



Projet de développement pour un " safe port "



L'avis du public est indispensable



*il était une fois...
un port*



Port de Toamasina
conforme
au code ISPS





www.FTL.mu

PLANNING.MG ©



FREIGHT & TRANSIT CO. LTD.



FOR FURTHER INFORMATION, PLEASE CONTACT US AT :

Head Office :

Nouvel Immeuble Ny Havana - A+3

(3ème étage - Village des Jeux - 101 Ankorondrano

ANTANANARIVO - MADAGASCAR

Tél : (261) 20 22 548 00 / Fax : (261) 20 22 607 23

e-mail : contact@ftlmada.mg





SOMMAIRE

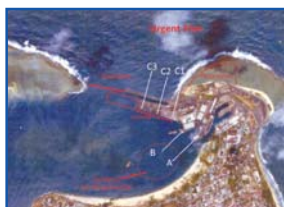


■ 4 EDITORIAL

Le mot du Directeur Général



Couverture:
Navire m/s KOTA NAZIM
en escale au port de Toamasina



■ 6 ECONOMIE

Plan de développement du port de Toamasina; pour des infrastructures adaptées aux gros porteurs.



■ 11 SECURITE

Ce qu'il faut savoir sur le code ISPS.



■ 14 MOUVEMENTS DES NAVIRES



■ 20 AKON'NY MPIASA

- Ino marô asanô
- Manatanteraka ny andraikiny ny Sendika ato amin'ny Seranana.
- Ny vehivavy mpiasan' ny Seranana.



■ 24 SOCIAL ET CULTURE

Focus: Non accès à l'eau potable et manque du minimum d'hygiène.

■ 25 ANNUAIRE DES MAREES



■ 26 HISTOIRE DU PORT

AU FIL DES ANNEES

Il était une fois... un port.



■ 28 EVENEMENTS

Port de Toamasina: actus en photos.

■ 30 LOISIRS

Directeur de publication :
Christian Eddy Avellin

Directeur de la rédaction :
Zoëline Rakotonirina Miniminy

Comité de rédaction:
Zoëline Rakotonirina Miniminy
Mamy Razakalimanandro
Liliane Zafinirina
Vola Ramaroarisoa
Monique Henriette
Jhonson Rakotonirina
Vololona Ranivomboahangy
Fanjarina Raheliasoa
Soloarimalala Alfred

Infographie
Mamy Razakalimanandro

Photographies
Jean-Claude Andrison

Edition
Agence de Communication
PREVICOM
Lot VF 58 Ankorahotra
Antananarivo
tél: 22 237 86/ 03311 382 16

Nombre de tirages:
250 exemplaires





EDITORIAL



AVELLIN Christian Eddy
Chief Executive Officer of S.P.A.T

Dear readers,

While reading the preface of *L'ABC de la presse écrite* by Kristin Helmore, Editions Nouveaux Horizons, I was thoughtfully attracted by the following declaration of the American President Thomas Jefferson: « If I had to choose between a government without newspapers and newspapers without government, I would retain the second solution with no hesitation ». I surely do not intend to adopt an extreme opinion, for it is absolutely prejudicial to any commercial activity. Nonetheless, I quite agree to the fact that communication is highly important. And I am deeply convinced that **a successful managing is actually a combination of multiple attitudes and behaviours in which communication should be placed above all**. As far as globalization is becoming the leading economic context at the beginning of this third millennium, my conviction is more deeply felt as it is proved in any situation that communication is from now on a major priority for all company which aims to survive.

« Open its doors to and for all over the world ».

That is with no doubt the way of thinking with which the prime willing of the Executive Managing new team of S.P.A.T. can be qualified. It may be unbelievable, especially for an under custom controlled company. Yes, unbelievable, as far as Port of Toamasina is generally known to be a series of infinite « forbidden, do not, and no access », a place where any entry and any way out is regulated. Well, these are common restrictions in any under custom controlled zones, aren't these? And especially because Port of Toamasina is controlled by numerous reglementary restrictions, the Executive Managing new team of S.P.A.T. intends to convince all of you that it is still possible to communicate within its bounds. And I am sure that it will be particularly appreciated if a communication platform can be created there in order to serve common interests.

More commercial exchanges, more professional dialogue, more transfert of knowledge, experience, technology and ability within port committee, these will be the new basis of S.P.A.T. commercial policy. Isn't the successful leader generally the one who places dialogue above all? Thus, playing the leading role as port authority, S.P.A.T. will do its utmost to become a communication center within Port of Toamasina. And more, communication will become the basis on which solutions to any problem port operators have to face with will be found. That is why, thanks to *PortEcho*, Port of Toamasina intends to open its doors to and for all over the world.

Last April the 3rd 2009, during my inaugural speech for *PortEcho's* first publication, I intentionally insisted on my willing to settle up a commercial relations platform on behalf of port and maritime actors. I then emphasized that ***PortEcho* will be Port of Toamasina's voice all over the world**. And I think it is still necessary to remind that Port of Toamasina is not only S.P.A.T. In fact, Port of Toamasina includes numerous actors and operators which are daily involved within its bounds. A wide choice of participation and contribution forms is offered to all of them, such as advertisements, texts or any other information, ships schedules, traffic reports, significant events, etc... And in order to prove that the major aim of S.P.A.T. is to encourage commercial relations, apart from advertisements, any contribution and/or participation is free of charge.

last but not least, I take the opportunity of this second publication of *PortEcho* to inform all readers about the settling up in the next months of a network of various port and maritime informations. This imminent project will be realized with *QasyNet*, and aims to put a permanent and updated information source at the disposal of all port and maritime operators.

Of course, your contribution to that new project as well as to each three monthly publication of *PortEcho*, will always be highly appreciated.

Sincerely yours,

AVELLIN Christian Eddy
Chief Executive Officer





Le mot du Directeur Général

Chers lecteurs,

Dans la préface de l'ABC de la presse écrite de Kristin Helmore, Editions Nouveaux Horizons, j'ai lu avec intérêt cette phrase du Président américain Thomas Jefferson : « Si je devais choisir entre un gouvernement sans journaux ou des journaux sans gouvernement, je retiendrais sans hésiter la seconde solution ». Je n'irai pas jusqu'à pencher vers une position extrême, qui est forcément préjudiciable à la gestion d'une entreprise commerciale. Néanmoins, j'adhère tout à fait à l'importance qui doit être accordée à la communication. En effet, je suis fermement convaincu que **la gestion réussie d'une entreprise est une conjugaison de plusieurs attitudes et comportements qui doivent absolument mettre en avant la communication**. Le phénomène de la mondialisation ouvrant le bal en ce début du troisième millénaire, ma conviction est d'autant plus profonde qu'il apparaît en toute situation que **la communication est désormais incontournable** pour toute entreprise qui tient à sa survie.

« S'ouvrir encore et toujours plus au monde, écouter encore et toujours plus le monde ».

C'est sans aucun doute l'état d'esprit qui définit le mieux la volonté première de la nouvelle équipe de la Direction Générale de la S.P.A.T. Certes, cela semble inconcevable pour une entreprise sous-douane. Inconcevable, dans la mesure où l'image qu'on retient généralement du Port de Toamasina est plutôt une liste d'interdits à l'infini, une zone géographiquement fermée au grand public. Mais, n'est-ce pas des contraintes communes à toute zone sous-douane ? Et justement, parce que les restrictions réglementaires y sont incontournables, la nouvelle Direction Générale de la S.P.A.T. compte bien convaincre le monde, qu'il n'est pas interdit de communiquer dans une zone sous-douane. Au contraire, il est particulièrement souhaitable et louable de pouvoir y assurer une plateforme de communication visant à servir les intérêts communs.

Faciliter les échanges commerciaux, encourager le dialogue professionnel, inciter au transfert de connaissances, d'expériences, de technologie et de savoir-faire au sein de la communauté portuaire, telles seront donc les nouvelles composantes de la politique commerciale de la S.P.A.T. Le leader qui réussit n'est-il pas avant tout un homme de dialogue ? A l'instar de celui-ci, et en sa qualité d'autorité portuaire, la S.P.A.T. mettra tout en œuvre pour devenir la plaque tournante de la communication au sein de la place portuaire de Toamasina. La communication constituera alors la base de la recherche de solutions à tout problème soulevé au sein du cercle des acteurs et opérateurs du Port de Toamasina. Ainsi, par le biais du PortEcho, le Port de Toamasina entend s'ouvrir au monde et l'écouter.

Lors de la cérémonie de lancement de ce bulletin trimestriel, le 3 avril 2009, j'ai déjà mis en exergue cette volonté de former un tissu de relations commerciales au bénéfice des opérateurs portuaires et maritimes. J'ai alors souligné que **le PortEcho sera la voix du Port de Toamasina à travers le monde**. Et par le Port de Toamasina, il faut comprendre, non seulement la S.P.A.T., autorité portuaire, mais aussi et surtout, l'ensemble de la place portuaire de Toamasina avec sa multitude d'acteurs et d'intervenants. Annonces publicitaires, articles ou autres parutions, mouvements de navires, statistiques, rapport de faits et événements significatifs, un large éventail de participation et de contribution y est laissé au privilège de tous les membres de la communauté portuaire. D'ailleurs, et pour prouver que l'objectif premier de la S.P.A.T. est d'encourager les relations commerciales, à l'exception des annonces publicitaires, toutes les formes de contribution et/ou de participation sont totalement gratuites.

Enfin, je voudrais profiter de ce deuxième numéro du PortEcho pour informer les lecteurs sur la mise en œuvre prochaine de la liaison en réseau des différentes sources d'informations intéressant la place portuaire de Toamasina. Ce projet imminent, qui se fera en collaboration avec GasyNet, vise à mettre à la disposition de tous les opérateurs, une banque de données permanentes et à jour sur les activités réalisées au sein de la place portuaire de Toamasina.

Bien entendu, à ce nouveau projet comme à chaque publication trimestrielle du PortEcho, votre participation est toujours aimablement appréciée.

**Le Directeur Général
AVELLIN Christian Eddy**





ECONOMIE

PLAN DE DEVELOPPEMENT DU PORT DE TOAMASINA : pour des infrastructures adaptées aux gros porteurs

UN PROJET INTEGRE DANS LE DEVELOPPEMENT ECONOMIQUE ET SOCIAL DE LA VILLE DE TOAMASINA

Le 12 mars 2009, à l'invitation de la Direction Générale de la S.P.A.T., une consultation publique s'est tenue à la Villa Tsaravintana, Boulevard Ratsimilaho, Toamasina. Programmée pour se tenir au moins trois fois tout au long de la phase d'étude du projet de développement du grand port, cette consultation avait pour objectif de recueillir des avis, des observations et des recommandations éventuelles, globalement au sujet du projet, mais tout particulièrement, sur ses impacts économiques, sociaux et environnementaux. Les conférenciers, représentant les experts du Bureau d'Etudes japonais composé par *ECOH Co.*, *OCDI* et *Ides Inc.*, se réjouissaient de trouver en face d'eux une assistance visiblement très intéressée par l'exposé qui a ouvert la consultation. Cependant, à la fin de l'exposé, alors que nos conférenciers s'attendaient à noter point par point les impacts éventuels, les questions sur les tenants et les aboutissants du projet prenaient le dessus. Il faut dire que l'assistance était très représentative de la ville de Toamasina, dans la mesure où elle ne se limitait pas aux opérateurs portuaires et mari-

times. Elle comprenait également des partenaires sociaux du Port de Toamasina, des représentants des autorités administratives nationales et locales, des universitaires-chercheurs, et même des représentants des collectivités issues de diverses couches sociales de la population.

les avis des parties prenantes seront déterminants pour la réalisation du projet ou non

A partir des questions posées, on en vient forcément à la certitude que les participants demandent à connaître le maximum à propos du projet, avant de pouvoir en évaluer les impacts éventuels. En effet, lors de cette première consultation, il apparaissait que les parties prenantes ne comprenaient guère les enjeux et l'envergure du projet. Conférenciers et participants se sont donc mis d'accord pour que ces derniers prennent le temps de lire la documentation qui leur a été distribuée. Les experts japonais se tiendront volontiers à leur disposition pour recueillir toute opinion éventuelle sur la question. Avant de clore la séance de consultation, les experts ont mis en exergue que les avis populaires seront déterminants pour la réalisation du projet ou non. Dans le cas où il est prouvé que celui-ci comporte des impacts négatifs très importants sur le plan économique, social, et environnemental, le

gouvernement japonais refusera tout simplement de financer le projet. Devant une si grande importance accordée à une consultation publique, nous avons cru indispensable d'éclairer nos lecteurs sur le pourquoi et le comment du projet de développement du Port de Toamasina.



Consultation publique du 12 Mars 2009

UN « SAFE PORT » POUR DES NAVIRES VERSION TROISIEME MILLENAIRE

L'exigence de développer le commerce extérieur et l'économie nationale confère une lourde responsabilité aux ports de tous les pays en développement. La raison en est que plusieurs tendances majeures dans l'évolution de l'environnement portuaire et maritime modifient profondément les fondements des orientations économiques des transports par mer, et affectent ainsi directement les ports. Parmi les tendances majeures, émergent en particulier :

◆ **le multimodalisme**, qui se traduit par une conteneurisation accélérée du transport des marchandises diverses. Cette révolution du mode de transport s'accompagne d'une modification des procédures ainsi que des techniques portuaires ;

◆ **la spécialisation des navires**. Le temps des navires « fourre-tout » est révolu. Nous sommes aujourd'hui à l'ère des navires spécialisés pour un type de cargaison spécifique : porte-conteneurs, rouliers (*Roll on/Roll off ou Ro-Ro*), minéraliers, vraquiers solides, vraquiers liquides, etc...

◆ **le regroupement des trafics**, afin d'affecter les gros porteurs aux routes maritimes à trafic dense (les navires de moindre tonnage étant relégués aux activités de *feeding* ou collecte) ;

◆ **l'exigence des chargeurs vis-à-vis** du transport international et des pres-





ECONOMIE

tations portuaires, qui devient de plus en plus forte, face à la mondialisation des marchés ainsi qu'à l'accroissement de la concurrence;

♦ **la préoccupation universelle pour la préservation de l'environnement** dont les nuisances sont de moins en moins tolérées.

Parallèlement, l'intensification de la mondialisation de l'économie favorise une rude concurrence au niveau des échanges internationaux. Dans ce contexte de plus en plus exigeant, armateurs, chargeurs et réceptionnaires opérant au sein de la place portuaire de Toamasina souhaitent que l'Autorité Portuaire s'investisse en vue de mettre à leur disposition des infrastructures adaptées à des normes internationales. Si auparavant, les installations du Grand Port ont été conçues pour des cargaisons essentiellement en emballage conventionnel (sacs, fardeaux, etc...), le développement accéléré de la conteneurisation durant ces dernières décennies modifient fondamentalement les besoins.

En outre, l'ère du port de marchandises en transit est complètement révolue. Dans le souci permanent de réduction des coûts de production, les activités industrielles se rapprochent autant que possible des ports internationaux. Ainsi, à défaut de pouvoir les installer dans l'enceinte du domaine portuaire, l'Autorité portuaire œuvre du mieux qu'il peut pour les avoir à proximité. Les visages des ports internationaux du troisième millénaire sont devenus indissociables aux complexes industriels et à leurs besoins spécifiques. Au Port de Toamasina, ce nouveau visage se dessine d'année en année. Et on y trouve de plus en plus des unités de production et de traitement des produits divers à gros tonnage. Le tout dans un environnement de transport multimodal de plus en plus élargi.

Face à ce port en pleine mutation, émergent de nouveaux besoins pour remédier à l'insuffisance de quais et des profondeurs, pour désengorger l'espace et fluidifier les voies d'accès, bref, pour mettre à la disposition des utilisateurs un « safe port ». Dès lors, la



Le Directeur du Développement et de l'Aménagement Portuaire

nécessité d'élaborer un plan de développement s'impose. Un plan d'envergure qui nécessite des financements extérieurs.

