



13e Assemblée Générale de l'Union des Conseils des Chargeurs Africains.

Le Dg du COSEC, **Abdoulaye Diop**,
porté à la tête de l'organisation

Vox pop : *La femme a-t-elle sa place dans le secteur maritime et portuaire au Sénégal ?*

Tribune : RATIFICATION DES CONVENTIONS MARITIMES INTERNATIONALES PAR LE SÉNÉGAL : *Plaidoyer pour un processus plus diligent*

Ceinture bleue : UNE INITIATIVE STRATEGIQUE

Des Pros au service du Sénégal



A la découverte du métier de :
«Customer Service Coordinator»



Focus : *L'anacarde, une filière en plein essor au Sénégal*





Toujours au service des chargeurs

Sommaire



4- Edito

Ports et Aéroports du Sénégal :
Vers une industrie maritime et aéroportuaire inclusive et prospère

5- Reportage

13e Assemblée Générale de l'Union des Conseils des Chargeurs Africains «*Le Dg du COSEC, Abdoulaye Diop, porté à la tête de l'organisation*»

9- Des Pros au Service du Sénégal

10- Vox Pop

Vox pop : La femme a-t-elle sa place dans le secteur maritime et portuaire au Sénégal ?

14- Métiers des Ports et

Aéroports

A la découverte du métier de «Customer Service Coordinator»

15- Focus

L'anacarde, une filière en plein essor au Sénégal

17- Formation

Centre Trainmar de Dakar - English Center

19- Tribune

Ratification des conventions maritimes internationales par le Sénégal : Plaidoyer pour un processus plus diligent

22- Ceinture bleue : une initiative stratégique



APPAS Magazine une publication de l'Association des Professionnels des Ports et Aéroports du Sénégal

Directeur de publication : El hadji Amadou MBAYE

Rédactrice-en-chef : Pascaline ODOUBOUROU

Ont contribué : Papa Boubacar SAMB - Birama Robert DIOP - Awa Camara BOUSSO - Dieynaba SARR

Email : appas.senegal@gmail.com

Téléphone : +221 77 293 62 53

Site web : www.appas.sn



«Ports et Aéroports du Sénégal : Vers une industrie maritime et aéroportuaire inclusive et prospère»

Journée internationale des droits de la Femme, le 08 mars et la journée internationale des femmes du secteur maritime le 18 mai, deux bonnes raisons, pour nous interroger sur la place de la femme dans le secteur maritime et portuaire au Sénégal dans notre rubrique «Vox Pop». La femme reste encore à l'honneur à travers la découverte du métier de « Customer Service Coordinator » dans le secteur aérien.

Cette nouvelle édition de notre magazine fait aussi la part belle à la 13e Assemblée Générale de l'Union des Conseils des Chargeurs Africains. Au cœur de cette Assemblée Générale qui s'est déroulée à Dakar, se trouve un moment de fierté et de distinction pour notre pays, car nous saluons le leadership exemplaire de M. Abdoulaye Diop, Directeur Général du COSEC, qui a été élu à la tête de cette organisation panafricaine. Cette nomination est une reconnaissance de l'excellence et de l'expertise dont regorge le Sénégal dans le domaine des ports et aéroports.

Cette réalisation remarquable souligne non seulement la reconnaissance de notre pays en tant que leader régional, mais également l'importance croissante des acteurs sénégalais dans le secteur

du transport maritime et aérien en Afrique. En assumant ce rôle clé au sein de l'Union des Conseils des Chargeurs Africains, M. Diop aura l'opportunité de contribuer activement à l'essor économique et à l'intégration du continent.

Cependant, cette nomination n'est pas seulement un honneur pour M. Diop et le COSEC, mais aussi pour tous les professionnels des ports et aéroports du Sénégal. Elle reflète notre engagement collectif envers l'excellence, l'innovation et la vision à long terme pour notre industrie.

Dans notre rubrique «Des Pros au Service du Sénégal», nous rendons hommage aux professionnels dévoués qui travaillent sans relâche pour garantir des services de qualité dans nos ports et aéroports. Leur expertise, leur passion et leur engagement jouent un rôle clé dans le développement de notre industrie et dans la satisfaction des besoins des utilisateurs.

Notre section «Focus» met en avant l'anacarde, une filière en plein essor au Sénégal. Nous examinons les opportunités économiques qu'elle offre, son impact sur les communautés locales et les mesures prises pour soutenir son développement durable. L'anacarde est un exemple concret de la

diversification de notre économie et de notre engagement envers une croissance inclusive.

Dans notre tribune, nous donnons une fois encore la parole, à une femme qui plaide en faveur d'un processus plus diligent de ratification des conventions maritimes internationales par le Sénégal. Elle souligne l'importance de ces conventions pour renforcer la sécurité, la sûreté et la protection de l'environnement dans nos activités maritimes. Un engagement fort envers les conventions internationales, renforcera notre réputation en tant que nation maritime responsable.

