

**Port of the month / Port du mois**

TANGER MED

a leader and a port performance model in Africa**un leader et un modèle de performance
portuaire en Afrique****Focus****The friendly and silent war
between african ports****La guerre amicale et silencieuse
entre les ports africains****In your Opinion / A votre avis**

What are the three biggest challenges facing the maritime industry in Africa according to you?
Quels sont selon vous les 3 plus grands challenges auxquels fait face le domaine du maritime en Afrique ?

Closer look / A la loupe

ISPS Code - le code ISPS
What is IUU fishing?
C'est quoi la pêche INN

Path / Parcours

Harbour Master Abdel Kader Geilani DAFFE, "It's a job when you dive into it, you have to love it"

Commandant Abdel Kader Geilani DAFFE, « C'est un métier quand on y plonge, il faut l'aimer »

A M S
AFRICA MARITIME SECURITY FORUM
FORUM SUR LA SÉCURITÉ MARITIME EN AFRIQUE
AFRICAMARITIMESecurity.COM



20-22 JANUARY 2019

HOSTED BY


ORGANISED BY 

45 YEARS OF NAVAL EXCELLENCE



**MARITIM
AFRICA**



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

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



Editorial

The passion for Blue...

When I was child, from the port resident of Cotonou, where we lived, I often sat on the balcony, to look at the sea and ships that berthed at the Cotonou Port Authority... That little flame that born in me, is today, the great fire that consumes me and *gave birth to my blog www.maritimafrica.com a few months ago and to these pages that you are currently reading...*

This passion, I felt it in the words of Commander DAFE, during his interview. He said it so well at the end of our discussion: **«It's a job when you dive into it, you have to love it»**

This passion for blue, is the force that pushes Racky Kane, port officer and PFSO, to give the best of herself every day at the Dakar Port Authority.

This passion burns so strongly in me that I have to share it, sharpen it, help others who have it to get to know it better, and help the maritime field to do better in Africa... You can feel all these through the next pages...

I hope they will help you to better know and understand the maritime industry in Africa. I hope they will help all of us work to move forward this sector that we love so much. I hope that these pages will sharpen more this passion that unites us. This first issue, does not yet include all the sections planned. I promise you better for the next one.

Thank you all for sharing this passion with me, thank you for nurturing this flame in me every time you read, love, comment and share my posts...

Let's celebrate our passion for blue.



Pascaline ODOUNBOUROU



Editorial

La passion du Bleu...

Toute petite, de la cité portuaire de Cotonou, où on vivait, je me mettais souvent au balcon, pour regarder la mer et les navires qui accostaient au Port Autonome de Cotonou... Cette petite flamme qui naquit en moi très petite, est aujourd’hui, le grand feu qui me consume et *a donné naissance à mon blog www.maritimafrica.com il y a quelques mois et à ces pages que vous lisez actuellement...*

Cette passion, je l’ai ressentie dans les paroles du Commandant DAF-FE, lors de son interview. Il l’a si bien déclaré à la fin de notre échange : **< C'est un métier quand on y plonge, il faut l'aimer >**.

Cette passion du bleu, est la force qui pousse chaque jour Mme Racky Kane, officier de port et d’ASIP à donner le meilleur d’elle-même chaque jour au Port Autonome de Dakar.

Cette passion brûle si fort en moi, qu’il faut que je la partage, que je l’ajusse, que j’aide d’autres personnes qui l’ont, à mieux la connaître et que j’aide le domaine maritime à mieux se porter en Afrique... Tout ceci, je le fais au fil des pages qui vont suivre...

J’espère qu’elles vous aideront à mieux connaître et comprendre le maritime en Afrique. J’espère qu’elles nous aideront tous à œuvrer à l’avancement de ce secteur que nous aimons tant. J’espère que ces pages aiguiseront davantage cette passion qui nous unit... Ce premier numéro, ne comporte pas encore toutes les rubriques prévues.. Je vous promets mieux au prochain.

Merci à vous tous qui partagez cette passion avec moi, merci de nourrir cette flamme en moi chaque fois que vous lisez, aimez, commentez et partagez mes postes...

Et que vive la passion du bleu en nous...

Pascaline ODOUBOUROU



**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
-Maritime Highlights 2019.....	10
-Event : African Maritime Security forum	13
-Port of the month : TANGER MED, a leader and a port performance model in Africa.....	29
-Portrait : Kitack Lim	39
-Focus : The friendly and silent war between african ports.....	48
-Profession of the month : Discovering the occupation of Port Officer and PFSO with Mrs. Racky KANE in service at the Dakar Port Authority.....	55
-Maritime Institution.....	58
-On the path of.....	67
-Maritime school.....	76
-Focus : The concept of Green Port....	83
-In your Opinion.....	92
-Dictionary.....	96
-Closer look ISPS Code.....	99
-Closer look What is IUU fishing?... <td>101</td>	101
-Zoom.....	105
-Calendar.....	106
-Jeu/détente.....	107
-Editorial : La Passion du Bleu.....	4
-Grands Moments du Maritime 2019.....	7
-Event : Forum sur la Sécurité Maritime en Afrique	16
-Le port du mois : TANGER MED, un leader et un modèle de performance portuaire en Afrique.....	19
-Portrait : Kitack Lim.....	41
-Focus : La guerre amicale et silencieuse entre les ports africains.....	44
-Métier du mois: À la découverte du métier d'officier de port et d'ASIP avec Mme Racky KANE en service au Port Autonome de Dakar.....	52
-Institution Maritime.....	60
-Parcours.....	62
-Ecole Maritime.....	73
-Focus : Le concept de Port Vert.....	79
-A votre Avis.....	88
-Dictionnaire.....	96
-A la loupe : Code ISPS.....	97
-A la loupe : La pêche INN.....	103
-Zoom.....	105
-Agenda.....	106
Game/Fun.....	108



Maritimafrica 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 : maritimafrica@gmail.com - www.maritimafrica.com



Flash back

Grands Moments du Maritime 2019



Le 40^e Conseil annuel et la 2^e édition de l’Exposition de l’AGPAOC - Du 17 au 20 juin 2019, a eu lieu à Lomé, au Togo, le 40^e Conseil annuel et la 2^e édition de l’Exposition de l’AGPAOC, sous le thème : « Le rôle de l’État dans l’économie maritime et portuaire : Expériences des ports de l’AGPAOC au regard des pratiques mondiales ». Plusieurs acteurs du secteur maritime et portuaire étaient présents notamment des responsables de haut niveau des ports membres de l’AGPAOC, des sociétés telles que PORTEL Logistic Technologies, DANIMEX, SEALITE, ZEBRA, ARTELIA, HUBNER, INDRA, etc.), des experts comme le Dr. Yann ALIX de la Fondation SEFACIL et bien d’autres... Plus d’informations sur www.maritimafrica.com

L’inauguration de Tanger

Med II - Suite aux travaux débutés en mai 2010, le Port de Tanger Med II, a été inauguré le 28 juin 2019 par le Prince héritier Moulay El Hassan, représentant le Roi Mohammed VI. Conçu, construit et exploité par APM Terminals, le port de Tanger Med II comporte deux terminaux à conteneurs de capacité additionnelle de 6 millions d’EVP (équivalents vingt pieds). Tanger Med II a été construit en utilisant la dernière technologie la plus avancée, suscitant 14 milliards de dirhams. Plus d’informations sur www.maritimafrica.com





Flash back

The poster features the logo 'FORUM AFRICAIN DES PORTS' with a yellow circular graphic. It highlights the following statistics: 300 EXPERTS, 20 AUTORITÉS PORTUAIRES, 36 PAYS PRÉSENTÉS, 8 DÉLÉGATIONS MINISTÉRIELLES, and the event dates 'LES 4 ET 5 JUILLET À TANGER'. Numerous flags of African countries are displayed in a grid. At the bottom, there is an inscription in French and an email address: 'Inscription : maritimafrica@i-conferences.org / +212 5 22 36 95 15' and the website 'www.forumafricaindesports.org'.

1^{re} édition du Forum Africain des Ports - Du 4 au 5 juillet 2019, s'est tenue à Tanger, au Maroc, la première édition du « Forum Africain des Ports », sous le thème « Cap sur la nouvelle dynamique portuaire ». Organisé par I-conférences en partenariat avec Tanger Med, SSATP, etc., cet événement a vu la participation de près de 400 participants sur les 2 jours provenant de 30 pays, notamment des ministres africains, des autorités gouvernementales, des autorités portuaires, des opérateurs de transport et de la logistique, des opérateurs du transport maritime, des opérateurs de porte-conteneurs, des experts dans le domaine portuaire et maritime... Plus d'informations sur www.maritimafrica.com



La Global Maritime Security Conference 2019 à Abuja - Du 7 au 9 octobre 2019 a été organisée par la Federal Ministry of Transportation, en collaboration avec la Nigerian Maritime Administration and Safety Agency (NIMASA), et la marine nigériane, la Global Maritime Security Conference (GMSC) 2019. Cette conférence de trois jours, qui s'est déroulée à l'International Conference Centre de Abuja, portait sur le thème : « Gérer et Sécuriser nos eaux ». Des institutions maritimes internationales, continentales et régionales, des intervenants ainsi que des représentants de plus de 80 pays y ont pris part. Plus d'informations sur www.maritimafrica.com



Flash back



2^{ème} CONGRÈS AFRICAIN DES PILOTES MARITIMES

SOUS LE THÈME

“ LE PILOTAGE MARITIME ENTRE CHALLENGES ET
ADAPTATIONS POUR LE DÉVELOPPEMENT PORTUAIRE
D’UNE AFRIQUE EN ÉMERGENCE ”

**14-16 OCTOBRE 2019 À TANGER MED AUDITORIUM
TANGER - MAROC**

Du 14 au 16 octobre 2019, a eu lieu à Tanger Med Port Center (TMPC), à Tanger (Maroc), le 2^e Congrès Africain des Pilotes Maritimes (ACMP2019) sur le thème « Le pilotage maritime entre challenges et adaptations pour le développement portuaire d'une Afrique en émergence ». Organisé en partenariat par l'Association Professionnelle Méditerranéenne des Pilotes Maritimes (APMPM), l'African Maritime Pilots' Association (AMPA) et l'International Maritime Pilots' Association (IMPA), l'évènement a réuni pas moins de 180 participants de 33 nationalités, représentant 57 ports. Plus d'informations sur www.maritimafrika.com



Lancement effectif des INCO-TERMS® 2020 au Sénégal - Le jeudi 24 octobre 2019, a eu lieu au Centre International de Conférence Abdou Diouf (CICAD), à Diamnadio, au Sénégal, le lancement mondial des Incoterms® 2020. Plus d'informations sur www.maritimafrika.com



**Partenaire des grands
événements maritimes en
Afrique et dans le monde**
www.maritimafrika.com

Maritimafrika



Flash back

Maritime Highlights 2019



The 40th Annual Council and the 2nd edition of the PMAWCA Exhibition -

From 17 to 20 June 2019, the 40th Annual Council and the 2nd edition of the PMAWCA Exhibition were held in Lome Togo, on the topic : « The role of the State in the marine and port economy: Experiences of the ports of the PMAWCA with regard to the world-wide practices ». Several workers of the marine and port sector were present including high-level officials of the member ports of the PMAWCA, companies such as PORTEL Logistic Technologies, DANIMEX, SEALITE, ZEBRA, ARTELIA, HUBNER, INDRA, etc.), experts like Dr. Yann ALIX of the SEFACIL Foundation and many others... more informations on www.maritimafrika.com

Inauguration of Tanger Med II



- Following the launch of its construction in May 2010, the Port of Tanger Med II, was inaugurated in June 28, 2019 by Crown Prince Moulay El Hassan, representing King Mohammed VI. Designed, built and exploited by APM Terminals, the Port of Tanger Med II has two container terminals with an additional capacity of 6 million TEU (Twenty-foot Equivalent Unit). Tanger Med II was built using the latest advanced technology, costing 14 billion dirhams. More informations www.maritimafrika.com



Flash back

The poster features the logo "FORUM AFRICAIN DES PORTS" with a stylized "C" icon above it. It lists the following details:
- 300 EXPERTS
- 20 AUTORITÉS PORTUAIRES
- 36 PAYS PRÉSENTÉS
- 8 DÉLÉGATIONS MINISTÉRIELLES
- VOUS DONNENT RENDEZ-VOUS LES 4 ET 5 JUILLET À TANGER.
The poster also displays flags of various countries and a map of Africa.

Inscription : karaqui@i-conferences.org / +212 5 22 36 95 15 www.forumafriquedesports.org

1st edition of African Ports Forum

- From 4 to 5 July 2019, the first edition of « African Ports Forum » was held in Tanger, Morocco, on the topic « Heading towards the new port dynamic ». Organized by I-conferences in partnership with Tanger Med, SSATP, etc., this event was attended by nearly 400 participants during the 2 days from 30 countries, including African ministers, government authorities, port authorities, transport and logistics operators, marine transport operators, container ship operators, port and marine experts, etc. more informations on www.maritimafrica.com



The Global Maritime Security Conference 2019 in Abuja - From 7 to 9 October, 2019 was hosted by the Federal Ministry of Transportation, in collaboration with the Nigerian Maritime Administration and Safety Agency (NIMASA), and the Nigerian Navy, the Global Maritime Security Conference (GMSC) 2019. This three-day conference, held at the International Conference Centre in Abuja, focused on “Managing and Securing Our Waters”. International, continental and regional maritime institutions, stakeholders and representatives from more than 80 countries participated. More informations on www.maritimafrica.com



Flash back



2^e AFRICAN CONGRESS OF MARITIME PILOTS



AFRICAN MARITIME PILOTAGE: CHALLENGES AND
ADAPTATIONS FOR PORTS' DEVELOPMENT OF AN
EMERGING CONTINENT



OCTOBER 14-16, 2019 AT THE TANGER MED PORT CENTER - TMPC -
TANGIER - MOROCCO

From 14 to 16 October 2019, took place in Tanger Med Port Center (TMPC), in Tangier (Morocco), the 2nd African Congress of Maritime Pilots (ACMP2019) on the topic "African Maritime Pilotage : Challenges and Adaptations for Ports' Development of an Emerging Continent". Organised in partnership by the Mediterranean Maritime Pilots' Professional Association (APMPM), the African Maritime Pilots' Association (AMPA) and the International Maritime Pilots' Association (IMPA), the event gathered no less than 180 participants from 33 nationalities, representing 57 ports. More informations on www.maritimafrica.com



Effective launch of INCOTERMS® 2020 in Senegal - On Thursday, October 24, 2019, was held at the Centre International de Conférence Abdou Diouf (CICAD), in Diamadio, Senegal, the global launch of Incoterms® 2020. more informations on www.maritimafrica.com



**Partner of major
maritime events in
Africa and worldwide**

www.maritimafrica.com

MaritimAfrica



Event



20-22
JANUARY
2019

HOSTED BY



45 YEARS
OF NAVAL
EXCELLENCE

ORGANISED BY GM

African Maritime Security Forum, hosted by the Senegal Navy in Dakar 20- 22 January 2020

As a result of increased maritime security challenges across Africa, global naval capabilities have assembled to collaboratively counter illicit maritime activity within the region. To effectively utilize and enforce additional resources, it is essential for Africa's navies to enhance interoperability, joint tactics and exercises to successfully improve maritime security and stability. **To support this, the inaugural Africa Maritime Security Forum hosted by the Senegal Navy in Dakar 20- 22 January 2020** will feature amplified networking exercises and interactive plat-

forms for maritime leaders to formulate collaborative approaches to integrate capabilities for enhanced maritime security.

Hosted during the Senegal Navy's 45th birthday celebrations, Africa Maritime Security Forum will reveal Senegal's impressive naval base and fleet capabilities to the international community as well as their commitment to international navy cooperation. The 45th birthday celebrations will see the participation of Africa's naval leadership as they commemorate Senegal Navy's contributions to maritime security and further empower collaboration.



Event

VIP Speakers



Vice Admiral Ibok-Ete Ekwe Ibas - *Chief of Navy Staff, Nigeria Navy*



Vice Admiral Jean-Louis Lozier
- *Commander in Chief of the Atlantic Maritime Zone, French Navy*



Rear Admiral Momar Diagne
Chief of Navy Staff, Senegal Navy



Rear Admiral Ko-Alexis Maomou
Chief of Staff, Sea Army of Guinea



Rear Admiral N'guessan Celestin
Chief of Naval Staff, Ivory Coast Navy



Captain PJ Juana
Commander,
Sierra Leone Navy



Captain Jean Léon Olatoundji
Deputy Chief of Naval Staff, - Benin Navy



Captain Pedro Santana
Commander, Cape Verde Coast Guard

Sacad Mohamoud Jibril

Deputy Director, Department of Intelligence, Surveillance and Reconnaissance and International Relation, Somaliland Coast Guard

Rear Admiral Jean Mendoua

Chief of Naval Staff, Cameroon Navy

Rear Admiral Richard Mutayoba akanzo

- Chief of Naval Staff, Tanzania Navy

Top Reasons to Attend

- Celebrate the achievements of Senegal Navy
- Identify leading maritime security strategies
- Solutions demonstrations
- Global outreach
- Regional collaboration





Event

Who Should Attend

Industries

Navies
Coast Guards
Maritime Police
Ministries of Interior
Ministries of Defense
Drug and Law Enforcement Agencies
Ministries of Fisheries and Aquaculture
Maritime Authorities including Port and Coastal authorities

Job Titles

Chief of Naval Staff
Director of Naval Operations
Director General or Managing Director
Director of Policy and Plans
Director of Naval Logistics
Chief of Naval Safety and Standard
Director of Armament Supplies
Director, Fisheries Enforcement Unit
Director of armament and procurement

For more information about the event, visit: www.africamaritimessecurity.com

The poster features a large green silhouette of the African continent against a blue background. Overlaid on the continent is a dark blue rectangular box containing the letters "AMS" in white, with "AFRICA MARITIME SECURITY FORUM" and "FORUM SUR LA SÉCURITÉ MARITIME EN AFRIQUE" written below it. To the right of the continent, the words "HOSTED BY" are written above the logo of the "MARINE NATIONALE SENEGAL". The logo is circular with a lion at the center, surrounded by the text "MARINE NATIONALE" and "SENEGAL". Below the continent, a large white rectangular box contains the text "20 - 22 JANUARY 2020" in bold blue letters. To the left of this date, the number "45" is written in large blue digits. To the right of "45", the words "YEARS OF NAVAL EXCELLENCE" are written in white, stacked in three lines. The bottom half of the poster shows a photograph of a ship's wake in the ocean.

HOSTED BY

20 - 22 JANUARY 2020

45 YEARS OF NAVAL EXCELLENCE

AFRICAMARITIMESecurity.COM



Evénement



20-22
JANUARY
2019

HOSTED BY



45 YEARS
OF NAVAL
EXCELLENCE

ORGANISED BY GM

Forum sur la Sécurité Maritime en Afrique,

organisé par la Marine sénégalaise à Dakar du 20-22 janvier 2020

En raison des défis accusés en matière de sécurité maritime en Afrique, les capacités navales mondiales se sont réunies pour lutter ensemble contre les activités maritimes illicites dans la région. Pour utiliser et utiliser efficacement des ressources supplémentaires, il est essentiel que les marines africaines améliorent l'interopérabilité, les tactiques et les exercices conjoints afin d'améliorer avec succès la sécurité et la stabilité maritime. *Pour soutenir cette initiative, le premier Forum sur la Sécurité Maritime en Afrique organisé par la Marine sénégalaise à Dakar du 20 au 22 janvier 2020*, comprendra des exercices de mise en réseau amplifiés et des plates-formes

interactives pour les dirigeants maritimes afin de formuler des approches horizontales visant à intégrer les capacités pour renforcer la sécurité maritime.

Organisé lors des célébrations du 45e anniversaire de la Marine sénégalaise, Le Forum sur la Sécurité Maritime en Afrique dévoilera à la communauté internationale les impressionnantes capacités de la base navale et de la flotte sénégalaise ainsi que leur engagement envers la coopération internationale de la marine. Les célébrations du 45^e anniversaire verront la participation des dirigeants navals africains commémorer les contributions de la marine sénégalaise à la sécurité maritime et renforcer la collaboration.



Événement

Conférenciers VIP



**Vice Amiral Ibok-Ete
Ekwe Ibabs**

*Chef d'état-major de la
Marine du Nigeria*



**Vice Amiral Jean-
Louis Lozier** *Comman-
dant en chef de la zone
maritime de l'Atlantique,
Marine Française*



**Contre Admiral
Momar Diagne**

*Chef d'état-major de la
Marine du Sénégal*



**Contre Admiral
Ko-Alexis Maomou**

*Chef d'état-major, Armée
maritime de Guinée*



**Contre Admiral
N'guessan Celestin**

*Chef d'état-major de la
Marine de Côte d'Ivoire*



**Capitaine PJ Juana
Commandant,**

*Marine de la
Sierra Leone*



**Capitaine Jean Léon
Olatoundji**

*Chef d'état-major adjoint
de la Marine du Bénin*



**Capitaine Pedro
Santana**

*Commandant, Garde
côtier du Cap-Vert*

Sacad Mohamoud Jibril

*Directeur adjoint, Département du renseignement, de la surveillance et de la reconstruction et des relations internationales,
Garde côtière du Somaliland.*

Contre Admiral Jean Mendoua

*Chef d'état-major de la
Marine du Cameroun*

Contre Admiral Richard Mutayoba akanzo

*Chef d'état-major de la Marine
de la Tanzanie*

Pourquoi participer ?

- Célébrez les réalisations de la Marine sénégalaise
- Identifier les principales stratégies de sécurité maritime
- Démonstrations de solutions
- Rayonnement mondial
- Collaboration régionale





Evénement

Qui devrait y prendre part ?