Le Port de Toamasina vise à offrir les meilleures conditions d'escale pour la nouvelle génération de navires

Toutes ces nouvelles tendances du développement économique, technique et environnemental ainsi que tous les nouveaux besoins, doivent être traduits par le Port de Toamasina en termes d'objectifs à réaliser, au niveau de ses équipements et de ses infrastructures, d'une part et, de son plan d'eau ainsi que de ses chenaux d'accès, d'autre part. En ce faisant, le Port de Toamasina vise à offrir les meilleures conditions d'escale pour la nouvelle génération de navires, dont des porte-conteneurs (jusqu'à 4 000 EVP ou équivalent 20 pieds), ainsi que des gros porteurs vraquiers et spécialisés classiques (dont la capacité peut aller jusqu'à 60 000 tonnes). L'enjeu est de taille, dans la mesure où il s'agit là de trafics dont le passage portuaire est fortement générateur de valeur ajoutée et d'emplois. Ainsi, en renforcement de ses infrastructures existantes, le Port de Toamasina va devoir lancer un vaste programme d'extension, de développement et de modernisation. Il va de soi que l'accueil des gros porteurs ainsi que celui de nouveaux types de trafics constituent les objectifs fondamentaux de ce programme. Adapter ses infrastructures aux nouveaux besoins émergeant avec l'avancée technologique de l'industrie portuaire et maritime, en d'autres mots, accueillir navires et marchandises dans un « safe port »,

tel est donc le nouveau défi auquel le Port de Toamasina doit aujourd'hui faire face.

« *A travers son projet d'extension de la place portuaire, le Port de Toamasina effectue un pas de géant dans la réalisation de ses ambitions de devenir la plaque tournante et le port d'éclatement (hub) de la région Océan Indien et Afrique Australe* », précise Monsieur Samuel RANAIVOJAONA, le Directeur du Développement et de l'Aménagement Portuaire, qui a la charge de suivre le bon déroulement du projet pour le compte de la S.P.A.T.

Et le projet ne doit rien laisser au hasard. Profondeur optimale des eaux tout au long du chenal d'accès et aux abords des quais, longueur des quais aux normes internationales, remorqueur de capacité suffisamment poussée pour une mise à quai et un déhalage sécurisés, terre-pleins suffisamment spacieux, etc..., le programme comprend un vaste éventail de volets interdépendants et tout aussi importants les uns que les autres.

EN QUOI CONSISTE GLOBALEMENT LE PROJET ?

Pour ne citer que les trois volets majeurs du projet, il faut savoir que celui-ci prévoit :

- **l'extension des quais et des terre-pleins**
 - le prolongement de la digue de protection existante sur une longueur de 465m, afin de sécuriser les navires amarrés au quai du môle C ;
 - la construction d'un nouveau quai sur une longueur de 320m et une largeur de 150m, avec une profondeur des eaux de 14 à 15m au niveau des quais. Ce nouveau quai sera construit en prolongement du quai C3 existant. Ce premier volet d'extension s'accompagnera de l'aménagement d'un terre-plein au môle C, en vue de l'extension du terminal à conteneurs sur une superficie de 48 000m², ainsi que d'un deuxième site de stockage, dont l'aménagement se fera en remblayant une surface de





ECONOMIE

plus de 15 hectares vers la mer du côté Est ;

► la construction d'une nouvelle voie d'accès, en vue de fluidifier le trafic des marchandises au sein de la place portuaire. Avec la construction du môle C4, on s'attend à une augmentation du trafic des marchandises de trois à quatre fois plus dans les sept années à venir. Dans cette perspective, il faudra, dès à présent, envisager la possibilité d'éviter tout engorgement éventuel ;

► l'approfondissement des tirants d'eau des quais du môle C jusqu'à moins 12m

- **travaux de dragage**, en vue d'accroître la profondeur des eaux tout le long du chenal d'accès jusqu'aux quais. L'objectif est d'élargir ce chenal, de sorte à ouvrir une double voie maritime ;

- **acquisition d'un remorqueur de haute capacité pour l'assistance à l'accueil des navires de gros tonnage**

la réalisation de ce projet avantagera non seulement le Port de Toamasina, mais aussi plusieurs autres secteurs d'intérêts économiques

Il est essentiel de souligner que la réalisation de ce projet avantagera non seulement le Port de Toamasina, mais aussi plusieurs autres secteurs d'intérêts économiques. Pour le Port de Toamasina, le projet visera :

- le renforcement de sa position dans la chaîne logistique du commerce national, régional (Région Océan Indien et Afrique Australe) et international;
- l'amélioration de sa compétitive grâce à des infrastructures adaptées aux besoins réels;
- l'augmentation de sa capacité d'accueil vis-à-vis des navires et des marchandises, atout majeur pouvant influencer les armements à choisir le Port de Toamasina comme port d'éclatement de la région;
- le développement, par effet induit, de l'arrière-pays géographique par rapport au Port de Toamasina;
- l'apport additionnel très conséquent de touchées de navires et de trafic.

Pour les armateurs, les chargeurs et les réceptionnaires, le projet leur permettra de trouver une escale sécurisée, extensible et adaptée à leurs besoins dans la

région Océan Indien où la congestion est un fait notoire,

- trouver une escale à moindre coût, dans la mesure où une logistique adaptée réduira substantiellement les durées d'escale des navires.

Enfin, vu les diverses mesures d'accompagnement du projet, la mise en œuvre de celui-ci agira comme un catalyseur du développement économique à l'échelon local et national, et cela, grâce à la réhabilitation et le renforcement des routes et voies d'accès ferroviaires, maritimes et fluviaux. Cet avantage inestimable améliorera, d'une part, les liaisons du Port de Toamasina avec son hinterland et, d'autre part, l'aménagement territorial (notamment pour le littoral de la ville de Toamasina).

A QUAND LE PORT DE TOAMASINA RÉNOVÉ ?

Lentement mais sûrement, c'est le moins qu'on puisse dire du calendrier de la réalisation du plan de développement du Port de Toamasina. Prévue pour s'étaler sur une période totale de deux à trois années de travaux intensifs, le projet débutera par une phase d'étude de faisabilité, pendant toute l'année 2009, et au cours de laquelle, seront analysés, examinés et évalués :

- la situation existante du Port de Toamasina;
- les attentes des armateurs, des chargeurs et des réceptionnaires vis-à-vis du Port de Toamasina;
- l'identification des problèmes éventuels et l'élaboration des plans d'aménagement;
- l'administration et la gestion du Port de Toamasina ainsi que de son secteur

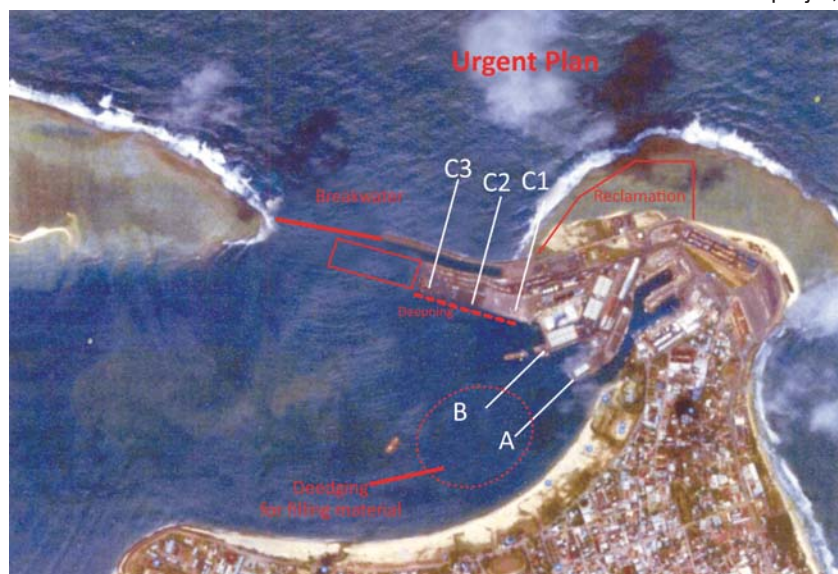
opérationnel;

- les impacts sociaux et environnementaux du projet;
- la conception structurelle et l'estimation des coûts du projet;
- l'évaluation économique et financière du projet;
- les réunions successives des parties prenantes (consultations publiques).

La faisabilité du projet doit être examinée dans les moindres détails et elle ne saurait être complète, si elle ne prend pas en considération les suggestions et les recommandations des parties prenantes

Cette phase d'étude sera suivie d'autres phases intermédiaires qui comprendront le montage des dossiers de demande de financement et la sélection des consultants en 2010, la conception détaillée du projet à partir de l'année 2011, la réception et la sélection des offres à la fin de l'année 2012. Ainsi, les travaux de construction commenceront fin 2012. L'achèvement de l'ensemble des travaux n'est attendu qu'en fin 2015. Si le calendrier est aussi étalé, c'est parce que l'envergure du projet exige que l'on ne laisse rien au hasard. Dans ce souci, la faisabilité du projet doit être examinée dans les moindres détails.

C'est d'ailleurs la mission principale du groupe d'experts japonais qui interviennent au Port de Toamasina depuis le début de l'année. L'étude qu'ils mèneront devra broser de façon exhaustive tous les domaines directement ou indirectement liés à la réalisation du projet,





ECONOMIE

Member List : Study Team for the Expension Project of Toamasina Port

et cela, avant de passer à la conception et à l'élaboration des plans ainsi qu'à l'évaluation des coûts. Ainsi, seront pris en compte dans le cadre de cette étude :

- la politique nationale en matière de développement portuaire et maritime
- les conditions naturelles et maritimes
- les conditions socio-économiques
- les conditions environnementales
- les infrastructures portuaires et maritimes
- la gestion de la place portuaire
- les opérations portuaires et maritimes
- le trafic des marchandises et des passagers
- les impacts économiques, sociaux et environnementaux.

Il faut néanmoins souligner à l'intention des opérateurs portuaires et maritimes que, afin de répondre aux besoins les plus urgents, le plan global comprendra des travaux intermédiaires qui seront réalisés à moyen terme et avant l'échéance du calendrier de réalisation du plan de développement dans son ensemble ■

ZR / SR

 Dr. Osamu Kunita Team Leader/ Port Policy	 Dr. Koji Kobune Port Planning	 Mr. Masatoki Nakanishi Demand Forest/ Economic Analysis	 Mr. Tamaki Ikari Port Management System/ Financial Analysis
 Mr. Shinichi Tezuka Port Operation and Cargo Handling	 Mr. Masafumi Ito Design of Port Facility 1	 Mr. Hideki Yokomoto Design of Port Facility 2	 Mr. Takahisa Aoyama Construction Planning /Cost Estimation
 Mr. Kenji Kuroki Natural Conditions Investigation	 Dr. Kazumasa Kato Shore-line Change Analysis	 Ms. Kyoko Mishima Social and Marine Environment Investigation 1	 Mr. Takeshi Sato Social and Marine Environment Investigation 2

- Work in Madagascar
- Work in Japan


Mr. Yuji Osaki
Coordinator

Subject	Name	Company	2009												
			JANV	FEB	MAR	APR	MAY	JUN	JUL	AUG	SEP	OCT	NOV	DEC	
TeamLeader / Policy	Dr. Osamu Kunita	OCDI													
Port Planning	Dr. Koji Kobune	Ides													
Demand Forecast/Economic Analysis	Mr. Masatoki Nakaishi	OCDI													
Port Management System/Financial Anal	Mr. Tamaki Ikari	OCDI													
Port Operation and Cargo Handling	Mr. Shinichi Tezuka	OCDI													
Design of Port Facility 1	Mr. Masafumi Ito	ECHO													
Design of Port Facility 2	Mr. Hideki Yokomoto	ECHO													
Construction Planning / Cost Estimation	Mr. Takaisha Ayoama	ECHO													
Natural Conditions Investigation	Mr. Kenji Kuroki	ECHO													
Shore-line Change Analisys	Mr. Kazumasa Kato	ECHO													
Social and Marine Environment Investig	Mr. Kyoko Mishima	Ides													
Social and Marine Environment Investig	Mr. Takeshi Sato	Ides													
Coordinator	Mr. Yuji Osaki	OCDI													
Reports				IC/R		P/R1			P/R2		IT/R	DF/R		F/R	

Programme d'activité sur l'étude de faisabilité de chaque membre de groupe d'expert japonais durant l'année 2009





des idées à 360°

www.sdv.com

Your logistics challenges are our world Vos défis logistiques sont les nôtres

SDV MADAGASCAR
ZI FORELLO – TANJOMBATO
ANTANANARIVO 101
TEL : + 261 20 22 461 09
FAX : + 261 20 22 478 62
sdv.madagascar@bolllore.com



SDV TAMATAVE
RUE DU CAPITAINE SCHOEL
TOAMASINA 501
TEL : + 261 20 53 471 09
FAX : + 261 20 53 310 18
sdv.tamatave@bolllore.com



More than 35 years of innovation and investments in Madagascar



Vous êtes friands de FRUITS DE MER ?
Une seule adresse « LE BATEAU IVRE TAMATAVE »
CABARET TOUS LES SOIRS
BAR AU BORD DE LA PLAGE
PISCINES (un grand bassin et petit bassin)
IDEAL POUR VOS MARIAGES - BANQUETS - SEMINAIRES
3 SALLES DE RESTAURATIONS- VIP - CAPACITES 400 PERS
TEL: 53 302 94 Email : batoivre@moov.mg





SECURITE

Ce qu' il faut savoir

SUR LE CODE ISPS

Les habitués du Port de Toamasina ont certainement remarqué que, vers le début de l'année, certaines mesures de sécurité y ont été renforcées. A titre d'exemple, nous citerons la fermeture de la Porte 3 à toute circulation de voitures au-delà de 19 heures. Y aurait-il quelque relation avec les troubles socio-politiques qui ont bouleversé le pays pendant plusieurs mois ? S'agit-il d'une simple mesure de sécurité en plus de celles qui ont déjà été prises auparavant ? Monsieur Clément RAKOTONJANAHARY, PFSO et premier responsable de l'application du Code ISPS au sein de la place portuaire de Toamasina a accepté de nous donner quelques précisions à ce sujet. La rédaction du PortEcho lui en remercie sincèrement.



Contrôle sous surveillance de la Brigade de Sécurité Intérieure de la SPAT sur le point d'accès ZPS (zone portuaire de sûreté:porte III) en même temps contrôles PIF (poste d'inspection filtrage)

Le Port de Toamasina est certifié à ce Code jusqu'en novembre 2009. De prime abord, il faut souligner que le certificat n'est délivré que si les mesures et les dispositifs de sécurité et de sûreté dans le port en question sont jugés conformes au Code. Des missions d'évaluation sont régulièrement dépêchées sur place par l'OMI (Organisation Maritime Internationale). Celles-ci ont pour rôle de vérifier, d'évaluer et d'apprécier que les recommandations émises auparavant ont été effectivement prises en considération par le port. Qu'il y ait trouble ou non, le plan de sécurité prévoit des mesures, et des dispositifs qui sont réajustés au fur et à mesure des évaluations. A la suite de la mise en service de la porte 5, il a été constaté que la porte 3 est devenue plus vulnérable. C'est la raison pour laquelle il a été décidé que toutes les entrées et sorties seront groupées à la porte 5 à partir de 19 heures. Et c'est effectivement ce qui explique la fermeture de la Porte 3 au-delà de 19 heures. Sinon, dans tout port international, certaines mesures et dispositions doivent être observées en permanence pour sécuriser les navires et les personnes de tout acte à caractère terroriste. Il faut rappeler que le Code ISPS fait partie d'un ensemble de programme destiné à lutter contre les actes terroristes, programme qui a été lancé universellement à la suite des attentats tristement célèbres de septembre 2001 aux Etats-Unis.