En conclusion, cette édition spéciale reflète notre engagement envers une industrie maritime et aéroportuaire inclusive et prospère au Sénégal. Nous sommes fiers de partager avec vous ces articles captivants, mettant en valeur les réussites, les défis et les opportunités qui façonnent notre secteur. Ensemble, continuons à construire un avenir prometteur pour les ports et aéroports du Sénégal. Bonne lecture!

Momar Mada FALL -
Président de l'APPAS

Le Dg du COSEC, Abdoulaye Diop, porté à la tête de l'organisation



L'Union des Conseils des chargeurs africains (UCCA), membre de l'Organisation maritime de l'Afrique de l'Ouest et du Centre (OMAOC), a tenu la 13e session de son Assemblée générale à Dakar. A l'issue de ces assises, William Kazumba Mayombo a passé le flambeau à Abdoulaye Diop. Le Directeur général du Conseil sénégalais des chargeurs (COSEC) présidera aux destinées de l'organisation pour les deux prochaines années.

Ces assises conjointement organisées par le COSEC et l'UCCA ont connu la participation des délégations des dix-neuf conseils des chargeurs africains membres, d'organisations internationales partenaires. L'objectif était de faire le point sur l'état d'exécution

des résolutions de la dernière Assemblée Générale tenue du 19 au 24 avril 2021 à Kinshasa, de réfléchir davantage sur les défis et perspectives pour améliorer cet organe. Il s'agissait aussi de renouveler ses organes de gouvernance, à savoir la présidence et le secrétariat général, de décliner une nouvelle feuille de route pour améliorer davantage la vie de l'institution, dans l'intérêt des chargeurs africains, des consommateurs et des économies de nos pays.

Après deux années à la tête de l'Union, le Congolais, Kazumba Mayombo, Président sortant et Directeur Général de l'Office de gestion du fret multimodal (OGFREM) de la République Démocratique du Congo, a passé le flambeau à Abdoulaye Diop,

Directeur général du Conseil sénégalais des chargeurs (COSEC). Le poste de secrétaire général, occupé par Giscard Lilian Ogoula, est revenu au Nigérien Abdourahmane Abba Kafougou, un spécialiste en commerce et management des affaires internationales.

Le nouveau président de l'UCCA a remercié ses pairs pour la confiance portée sur sa personne pour présider aux destinées de l'union et le ministre des Pêches et de l'Economie maritime pour son appui. Abdoulaye Diop a félicité son prédécesseur et le secrétaire général sortant pour l'excellent travail abattu durant leur mandat. Il s'est engagé à consolider les acquis, à parachever les chantiers et à travailler à l'ouverture de nouveaux chantiers en rapport avec les priorités de l'organisation.

Une belle dynamique à poursuivre

Le ministre de la Pêche et de l'Economie maritime, Pape Sagna Mbaye, qui a procédé à la clôture de cette session en présence du ministre nigérien des Transports, Oumarou Alma, a assuré le président Abdoulaye Diop du soutien du gouvernement du Sénégal pour mener à bien sa mission. Il a félicité le président sortant, William Kazumba Mayombo. « Les sillons que vous avez tracés attestent que l'organisation est sur le droit chemin. En deux ans, vous avez impulsé une dynamique importante pour le futur de l'organisation », a laissé entendre le ministre Pape Sagna Mbaye; Toutes choses qui font, selon lui, que le Directeur général du COSEC, Abdoulaye Diop, ne doit pas faire moins que son prédécesseur. Même si, a-t-il reconnu, la tâche sera extrêmement difficile.

Le ministre sénégalais des pêches a rappelé que ces assises interviennent surtout dans un contexte caractérisé par plusieurs tendances dont la forte augmentation du trafic maritime mondial, et en Afrique de l'Ouest et du centre, la libéralisation des transports maritimes au niveau mondial, le retard des ports de l'Afrique de l'Ouest et du centre dans la mutation technologique en cours, l'évolution de la gestion portée vers les partenariats publics-privés sous forme de concessions. Avec l'avènement de la Covid-19 et la crise russo-ukrainienne, a-t-il fait savoir, le défi est d'encourager l'ensemble des Etats membres de l'OMAOAC à pouvoir mettre en place un conseil des chargeurs

; ce qui, à son avis, demande un travail de diplomatie. Mais le ministre Pape Sagna Mbaye demeure convaincu qu'avec l'engagement du président Abdoulaye Diop, les efforts pour augmenter le taux d'adhésion porteront leurs fruits. Par ailleurs, a indiqué le ministre, les infrastructures portuaires constituent un modèle de développement parce que 95% du trafic interafricain passent par les ports. « Vu la structure de nos économies, le développement de partenariat public-privé serait de rigueur », a noté le ministre sénégalais, qui a insisté sur la nécessité pour les membres de l'UCCA, de disposer d'armements solides à l'instar de ceux des autres continents, mais aussi à harmoniser leurs vues dans la recherche d'intérêts communs.

