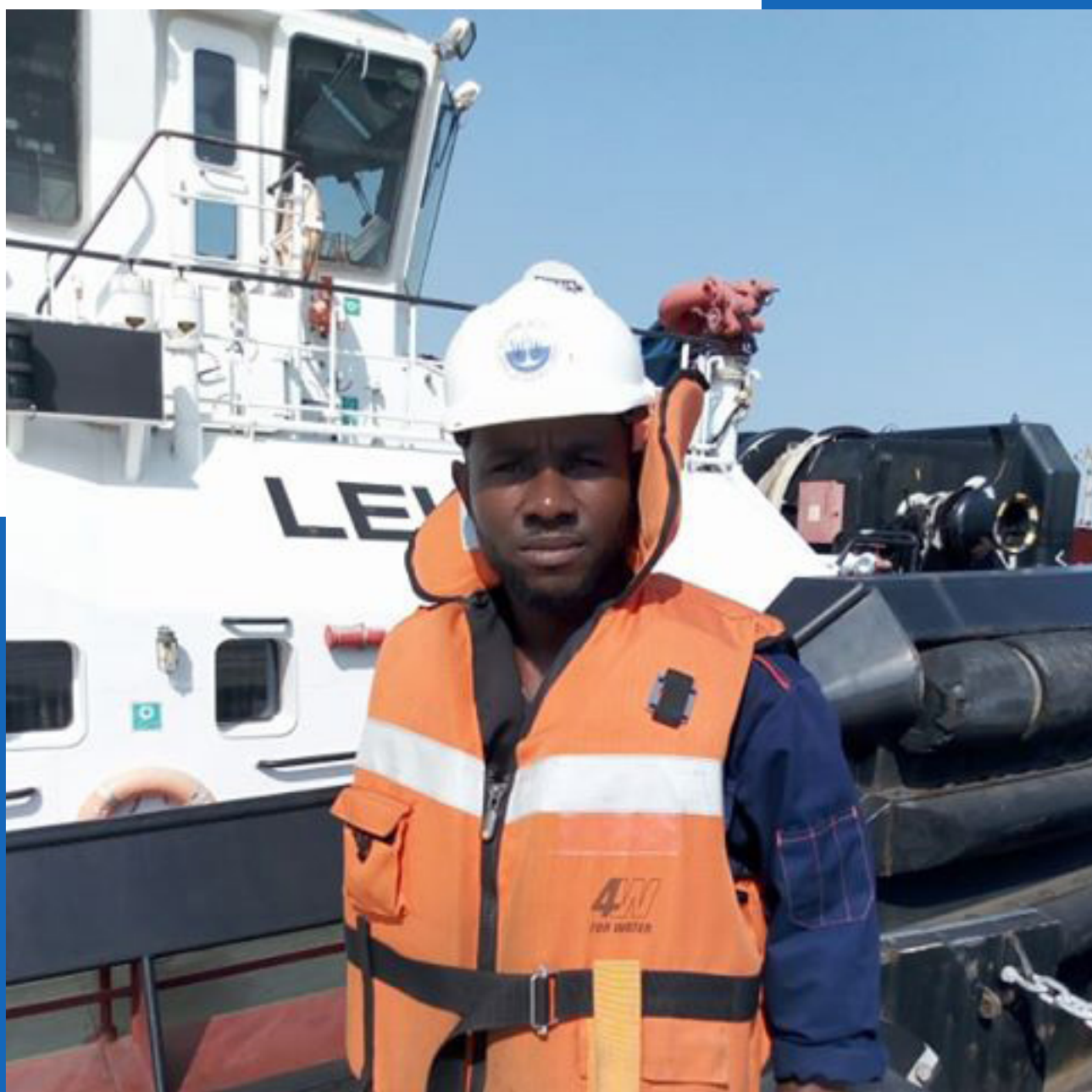
8. Votre mot de fin.

Dans l'optique de consolider la réputation du Port Autonome de Pointe-Noire comme porte Océane de l'Afrique centrale pour sa qualité de service, j'adresserai un message fort au personnel de la direction des opérations maritimes en particulier et à tous les agents du Port Autonome de Pointe-Noire en général que leur implication dans l'amélioration de la qualité de service est primordiale.

« **Nous ne devons ménager aucun effort ; Continuons à servir tel que nous l'avons toujours fait.** »



On the path of



Mr. Gossart Penel LOUSSILAHOU,
*« boatage is an essential link in the life of
a port, as is piloting and towing. »*

interview by Pascaline ODOUBOUROU



On the path of

1. Introduce yourself to our readers, please ? - I am Mr Gossart Penel LOUSSILAH, born on 08 September 1988 in Brazzaville. Holder of a technical baccalaureate in mechanical engineering, in 2008. I started my university studies in 2009, so I did a first year in industrial maintenance. It was in the second year that I dropped out at the end of the first semester because teaching was medium.

In addition to my academic background, I did other qualifying training such as training in Health, Safety and Environment (HSE) and another training in management whose certificates of completion were issued to me.

2. What is your function ? - I am a linesman specializing in mooring and unberthing operations of ships when they arrive, leave or during their movement (change of berth) inside the port.

3. How did your career at the Pointe-Noire Port Authority begin ? - My career at the Pointe-Noire Port Authority began on July 26, 2010, when I was recruited to strengthen the boatage department of the Direction of Maritime Operations of Pointe-Noire Port Authority. At the beginning, we received training from the elders. With the perseverance and rigour of our hierarchical leaders we have overcome the challenges and difficulties associated with this job.

4. What is the job as a linesman ? - First of all, boatage is an essential link in the life of a port, as is piloting and towing. Boatage consists of retrieving the mooring lines (hawser lines) of the ships using a specialized boat or a heaving lines to transfer them to the dock and then put them on a bollard or a mooring bitt. These operations are carried out during berthing and unberthing with a minimum of two teams, one for the mooring lines bow-side and the other for the mooring lines stern-side.

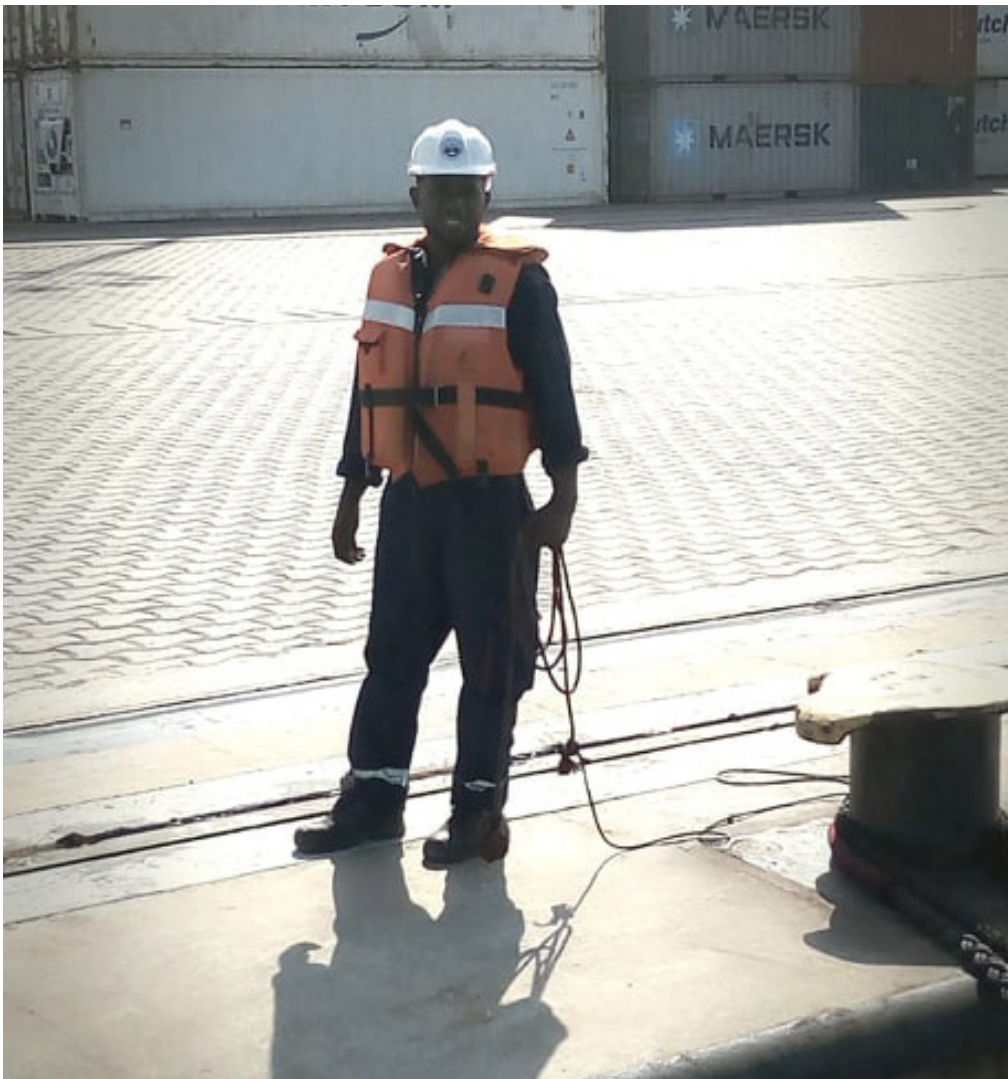
As in all port structures, this activity is carried out 24 hours a day, throughout the year.