Dans le cadre des actions menées par l'OMI, une conférence diplomatique des 109 Gouvernements contractants, dont Madagascar, a adopté le 13 décembre 2002 des amendements à la Convention SOLAS de 1974. Ces amendements concernent notamment :

- un code international connexe pour la sûreté des navires et des installations portuaires utilisées dans le commerce international, l'International Ships and Port facility Security Code ou Code ISPS, ainsi qu'une série de résolutions. Ce code vise à établir un régime international de coopération entre les gouvernements, les organismes gouvernementaux, l'industrie du transport maritime et l'industrie portuaire afin de déterminer les mesures à prendre pour prévenir les incidents portant sur la sûreté des navires et des installations portuaires assurant le commerce international, et d'appliquer lesdites mesures. Les dispositions du code contribuent à assurer le recueil et l'échange rapide et efficace des renseignements liés à la sûreté, l'élaboration de plans et procédures pour guider les interventions en matière de changement de niveau de sûreté et le maintien de la confiance du milieu maritime, quant à la mise en place des mesures de sûreté. Le code ISPS repose sur le principe de la gestion de risques qui doit prendre en compte deux facteurs fondamentaux : la vulnérabilité de la cible et les conséquences d'une attaque à cet endroit. Son but primordial est donc d'anticiper et d'atténuer au maximum

les menaces pesant sur le transport maritime, sachant que le risque zéro est malheureusement utopique. Le point essentiel est donc la prévention : l'objectif est d'agir en amont pour éviter qu'une interruption sérieuse du commerce mondial due à des actes de malveillance ne se produise.

- la création dans la convention SOLAS d'un chapitre XI-2 intitulé « mesures spéciales pour renforcer la sûreté maritime ». Celles-ci ont pour objet premier de prévenir les actes de terrorisme sous toutes ses formes, d'assurer la sauvegarde de la vie humaine, mais également des biens et notamment de préserver la chaîne de distribution mondiale par voie maritime.

Le Code ISPS donne, dans sa partie A des prescriptions obligatoires et, dans sa partie B des recommandations ; prescriptions et recommandations que l'Etat malgache a également reprises à son compte dans un certain nombre de lois et textes, notamment :

- la Loi 2003-025 du 05 septembre 2003, portant statut des ports
- le Décret n° 2004-699 du 13 juillet 2004, portant application de la Loi n° 2003-025
- le Décret n° 2004-702, du 14 juillet 2004, conférant au port de Toamasina le statut de port d'intérêt national à gestion autonome
- le Décret n° 2006-280 du 25 avril 2006, fixant la liste des ports autorisés à recevoir des navires effectuant des opérations à caractère international ;
- le Décret n° 2006-615 du 22 août 2006, portant mise en place d'une politique commune en matière de sûreté maritime.





SECURITE

Ces réglementations, avec les amendements à la Convention SOLAS, ont donc un impact direct sur la sûreté des installations portuaires (I.P) de Toamasina. Les obligations qui incombent aux IP en matière de sûreté portuaire sont :

- l'identification des installations portuaires en tant que telles ;
- la désignation d'un agent de sûreté pour chaque installation portuaire (PFSO ou Port Facility Security Officer) ;
- l'obligation de mener une évaluation de sûreté des installations portuaires (PFSA ou Port Facility Security Assessment) ;
- l'obligation de rédiger un plan de sûreté des installations portuaires (PFSP ou Port Facility Security Plan) ;
- l'obligation de former le personnel et de mener des exercices et entraînements réguliers.
- l'évaluation du plan de sûreté qui, par la suite, doit être approuvée par l'Autorité désignée en matière de sûreté maritime à Madagascar, à savoir, l'APMF.

Avec toutes ces conditions réunies, et après une visite initiale ou une vérification de renouvellement effectuée conformément aux dispositions du Code ISPS, Partie A, section 19.1, l'APMF délivre enfin le certificat international de sûreté des Installations Portuaires.

Pour le cas particulier du Port de Toamasina, la première vérification a été confiée par l'APMF en 2004 à l'International Naval Surveys Bureau (INSB), un Organisme de Sûreté Reconnu (RSO), conformément :

- au chapitre IX-2 de la Convention SOLAS 74
- au Code ISPS ainsi inclus dans la Législation Nationale par le Décret Présidentiel 56/04 (Journal Officiel 47 A/2004)
- à la Règle N°725/04 du Parlement européen et de la conférence du 31 mars 2004 du protocole du ministère grec de la marine marchande N° 3746/01/2004(check list PFSA)
- aux appréciations des Gardes Côtes Américaines (U.S Coast Guards)
 - .aux circulaires sur la Navigation et l'Inspection des Navires (NVIC) 9-02, 11-2 et -03-03
- à l'US Bill 1214, US CFR 105.305.

Toutes ces références sont nécessaires dans l'appréciation de la bonne marche de l'évaluation. Ainsi, après approbation du Rapport d'évaluation, et avec le concours des PFSO, l'INSB a élaboré le plan de Sûreté du Port de Toamasina, plan qui a ensuite été approuvé par l'APMF. Au vu du Rapport d'évaluation et du Plan de Sûreté, l'APMF a délivré au Port de Toamasina un certificat de conformité d'une durée de 5 ans. Sa validité expirera en novembre 2009.

L'application conforme du Code ISPS est

donc d'une importance vitale pour les ports internationaux. C'est d'ailleurs la raison pour laquelle, par le biais de l'APMF et avec l'assistance de la Banque Mondiale - Programme Sectoriel des Transports [PST], le Gouvernement Malagasy a lancé un appel d'offres international auprès d'organismes reconnus comme « Organisme de Sûreté Maritime », en vue du recrutement d'un consultant chargé de procéder aux études, visant à mettre les ports malgaches recevant des navires assurant des liaisons internationales, en conformité avec le code ISPS. Au titre de cette étude, et conformément aux dispositions du Décret 2006-280 du 25 Avril 2006 fixant la liste des ports autorisés à recevoir des navires effectuant des opérations à caractère international, le consultant doit préparer les documents suivants :

- l'évaluation de Sûreté des Installations Portuaires [PFSA]
- la mise à jour (ou la préparation) des Plans de Sûreté des Installations Portuaires [PFSP]
- le manuel de procédures
- le plan de Formation des agents intervenant dans le domaine de la sûreté portuaire
- les propositions des petits travaux à réaliser et d'équipements à acquérir et mettre en place pour que les ports concernés puissent être conformes au Code ISPS
- la préparation des Avants Projets Sommaire [APS], des Avants Projets Détaillés [APD] et des Dossiers d'Appel d'Offres [DAO] pour la réalisation des petits travaux et l'acquisition et la mise en place des équipements qui auront été retenus.

A l'issue de cet appel d'offres, le contrat a été attribué à la société EGIS-BCEOM International qui a reçu le 1er Février 2008 notification de l'ordre de service de commencer les prestations. EGIS-BCEOM International a mobilisé ses experts dès le 10 Février 2008. Quant aux consultants, ils sont intervenus à Toamasina le 18 au 22 Février 2008. Dans les études menées par les experts, diverses recommandations ont été émises, recommandations qui seront traduites en termes d'actions au niveau du Port, notamment concernant /

- l'organisation générale
- l'exploitation de la sûreté des installations portuaires
- les procédures
- la documentation

- la formation à la sûreté
- les entraînements et les exercices liés à la sûreté
- le renforcement de la capacité des matériels et des infrastructures de sûreté.

Il est intéressant de noter que la préparation d'un PSP/PFSP nécessite qu'un consensus soit trouvé entre l'ensemble des intervenants dans le domaine de la sûreté portuaire (Agent de Sûreté du Port [PSO], Agent de Sûreté de l'Installation Portuaire [PFSO], Autorité Portuaire, administration maritime, Police, Gendarmerie, forces armées navales et terrestres, Douanes, santé, exploitants portuaires, etc.). L'objectif est d'arrêter en commun les moyens que chacun s'engage à mettre en œuvre, ainsi que les méthodes de travail que chacun s'engage à respecter, ceci, en fonction du Niveau de sûreté 1, 2 ou 3 arrêté au niveau national (de BAS - situation normale - à HAUT - risque d'incident grave quasi-certain). Ces moyens et méthodes de travail doivent être inscrits dans le marbre, de sorte que, une fois que la Direction Générale de l'APMF aura décrété un Niveau ISPS (1, 2 ou 3), chacun n'ait qu'à « ouvrir le PSP/PFSP », et appliquer les mesures prescrites, chaque acteur étant censé connaître exactement la contribution à laquelle il s'est engagé, et n'ayant plus qu'à informer les PSO/PFSO de la prise des mesures. Ces réunions ont été tenues le 30 juillet 2008, pour le Niveau de sûreté 1, le 31 juillet 2008 pour le Niveau de sûreté 2, et le 1er août 2008 pour le Niveau de sûreté 3. Les résolutions prises dans ces réunions seront à inclure dans le PFSP.

En août 2008, une délégation de l'U.S Coast Guards a effectué une mission au Port de Toamasina, en vue d'échanges d'expériences en matière de mise en œuvre du code ISPS. Les échanges ont été plutôt fructueux, puisqu'ils ont permis aux PFSO de connaître davantage sur le contenu du Circulaire MSC 1131 EXERCICE, notamment en ce qui concerne l'auto-évaluation volontaire pour les gouvernements contractants (autorités désignées) sur la Procédure de Mise en œuvre du Code ISPS■



Un point d'accès ZPS (Porte 5) pour les camions, tracteurs et autres engins





SECURITE

Sur le Plan de Sûreté

Le plan de sûreté doit être élaboré compte tenu des recommandations énoncées dans la partie B du Code ISPS, et être rédigé dans la langue de travail utilisée communément dans les installations portuaires concernées. Il doit comprendre au moins :

1. les mesures visant à empêcher l'introduction, dans les limites des installations portuaires ou à bord des navires qui y transitent, d'armes, de substances dangereuses et d'engins destinés à être utilisés contre des personnes, des navires ou des ports et dont la présence n'est pas autorisée
2. les mesures destinées à empêcher l'accès non autorisé aux installations portuaires, aux navires qui y sont amarrés et aux zones d'accès restreint des installations
3. des procédures pour faire face à une menace contre la sûreté ou une atteinte à la sûreté, y compris des dispositions pour maintenir les opérations essentielles des installations portuaires ou de l'interface navire/port
4. des procédures pour donner suite aux consignes de sûreté que le gouvernement contractant, sur le territoire duquel les installations portuaires sont situées, pourrait donner au niveau de sûreté 3
5. les procédures d'évacuation en cas de menace contre la sûreté ou d'atteinte à la sûreté
6. les tâches du personnel des installations, auquel sont attribuées des responsabilités en matière de sûreté et celles des autres membres du personnel des installations portuaires concernant les aspects liés à la sûreté
7. les procédures concernant l'interface avec les activités liées à la sûreté des navires
8. les procédures concernant l'examen périodique du plan et sa mise à jour
9. les procédures de notification des incidents de sûreté
10. l'identification de l'agent de sûreté des installations portuaires, y compris les coordonnées où il peut être joint 24 heures sur 24
11. les mesures visant à garantir la protection des renseignements figurant dans le plan
12. les mesures destinées à garantir la protection effective de la cargaison et du matériel de manutention de la cargaison dans les installations portuaires
13. les procédures d'audit du plan de sûreté des installations portuaires
14. les procédures pour donner suite à une alerte dans le cas où le système d'alerte de sûreté d'un navire se trouvant dans les limites des installations portuaires a été activé
15. les procédures pour faciliter les congés à terre pour le personnel du navire ou les changements de personnel, de même que l'accès des visiteurs au navire, y compris les représentants des services sociaux et des syndicats des gens de mer



M. Clément RAKOTONANAHARY PFSO, responsable de l'application du code ISPS



Un ZAR (Zone d'accès restreint) , ici le Terminal conteneur de la MICTSL

Liste des abréviations communément utilisées

AID	Association Internationale pour le Développement	PFSA	Port Facility Security Assessment (Evaluation de Sûreté d'une Installation Portuaire ou ESIP)
AIS	Automatic Identification System	PFSO	Port Facility Security Officer (Agent de Sûreté d'une Installation Portuaire ou ASIP)
AP	Autorité Portuaire	PFSP	Port Facility Security Plan (Plan de Sûreté d'une Installation Portuaire ou PSIP)
APMF	Agence Portuaire Maritime et Fluviale	PFSO	Agent de Sûreté des Installations Portuaires
ARPA	Automatic Radar Plotting Aid	PNB	Pêcheries de Nosy Be
AVURNAV	Avis Urgent aux NAVigateurs	PSO	Port Security Officer (Agent de Sûreté Portuaire ou ASP)
CLSP	Comité Local de Sûreté Portuaire	PSP	Port Security Plan (Plan de Sûreté Portuaire ou PSP)
GE	Groupe Electrogène	SPAT	Société du Port à Gestion Autonome de Toamasina
GPS	Global Positionning System	UHF	Ultra High Frequency
IP	Installation Portuaire	VHF	Very High Frequency
ISPS	International Ship and Port Security	VL	Véhicule Léger
MICTSL	Madagascar International Container Terminal Services Limited (concessionnaire du terminal à container du port de Toamasina)	VTMS	Vessel Traffic Management System
MT	Ministère des Transports	ZAR	Zone d'Accès Restreint
OMI	Organisation Maritime Internationale	ZMFR	Zone Maritime et Fluviale de Régulation
PAF	Police de l'Air et des Frontières	ZPS	Zone de Sûreté Portuaire
PCS	Poste Central de Sûreté		
PF	Port Facility (Installation Portuaire ou IP)		





SECURITE

Zone Portuaire de Sûreté dans l'enceinte du Port de Toamasina



Contrôle réglementé : sortie des passages piétons et passagers véhiculés




Bâtiment portuaire dans une zone d'accès restreint







Cloture conforme aux normes ISPS et entourant une zone d'installation portuaire



Zone maritime protégée

www.ambatovy.com



The Ambatovy project is a joint-venture partnership between the project operator, **Sherritt International Corporation** www.sherritt.com, which owns 40%, **Sumitomo Corporation** www.sumitomocorp.co.jp and **Korea Resources Corporation** <http://eng.kores.or.kr>, which each have a 27.5% stake, and the project's engineering contractor, **SNC-Lavalin Group Inc.** www.snclavalin.com, whose interest is 5%.