Domaines d'activités

Marines

Gardes côtières

Police maritime

Ministères de l'Intérieur

Ministères de la Défense

Drogues et organismes d'application
de la loi

Ministères des Pêches et de l'
Aquaculture

Autorités maritimes, y compris les
autorités portuaires et côtières

Postes

Chef d'état-major de la Marine

Directeur des opérations navales

Directeur général ou directeur général

Directeur des politiques et des plans

Directeur de la logistique navale

Chef, Sécurité navale et normes

Directeur des approvisionnements
d'armement

Directeur, Unité d'application de la loi
sur les pêches

Directeur de l'armement et de l'appro-
visionnement

Pour plus d'informations sur l'événement, visitez: www.africamaritimeseecurity.com

HOSTED BY

MARINE NATIONALE
SENEGAL

20 - 22 JANUARY 2020

45 YEARS
OF NAVAL
EXCELLENCE

AFRICAMARITIMESecurity.COM



Le port du mois



TANGER MED

un leader et un modèle de performance portuaire en Afrique

Recherche et réécriture par Pascaline ODOUBOUROU
source et crédits photos : tangermed.ma / tmpa.ma



Le port du mois



Tanger Med est en Afrique le port de tous les records. Un hub logistique, qui en plus de son complexe portuaire de classe mondiale, offre une plateforme régionale de compétitivité industrielle avec La plate-forme Industrielle Tanger Med, une gamme de services performants et innovants avec Tanger med services tout en prenant à cœur sa responsabilité sociale et le développement durable au travers de la Fondation Tanger Med. 1^{er} port d'Afrique depuis 2017, devant Port-Saïd (Égypte) et Durban (Afrique du Sud); il est devenu avec l'entrée en service de Tanger Med 2 cette année, la 1^{re} capacité portuaire en Méditerranée.

Tanger Med, c'est une connexion à plus de 180 Ports mondiaux, des capacités de traitement pour 9 millions de conteneurs, 7 millions de passagers, 700 000 camions et 1 million de véhicules. Mais aussi plus de 900 entreprises qui représentent un volume d'affaires annuel de 7 300 MEUR dans différents secteurs tels que l'automobile, l'aéronautique, la logistique, le textile et le commerce.

Nous vous faisons ici une découverte succincte de ce modèle de performance portuaire, qui séduit et reçoit des visites de présidents, princes, etc. venant de partout. Aussi, nous vous invitons à visiter les sites www.tangermed.ma et www.tmpa.ma, pour plus de détails.



Le port du mois

Le complexe portuaire Tanger Med

Etendu sur 1000 ha, le complexe portuaire Tanger Med est une plateforme portuaire performante et réellement intégrée autour des activités complémentaires de transbordement, d'import/export, de logistique à valeur ajoutée, et de services maritimes et portuaires. Il est organisé est 5 principaux composants :



- **TANGER MED PORT 1**, qui comprend deux terminaux à conteneurs : **TC1** (Trafic : 1,6 MEVP - Linéaire de quai : 800 m) et **TC2** (Trafic : 1,4 MEVP - Linéaire de quai : 800 m); Un terminal ferroviaire (*10 hectares de 3 voies d'une longueur de 800ml.-capacité annuelle : 400 000 EVP.*); un terminal hydrocarbure (*15 millions de tonnes. - 12 hectares dédiés au stockage, l'avitaillement, au transbordement et à l'exportation de produits raffinés.*); un terminal marchandises diverses (*5 hectares dédiés au trafic import/export lié aux activités des industries installées dans la région.-Capacité de traitement de 800 000 T de marchandises diverses*), et un terminal véhicules (*Capacité nominale de 1 Million de véhicules/an.-20 hectares au total, dont 7 “common user”*) .



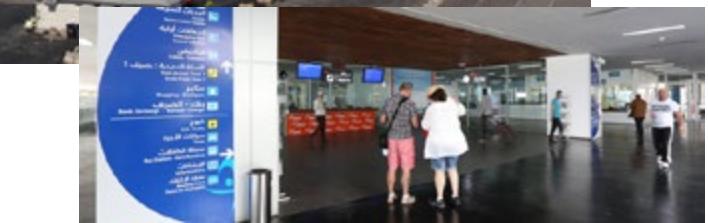
Le port du mois



• **PORT TANGER MED 2:** 4,8 km de digues, un bassin d'une superficie de 160 hectares de terre-pleins entièrement gagnés sur la mer. Capacité d'accueil à quai de 7 méga-porte-conteneurs, le port totalise à terme 2,8 km de quais à conteneurs avec des profondeurs allant à -18 mètres. Il comprend deux terminaux à conteneurs : **TC3** (Trafic : 1,4 MEVP - Linéaire de quai : 800 m) et **TC4** (Trafic : 5 MEVP - Linéaire de quai : 2000 m).



• **Port Tanger Med Passager (Port Passagers et Rouliers)** : qui comprend les zones d'accès et d'inspections frontalières, les quais d'embarquements passagers et TIR, les zones de régulations, et la gare maritime.





Le port du mois



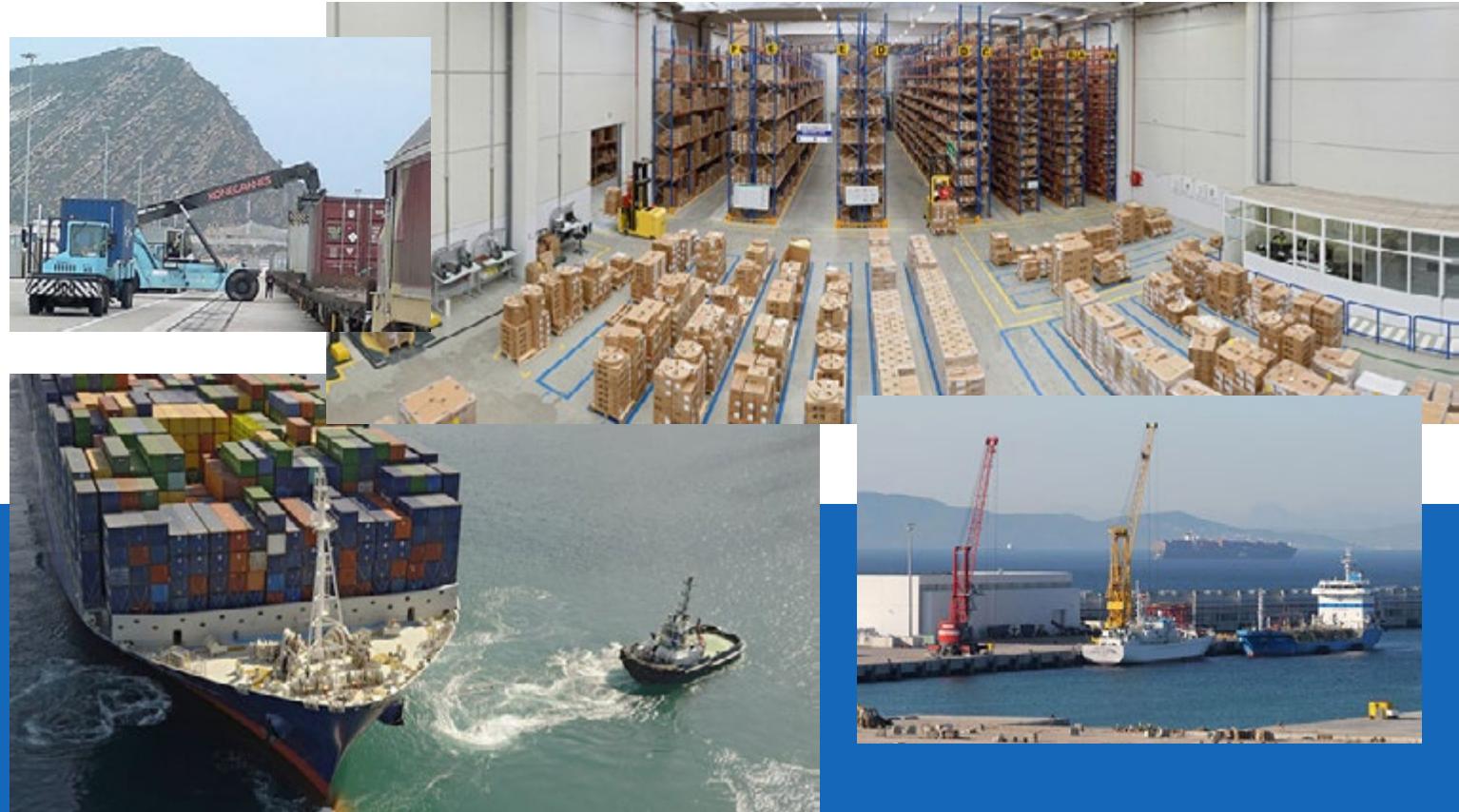
•La Zone Franche Logistique. D'une superficie à terme de 250 hectares, la Zone Franche Logistique de Tanger Med propose à la location une gamme immobilière complète d'entrepôts, de bureaux et de terrains nus viabilisés, où peuvent être réalisées les opérations de traitement des marchandises telles que l'étiquetage et l'assemblage.



•Tanger Med Port Center (Le centre d'affaires Tanger Med) : dédié à l'accueil des entreprises et la localisation des activités sous-jacentes, nécessaires à la gestion de l'ensemble du port Tanger Med.



Le port du mois



Le port Tanger Med assure à travers plusieurs armateurs, des liaisons régulières desservant près de 180 ports et 70 pays dans les 5 continents.

Le port Tanger Med est à titre d'exemple à 10 jours de l'Amérique et à 20 jours de la Chine. Hub d'Afrique, il dessert près de 35 ports et 21 pays en Afrique de l'Ouest grâce à des liaisons hebdomadaires. Un vrai pont maritime entre l'Europe et l'Afrique, le port Tanger Med permet une traversée du détroit en ferry en moins de 45 minutes.

Plus qu'un port, le complexe Tanger Med est une plateforme logistique et industrielle intégrée, connectée à un réseau

de transport multimodal (liaisons ferroviaires, autoroute et voie express) pour le transport des marchandises et des personnes vers toutes les régions économiques du Royaume.

L'exploitation des terminaux comme de l'ensemble des activités portuaires est assurée dans le cadre de contrats de concession, par des opérateurs de renommée mondiale. Le port Tanger Med compte ainsi dans ses rangs les plus grands armements mondiaux (Maersk, CMA CGM, MSC...) ainsi que des leaders portuaires tels que APM TERMINALS et EURO-GATE.



Le port du mois



En 2008, en vue d'optimiser l'efficacité opérationnelle des deux cœurs de métiers de TMSA que sont le port et les zones d'activités et à en accroître les capacités de développement, TMSA a engagé un processus de filialisation qui a conduit à la création d'une filiale dédiée à l'activité portuaire : la société Tanger Med Port Authority SA.

En janvier 2010, Tanger Med Port Authority s'est vue transférer par décret-loi l'ensemble des missions et prérogatives publiques relatives à la gestion et au développement du complexe portuaire et agit par conséquent en qualité d'Autorité Portuaire du port de Tanger Med.

L'Autorité Portuaire de Tanger Med concentre ses missions sur la gestion et le développement des infrastructures, la coordination et l'animation de la communauté portuaire et garantit la fiabilité et la performance des services assurés aux clients de la plateforme portuaire.

- **La construction et la maintenance de l'infrastructure portuaire (digues, dragage et ouvrages d'accostage)**
- **Le développement des activités et des capacités du complexe portuaire**
- **La fonction d'autorité concédant ou l'exploitation en direct des terminaux portuaires et des activités portant un caractère de service public**
- **L'organisation et la régulation des relations et des échanges entre les acteurs de la communauté portuaire**
- **La promotion du port Tanger Med dans son ensemble**
- **La fonction de police portuaire à travers la capitainerie en charge de la sûreté et la sécurité du complexe.**

Hormis le port Tanger Med Passagers et Rouliers, les principales activités portuaires du complexe Tanger Med sont confiées à des opérateurs privés de renommée nationale et internationale qui, dans le cadre de contrats de concession, investissent dans les superstructures et les équipements du port et fournissent des services répondant aux normes internationales de qualité, de sécurité et de sûreté.



Le port du mois

La plateforme Industrielle Tanger Med



La plateforme Industrielle Tanger Med est une assiette foncière dédiée évaluée à 50 millions m², avec la création d'un réseau de parcs industriels et logistiques aménagés selon les meilleurs standards et benchmarks internationaux. Ce pôle régional de compétitivité compte près de 900 entreprises orientées vers l'export en activité à ce jour, et plus de 75 000 emplois principalement axés sur des activités industrielles et logistiques opérées par des acteurs internationaux de référence dans les secteurs, tels que l'aéronautique, l'automobile, le textile, la logistique et l'électronique.



Le port du mois

Tanger Med Services

Tanger Med Service, regroupe un pôle de compétences autour de trois métiers clé et critiques par le développement et la gestion de grands projets d'infrastructures.



•**Le pôle ingénierie**, développé autour de Tanger Med Engineering, regroupe plus d'une cinquantaine d'ingénieurs qui œuvrent dans la conception, le dimensionnement de grands projets d'infrastructures : port, zones industrielles, chantier naval, et ce, au Maroc et à l'étranger.

•**Le pôle Technologies**, porté par Cires Technologies, porte sur les métiers du cloud, la sécurité et la connectivité, Cires Technologies réalise des projets à forte dimension technologique de vidéosurveillance et sécurité portuaire et aéroportuaire, de vidéosurveillance urbaine, de gestion de réseaux et sites complexes en termes de connectivité.



•**Le pôle distribution eau et électricité**, porté par Tanger Med Utilities, vise à compléter et parfaire la palette de services offerte au sein des zones développées et gérées par Tanger Med. Tanger Med Utilities assure des services de distribution d'eau et d'électricité, de disponibilité des réseaux, de maintenance des réseaux d'éclairage et de services aux navires, dotée des meilleurs standards professionnels en la matière, et des meilleurs équipements, Tanger Med Utilities développe également des solutions novatrices liées à l'efficacité énergétique.



Le port du mois

Fondation Tanger Med



GREEN PORT **GREEN ZONES**

27 PROJETS RÉALISÉS

BIODIVERSITÉ GESTION ÉCO-RÉSPONSABLE ENERGIES RENOUVELABLES EFFICACITÉ ENERGÉTIQUE

PREMIER PORT AFRICAIN À OBTENIR LE LABEL ECOPORT

NOS CERTIFICATIONS

ECOPORT - RSE - OHSAS 18001 - ISO 14001 - ISO 9001

La Fondation Tanger Med vient consolider la stratégie de TMSA en matière de responsabilité sociale et de développement durable. Créeé en mai 2007, la Fondation Tanger Med porte, réalise et accompagne les initiatives de la région Tanger-Tétouan en œuvrant pour des projets structurants en partenariat avec les collectivités locales, les institutions gouvernementales et les associations locales.

Les actions de la Fondation sont principalement axées sur les domaines de l'Education, la Santé, la Formation Professionnelle et Socioculturel. Le groupe Tanger Med s'est engagé dans une démarche persévérente en faveur du développement durable en adoptant une approche écologiquement responsable pour la préservation et la protection de l'environnement.



Port of the month



TANGER MED

a leader and a port performance model in Africa

Research and rewriting by Pascaline ODOUBOUROU

source & photos : tangermed.ma / tmpa.ma



Port of the month



Tanger Med is in Africa the port of all records. A logistics hub, that in addition to its *world-class port complex*, offers : A regional platform of industrial competitiveness with *The Industrial platform Tanger Med*, a range of efficient and innovative services with *Tanger med services* while taking its social responsibility and sustainable development to heart through the *Tanger Med Foundation*. 1st port in Africa since 2017, in front of Port-Said (Egypt) and Durban (South Africa); with the entry into service of Tanger Med 2 this year, it became the 1st port capacity in the Mediterranean.

Tanger Med , is connected to more than 180 Global Ports, and has processing capacities for 9 million containers, 7 million passengers, 700,000 trucks and 1 million vehicles. It also has more than 900 companies, representing an annual turnover of EUR 7,300 in various sectors such as automotive, aeronautics, logistics, textiles and commerce.

Here we make a brief presentation of this model of port performance, which seduces and receives visits from presidents, princes etc. from all over. We also invite you to visit www.tangermed.ma and www.tmpa.ma for more details.



Port of the month

Le complexe portuaire Tanger Med

Covering over 1,000 ha, the Tanger Med port complex is an efficient and truly integrated port platform around complementary activities of transhipment, import/export, value-added logistics, and marine and port services. It is organized in 5 main components:



- **TANGER MED PORT 1**, consisting of two container terminals : CT1 (Traffic: 1.6 million TEU - Quay length: 800 m) et CT2 (Traffic: 1.4 million TEU - Quay length: 800 m); a Railway terminal (*10 ha terminal with 3 lanes of 800 m long - Annual capacity: 400 000 TEU*), an Oil Terminal (*12 hectares dedicated to storage, bunkering, transhipment and export of refined products*); Bulk and miscellaneous terminal (*5 hectares dedicated to import / export traffic related to the operations of the industrial companies located in the region*), and a Vehicle terminal (*Nominal capacity of 1 M vehicles per year - 20 hectares in total, including 7 "common user"*)



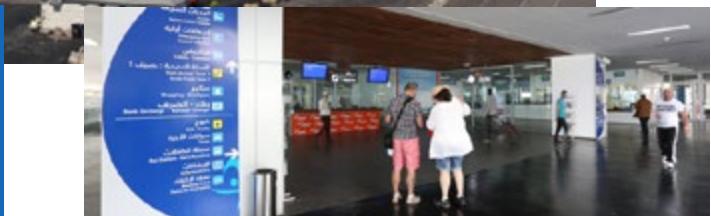
Port of the month



- **TANGER MED PORT 2:** 4.8 km of dikes, a basin with an area of 160 hectares of earth platform fully earned on the sea. With a docking capacity of 7 mega-container ships, the port eventually totals 2.8 km of breakwaters with depths reaching -18 meters. It has two container terminals : CT3 (Traffic: 1.4 million TEU - Quay length: 800 m) et CT4 (Traffic: 5 million TEU - Quay length: 2000 m).



• Port Tanger Med Passengers (Passengers and Ro-Ro Port): which includes border access and inspection areas, passengers and TIR loading docks, regulatory areas, and the ferry terminal

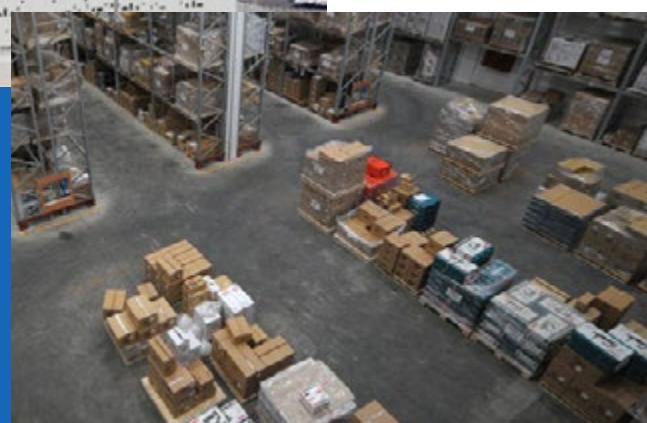




Port of the month



•**Logistics Free Zone.** With a surface area of 250 hectares, the Tanger Med Free Trade Zone offers rental of a complete range of warehouses, offices and bare serviced land, where the processing operations of goods such as labeling and assembly can be carried out.



•**Tanger Med Port Center (The Tanger Med Business Center):** dedicated to the reception of companies and the localization of the subjacent activities, necessary for the management of the entire port Tanger Med.



Port of the month



Tanger Med, through several ship-owners, provides regular services serving more than 180 ports and 70 countries on the 5 continents.

The Tanger Med port is for example at 10 days from America and 20 days from China. Hub of Africa, it serves nearly 35 ports and 21 countries in West Africa thanks to weekly connections. A maritime bridge between Europe and Africa, Tanger Med port allows a crossing of the strait by ferry in less than 45 minutes.

More than a port, the Tanger Med complex is an integrated logistics and indus-

trial platform, connected to a multimodal transport network (highway and expressway links) for the transport of goods and people to all economic regions of the Kingdom.

The operation of terminals as well as of all port activities is carried out under concession contracts, by operators renowned worldwide. Tanger Med port is home to the world's largest weapons (Maersk, CMA CGM, MSC ...) as well as port leaders such as APM TERMINALS and EUROGATE.



Port of the month



In 2008, in order to optimise the operational efficiency of TMSA's two core businesses – the port and business zones – and to increase its development capabilities, TMSA initiated a spin-off process that led to the creation of a subsidiary dedicated to the port's activity, the company Tanger Med Port Authority SA.

In January 2010, Tanger Med Port Authority was transferred by decree-law all the public missions and prerogatives relating to the management and development of the port complex and has been acting since then as the Port Authority of Tanger Med port.

The Port Authority of Tanger Med focuses its missions on the management and development of infrastructures, the coordination and animation of the port community and guarantees the reliability and performance of the services provided to the port platform's clients.

- **Construction and maintenance of the port infrastructure (dikes, dredging and docking works)**
- **Development of the port complex's activities and capacities**
- **Licensing authority or leading the live operation of port terminals and activities of public service nature**
- **Organisation and regulation of relations and exchanges between the actors of the port community**
- **Promotion of Tanger Med port as a whole**
- **A port police function through the captaincy in charge of the safety and security of the complex.**

Apart from the Tanger Med Passenger and Ro-ro port, the main port activities of Tanger Med's complex are entrusted to renowned national and international private operators who, under concession contracts, invest in the superstructures and equipment of the port and provide services that meet the international standards of quality, safety and security.



Port of the month

Tanger Med Industrial plateform



Tanger Med Industrial plateform is part of a long-term development vision, dedicated base at 50 Millions m², with the creation of a network of industrial and logistics parks planned according to the best international standards and benchmarks. This regional competitiveness hub currently counts over 900 companies trading in export-oriented activities, and more than 75,000 jobs mainly focused on industrial and logistics activities carried out by international leading actors of sectors such as aeronautics, automotive, textile, logistics and electronics.



Port of the month

Tanger Med Services

Tanger Med services comprises a cluster of competencies around three key and critical businesses by developing and managing major infrastructure projects.



•**The engineering division**, developed around Tanger Med Engineering, brings together more than 50 engineers who work in the design and dimensioning of major infrastructure projects: Port, industrial zones, shipyard, in Morocco and abroad.

•**The Technologies division**, led by Cires Technologies, focuses on cloud, security and connectivity. Cires realizes projects with a large technological dimension of video surveillance and security port and airport, urban video surveillance, network management and complex sites in terms of connectivity.



•**The water and electricity distribution division**, supported by Tanger Med Utilities, aims to complement and perfect the range of services offered within the developed and managed areas, by Tanger Med. Tanger Med Utilities provides water and electricity distribution services, network availability, maintenance of lighting systems and services to ships. Equipped with the best professional standards and the best equipment, Tanger Med Utilities also develops innovative solutions related to energy efficiency.