Le défi de la massification et de la compétitivité

Cette 13e session de l'Assemblée générale de l'UCCA, organe spécialisé de l'Organisation maritime de l'Afrique de l'ouest et du centre

(OMAOAC), a vu la participation de 16 des 19 délégations. Compte tenu des enjeux liés aux échanges commerciaux, l'institution veut étendre ses tentacules. L'élargissement de l'UCCA aux frontières de l'Afrique a déjà été amorcé et l'un des principaux défis du nouveau président est de poursuivre ce travail et d'encourager les pays membres de l'OMAOAC qui ne l'ont pas encore à se doter de conseil de chargeurs. Cette dimension continentale contribuerait à rendre plus compétitive l'UCCA vis-à-vis des autres conseils à travers le monde. Abdoulaye Diop qui a décliné sa feuille de route s'est engagé à oeuvrer dans ce sens. Il s'emploiera également à rendre l'organisation plus compétitive en favorisant la création et l'exploitation d'armements nationaux et régionaux afin de développer les échanges intra-communautaires, voire faciliter le transport maritime international, à renforcer la capacité financière de l'organisation, en veillant au respect des échéances des cotisations.



L'exploitation des opportunités de la Zone de libre-échange continentale africaine (ZLECAF) au profit des chargeurs, le renforcement de l'assistance au profit des chargeurs au travers de la réalisation d'infrastructures susceptibles d'améliorer leurs conditions d'importation et d'exportation, la défense de leurs intérêts face aux armements qui imposent des taux de fret souvent élevés ; surtout que les chargeurs sont souvent confrontés à des difficultés lors de leurs opérations d'importation et d'exportation dans certains pays qui disposent de barrières à l'entrée, font aussi partie des priorités du directeur général du COSEC.

Les autres défis tournent autour de l'optimisation de la levée à l'embarquement du Bordereau électronique de suivi des cargaisons (BESC) pour assurer la traçabilité des cargaisons et faciliter le dédouanement avant l'arrivée des marchandises et le développement des bourses de fret et des observatoires nationaux de transports par voie maritime. Il reviendra au président Abdoulaye Diop de mutualiser les efforts pour que les différents Conseils des Chargeurs puissent jouer un rôle prépondérant pour booster les économies africaines.

Faire de l'UCCA une organisation à vocation panafricaine

Pendant deux ans, la RD Congo a eu la mission de présider aux destinées de l'UCCA. Le président sortant et Directeur Général de l'Office de gestion du fret multimodal (OGEFREM), William Kazumba Mayumbo, est revenu

sur les réalisations des dernières années. Parmi celles-ci, a-t-il dit, figure en bonne place l'accord-cadre signé entre l'UCCA et la ZLECAF pour promouvoir davantage le commerce et protéger les intérêts des chargeurs. Aujourd'hui, l'un des défis majeurs, c'est de faire de cette organisation continentale une véritable opportunité d'intégration économique régionale, sous-régionale, panafricaine dans le domaine des transports et d'assistance aux chargeurs, de lui donner toute sa substance compétitive face aux autres conseils des chargeurs à travers le monde. De l'avis du président sortant, l'UCCA peut jouer un grand rôle dans le développement et l'intégration régionale du continent à travers les conseils des chargeurs. Pour atteindre ces objectifs, a fait savoir William Kazumba Mayumbo, une mutualisation des efforts et une plus grande synergie d'action dans la mise en oeuvre des décisions relatives aux problèmes qui touchent les membres sont nécessaires. De même que l'accompagnement des conseils en difficultés, le renforcement de leurs missions, l'implication de l'UCCA dans les projets qui touchent le secteur des transports maritimes. M. Mayumbo demeure convaincu qu'une coordination des efforts permettra de relever les nombreux défis qui pointent à l'horizon.