For more information visit www.ambatovy.com





MOUVEMENTS DES NAVIRES

WEEKLY SCHEDULE FOR WEEK 20 BEGINNING MAY 10TH 2009												
 												
ISLANDS LOOP 1	VOY	PLU	RUN	LON	MUT	PMA	MAJ	NOS	DIE	VOH	PLU	INTERNATIONAL PORT CODES
MV PROVIDENCE	912	08-mai	11-mai	16-mai	17-mai	20-mai	22-mai	24-mai	14-mai	13-mai	27-mai	BEI BEIRA
MV PROVIDENCE	913	27-mai	30-mai	02-juin	03-juin	06-juin	08-juin	10-juin	11-juin	12-juin	15-juin	DAR DAR ES SALAAM
MV PROVIDENCE	914	15-juin	18-juin	21-juin	22-juin	25-juin	27-juin	29-juin	30-juin	03-juil	06-juil	DIE DIEGO
MIDDLE EAST EXPRESS												DUR DURBAN
MV DORIAN	402	12-avr	22-avr	-	25-avr	05-mai	10-mai	18-mai	19-mai	19-mai	27-mai	EHL EHOALA
MV ORINOCO RIVER	306	01-mai	05-mai	09-mai	11-mai	20-mai	24-mai	-	-	-	15-juin	JEA JEBEL ALI
MV DORIAN	403	-	21-mai	19-mai	-	24-mai	25-mai	04-juin	08-juin	08-juin	27-mai	KHI KARACHI
MV ORINOCO RIVER	307	24-mai	01-juin	03-juin	05-juin	06-juin	07-juin	16-juin	20-juin	20-juin	15-juin	LON LONGONI
MV DORIAN	404	08-juin	16-juin	18-juin	20-juin	21-juin	22-juin	01-juil	05-juil	05-juil	06-juil	MAJ MAHAJUNGA
MADAGASCAR EXPRESS												MAP MAPUTO
MV UAFI EXPRESS	133	06-mai	-	15-mai	-	-	17-mai	20-mai	20-mai	21-mai	27-mai	MBA MOMBASA
MV UAFI EXPRESS	134	20-mai	24-mai	28-mai	31-mai	02-juin	05-juin	09-juin	10-juin	10-juin	16-juin	MNC NACALA
MV UAFI EXPRESS	135	09-juin	13-juin	17-juin	20-juin	22-juin	25-juin	29-juin	29-juin	29-juin	05-juil	MUM MUMBAI
MV UAFI EXPRESS	136	29-juin	03-juil	07-juil	10-juil	12-juil	15-juil	19-juil	19-juil	19-juil	06-juil	MUT MUSTAMUDU
MOZAMBIQUE AND SEYCHELLES EXPRESS												NOS NOSY BE
MV AINAFITIS	207	11-mai	14-mai	17-mai	19-mai	25-mai	-	21-mai	30-mai	01-juin	03-juin	PMA PEMBA
MV AINAFITIS	208	03-juin	-	-	08-juin	-	13-juin	10-juin	18-juin	20-juin	22-juin	PLU PORT LOUIS
MV AINAFITIS	209	22-juin	-	-	27-juin	01-juil	05-juil	08-juil	12-juil	14-juil	16-juil	RUN REUNION
MORONI SHUTTLE												SEY SEYCHELLES
THOR HANNE	136	12-mai	13-mai	15-mai	16-mai	20-mai	24-mai	28-mai	30-mai	01-juin	03-juin	TGT TANGA
THOR HANNE	137	20-mai	22-mai	-	-	24-mai	28-mai	31-mai	03-juin	05-juin	07-juin	TLE TULEAR
THOR HANNE	138	24-mai	26-mai	-	-	28-mai	31-mai	03-juin	05-juin	07-juin	09-juin	TMM TAMATAVE/TOAMASINA
THOR HANNE	139	28-mai	-	-	01-juin	05-juin	09-juin	12-juin	15-juin	18-juin	21-juin	UEL QUELIMANE
Schedule may change without notice *Vohemar call for PROVIDENCE 913 is subject to inducement *Nacala call for AINAFITIS 208/209 is subject to inducement												
ADDRESS MOONSA VIRAPIN BUILDING ROYAL ROAD GRAND BAY - MAURITIUS												



MOUVEMENTS DES NAVIRES

INDIAN OCEAN FEEDER DAILY

CONSISTENCE DELMAS IOF065	ETA Berth Berthtime Unberth	YTLO 06/05 05:00 06/05 08:00 07/05 06:00	KMYVA 07/05 21:00 08/05 05:00 14/05 20:00	MGNOS 16/05 00:00 16/05 01:00 17/05 13:00	MGDIE 18/05 03:00 18/05 05:00 18/05 16:00
	- Vqe Poteau	IOF065 mer 22 160	IOF065 ven 160	IOF065 sam 36	IOF065 lun 11
CONSISTENCE DELMAS IOF067	ETA Berth Berthtime Unberth	YTLO 19/05 13:00 20/05 15:00 21/05 07:00	MGMJN 22/05 03:00 22/05 05:00 22/05 12:00	MGTL 24/05 15:00 24/05 17:00 26/05 09:00	MGDIE 29/05 00:00 29/05 01:00 29/05 11:00
	- Vqe Poteau	IOF067 mer 16	IOF067 ven 7	IOF067 dim 40	IOF067 sam 5
CONSISTENCE DELMAS IOF069	ETA Berth Berthtime Unberth	YTLO 31/05 06:00 31/05 08:00 01/06 00:00	KMYVA 01/06 15:00 01/06 17:00 03/06 19:00	MGMJN 05/06 02:00 05/06 04:00 05/06 09:00	MGDIE 06/06 04:00 06/06 05:00 06/06 15:00
	- Vqe Poteau	IOF069 dim 16	IOF069 lun 50	IOF069 ven 5	IOF069 sam 40
CONSISTENCE DELMAS IOF071	ETA Berth Berthtime Unberth	YTLO 14/06 18:00 14/06 20:00 15/06 12:00	KMYVA 16/06 03:00 16/06 05:00 18/06 07:00	MGDIE 19/06 19:00 19/06 20:00 20/06 06:00	MGDIE 20/06 21:00 20/06 23:00 21/06 04:00
	- Vqe Poteau	IOF071 dim 16	IOF071 mar 50	IOF071 ven 10	IOF071 lun 7
CONSISTENCE DELMAS IOF073	ETA Berth Berthtime Unberth	YTLO 22/06 22:00 23/06 00:00 23/06 16:00	KMYVA 24/06 08:00 24/06 10:00 26/06 12:00	MGDIE 28/06 00:00 28/06 01:00 28/06 11:00	MGDIE 29/06 01:00 29/06 03:00 29/06 08:00
	- Vqe Poteau	IOF073 mar 16	IOF073 mer 50	IOF073 dim 10	IOF073 lun 7
					MUPLU 11/06 07:00 11/06 09:00 11/06 19:00
					IOF069 ieu



MOUVEMENTS DES NAVIRES

ISW LTS wk 20

Line Code	ISW																		
14-mai-09																			
VESEL NAME	CODE	VOY	PROFORMA	SGSIN		MUPLU		REPDGPT		MGTM		MZMPM		ZADUR		ZACPT			
			SIN(W)	SINGAPORE		PORT LOUIS		REUNION		TAMATAVE		MAPUTO		DURBAN		CAPETOWN			
Flag Registration(A)				L		LD		LD		LD		LD		LD		LD			
Flag Registration(B)																			
MOL VOLTA	VLT	0101	A	09-mai	12-mai	13-mai	21-mai	22-mai	23-mai	24-mai	25-mai	26-mai	29-mai	30-mai	31-mai	01-juin	03-juin	04-juin	
MOL HONOR	HNR	0201	A	19-mai	24-mai	25-mai	01-juin	02-juin	03-juin	04-juin	05-juin	06-juin	09-juin	10-juin	11-juin	12-juin	14-juin	15-juin	
MOL ACCORD	ACD0	0301	A	29-mai	01-juin	02-juin	10-juin	11-juin	12-juin	13-juin	14-juin	15-juin	18-juin	19-juin	20-juin	21-juin	23-juin	24-juin	
MOL NIGER	NGR	0501	A	08-juin	08-juin	09-juin	17-juin	18-juin	19-juin	20-juin	21-juin	22-juin	25-juin	26-juin	27-juin	28-juin	30-juin	01-juil	
MOL VALPARAISO	SDC	0401	A	18-juin	18-juin	19-juin	27-juin	28-juin	29-juin	30-juin	01-juil	02-juil	05-juil	06-juil	07-juil	08-juil	10-juil	11-juil	
MOL HERITAGE	HRG	0601	A	28-juin	28-juin	29-juin	07-juil	08-juil	09-juil	10-juil	11-juil	12-juil	15-juil	16-juil	17-juil	18-juil	20-juil	21-juil	
TBA	TBA	0701	A	08-juil	08-juil	09-juil	17-juil	18-juil	19-juil	20-juil	21-juil	22-juil	25-juil	26-juil	27-juil	28-juil	30-juil	31-juil	
MOL VOLTA	VLT	0802	A	18-juil	18-juil	19-juil	27-juil	28-juil	29-juil	30-juil	31-juil	01-août	04-août	05-août	06-août	07-août	09-août	10-août	
MOL HONOR	HNR	0902	A	28-juil	28-juil	29-juil	06-août	07-août	08-août	09-août	10-août	11-août	14-août	15-août	16-août	17-août	19-août	20-août	
MOL ACCORD	ACD0	1002	A	07-août	08-août	09-août	17-août	18-août	19-août	20-août	21-août	22-août	25-août	26-août	27-août	28-août	30-août	31-août	
MOL NIGER	NGR	1202	A	17-août	17-août	18-août	26-août	26-août	27-août	28-août	29-août	30-août	02-sept	03-sept	04-sept	05-sept	07-sept	08-sept	
MOL VALPARAISO	SDC	1102	A	27-août	27-août	28-août	05-sept	06-sept	07-sept	08-sept	09-sept	10-sept	13-sept	14-sept	15-sept	16-sept	18-sept	19-sept	
MOL HERITAGE	HRG	1302	A	06-sept	06-sept	07-sept	15-sept	16-sept	17-sept	18-sept	19-sept	20-sept	23-sept	24-sept	25-sept	26-sept	28-sept	29-sept	
TBA	TBA	1402	A	16-sept	16-sept	17-sept	25-sept	26-sept	27-sept	28-sept	29-sept	30-sept	03-oct	04-oct	05-oct	06-oct	08-oct	09-oct	

Change of this week

VSL POSITION SWAP

DRY DOCK

Phase-out

ISW LTS wk 20

Line Code	ISW																		
14-mai-09																			
VESEL NAME	VOY	NAWVB		CIABJ		GHEM		TGLFW		AOLOB		ZADUR		SGSIN		VOY			
		WALVIS BAY		ABIDJAN		TEMA		LOME		LOBITO		DURBAN		SINGAPORE					
Flag Registration(A)		D		D		D		D		D									
Flag Registration(B)		L		LD		LD		LD		LD		LD		LD					
MOL VOLTA	0101	A	06-juin	08-juin	13-juin	15-juin	16-juin	18-juin	19-juin	20-juin	23-juin	30-juin	06-juil	07-juil	18-juil	19-juil	0101	B	
MOL HONOR	0201	A	17-juin	19-juin	24-juin	26-juin	27-juin	29-juin	30-juin	01-juil	04-juil	10-juil	16-juil	17-juil	28-juil	29-juil	0201	B	
MOL ACCORD	0301	A	26-juin	28-juin	03-juil	05-juil	06-juil	08-juil	09-juil	10-juil	13-juil	20-juil	26-juil	27-juil	08-août	09-août	0301	B	
MOL NIGER	0501	A	03-juil	05-juil	10-juil	12-juil	13-juil	15-juil	16-juil	17-juil	20-juil	27-juil	02-août	04-août	17-août	18-août	0501	B	
MOL VALPARAISO	0401	A	13-juil	15-juil	20-juil	22-juil	23-juil	25-juil	26-juil	27-juil	30-juil	06-août	12-août	13-août	27-août	28-août	0401	B	
MOL HERITAGE	0601	A	23-juil	25-juil	30-juil	01-août	02-août	04-août	05-août	06-août	09-août	16-août	22-août	24-août	06-sept	07-sept	0601	B	
TBA	0701	A	02-août	04-août	09-août	11-août	12-août	14-août	15-août	16-août	19-août	26-août	01-sept	03-sept	16-sept	17-sept	0701	B	
MOL VOLTA	0802	A	12-août	14-août	19-août	21-août	22-août	24-août	25-août	26-août	29-août	05-sept	11-sept	13-sept	26-sept	27-sept	0802	B	
MOL HONOR	0902	A	22-août	24-août	29-août	31-août	01-sept	03-sept	04-sept	05-sept	08-sept	15-sept	21-sept	23-sept	06-oct	07-oct	0902	B	
MOL ACCORD	1002	A	02-sept	04-sept	09-sept	11-sept	12-sept	14-sept	15-sept	16-sept	19-sept	26-sept	02-oct	04-oct	17-oct	18-oct	1002	B	
MOL NIGER	1202	A	10-sept	12-sept	17-sept	19-sept	20-sept	22-sept	23-sept	24-sept	27-sept	04-oct	10-oct	12-oct	25-oct	26-oct	1202	B	
MOL VALPARAISO	1102	A	21-sept	23-sept	28-sept	30-sept	01-oct	03-oct	04-oct	05-oct	08-oct	15-oct	21-oct	23-oct	05-nov	06-nov	1102	B	
MOL HERITAGE	1302	A	01-oct	03-oct	08-oct	10-oct	11-oct	13-oct	14-oct	15-oct	18-oct	25-oct	31-oct	02-nov	15-nov	16-nov	1302	B	
TBA	1402	A	11-oct	13-oct	18-oct	20-oct	21-oct	23-oct	24-oct	25-oct	28-oct	04-nov	10-nov	12-nov	25-nov	26-nov	1402	B	

Change of this week

VSL POSITION SWAP

DRY DOCK

Phase-out





MOUVEMENTS DES NAVIRES



DAL - Deutsche Afrika-Linien
Europe - Indian Ocean - Limer Service

Service: MAX
Date: 22.05.09
Week: 21

Service Voy Nr	CMA CGM Bizet		CMA CGM Wagner		Cristina A		CMA CGM Ravel		CMA CGM Mozart		DAL Madagascar		CMA CGM Voilaire		CMA CGM Verdi		CMA CGM Azteca		APL Almandine		CMA CGM Rossini		San Cristobal	
	ETA	ETD	ETA	ETD	ETA	ETD	ETA	ETD	ETA	ETD	ETA	ETD	ETA	ETD	ETA	ETD	ETA	ETD	ETA	ETD	ETA	ETD	ETA	ETD
043/EP547E	16/04/	17/04/	043/ME541E	-	044/IMAX	045/EP549E	24/04/	045/ME543E	-	046/IMAX	047/EP551E	01/05/	047/ME545E	048/IMAX	08/05/	049/EP553E	09/05/	049/ME547E	050/IMAX	-	-	-	-	-
Southampton	18/04/	19/04/	-	-	-	25/04/	26/04/	-	-	-	-	02/05/	03/05/	-	10/05/	10/05/	-	-	-	-	-	-	-	-
Rotterdam	20/04/	21/04/	-	-	-	27/04/	28/04/	-	-	-	-	04/05/	04/05/	-	11/05/	12/05/	-	-	-	-	-	-	-	-
Hamburg	22/04/	23/04/	-	-	-	29/04/	30/04/	-	-	-	-	05/05/	07/05/	-	13/05/	14/05/	-	-	-	-	-	-	-	-
Antwerp	23/04/	24/04/	-	-	-	30/04/	02/05/	-	-	-	-	07/05/	08/05/	-	15/05/	15/05/	-	-	-	-	-	-	-	-
Le Havre	-	-	22/04/	23/04/	-	-	-	01/05/	02/05/	-	-	-	07/05/	07/05/	-	-	14/05/	14/05/	-	-	-	-	-	-
Valencia	-	-	23/04/	24/04/	-	-	-	03/05/	03/05/	-	-	-	08/05/	08/05/	-	-	15/05/	15/05/	-	-	-	-	-	-
Barcelona	-	-	24/04/	26/04/	-	-	-	04/05/	05/05/	-	-	-	09/05/	10/05/	-	-	16/05/	17/05/	-	-	-	-	-	-
Fos-sur-Mer	-	-	26/04/	27/04/	-	-	-	05/05/	06/05/	-	-	-	11/05/	12/05/	-	-	18/05/	19/05/	-	-	-	-	-	-
Genoa	-	-	28/04/	29/04/	-	-	-	08/05/	09/05/	-	-	-	13/05/	14/05/	-	-	20/05/	21/05/	-	-	-	-	-	-
Napoli	-	-	30/04/	02/05/	-	-	-	11/05/	12/05/	-	-	-	15/05/	16/05/	-	-	22/05/	24/05/	-	-	-	-	-	-
Malta	-	-	04/05/	05/05/	-	-	-	09/05/	10/05/	-	-	-	16/05/	16/05/	-	-	23/05/	23/05/	-	-	-	-	-	-
Damietta	02/05/	02/05/	-	-	-	09/05/	10/05/	-	-	-	-	16/05/	16/05/	-	-	-	20/05/	20/05/	-	-	-	-	-	-
Port Said	06/05/	11/05/	09/05/	11/05/	-	13/05/	17/05/	16/05/	17/05/	-	-	20/05/	25/05/	25/05/	25/05/	25/05/	23/05/	23/05/	-	-	-	-	-	-
Djibouti **	17/05/	18/05/	17/05/	18/05/	17/05/	23/05/	24/05/	23/05/	24/05/	23/05/	23/05/	24/05/	30/05/	31/05/	31/05/	31/05/	30/05/	30/05/	31/05/	31/05/	31/05/	31/05/	31/05/	31/05/
Port Victoria	20/05/	21/05/	20/05/	21/05/	20/05/	26/05/	27/05/	26/05/	27/05/	26/05/	27/05/	29/05/	31/05/	31/05/	31/05/	31/05/	30/05/	30/05/	31/05/	31/05/	31/05/	31/05/	31/05/	31/05/
Port Reunion	22/05/	22/05/	22/05/	22/05/	22/05/	29/05/	29/05/	29/05/	29/05/	29/05/	29/05/	31/05/	31/05/	31/05/	31/05/	31/05/	30/05/	30/05/	31/05/	31/05/	31/05/	31/05/	31/05/	31/05/
Port Louis	24/05/	24/05/	24/05/	24/05/	24/05/	02/06/	03/06/	02/06/	03/06/	02/06/	03/06/	02/06/	03/06/	03/06/	03/06/	03/06/	03/06/	03/06/	03/06/	03/06/	03/06/	03/06/	03/06/	03/06/
Tamatave	26/05/	28/05/	26/05/	28/05/	26/05/	05/06/	08/06/	05/06/	08/06/	05/06/	08/06/	12/06/	12/06/	12/06/	12/06/	12/06/	12/06/	12/06/	12/06/	12/06/	12/06/	12/06/	12/06/	12/06/
Longoni	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Djibouti **	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Malta	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Southampton	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Rotterdam	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Hamburg	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Antwerp	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Le Havre	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Valencia*	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Barcelona*	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Fos-sur-Mer*	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Genoa*	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Napoli*	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
* northbound in transhipment via Malta																								
** connecting vessel ex Djibouti:	Cristina A		CMA CGM Quartz		CMA CGM Quartz		DAL Madagascar		DAL Madagascar		CMA CGM Aztec		CMA CGM Aztec		CMA CGM Onyx		CMA CGM Onyx		San Cristobal		San Cristobal		CMA CGM Berlitz	
	043MAX		044EPS55W		044EPS55W		045MAX		045MAX		046EPS56W		047MAX		048EPS57W		048EPS57W		049MAX		049MAX		050EP558W	
	CC Quartz is replacing CC Voltaine		CC Quartz is replacing CC Voltaine		CC Quartz is replacing CC Voltaine		MOZA: DAL is replacing Nap-call		MOZA: DAL is replacing Nap-call		CC Aztec is replacing APL Almandine		CC Onyx is replacing CC Debussy		CC Onyx is replacing CC Debussy		CC Onyx is replacing CC Debussy		San Cristobal		San Cristobal		CMA CGM Berlitz will be replaced by TBN	