Port of the month

Fondation Tanger Med



GREEN PORT

GREEN ZONES

27 PROJETS RÉALISÉS

BIODIVERSITÉ GESTION ÉCO RESPONSABLE ENERGIES RENOUVELABLES EFFICACITÉ ENERGÉTIQUE

PREMIER PORT AFRICAIN À OBTENIR LE LABEL ECOPORT

NOS CERTIFICATIONS

ECO-PORT, RSE, OHSAS 18001, ISO 14001, ISO 9001

The **Tanger Med Foundation** for human development consolidates the TMSA Group's strategy in terms of social responsibility and sustainable development. Created in May 2007, the Foundation supports community-based associative initiatives in the Tangier-Tetouan region. Tanger Med Foundation supports different association related initiatives in the North region of

Morocco in partnership with local authorities and government institutions focusing on four main pillars: Education, Healthcare, Professional Training and Social. The Tanger Med Group is committed to a proactive procedure for a sustainable development by adopting an environmentally responsible approach to preserve and protect the environment.



Portrait

Kitack Lim, Secrétaire général de l'Organisation Maritime Internationale (OMI)



M. Lim est né à Masan (République de Corée), dans la province du Gyeongsangnam-do. En 1977, il obtient son diplôme en sciences nautiques à l'Université maritime de Corée (Korea Maritime and Ocean University, KMOU) de Busan. Il travaille à bord de plusieurs navires en tant qu'officier de la marine coréenne, ainsi que pour une compagnie maritime internationale. En 1985, il rejoint l'Administration portuaire et maritime de Corée (Korea Maritime and Port Administration) tout en poursuivant ses études auprès de l'école supérieure d'administration de l'Université de Yonsei, où il obtient un master en 1990. Il suit ensuite des études en administration maritime auprès de l'Université maritime mondiale (UMM), où il obtient un master. De 1995 à 1998, il suit un programme de doctorat en droit international auprès de la KMOU.

En 1986, M. Lim commence à assister aux réunions de l'OMI pour le compte de la délégation de la République de Corée, puis il s'engage dans des activités visant à promouvoir la sécurité maritime par le biais d'une application efficace des Conventions de l'OMI dans son propre pays et dans d'autres États Membres du continent asiatique. En 2001, il est élu Président du Sous-comité de l'application des instruments par l'État du pavillon (Sous-comité FSI) – aujourd'hui devenu le Sous-comité de l'application des instruments de l'OMI (Sous-comité III). En 2004, il est élu Président du Mémorandum d'entente de Tokyo sur le contrôle des navires par l'État du port.

En 2006, M. Lim est nommé Directeur général du Bureau de la sécurité maritime (Maritime Safety Bureau) du Ministère de l'aménagement du territoire, des transports et des affaires maritimes (MLTM). Il est ensuite nommé Attaché maritime auprès de l'ambassade de la République de Corée à Londres. Il dirige également, en tant que Représentant permanent suppléant

auprès de l'OMI, l'ensemble des travaux en lien avec l'Organisation pour le compte de la République de Corée, poste qu'il occupera jusqu'au mois d'août 2009. À la suite de cela, M. Kitack Lim est de nouveau nommé Directeur général du Bureau de la sécurité maritime du MLTM. En mars 2011, M. Lim est nommé commissaire du Tribunal coréen de la sécurité maritime (Korean Maritime Safety Tribunal, KMST). Enfin, à partir de juillet 2012, il assume la fonction de Président de l'Autorité portuaire de Busan avant de devenir, en janvier 2016, Secrétaire général de l'Organisation Maritime Internationale (OMI). Il fut élu Secrétaire général de l'Organisation lors de la cent-quatorzième session du Conseil de l'OMI, au mois de juin 2015, pour un mandat d'une durée de quatre ans à compter du 1^{er} janvier 2016. Son élection a été approuvée par l'Assemblée de l'OMI lors de sa vingt-neuvième session, au mois de novembre 2015. M. Kitack Lim est le huitième Secrétaire général élu de l'Organisation Maritime Internationale.



"...M. Kitack Lim (République de Corée) est le huitième Secrétaire général élu de l'Organisation Maritime Internationale..."



Portrait

Kitack Lim,
Secretary-General,
International
Maritime
Organization
(IMO)



Mr. Lim was born in Masan, Gyeongsangnam-do, in the Republic of Korea. He majored in nautical science at the Korea Maritime and Ocean University (KMOU), Busan, graduating in 1977. He worked on ships as a Korean naval officer and for an international shipping company. He joined the Korea Maritime and Port Administration in 1985, while continuing with further studies at the Graduate School of Administration, Yonsei University, obtaining a Master's Degree in 1990. He then studied maritime administration at the World Maritime University (WMU), graduating with a master's degree. From 1995 he attended a doctoral program for international law at KMOU, completing course work in 1998.

Mr. Lim began attending IMO meetings as part of the Republic of Korea's delegation in 1986 and he engaged in activities to promote maritime safety through effective implementation of IMO conventions in his country and other IMO Member States in the Asian region. He was elected Chair of IMO's Sub-Committee on Flag State Implementation (FSI - now III) in 2001 and of the Tokyo Memorandum on Port State Control in 2004.

In 2006, Mr. Lim was appointed Director General of the Maritime Safety Bureau of the Ministry of Land, Transport and Maritime Affairs (MLTM) and then as a Senior Maritime Attaché at the Embassy of the Republic of Korea in London and led all IMO work for the Republic of Korea, serving as an Alternate Permanent Representative to IMO up to August 2009.

Following that, he was re-appointed Director General for Maritime Safety Bureau (MLTM).

In March 2011, Mr. Lim was appointed Commissioner of the Korean Maritime Safety Tribunal (KMST). In July 2012, he assumed the position of President of Busan Port Authority, until January 2016 when he took up his appointment as Secretary-General of IMO.

He was elected Secretary-General of the Organization at the 114th session of the IMO Council in June 2015 for a four-year period beginning 1 January 2016. The election was endorsed by the IMO's Assembly at its 29th session in November 2015.

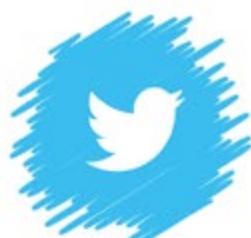
Mr. Kitack Lim is the eighth elected Secretary-General of the International Maritime Organization.



**"...Mr. Kitack Lim
is the eighth
elected
Secretary-General
of the International
Maritime
Organization."**



Follow us
Rejoignez-nous
sur les réseaux



MaritimAfrica



La guerre amicale et silencieuse entre les ports africains

par Pascaline ODOUBOUROU

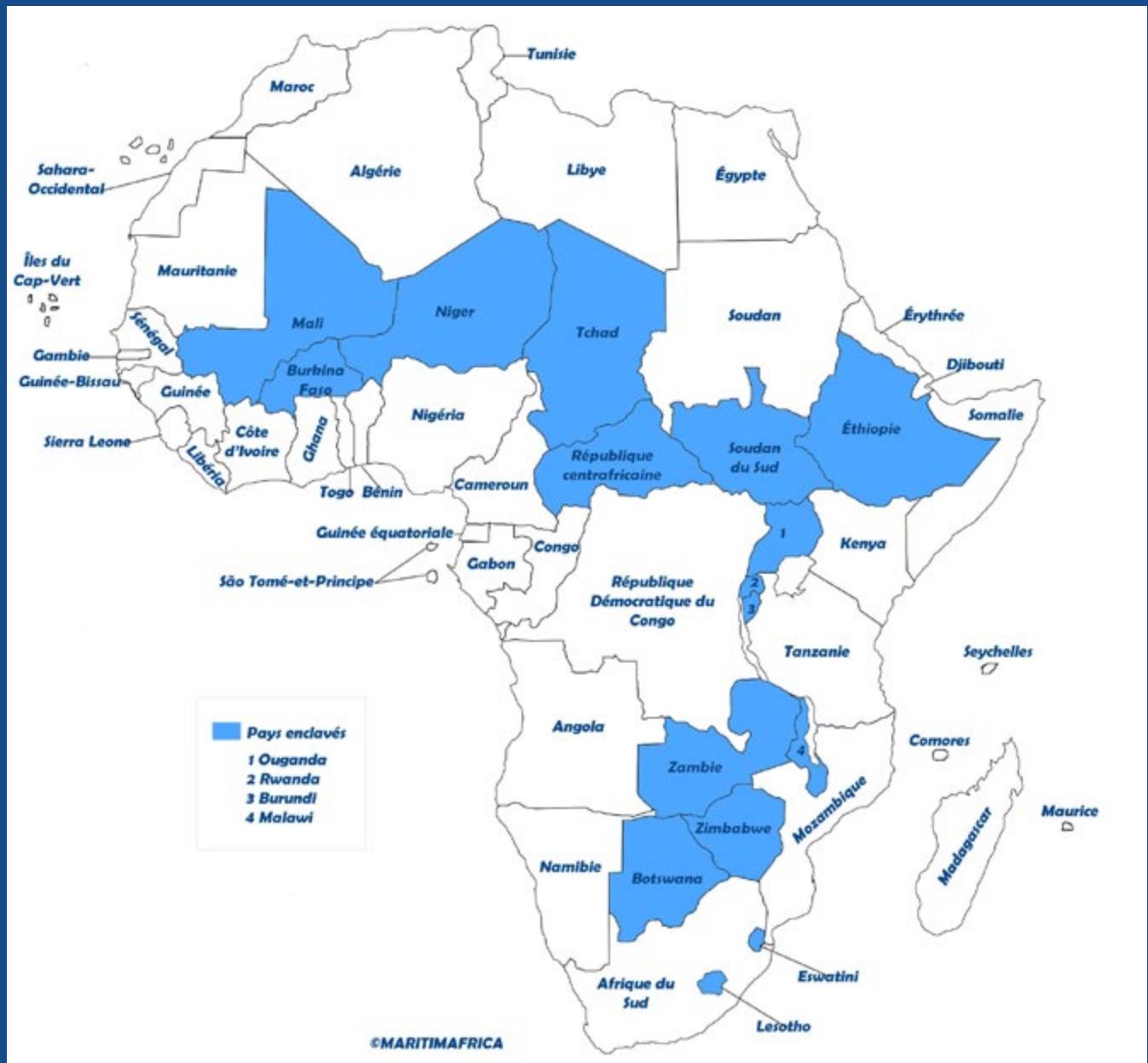
Depuis bien des années, il existe une concurrence entre les ports maritimes africains. Cette concurrence, menée par les autorités portuaires, se joue cependant de façon amicale et silencieuse. Dans cette bataille interportuaire, les autorités portuaires ont mis en place de rudes stratégies commerciales visant à attirer plus de trafic, et parfois à en détourner chez leurs concurrents.

Cette rivalité se joue notamment d'une part sur :

- la situation géographique
- la sécurité et la sûreté du port et de ses installations ;
- la facilité des procédures administratives et douanières ;
- les tarifs portuaires (redevance, frais de port, etc.) ;
- la rapidité des opérations de manutention (cadence) ;
- le délai d'attente des navires en rade ;
- la longueur des quais ainsi que leurs profondeurs
- la capacité de stockage (entrepôt, magasin, terre-plein, etc.)
- les dessertes routières et ferroviaires (route, rail)
- etc. En gros tout ce qui conduit à jauger la compétitivité d'un port.

D'autre part, elle a lieu sur la desserte des pays sans façade maritime dite pays de l'hinterland. On note un total de 16 pays africains sans façade maritime répartis comme suit :

- ***en Afrique de l'Ouest, au nombre de 3 à savoir*** : le Burkina Faso, le Mali et le Niger ;
- ***en Afrique Australe, au nombre de 6 à savoir*** : le Botswana, le Lesotho, le Malawi, le Swaziland, la Zambie et le Zimbabwe ;
- ***en Afrique de l'Est, un total de 4 à savoir*** : l'Éthiopie, l'Ouganda, le Rwanda et le Soudan du Sud ;
- ***au centre, au nombre de 3 à savoir*** : le Burundi, la République Centrafricaine et le Tchad.



En fait, cette concurrence vise à gagner le marché du transit des marchandises des pays de l'hinterland représentant une part non négligeable dans le commerce africain (en termes de trafic des marchandises).

“..Toutefois, cette compétition n’empêche pas les ports maritimes africains de s’entraider mutuellement..”

Toutefois, cette compétition n’empêche pas les ports maritimes africains de s’entraider mutuellement, n’hésitant pas à solliciter les compétences de leurs concurrents. Comme ce fut le cas du Port Autonome de Dakar (PAD), au Sénégal, qui confronté à un problème de congestion portuaire n’a pas hésité à se tourner vers son homologue, le Port Autonome de Cotonou (PAC) qui a réussi à mettre en place un système de gestion des flux des camions basé sur la dématérialisation des procédures d’enlèvement des marchandises. Ce système, adossé au Guichet Unique Portuaire automatisé (GUP@) a permis au Port de Cotonou de se débarrasser de la congestion.

Cette entraide mutuelle, se traduit également par le regroupement des ports maritimes africains dans des organisations telles que :

- *l’AGPAOC (Association de Gestion des Ports de l’Afrique de l’Ouest et du Centre),*

une organisation économique intergouvernementale sous-régionale, créée lors de l’Assemblée inaugurale historique d’octobre 1972 à Freetown en Sierra Leone ;

- *l’AGPAEA (Association de Gestion des Ports de l’Afrique de l’Est et Australe)* : organisme intergouvernemental à but non lucratif, créé dans l’objectif de renforcer les relations entre ses ports membres en vue de promouvoir la coopération régionale et, par la suite, l’intégration régionale ;

- *l’UAPNA (Union des Administrations Portuaires du Nord de l’Afrique)* créée sur l’initiative de la Commission Economique de l’Afrique, relevant des Nations Unies, à l’issue de la Conférence des ministres africains des transports, tenue en juin 1974 à Alexandrie en Égypte;

- *l’APCP (Association Panafricaine de Coopération Portuaire)* qui est une fédération de trois associations portuaires l’AGPAOC, l’AGPAEA et l’UAPNA.

La concurrence interportuaire bien qu’existant, présente cependant un avantage bénéfique au développement du continent africain, poussant les ports à être plus compétitifs.



The friendly and silent war between african ports

By Pascaline ODOUBOUROU

For many years, there has been a competition between African seaports. This competition, led by the port authorities, is however played out in a friendly and silent way. In this interportral battle, port authorities have put in place tough commercial strategies aimed at attracting more traffic, and sometimes diverting it from their competitors.

This rivalry is played in particular on:

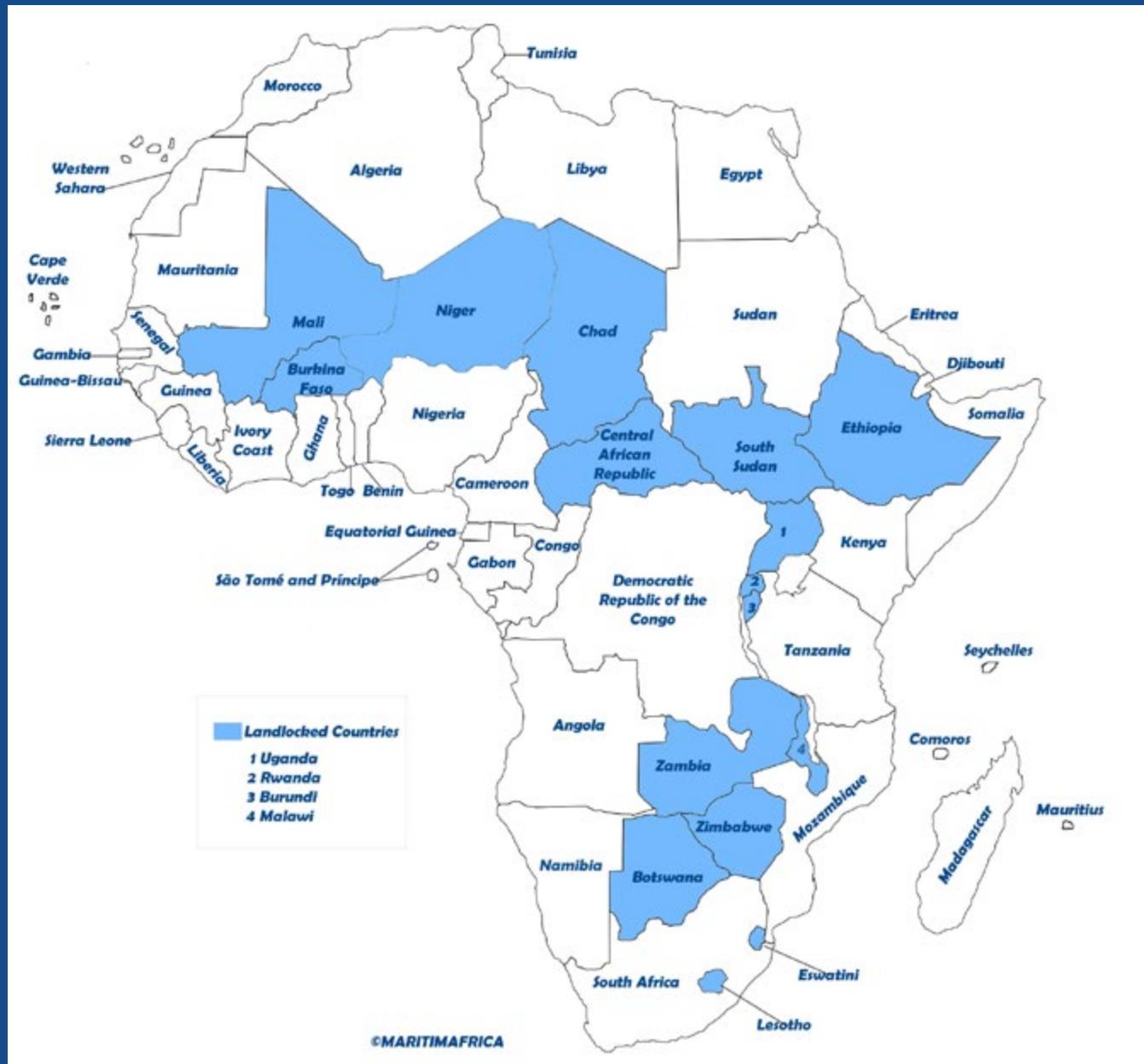
- geographical location
- safety and security of the port and its facilities;
- ease of administrative and customs procedures;
- port tariffs (royalty, postage, etc.);
- speed of handling operations (rythm);
- waiting time for vessels in a strand;
- length of the platforms and their depths
- storage capacity (warehouse, store, floor, etc.)
- road and rail services (road, rail)
- etc. basically everything that leads to the assessment of a port's competitiveness.

On the other hand, it takes place on services to countries without a sea front known as hinterland countries. We have in total 16 African countries without a seafront, distributed as follows:

- in West Africa, there are three: Burkina Faso, Mali and Niger;
- in Southern Africa, there are six: Botswana, Lesotho, Malawi, Swaziland, Zambia and Zimbabwe;
- in East Africa, a total of 4, namely: Ethiopia, Uganda, Rwanda and South Sudan;
- in the centre, there are three: Burundi, Central African Republic and Chad.



FOCUS



This competition is intended to manipulate the transit of goods from the Hinterland countries, representing a significant share of African trade (in terms of goods traffic).

“..However, this competition does not prevent African seaports from helping each other..”

However, this competition does not prevent African seaports from helping each other, not hesitating to solicit the skills of their competitors. As was the case of the Dakar Port Authority, in Senegal, which faced a problem of port congestion, and did not hesitate to turn to its counterpart, the Cotonou Port Authority which has succeeded in establishing a truck flow management system based on the dematerialisation of goods removal procedures. This system backed up by the Automated Port Single Window has enabled the Port of Cotonou to get rid of congestion.

This mutual assistance is also reflected in the grouping of African seaports in organizations such as:

- **PMAWCA (Ports Management Association of West and Central Africa)**, a sub-regional intergovernmental economic organization created at the historic Inaugural Assembly in October 1972 in Freetown, Sierra Leone ;

- **PMAESA (Port Management Association of Eastern and Southern Africa)**: a non-profit intergovernmental organization established with the objective of strengthening relations between its member ports with the aim of promoting regional cooperation and, subsequently, regional integration ;

- **UAPNA (Port Management Union of North Africa)** established on the initiative of the African Economic Commission, under the umbrella of the United Nations, following the Conference of African Ministers of Transport, held in June 1974 in Alexandria, Egypt ;

- **APCP (Pan-african Association for Port Co-operation)** which is a federation of three port associations the PMAWCA, the PMAESA and the UAPNA.

The interportuary competition, although existing, nevertheless has a beneficial advantage on the development of the African continent, pushing the ports to improve their services in order to be more competitive.



Métier du mois



À la découverte du métier d'officier de port et d'ASIP avec Mme Racky KANE en service au Port Autonome de Dakar

propos recueillis par Pascaline ODOUBOUROU

1/ Présentez-vous à nos lecteurs ? -

Je m'appelle Mme TALLA Racky KANE. Je suis sortie de l'École Maritime de Bou-Ismail en Algérie avec le diplôme d'Officier de Port après un Bac S2. Actuellement, je suis au Port Autonome de Dakar (Sénégal) en tant qu'Officier de Port Adjoint, mais aussi Agent de Sécurité de l'Installation Portuaire (ASIP) au niveau du port de pêche (môle 10).