Le Conseil sénégalais des chargeurs donné en exemple

Dans le domaine maritime, le Conseil sénégalais des chargeurs (COSEC) a acquis une solide expérience. Dans des pays comme

la Chine, les Emirats arabes unis, l'Inde et même en Europe, il a mis en place des représentations. Cette stratégie, selon Abdoulaye Diop, nouveau président de l'UCCA, a été payante puisqu'elle a permis aux chargeurs sénégalais qui fréquentent ces différents pays d'avoir une bonne maîtrise de la chaîne logistique de transports vers ou à destination de ces pays, notamment en ce qui concerne les aspects documentaires, tarifaires, usages dans ces ports, mais aussi une connaissance réelle des produits de ces pays et de ceux exportés par le Sénégal vers lesdits pays. Elle a aussi permis aux chargeurs d'avoir une bonne connaissance des sites d'accueil sécurisés pour les chargeurs sénégalais, une bonne connaissance des meilleurs transitaires ainsi que les pratiques en vigueur dans ces différents ports, un tableau de bord des armateurs qui desservent les principaux ports de ces pays et le Sénégal et de bénéficier d'une assistance de proximité en matière d'achats et de ventes internationaux, de transports et de fret (soutien juridique, informations pertinentes sur les marchés de transports internationaux et de fret avec le choix des meilleurs incoterms). Il s'y ajoute une maîtrise des procédures d'importation et d'exportation de ces pays vers le Sénégal ou du Sénégal à destination de ces pays. Pour Abdoulaye Diop, de telles représentations qui assistent nos chargeurs à l'extérieur de leur pays devraient être encouragées au sein de l'UCCA.

Par Amadou MBAYE

**13^e COMITE DIRECTEUR
SESSION DE L'ASSEMBLEE GENERALE**
UNION DES CONSEILS DES CHARGEURS AFRICAINS
EN RELATION AVEC LE CONSEIL SENEGALAIS DES CHARGEURS
LES 09 & 10 MAI 2023



Des Pros au service du Sénégal

Nom : Ciss

Prénoms : Philippe Patrick

Qualification professionnelle / diplômes :

- Diplôme d'Etudes Universitaires Scientifiques et Techniques II de gestionnaire des Entrepôts Logistiques (DEUST II GEL)
- Licence professionnelle logistique
- Master I Administration Echanges Internationaux
- Certified International Forwarder
- Certified Forwarding Manager

Emploi/Poste : Air freight Import Team Leader chez DHL Global Forwarding Senegal/SIMAT

Leitmotiv : « Dans la course à la qualité, il n'y a pas de ligne d'arrivée. »

Un mot à l'endroit de tous les professionnels des ports et aéroports du Sénégal :

Les plateformes portuaires et aéroportuaires ont été depuis toujours de par leurs activités des acteurs majeurs et incontournables du développement et de la mondialisation.

Et ceci s'est confirmé par les importantes statistiques du commerce maritime et aérien qui se sont accentuées lors du COVID où la logistique a montré son importance capitale.

Alors ne nous fixons pas des limites car l'avenir d'un SENE GAL EMERGENT repose entre nos mains.

We are Fired Up and Ready to go.

par Pascaline ODOUBOUROU





Vox pop : La femme a-t-elle sa place dans le secteur maritime et portuaire au Sénégal ?

“ Le milieu maritime et portuaire qui, à une certaine époque était la chasse gardée des hommes au Sénégal est devenu aujourd’hui, le nouveau repère des femmes. Certainement l’émancipation des femmes a bouleversé la norme de la hiérarchie, poussant ainsi de plus en plus les femmes dans le secteur maritime et portuaire. Si autrefois la seule présence féminine était la figure de proue, les femmes ont fait aujourd’hui leur entrée fracassante dans ce secteur, phénomène peu courant mais qui va en s’amplifiant.

Grâce à leur dynamisme, leur habileté, leur rigueur et surtout leur compétence, les femmes se révèlent comme atout à la gestion portuaire. Les femmes jouent un rôle prépondérant dans le développement des activités maritimes et portuaires où elles sont promues en conséquence, même s’il reste beaucoup d’efforts à faire pour accéder aux postes de décision.

Il est évident que, les femmes ont des compétences à faire valoir et qu’elles appliquent grâce à leurs dévouements et déterminations. Ainsi comme il est montré dans de nombreuses études que les femmes ont bel et bien leur place dans le secteur maritime et por-

tuaire afin d’aboutir à une meilleure responsabilisation de ces dernières à l’orée de ce siècle; Ainsi il est facile de constater que ce long processus dans l’accès à l’éducation des filles à l’école a permis aujourd’hui :

- *Elles sont dans les filières scientifiques*
- *Elles sont bien formées dans les filières Maritimes, aux Métiers Portuaires et à la Logistique*
- *Elles sortent major de leurs promotions*
- *Elles sont compétentes et proactives*
- *Elles sont rigoureuses*
- *Elles ont le sens du management et du savoir-faire*
- *Elles sont dévouées et déterminées.*