MOUVEMENTS DES NAVIRES



DAL - Deutsche Afrika-Linien
Europe - Indian Ocean - Liner Service

Service: MAX
Date: 22.05.09
Week: 21

Service Voy Nr	CMA CGM Debussy		CMA CGM Bellini		CMA CGM Cristina A		CMA CGM Berlioz		CMA CGM Puccini		DAL Madagascar		CMA CGM Coral		CMA CGM Capri		CMA CGM Azteca		CMA CGM Turquoise		Maersk Boston		San Cristobal	
	ETA	ETD	ETA	ETD	ETA	ETD	ETA	ETD	ETA	ETD	ETA	ETD	ETA	ETD	ETA	ETD	ETA	ETD	ETA	ETD	ETA	ETD	ETA	ETD
Southampton	15/05/	15/05/	-	-	-	-	22/05/	23/05/	-	-	-	-	29/05/	29/05/	-	-	-	-	05/06/	05/06/	-	-	-	-
Rotterdam	17/05/	18/05/	-	-	-	-	23/05/	24/05/	-	-	-	-	30/05/	31/05/	-	-	-	-	06/06/	07/06/	-	-	-	-
Hamburg	18/05/	19/05/	-	-	-	-	25/05/	26/05/	-	-	-	-	01/06/	02/06/	-	-	-	-	08/06/	09/06/	-	-	-	-
Antwerp	20/05/	21/05/	-	-	-	-	27/05/	28/05/	-	-	-	-	03/06/	04/06/	-	-	-	-	10/06/	11/06/	-	-	-	-
Le Havre	22/05/	22/05/	-	-	-	-	29/05/	29/05/	-	-	-	-	05/06/	05/06/	-	-	-	-	12/06/	12/06/	-	-	-	-
Valencia	-	-	20/05/	21/05/	-	-	-	-	29/05/	30/05/	-	-	-	-	03/06/	04/06/	-	-	-	-	-	-	10/06/	11/06/
Barcelona	-	-	21/05/	22/05/	-	-	-	-	31/05/	31/05/	-	-	-	-	04/06/	05/06/	-	-	-	-	-	-	11/06/	12/06/
Fos-sur-Mer	-	-	22/05/	23/05/	-	-	-	-	01/06/	02/06/	-	-	-	-	06/06/	07/06/	-	-	-	-	-	-	12/06/	13/06/
Genoa	-	-	24/05/	25/05/	-	-	-	-	02/06/	03/06/	-	-	-	-	07/06/	08/06/	-	-	-	-	-	-	14/06/	15/06/
Napoli	-	-	26/05/	27/05/	-	-	-	-	04/06/	05/06/	-	-	-	-	09/06/	10/06/	-	-	-	-	-	-	16/06/	18/06/
Malta	-	-	28/05/	29/05/	-	-	-	-	06/06/	07/06/	-	-	-	-	11/06/	12/06/	-	-	-	-	-	-	18/06/	20/06/
Damietta	-	-	31/05/	01/06/	-	-	-	-	09/06/	09/06/	-	-	-	-	14/06/	15/06/	-	-	-	-	-	-	22/06/	23/06/
Port Said	30/05/	30/05/	-	-	-	-	06/06/	06/06/	-	-	-	-	12/06/	13/06/	-	-	-	-	19/06/	20/06/	-	-	-	-
Djibouti **	03/06/	06/06/	05/06/	06/06/	-	-	11/06/	14/06/	13/06/	14/06/	-	-	17/06/	20/06/	19/06/	20/06/	-	-	24/06/	28/06/	27/06/	28/06/	-	-
Port Victoria	12/06/	13/06/	12/06/	13/06/	12/06/	13/06/	20/06/	20/06/	20/06/	20/06/	20/06/	20/06/	20/06/	26/06/	26/06/	26/06/	26/06/	26/06/	26/06/	26/06/	04/07/	04/07/	04/07/	04/07/
Port Reunion	17/06/	18/06/	17/06/	18/06/	17/06/	18/06/	24/06/	26/06/	24/06/	26/06/	24/06/	26/06/	24/06/	01/07/	03/07/	03/07/	03/07/	03/07/	03/07/	03/07/	08/07/	08/07/	08/07/	09/07/
Port Louis	18/06/	19/06/	18/06/	19/06/	18/06/	19/06/	26/06/	27/06/	26/06/	27/06/	26/06/	27/06/	26/06/	03/07/	04/07/	04/07/	04/07/	04/07/	04/07/	04/07/	10/07/	11/07/	10/07/	11/07/
Tamatave	20/06/	21/06/	20/06/	21/06/	20/06/	21/06/	28/06/	29/06/	28/06/	29/06/	28/06/	29/06/	28/06/	05/07/	06/07/	06/07/	06/07/	06/07/	06/07/	06/07/	12/07/	13/07/	12/07/	13/07/
Longoni	23/06/	24/06/	23/06/	24/06/	23/06/	24/06/	30/06/	02/07/	30/06/	02/07/	30/06/	02/07/	30/06/	07/07/	09/07/	09/07/	09/07/	09/07/	09/07/	09/07/	14/07/	15/07/	14/07/	15/07/
Djibouti **	-	-	-	-	03/07/	04/07/	-	-	-	-	-	-	10/07/	12/07/	-	-	-	-	17/07/	21/07/	-	-	24/07/	27/07/
Malta	-	-	-	-	10/07/	11/07/	-	-	-	-	-	-	18/07/	19/07/	-	-	-	-	27/07/	28/07/	-	-	02/08/	03/08/
Southampton	-	-	-	-	17/07/	17/07/	-	-	-	-	-	-	25/07/	25/07/	-	-	-	-	03/08/	03/08/	-	-	09/08/	09/08/
Rotterdam	-	-	-	-	18/07/	19/07/	-	-	-	-	-	-	26/07/	27/07/	-	-	-	-	04/08/	05/08/	-	-	10/08/	11/08/
Hamburg	-	-	-	-	20/07/	21/07/	-	-	-	-	-	-	28/07/	29/07/	-	-	-	-	06/08/	07/08/	-	-	12/08/	13/08/
Antwerp	-	-	-	-	22/07/	23/07/	-	-	-	-	-	-	30/07/	31/07/	-	-	-	-	08/08/	09/08/	-	-	14/08/	15/08/
Le Havre	-	-	-	-	24/07/	24/07/	-	-	-	-	-	-	01/08/	01/08/	-	-	-	-	10/08/	10/08/	-	-	16/08/	16/08/
Valencia*	-	-	-	-	16/07/	18/07/	-	-	-	-	-	-	24/07/	26/07/	-	-	-	-	02/08/	04/08/	-	-	08/08/	10/08/
Barcelona*	-	-	-	-	19/07/	20/07/	-	-	-	-	-	-	27/07/	28/07/	-	-	-	-	05/08/	06/08/	-	-	11/08/	12/08/
Fos-sur-Mer*	-	-	-	-	21/07/	22/07/	-	-	-	-	-	-	29/07/	30/07/	-	-	-	-	07/08/	08/08/	-	-	13/08/	14/08/
Genoa*	-	-	-	-	23/07/	25/07/	-	-	-	-	-	-	31/07/	02/08/	-	-	-	-	09/08/	11/08/	-	-	15/08/	17/08/
Napoli*	-	-	-	-	25/07/	26/07/	-	-	-	-	-	-	02/08/	03/08/	-	-	-	-	11/08/	12/08/	-	-	17/08/	18/08/
* northbound in transhipment via Malta																								
** connecting vessel																								
ex Djibouti:	Cristina A	Coral	DAL Madagascar	CMA CGM Turquoise	CMA CGM Azteca	CMA CGM Jade	San Cristobal	CMA CGM Quartz	051MAX	052EP560W	053MAX	054EP562W	055MAX	056EP564W	057MAX	058MAX								

Maersk Boston is replacing CC Balzac





MOUVEMENTS DES NAVIRES



DAL - Deutsche Afrika-Linien
Europe - Indian Ocean - Limer Service

Service: MAX
Date: 22.05.09
Week: 21

Service Voy Nr	CMA CGM Jade		CMA CGM Chopin		Cristina A		CMA CGM Quartz		CMA CGM Strauss		DAL Madagascar		CMA CGM Azure		CMA CGM Wagner		CMA CGM Azteca		CMA CGM Onyx		CMA CGM Mozart		San Cristobal									
	ETA	ETD	ETA	ETD	ETA	ETD	ETA	ETD	ETA	ETD	ETA	ETD	ETA	ETD	ETA	ETD	ETA	ETD	ETA	ETD	ETA	ETD	ETA	ETD								
Southampton	15/06/	15/06/	-	-	-	-	21/06/	21/06/	-	-	-	-	27/06/	28/06/	-	-	-	-	-	04/07/	05/07/	-	-	-								
Rotterdam	16/06/	17/06/	-	-	-	-	22/06/	23/06/	-	-	-	-	28/06/	29/06/	-	-	-	-	-	06/07/	07/07/	-	-	-								
Hamburg	18/06/	19/06/	-	-	-	-	24/06/	25/06/	-	-	-	-	30/06/	01/07/	-	-	-	-	-	08/07/	09/07/	-	-	-								
Antwerp	20/06/	21/06/	-	-	-	-	26/06/	27/06/	-	-	-	-	02/07/	03/07/	-	-	-	-	-	10/07/	11/07/	-	-	-								
Le Havre	22/06/	22/06/	-	-	-	-	28/06/	28/06/	-	-	-	-	04/07/	04/07/	-	-	-	-	-	12/07/	12/07/	-	-	-								
Valencia	-	16/06/	17/06/	-	-	-	-	-	22/06/	24/06/	-	-	-	-	29/06/	01/07/	-	-	-	-	-	06/07/	08/07/	-								
Barcelona	-	18/06/	19/06/	-	-	-	-	-	24/06/	25/06/	-	-	-	-	01/07/	02/07/	-	-	-	-	-	08/07/	09/07/	-								
Fos-sur-Mer	-	19/06/	21/06/	-	-	-	-	-	25/06/	26/06/	-	-	-	-	02/07/	03/07/	-	-	-	-	-	09/07/	10/07/	-								
Genoa	-	21/06/	22/06/	-	-	-	-	-	27/06/	29/06/	-	-	-	-	04/07/	06/07/	-	-	-	-	-	11/07/	13/07/	-								
Napoli	-	23/06/	24/06/	-	-	-	-	-	29/06/	30/06/	-	-	-	-	06/07/	07/07/	-	-	-	-	-	13/07/	14/07/	-								
Malta	-	25/06/	26/06/	-	-	-	-	-	01/07/	02/07/	-	-	-	-	08/07/	09/07/	-	-	-	-	-	15/07/	16/07/	-								
Damietta	-	29/06/	30/06/	-	-	-	-	-	05/07/	06/07/	-	-	-	-	12/07/	13/07/	-	-	-	-	-	19/07/	20/07/	-								
Port Saïd	30/06/	30/06/	-	-	-	-	06/07/	06/07/	-	-	-	-	12/07/	12/07/	-	-	-	-	-	20/07/	20/07/	-	-	-								
Djibouti **	05/07/	05/07/	04/07/	05/07/	-	-	11/07/	12/07/	10/07/	12/07/	-	-	18/07/	19/07/	17/07/	19/07/	-	-	-	25/07/	26/07/	24/07/	26/07/	-								
Port Victoria	11/07/	11/07/	11/07/	11/07/	11/07/	11/07/	18/07/	18/07/	18/07/	18/07/	18/07/	18/07/	24/07/	24/07/	24/07/	24/07/	24/07/	24/07/	24/07/	31/07/	01/08/	31/07/	01/08/	31/07/								
Port Reunion	15/07/	16/07/	15/07/	16/07/	15/07/	16/07/	22/07/	24/07/	22/07/	24/07/	22/07/	24/07/	28/07/	30/07/	28/07/	30/07/	28/07/	30/07/	28/07/	05/08/	07/08/	05/08/	07/08/	05/08/								
Port Louis	17/07/	18/07/	17/07/	18/07/	17/07/	18/07/	24/07/	25/07/	24/07/	25/07/	24/07/	25/07/	31/07/	01/08/	31/07/	01/08/	31/07/	01/08/	08/08/	09/08/	08/08/	09/08/	08/08/									
Tamatave	19/07/	19/07/	19/07/	19/07/	19/07/	19/07/	26/07/	26/07/	26/07/	26/07/	26/07/	26/07/	02/08/	02/08/	02/08/	02/08/	02/08/	02/08/	10/08/	10/08/	10/08/	10/08/	10/08/									
Longoni	20/07/	22/07/	20/07/	22/07/	20/07/	22/07/	27/07/	29/07/	27/07/	29/07/	27/07/	29/07/	03/08/	05/08/	03/08/	05/08/	03/08/	05/08/	11/08/	13/08/	11/08/	13/08/	11/08/									
Djibouti **	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	07/08/	10/08/	-	-	-	-	-	-	-	-	-	22/08/								
Malta	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	16/08/	17/08/	-	-	-	-	-	-	-	-	-	28/08/								
Southampton	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	23/08/	23/08/	-	-	-	-	-	-	-	-	-	04/09/								
Rotterdam	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	24/08/	25/08/	-	-	-	-	-	-	-	-	-	05/09/								
Hamburg	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	26/08/	27/08/	-	-	-	-	-	-	-	-	-	07/09/								
Antwerp	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	28/08/	29/08/	-	-	-	-	-	-	-	-	-	09/09/								
Le Havre	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	30/08/	30/08/	-	-	-	-	-	-	-	-	-	11/09/								
Valencia*	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	22/08/	24/08/	-	-	-	-	-	-	-	-	-	03/09/								
Barcelona*	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	25/08/	26/08/	-	-	-	-	-	-	-	-	-	06/09/								
Fos-sur-Mer*	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	27/08/	28/08/	-	-	-	-	-	-	-	-	-	08/09/								
Genoa*	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	29/08/	31/08/	-	-	-	-	-	-	-	-	-	10/09/								
Napoli*	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	31/08/	01/09/	-	-	-	-	-	-	-	-	-	12/09/								
* northbound in transhipment via Malita																																
** connecting vessel ex Djibouti:	Cristina A		059MAX		CMA CGM Azure		060EP568W		DAL Madagascar		061MAX		CMA CGM Onyx		062EP570W		CMA CGM Azteca		063MAX		TBN		064EP572W		San Cristobal		065MAX		CMA CGM Coral		066EP574W	





AKON'NY MPIASA

Jno marô asanô

Maxime Joseph mpiasa iray ao amin'ny "Bureau Trafic Nautique" eo anivon'ny "Capitainerie" ato amin'ny SPAT

Tsapa fa noho ny tsy fisian'ny rafitra mazava niandraikitra ny sersera teo aloha, dia mbola betsaka ireo mpiasa no tsy mahafantatra ankoatra ny asa mifandray aminy mivantana. Noho izany dia miezaka hatrany ny PortEcho mba hanome fanazavana mikasika ireo asa izay manana ny maha izy azy, eny fa na dia tsy tazana avy hatrany aza ny toerana iandraiketana azy. Any antampon'ny BUP, amin'ny toerana tsy dia falehan'ny mpiasa na mpitsidika loatra mantsy, no niantefan'ny safidin'ny PortEcho amin'ity laharana faharoa ity. Nosafidinay manokana Andriamatoa MAXIME Joseph hanazava momba ny "Bureau Trafic Nautique".