5. What are the challenges you face as a linesman ? - As a linesman, I face a range of challenges, especially in the framework of the quality management system.

The awareness of being involved in port traffic, the ability to implement an organizational and strategic intelligence, learn from mistakes and adapt quickly, respect the processing times of a ship (berthing, unberthing and shifting), putting environmental safety rules into practice, having a good relationship with all the teams, being able to go together in the same direction without any other ambition than that of going beyond the expectations of the Pointe-Noire Port Authority customers and achieve these goals.



On the path of



6. What are the risks of being a linesman ? - The profession of linesman is a physical one. Handling heavy hawser lines causes diseases such as hernia, low back pain and other diseases inherent in this occupation. There are also risks when weather conditions are unfavorable. The peculiarity and size of the ships, the tide and the currents; All this constitutes the risks of boatage.

7. What diplomas or qualifications are required to become a linesman ?

Homework is a profession that can be learned in school but much more in practice. To become a specialized linesman a diploma or a certificate of the merchant navy is required to practice.

8. Your closing remarks.

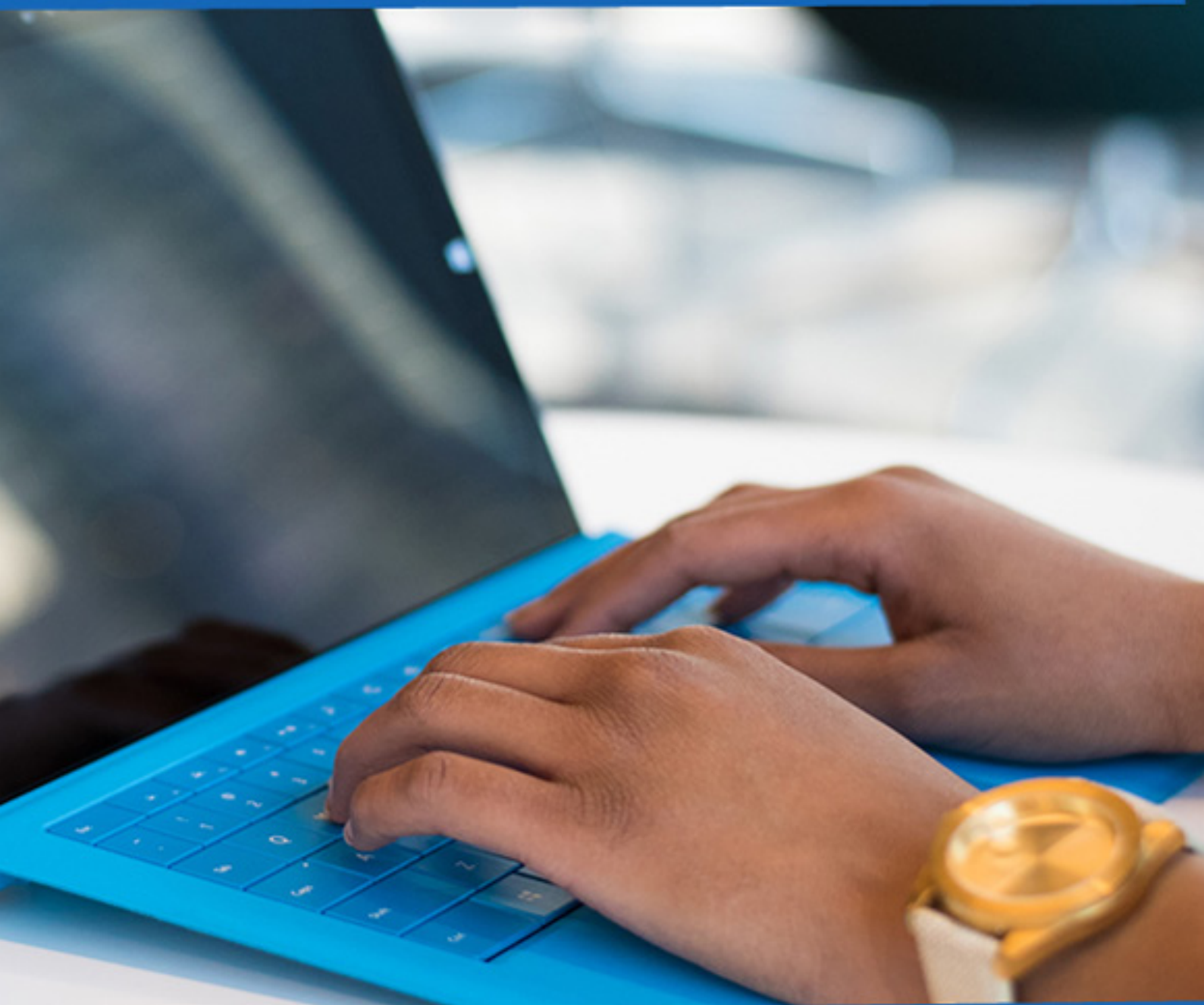
With the aim of consolidating the reputation of the Pointe-Noire Port Authority as the Ocean gateway to Central Africa for its quality of service, I will send a strong message to the personnel of the Direction of Maritime Operations in particular and to all the agents of the Pointe-Noire Port Authority in general that their involvement in improving the quality of service is paramount.

« **We must spare no effort; let us continue to serve as we have always done.** »



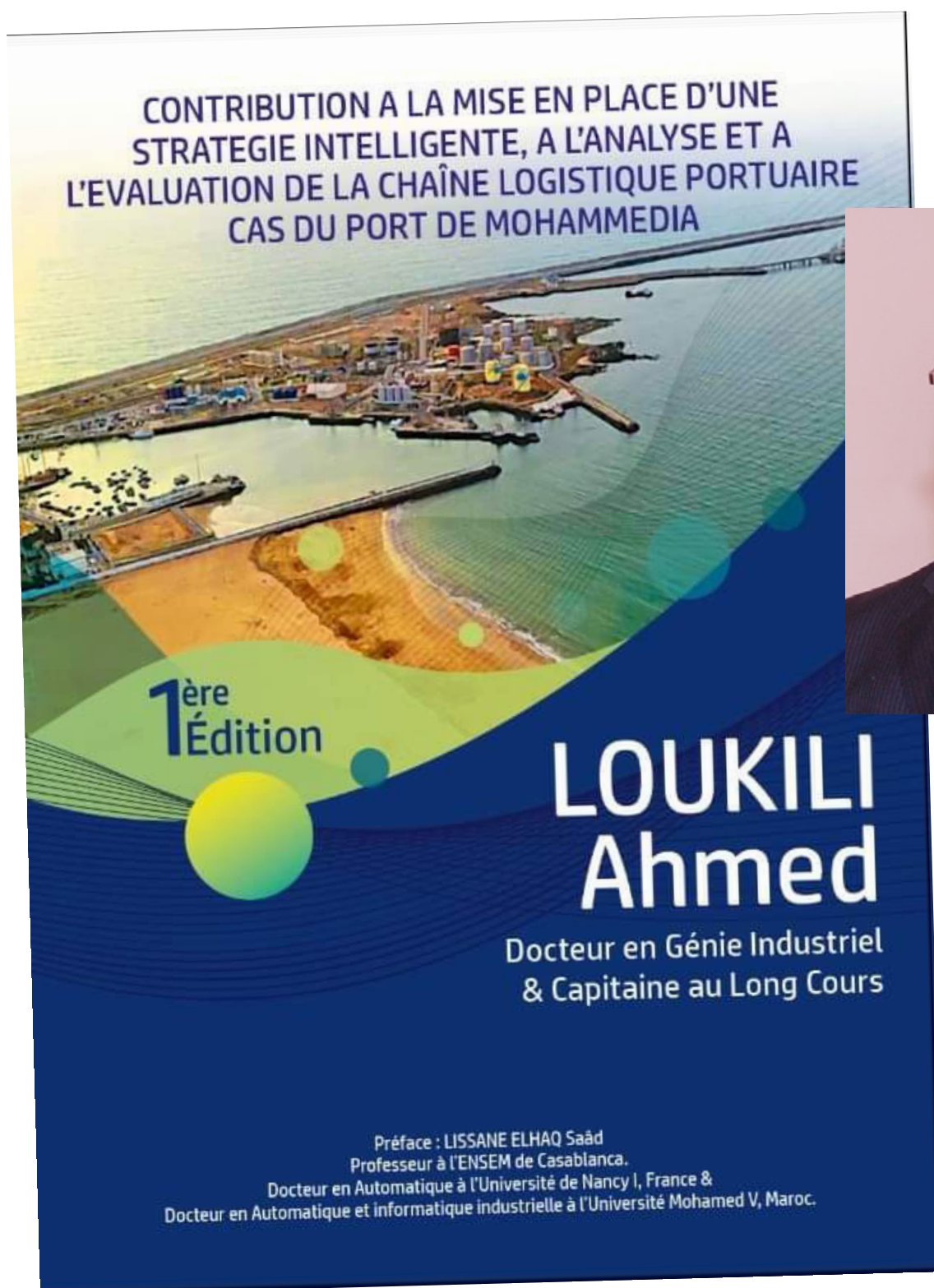
est à la recherche de correspondants dans tous les pays africains, **pouvant rédiger des articles et faire des interviews.**

Contactez-nous par mail si vous êtes intéressé : *maritimafrica@gmail.com*



is looking for correspondents in all African countries, **who can write articles and conduct interviews.**

Contact us by email if you are interested: *maritimafrica@gmail.com*



propos recueillis par Pascaline ODOUBOUROU



1/ Présentez-vous à nos lecteurs, s'il vous plaît ? - Bonjour.