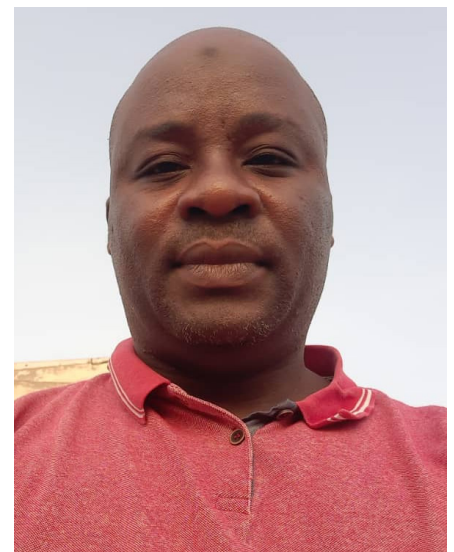
Malgré leur présence massive dans ce secteur, beaucoup de choses restent à faire et l’Etat doit miser sur le leadership féminin qui à mon avis serait l’outil nécessaire pour booster ce secteur qui ne cesse d’évoluer considérablement.

Cependant il faudra :

- *Améliorer les conditions de travail dans le milieu maritime et portuaire ;*
- *Promouvoir l’égalité des sexes et l’autonomisation des*

femmes ;

- *Promouvoir une représentation plus équilibrée des femmes et des hommes dans le secteur des transports maritimes ;*
- *Promouvoir les conditions professionnelles des femmes;*
- *Le renforcement des capacités ;*
- *L’accès à la formation ;*
- *L’appui aux femmes pour l’accès aux emplois sans distinction du genre ;*
- *L’intégration de la femme dans les programmes de développement durable.*



Birama Robert DIOP
Officier de Port
Port Autonome de Dakar

“ Au Sénégal, des efforts importants ont été entrepris pour former du personnel féminin à des postes de navigants. Bien que la condition physique du marin soit une exigence pour exercer son métier, les nouvelles technologies, la transition écologique et les progrès de la numérisation offrent de nombreuses opportunités aux femmes marines de s’investir dans des métiers techniques et scientifiques. Si les femmes sont de plus en plus visibles dans les secteurs traditionnels de la mer, il semble intéressant de se pencher sur les statistiques des femmes qui embrassent des professions masculines.

L’Ecole nationale de Formation maritime (ENFM), qui forme le personnel navigant nécessaire pour la flotte de commerce, de pêche, et de plaisance, a vu de nombreux métiers se féminiser. Dernièrement, le taux de féminisation a atteint une moyenne de 8% de l’effectif global de l’Ecole, alors qu’auparavant, il ne dépassait jamais les 1%.

Dans le domaine du transport maritime et de la logistique, on constate une présence accrue des femmes grâce au Centre Trainmar de Dakar et au Centre de Formation aux Métiers Portuaires et à la Logistique (CFMPL), qui participent à la formation des femmes aux métiers du transport et de la logistique.

Il convient également de mentionner la participation du Consortium sénégalais d’activités maritimes

(COSAMA) qui emploie une main-d’œuvre maritime non négligeable. L’équipage navigant féminin est à un pourcentage de 5%.

Dans la Marine marchande, devenue Agence Nationale des Affaires Maritimes (ANAM), l’intégration des femmes a été boostée par les autorités à partir des années 2000, pour remédier aux inégalités hommes/femmes aux postes de responsabilité. Aujourd’hui, les femmes recrutées font office de cadre dans le corps d’administrateurs des affaires maritimes, de juristes maritimes, d’inspecteurs maritimes, etc.

Pour ce qui est de la Marine nationale, toutes les spécialités types marines peuvent être exercées par les femmes, et elles représentent un pourcentage de 11.5% dans cette armée. Avec les nouvelles acquisitions de patrouilleur de haute mer, le pourcentage de femmes embarquées à bord sera revu à une hausse de près de 5%. Néanmoins, la féminisation des navires de guerre, avec notamment des locaux de vie et des espaces sanitaires adéquats reste encore un défi à relever par le commandement.

Pour le Port Autonome de Dakar, les femmes occupent des postes tels que:

- *Patron de Bordée (01)*
- *Officier de port adjoint (01)*
- *Opérateurs VTS (05)*
- *Maître de port (03)*
- *Mécanicienne pilote (01)*

La représentativité féminine dans les métiers liés à la mer varie

entre 2% et 8% selon les secteurs au Sénégal.

Par ailleurs, le gouvernement à travers ces différentes entités publiques et privées a déployé plusieurs efforts, et continue de favoriser le principe de l’égalité, la promotion de la condition des femmes et le développement des carrières des femmes exerçant dans l’économie bleue.

Néanmoins, le taux des femmes reste inférieur par rapport à celui des hommes ; C’est pourquoi plusieurs organisations œuvrent pour mieux asseoir l’importance et le rôle de la femme dans ce secteur tel que le réseau des Maritime Women, WIMOWCA, WIMA, la Fédération des Femmes Transformatrices et Mareyeuses du Sénégal (FENATRAMS), etc.