PE: Andriamatoa MAXIME Joseph, "veilleur" no ahafantaran'ny maro an'ity birao iasanao ity sy ianareo miasa ato. Mitombona ve izany?

MJ: Raha ny marina, ny atao hoe "veilleur" dia matetika mpiambina tanàna na trano amin'ny alina. Koa azo lazaina fa tsy mitombina izany na dia efa mahazatra aza, satria tsy izany velively ny asa iandraiketana ato. Tsara marihina aloha fa ity toerana misy anay ity dia mahatazana ny velaran'ny fari-dranomasina manodidina ny seranan-tsambon' iToamasina. Avy amin' izany velarana izany, na mety hihoatra lavitra noho izany aza, no mety iaingan'ny baiko sy hafatra raisinay eto. Noho izany dia "Tour de Contrôle" no mahalalaza kokoa an'ity toerana ity. Raha ao amin'ny rafitry ny orinasa moa dia « Bureau du Trafic Nautique » no anarana nomena azy ity.

PE: Azonao ambara ve ny ambagovangon'ny asa iandraiketana izany « Bureau du Trafic Nautique » izany ?

MJ : Miainga avy amin'ny taratasy filazana ny fandaharam-potoanan'ny sambo na "Prévisions des mouvements des navires" ny asanay. Koa eto amin'ity « tour » ity no andraisanay ny baiko mampiditra ny sambo ho amin'ny quai, na mamoa azy hiala eo, na koa mamindra azy amin'ny quai hafa. Raha misy sambo hiditra na hivoaka, na koa hifindra quai, dia mifandray amin'ny tompon-tsambo amin'ny alalan'ireto radio VHF na « Very High Frequency » ireto izahay, ary ampitainay amin'ny tompon'andraikitra isan-tsokajiny izany.

PE: Amin'ny teny inona izany no ifandraisanao resaka amin'ireo tompon-tsambo?

MJ: Arakaraky ny sambo. Raha sambo lehibe na "long courrier", dia teny angilisy no ifandraisako aminy. Ary ny tenako dia miantso hoe: "Port Control Sierra Echo". Raha amin'ny frantsay kosa dia avadika fot-siny hoe : "Contrôle Port Sierra Echo" marihina fa ny sambo mpiady frantsay "bateau de guerre français" sendra mandalo no tena ampiasana azy io. Ny mahazatra amin'ny sambo malagasy indray, dia ny fanafohezana tsotra hoe : "Sierra Echo". Mbola mahazatra hatramin'izao ny miantso ny seranan'i Toamasina hoe S.E.P.T., izay afohezina ho « Sierra Echo » mba hanafain-gana ny fifandraisana.



Maxime Joseph ao anatin'ny fifandraisana amin'ny sambo

PE : Toa miverina foana ny "Sierra Echo" amin'ireo fiteny telo ireo. Sa teny iraisam-pirenena mihitsy izany ?

MJ : Io dia ao amin'ny abidian'ny aeronatika na « alphabet aéronautique ». Sarotra aloha no hitonontena hoe tantsambo na mpiasa amin'ny seranan-tsambo raha mbola tsy mahafehy izany abidia izany. Marihina fa iraisam-pirenena io abidia io. Ary io ihany koa no ampiasaina amin'ny fiaramanidina sy ny asa rehetra manodidina an'izany. Ankoatr'izay moa raha amin'ny lafin'ny asa no iverenana, dia izahay mifandimby eto no manitsy ny fandaharam-potoanan'ny sambo arakaraky ny fisehoan-javatra, satria mety miroso aloha na tara amin'izay efa voatondro mialoha. Eo ho eo amin'ny adiny iray na roa ny elanelana mety hisy. Andraikitrany eto ny mampita izany hatrany amin'ny tomponandraikitra isan-tsokajiny, mba hahafahan'izy ireo miomana mialoha amin'ny fandraisana ny sambo na ny famoahana azy. Amin'ireto « VHF » ireto hatrany no ifandraisana amin'ireo rehetra ireo, ary

ampiasaina hatrany ny "alphabet aéronautique" mba tsy hifandiso ny resaka.

PE: Iza avy moa ireo tomponandraikitra voalazanao ireo?

MJ: Ny voalohany aloha dia ireo "pilotes" ato amin'ny SPAT, izay miatrika sy manampy amin'ny fitondrana ny sambo ato anatin'ny fari-dranomasin'ny seranana. Marihina fa hatramin'ny "grande rade" ny velaran'izany faritra izany. Ny faharoa kosa dia ny mpiandraikitra ny fitondrana ny "vedette pilotine" sy ny "remorqueur" "Volazara" sy "Antsika", izay fitaovana hanampiana ny fitarihana ny sambo ho eo amin'ny quai na hamoahana azy hiala eo. Manarak'izany dia eo ihany koa ireo « lamaneurs » izay mamatotra na mamaha ny tadin-tsambo. Ary tsy adino koa ny zandary miandraikitra ny filaminana ato amin'ny seranana.

PE: Inona indray ireto fitaovana hafa ireto, ary inona ny asany?

MJ: Io indray no atao hoe B. L. U na "Bande Latérale Unique", fitaovam-pifandraisana tahaka ilay « radio VHF » ihany izy io fa ny maha samihafa azy dia izy mahatody hatrany Tolagnaro sy Nosy Be ary hatrany amin'ny Nosy Maurice mihitsy aza fa ny VHF kosa dia eo amin'ny elanelantany tokony adiny roa ora sy sasany eo ho eo. Ampiasaina ihany koa indraindray ny masolavitra, indrindra fa raha sendra misy sambo tsy mitonon-tena, fa tonga dia lasa na miditra. Amin'izay fotoana izay dia raisina avy hatrany ny anarany ary ampilazana haingana ny zandary. Ny sambo madinika sasantsasany ihany no manao fihetsika toy izany. Misy ihany anefa amin'izy ireo no mampilaza amin'ny namany, satria tsy misy radio ny sambony, ary miangavy azy ireo hampilaza aty amin'ny "Tour" ny fiaingany.

P.E. Raha sendra tsy misy sambo miditra na mivoaka, na koa hafindra toerana, midika ve izany fa tsy misy atao ianareo ato?

MJ: Tsia, satria tsy avy amin'ireo ihany no iaingan'ny asanay ato, fa eo ihany koa ireo olona izay manana andraikitra mifandray amin'ny seranana na ny fari-dranomasina, izay mifandray aminay amin'ny alalan'ireo fitaovan-tserasera ireo. Raha sanatria ohatra ka misy trangan-javatra hafahafa, na ahiahiana, na koa loza samihafa (toy ny lozam-pifamoivoizana, na haitrano, na hay mitranga amin-tsambo, sns...). Mety misy ihany koa ireo sambo iharan-doza any ampovoan-dranomasina any, ka mangatabonjy haingana. Indraindray moa dia te-hahafatantra momba ny toetr'andro ny tompon-tsambo, indrindra fa rehefa amin'ny fotoanan'ny rivo-doza. Ampiasaina ihany





AKON'NY MPIASA



“ Tour de contrôle”

eo amin'ny tampon'ny Foiben-toeran'ny SPAT no misy azy

koa ireo fitaovana ireo mba hifanerase-rana raha toa ka misy asa angatahin'ny tompon-tsambo iray, ohatra ny famatsiana rano, na amin'izay mety trangan-javatra maika ilàna fifandraisana haingana, toy ny fiantsoana “ambulance, pompier” sy ny sisa. Izany no mahatonga anay tsy maintsy vonona hatrany amin'izay trangan-javatra rehetra mety hiseho, na amin'ny teny frantsay hoe “en état de veille permanente”. Izay koa angamba no iantsoan'ny olona anay hoe “veilleur”. Ary izay trangan-javatra rehetra miseho dia tsy maintsy adika hatrany ato anatin'ity boky firaketana ity. Misy taratasy iray manokana kosa hiraketana ny hetsiky ny sambo rehetra na “Situation Journalière des Navires” mba hahafahana mahanfanatatra marina ny fe-potoana nijanon'ny sambo iray teo amin'ny quai, satria avy any no iaingan'ny faktiora alefan'ny S.P.A.T. any amin'ny tompon-tsambo na amin'ny solon-tenany eto an-toerana. Raha vantany vao tapitra moa ny fifandraisana dia anjaranay ny mampandre ireo tomponandraikitra mifanandrify amin'izay zavatra miseho.

PE : Araka ny fiheveranao, hilàna mari-pahaizana na fiofanana manokana ve vao afaka manao izao asa ataonao izao?

MJ : Ilaina farafaharatsiny ny fananana mari-pahaizana avy amin'ny ambaratonga faharoa. Ary tsy maintsy mahafehy ihany koa ny fiteny frantsay sy angilisy. Ankoatr'izay dia tsy maintsy miofana amin'ny fifandraisana ankapobeny sy ny fampiasana an'ireto fitaovam-pifandraisana ireto. Ireo no tena fototra ahafahana manantanteraka an'ity asa ity. Marihiko ihany anefa, fa tsy nisy fiofanana tany ivelany nataoko fa ireo mpiasa efa tato talohako ihany no nanazatra ahy hampiasa an'ireto fitaovana ireto.

PE: Misy firy moa ianareo no miasa ato, dia manao ahoana ny fiaraha-monina ato?

MJ: Efadahy (04) izahay, ary ny fiaraha-monina dia milamina tsara. Raha ny marina aloha, dia tokony mpiasa roa isaky ny shift no indray miasa, satria matetika dia miara-tonga ny antso sy fifandraisana amin'ireo fitaovana ireo (VHF, BLU).

PE: Dia manao ahoana kosa amin'izany ny fandaminana ny ora hiasanareo ato?

MJ:

1° - miditra amin'ny fito ora maraina, ary mirava amin'ny telo ora tolakandro.

2° - miditra amin'ny telo ora tolakandro, ary mirava amin'ny iraka ambiny folo ora alina.

3° - miditra amin'ny iraka ambiny folo ora alina, ary mirava amin'ny fito ora maraina.

PE: Farany, misy loza mety hitranga na koa hatahorana hiseho ve amin'ny asanao?

MJ: Raha amin'izay indray dia tsara ihany ny mampahafantatra fa, rehefa misy rivo-doza na koa misy hetsika ataon'io “plate-forme AFCONS” io, dia heno mihovitrovitra mihitsy ity birao misy anay ity, ary ohatry ny hitresaka mihitsy ny fiheverana azy .



Isaoranay ato amin'ny PortECHO Andriamatoa Maxime Joseph nanazava ny momba ny asany. Ary satria seranan-tsambo manara-penitra no tanjona iombonana, dia heverinay fa ilaina ny hahazana amin'ny mpiasa rehetra ny abidia aeronotika, araka ny hafatra notsoahina avy tamin'ny resadresaka nampitainay tetsy aloha. Indro ary omenay ho leson'ny mpiasa izany abidia izany. Koa isaoranay mialoha ianao nanaiky ny hianatra izany, ary arahabainay sahady satria tsy ho mena-mitaha amin'ny mpiasan'ny seranantsambo hafa any ivelany ianao ■

Fanadihadiana nangonin'i Vola. R

ALPHABET AÉRONAUTIQUE

A	Alpha	H	Hotel	O	Oscar	V	Victor
B	Bravo	I	India	P	Papa	W	Whisky
C	Charlie	J	Juliet	Q	Quebec	X	X-ray
D	Delta	K	Kilo	R	Romeo	Y	Yankee
E	Echo	L	Lima	S	Sierra	Z	Zulu
F	Fox Trot	M	Mike	T	Tango		
G	Golf	N	November	U	Uniform		

Tsara ho fantatra fa ny litera voalohany ihany no raisina : raha hanonona ny hoe “ S.P.A.T” ianao ohatra, dia toy izao manaraka izao no ilazanao azy :

- S : Sierra
- P : Papa
- A : Alpha
- T : Tango

Izay no mahatonga ny olona ato amin'ny seranana zatra miantso ny Directeur Général hoe Delta Golf. ary koa an'Andriamatoa Paulin TOTOVOLA pilote ato amin'ny SPAT hoe Papa Tango.

Dia anjaranao amin'izay izany ny manao fanazarana arak'izay itiavanao azy.





AKON'NY MPIASA

Manatanteraka ny andraikiny ny Sendika ato amin'ny SPAT

Inona avy ireo andraikitra sy làlana nolalovan'ireo Sendikantsika ?



Ireo solontena Sendikaly am-perinasa:

- ▶ Ny **SRAP** na Syndicat de Rassemblement des Agents Portuaires;
- ▶ Ny **SSTM** na Syndicat Seranana Toamasina Mpanindrindra;
- ▶ Ny **SETIM** na SENDIKA Tlako Mandroso;
- ▶ Ny **SEKRIMA** na SENDIKA KRIstiana Malagasy
- ▶ Ny **SITPT** na Syndicat Indépendant des Travailleurs du Port de Toamasina.

Ireo karazam-piofanana nandraisana anjara

Manana ny anjara toerany ny Sendika ato amin'ny orinasa satria najoro izy ireo mba ho mpiray antoka amin'ny Orinasa (partenaires sociaux) ary na dia natao ho mpitaky ny zon'ny mpiasa aza dia azo heverina fa anisan'ny manana soson-kevitra amin'izay adivevitra entina manatsara ny fiampianan'ny mpiasa. Voaporofo izany tamin'ireo adivevitra nifanovanana momba ny "mise en concession": niady ny sendika mba tsy hisy ny fandroahana ny mpiasa na fampihenana ny isany, na ny fahaverezan'ny tombotsoa efa azony.

- Ny solotenan'ny mpiasa (Délégués du Personnel) izay voafidin'ny mpiasa isaky ny roa taona;
- Ny komitin'ny orinasa (Comité d'Entreprise) izay voafidin'ny mpiasa isaky ny roa taona.