Je suis Ahmed LOUKILI, Docteur « Spécialité : Génie Industriel ». et C.L.C « Capitaine au Long Cours ». Je suis un Chercheur dans le domaine des performances et les politiques/stratégies intelligentes. Enseignant universitaire vacataire & Conférencier. J'ai 15 ans d'expérience dans le domaine maritime Et 19 ans d'expérience dans le domaine portuaire.

2/ Pourquoi avoir pensé à la rédaction d'un tel ouvrage ? -

Tout simplement après une thèse doctorale, des professeurs qui m'ont toujours soutenu, m'ont proposé de le publier vu d'après eux les informations qui sont pertinentes et pourraient servir aux nouveaux chercheurs.

3/ Quelles sont les grandes lignes de votre ouvrage ? -

Parmi les objectifs de cet ouvrage :

- Analyser, modéliser et évaluer les activités de la supply Chain d'importation.
- Traiter le problème d'optimisation du coût de transit.
- Elaborer un modèle de collaboration entre les différents acteurs du système pour gérer les imprévus, les incertitudes et enfin les risques liés aux choix stratégiques.
- Aborder la caractérisation des opérations liées au transit du butane, les règles et les usages qui régissent ce transit, les aléas liés à ce transit et les contraintes qui

donnent parfois lieu à de graves imprévus pour les acteurs de ce transit (vendeur, acheteur, régulateur, transporteur et manutentionnaire).

4/ Est-ce votre premier ouvrage ? -

Oui c'est mon premier ouvrage à moi, mais j'ai déjà participé à des ouvrages collectifs (Le droit de la mer : Enjeux et perspectives pour le Maroc, published by Konrad-Adenauer-Stiftung e.V, pp 159-174. ISBN 978-9920-35-200-0) j'ai aussi des articles scientifiques et des communications publiés sur l'analyse et l'évaluation des performances, les politiques/stratégies intelligentes, les simulations et l'innovation.

5/ Présentez-nous-en quelques mots le contenu de votre ouvrage ? -

Nous nous sommes intéressés à la stratégie intelligente dans une chaîne logistique. Nous avons pu:

- partager des connaissances et des données ;
- exprimer des besoins des parties prenantes, élaborés à travers des enquêtes auprès des chefs d'entreprise ;
- identifier les erreurs, les difficultés et les obstacles surmontables afin d'optimiser les coûts par rapport aux aléas liés à l'activité.

Nous avons aussi proposé la mise en place d'une organisation capable de réduire les coûts malgré le nombre élevé d'acteurs aux enjeux différents.



L'ouvrage comprend ainsi :

- **Synthèse bibliographique sur la logistique portuaire pour les produits pétroliers en général et le butane en particulier ;**
- **Recherche bibliographique sur l'intelligence et les stratégies intelligentes ;**
- **Mise en place d'une démarche d'optimisation du coût de transit du butane et modes d'organisation collaborative ;**
- **Modèle de simulation de chaîne logistique portuaire, avec capitalisation des résultats et constitution d'un guide méthodologique permettant une aide à la décision pour l'optimisation des coûts.**

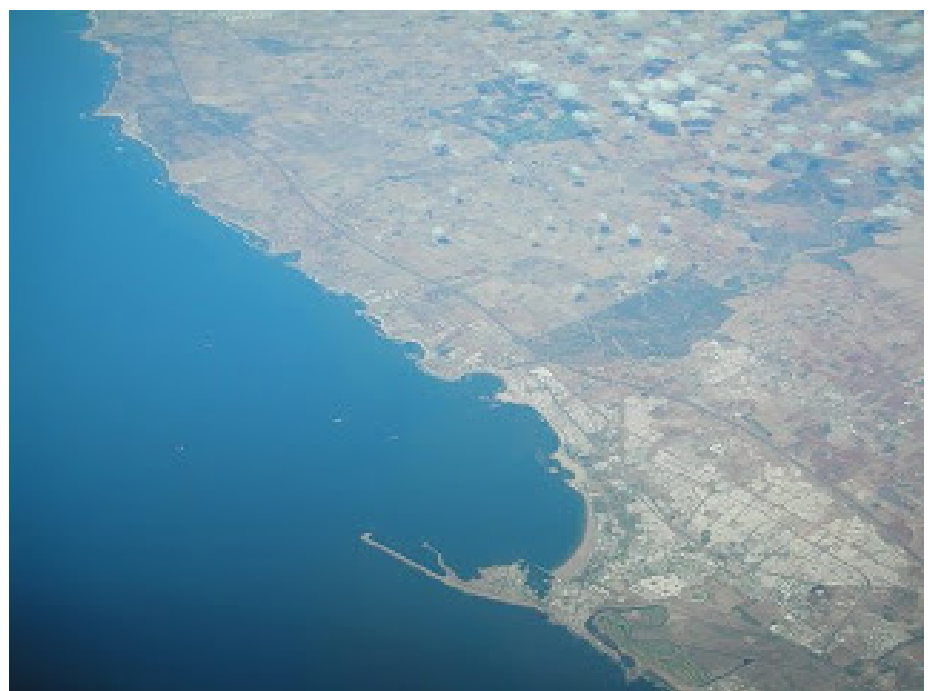
6/ Comment peut-on se procurer votre livre ?

L'ouvrage est disponible dans des librairies de 4 villes au Maroc (Tanger - Rabat - Mohammedia - Casablanca) avec une livraison à domicile assurée au niveau national.

7/ Votre mot de fin.

Je remercie le directeur de thèse : professeur Lissane Elhaq, l'ensemble des professeurs, des managers et des amis qui m'ont énormément aidé à avancer dans mes travaux. Nous avons gardé la casquette de chercheur, parmi les principaux objectifs de l'ouvrage qui est de pouvoir mettre l'accent d'une part sur des outils utiles et des intelligences avantageuses pour mieux faire avancer les choses et d'autre part sur des pratiques nuisibles qui permettent certes des gains mais pas la durabilité.

Merci à Maritimafrica pour l'intérêt porté à mon ouvrage. Cette initiative qui permettrait à notre continent de connaître l'état d'avancement des recherches scientifiques effectuées, ce qui pourrait mieux promouvoir une collaboration et échanges entre les chercheurs et les gestionnaires du domaine maritime.



vue du Port de Mohammedia

LOUKILI Ahmed 1^{ère} Édition

CONTRIBUTION A LA MISE EN PLACE D'UNE STRATEGIE INTELLIGENTE, A L'ANALYSE ET A L'EVALUATION DE LA CHAÎNE LOGISTIQUE PORTUAIRE CAS DU PORT DE MOHAMMEDIA

Ahmed LOUKILI

Docteur en Génie Industriel & C.L.C « Capitaine au Long Cours »
Formateur dans le domaine portuaire, maritime et logistique.

Chercheur dans le domaine de l'optimisation, les performances
logistiques et les politiques/stratégies intelligentes

Enseignant universitaire vacataire depuis 2007
Conférencier depuis 2008

34 ans d'expérience dans le maritime (Comanav) & le portuaire
(ODEP+ANP)



1^{ère}
Édition

LOUKILI Ahmed

Docteur en Génie Industriel
& Capitaine au Long Cours

CONTRIBUTION A LA MISE EN PLACE D'UNE STRATEGIE INTELLIGENTE,
A L'ANALYSE ET A L'EVALUATION DE LA CHAÎNE LOGISTIQUE PORTUAIRE
CAS DU PORT DE MOHAMMEDIA

Les opérations de transit des produits pétroliers importés sont complexes, générant des conflits d'intérêts, parfois inutiles, entre les parties prenantes. Ce processus de transit implique un transport maritime avec des coûts, en particulier les coûts d'affrètement du navire et du passage portuaire. Compte tenu de l'intérêt du pétrole en général et du butane en particulier, plusieurs questions se posent : Les infrastructures et la réglementation sont-elles adaptées à la supply Chain portuaire ? Quelle coordination existe-t-elle entre un terminal et un navire ? Comment réduire les coûts des passages maritimes et portuaires ? Comment réduire les inévitables liées aux attentes des navires et aux retards de livraison des marchandises ? Le transit profite-t-il des réformes portuaires ? Quelles stratégies efficaces valables ? L'environnement professionnel est-il propice au développement de cette activité ?

Nous sommes motivés à étudier la supply Chain portuaire du port de Mohammédia, avec l'espoir de faire découvrir ce monde du transit et surtout de soulever des erreurs surmontables pour justement aider à opter pour une véritable stratégie d'optimisation du coût de transit de ce produit vis-à-vis des aléas liés à cette activité.