Awa Camara BOUSSO
Présidente du Réseau Francophone des Maritime Women / Alumni World Maritime University / Ocean Sustainability, Governance and Management (OSGM)

propos recueillis par
 Pascaline ODOUBOUROU



AGENCE NATIONALE DES AFFAIRES MARITIMES (ANAM)

 www.anam.gouv.sn

Massamba Achille Edouard GUÉYE
Directeur général de l'ANAM

PRESENTATION

Créée par décret n° 2009-583 du 18 juin 2009, l'Agence Nationale des Affaires Maritimes (ANAM) est placée sous la tutelle technique du Ministre chargé de la Marine marchande et la tutelle financière du Ministre chargé des Finances. L'ANAM est dotée d'une autonomie de gestion et est investie d'une mission de service public. Autorité maritime déléguée, l'ANAM est chargée de la mise en œuvre de la politique de l'Etat sénégalais en matière de Marine marchande ainsi que de l'application des Conventions internationales, Codes et réglementations maritimes en vigueur au Sénégal. Elle est également, conformément au décret n° 2015-91 du 21 janvier 2015, l'Autorité Nationale de Sûreté Portuaire (ANSP), chargée de la mise en œuvre du Code international de sûreté des navires et des installations portuaires (Code ISPS).

I. VISION – MISSION – VALEURS

A. Vision

Faire de l'ANAM, une administration maritime moderne et performante contribuant à l'émergence économique et sociale du Sénégal.

B. Mission

Les missions de l'ANAM sont nombreuses et importantes (Voir décret de création à l'adresse www.anam.gouv.sn, cependant l'Agence se fixe comme mission générale de contribuer au développement durable de l'économie maritime. Ce développement passe par l'application effective des dispositions relatives à la sécurité, incluant la protection de l'environnement fluvio-maritime et la sûreté maritimes, l'amélioration des services de transport fluvio-maritimes avec des infrastructures portuaires et équipements maritimes adaptés et l'amélioration des services relatives aux gens de mer.

En effet, conformément à l'article 3 de son Décret de création, l'ANAM est chargée de la mise en œuvre de la politique de l'Etat en matière de Marine marchande, dans ses différents volets, pêche, commerce et plaisance, ainsi que de la mise en œuvre des dispositions de la loi n°2002-22 du 16 août 2002 portant Code de la Marine marchande, des conventions maritimes internationales et des autres législations et réglementations en vigueur.

C. Valeurs

Les principes directeurs qui gouvernent l'action de l'ANAM sont les suivants :

- Engagement pour le travail.
- Responsabilité.
- Ethique.
- Efficience.



AGENCE NATIONALE DES AFFAIRES MARITIMES (ANAM)

II. RÉALISATIONS

A. LES PROJETS DÉJÀ RÉALISÉS :

- Le Projet d'infrastructures et d'équipements portuaires 1 (dit MIEP.1) Sur financement conjoint de la République de Corée (Corée du Sud) et du Sénégal, ce projet a consisté à :
- Construire 2 navires d'une capacité individuelle de 13 camions et de 210 passagers), « AGUENE » et « DIAMBOGNE », ainsi qu'une gare maritime moderne à NDAKHONGA (FOUNDIOUGNE) et un complexe frigorifique d'une capacité de 2000 tonnes à Ziguinchor.

- Le projet portuaire de CARABANE Ce projet a permis, par la construction de deux (02) appontements modernes et sécurisés, un pour navire et l'autre pour pirogues, de ré-ouvrir à la navigation l'escale portuaire de CARABANE, fermée depuis le naufrage du « JOOLA », pour cause d'insécurité majeure.

- Le Projet de développement du Port de ZIGUINCHOR dit « Projet ORIO » Sur financement conjoint des Pays-Bas et du Sénégal, le Projet ORIO, dans une première phase, a permis de draguer le fleuve Casamance, de l'embouchure au port de ZIGUINCHOR, à une profondeur de 7,5 mètres et d'installer un balisage lumineux permettant la navigation de jour comme de nuit.

- Le Projet PATROUILLEUR DE HAUTE MER (PHM) « FOULADOU » En étroite collaboration avec la Marine nationale, à laquelle l'ANAM, rend un hommage appuyé pour l'excellence de sa coopération dans la réalisation du projet, un patrouilleur de haute mer, le PHM « FOULADOU », destiné à jouer un rôle majeur dans la sécurité et la sûreté maritimes et la protection de l'environnement de notre espace maritime, a été réalisé et réceptionné courant octobre 2016.

- LA CONSTRUCTION DU PORT DE PÊCHE DE BOUDODY : pour améliorer les conditions de débarquement et de conservation des produits halieutiques dans la région de Ziguinchor.