Ireo sendika misy ato amin'ny SPAT

Iraika ambin'ny folo ny sendika ato amin'ny orinasa ireto avy izany:

- ▶ Ny **SEREMA** na SENDIKA REvolisionera Malagasy;
- ▶ Ny **NEUTRE** (tsy manana antoko iandaniany);
- ▶ Ny **FMM** na Fiombonamben'ny Mpiasa Malagasy;
- ▶ Ny **SFO** na Syndicat des Forces Ouvrières;
- ▶ Ny **SRMM** na Sendika Reharehan'ny Mpiasa Malagasy;
- ▶ Ny **GTF** na Groupement des Travailleurs Fédéralistes;

Ny fiofanana rehetra izay natao dia entina hanatevenana ny fahalalana sy traikfan'ny mpiasa eo amin'ny sehatra mahakasika ny Fehezandalàna momba ny Asa (Code de Travail). Ohatra vitsivitsy no ho tanisaina eto

- ☞ **2009** : Fiofanana nokarakarain'ny CNaPS (Caisse Nationale de Prévoyance Sociale) momba ny :
 - « Prestations Sociales »;
 - « Accident de Travail » ;
 - « Hygiène et Sécurité du Travail »

- ☞ **2008** : Fiofanana nokarakarain'ny INTra (Institut National du Travail) momba ny
 - « Contrat de Travail » ;
 - « Règlement intérieur » ;
 - « Conditions de Travail » ;
 - « Organisation et Fonctionnement des Institutions des Représentants du Personnel » ary ny
 - « Rôle du Dialogue Social dans l'Entreprise »

Foto-kevitra ijoaroan'ny Sendika

Mitaky ny tombontsoan'ny mpiasa mandrakariva ny mpikambana ao amin'ny sendika:

- Fanatsarana ny fari-piainana amin'ny fangatahana tambin-karama arakarakany ny fandrosoan'ny orinasa;
- fikatsahana izay rehetra mahasoana ny mpiasa (fitaovana eo amin'ny fanatanterahana ny asa, akanjo fiaro-loto sns...);
- fiarovana ny tombontsoa efa azo;
- fanaraha-maso mikasika ny fampiharana ny Fehezandalàna momba ny Asa (Code de Travail).

Ny rafitra sendikaly ato amin'ny SPAT

Mijoro ara-dalàna ny rafitra sendikaly ato amin'ny SPAT ka ahitana:

- Ny solotena sendikaly (Délégués Syndicaux) izay natolotry ny sendika ;



Fivorian'ireo solontena sendikaly tamin'ny fitsidihan'ny Ministry ny fitaterana teto amin'ny seranan-tsambon'i Toamasina ny 21 may lasa teo





AKON'NY MPIASA

Ny vehivavy mpiasan' ny Seranana

■ Fiofanana nokarakarain'ny BIT (Bureau International du Travail) ;

⇒ 1999 : Fiofanana ho mpanofana (Formation de formateurs) nokarakarain'ny AFPE (Assistance Formations Professionnelles et Entrepreneuriat) ;

⇒ 1998 : Fiofanana (Formation de formateurs) nokarakarain'ny CNEO Centre National d'Education Ouvrière

Ireo fitsidihina sy fifanakalozana traikefa



Ireo andriambavilanitry ny seranan-tsambo izay nahazo ny laharana faharoa tamin'ny fankalazana ny taona iraisam-pirenena ho an'ny vehivavy teto amin'ny distrika Toamasina taona 2008

Ao anatin'ny ezaka fifanakalozana sy fanatevenana traikefa, ary hofanampin'ny fiofanana, dia nisy ny fitsidihana natao teny amin'ny orinasa hafa, na teto an-toerana izany na tany ivelany

⇒ 2008 : Mahajanga;

■ seranana Mahajanga;

■ ENEM na Ecole Nationale d'Enseignement Maritime ;

■ SEMS na Société d'Entreprise de Manutention de Mahajanga.

⇒ 2008 : Nosy Maurice ;

⇒ 2001 : Le Port, La Réunion ;

⇒ 1999 : Le Port, La Réunion : fifanakalozana traikefa momba ny fitantanana sendika.

Nangonina avy tamin'ny Sendikan' ny mpiasan'ny seranan-tsambo Toamasina.

Teo aloha dia efa nisy ihany ny fikambanam-behivavy tato amin'ny Seranana, fa tamin'ny 08 Martsa 2005 dia nahitana fioborobohana fatratra sy nisongadina ny fisiany tato amin'ny seranan-tsambon'i Toamasina ary tamin'io fotoana io no niforonan'ny "PERSONNEL FEMININ DE LA SEPT", nandritra ny fankalazana nationaly ny andro iraisam-pirenenan'ny vehivavy teto Madagasikara izay natao teto Toamasina.

Ny Mpanentana dia Ramatoa BOTOMPILANJA Simone, izay tao

amin'ny "Département Organisation", sy Ramatoa BOTOZAZA Jacqueline tao amin'ny "Département Informatique" ary Ramatoa RASOAVOLA Bernadette tao amin'ny "Département Financier"

Ny tena nimasohana tamin'izany dia ny fiarahana sy firaisan-kina bebe kokoa ny samy vehivavy tato amin'ny seranana ary indrindra ny fiara-miasa hanatsara ny orinasa; ohatra tamin'izany ny fanadioavana sy ny fambolena voninkazo tato anatin'ny Port.

Ireo mpiasa vaovao trimestra voalohany 2009 (DRH SPAT)

MLE	Anarana sy fanampiny	ASA	TAONA
2009001	DOMA Médard	Pilote	04/03/09

Ireo mpiasa nandeha nisotro ronono voalohan'ny taona 2009 (DRH SPAT)

MLE	Anarana sy fanampiny	ASA
1981040	VELOTIA	Second Mécanicien rémorqueur
1975022	TAVONY Edmond	Chef Mécanicien rémorqueur
1966130	RAKOTONDRAMANANA	Chef d'équipe soudeur
1972057	BOTOZAZA Pierrot	Dirécteur Général
1980146	RASOAVOLA Bernadette	Responsable du Secrétariat
1994066	INDRAZAY	Chef mécanicien rémorqueur
1976052	VELOMANIRY	Ménuisier
1978201	JEAN Claude	Graisser rémorqueur
1978007	RAKOTONIRINA Telo J-B	Major Médecine préventive
1981051	RALALARISOA Louissette	Major Médecine curative des Agents

Ny mpiasa nodimandry trimestra voalohany 2009 (DRH SPAT)

MLE	Anarana sy fanampiny	ASA	TAONA
1983250	MAHATSINDRY Ferdinand	Agent de surveillance et gard.	04/03/09

Ny fandraisan'ny "Personnel Féminin" anjara dia ny fandravahana, ny fandraisana vahiny nasaina rehefa misy lanonana ataon'ny seranana.

Mandray anjara feno ny "Personnel Féminin" isaky ny fankalazana ny andro iraisam-pirenenan'ny vehivavy eran-tany (08 Martsa) na eto an-toerana na any amin'ny distrika. Ka marihina etoana fa ny 08 Martsa 2008, dia nahazo faharoa ny "Personnel Féminin de la S.E.P.T."

Izany sy izany ny momba ny "Personnel Féminin de la SPAT".



Isaoran'ny PortEcho manokana Rtoa Botompilanja Simone nanome ireo fanazavana ireo.





SOCIAL ET CULTURE

Non accès à l'eau potable et manque du minimum d'hygiène

des fléaux qui sévissent encore dans la plupart des foyers malgaches

“ A fin que le grand public puisse prendre conscience de l'ampleur du problème, Madame BIERNE née MIADANTSOA Dolly Arnou, fille d'un cadre de la S.P.A.T. et Représentante de l'ONG POINT DU JOUR à Madagascar, s'est proposée de nous livrer un extrait de l'étude qu'elle a menée dans la commune rurale d'Anteza qui, comme tant d'autres, est gravement menacée par ces deux fléaux. L'objectif de l'étude est de lancer une action pérenne pour un développement harmonieux de la commune. La rédaction du PortECHO lui adresse ses sincères remerciements pour cette noble et généreuse initiative.

Située dans une zone enclavée, la Commune Rurale d'Anteza représentée par les autorités sur place comme le Maire, les Rois, les Présidents des Fokontany ainsi que les villageois ont fait appel à l'ONG POINT DU JOUR, en 2005. Avec environ 15 000 habitants, la Commune Rurale d'Anteza, se compose de 13 villages.

Du premier village Mahavelo, accessible par la piste, les autres sont situés entre une et cinq heures de marche, donc tout se fait à dos d'homme. Faute de moyen financier, les parents ont du mal à envoyer leurs enfants à l'école. Ils les font travailler afin de contribuer au besoin de la famille: prendre de l'eau à la rivière, chercher de l'or ou travailler la terre. En plus d'un accès difficile aux circuits de commercialisation, la majeure partie de la population est isolée des services de santé. Le Centre de Santé de Base niveau I, non réhabilité et mal équipé, se situe dans le village de Mahavelo, à plusieurs kilomètres des autres villages. Il arrive que les femmes enceintes ainsi que les malades souffrant de complication meurent en cours de route. Les villageois sont dépourvus de système d'assainissement (latrines, douches, évacuation d'eau, ...), provoquant ainsi la propagation des matières fécales incitant la prolifération des maladies liées à l'insalubrité comme le choléra, la fièvre typhoïde, ... A tout cela s'ajoute les dégâts causés par les différents cyclones dont la Commune Rurale d'Anteza a été victime tels que les écoles rasées, les cultures dévastées, les eaux de rivières polluées, ...



Vue générale de la commune rurale d'ANTEZA

Face à tous ces constats, l'ONG POINT DU JOUR ne cesse de contribuer au développement de la Commune Rurale d'Anteza à travers des actions dans le domaine de l'éducation, l'eau et la santé, en étroite collaboration avec les autorités sur place et les villageois. Dès l'obtention de son accord de siège au mois de janvier 2007, les résultats sont palpables : 3 écoles en dur sont construites, 8 forages ont été réalisés, 14 000 cahiers ont été distribués chaque année scolaire, plus de 3000 consultations ont été réalisées par un médecin recruté par l'ONG. De nombreux projets concernant la réalisation d'un Collège d'Enseignement Général, d'un Hôpital, la mise en place de cantine scolaire dans chaque Ecole Primaire Publique et la construction de bloc sanitaires avec latrines sont en cours d'études. Des mécènes sont attendus à cet effet ■

Contact 034 18 190 32 ou par mail info@ong-pointdujour.org



Avant l'intervention de l'ONG POINT DU JOUR: Une population en attente d'une aide providentielle



Les villageois d'Anteza souffrent de plusieurs maladies

Ci-dessus et ci-contre: quelques cas atteints de filariose, une maladie due au manque d'hygiène chronique, et se manifestant par des affections parasitaires causées par la présence d'une filaire sous la peau ou dans les vaisseaux sanguins ou lymphatiques





ANNUAIRE DES MARÉES

HEURES ET HAUTEURS DES PLEINES ET BASSES MERS

Lat. 18° 10 S
Long. 49° 25'E

Heures UT + 3h

JUILLET 2009				AOÛT 2009				SEPTEMBRE 2009									
	Heures h min	Haut. m		Heures h min	Haut. m	Heures h min	Haut. m	Heures h min	Haut. m	Heures h min	Haut. m						
1 Me	3 01	0,4	16 J	1 36	0,45	1 S	4 57	0,35	16 D	3 54	0,35	1 Ma	5 50	0,35	16 Me	5 40	0,25
	9 53	0,8		9 01	0,75		11 31	0,8		10 54	0,85		12 09	0,9		12 03	1,0
	16 18	0,5		14 17	0,5		18 08	0,45		17 02	0,45		18 25	0,45		18 08	0,4
	22 06	0,75		20 38	0,7		23 18	0,75		22 34	0,8		23 56	0,85		23 53	1,0
2 J	4 10	0,4	17 V	2 48	0,4	2 D	5 39	0,35	17 L	4 58	0,25	2 Me	6 16	0,3	17 J	6 23	0,25
	10 50	0,85		10 07	0,8		12 07	0,85		11 38	0,9		12 30	0,9		12 40	1,0
	17 28	0,5		15 46	0,5		18 34	0,45		17 49	0,4		18 43	0,45		18 43	0,35
	22 51	0,75		21 43	0,75		23 50	0,75		23 21	0,85						
3 V	5 06	0,35	18 S	3 59	0,35	3 L	6 12	0,3	18 Ma	5 48	0,2	3 J	0 21	0,9	18 NL	0 31	1,0
	11 38	0,85		10 58	0,85		12 36	0,85		12 19	1,0		6 41	0,3		7 02	0,25
	18 15	0,45		17 01	0,45		18 55	0,45		18 18	0,35		12 51	0,95		13 14	1,0
	23 30	0,75		22 36	0,8					Ma 18 28			19 03	0,45		19 17	0,35
4 S	5 49	0,35	19 D	5 00	0,3	4 Ma	0 18	0,8	19 Me	0 03	0,9	4 V	0 46	0,9	19 S	1 09	1,05
	12 18	0,9		11 44	0,9		6 40	0,3		6 32	0,2		7 08	0,3		7 38	0,25
	18 49	0,45		17 56	0,4		13 01	0,9		12 58	1,0		13 13	0,95		13 47	1,0
				23 24	0,8		19 15	0,45		19 05	0,35		PL 19 25	0,4		19 50	0,35
5 D	0 04	0,75	20 L	5 52	0,25	5 Me	0 45	0,85	20 NL	0 44	0,95	5 S	1 11	0,95	20 D	1 46	1,0
	6 25	0,3		12 28	0,95		7 07	0,3		7 13	0,15		7 35	0,3		8 14	0,3
	12 53	0,9		18 41	0,4		13 24	0,9		13 36	1,0		13 37	0,95		14 18	0,95
	19 16	0,45					19 36	0,45		19 40	0,3		19 50	0,4		20 23	0,35
6 L	0 34	0,8	21 Ma	0 09	0,85	6 J	1 10	0,85	21 V	1 24	1,0	6 D	1 38	0,95	21 L	2 22	0,95
	6 56	0,3		6 39	0,2		7 33	0,3		7 53	0,2		8 04	0,3		8 48	0,35
	13 23	0,9		13 11	1,0		13 47	0,95		14 12	1,0		14 02	0,95		14 47	0,85
	19 40	0,45		19 22	0,35		PL 19 59	0,4		20 15	0,3		20 18	0,4		20 57	0,35
7 Ma	1 02	0,8	22 Me	0 5	0,9	7 V	1 36	0,85	22 S	2 04	0,95	7 L	2 08	0,95	22 Ma	2 58	0,9
	7 26	0,3		7 23	0,15		8 01	0,3		8 31	0,2		8 36	0,35		9 23	0,4
	13 51	0,9		13 53	1,0		14 11	0,95		14 48	0,95		14 30	0,95		15 15	0,8
	PL 20 04	0,45		NL 20 2	0,35		20 24	0,4		20 51	0,35		20 49	0,4		21 34	0,4
8 Me	1 30	0,8	23 J	1 38	0,9	8 S	2 02	0,85	23 D	2 44	0,95	8 Ma	2 42	0,9	23 Me	3 38	0,85
	7 55	0,3		8 06	0,15		8 29	0,3		9 11	0,3		9 12	0,35		10 01	0,5
	14 18	0,9		14 36	0,15		14 36	0,9		15 23	0,9		15 00	0,9		15 40	0,75
	20 29	0,45		20 42	0,35		20 51	0,4		21 29	0,35		21 26	0,4		22 19	0,45
9 J	1 57	0,8	24 V	2 22	0,9	9 D	2 31	0,85	24 L	3 25	0,9	9 Me	3 23	0,85	24 J	4 29	0,75
	8 24	0,3		8 49	0,2		9 00	0,35		9 51	0,35		9 55	0,4		10 49	0,55
	14 44	0,9		15 18	0,95		15 03	0,9		15 59	0,8		15 34	0,8		16 03	0,7
	20 57	0,45		21 22	0,35		21 22	0,4		22 10	0,4		22 13	0,4		23 20	0,5
10 V	2 25	0,8	25 S	3 08	0,9	10 L	3 02	0,85	25 Ma	4 12	0,8	10 J	4 18	0,8	25 V	6 55	0,7
	8 55	0,35		9 34	0,25		9 35	0,35		10 37	0,45		10 53	0,5		12 05	0,6
	15 11	0,9		16 02	0,9		15 32	0,85		16 38	0,75		16 19	0,75		19 18	0,65
	21 28	0,45		22 06	0,35		21 59	0,4		23 00	0,45		23 17	0,4			
11 S	2 55	0,8	26 D	3 57	0,85	11 Ma	3 40	0,8	26 Me	5 19	0,75	11 V	6 06	0,75	26 S	0 50	0,5
	9 28	0,35		10 22	0,3		10 17	0,4		11 34	0,5		12 15	0,5		9 21	0,7
	15 41	0,85		16 50	0,85		16 05	0,8		17 46	0,65		17 42	0,7		16 47	0,6
	22 02	0,45		22 54	0,4		22 44	0,45								PQ 21 10	0,65
12 D	3 27	0,75	27 L	4 56	0,8	12 Me	4 32	0,75	27 J	0 06	0,45	12 S	0 43	0,4	27 D	3 00	0,5
	10 05	0,4		11 16	0,4		11 12	0,45		7 50	0,7		8 37	0,75		10 14	0,75
	16 13	0,85		17 49	0,75		16 48	0,75		13 07	0,55		13 59	0,55		17 03	0,55
	22 43	0,5		23 50	0,4		23 45	0,45		PQ 20 16	0,65		DQ 20 15	0,7		22 00	0,75
13 L	4 08	0,75	28 Ma	6 21	0,75	13 J	6 19	0,7	28 V	1 40	0,45	13 D	2 21	0,4	28 L	4 10	0,45
	10 49	0,45		12 23	0,45		12 27	0,5		9 41	0,7		9 51	0,8		10 47	0,8
	16 51	0,8		19 13	0,7		18 7	0,7		16 53	0,55		15 44	0,5		17 17	0,55
	23 32	0,5					DQ			21 37	0,65		21 35	0,75		22 34	0,8
14 Ma	5 09	0,7	29 Me	0 57	0,45	14 V	1 02	0,4	29 S	3 42	0,45	14 L	3 48	0,35	29 Ma	4 48	0,45
	11 45	0,5		8 16	0,7		8 48	0,7		10 39	0,75		10 42	0,9		11 12	0,85
	17 44	0,75		13 59	0,5		14 04	0,5		17 28	0,5		16 46	0,45		17 30	0,55
				PQ 20 44	0,7		20 21	0,7		22 26	0,7		22 28	0,85		23 02	0,85
15 Me	0 30	0,45	30 J	2 22	0,45	15 S	2 30	0,4	30 D	4 45	0,4	15 Ma	4 51	0,3	30 Me	5 18	0,4
	7 13	0,7		9 45	0,75		10 02	0,8		11 16	0,8		11 24	0,95		11 33	0,9
	12 54	0,5		16 30	0,5		15 48	0,5		17 50	0,5		17 30	0,4		17 46	0,5
	DQ 19 09	0,75		21 50	0,7		21 39	0,7		23 01	0,75		23 12	0,9		23 28	0,9
		31 V	3 57	0,4				31 L	5 21	0,35							
			10 46	0,8			11 45		0,85								
			17 33	0,5			18 08		0,45								
			22 39	0,7			23 30		0,8								