Les principaux objectifs de ce travail sont l'optimisation des coûts liés à l'importation du butane et la performance du management portuaire. L'optimisation porte sur la réduction des coûts d'exploitation et des temps d'attente des navires pétroliers, ainsi que l'amélioration de la qualité de service au port. Améliorer la performance consiste à développer un modèle de collaboration entre les parties prenantes, des solutions logistiques et des axes des stratégies intelligentes. Ceci afin de faire face à la multitude d'acteurs et d'intervenants dont les enjeux sont différents. Cette étape vise à concevoir les modes d'organisation et de planification opérationnelle du terminal portuaire et à renforcer la communication entre les parties prenantes.

Afin d'étudier cette problématique de recherche nous avons d'abord procédé à une élaboration d'un modèle de stratégie intelligente, puis à une analyse de la performance de la supply Chain portuaire à travers deux enquêtes auprès des acteurs et des intervenants et enfin une modélisation et une évaluation de la chaîne d'importation du butane, basée sur la simulation à événements discrets SED.

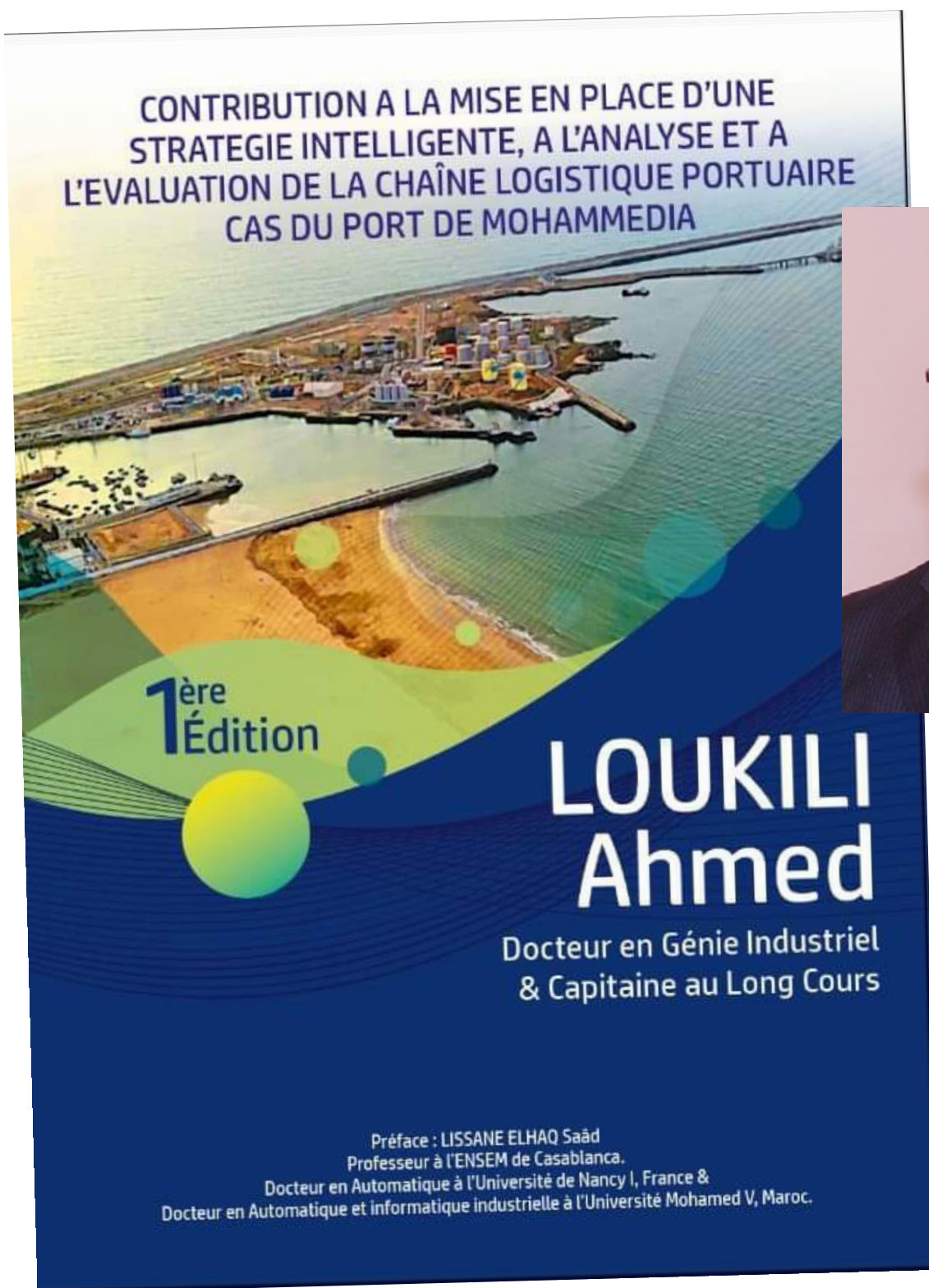
L'approche de simulation traite la gestion de flux de déchargement des navires dans un terminal pétrolier, afin d'évaluer ses performances. Le modèle de simulation a permis de mettre en oeuvre des scénarii pour optimiser le flux des navires et le processus de déchargement en tenant compte des aléas. Le présent travail de thèse a été mené avec une étude de cas réalisée au port de Mohammédia.

Préface : LISSANE ELHAQ Saâd

Professeur à l'ENSEM de Casablanca.

Docteur en Automatique à l'Université de Nancy I, France &

Docteur en Automatique et informatique industrielle à l'Université Mohammed V, Maroc.



Interview by Pascaline ODOUBOUROU



1/ Introduce yourself to our readers, please ? - Hello. I am Ahmed LOUKILI Doctor « Specialty: Industrial Engineering ». and Master mariner. I am a Researcher in the field of performance and smart policies/strategies. Temporary University Teacher & Lecturer. I have 15 years of maritime experience and 19 years of harbour experience.

2/ Why did you think about writing such a book ? - Quite simply after a doctoral thesis, professors who have always supported me, proposed to me to publish it, because for them the information is relevant and could serve new researchers.

3/ What are the main lines of your work? -Among the objectives of this book:

- Analyze, model and evaluate the activities of the import supply chain.
- Address the issue of transit cost optimization.
- Develop a model of collaboration between the different actors of the system to manage unforeseen events, uncertainties and finally the risks related to strategic choices.
- To discuss the characterisation of operations related to the transit of butane, the rules and practices governing this transit, the risks associated with this transit and the constraints that sometimes give rise to serious unforeseen events for the actors of this transit (seller, buyer, regulator,

carrier and cargo handler).

4/ Is this your first book ? - Yes, it is my first book, but I have already participated in collective works (Le droit de la mer: Enjeux et perspectives pour le Maroc, published by Konrad-Adenauer-Stiftung e.V, pp 159-174. ISBN 978-9920-35-200-0) I also have scientific papers and published papers on performance analysis and evaluation, smart policies/strategies, simulations and innovation.

5/ Give us a brief overview of the content of your book ? - We looked at smart strategy in a supply chain. We were able to:

- sharing knowledge and data ;
- express stakeholder needs, developed through surveys of business leaders ;
- identify errors, difficulties and obstacles that can be overcome in order to optimize costs relative to business hazards.

We also proposed the establishment of an organization capable of reducing costs despite the high number of players with different stakes. The book includes:

- **Literature review on port logistics for petroleum products in general and butane in particular;**
- **Bibliographic research on intelligence and smart strategies;**
- **Implementation of a process to optimise the transit cost of butane and methods of collaborative organisation;**



- **Port logistics chain simulation model, with capitalization of results and creation of a methodological guide allowing decision support for cost optimization.**

6/ How can I get your book ?

The book is available in bookshops in 4 cities in Morocco (Tanger - Rabat - Mohammedia - Casablanca) with a national home delivery.

7/ Your closing remarks.

I thank the thesis supervisor: Professor Lissane Elhaq, all the professors, managers and friends who have helped me a lot in my work. We kept the researcher hat, among the main objectives of the book, which is to be able to focus on useful tools and advantageous intelligences to make things better, and on harmful practices that certainly allow gains but not sustainability.