2/ Présentez-nous le poste que vous occupez ? -

J'occupe le poste d'ASIP au niveau du Centre Opérationnel Polyvalent (COP) (Service Sécurité). En tant qu'ASIP, il y a pas mal d'attributions que je peux énumérer concernant mes missions : **-veiller à l'élaboration et à la mise à jour de l'évaluation de sécurité et du plan de sécurité de l'installation portuaire (PFSP) ;**



Métier du mois

- mettre en œuvre les dispositions des plans de sûreté dans le domaine portuaire en relation avec la station de pilotage, la capitainerie et concession d'installation portuaire et les administrations chargées de la gestion de la sûreté dans le domaine portuaire. Cependant, il y a aussi l'organisation des tests, c'est-à-dire des drill (entraînement) et des exercices conformément aux dispositions du plan de sûreté de l'installation portuaire (PFSP) ;
- procéder à des inspections de sûreté régulières de l'Installation Portuaire (IP) pour s'assurer que les mesures de sûreté restent appropriées ;
- recommander et incorporer des modifications nécessaires au plan de sûreté de l'IP pour en rectifier les lacunes et mettre à jour les plans en tenant compte des changements pertinents affectant l'installation.
- accroître la prise de conscience de la sûreté et la vigilance du personnel de l'IP ;
- veiller à ce que le personnel responsable de la sûreté de l'installation ait reçu une formation adéquate, c'est-à-dire les gardes de sûreté ;
- rendre compte au chef de service et tenir un registre des événements qui menacent la sûreté de l'installation, c'est-à-dire Rapport des incidences de sûreté ;
- coordonner la mise en œuvre du plan de sûreté de l'installation avec le ou les

agents de sûreté compétents de la compagnie du navire ;
-s'assurer de la coordination avec les services de sûreté ;
-s'assurer que les consignes données aux personnels chargés de la sûreté de l'installation sont respectées ;
-s'assurer que le matériel de sûreté est correctement utilisé, mis à l'essai, entretenu, étalonné ;
-aider aussi l'agent de sûreté du navire à confirmer ses demandes d'identité des personnes cherchant à monter à bord du navire ;
Bref, en tant qu'agent de sûreté nous avons l'obligation de mettre en œuvre le Code ISPS au niveau de l'IP. C'est-à-dire, nous avons le devoir d'assurer la sécurité préventive.

3/ Quels sont les challenges auxquels vous faites face à ce poste ? - Vous savez le Code ISPS est nouveau (2004). Les usagers ne sont pas habitués à de telles mesures, c'est-à-dire les contrôles supplémentaires. Avant le Code ISPS, les contrôles s'effectuaient seulement au niveau des barrières douanières. Maintenant avec le code ISPS, il y a aussi un autre contrôle au niveau de l'entrée des installations portuaires. Les usagers n'étant pas habitués à ce nouveau dispositif, il faut assez de patience pour les sensibiliser et les amener à suivre les règles.



Métier du mois

4/ Quels sont les challenges auxquels vous faites face en tant que femme dans le domaine du maritime en général ? - En tant que femme officier, ou femme ASIP, exerçant un « boulot d'homme » (comme les gens ont l'habitude de le dire), je ne rencontre pas de problème sur le plan du travail que ce soit au bureau ou sur le terrain. Je peux quand même dire que ce n'est pas facile d'être femme officier et femme mère au foyer avec des enfants en bas âge (ou qui sont encore au lait maternel.). C'est souvent difficile parfois côté famille, surtout lorsque tu dois travailler toute la semaine et parfois le samedi et le dimanche, ou rentrer tardivement à la maison, souvent à cause d'incident survenu au travail. Mais, côté boulot ça va. Dieu merci. Nous formons une bonne équipe avec mes collègues. Il y a vraiment l'esprit d'équipe.

5/ Quels sont les diplômes à avoir pour pouvoir occuper ce poste ? - En ce qui concerne les diplômes, il faut une formation adéquate, adaptée. Pour être ASIP, il y a une formation obligatoire à faire. Il faut d'abord avoir le certificat ISPS. C'est une formation payante de quelques jours (environ moins d'une semaine) délivrés par des organismes reconnus. C'est une formation un peu chère, mais souvent payer par l'employeur.

6/ Quelles sont les qualités personnelles indispensables pour occuper ce poste ?- En ce qui concerne les qualités indispensables pour occuper ce poste, il faut d'abord la formation. Ensuite la disponibilité, une rigueur et surtout la volonté. Il faut être disponible surtout, car on peut t'appeler à n'importe quelle heure (ex : 22 h, 23 h) chez toi.

7/ Votre mot de fin. - D'abord, je vous remercie d'avoir pensé à moi. Ça m'a beaucoup touché. Merci beaucoup à Pascaline Odoubourou la fondatrice et rédactrice en chef. Merci à toute l'équipe de MARITIMAFRICA. Un petit message envers les femmes, mes sœurs : « Soyez brave, courageuse, battez-vous dans la vie. Sachez que dans la vie, il faut se battre. Ne baissez jamais les bras, car la vie est une bataille. Tout vient à point, à ceux qui savent attendre. Ne vous sous-estimez jamais. Dites-vous toujours que vous pouvez le faire... Ayez aussi de la volonté. Il faut seulement garder la dignité, la tête haute ».



Toute l'information

du maritime en
Afrique en un seul clic

www.maritimafrika.com

Maritimafrika



Profession of the month



Discovering the occupation of Port Officer and PFSO with Mrs. Racky KANE in service at the Dakar Port Authority

interview by Pascaline ODOUBOUROU

1/Do introduce yourself to our readers?

- My name is Mrs. TALLA Racky KANE. I graduated from the Maritime School of Bou-Ismail in Algeria with the diploma of Port Officer after completing the secondary school. Currently, I am at the Dakar Port Authority (Senegal) as Deputy Port Officer but also Port Facility Security Officer (PFSO) at the fishing port (Mole10).

2/ Introduce us to the position you hold? - I hold the position of PFSO at the multi-purpose operational center (Security Service) level. As an PFSO, there is quite a bit of attribution that I can list regarding my missions :

-Ensure the development and update of the security assessment and Port Facility Security Plan (PFSP);



Profession of the month

-Implement the provisions of the security plans in the port area in relation to the pilot station, the harbour master's office, and concession of port facilities and the authorities in charge of the security management within the harbour. However, there is also the organisation of the tests, that is, of the drill (training) and the exercises according to the provisions of the PFSP;

- Carry out regular security inspections of the Port Facility to ensure that security measures remain appropriate;

-Recommend and incorporate necessary changes to the PFSP to address deficiencies and update plans to reflect relevant changes to the facility;

-Increase security awareness and vigilance of the Port Facility personnel;

-Ensure that facility security personnel have received adequate training, i.e., security guards;

-Report to the department head and maintain a record of events that threaten the security of the facility, i.e., Security Impact Report;

-Coordinate the implementation of the facility security plan with the appropriate security officer(s) of the ship's company;

-Ensure coordination with security services;

-Ensure that instructions given to facility security personnel are followed;

-Ensure that security equipment is properly used, tested, maintained, calibrated;

-Also assist the ship security officer in confirming their requests for identity of persons seeking to board the ship;

In short, as a security officer we have an obligation to implement the ISPS Code at the Port facility level. That is, we have a duty to ensure preventive safety.

3/ What are the challenges you face in this position? - You know the ISPS Code is new (2004). Users are not used to such measures, that is to say the additional controls. Prior to the ISPS Code, the checks were carried out only at the level of customs barriers. Now with the ISPS code, there is also another control at the entry level of the port facilities. Since users are not used to this new system, it takes enough patience to make them aware of and follow the rules.



Profession of the month

4/ What are the challenges you face as a woman in the maritime field in general?

As a female officer, or PFSO woman, doing a “man’s job” (as people usually say), I don’t have a problem at the office or in the field. I can however say that it is not easy to be an officer and a mother with a young child (or who are still in breast milk). It is often difficult sometimes on the family side, especially when you have to work all week and sometimes Saturday and Sunday, or come home late, often because of an incident at work. But work is fine. Thank God. We build a good team with my colleagues. There is real team spirit.

5/ What are the qualifications required for this position?

With regard to diplomas, we need adequate and adapted training. To be PFSO, there is mandatory training to do. You have to have the ISPS certificate first. It is a paid training of few days (about less than a week) delivered by recognized organizations. The training is a little bit expensive, but often paid for by the employer.

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

In terms of the qualifications that are required for this position, training is the first step. Then availability, rigour and above all the will. You must be available especially, because you can have a call at any time (e.g.: 10 PM, 11 PM) at your home.

7/ Your closing remarks.

First of all, thank you for choosing me. I am very touched. A big thank to Pascaline Odouborou, the founder and editor-in-chief. I thank you to the entire team of MARITIMAFRICA. A small message to the women, my sisters: Be brave, courageous, fight in life. Know that in life, you must fight. Never give up, because life is a battle. Everything comes at the right time, to those who know how to wait. Never underestimate yourself. Always tell yourself that you can do it... Have a strong will too. You just have to keep your dignity high”.



All the Africa
Maritime
information in one click
www.maritimafrica.com





INSTITUTION MARITIME



The Port Management Association of Eastern and Southern Africa (PMAESA)

The Port Management Association of Eastern and Southern Africa (PMAESA) was first established as the Port Management Association of Eastern Africa, in 1973, under the United Nations Economic Commission for Africa (UNECA). This followed a recommendation at a meeting of African transport ministers in Tunisia in February 1971. PMAESA is a non-profit-making, intergovernmental organization made up of Port Operators, Government, Line Ministries, Logistics and Maritime Service Providers and other port and shipping stakeholders from the regions of Eastern, Western and Southern African and the Indian Ocean

PMAESA main objective is to strengthen relations among member ports with the aim of promoting regional cooperation and subsequently regional Integration. The association offers a framework for the exchange of informations and Ideas among members. It aims to create an enabling environment whereby members can interface with one another in port, transport and trade areas. PMAESA also works towards improving conditions of operation and management of ports in its region of coverage with a view to enhancing their productivity.

COMMON INTERESTS :

PMAESA seeks to maintain relations with other port authorities or associations, regional and international organizations and governments of the region to hold discussions on matters of common interest. The PMAESA Secretariat, based in

Mombasa, Kenya, was set up to co-ordinate the activities of the association.

The organization's main areas of activity are:

- Maritime safety and protection of the marine environment**
- Transit transport**
- Port operations issues such as port statistics**
- Public sector / private sector partnership**
- Communication**
- Cruise Industry**
- Regional cooperation.**

Since its inception, PMAESA has endeavored to forge links among its member countries in order to fulfil its ambitions.



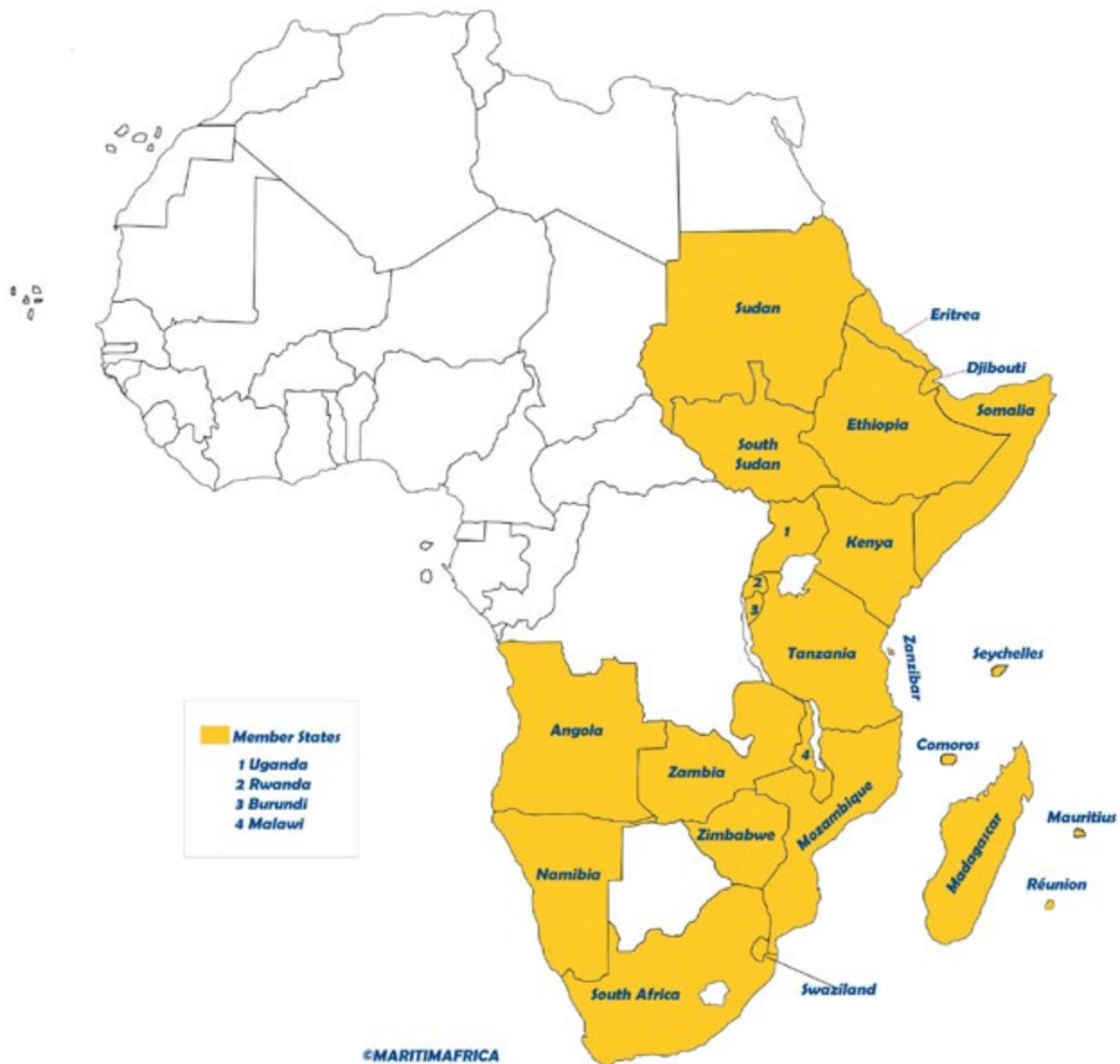
INSTITUTION MARITIME

The membership of the PMAESA Board currently is as follows:

- Chairman – Ministry of Transport, Works, Supply and Communications, Zambia
- 1st Vice Chairman – Seychelles Ports Authority (Seychelles)
- 2nd Vice Chairman – Sea Ports Corporation, Sudan
- Treasurer and Ex Officio Board Member – Kenya Ports Authority (Kenya)
- 1st Member – Transnet National Ports Authority (South Africa)
- 2nd Member and Immediate Past Chair: Namibian Ports Authority (Namibia)

PMAESA Member States include:

Angola - Burundi - Comoros
Djibouti - Eritrea - Ethiopia
Kenya - Madagascar - Malawi
- Mauritius - Mozambique
Namibia - Réunion - Rwanda
Seychelles - Somalia - South Africa
South Sudan - Sudan - Swaziland
Tanzania - Uganda - Zambia
- Zanzibar - Zimbabwe





INSTITUTION MARITIME



The Port Management Association of Eastern and Southern Africa (PMAESA)

L'Association de Gestion des Ports de l'Afrique de l'Est et Australe (AGPAEA) a été créée en 1973 sous l'égide de la Commission Économique des Nations Unies pour l'Afrique (CENUA). Cela faisait suite à une recommandation formulée lors d'une réunion des ministres africains des transports en Tunisie en février 1971. L'AGPAEA est une organisation intergouvernementale à but non lucratif composée d'opérateurs portuaires, de ministères d'exécution gouvernementaux, de fournisseurs de services logistiques et maritimes et d'autres intervenants portuaires et du transport maritime des régions de l'Est, d'Afrique de l'Ouest et australe et océan Indien.

L'objectif principal de l'AGPAEA est de renforcer les relations entre les ports membres en vue de promouvoir la coopération régionale et, par la suite, l'intégration régionale. L'association offre un cadre pour l'échange d'informations et d'idées entre les membres. Elle vise à créer un environnement propice dans lequel les membres peuvent interagir les uns avec les autres dans les domaines du port, des transports et du commerce. L'AGPAEA travaille également à l'amélioration des conditions d'exploitation et de gestion des ports dans sa région de couverture en vue d'améliorer leur productivité.

INTÉRÊTS COMMUNS :

L'AGPAEA cherche à entretenir des relations avec d'autres administrations ou associations portuaires, des organisations régionales et internationales et des gouvernements de la région afin de tenir des

discussions sur des questions d'intérêt commun. Le Secrétariat de l'AGPAEA, basé à Mombasa, au Kenya, a été créé pour coordonner les activités de l'association.

Les principaux domaines d'activité de l'organisation sont les suivants :

- Sécurité maritime et protection du milieu marin
- Transport en transit
- Questions relatives à l'exploitation des ports, comme les statistiques portuaires
- Partenariat entre le secteur public et le secteur privé
- Communication
- Industrie des croisières
- Coopération régionale.

Depuis sa création, la PMAESA s'est efforcée de tisser des liens entre ses pays membres afin de réaliser les ambitions de l'association.



INSTITUTION MARITIME

Le Conseil d'administration de la PMAESA est actuellement composé des membres suivants :

- Président : Ministère des Transports, des Travaux, de l'Approvisionnement et des Communications, Zambie
- 1er vice-président : Seychelles Ports Authority (Seychelles)
- 2e vice-président : Sea Ports Corporation, Soudan
- Trésorier et membre d'office du conseil d'administration : Kenya Ports Authority (Kenya)
- 1er membre : Transnet National Ports Authority (Afrique du Sud)
- 2e membre et président sortant : Namibian Ports Authority (Namibie)

Les États membres du PMAESA comprennent :

Angola - Burundi - Comores
Djibouti - Erythrée - Ethiopie
Kenya - Madagascar - Malawi
- Îles Maurice - Mozambique
Namibie - Réunion - Rwanda
Seychelles - Somalie - Afrique
du Sud Soudan du Sud - Sou-
dan - Swaziland
Tanzanie - Ouganda - Zambie
- Zanzibar - Zimbabwe





Commandant Abdel Kader Geilani DAFFE,

« C'est un métier quand on y plonge, il faut l'aimer »

Commandant de port à la retraite, Mr Abdel Kader Geilani Daffe, a bien voulu remonter le temps avec notre rédactrice-en-chef et partager avec elle, les moments forts de son parcours riche entre les océans et les ports à travers le monde

propos recueillis par Pascaline ODOUBOIROU



1. Bonjour Commandant Adel Kader Daffe, pouvez-vous vous présenter à nos chers lecteurs?

Je m'appelle Abdel Kader Geilani DAFE. Je suis Capitaine au long cours de formation, professeur, je suis marié et père de 3 enfants.

2. Comment votre carrière de Commandant a-t-il débuté?

Après mon diplôme de Capitaine au long cours, j'ai été embauché à la compagnie

nationale algérienne de navigation comme coopérant français, où j'ai travaillé en tant que Lieutenant, second capitaine, et commandant. J'y ai exercé comme commandant de navire pendant environ 10 ans avant de quitter pour venir au Port Autonome de Dakar (PAD) pour remplacer un coopérant Français, Mr Daniel HUCHET. J'ai été donc commandant adjoint du port, ensuite commandant de port, pendant 30 ans.



3. Quelles sont les qualités à développer en tant que personne pour être un bon capitaine ?

D'abord, il faut savoir que la formation n'est pas facile, elle dure 7 ans. C'est une formation comme la médecine. Alors, une formation assez longue et là, il faut de la patience ; et dans la marine, on ne forme pas des assassins comme on le dit. Parce que quand même, on a la lourde responsabilité de convoyer des marchandises (quand même de luxes) dont la valeur dépasse des milliards et surtout, on transporte des vies humaines dans le cadre des navires à passagers et là, vraiment, il faut une expérience accrue et une responsabilité digne de ce nom. En général d'ailleurs, pour être capitaine, commandant de navire, on préfère prendre les marins expérimentés, les officiers expérimentés et qui sont mariés, parce que quand on n'est marié, c'est dit qu'on est plus responsable.

4. Quelles sont les joies et les peines du métier de capitaine ?

Les joies, quand on transporte la marchandise à partir du port de chargement, traversé les océans en toute tranquillité et venir décharger à destination, sans rencontrer de mauvais temps, on se dit qu'on a fait une bonne traversée. Mais quand on traverse et malheureusement, on rencontre une tempête ou au pire un cyclone, auquel cas le bateau n'arrivera jamais à bon port, même une tempête

déjà alors là, il peut y avoir perte de vie humaine, perte de matériel, perte même au niveau de la marchandise. Ma foi, pour un marin, c'est un peu une courbe sinusoïdale, donc les joies se convertissent souvent en peines et en tristesse quand on rencontre certains malheurs comme des tempêtes, cyclones, etc.

Mais quand on fait une bonne traversée, arrivé à bon port, on est content et l'équipage est content. Quand on termine notre traversée, et termine notre séjour, là aussi on rentre à la maison pour savourer un peu la terre, comme on dit « avoir le pied-à-terre ».

5. Avez-vous déjà rencontré un cyclone pendant que vous navigiez ?

Mais bien sûr, on a rencontré des cyclones. Mais quand même de loin, parce que quand on nous donne la position du cyclone, alors on fait ce qu'on appelle une route de fuite, c'est-à-dire, on trace une route pour éviter de rencontrer ce cyclone, car si on le rencontre, c'est la mort assurée. Alors donc, on frôle à chaque fois un peu, car quand on fuit le cyclone, on essaye vraiment de s'éloigner de l'œil du cyclone et là, on ramasse les résidus. Et quand on ramasse les résidus quand même, on le sent. Mais jamais dans l'œil du cyclone, parce que là, dans l'œil du cyclone, le bateau et tout le personnel disparaissent.



6. Qu'est-ce qui vous a marqué durant votre carrière de capitaine ?

Ce qui m'a marqué, c'est : « Une fois, je suis sorti de l'embouchure du fleuve Saint-Laurent, j'étais sur un bateau de blé avec 45 000 tonnes de blé. Juste dès qu'on est sorti, on avait devant nous un autre bateau de blé et on faisait route ensemble. Malheureusement, on a rencontré une tempête extraordinaire et là, le navire en question qui était devant nous s'est cassés en deux, et quand il s'est cassé en deux il a fallu maintenant nous, bien sûr, venir faire des manœuvres, nous rapprocher pour récupérer l'équipage qui avait abandonné le bateau. Donc heureusement ce qui les a un peu sauvés, c'est que les deux

coques flottaient et nous autre aussi on ne pouvait pas mettre une embarcation à l'eau, on était obligé de mettre un filet le long de la coque et ceux qui pouvaient escalader ont été sauver, mais il y a certains qui se sont noyés devant nous, on était incapable vraiment de les sauver. Alors cette image, m'a vraiment marqué et très souvent, j'ai tendance à raconter la scène à mes étudiants. Je leur donne cela comme exemple dans le cadre de la sécurité des navires ».