- LE DRAGAGE ET LE BALISAGE DE LA BRECHE DE SAINT-LOUIS : pour sécuriser les pêcheurs artisans qui ont enregistré

depuis l'ouverture de la brèche en 2003 plusieurs pertes en vies humaines.

B. LES PROJETS EN COURS DE RÉALISATION

- Le Projet d'infrastructures et d'équipements portuaires 2 (dit MIEP.2) Conjointement financé par la Corée du Sud et le Sénégal, ce Projet dit MIEP.2 vient en complément du précédent, dit MIEP.1.

Dans un premier temps, il a permis la construction et la réception officielle, le 20 janvier 2019, des navires suivants :

- 1 drague d'une capacité de 400 m³/h (LE SALOUM),
- 2 remorqueurs (BETTENTY et LE NIOM-BATO),
- 2 barges (LAGA NDONG et MBOSSE). Outre la batterie de dragues, ce projet est en train de construire à Ndakhonga, un terminal hydrocarbures (un débarcadère spécialisé hydrocarbures, une zone de stockage d'hydrocarbures de 11.000 m³ et un système de chargement et de déchargement : pipes, etc.)

- Phase II du projet ORIO : déroulement des autres composantes :

- la construction d'un port de pêche à ZIGUINCHOR-BOUDODY,
- l'extension du port de commerce de ZIGUINCHOR
- la construction d'un terminal hydrocarbures de 16 000 m³.

- Le Projet d'acquisition d'au moins 55 camions frigorifiques

- Le projet de construction d'un complexe frigorifique à Hann Plage.

- RÉHABILITATION DEBARCADERE DE GOREE

Face à l'urgence de sécuriser la liaison maritime Dakar-Gorée, à la suite d'intempéries ayant causé l'affaissement des rambardes, des travaux d'urgence sont en cours de réalisation, en attendant l'acquisition toute prochaine de deux nouvelles chaloupes.

- ÉLABORATION ET MISE EN ŒUVRE DE LA STRATEGIE NATIONALE PORTUAIRE (SNP)

Il s'agit de mettre en place un dispositif transformationnel de l'économie nationale conformément au PSE en faisant du

Sénégal un Hub portuaire, logistique et industriel à même de faire du secteur portuaire un puissant outil de l'émergence en 2035. L'étude y relative avec l'accompagnement financier de l'Agence belge ENABEL est en cours de finalisation.

- CONSTRUCTION DU MARCHÉ CENTRAL AU POISSON DE THIES

Le projet de construction de ce marché confié à l'ANAM est en cours de mise en œuvre, pour aider la ville de Thiès de sortir des contraintes liées à la position en cœur de ville de l'actuel marché impactant négativement la sécurité, la mobilité et le cadre de vie. Le Président de la République réalise ainsi une demande de plusieurs décennies des populations thiessoises.

En outre, ce marché permettra :

- d'améliorer la qualité des produits halieutiques,
- d'augmenter les revenus des acteurs, notamment les mareyeurs,
- de réduire les pertes après captures,
- d'améliorer le circuit de distribution des produits halieutiques

C. LES PROJETS EN PERSPECTIVE

- Le projet d'aménagement du port de pêche de SAINT-LOUIS, consistant à construire un port moderne pour la pêche artisanale à l'Hydrobase.

- Le Projet intégré de sécurité et de sûreté maritime, fluviale et portuaire.

- Le Programme « Spécial Iles », de désenclavement par voies fluviomaritimes, des régions naturelles de la Casamance et du Sine Saloum.

- Le projet de Renforcement de la liaison maritime DAKAR-GOREE

III. OBJECTIFS STRATEGIQUES

- Objectif stratégique 1 : Améliorer la sécurité et la sûreté maritimes

- Objectif stratégique 2 : Développer les transports maritime et fluviomaritime

- Objectif stratégique 3 : Moderniser l'Administration des gens de mer

- Objectif stratégique 4 : Améliorer la gouvernance de l'ANAM.

A la découverte du métier de «Customer Service Coordinator»



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

Je me nomme Henriette Marie Michel GUEYE, diplômée d'un Master en Transit et Logistique. J'occupe actuellement le poste Customer Service Coordinator particulièrement sur le secteur de la logistique Oil&Gas à SENTRAK LOGISTICS - Service Aérien.

2. Présentez-nous le poste que vous occupez ?

Je suis en charge de la gestion globale et du suivi des dossiers aériens, assurant la phase préouverture dossier, l'achèvement dans les délais. Je suis également le point focal des clients sur toutes les questions et actions liées aux dossiers aériens et supervise les exploitants.