Thanks to Maritimafrica for the interest in my book. This initiative would allow our continent to know the progress of scientific research carried out, which could better promote collaboration and exchanges between researchers and managers of the maritime domain.



view of Mohammedia Port



Closer look

Yaounde Architecture

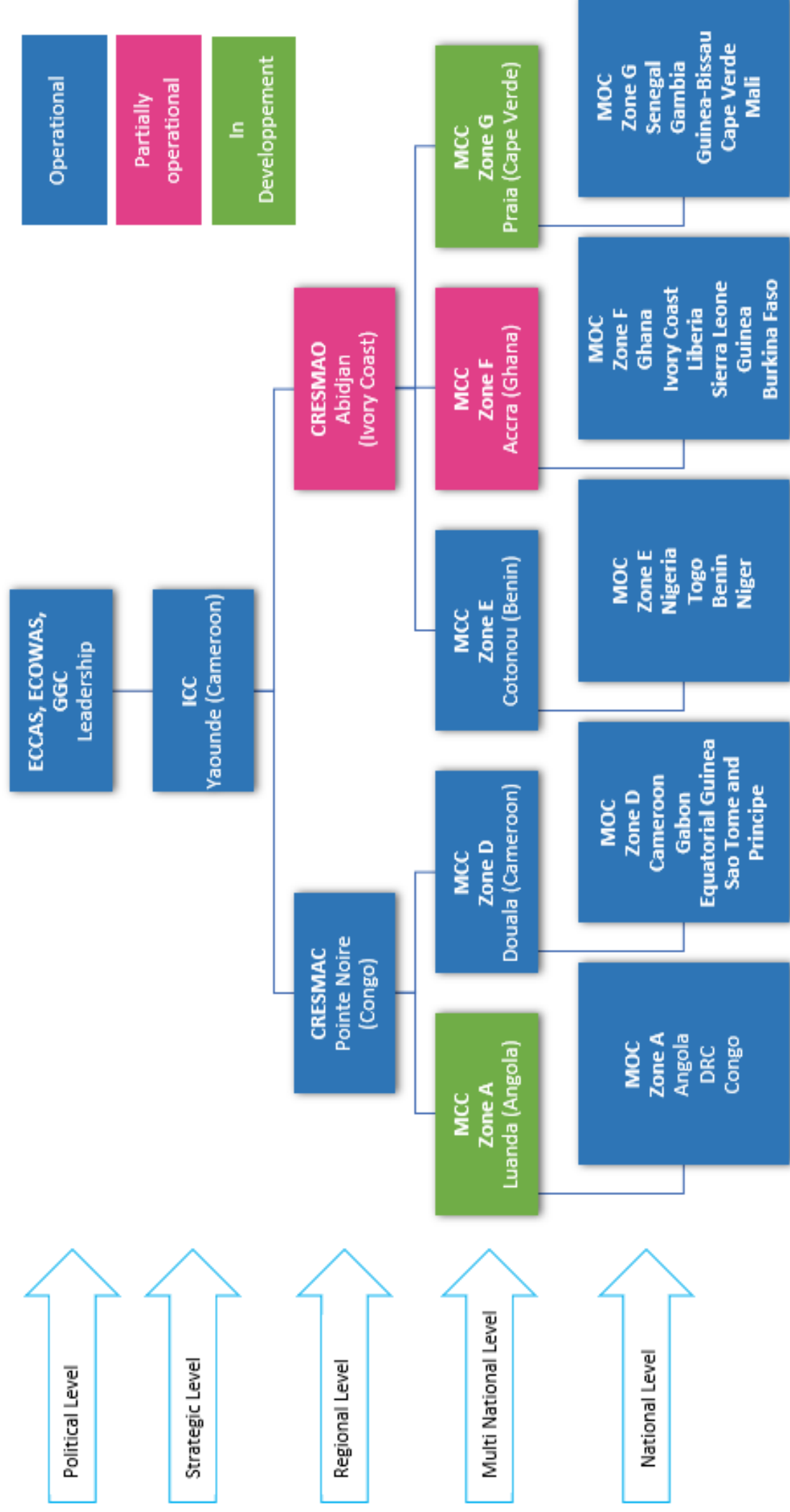
On 24 and 25 June 2013, the Summit of Heads of State and Government of the Economic Community of Central African States (ECCAS), the Economic Community of West African States (ECOWAS), and the Gulf of Guinea Commission (GGC) was held in Yaoundé, Republic of Cameroon, for the adoption of strategic documents on maritime safety and security in the Gulf of Guinea, as part of the implementation of the United Nations Security Council Resolution 2039 (2012).

At this summit, the Heads of State and Government :

- Adopted the **Code of Conduct on the Prevention and Suppression of Acts of Piracy, Armed Robbery, against Ships and other Illicit Activities carried out at sea in Central and West Africa**, signed in Summit by the Ministers of Central and West African States ;
- Have adopted the **Memorandum of Understanding between ECCAS, ECOWAS and GGC on security and safety in the maritime area of Central and West Africa**, signed in Summit by the ECCAS Secretary-General, the ECOWAS Commission President and the GGC Executive Secretary ;
- Adopted and signed a Declaration on Security and Safety in their common maritime area, called “ **Yaounde Declaration**”.

This set of instruments inspired the elaboration of the Yaoundé Architecture, illustrated by the diagram below.

Yaounde Architecture





Closer look

The maritime safety and security structure, inspired by the acts of Yaoundé, is composed of the Interregional Coordination Center (ICC), a body for the coordination that establishes a junction between the Central Africa Regional Maritime Security Centre (CRESMAC) and West Africa Regional Maritime Security Centre (CRESMAO).

Under the responsibility of a director appointed in accordance with the Memorandum of Understanding of Yaoundé, the ICC main tasks are to:

- *coordinate regional marine safety and security responses;*
- *facilitate the exchange of information between national navies;*
- *promote the harmonization of texts implementing maritime law, in particular those relating to the fight against piracy;*
- *Build the capacity of civilian and military personnel in both regions.*

Each regional economic community has operational maritime zones whose activities are coordinated within the Multinational Coordination Centers (MCC). The CRESMAC and CRESMAO respectively cover two and three MCCs, representing the number of operational maritime zones under their governance.

The CRESMAC covers two maritime zones:

- **Zone D**, with the MCC located in Doua-

la, composed of Cameroon, Gabon, Equatorial Guinea and Sao Tome and Principe;

- **Zone A**, whose MCC facility is planned for Angola (Luanda) and is not yet operational, includes Angola, Democratic Republic of the Congo, and Congo (for coastal states).

The CRESMAO covers three maritime zones:

- **Zone E**, with the MCC located in Cotonou, Benin, composed of Nigeria, Togo, Benin and Niger;
- **Zone F**, partially operational, with the MCC facility in Accra, Ghana, includes Ghana, Ivory Coast, Liberia, Sierra Leone, Guinea and Burkina Faso.
- **Zone G**, whose MCC facility is planned for Praia (Cape Verde) and is not yet operational, includes Senegal, Gambia, Guinea-Bissau, Cape Verde and Mali.

On a national level, it is expected that a Maritime Operations Center (MOC) which must bring together, in addition to the national navy that will ensure coordination, the major players of the State's action at sea; in particular: maritime police, customs, fishing and environmental protection.

Research and rewriting **Pascaline ODOUDOUROU**



L'Architecture de Yaoundé

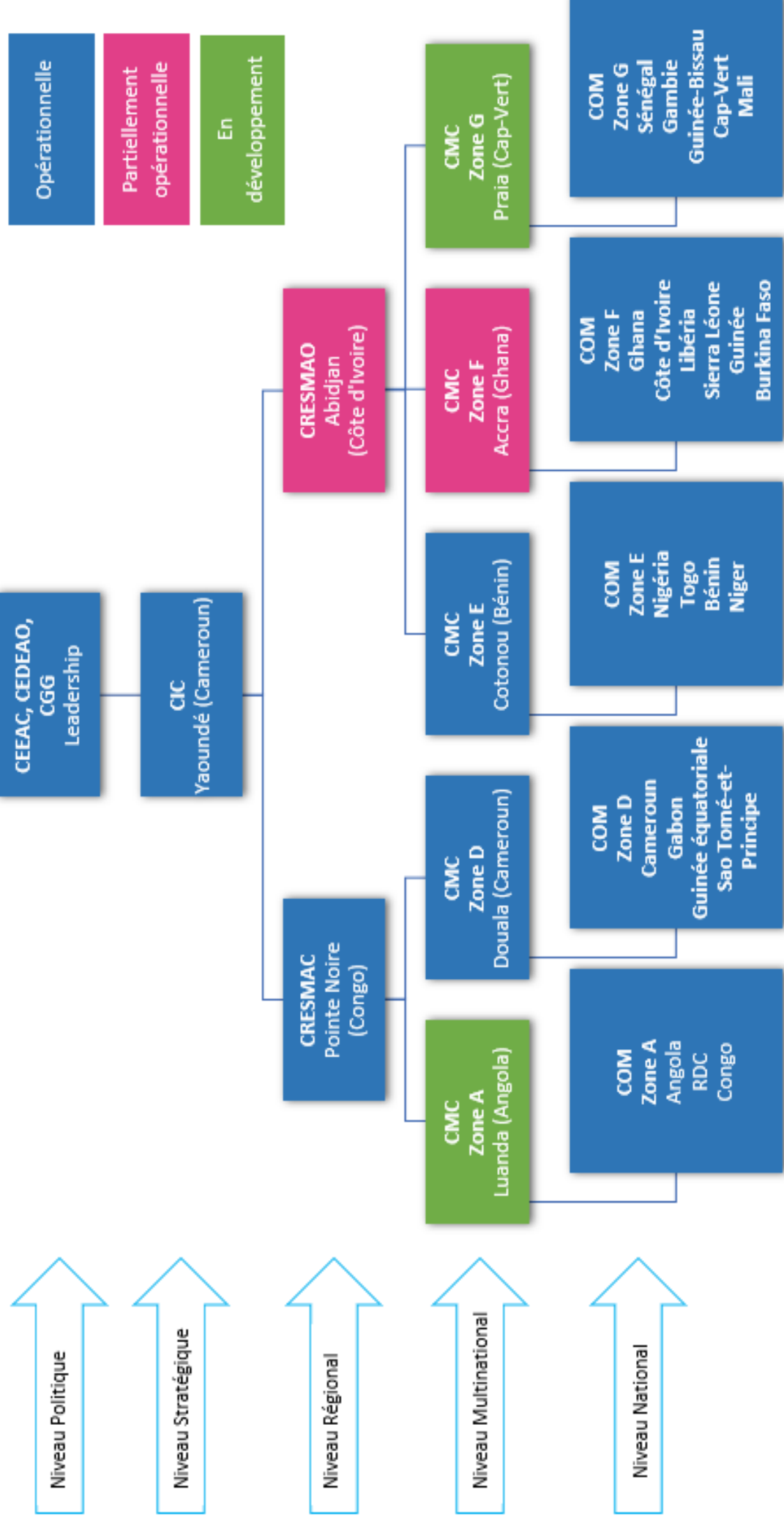
Les 24 et 25 juin 2013, s'était tenu à Yaoundé, en République du Cameroun, le sommet des chefs d'Etat et de gouvernement de la Communauté économique des Etats de l'Afrique centrale (CEEAC), de la Communauté économique des Etats de l'Afrique de l'Ouest (CEDEAO) et de la Commission du Golfe de Guinée (CGG) pour l'adoption des documents stratégiques relatifs à la sûreté et à la sécurité maritimes dans le golfe de Guinée, dans le cadre de la mise en œuvre de la Résolution 2039 (2012) du Conseil de sécurité des Nations unies.