7. Que faut-il pour être un bon capitaine ?

Il faut d'abord avoir une expérience pointue, être patient, et surtout, surtout, surtout, vraiment être quand même dure quand il le faut, parce que à bord on rencontre toute sorte de chose et quand quelqu'un est malade, on est obligé de le soigner, quand quelqu'un fait des bêtises, on est obligé de lui faire des remontrances, etc. Donc la responsabilité est lourde, c'est-à-dire, la responsabilité de l'équipage, la responsabilité de la marchandise transportée et la responsabilité du navire qu'on nous a confié.

8. Quels conseils donneriez-vous aux jeunes qui ont envie de devenir capitaine ?

Bon, mais c'est un beau métier, je leur dirais que c'est un très beau métier parce que l'art de conduire un navire (Exclama-



Parcours

tion : c'est un art hein !) est très passionnant pour le long cours, par exemple vous devez apprendre à lire les étoiles et maîtriser les constellations (Ex : la Grande Ourse, parmi tant d'autres). En dehors de ça, il faut vraiment bien sûr maîtriser la météo, à savoir par moment dès qu'on sent l'air, on peut connaître la prévision. C'est un beau métier, un métier d'avenir bien sûr qui paye excellement bien, mais malheureusement, on n'a pas une vie de famille. C'est-à-dire qu'on laisse les enfants, on laisse son épouse derrière pour faire des mois de traversée, et quand on vient à la maison, c'est pour faire un mois et repartir. C'est un beau métier.

9. Après cette carrière de capitaine, vous êtes devenu commandant au port de Dakar ? Pourquoi ce choix ?

Pourquoi ce choix, parce que j'étais revenu au Sénégal en tant que Capitaine au long cours expérimenté, mais le Sénégal n'avait pas de flotte,





Parcours

n'avait pas de bateau faisant le long cours. Donc j'avais le choix maintenant entre rester au Sénégal ou bien repartir naviguer à l'étranger. Donc, finalement, j'ai vu qu'il n'y avait que des coopérants français au Port autonome de Dakar, c'est là où j'ai postulé et ils ont applaudi ma candidature, ils ont dit : « Justement, on avait besoin de capitaine au long cours expérimenté comme vous Mr DAFFE pour remplacer, pour prendre la relève des coopérants français ». C'est pour cela que je suis resté.

10. Quels conseils donneriez-vous aux jeunes qui ont envie de devenir commandant de port ?

Normalement, Commandant de port, c'est tout juste une fonction. C'est-à-dire qu'en fait, un capitaine au long cours, quand il n'a plus envie de naviguer peut maintenant venir à terre postuler pour devenir commandant de port. Aussi, il y a des formations directes dans les universités et les instituts, où on forme l'étudiant pour devenir un officier de port et après plusieurs années d'exercice au port, là, les autorités étatiques, peuvent maintenant le coopter et le nommer "Commandant de port". Mais normalement commandant de port, ce n'est pas un diplôme. C'est important de le savoir. Ce sont des capitaines au long cours comme moi ou bien des officiers de port de formation dans les instituts qui le deviennent.

11. Votre dernier mot.

Ma foi, mon dernier mot, c'est : « La vie maritime est très passionnante, bourrée de rebondissements, et quand on plonge dans ce domaine, il ne faut pas regarder l'argent que l'on gagne, mais il faut surtout, surtout, vraiment faire ce que l'on aime » En tout cas, moi c'est un métier que j'ai beaucoup aimé parce qu'auparavant je faisais science naturelle et je suis allé jusqu'à la deuxième année à la fac avant de tout abandonner pour faire le concours du Havre de la marine marchande pour venir faire capitaine au long cours. Donc c'est un peu-là mon mot de fin. « C'est un métier quand on y plonge, il faut l'aimer ».



Harbour Master Abdel Kader Geilani **DAFFE**, “It’s a job when you dive into it, you have to love it”

Retired Harbour Master, Mr Abdel Kader Geilani Daffe, has kindly gone back in time with our editor-in-chief to share with her the highlights of his rich journey between oceans and ports around the world

interview by Pascaline ODOUBOUROU

1. Hello Master Abdel Kader Daffe, can you introduce yourself to our dear readers?

My name is Abdel Kader Geilani DAFE. I am a master mariner, teacher, married and father of 3 children.

2. How did your career as Harbour Master begin?

After graduating as a master mariner, I was hired at the Algerian national shipping company as a French cooperator, where I worked as a lieutenant, chief mate, and ship masters. I practiced there as ship's captain for about 10 years before leaving to come to the Dakar Port Authority to replace a French cooperator, Mr. Daniel HUCHET. I was then deputy harbour master, then harbour master, for 30 years.



3. What are the qualities to develop as a person to be a good ship's captain?

First of all, training is not easy; it lasts seven years. It is like training for medicine. So, a fairly long training and there, you need patience; and in the navy, they don't train assassins as they say. Because, after all, we have the heavy responsibility of transporting goods (luxury goods), the value of which exceeds billions and, above all, we transport human lives in passenger ships and there, really, it takes enough experience and accountability. In fact, in general, to be a ship's captain they prefer taking experienced sailors, experienced officers and married men, because when you are married, it is said that you are more responsible.

4. What are the joys and sorrows of being a ship's captain?

The joys are, when we transport the goods from the loading port, cross the oceans in peace and come to unload at the destination, without encountering bad weather, we tell ourselves that we made a good crossing. But when we go through and unfortunately, we encounter a storm or worst an hurricane, in which case the boat will never get to the port. Even with a storm there can be loss of human life,

loss of material, loss even at the commodity level. Well, for a sailor, it's a bit of a sinusoidal curve, so the joys often turn into sorrows and sadness when you meet certain misfortunes like storms, hurricane, etc.

But when we make a good crossing, arrived in port, we are happy and the crew is happy. Also when we end our stay there, we go home to enjoy a little out of see, as we say "have our feet on the ground".

5. Have you ever encountered a hurricane while sailing?

Of course, we encountered cyclones. But from a distance, because when we are given the position of a hurricane, then we do what we call an escape route, that is to say, we draw a path to avoid encountering the hurricane, because if we meet it, it is death guaranteed.

So, we brush up every time a little bit, because when we escape the hurricane, we really try to get away from its eye, but then we still pick up some tailings. And when you pick up the tailings anyway, you feel it. But never in the eye of the hurricane, because there, in the eye of the hurricane, the boat and all the staff disappear.



6. What has struck you the most during your career as a ship's captain?

What struck me was, "I once got out of the mouth of the St. Lawrence River, I was on a wheat boat with 45,000 tonnes of wheat. Just as soon as we come out, we had another wheat boat in front of us and we were driving together. Unfortunately, we encountered an extraordinary storm and there, the ship in question that was before us broke in two, we had to try to come closer to rescue the members of the team who abandoned the boat. Fortunately saved them a little bit was that the two hulls were floating and

couldn't put a boat in the water, we were forced to put a net along the hull and those who could climb were saved, but there were some who drowned in front of us, we were really unable to save them. So, this image has really impressed me, and many time, I often tend describe the scene to my students. I give it as an example in the context of ship safety".

7. What does it take to be a good ship's captain?

First you have to have a detailed experience, be patient, and above all, above all, be really strict when you have to be, because on board you meet all sorts of things and when someone is sick, you are obliged to treat them, when someone does something stupid, we are obliged to punish them, etc. So, the responsibility is heavy, that is, the responsibility of the crew, the responsibility for the goods being transported and the responsibility for the ship we have been entrusted with.

8. What advice would you give young people who want to become ship's captains?

Well, it is a nice profession, I would tell them that it is an interesting job because the art of driving a ship (Exclamation: it is an art!) is very exciting for the long



on the path of

course, for example you have to learn to read the stars and know the constellations (E.g.: the “Big Bear”, among many others). Apart from that, you must a certain knowledge about the weather, namely at times as soon as you feel the air, you can know the forecast. It's a great job, a job with a future, that of course pays excellently well, but unfortunately, we don't have a family life. In other words, you leave the children, you leave your wife behind to cross for months, and when you come home, it's to do a month and leave. It's a great job.

9. After this career as a ship's captain, you became harbour master at the port of Dakar? Why this choice?

Why this choice, because even though I had come to Senegal as master mariner experienced, Senegal had no fleet, had no boat doing the deep-sea. So, I had the choice





on the path of

now between staying in Senegal or sailing abroad again.

So finally, I saw that there were only cooperating French at the Dakar Port Authority, that's how I applied and they applauded, saying that "We needed experienced master mariner like you, Mr. DAFFE, to replace, to take over from the French co-operators". That's how I stayed.

10. What advice would you give to young people who want to become harbour master?

Normally, Harbour master, is just a function. That is to say, in fact, a master mariner, when he no longer feels like sailing can now come ashore to apply to become harbourmaster. Also, there are direct training in universities and institutes, where a student is trained to become a port officer and when he exercises for several years in the port, the state authorities, can now co-opt it and the named "harbourmaster". Harbourmaster, it's not a diploma. It's important to know that. They are master mariner like me or port officers of formation in the institutes.

11. Your final word.

Well, my last word is: "Maritime life is very exciting, full of twists and turns, and when you dive into this field, you should not look at the money you earn, but above all, you should really do what you love."

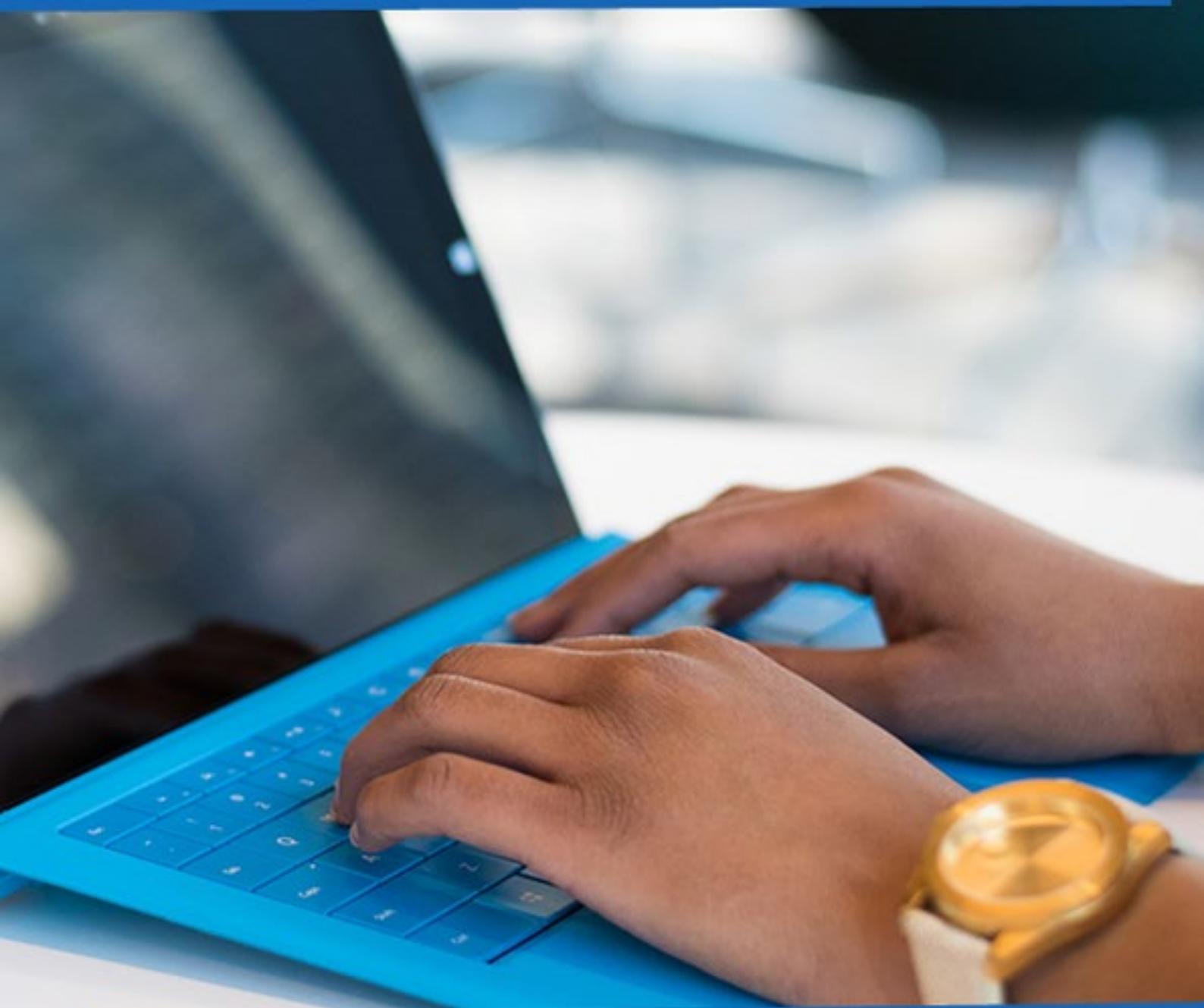
In any case, it's a job that I loved very much because I used to do natural science and I went up to the second year of college before giving up everything to do the Havre Merchant Navy competition to become a master mariner. So that's kind of my final word. "It's a job when you dive into it, you have to love it".





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 : maritimafrika@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: maritimafrika@gmail.com



Ecole maritime

Ce mois, nous vous emmenons à la découverte des 3 académies de l'Organisation Maritime de l'Afrique de l'Ouest et du Centre (OMAOC), une organisation Intergouvernementale de coopération maritime, créée en mai 1975. A l'origine, elle était connue sous la dénomination de Conférence Ministérielle des États d'Afrique de l'Ouest et du Centre sur les Transports Maritimes « CMEAOC/TM ». C'est en août 1999 qu'elle devint Organisation Maritime de l'Afrique de l'Ouest et du Centre « OMAOC ». Basée à Abidjan, en Côte-d'Ivoire, l'OMAOC mène ses activités à travers trois Organes Spécialisés ainsi que des Académies maritimes.



Académie Régionale des Sciences
et Techniques de la Mer - ARSTM

Académie Régionale des Sciences et Techniques de la Mer (ARSTM)

L'Académie Régionale des Sciences et Techniques de la Mer (ARSTM) est l'Institution régionale de formation maritime et industrielle des quinze (15) pays francophones de l'Afrique de l'Ouest et du Centre. C'est un organe spécialisé de l'Organisation Maritime de l'Afrique de l'Ouest et du Centre (OMAOC) qui comprend vingt-cinq (25) Etats allant de la Mauritanie à l'Angola.

L'ARSTM a été construite par la Côte d'Ivoire avec l'aide de ses partenaires pour un coût d'environ 30 millions de dollars (16 Milliards de FCFA). Elle s'étend sur une superficie de trente-trois (33) ha. L'accord de siège signé avec la Côte d'Ivoire lui confère le statut diplomatique. Elle compte en son sein quatre (04) entités : deux écoles supérieures, un centre d'apprentissage et un Institut de Formation stratégique.

- **L'École Supérieure des Transports Maritimes (ESTM) chargée de la formation des cadres moyens et supérieurs sédentaires des entreprises auxiliaires des transports maritimes.**

- **L'École Supérieure de Navigation (ESN) spécialisée dans la formation des personnels navigants (officiers supérieurs) de la marine marchande et des techniciens supérieurs en maintenance industrielle.**

- **Le Centre d'Enseignement et d'Apprentissage Maritime (CEAM) qui forme les officiers subalternes et les équipages des services pont et machine et de la pêche.**

- **L'Institut de Sécurité Maritime Interrégional (ISMI) chargé du**



Ecole maritime

renforcement des capacités des personnels cadres civils et militaires des administrations, des ports et de toute autre structure ayant des compétences en mer, des Etats du Golfe de Guinée.

Adresse : Yopougon Niangon Loko
B.P. : V 158 Abidjan, République de Côte d'Ivoire
Téléphone : (225) 23.46.08.08 / 09
Fax : (225) 23.46.08.11
E-mail : info@arstm.org
Site web: www.arstm.org



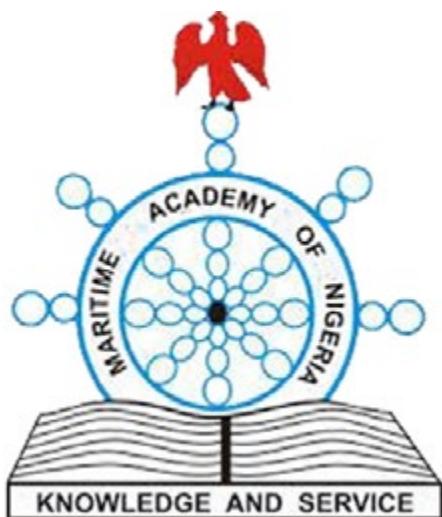
Regional Maritime University (RMU), située à Accra, au Ghana, est un établissement d'enseignement supérieur international. Elle a obtenu le statut d'Université à part entière le 25 octobre 2007 et a été lancée à ce titre par Son Excellence John Agyekum Kuffour, Président de la République du Ghana. La RMU occupe les locaux de l'ancien Ghana Nautical Shipping Corporation (Black Star Line).

College qui a été créé en 1958 pour former les qualifications de l'ancien State. Le 1^{er} octobre 1982, le gouvernement du Ghana a promulgué la loi maritime régionale de 1982 (Regional Maritime Law 1982), qui a été suivie de la signature de l'instrument de transfert, la remise du Collège à la Conférence Ministérielle des États d'Afrique de l'Ouest et du Centre sur les Transports Maritimes (CMEAOC-TM), maintenant connue sous le nom d'Organisation Maritime de l'Afrique de l'Ouest et du Centre (OMAOC), qui a négocié pour sa régionalisation. Le Collège a ensuite été rebaptisé « Regional Maritime Academy (R.M.A.) ». L'inauguration officielle de la R.M.A. a eu lieu, le jeudi 26 mai 1983 avec les pays suivants comme membres fondateurs : Cameroun, Gambie, Ghana, Libéria et Sierra Leone. L'objectif global de la R.M.A. était de promouvoir la coopération régionale dans l'industrie maritime en mettant l'accent sur la formation pour assurer la croissance et le développement durable de l'industrie. La RMU poursuit également le même objectif global.

Adresse : NUNGUA, BP. GP 1115 ACCRA, GHANA
Téléphone : (00233) (0)302 712047 / 714070 / 714069
Fax : (00233) (0)302 712047 / 714070 / 714069
E-mail : registrar@rmu.edu.gh
Site Web: www.rmu.vicelive.co



Ecole maritime



Maritime Academy of Nigeria (MAN), anciennement connue sous le nom de Nautical College of Nigeria, a été créée en 1977 par le Conseil exécutif fédéral « Federal Executive Council No.EC. (77) 172 » avec une assistance limitée de l'Organisation Maritime Internationale (OMI). Maritime Academy of Nigeria (MAN) est le premier établissement maritime du Nigéria, chargé de la responsabilité de la formation de tous les niveaux de main-d'œuvre pour les navires de la marine marchande, ports, ateliers d'ingénierie maritime, pilotage,

chantiers maritimes et autres industries connexes. L'Académie figure sur la liste blanche de l'Organisation Maritime Internationale (OMI) des pays qui se sont pleinement conformés à la Convention STCW de 1978, telle que modifiée en 2010. L'Académie a trois écoles à savoir :

School of Marine Engineering : La philosophie consiste à former des ingénieurs maritimes et des officiers en électrotechnologie maritime compétents conformément aux meilleures pratiques internationales. Le programme combine des travaux théoriques, analytiques et de laboratoire afin que les diplômés s'intègrent aux travaux d'ingénierie maritime à terre et en mer ;

School of Maritime Studies : La philosophie est de former la main-d'œuvre pour les capacités de gestion dans les domaines maritimes et autres domaines connexes tels que le pétrole et le gaz, l'assurance maritime, le droit maritime, importation/exportation, banque, etc. L'école a élargi son champ d'application pour fournir une formation en Transport et Logistique générale par le biais des programmes professionnels de la Chartered Institute of Logistics and Transport et du Council for the Regulation of Freight Forwarding of Nigeria (CRFFN) ; et

School of Nautical Studies : fournit une formation académique et professionnelle solide pour le Nigeria/Midshipmen étrangers et les femmes. Il fournit une base solide pour les jeunes Nigérians/étudiants étrangers, désireux de construire une carrière dans les levés hydrographiques, le soutien environnemental et de former la main-d'œuvre de niveau intermédiaire pour l'industrie de l'hydrographie du Nigeria.

Adresse : Academy : No. 4, College Road, P.M.B 1089, Oron, Akwa Ibom State, Nigéria. / Bureau de liaison-Abuja : Zone 5. Shippers Plaza Opp. Ibro Hotel, Abuja. Nigéria / Bureau de liaison-Lagos : C.M.S. Bus Stop, Outer Marina, Lagos. Nigéria / Téléphone : +234 903 255 2144
E-mail : info@maritimeacademy.gov.ng / Site Web: www.maritimeacademy.gov.ng

This month we take you to the 3 academies of the Maritime Organization of West and Central Africa (OMAOC), an intergovernmental maritime cooperation organization created in May 1975. It was originally known as the Ministerial Conference of West and Central African States on Maritime Transport « MINCONMAR ». In August 1999, it became the Maritime Organisation for the West and Central Africa « MOWCA ». Based in Abidjan, Côte d'Ivoire, the MOWCA conducts its activities through three Specialized Bodies as well as Maritime Academies.



Académie Régionale des Sciences et Techniques de la Mer (ARSTM)

L'Académie Régionale des Sciences is the regional maritime and industrial training institution of the fifteen (15) French-speaking countries of West and Central Africa.

It is a specialized body of the Maritime Organization of West and Central Africa (MOWCA) which includes twenty-five (25) states from Mauritania to Angola.

The ARSTM was built by Ivory Coast with the help of its partners at a cost of about \$30 million (16 billion FCFA). It covers an area of thirty-three (33) ha. The headquarters agreement signed with Ivory Coast confers diplomatic status on it. It comprises four (04) entities: two graduate schools, a learning centre and a Strategic Training Institute.

-École Supérieure des Transports Maritimes (ESTM) responsible for the training of middle- and upper-level managers of companies' auxiliary to maritime transport.

-École Supérieure de Navigation (ESN) specializes in the training of seagoing personnel (senior officers) in the merchant navy and senior technicians in industrial maintenance.

-Centre d'Enseignement et d'Apprentissage Maritime (CEAM) which trains junior officers and crews in bridge and machine services and fishing.

-Institut de Sécurité Maritime Interrégional (ISMI) responsible for the capacity



Maritime School

building of civilian and military personnel in administrations, ports and any other structure with expertise at sea, of the States of the Gulf of Guinea.