Source: Service Hydrographique et Océanographique de la Marine





UNE PAGE D'HISTOIRE

Il était une fois ... un port

A partir de ce numéro 2, notre Revue PORTECHO consacra une page à l'Histoire.. Il s'agit pour nous de jeter un coup d'œil sur le Passé, pour mieux appréhender le Présent et préparer d'une manière pragmatique le Futur. " A tout seigneur tout honneur "; cette page est réservée à l'histoire du Port, mais aussi à celle du transport maritime en général et de la ville de Toamasina en particulier. Alors, plongeons dans l'histoire en commençant par celle du Port lui-même.

HISTORIQUE DU PORT DE TAMATAVE

Rien ne prédestinait Tamatave à être le grand Port qu'il est aujourd'hui si l'on s'en tient aux conditions naturelles de sa rade, telles qu'elles se présentaient initialement. C'est d'ailleurs par la phrase suivante que Guillaume GRANDIDIER l'a qualifiée dans une lettre datée en 1911 :

« La rade est sans aménagements et sans abri, c'est-à-dire telle que la nature l'a faite : mauvaise et dangereuse ».

LA RADE

En effet, la rade de Tamatave, telle qu'elle était, présentait des inconvénients de par les passes qui en ouvrent l'entrée : La passe Nord bien protégée entre le grand récif et la terre ferme, et la passe Sud par laquelle les vagues de la grande houle du Sud-Est pénètrent dans la rade. Autres inconvénients : les récifs qui se trouvaient au raz de l'eau et qui étaient submergés lors des marées montantes.

INSTRUCTIONS

C'est ainsi qu'en 1897, à l'aube de la colonisation, le Général GALLIENI adressait des instructions allant dans le sens de la construction du port, au chef de bataillon ROQUES, alors directeur du Génie et des Travaux Publics. Ces instructions étaient ainsi libellées :

« La Mission du Génie établira un projet d'organisation du Port de Tamatave : Ce projet comprendra deux parties :

1)- Moyens à employer pour améliorer la situation actuelle en permettant, avec une dépense aussi faible que possible, d'effectuer en tous temps les opérations d'embarquement et de débarquement.

2)-Dispositions à adopter pour la création de bassin en eau tranquille permettant aux navires l'accostage des quais »..

Ces instructions furent données par le Gouverneur Général car, au lendemain de la colonisation, les infrastructures du Port de Tamatave consistaient en un appontement en bois, remplacé en 1902 par un wharf métallique.



L'appontement en bois du Port

Extrait du livre «Le Port de Toamasina»
par Louis -Bernard Rakotomanga

(à suivre)





PALMERIE - MULLERIE

AB AGRICULTURE BIODEGRADABLE

OFFICE NATIONAL POUR L'ENVIRONNEMENT Direction Générale

ECO CERT

INDUSTRIELLE

ZONE INDUSTRIELLE WORD ANKORONDRAHO B.P. 7
 Tel +261 20 22 253 24/Fax +261 20 22 345 12/032 07 253 24/03307253 24
 Antananarivo Madagascar
 sothop@maoiv.mg - sothop@bluewin.ch - sothop@bluewin.ch

MAISONNEMENT TROPICALE

CONTRIBUE DEPUIS PLUS DE 40 ANS AU DEVELOPPEMENT REGIONAL





EVENEMENTS

Port de Toamasina : actus en photos

Cérémonie officielle de lancement de la première parution du PortEcho en images



Les autorités et invités présents :
.De gauche à droite:Gassen Dorsamy (MICTSL), Hariliva Rakotomalala (adjoint district Toamasina I), Victor Fidèle Razanadrakoto (SG /région Atsinanana), Joël Patrick (représentant Mairie Toamasina I), Avellin Christian Eddy (D.G SPAT), Olivier Terra (Directeur d'Agence SDV)



PortEcho n° 1



Discours de Victor F. Razanadrakoto
Secrétaire Général de la région Atsinanana



L'équipe du PortEcho lors de la cérémonie de lancement du premier bulletin du Port de Toamasina .Aucun professionnel, mais animés de bonne volonté. Bravo pour le numéro 1. Et vite au travail pour le numéro 2

**Projet du développement portuaire:
Etude de faisabilité du projet**



Visite sur le terrain de l'équipe d'expert japonaise mandatée par la JICA avec leurs interfaces de la SPAT. Etude menée, dans la cadre du projet de développement portuaire.



Toast porté par le Directeur Général après le discours. Ici avec notre partenaire, Le Directeur Général du PREVICOM (Rakotomanga Louis-Bernard, au centre).



Séance de travail entre les deux parties : la délégation japonaise et le personnel de la SPAT





EVENEMENTS

Port de Toamasina : actus en photos

Passage de Monsieur le Président de la Haute Autorité de la Transition, Andry Nirina Rajoelina, à Toamasina



Le Président de la HAT saluant la foule avec un chapeau traditionnel malgache et vêtu d'un lambaohany à la mode locale

Visite du Ministre des Transports et ses délégations dans le Port de Toamasina



En pleine discussion de travail : (de gauche à droite:), Avellin Christian Eddy (Directeur Général SPAT), Gassen Dorsamy (Directeur Général MICTSL), Roland Ranjatoelina (Ministre des Transports), Jérôme Sambalis (Directeur Général APMF)



Séance de travail entre l'autorité portuaire et la délégation ministérielle dans la nouvelle salle de conférence de la SPAT

Le Ministre des Transports à sa descente du remorqueur " Volazara "



Séance de travail de la délégation ministérielle dirigée par le Ministre des Transports avec le staff de la MICTSL

Débarquement de divers engins lourds



Débarquement de l'un des wagon-citernes destiné à la société Madarail



Débarquement d'engins dans le cadre du projet Ambatovy





LOISIRS

coin cuisine



Poulet au lait de coco

Ingrédients:

- ▶ 1 poulet en morceaux ▶ huile
- ▶ oignon ▶ ail ▶ 2 tomates ▶ persil
- ▶ 1 cuillère à soupe de curry
- ▶ sel et poivre ▶ 250 ml de lait de coco ou boîte de lait de coco.

Préparations:

- Faire revenir le poulet coupé en morceau dans l'huile
- Ajoutez l'oignon émincé très fin, l'ail, les tomates coupées en petits morceaux, le persil, une cuillère à soupe de curry, le sel et le poivre. Laisser cuire quelques minutes.
- Verser sur le poulet le lait de coco. Laisser mijoter 15 à 20 mn supplémentaires.
- Servir avec du riz blanc



salade de fruits

Une salade de fruits pour 8 personnes:

- ▶ 2 pommes ▶ 2 mangues ▶ 2 bananes
- ▶ 2 poires ▶ 2 kiwi ▶ 1 petit ananas ▶ 250 g de fraises ▶ 1 jus de citron ▶ 1 verre de jus d'orange ▶ 50 g de sucre en poudre

Epluchez vos pommes, vos poires, vos mangues et coupez-les en petits cubes. Lavez vos fraises avant de les équeuter, puis découpez-les en 4 dans le sens de la hauteur. Mettez vos fruits dans une saladière, ajoutez le sucre et le jus de citron et jus d'orange.

Réservez votre salade de fruits au frais et servez-la après un repas copieux

MESSAGE PIEUX

envoyé par

Madame **Fandroana Claire Jeanne** (Contrôle de Gestion SPAT)

PRIERE AU SACRE COEUR

“ Que le Sacré coeur de Jésus soit loué, adoré et glorifié à travers le monde pour des siècles et des siècles. Amen “

Dites cette prière 6 six fois par jour pendant neuf jours et vos prières seront exaucées, même si cela semble impossible.

N'oubliez pas de remercier le Sacré coeur avec promesse de publication quand la faveur sera obtenue.

Remerciements au Sacré coeur pour faveur obtenue.

sudoku

4		6	3		2	9		7
		8		7		6		
8				2				5
7	6						9	2
9				3				4
		9		1		5		
1		7	8		9	3		6

bon à savoir

Parfum Vanille

Comment une gousse de vanille devenue dure peut-elle retrouver son moelleux ?

Une gousse de vanille dure ne libérera pas tout son parfum. Il faut la faire tremper 4 à 5 heures dans un peu de lait pour pouvoir la fendre en deux dans le sens de la longueur. On peut ensuite l'incorporer à la préparation et la laisser infuser.

mots fléchés

REGROUPES	CADEAU DE MARIAGE	PRESENT	EMBARASSEE
UN FOU DE TIMBRES	RELATIVES A UN LIEU	PAROLE DE VACHE	POURVOIR
MENTON			UNITE DE TEMPS
POUR FAIRE COURT		BOÎTES A VOTE	METS EXQUIS
EXPIE		CAMPANILE	
GRAND VESTIBULE			
FELIDE		SOLDAT ETRANGER	COUVRE
RELATIF AUX IMPÔTS		DIVISIBLE PAR DEUX	
			REGAL D'EQUIDE
BROUILLER	ELEVA		
	BOUT DE PAPIER		
			POUR UN BON MORCEAU
PAISIBLE			





LOISIRS

DESSIN D'ENFANT



Message transmis à travers ce dessin de **JEANNOT**, 12 ans
 fils de **BERNARD** (Service Courrier de la S.P.A.T)

riens
 un
 peu

Entretien d'embauche

On demande un bûcheron. A l'embauche se présente un homme plutôt chétif, en short et une hache sur l'épaule. Il ne paie pas tellement de mine.

- Vous êtes bûcheron ?
- Evidemment. J'abats 500 arbres par jour.
- Vous ? Avec votre mètre soixante ?
- 500 arbres par jour ? Vous vous moquez de moi ?...
- Je n'ai jamais menti, Monsieur, dit le petit bûcheron en redressant dignement la taille.
- Bien. Alors, dites où se trouvait votre dernier chantier ?
- Au Sahara.
- Au Sahara ? Hé hé ! La bonne blague. Y'a pas d'arbres au Sahara.
- Il n'y a plus d'arbres. Nuance.

Ah ! La langue française ... ce n'est pas toujours évident.

- Quel est le métier de ton papa ? demande l'instituteur.
- Moi, mon papa, il est pompeur.
- On ne dit pas pompeur, mais pompiste. Et toi ?
- Moi, mon papa, il est livriste.
- Voyons, on ne dit pas livriste, mais livreur. Et toi, que fait ton papa ?
- Ben moi, maintenant, je ne sais plus s'il est mineur ou ministre.
- !!!

Textes sélectionnés par **Jessica Rakotonirina, 16ans,**
 (Fille de M. **Jhonson Rakotonirina**, International Marketing Manager, SPAT)



LE SERVICE MEDICAL AU SEIN DU PORT DE TOAMASINA.

Le service Médical du Port de Toamasina a connu des évolutions liées à celles de l'Entreprise elle-même.

Dans les années cinquante et soixante, alors que le Port était encore un service au sein de la Régie des Chemins de Fer Malgache, ce n'était qu'un **Poste Médical** avec la nivaquinisation, les soins, les visites systématiques des agents et les tournées hebdomadaires dans chaque gare comme activités. Les tournées n'allaient pas au-delà de la gare de ROGEZ (Andekaleka actuellement) . Il n'y avait alors que deux (2) médecins dont l'un exerçait dans l'enceinte même du Port, et l'autre au Camp Dockers, pour les familles des agents.

Vers la fin des années soixante, les activités du Poste Médical s'étendaient avec la mise en place des appareils radioscopiques.

De 1972 à 1976, à l'avènement du Port Autonome de Toamasina, le nombre médecins traitants passa de deux à trois, et la dénomination changea en **Service Médico-social** qui était rattaché à la Direction Administrative et du Personnel. C'est au cours de cette période que la protection maternelle et infantile ainsi que la vaccination s'ajoutèrent aux activités du Service, avec, bien entendu, les prestations des sages-femmes qui firent leur entrée parmi le personnel médical.

En 1986, le Service devint **Département Médecine**, rattaché à la Direction du Personnel et des Ressources Humaines. Le nombre de médecins passa alors de trois à quatre et la stomatologie figurait aussi parmi les activités du Département.



La Stomatologie et la Pharmacie de Tanambao V

Devenu **Département Médecine et Pharmacie** en 1990, il comptait neuf médecins cette année-là et dix en 1994. L'augmentation du nombre de médecins traitants est due à la création des postes médicaux répartis dans les différents quartiers de la ville de Toamasina, outre celui sis à l'intérieur même du Port.

Ces Postes Médicaux sont surtout réservés aux familles qui n'auront plus à se rendre au Port pour se faire soigner.

Aujourd'hui, le Département Médecine et Pharmacie s'appelle :

Centre Médical et de Diagnostic : CEMEDI.

*Extrait du livre «Le Port de Toamasina»
par Louis -Bernard Rakotomanga*



CEMEDI ...

DES SOINS DE QUALITE

DES EQUIPES MEDICALES PERFORMANTES



DES MATERIELS DE DERNIERE GENERATION

DES SERVICES D'URGENCE 24 HEURES SUR 24 HEURES





La



Société du Port à Gestion Autonome de Toamasina met à votre disposition

des infrastructures adaptées



une logistique aux normes internationales

une technologie de pointe



un réseau d'information fiable

Pour un développement local intégré
Pour un Partenariat Public Privé
Vos priorités sont nos défis

B.P 492 Toamasina 501 Madagascar
Phone (261 20) 53 329 94 Fax : (261 20) 53 335 58
E-mail : spat@port-toamasina.com Web : www.port-toamasina.com