Lors de ce sommet, les chefs d'Etat et de gouvernement :

- Ont adopté le **Code de conduite relative à la prévention et à la répression des actes de piraterie, des vols à main armée, à l'encontre des navires et des activités maritimes illicites en Afrique de l'Ouest et du Centre**, signé en séance par les ministres des Etats de l'Afrique centrale et de l'Ouest ;
- Ont adopté le **Mémorandum d'entente entre la CEEAC, la CEDEAO, et la C.G.G. sur la sûreté et la sécurité dans l'espace maritime de l'Afrique centrale et de l'Afrique de l'Ouest**, signé en séance par le secrétaire général de la CEEAC, le président de la Commission de la CEDEAO et le secrétaire exécutif de la CGG ;
- Ont adopté et signé une Déclaration sur la sûreté et la sécurité dans l'espace maritime commun dite “ **Déclaration de Yaoundé** ”.

Cet ensemble d'instruments a inspiré l'élaboration de l'architecture de Yaoundé, illustrée par le schéma ci-dessous.

Architecture de Yaoundé





A la loupe

L'architecture de la sûreté et sécurité maritime inspirée des actes de Yaoundé se compose du Centre interrégional de coordination (CIC) de Yaoundé, structure d'échange d'informations et de coordination qui fait la jonction entre le Centre régional de sécurité maritime de l'Afrique centrale (CRESMAC) et le Centre Régional de sécurité maritime de l'Afrique de l'Ouest (CRESMAO).

Placé sous la responsabilité d'un directeur nommé, conformément au Mémorandum d'entente de Yaoundé, le CIC a pour missions principales de :

- *coordonner les réponses régionales en matière de sécurité et de sûreté maritime ;*
- *faciliter l'échange d'information entre les marines nationales ;*
- *promouvoir l'harmonisation des textes d'application du droit maritime, notamment ceux relatifs à la lutte contre la piraterie ;*
- *renforcer les capacités du personnel civil et militaire des deux régions.*

Chaque communauté économique régionale est dotée de zones maritimes opérationnelles dont les activités sont coordonnées au sein des Centres Multinationaux de Coordination (CMC). Le CRESMAC et le CRESMAO couvrent respectivement deux et trois Centres Multinationaux de Coordination (CMC), correspondant au nombre des zones maritimes opérationnels de leur ressort.

Le CRESMAC couvre deux zones maritimes :

- la **Zone D**, avec le CMC situé à Douala, composée du Cameroun, du Gabon, de la Guinée équatoriale et de Sao Tomé-et-Principe ;
- la **Zone A**, dont l'installation du CMC est prévue en Angola (Luanda) et n'est pas encore opérationnelle, regroupe l'Angola, la RDC et le Congo (pour les États côtiers).

Le CRESMAO, couvre trois zones maritimes :

- la **Zone E**, avec le CMC situé à Cotonou (Bénin), composée du Nigéria, du Togo, du Bénin et du Niger ;
- la **Zone F**, partiellement opérationnelle, avec l'installation du CMC à Accra (Ghana), regroupe le Ghana, la Côte d'Ivoire, le Libéria, la Sierra Léone, la Guinée et le Burkina Faso.
- la **Zone G**, dont l'installation du CMC est prévue à Praia (Cap-Vert) et n'est pas encore opérationnelle, regroupe le Sénégal, la Gambie, la Guinée-Bissau, le Cap-Vert et le Mali.

Au niveau national, il est prévu un Centre des Opérations Maritimes (COM) qui doit regrouper, en plus de la marine nationale qui en assure la coordination, les acteurs majeurs de l'action de l'État en mer ; notamment : la police maritime, les douanes, la pêche et l'environnement.

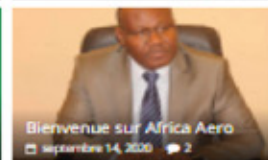
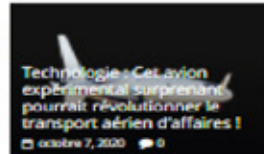
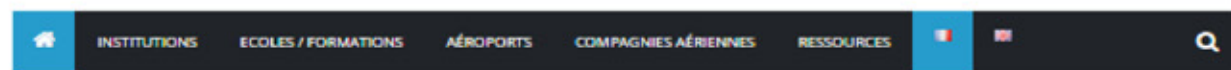
Recherches et réécriture par Pascaline ODOUDOUROU

Jeudi, décembre 3, 2020

Récents :

CARTEON - L'inefficacité de la Direction Générale de l'Aviation Civile Tchadienne (DAGC)

f t G+



A ne pas rater



La reconstruction de l'aéroport de Ourossogui-Matam, faisant partie du projet ambitieux de reconstruction de 13 aéroports régionaux du Sénégal.



Newsletter

Recevez le meilleur de l'aviation civile par mail

Email Address

email@domain.com

Consent

☐ I give AfricaAero permission to collect and use my data submitted in this form.

Give consent that we may collect and use your data.

Abonnez-vous

Chiffres...



www.africaaero.org

f t in Africaaero

At the heart of African civil aviation Au coeur de l'aviation civile africaine



Dictionary / dictionnaire

Port Vulnerabilities Vulnérabilités Portuaires



© Black Sea MAP, EEF Expeditions

Les « **Vulnérabilités Portuaires** » sont des faiblesses dans un système portuaire constituant une menace pour l'activité portuaire, les infrastructures ou les installations portuaires, les usagers ou utilisateurs, l'environnement, etc.

Ex : faille au niveau des points de contrôle, défaillance des systèmes de vidéo-surveillance

« **Ports Vulnerabilities** » are weaknesses in a port system being a threat to port activity, port infrastructure or facilities, users, the environment, etc...

E.g. : control point fault, video surveillance system failure

Plus de mots maritimes sur
www.maritimafrica.com

More maritime words on
www.maritimafrica.com



A la loupe

La Convention MARPOL

La Convention internationale pour la prévention de la pollution par les navires, connue dans le monde entier sous le nom de « MARPOL », a été adoptée par l'Organisation Maritime Internationale (OMI) le 2 novembre 1973. Elle fut ensuite modifiée par des Protocoles de 1978 et 1997.

La modification de 1978 a été initiée et adoptée à la suite d'une série d'accidents de navires-citernes survenus en 1976 et 1977. Etant donné que la Convention MARPOL de 1973 n'était toujours pas encore entrée en vigueur, le Protocole MARPOL de 1978 l'a intégré.

L'instrument qui en résulte est entré en vigueur le 2 octobre 1983.

En 1997, un Protocole modifiant la Convention a été adopté, et une nouvelle Annexe VI, qui est entrée en vigueur le 19 mai 2005, a été ajoutée. La Convention MARPOL fut mise à jour au fil des années par le biais de divers amendements.

La Convention MARPOL est la principale convention internationale traitant de la prévention de la pollution du milieu marin, que les causes soient liées à l'exploitation ou à des accidents.



A la loupe

Elle couvre la pollution par les hydrocarbures, la pollution par les substances liquides nocives transportées en vrac, la pollution par les substances nuisibles transportées par mer en colis, les eaux usées des navires, les ordures et la prévention de la pollution de l'atmosphère par les navires.

La Convention MARPOL s'applique :

- a) aux navires autorisés à battre le pavillon d'une Partie à la Convention ; et
- b) aux navires qui ne sont pas autorisés à battre le pavillon d'une Partie mais qui sont exploités sous l'autorité d'une telle Partie.

Cependant cette convention ne s'applique ni aux navires de guerre ou navires de guerre auxiliaires, ni aux autres navires appartenant à un Etat ou exploités par cet Etat, tant que celui-ci les utilise exclusivement à des fins gouvernementales et non commerciales.