Address: Yopougon Niangon Loko
P.O. Box: V 158 Abidjan, Republic of
the Ivory Coast
Telephone: (225) 23.46.08.08/ 09
Fax: (225) 23.46.08.11
E-mail: info@arstm.org
Website: www.arstm.org

1958 to train ratings for the erstwhile State Shipping Corporation (Black Star Line). On 1st October, 1982, the Government of Ghana promulgated the Regional Maritime Law 1982 which was followed by the signing of the instrument of transfer, handing over the College to the then Ministerial Conference of West and Central African States on Maritime Transport (MINCONMAR), now known as Maritime Organization of West and Central Africa (MOWCA), which negotiated for its regionalization. The College was then re-named The Regional Maritime Academy (R.M.A.). The formal inauguration of the R.M.A. took place on Thursday 26th May, 1983 with the following countries as founding members: Republics of Cameroon, The Gambia, Ghana, Liberia and Sierra Leone.

The overall objective for the establishment of RMA was to promote regional co-operation in the maritime industry focusing on the training to ensure the sustained growth and development of the industry. The RMU also maintains the same overall objective.

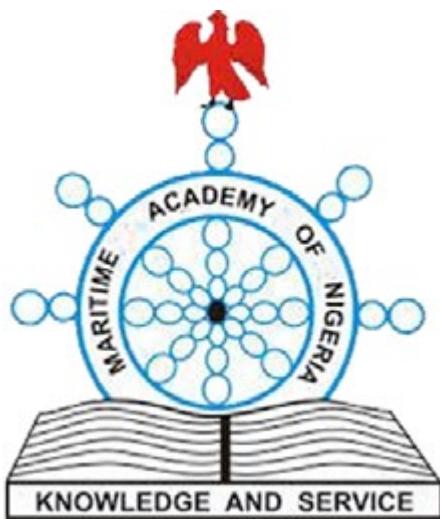


Regional Maritime University (RMU),
The Regional Maritime University (RMU), Accra, Ghana, is an international tertiary institution. She attained full University status on the 25th of October, 2007 and was launched as such by His Excellency, John Agyekum Kuffour, President of the Republic of Ghana. The RMU occupies the premises of the old Ghana Nautical College which was established in

Address: NUNGUA, P.O. GP 1115
ACCRA, GHANA
Telephone: (00233) (0)302 712047/
714070/ 714069
Fax : (00233) (0)302 712047/
714070/ 714069
E-mail : registrar@rmu.edu.gh
Website : www.rmu.vicelive.co



Maritime School



Maritime Academy of Nigeria (MAN), The Maritime Academy of Nigeria, formerly known as the Nautical College of Nigeria was established in 1977 by the Federal Executive Council No.EC. (77) 172 with a limited assistance from the International Maritime Organisation (IMO). Maritime Academy of Nigeria is Nigeria's premier maritime institution, charged with the responsibility of training all Level of manpower to man Merchant Navy Ships, Ports, Maritime Engineering Workshops, Pilotage, Shipyards and other Marine related industries.

The Academy is listed in the International Maritime Organization's White list of countries that have fully complied with the STCW 1978 Convention, as amended in 2010. The Academy has Three Schools namely:

-School of Marine Engineering: The philosophy is to train competent Marine Engineers and Marine Electrotechnology officers in line with international best practices. The program combines theoretical, analytical and laboratory work so that the graduates will fit into shore and off-shore Maritime Engineering work;

-School of Maritime Studies: The philosophy is to train manpower for management capacities in maritime and other allied fields such as the oil and gas, marine insurance, maritime law, import/export practice, banking, etc. The school has expanded her scope to provide training in General Logistics and Transport through the Professional Programs of the Chartered Institute of Logistics and Transport and the Council for the Regulation of Freight Forwarding of Nigeria (CRFFN); and

-School of Nautical Studies: provide sound academic and professional training for Nigeria/Foreign midshipmen and women. It provides a strong foundation for young Nigerians/ Foreign student wishing to build a career in hydrographic surveys, environmental support and to train middle level manpower for Nigeria's hydrography industry.

Adresse : Academy : No. 4, College Road, P.M.B 1089, Oron, Akwa Ibom State, Nigéria. / Bureau de liaison-Abuja : Zone 5. Shippers Plaza Opp. Ibro Hotel, Abuja. Nigéria /Bureau de liaison-Lagos : C.M.S. Bus Stop, Outer Marina, Lagos. Nigéria / Téléphone : +234 903 255 2144
E-mail : info@maritimeacademy.gov.ng / Site Web: www.maritimeacademy.gov.ng

LE CONCEPT DE « PORT VERT » DANS UN CONTEXTE AFRICAIN...



D'après le Pr André VIGARIE « Le port est une aire de contact entre deux domaines, de la circulation terrestre et de la circulation maritime ; son rôle est donc d'assurer une solution de continuité entre deux schémas de transports adaptés à la traversée de deux espaces aux caractéristiques différentes ». Le port peut également être défini comme « une plate-forme géographique regroupant une multitude d'acteurs effectuant des activités liées aux navires, et aux marchandises débarquées ou embarquées à bord des navires ». Ces activités à savoir : la manutention (le chargement et le déchargement), le stockage ou l'entreposage, la réparation navale, l'avitaillement, etc. ; effectuées dans le port génèrent des effets négatifs sur l'environnement.

Ces effets négatifs, générés par l'activité portuaire sur l'environnement, font partie de l'impact environnemental des ports. L'impact environnemental des ports peut être divisé en trois catégories à savoir :

- les problèmes causés par l'activité portuaire elle-même ;*
- les problèmes causés en mer par les navires faisant escale au port ; et*
- les émissions des chaînes de transport intermodal desservant l'arrière-pays portuaire.*

Parmi les problèmes engendrés par l'activité portuaire elle-même, nous pouvons citer : la pollution atmosphérique (la poussière issue du débarquement de produits pondéreux, ex : le soufre, les émissions de gaz d'échappement des navires, etc.), la pollution sonore (bruit des moteurs des navires, des opérations de manutention, etc.), la pollution olfactive (pollution par les odeurs : ex : port de pêche), la pollution de l'eau (déversement des eaux usées, l'eau de ballast), la production de déchets (déchets de produits de consommation courante (ex : emballage) et déchets dangereux) et l'élimination des déblais de dragage, les rejets dans les sédiments marins et les activités affectant le fond marin (telles que le dragage), les rejets accidentels pendant les opérations de chargement/déchargement), etc. La majeure partie de la pollution est générée dans le port par des activités d'exploitation et de manutention, mais aussi de

production ou de transformation (produits halieutiques par exemple), ainsi que par des mouvements de moyens de transport de liquides et de gaz dangereux.

Parmi ceux causés par les navires en mer, nous avons : la pollution de l'eau (ex : le déversement des déchets de navire en mer, le rejet des polluants et de résidus de cargaison en mer, les rejets dans les sédiments marins, le dégazage (rejets illicites de boues de fioul et d'huiles usées), les marées noires (pollutions accidentielles majeures lors du naufrage de navires de transports d'hydrocarbures), les fréquentes remise en suspension de sédiments (éventuellement pollués) par le chalutage), la pollution de l'air (par exemple : la combustion du fioul lourd utilisé par les navires en mer), etc.

En ce qui concerne, les émissions de chaînes de transport intermodal desservant l'arrière-pays portuaire, nous avons : la pollution de l'air (ex : les émissions de gaz des pots d'échappements des camions transportant la marchandise ou l'émission de dioxyde de carbone par les trains), le bruit occasionné par ces moyens de transport en mouvement, etc. Cependant, les impacts environnementaux résultent également de la construction et du développement du port (occupation des terres et des mers). Dans l'optique de lutter contre la pollution environnementale résultant de la construction et de l'exploitation des ports, le concept de « port vert » est apparu comme une solution fondamentale.

Un « port vert » encore appelé « port écologique » est « un port dans lequel l'ensemble des acteurs portuaires (manutentionnaire, capitaine, consignataire, docker, lamaneur, pilote, etc.) œuvrent pour un développement durable à travers la mise en application de pratiques respectueuses de l'environnement, tout en défendant chacun leurs intérêts sociaux et économiques ». L'objectif fondamental d'un port écologique est de trouver un équilibre entre les impacts environnementaux, sociaux et les intérêts économiques. Ce concept consiste à intégrer des méthodes respectueuses de l'environnement dans les activités, les opérations et dans la gestion des ports. Il vise un comportement responsable de la part de tous les acteurs travaillant ou intervenant dans un port. Le « port vert » vise également à utiliser efficacement ses ressources, à réduire l'impact négatif sur l'environnement, à relever le niveau de gestion de l'environnement et à améliorer la qualité de l'environnement naturel de la zone. Le concept de « port vert » inclut l'idée de protéger l'environnement dans tous ses travaux d'infrastructure, dans les politiques de développement durable qu'il suit, et dans toutes les activités et opérations menées dans la zone portuaire.

L'écologisation des ports, nouvelle référence dans la détermination de la modernisation des ports, adoptés par beaucoup de grands ports internationaux (Rotterdam, Anvers) tarde cependant à être intégrée dans nos ports africains. Ceci est dû aux facteurs géographiques, réglementaires (ex : manque de réglementations internes pro-écologiques, politique de traitement et récupération des déchets non efficace), économiques, financiers, techniques et socioculturels. A cela, on ajoute une multiplicité d'acteurs intervenant dans les ports rendant sa mise en application efficace difficile.





On note cependant que le port de Tanger Med s'est engagé dans une démarche persévérande en faveur du développement durable en adoptant une approche écologiquement responsable pour la préservation et la protection de l'environnement. Il est le premier port africain et le seul à obtenir le label « Ecoports¹ » délivré par l'ESPO (European Sea Ports Organisation) en 2016. D'autres ports africains initient cependant des actions louables comme le cas :

- du Port Autonome de Pointe-Noire (PAPN) dans la mise en place d'une étude d'évaluation environnementale et sociale, d'une étude de faisabilité de la conception d'un système de gestion des déchets et d'un système de traitement des eaux usées financé par l'AFD (Agence Française de Développement) ;*
- de la Kenya Ports Authority (KPA) avec l'acquisition de grues portuaires mobiles écoénergétiques, le développement d'une usine de gestion des déchets et l'installation de panneaux solaires.*

Les autorités portuaires africaines sont en mesure de mettre en place le concept de « port vert » dans nos pays. Elles doivent seulement être accompagnées par les agences de financement, les organismes internationaux, et les organismes non gouvernementaux pour pouvoir intégrer plus facilement le concept de « port vert » en Afrique.

1 Ecoports : (ECOPORT ou EcoPorts) est un label accordé à des ports européens adhérant volontairement à de « bonnes pratiques » en matière de développement durable, dans le cadre d'un projet datant de 1999, soutenu par l'« EcoPorts Foundation » (EPF) qui est un réseau associant des acteurs volontaires qui sont « parties prenantes » de la gestion portuaire, et voulant partager leurs expériences en matière d'environnement.



FOCUS

THE CONCEPT OF "GREEN PORT" IN AN AFRICAN CONTEXT...



According to Professor André VIGARIE « the port is an area of contact between two areas, land traffic and marine traffic; its role is therefore to ensure a solution of continuity between two transport schemes adapted to the crossing of two spaces with different characteristics ». The port can also be defined as “a geographic platform of a multitude of actors engaged in activities related to ships, and goods load or unload on board of the ships”. These activities, namely: handling (loading and unloading), storage, ship repair, bunkering, etc. carried out in the port, generate negative effects on the environment.

These negative effects of port activity on the environment are part of the environmental impact of ports. The environmental impact of ports can be divided into three categories:

- the problems caused by the port activity itself;*
- problems caused at sea by ships calling at port; and*
- emissions from intermodal transport chains serving the port hinterland.*

Among the problems caused by the port activity itself, we can list: air pollution (dust resulting from the unloading of heavy products, e.g.: sulphur, emissions of exhaust from ships, etc.) noise pollution (noise from ships' engines, handling operations, etc.), olfactory pollution (odour pollution: ex: fishing port), water pollution (sewage discharge, ballast water), the generation of waste (waste from consumer products (e.g., packaging and hazardous waste) and the disposal of dredged material, discharges into marine sediments and activities affecting the seabed (such as dredging), accidental discharges during loading/unloading operations), etc. Most of the pollution is generated in the port through operations and handling activities, but also from production or processing (for example, fish products), as well as from movements of means of transport of dangerous liquids and gases.

Among those caused by ships at sea we have: water pollution (e.g.: dumping of ship waste at sea, discharging pollutants and cargo residues at sea, discharges to marine sediments, degassing (illicit discharges of fuel oil sludge and waste oil), oil spills (major accidental pollution during the sinking of oil tankers), frequent re-suspension of sediments (possibly polluted by trawling), air pollution (for example: combustion of heavy fuel oil used by ships at sea), etc.

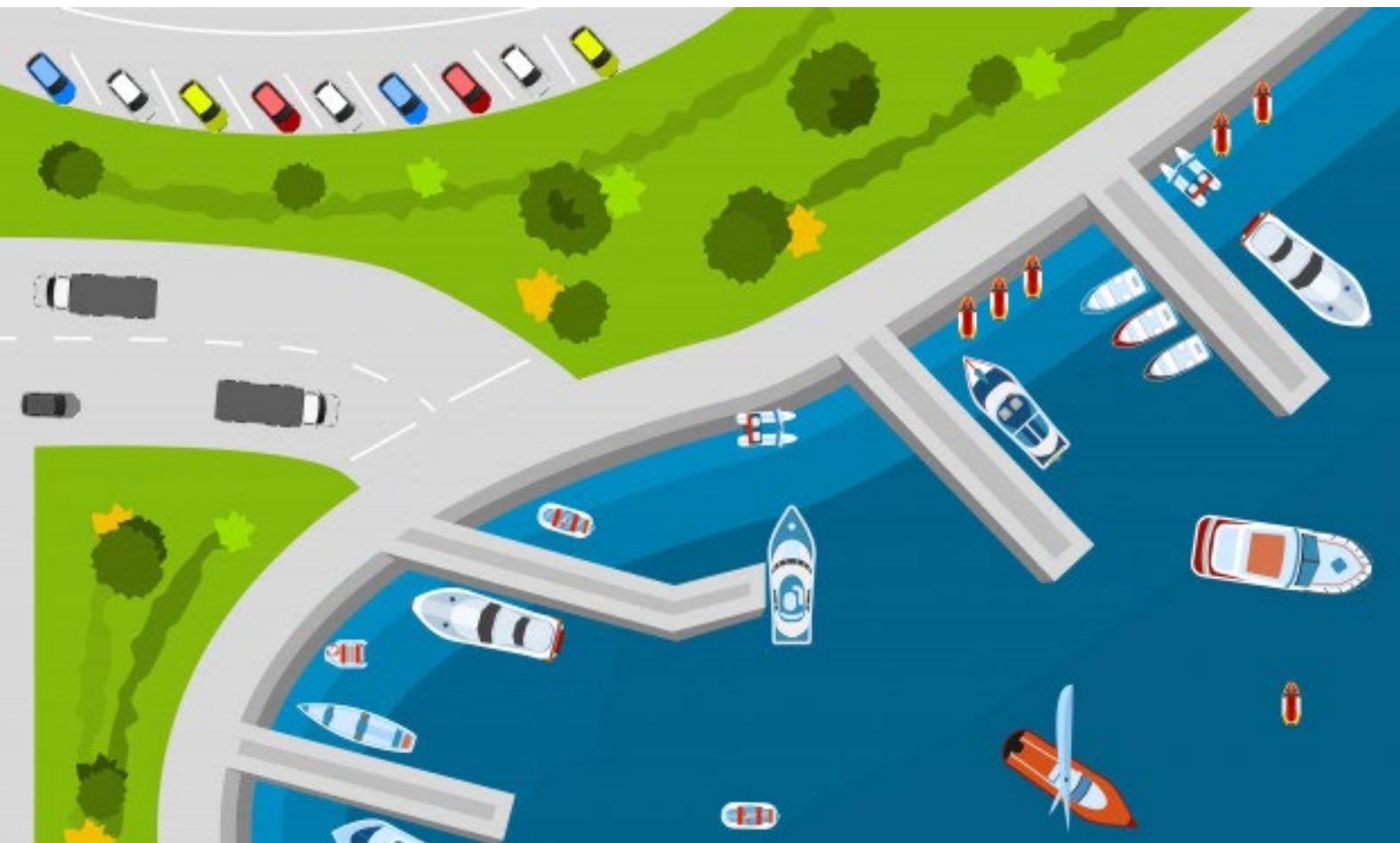
As regards emissions from intermodal transport chains serving the port hinterland we have: air pollution (e.g., gas emissions from truck exhausts or carbon dioxide emissions from trains), noise caused by these moving means of transport, etc. However, the environmental impacts also result from the construction and development of the port (land and sea occupation). In order to fight environmental pollution resulting from the construction and operation of ports, the concept of “green port” has emerged as a fundamental solution.

A “green port” also called an “ecological port” is “a port in which all port actors (stevedore, Harbour master, consignee, docker, linesman, pilot, etc.) work for sustainable development through the implementation of environmentally friendly practices, while defending each other's social and economic interests”.

The fundamental objective of an ecological port is to create a balance between environmental, social and economic impacts.

This concept involves integrating environmentally friendly methods into port operations, operations and management. It aims at responsible behavior on the part of all the actors working or intervening in a port. The “green port” also aims to make effective use of its resources, reduce the negative impact on the environment, raise the level of environmental management and improve the quality of the natural environment in the area. The concept of “green port” includes the idea of protecting the environment in all its infrastructure work, in the sustainable development policies it follows, and in all activities and operations in the port area.

The greening of ports, a new reference in the determination of the modernization of ports, adopted by many major international ports (Rotterdam, Antwerp) is, however, slow to be integrated into our African ports. This is due to geographical, regulatory factors (e.g.: lack of internal pro-ecological regulations, policy for the treatment and recovery of inefficient waste), economic, financial, technical and socio-cultural factors. To this is added a multiplicity of actors intervening in the ports making its effective implementation difficult. We notice, however, that the Port of Tanger Med is committed to a persevering approach to sustainable development by adopting an environmentally responsible approach to the preservation and protection of the environment.





It is the first African port and the only one to obtain the «Ecoports¹» label issued by the ESPO (European Sea Ports Organization) in 2016. However, other African ports are initiating laudable actions such as:

- the Pointe-Noire Port Authority (PAPN in French) in setting up an environmental and social assessment study, a feasibility study of the design of a waste management system and a waste water treatment system financed by AFD (Agence Française de Développement);*
- the Kenya Ports Authority (KPA) with the acquisition of energy-efficient mobile port cranes, the development of a waste management plant and the installation of solar panels.*

African port authorities are able to implement the concept of “green port” in our countries. They only need to be accompanied by funding agencies, international organizations, and non-governmental organizations to be able to more easily integrate the concept of “green port” in Africa.

¹ Ecoports: (ECOPORT or Ecoports) is a label awarded to European ports voluntarily adhering to “good practices” in the field of sustainable development, as part of a project dating from 1999, supported by the “Ecoports Foundation” (EPF) which is a network of voluntary actors who are “stakeholders” in port management, and who want to share their environmental experiences.

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

inscrivez-vous



**MARITIM English
AFRICA 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



A votre avis



Quels sont selon vous les 3 plus grands challenges auxquels fait face le domaine du maritime en Afrique ?

D'après le CNUCED, le commerce intercontinental de l'Afrique est lourdement tributaire des navires et des ports. Si le continent représente quelque **2,7 % du commerce mondial en valeur**, il contribue bien davantage au commerce maritime mondial en volume, puisqu'il compte pour 7 % dans les exportations et 5 % dans les importations par voie maritime. Bien qu'un tiers des pays africains n'aient pas de littoral, le transport maritime reste le principal moyen d'accès au marché mondial.

Pour répondre à votre question, et selon moi, les trois (03) plus grands challenges auxquels fait face le domaine du maritime en Afrique sont :

- 1. La piraterie maritime,**
- 2. L'accueil des grands navires,**
- 3. La modernisation des infrastructures portuaires.**



1. La piraterie maritime.

Dans un article de Emma Savreux, publié le 17/01/2019 à 16:57, elle affirme "**La piraterie en mer a progressé en 2018. Le Bureau Maritime International (BMI) a recensé 201 attaques en mer en 2018, contre 180 l'année précédente. Cette recrudescence se manifeste principalement dans le golfe de Guinée.**" Pour Emma Savreux, la piraterie maritime prospère au large de l'Afrique de l'Ouest. Le golfe de Guinée, zone maritime bordant le littoral qui s'étend de la Côte d'Ivoire à la République Démocratique du Congo, a vu les actes de banditisme se multiplier dans ses eaux. Les pirates s'engagent désormais bien au-delà des eaux territoriales, et diversifient le choix de leurs cibles. Vraquiers, porte-conteneurs et cargos sont les nouvelles proies, en plus des attaques habituelles perpétrées contre les pétroliers et les navires de pêche. Selon le Rapport du Bureau Maritime International, « **le 27 octobre 2018, 11 membres d'équipage ont été kidnappés à bord d'un porte-conteneurs à 70 milles marins au large de Bonny Island, au Nigeria.** »



Deux jours plus tard, des pirates nigérians à bord d'une vedette rapide ont détourné un pétrolier en route à 100 milles marins de Pointe-Noire, au Congo Brazzaville. Huit des dix-huit membres d'équipage ont été kidnappés ».

Ces attaques de piraterie perturbent le trafic et font perdre des milliards de dollars au marché économique international. Selon un porte-parole du BMI :

« Il y a un besoin urgent de renforcement de la coopération et de partage d'information entre les pays qui bordent le golfe de Guinée pour que des actions efficaces puissent être entreprises contre les pirates ».

2. L'accueil des grands navires.

Au Bénin, la longueur maximale est de 275m avec un tirant d'eau maximum de 13.50m. Vous convenez avec moi que ces conditions d'accostage sont peu importantes. Nos ports, n'ont pas la possibilité d'accueillir de grands navires, et depuis toujours ça n'évolue pas. Il faut donc préparer les ports africains à accueillir de plus grands navires en engageant des travaux de dragage pour accroître leur tirant d'eau et en veillant à ce qu'ils soient équipés de matériels de manutention appropriés. Maintes difficultés, empêchent le continent de prendre pleinement sa place dans l'économie mondiale, mais plusieurs facteurs donnent à penser que l'Afrique est un géant en sommeil.

3. La modernisation des infrastructures portuaires.

Les États africains vont devoir également faire porter leurs efforts de modernisation et d'investissement au-delà de leurs ports. En effet, le rail est bien adapté au transport de marchandises sur de longues distances et son utilisation est particulièrement bénéfique pour l'environnement : il doit maintenant faire l'objet des politiques de développement de la part des États africains, mais aussi des instances internationales. En raison des montants élevés des investissements nécessaires à sa modernisation et à son développement, le schéma des concessions semble être le plus adapté.

Les accès routiers aux ports doivent être facilités et mieux organisés. Les transporteurs doivent bénéficier de zones de parking dédiées positionnées en périphérie des principaux centres urbains. Ils doivent également bénéficier de rendez-vous pour leurs approches finales. La modernisation de ce secteur crucial (notamment pour les corridors d'approvisionnement des pays enclavés) doit être initiée avec la difficulté qu'il y a à toucher à tout un pan de l'activité informelle, ce qui risque d'être problématique dans nombre de pays. Cela étant dit, on commence à voir des axes routiers majeurs être financés puis construits par des spécialistes des travaux publics impliqués dans des concessions routières, qui par la suite les gèrent et les entretiennent. Enfin, en ce qui concerne la gestion logistique



A votre avis

des flux de produits, on voit croître de plates-formes logistiques en périphérie des villes. Elles sont gérées au moyen d'outils de gestion et de tracking que l'on trouve ailleurs dans le monde. Des centres de gestion de l'e-commerce commencent même à s'installer dans les principales villes africaines.

Faire usage des technologies et des solutions numériques serait un atout majeur pour le commerce maritime.

Bien Cordialement - **Tossou Godwin (Assistant logistique) Membre du RITLD'A - BENIN.**



Pour la question concernant les défis actuels du secteur maritime africain, je dirai en première position qu'aujourd'hui les

pays africains doivent **commencer par exploiter pleinement le potentiel de l'économie bleue en allant au moins au-delà de la pêche artisanale.**

En deuxième point je dirai qu'**il est nécessaire aujourd'hui que tous les ports africains soient multimodaux pour faciliter l'accès à l'hinterland**, il est également nécessaire pour chaque sous-région du continent de disposer d'un hub logistique de classe mondiale capable d'absorber le tonnage des lignes directes Asie-Afrique ou Amérique-Afrique afin de les dispatcher aux autres ports de la sous-région (transbordement).

Pour terminer le dernier défi est celui de la sécurité des eaux territoriales africaines et la lutte contre les trafics illicites en n'oubliant pas la mise en place de plans de lutte contre la pollution marine (Plan POLMAR) afin que nous puissions vraiment profiter des ressources de l'économie bleue du continent. Je ne saurai finir mes propos sans souligner la mise en place d'un code de la marine marchande sous-régional afin de mieux trancher en ce qui concerne les litiges du secteur maritime (avaries, dommages, vols, casses, moisiss, mouillés, etc.)

-AKPALI Kouassi Kévin, diplômé en licence de Logistique Maritime et Portuaire à l'Ecole Maritime du Togo (EMARITO).



A votre avis

À ma connaissance, il y a un point à savoir *les ports africains ne répondent pas aux exigences internationales* si nous prenons par exemple le port de Dakar, le tirant est de -13m, les navires de certaines dimensions ne peuvent pas s'y amarrer.

-Aliou Gassama (Sénégal)



<**L'Afrique a toujours le plus faible niveau de commerce intracontinental** qui indique en fait la fragmentation du marché africain et la domination des matières premières dans les exportations africaines. Les pays africains doivent donc signer la zone de libre-échange continentale africaine. Les règles et procédures imposées par certains des pays africains sont un autre défi auquel les pays d'Afrique sont confrontés et qui entraînent des retards dans les flux commerciaux et une augmentation des coûts. Par conséquent, tous les pays africains doivent réformer leurs structures commerciales.

Les ports de l'Afrique sont mal équipés, alors une meilleure infrastructure est nécessaire, surtout dans la plupart des pays d'Afrique parce qu'ils ne sont pas exploités économiquement et ne répondent pas aux normes mondiales. Les chemins de fer désuets et les insuffisances des réseaux essentiels de transport dans l'arrière-pays augmentent les coûts logistiques, ce qui nuit probablement à la compétitivité du producteur africain et rend le commerce avec l'Afrique moins attrayant.

La gouvernance doit être améliorée. Le grand défi des pays africains est l'amélioration de la gouvernance et la réduction des charges administratives pesant sur les entreprises.

*Isaac Leonel Ndedi - Bachelor's degree en Management Portuaire, Transports, Logistiques et Chaîne d'approvisionnement (PINNACLE COLLEGE-Ghana)
Responsable logistique/entrepôt à CENTRABOIS (République centrafricaine)*



In your opinion



What are the three biggest challenges facing the maritime industry in Africa according to you?

According to UNCTAD, Africa's intercontinental trade is heavily dependent on ships and ports. While the continent accounts for some **2.7% of world trade in value terms**, it contributes much more to world maritime trade in volume terms, accounting for 7% in exports and 5% in imports by sea. Although one third of African countries have no coastline, maritime transport remains the main means of access to the world market.

To answer your question, and in my opinion, the three (03) biggest challenges facing the maritime industry in Africa are:

- 1. Maritime piracy,**
- 2. Accommodation of large vessels,**
- 3. The modernization of port infrastructure.**



1. Maritime Piracy

In an article by Emma Savreux, published on 17/01/2019 at 16:57, she says **"Piracy at sea has progressed in 2018. The International Maritime Bureau (IMB) recorded 201 attacks at sea in 2018, compared to 180 the previous year. This increase is mainly evident in the Gulf of Guinea."** For Emma Savreux, maritime piracy thrives off the coast of West Africa. The Gulf of Guinea, a maritime zone bordering the coast that stretches from Ivory Coast to the Democratic Republic of the Congo, has seen the acts of banditry multiply in its waters. Pirates now engage far beyond territorial waters, and diversify the choice of their targets. Bulk carriers, container ships and cargo ships are the new prey, in addition to the usual attacks on oil tankers and fishing vessels. According to the Report



of the International Maritime Bureau, “*on 27 October 2018, 11 crew members were kidnapped aboard a container ship 70 nautical miles off Bonny Island, Nigeria. Two days later, Nigerian pirates aboard a speedboat hijacked an oil tanker en route 100 nautical miles from Pointe-Noire, Congo Brazzaville. Eight of the eighteen crew members were kidnapped*”

These piracy attacks are disrupting traffic and costing the international economic market billions of dollars. According to a spokesperson for the IMB: « *There is an urgent need for increased cooperation and information sharing between the countries bordering the Gulf of Guinea so that effective actions can be taken against pirates* ».

2. Accommodation of large vessels.

At Benin, the maximum length is 275m with a maximum draft of 13.50m. You agree with me that these landing conditions are of little importance. Our ports don't have the ability to accommodate large vessels, and this is not been improved. It is therefore necessary to prepare african ports for larger vessels by undertaking dredging to increase their draught and ensuring that they are equipped with appropriate handling equipment. Many difficulties prevent the continent

from taking its full place in the global economy, but several factors suggest that Africa is a sleeping giant.

3. The modernization of port infrastructure.

African states will also need to push their modernization and investment efforts beyond their ports.

Indeed, rail is well suited to the transport of goods over long distances and its use is particularly beneficial for the environment: it must now be the subject of development policies by african states, but also by international bodies. Because of the high levels of investment needed to modernise and develop it, the concession scheme seems to be the most appropriate.

Road access to ports must be made easier and better organised. Carriers must have dedicated parking areas located on the outskirts of major urban centres. They must also benefit from appointments for their final approaches. The modernization of this crucial sector (especially for the supply corridors of landlocked countries) must be initiated with the difficulty of touching a whole part of the informal activity, which may be problematic in many countries. That being said, we are beginning to see major roads being financed and built by specialists involved in road concessions, who then manage and maintain them.



In your opinion

Finally, as regards to the logistical management of product flows, logistical platforms are growing on the outskirts of cities. They are managed using management and tracking tools found elsewhere in the world. E-commerce management centres are even starting to set up in major african cities.

Making use of digital technologies and solutions would be a major asset for maritime trade.

Cordially- **Tossou Godwin (Logistics Assistant.) Member of the RITLD'A - BENIN.**



As for the question concerning the current challenges of the african maritime sector. I will say in first position that today

African countries must **start by fully exploiting the potential of the blue economy by going at least to the-beyond artisanal fishing.**

Secondly, I would say that **it is necessary today for all african ports to be multimodal to facilitate access to the hinterland**, it is also necessary for each sub-region of the continent to have a world-class logistics hub capable of absorbing the tonnage of direct lines Asia-Africa or America-Africa in order to dispatch them to the other ports of the sub-region (transhipment).

To conclude the last challenge is that of **the security of the african territorial waters and the fight against illicit traffics** not forgetting the implementation of plans to fight against marine pollution (Plan POLMAR) so that we can truly benefit from the resources of the continent's blue economy. I cannot end my remarks without emphasizing the establishment of a sub-regional merchant navy code in order to make better decisions regarding disputes in the marine sector (damage, theft, breakage, mould, wet etc.)

-AKPALI Kouassi Kévin, Bachelor's degree in Maritime and Port Logistics to the maritime school "EMARITO" (Ecole Maritime du Togo).



In your opinion

As far as I know, there is one point: african ports do not meet international requirements if we take for example the port of Dakar, the draught is -13m, ships of certain dimensions cannot moor there.

-Aliou Gassama (Senegal)



Africa still has the lowest level of intra-continental trade that actually indicate the fragmentation of the African market and the dominance of raw materials in African export. So, Africa's countries have to sign the african continental free trade area. Another challenges african's countries are facing is the rules and procedures imposed on trade by some of the african's countries that is leading to delayed trade flows and increased costs. Therefore, all african's countries have to reform their trade facilities.

Africa's ports are poorly equipped, then better infrastructure is needed especially in most of the african's countries because it is uneconomically operated and do not meet the global standards. Outdated railways and shortfalls in essential hinterland transport networks increase logistics costs, which probably damages african producer's competitiveness and makes trading with africa less attractive.

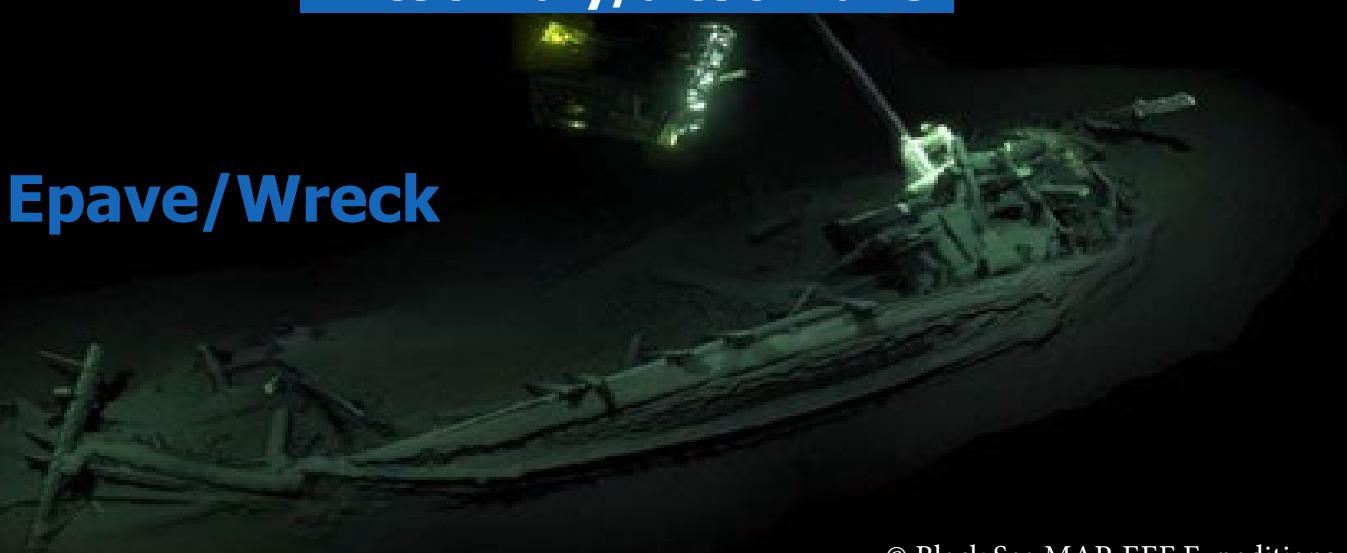
Governance must be improved, the great challenge for african's countries is the improvement of governance and the reduction of the administrative burdens on business.

Isaac Leonel Ndedi - Bachelor's degree in Shipping , Transport, Logistics and Supply Chain Management From PINNACLE COLLEGE (Ghana) Logistician/Warehouse Supervisor at CENTRABOIS Central African Republic



Dictionary/dictionnaire

Epave/Wreck



© Black Sea MAP, EEF Expeditions

La Convention internationale de Nairobi, définit l'épave, à la suite d'un accident de mer, comme :

- a) *un navire naufragé ou échoué*; ou
- b) *toute partie d'un navire naufragé ou échoué*, y compris tout objet se trouvant ou s'étant trouvé à bord d'un tel navire; ou
- c) *tout objet qui est perdu en mer* par un navire et qui est échoué, submergé ou à la dérive en mer; ou
- d) *un navire qui est sur le point de couler ou de s'échouer* ou dont on peut raisonnablement attendre le naufrage ou l'échouement, si aucune mesure efficace destinée à prêter assistance au navire ou à un bien en danger n'est déjà en train d'être prise.

L'épave la plus vieille du monde est un navire marchand grec datant de 400 av. J.-C, de 23 mètres de long, qui a été découvert intacte en 2017, au fond de la mer Noire par l'expédition Black Sea Maritime Archeology Project (MAP).

Plus de mots maritimes sur
www.maritimafrika.com

Nairobi International Convention, defines wreck, following upon a maritime casualty, as :

- a) *a sunken or stranded ship*; or
- b) *any part of a sunken or stranded ship*, including any object that is or has been on board such a ship; or
- c) *any object that is lost at sea* from a ship and that is stranded, sunken or adrift at sea; or
- d) *a ship that is about, or may reasonably be expected*, to sink or to strand, where effective measures to assist the ship or any property in danger are not already being taken.

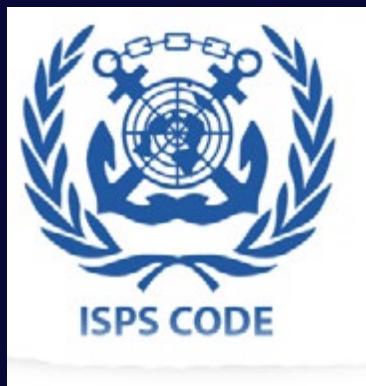
The oldest wreck in the world is a Greek merchant ship dating from 400 B.C. of 23 metres long, which was discovered intact in 2017, at the bottom of the Black Sea by the Black Sea Maritime Archeology Project (MAP) expedition. (picture)

More maritime words on
www.maritimafrika.com



A la loupe

Le Code ISPS



A la suite des attentats du 11 septembre 2001, à New York, aux États-Unis, il a été élaboré dans le cadre du transport maritime, un nouveau code dénommé Code ISPS. Le Code ISPS pour International Ship and Port Facility Security Code, ci-dénommé en français Code international pour la sûreté des navires et des installations portuaires a été adopté à Londres, le 12 décembre 2002, par la Résolution 2 de la Conférence des Gouvernements Contractants à la Convention internationale de 1974 pour la sauvegarde de la vie humaine en mer (SOLAS).

Le Code ISPS a été instauré pour lutter contre la commission d'actes illicites comme : les actes de piraterie (détournement des cargaisons, prises d'otages), les actes terroristes, le sabotage, les trafics illicites (contrebande d'armes ou de stupéfiants), etc.

Le Code ISPS vise à :

- établir un cadre international dans lequel les Gouvernements contractants, les organismes publics, les administrations locales et les secteurs maritime et portuaire puissent coopérer afin de détecter et d'évaluer les menaces pour la sûreté et prendre des mesures de sauvegarde contre les incidents de sûreté ;
- définir les rôles et responsabilités de toutes ces parties intéressées ;
- promouvoir le rassemblement et l'échange rapides et efficaces des renseignements liés à la sûreté ;
- offrir une méthodologie d'évaluation de la sûreté en vue de l'établissement des plans et procédures nécessaires ;

· assurer que les mesures de sûreté maritimes adéquates et proportionnées sont en place.

Afin d'atteindre les objectifs précités, les Gouvernements, les autorités portuaires et les compagnies maritimes contractants à la Convention SOLAS doivent, en vertu du Code ISPS, désigner les agents de sûreté et le personnel appropriés pour chaque navire, installation portuaire et compagnie maritime. Ces mêmes agents de sûreté, désignés Agents de Sûreté de l'Installation Portuaire (ASIP), en anglais (« PFSO » pour Port Facility Security Officer), Agents de Sûreté du Navire (ASN), en anglais (« SSO » pour Ship Security Officer) et Agents de Sûreté de la Compagnie (ASC), en anglais (« CSO » pour Company Security Officer), ont pour mission d'évaluer, de préparer et de mettre en œuvre des plans de sûreté efficaces permettant de faire face à toute menace potentielle pour la sûreté.



A la loupe

Le Code ISPS s'applique :

1. aux navires suivants, effectuant des voyages internationaux :

- les navires à passagers, y compris les engins à grandes vitesses à passagers ;
 - les navires de charge, y compris les engins à grande vitesse à cargaisons, d'une jauge brute égale ou supérieure à 500 ; et
 - les unités mobiles de forage au large ; et
2. aux installations portuaires fournissant des services à de tels navires qui effectuent des voyages internationaux.

Entrée en vigueur le **1er juillet 2004**, cet instrument obligatoire pour tous les États Parties à la Convention, se compose de deux sections. Une partie à caractère obligatoire (Partie A) comprenant des prescriptions détaillées relatives à la sûreté et à l'intention des Gouvernements, des autorités portuaires et des compagnies maritimes, et une partie à caractère non-obligatoire (Partie B) comprenant un ensemble de recommandations sur les dispositions à prendre pour satisfaire à ces mêmes prescriptions.

La partie A du Code ISPS définit trois niveaux de sûreté, à savoir :

- **Niveau de sûreté 1** : Désigne le niveau auquel des mesures de sûreté minimales appropriées doivent être maintenues en permanence.
- **Niveau de sûreté 2** : Désigne le niveau auquel des mesures de sûreté additionnelles appropriées doivent être maintenues pendant une période déterminée en raison d'un risque accru d'incident de sûreté.
- **Niveau de sûreté 3** : Désigne le niveau auquel de nouvelles mesures de sûreté spéciales doivent être maintenues pendant une période limitée lorsqu'un incident de sûreté est probable ou imminent bien qu'il puisse ne pas être possible d'identifier la cible précise.

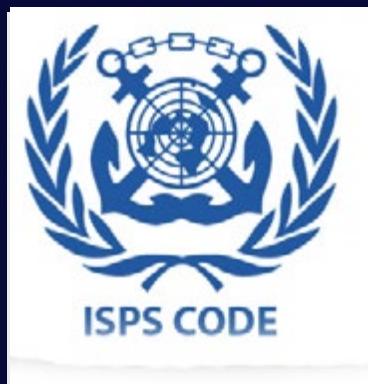
Plus de découvertes sur
www.maritimafrika.com





Closer look

ISPS Code



Following the attacks of September 11, 2001, in New York, the United States, it has been developed as part of maritime transport, a new code called ISPS Code.

The ISPS Code for International Ship and Port Facility Security Code, was adopted in London, 12 December 2002, by Resolution 2 of the Conference of Contracting Governments to the 1974 International Convention for the Safety of Life At Sea (SOLAS).

The ISPS Code was established to fight against the commission of unlawful acts such as: piracy acts (hijacking cargo, hostage taking), terrorist acts, sabotage, illegal trafficking (smuggling weapons or drugs) etc.

The ISPS Code aims to:

- establishment of an international framework that fosters cooperation between Contracting Governments, Government agencies, local administrations and the shipping and port industries, in assessing and detecting potential security threats to ships or port facilities used for international trade, so as to implement preventive security measures against such threats ;
- determining the respective roles and responsibilities of all parties concerned with safeguarding maritime security in ports and on board ships, at the national, regional and international levels ;
- ensure that there is an early and efficient collation and exchange of maritime security-related informations, at national, regional and international levels ;

- provide a methodology for ship and port security assessments, which facilitates the development of ship, company and port facility security plans and procedures, which must be utilised to respond to ships' or ports' varying security levels; and
- ensure that adequate and proportionate maritime security measures are in place on board ships and in ports.

To achieve the above objectives, Governments, port authorities and shipping companies contracting to the SOLAS Convention are required by the ISPS Code, designate security officers and appropriate staff for each ship, port facility and shipping company. These same security agents, designated " PFSO " for (Port Facility Security Officer), " SSO " for (Ship Security Officer) and " CSO " for (Company Security Officer), have the mission to evaluate, prepare and implement effective security plans to face any potential threat to safety.



Closer look

The ISPS Code applies to:

1. the following types of ships engaged on international voyages :
 - passenger ships, including high-speed passenger craft ;
 - cargo ships, including high-speed craft, of 500 gross tonnage and upwards ; and
 - mobile offshore drilling units; and
2. port facilities serving such ships engaged on international voyages.

Entry into force on **1st July 2004**, this binding instrument for all States Parties to the Convention, consists of two sections. A compulsory part (Part A) with detailed requirements for safety and for Governments, port authorities and shipping companies, and partly non-binding (Part B) including a set of recommendations on arrangements to meet these same requirements.

Part A of the ISPS Code defines three security levels, namely:

- **Security level 1**: means the level for which minimum appropriate protective security measures shall be maintained at all times.
- **Security level 2**: means the level for which appropriate additional protective security measures shall be maintained for a period of time as a result of heightened risk of a security incident.
- **Security level 3**: means the level for which further specific protective security measures shall be maintained for a limited period of time when a security incident is probable or imminent, although it may not be possible to identify the specific target.