La Convention MARPOL comprend des règles visant à prévenir et à réduire au minimum la pollution due aux navires, tant accidentelle que découlant d'opérations de routine, et comporte actuellement six Annexes techniques que sont :

Annexe 1 : Règles relatives à la prévention de la pollution par les hydrocarbures (entrée en vigueur le 2 octobre 1983)

Annexe 2 : Règles relatives à la prévention de la pollution par les substances liquides nocives transportées en vrac (entrée en vigueur le 2 octobre 1983)

Annexe 3 : Règles relatives à la prévention de la pollution par les substances nuisibles transportées par mer en colis (entrée en vigueur le 1er juillet 1992)

Annexe 4 : Règles relatives à la prévention de la pollution par les eaux usées des navires (entrée en vigueur le 27 septembre 2003)

Annexe 5 : Règles relatives à la prévention de la pollution par les ordures des navires (entrée en vigueur le 31 décembre 1988)

Annexe 6 : Règles relatives à la prévention de la pollution de l'atmosphère par les navires (entrée en vigueur le 19 mai 2005)

Aussi, la plupart de ces annexes établissent des zones spéciales dans lesquelles les rejets d'exploitation sont strictement réglementés.

Source :

www.imo.org



Closer look

The MARPOL Convention

The International Convention for the Prevention of Pollution from Ships, known worldwide as “MARPOL” was adopted by the International Maritime Organization (IMO) on 2 November 1973. It was subsequently amended by the Protocol of 1978 and the Protocol of 1997.

The 1978 amendment was initiated and adopted following a series of tanker accidents in 1976 and 1977. As the 1973 MARPOL Convention had not yet entered into force, the 1978 MARPOL Protocol absorbed the parent Convention.

The combined instrument entered into force on 2 October 1983.

In 1997, a Protocol was adopted to amend the Convention and a new Annex VI was added which entered into force on 19 May 2005. MARPOL has been updated by amendments through the years.

The MARPOL Convention is the main international convention covering prevention of pollution of the marine environment by ships from operational or accidental causes.



Closer look

It covers pollution by oil, pollution by noxious liquid substances carried in bulk, pollution by harmful substances carried by sea in packaged, pollution by sewage from ships, pollution by garbage and prevention of air pollution from ships.

The MARPOL Convention applies to:

- a) ships entitled to fly the flag of a Party to the Convention; and
- b) ships not entitled to fly the flag of a Party but which operate under the authority of a Party.

However, this Convention shall not apply to any warship, naval auxiliary or other ship owned or operated by a State and used, for the time being, only on government non-commercial service.

The MARPOL Convention includes regulations aimed at preventing and minimizing pollution from ships, both accidental pollution and that from routine operations, and currently includes six technical Annexes which are:

Annexe 1 : Regulations for the Prevention of Pollution by Oil (entered into force 2 October 1983)

Annexe 2 : Regulations for the Control of Pollution by Noxious Liquid Substances in Bulk (entered into force 2 October 1983)

Annexe 3 : Prevention of Pollution by Harmful Substances Carried by Sea in Packaged Form (entered into force 1 July 1992)

Annexe 4 : Prevention of Pollution by Sewage from Ships (entered into force 27 September 2003)

Annexe 5 : Prevention of Pollution by Garbage from Ships (entered into force 31 December 1988)

Annexe 6 : Prevention of Air Pollution from Ships (entered into force 19 May 2005)

Also, special areas with strict controls on operational discharges are included in most Annexes.

Source :
www.imo.org



ZOOM



Crédit photo : AlfvanBeem — wikimedia

Refrigerated ships

Refrigerated ships or reefer ships are cargo ships that can carry several types of perishable goods simultaneously, requiring some refrigeration during transport.

The reefer ships are usually fast and small. Often painted white, they carry perishable goods (such as bananas, fruit juices, meat, fish, etc.) at low temperatures, thanks to specialized facilities.

Les navires frigorifiques

Les navires frigorifiques sont des navires de charge pouvant transporter simultanément plusieurs types de produits périssables, exigeant une certaine réfrigération durant leur transport.

Les navires frigorifiques sont généralement rapides et petits. On les appelle également reefers, (contraction de l'anglais "refrigerated ships" ou "refrigerator ships"), ou encore polythermes quand ils peuvent transporter des produits à différentes températures.

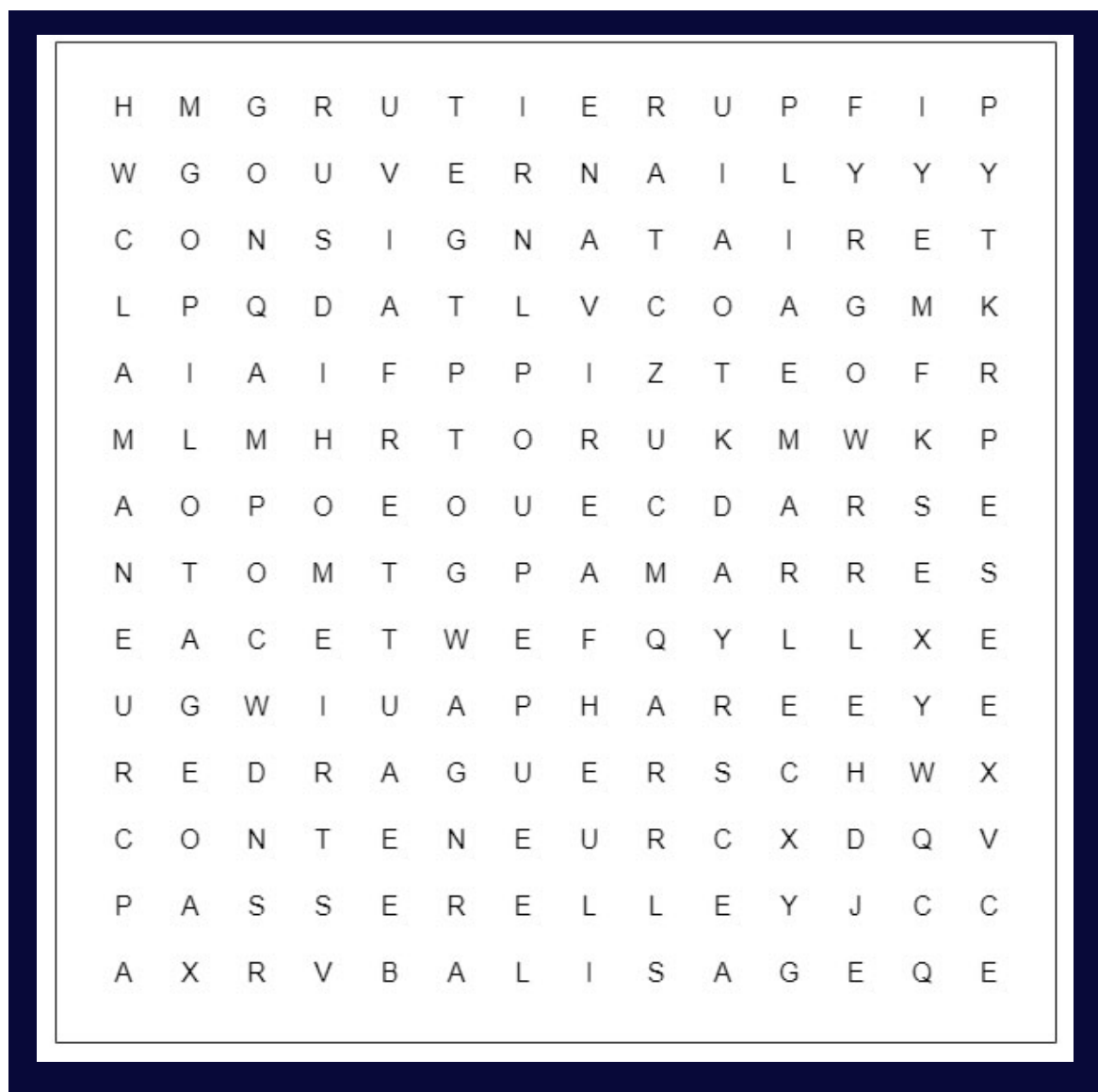
Souvent peints en blanc, ils transportent des denrées périssables (telles que les bananes, les jus de fruits, la viande, le poisson, etc.) à basse température, grâce à des installations spécialisées.



Jeu-détente

MOTS MÊLÉS MARITIMAFRICA

Retrouvez tous les mots de la liste dans la grille, ils y sont mêlés horizontalement, verticalement, en diagonal et ce, dans les deux sens.



AMARRE
BALISAGE
CALE
CONSIGNATAIRE
CONTENEUR
DARSE
DRAGUE
FRET

GOUVERNAIL
GRUTIER
LAMANEUR
NAVIRE
PASSERELLE
PHARE
PILOTAGE
POUPE



Jeu-détente

REPONSE MOTS MÊLÉS MARITIMAFRICA

H	M	G	R	U	T	I	E	R	U	P	F	I	P
W	G	O	U	V	E	R	N	A	I	L	Y	Y	Y
C	O	N	S	I	G	N	A	T	A	I	R	E	T
L	P	Q	D	A	T	L	V	C	O	A	G	M	K
A	I	A	I	F	P	P	I	Z	T	E	O	F	R
M	L	M	H	R	T	O	R	U	K	M	W	K	P
A	O	P	O	E	O	U	E	C	D	A	R	S	E
N	T	O	M	T	G	P	A	M	A	R	R	E	S
E	A	C	E	T	W	E	F	Q	Y	L	L	X	E
U	G	W	I	U	A	P	H	A	R	E	E	Y	E
R	E	D	R	A	G	U	E	R	S	C	H	W	X
C	O	N	T	E	N	E	U	R	C	X	D	Q	V
P	A	S	S	E	R	E	L	L	E	Y	J	C	C
A	X	R	V	B	A	L	I	S	A	G	E	Q	E

Testez votre connaissance

du secteur maritime en général et particulièrement en Afrique avec plus de jeux sur :

www.maritimafrica.com



Game-Fun

WORD SEARCH MARITIMAFRICA

Find all the words in the list in the grid, they are mixed horizontally, vertically, diagonally and this, in both directions.