Discover more on

www.maritimafrika.com





Closer look



According to paragraph 3.1 of this Plan, “Illegal fishing” refers to activities :

3.1.1 conducted by national or foreign vessels in waters under the jurisdiction of that State, without the permission of that State, or in contravention of its laws and regulations ;

3.1.2 conducted by vessels flying the flag of States that are parties to a relevant regional fisheries management organization but operate in contravention of the conservation and management measures adopted by that organization and by which the States are bound, or relevant provisions of the applicable international law ; or

3.1.3 in violation of national laws or inter-

What is IUU fishing?

IUU fishing, for “ Illegal, Unreported and Unregulated ” is a term used for over fifteen years, by international organisms, national governments, media, Non Governmental Organizations, etc. This term officiellement was used for the first time in 1997 at the 16th meeting of CCAMLR (Convention on the Conservation of Antarctic Marine Living Resources), who is a Commission Established under the Convention adopted for fishery resources management in Antarctica.

The International Plan of Action to Prevent, Deter and Eliminate Illegal, Unreported and Unregulated Fishing (IPOA-IUU), was adopted by the FAO in 2001 gives us in paragraph 3 was descriptive and Lengthy definition of IUU fishing where each term of this phrase is defined. national obligations, including those undertaken by cooperating States to a relevant regional fisheries management organization.

According to paragraph 3.2 of the IPOA-IUU, “Unreported fishing” refers to fishing activities :

3.2.1 which have not been reported, or have been misreported, to the relevant national authority, in contravention of national laws and regulations ; or

3.2.2 undertaken in the area of competence of a relevant regional fisheries management organization which have not been reported or have been misre



ported, in contravention of the reporting procedures of that organization. According to paragraph 3.3 of the IPOA-IUU, “Unregulated fishing” refers to fishing activities :

3.3.1 in the area of application of a relevant regional fisheries management organization that are conducted by vessels without nationality, or by those flying the flag of a State not party to that organization, or by a fishing entity, in a manner that is not consistent with or contravenes the conservation and management measures of that organization ; or

3.3.2 in areas or for fish stocks in relation to which there are no applicable conservation or management measures and where such fishing activities are conducted in a manner inconsistent with State responsibilities for the conservation of living marine resources under international law. Several international legally binding instruments contain provisions applying to IUU fishing. Among them include:

- the **United Nations Convention on the Law of the Sea** signed in 1982 and entered into force in 1994 and its Implementing Agreement on the **Conservation and Management of Straddling Fish Stocks and Highly Migratory Fish Stocks** (“**UN Fish Stocks Agreement**” signed in 1995 and entered into force in December 2011) ;

- the **Agreement to Promote Compliance with International Conservation**

and Management Measures by Fishing Vessels on the High Seas (“FAO Compliance Agreement” signed in 1993 and entered into force in 2003) ;

- the **FAO Agreement on Port State Measures (PSMA) to Prevent, Deter and Eliminate IUU Fishing** (signed in 2009 and entered into force in 2016).

These binding instruments are supplemented by non-binding instruments such as:

- the **FAO Code of Conduct for Responsible Fisheries** (1995) ;

- **International Plan of Action to Prevent, Deter and Eliminate Illegal, Unreported and Unregulated Fishing** (IPOA-IUU) (2001) ;

- and the **FAO Voluntary Guidelines for Flag State Performance** (2013).

Recognized as a global problem, it is present in all types of fishing and takes different dimensions. It is also well practiced in the high seas and in areas under national jurisdiction and is motivated by economic gain and is sometimes associated, in industrial fisheries, organized crime. It takes advantage of weak management systems, takes advantage of corrupt administrations and operates low management regimes, especially those lacking developing country capacity and resources for monitoring, an effective control and surveillance (MCS).

Research and rewriting Pascaline ODOUDOUROU -



A la loupe



C'est quoi la pêche INN ?

La pêche INN, pour « pêche Illicite, Non déclarée et Non réglementée », ou en langue anglaise pêche IUU pour « Illegal, Unreported and Unregulated », est une expression utilisée depuis plus d'une quinzaine d'années, par les organisations internationales, les administrations nationales, les médias, les Organisations Non Gouvernementale, etc. Cette expression fut employée officiellement pour la première fois en 1997, à la 16^e réunion de la CCAMLR (Convention on the Conservation of Antarctic Marine Living Resources), qui est la Commission instituée par la convention adoptée pour la gestion des ressources de pêche en Antarctique.

Le Plan d'action international visant à prévenir, à contrecarrer et à éliminer la pêche illicite, non déclarée et non réglementée, est un document de planification régionale de gestion des pêches compétentes, mais qui contreviennent aux mesures de conservation et de gestion adoptées par cette organisation et ayant un caractère contraignant pour les Etats ou aux dispositions pertinentes du droit international applicable ; ou

3.1.3 contrevenant aux lois nationales ou aux obligations internationales, y compris celles contractées par les Etats coopérant avec une organisation régionale de gestion des pêches compétente.

mentée (Plan d'action international ou PAI-INDNR), adopté par la FAO en 2001 nous donne au sein de son paragraphe 3 une définition longue et descriptive de la pêche INN où chaque terme de cette expression est défini.

Selon le paragraphe 3.1 de ce Plan, par “pêche illicite” on entend des activités de pêche :

3.1.1 effectuées par des navires nationaux ou étrangers dans les eaux placées sous la juridiction d'un État, sans l'autorisation de celui-ci, ou contrevanrant à ses lois et règlements ;

3.1.2 effectuées par des navires battant pavillon d'Etats qui sont parties à une or-

Selon le paragraphe 3.2 du PAI-INDNR, par “pêche non déclarée”, on entend des activités de pêche :



A la loupe

3.2.1 qui n'ont pas été déclarées, ou l'ont été de façon fallacieuse, à l'autorité nationale compétente, contrevenant ainsi aux lois et règlements nationaux ; ou

3.2.2 entreprises dans la zone de compétence d'une organisation régionale de gestion des pêches compétente, qui n'ont pas été déclarées ou l'ont été de façon fallacieuse, contrevenant ainsi aux procédures de déclaration de cette organisation.

Selon le paragraphe 3.3 du PAI-INDNR, par “pêche non réglementée”, on entend des activités de pêche :

3.3.1 qui sont menées dans la zone de compétence d'une organisation régionale de gestion des pêches compétente par des navires sans nationalité, ou par des navires battant pavillon d'un État non partie à cette organisation, ou par une entité de pêche, d'une façon non conforme ou contraire aux mesures de conservation et de gestion de cette organisation ; ou

3.3.2 qui sont menées dans des zones, ou visent des stocks pour lesquels il n'existe pas de mesures applicables de conservation ou de gestion, et d'une façon non conforme aux responsabilités de l'État en matière de conservation des ressources biologiques marines en droit international.

Plusieurs instruments internationaux, juridiquement contraignants contiennent des dispositions s'appliquant à la pêche INN. Parmi ceux-ci, on peut citer :

– **la Convention des Nations Unies** sur le Droit de la Mer signée en 1982 et entrée en vigueur en 1994 et son accord d'application relatif à la Conservation et à la Gestion des Stocks de poissons chevauchants et des Stocks de poissons grands migrateurs (Accord des Nations Unies sur les stocks de poissons signé en 1995 et entré en vigueur en décembre 2011) ;

– l'Accord de conformité de la FAO visant à favoriser le respect, par les navires de pêche en haute mer, des mesures internationales de conservation et de gestion (signé en 1993 et entré en vigueur en 2003) ;

– **l'Accord de la FAO** sur les Mesures du ressort de l'Etat du Port visant à prévenir, contrecarrer et éliminer la pêche illicite, non déclarée et non réglementée (INN) (signé en 2009 et entré en vigueur en 2016).

Ces instruments contraignants sont complétés par des instruments non contraignants tels que :

– **le Code de Conduite** pour une Pêche Responsable de la FAO (1995) ;

– **le Plan d'Action International de la FAO** (PAI) visant à prévenir, contrecarrer et éliminer la pêche illicite, non déclarée et non réglementée (INN) (2001) ;

– et **les Lignes directrices Volontaires de la FAO** relative à la Performance de l'Etat du Pavillon (2013).



ZOOM



© maritimafrica

Les cargos de divers

General cargo ships

Also called “multipurpose cargo ships”, They are cargo ships for the transport of different types of goods. The general cargo ship can transport virtually any dry goods, packaged or not: the heavy vehicle like railway wagon, products in bags, in bulk, containers, crates, cars, manufactured products, wooden logs or studs for example, etc. His versatility is a single unit of this type replaces two conventional ships.

When they carry both goods and passengers, it is called “mixed cargo.” They are both used on liner services and for the tramp trade (wanderer navigation). The multipurpose cargo ships are often equipped with specialized handling equipment (cranes, load mats, etc.) for loading and unloading goods.

Encore appelés « cargos polyvalents », ce sont des navires de charge destinés au transport de marchandises diverses. Les cargos de divers peuvent transporter pratiquement n’importe quelle marchandise sèche, emballées ou non : du véhicule lourd type wagon de chemin de fer, aux produits en sacs, en vrac, en conteneurs, en caisse, des voitures, des produits manufacturés, du bois en grumes ou en plots par exemple, etc. Son caractère polyvalent fait qu’une seule unité de ce genre remplace deux navires classiques.

Lorsqu’ils transportent à la fois des marchandises et des passagers, on les appelle « cargo mixte ». On les emploie à la fois sur les lignes régulières (les “navires de ligne”) que pour le tramping (navigation vagabonde). Les cargos polyvalents sont souvent dotés d’équipement de manutention spécialisées (grues, mats de charge, etc.) pour le chargement et le déchargement des marchandises.



Agenda / Calendar

Novembre 2019

Cabo Verde Ocean Week 2019

Date : 25 -29 Novembre 2019

Lieu : Ville de Mindelo, Île de São Vicente, Cap-Vert



22nd Intermodal Africa 2019

Date : 26-28 Novembre 2019

Lieu : Hotel SAWA, Douala, Cameroun



Janvier 2020

23rd Intermodal Africa 2020

Date : 14 - 16 Janvier 2020

Lieu : Hyatt Regency, Dar Es Salaam, Tanzanie



Forum sur la Sécurité Maritime en Afrique

Date: 20-22 Janvier 2020

Lieu: Centre de conférence de la base navale Amiral Faye Gassama, Dakar, Sénégal

Maritimafrika Mag #001

November 2019

Cabo Verde Ocean Week 2019

Date : 25 - 29 November 2019

Venue : City of Mindelo, Island of São Vicente, Cape Verde



22nd Intermodal Africa 2019

Date: 26-28 November 2019

Venue: Hotel SAWA, Douala, Cameroun



January 2020

23rd Intermodal Africa 2020

Date: 14-16 January 2020

Venue: Hyatt Regency, Dar Es Salaam, Tanzanie



Africa Maritime Security Forum

Date: 20-22 January 2020

Venue: Amiral Faye Gassama Naval Base Conference Center, Dakar, Senegal



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, une fois ces mots repérés, avec les lettres non utilisées réunies dans l'ordre normal de lecture, reconstituez l'énigme.

Mot de 11 lettres : Personne physique ou morale qui organise les modalités du transport de la marchandise à lui confier par le propriétaire ou le chargeur de son point de départ à sa destination finale.

--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--

ABORDAGE

BITTE

ÉCUBIER

ACCOSTAGE

CAPITAINERIE

ESCALE

ARMATEUR

COQUE

GRELIN

BÂBORD

DARSE

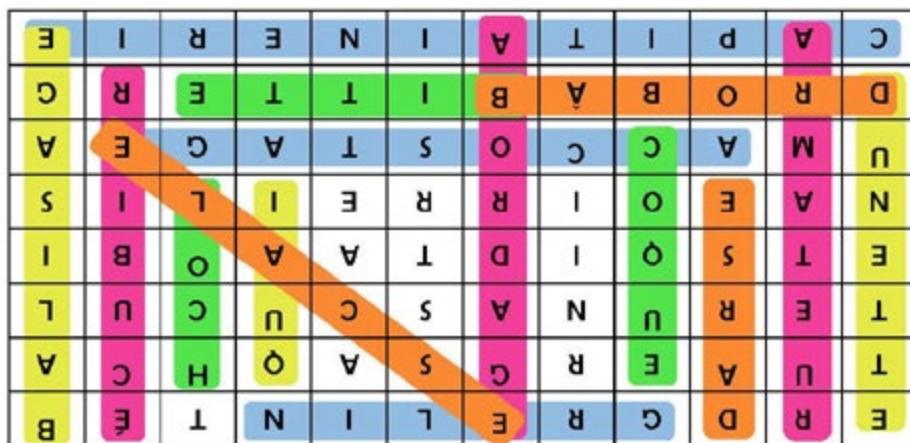
LOCH

BALISAGE

DUNETTE

QUAI

E	R	D	G	R	E	L	I	N	T	É	B
T	U	A	E	R	G	S	A	Q	H	C	A
T	E	R	U	N	A	S	C	U	C	U	L
E	T	S	Q	I	D	T	A	A	O	B	I
N	A	E	O	I	R	R	E	I	L	I	S
U	M	A	C	C	O	S	T	A	G	E	A
D	R	O	B	Â	B	I	T	T	E	R	G
C	A	P	I	T	A	I	N	E	R	I	E



T	R	A	N	S	I	T	A	I	R	E
---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---



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, once these words are spotted, with the unused letters gathered in the normal order of reading, put together the puzzle.

Word of 8 letters. A piece of equipment designed to lift containers by their corner castings.

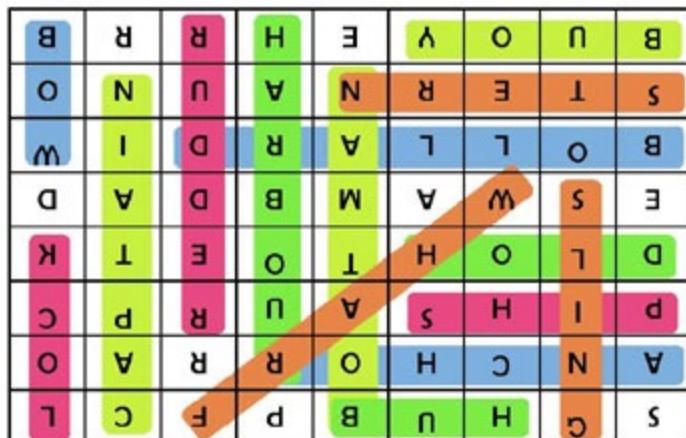
--	--	--	--	--	--	--	--

ANCHOR
BOATMAN
BOLLARD
BOW
BUOY

CAPTAIN
HARBOUR
HOLD
HUB
LOCK

RUDDER
SHIP
SLING
STERN
WHARF

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



S	P	R	E	A	D	E	R
---	---	---	---	---	---	---	---



7 DIFFERENCES / 7 DIFFÉRENCES

Do you have a sense of observation?

The goal of the 7 differences game is to compare two images and discover the differences that have slipped. The two images often seem identical so look well! Good luck!

Avez-vous le sens de l'observation ? Le but du jeu des 7 différences est de comparer deux images et de découvrir les différences qui se sont glissées. Les deux images semblent souvent identiques alors cherchez bien ! Bonne chance !





A la loupe

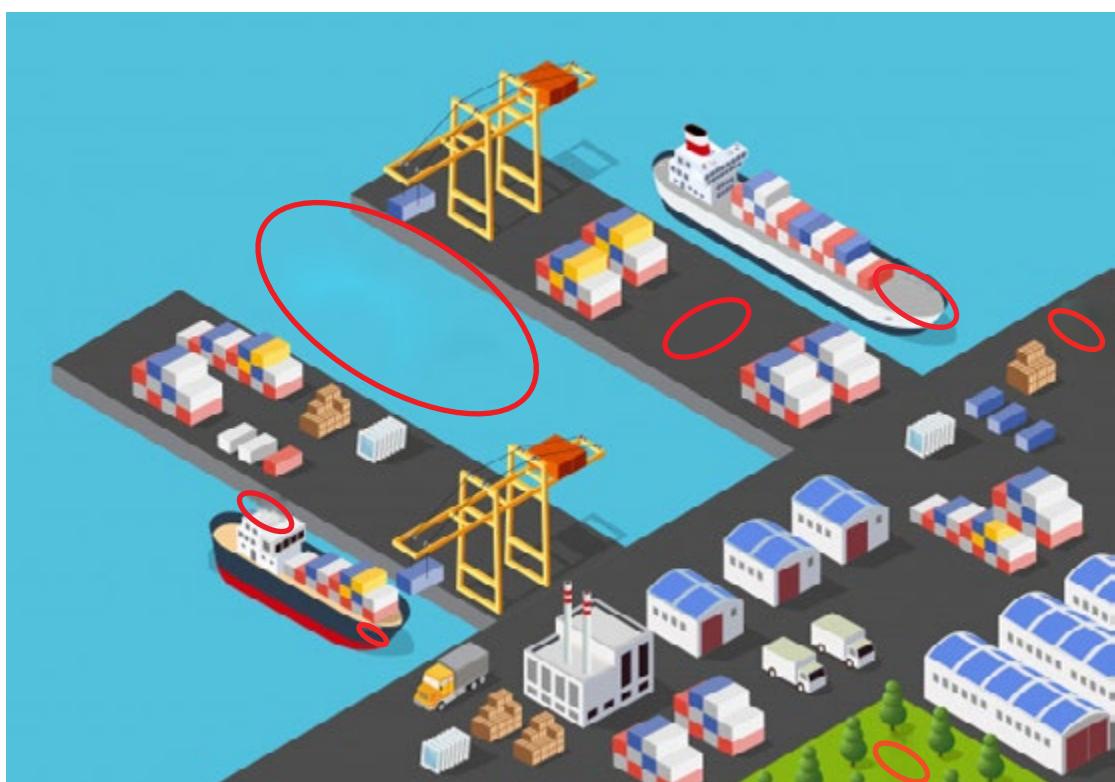
C'est quoi la pêche INN ?? suite et fin

Reconnue comme un problème mondial, elle est présente dans tous les types de pêche et prend différentes dimensions. Elle est aussi bien pratiquée en haute mer que dans les zones relevant de la juridiction nationale et est motivée par le gain économique et est parfois associée, dans les pêcheries industrielles, au crime organisé. Elle profite de la faiblesse des systèmes de gestion, tire parti des administrations corrompues et exploite des régimes de gestion faibles, en particulier ceux des pays en développement manquant de capacités et de ressources pour un suivi, un contrôle et une surveillance efficaces (SCS).

Recherche et réécriture Pascaline ODOUBOUROU

Answer/Réponse

7 DIFFERENCES /7 DIFFÉRENCES





O MEDIAZ



Production et diffusion
de tous types de médias



Développement de
supports/contenus médias



Gestion de medias



Représentation



Régie publicitaire



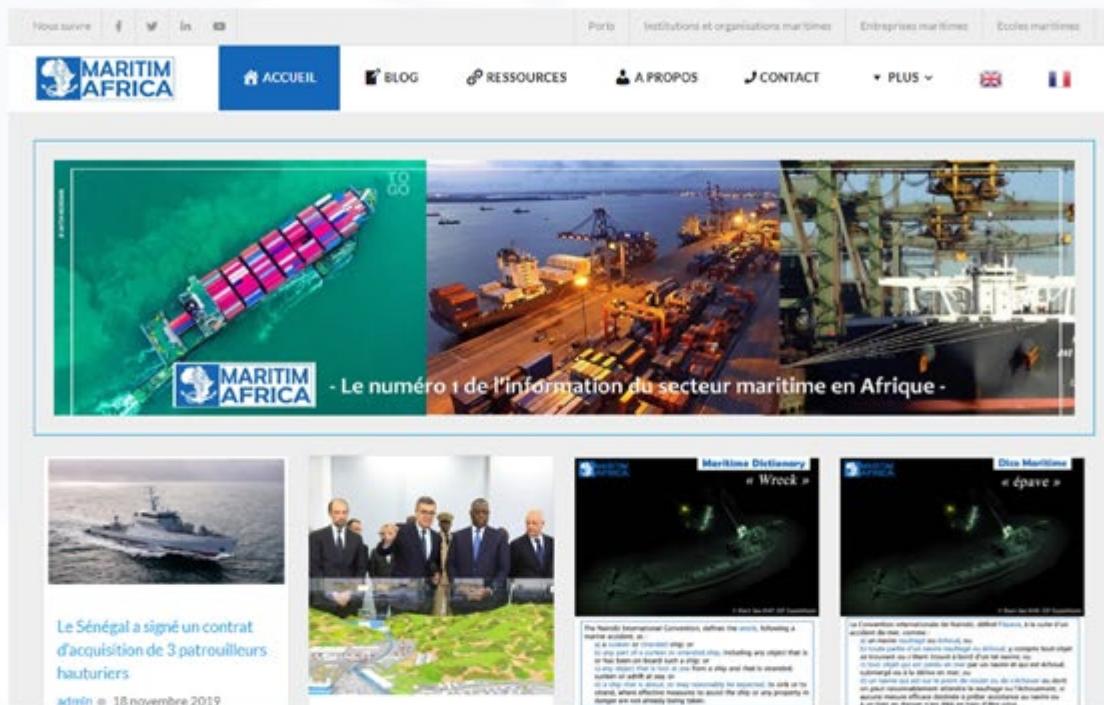
Edition



OO Médiaz

www.oomediaz.com





Nous suivre | Nous suivre | ACCUEIL | BLOG | RESSOURCES | A PROPOS | CONTACT | PLUS | ENGLISH | FRANÇAIS

- Le numéro 1 de l'information du secteur maritime en Afrique -


Le Sénégal a signé un contrat d'acquisition de 3 patrouilleurs hauturiers

admin · 18 novembre 2019


The Manila International Convention, defines the word, following a marine accident, as "An incident involving a ship or any part of a vessel in an unusual state, including any object that is or has been released into a sea or land, which causes or may cause damage to the ship and risk to personnel, marine or coastal areas or the environment, or may reasonably be expected, to cause or risk damage to the ship or any property in danger are not already having taken


Maritime Dictionary « Wreck »


Dico Maritime « épave »

www.maritimafrica.com



Focus

features

Closer look

Maritime Institutions

Marine school

Interviews

Maritime dictionary

Actualité

Ecole maritimes

Dossiers

Focus

Institutions maritimes

Dico maritime

Interview

Number 1 source of maritime's informations in Africa

Numéro 1 de l'information du secteur maritime en Afrique