B	L	H	F	R	E	I	G	H	T	S	N	D	Y
Q	T	N	F	B	O	L	L	A	R	D	H	C	F
W	A	R	E	H	O	U	S	E	T	M	A	A	S
S	T	E	V	E	D	O	R	E	D	O	R	R	D
A	F	M	E	R	T	D	T	W	H	T	B	R	O
S	J	E	T	T	Y	I	G	F	X	E	O	I	I
T	Y	X	C	H	W	H	A	R	F	R	U	E	X
U	L	D	R	V	S	E	K	S	K	M	R	R	T
F	B	E	A	C	O	N	F	N	E	I	C	U	R
F	D	G	N	U	N	F	Y	J	X	N	I	G	A
I	M	H	E	H	H	U	L	L	G	A	C	B	I
N	Q	Y	L	Q	L	P	Y	A	S	L	Q	O	L
G	T	M	I	G	Z	W	H	E	I	A	C	W	E
V	S	H	I	P	O	W	N	E	R	Z	C	Z	R

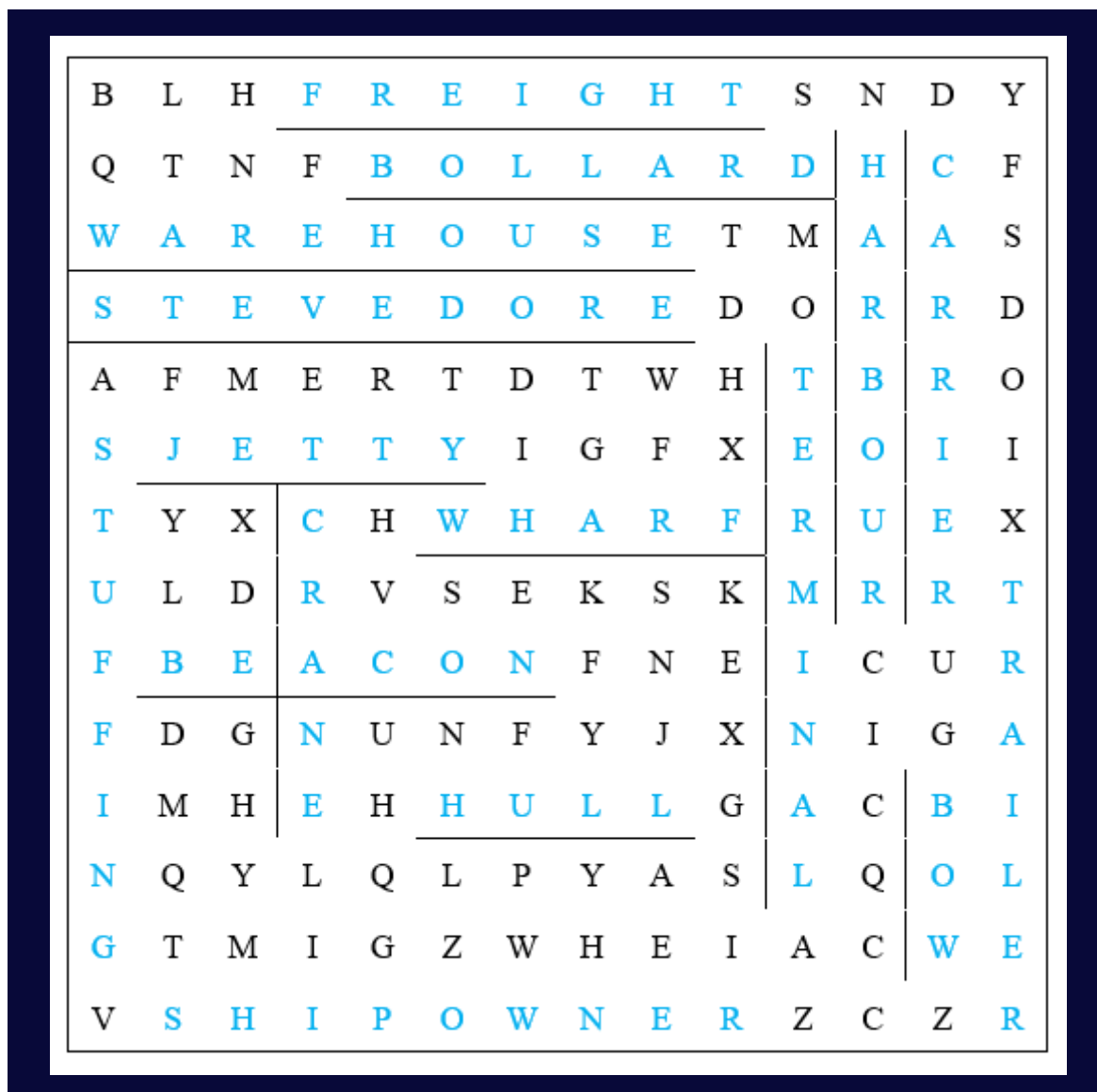
***BEACON
BOLLARD
BOW
CARRIER
CRANE
FREIGHT
HARBOUR
HULL***

***JETTY
SHIPOWNER
STEVEDORE
STUFFING
TERMINAL
TRAILER
WAREHOUSE
WHARF***



Game-Fun

ANSWER WORD SEARCH MARITIMAFRICA



Test your knowledge
of the maritime sector in general and
particularly in Africa with more games on :
www.maritimafrica.com



Game-Jeu

*Reliez les noms de chaque port maritime de la liste à leurs pays.
Connect the names of each seaport on the list to their countries.*

DAKAR

COTONOU

TAN TAN

ADABIYA

TANGA

LOMÉ

WALVIS BAY

LAGOS

GREENVILLE



Numéro 1 de l'information du secteur maritime en Afrique



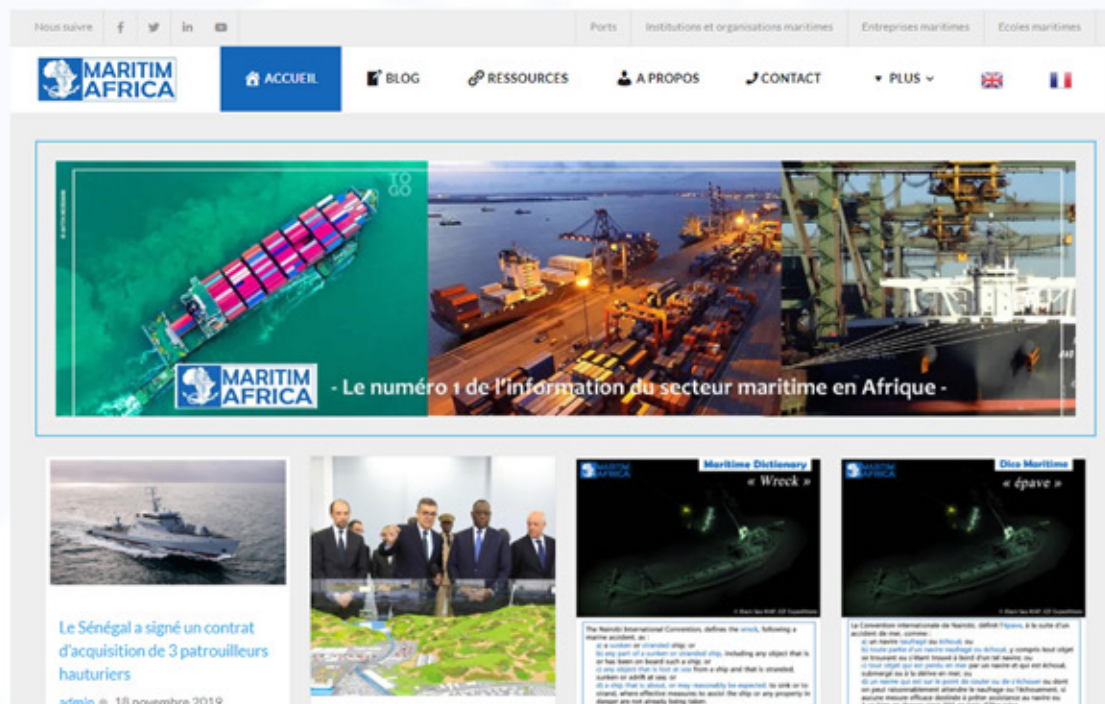
www.maritimafrica.com



Game-Jeu

Answer/Réponse





www.maritimafrica.com



Focus

Actualité

features

Ecoles maritimes

Closer look

Maritime Institutions

Dossiers

Focus

Marine school

Institutions maritimes

Interviews

Dico maritime

Maritime dictionnaire

Interview

Number 1 source of maritime's informations in Africa

Numéro 1 de l'information du secteur maritime en Afrique