3. Votre activité de chaque jour consiste en quoi ?

- Réceptionner / approuver les dossiers soumis par les clients.
- Etudier les dossiers et identifier les risques encourus dans chaque dossier dans le but de les prévenir.
- Prendre connaissance de l'état de traitement des dossiers auprès des exploitants une fois le chargement est arrivé au niveau de la compagnie.
- Coordonner et rendre compte au client sur l'évolution des dossiers en cours de traitement.
- Proposer des options et/ou des solutions aux clients sur le traitement des dossiers.
- Entretenir les liens étroits avec les partenaires locaux (compagnies aériennes, douane, aéroport...).
- Faire le Tracking des dossiers et transmettre au client weekly ou daily basis.

10. Quels sont les différents challenges que vous rencontrez dans l'exercice de votre métier ?

Atteindre les objectifs/les délais de livraison qui sont fixés. Trouver des solutions rapides et efficaces, vu qu'il s'agit de l'Aérien, la rapidité s'impose...

11. Et quels sont ceux que vous rencontrez personnellement en tant que femme ?

En tant que femme évoluant dans un environnement majoritairement masculin et ayant des responsabilités, le jugement ou le manque de coopération sont souvent au rendez-vous, dès que vous faites preuve d'autorité. Donc, il faut forcément beaucoup d'abnégation, de la patience en tant que femme / être une vraie SUPER WOMAN.

12. Quelles sont les qualités personnelles indispensables pour occuper ce poste

Être très attentif, flexible, être capable de s'adapter à toutes les situations, avoir la culture du « team spirit » ; surtout savoir prendre le lead/audacieux quand il le faut en vue d'atteindre les objectifs au quotidien.

13. Votre dernier mot.

Je tiens vraiment à vous remercier. C'est tout un plaisir pour moi de faire l'interview avec vous. Merci pour le temps accordé afin de faire découvrir au monde professionnel qu'il y a des gens dans l'ombre qui font un travail titanesque dans la chaîne logistique et toujours prêts à relever les challenges.

propos recueillis par
Pascaline ODOUBOUROU

L'anacarde, une filière en plein essor au Sénégal



« L'anacarde est réputée être riche en magnésium, ce qui permet de lutter contre la fatigue, de combattre le stress et de diminuer la pression artérielle. Cette plante a aussi des effets bénéfiques pour le cuir chevelu et la peau. Elle donne de l'énergie et surtout, elle prévient les maladies cardiovasculaires et limite les risques de diabète », selon Monsieur Khalil SAGNA, producteur et spécialiste qui vante les vertus de l'anacarde.

Economiste de formation, acteur commercial depuis 1995, producteur depuis 2011 et transformateur en tant que sociétaire depuis 2013, M. SAGNA est Président du Cadre régional de concertation des opérateurs de la filière anacarde de Sédhiou.

Fournisseur depuis 1995, et membre d'une société agro-industrielle en tant que Directeur Commercial, M. SAGNA a été exportateur à son compte personnel de 2007 à 2016.

M. SAGNA s'active dans le Cadre régional de concertation des opérateurs de la filière anacarde de Sédhiou, comprenant 800 membres des maillons de la production, de la transformation et de la commercialisation.

Un fin connaisseur de l'anacarde,

un fruit issu de l'anacardier, arbre originaire d'Amérique tropicale, introduit au Sénégal dans les années 1960 pour lutter contre la déforestation et pour le reboisement de zones impactées.

Jusque dans les années 1980, le cajou était un produit forestier qui a progressivement migré vers l'agriculture pour devenir un produit agroforestier. C'est dans les années 1990 que sa portée commerciale est devenue importante, explique-t-il.

Le Sénégal a longtemps été un pays producteur de noix d'anacarde mais ne figurait nullement sur les statistiques mondiales du commerce de noix. L'Etat du Sénégal avait décidé en 2018 d'interdire toute exportation de noix de cajou par voie terrestre afin que les devises d'exportation profitent à l'économie nationale, rappelle-t-il.

Cette mesure a porté les exportations du Sénégal de 576 tonnes en 2017 à 32.000 tonnes en 2018, à 55.000 tonnes en 2019, à 40.000 tonnes en 2020 et à plus 85.000 tonnes en 2021, indique M. SAGNA. La production mondiale d'anacarde est estimée à 3.500.000 tonnes dont en Afrique 2.100.000

tonnes pour 1.620.000 tonnes en Afrique de l'ouest et 60.000 tonnes au Sénégal.

En 2020, l'Etat du Sénégal par le biais de la DER/FJ a appuyé un certain nombre de sénégalais pour accéder au financement bancaire et participer activement à la commercialisation. Ce geste a permis de sauver la campagne d'un autre « Covid-19 » en permettant aux producteurs de vendre leur production, a-t-il expliqué.

Selon lui, la production du Sénégal est mondialement appréciée pour sa qualité notamment, mais sa quantité produite est faible par rapport à la demande. Le rendement est faible en termes de productivité (seulement 300 kg à l'ha). La variété doit être améliorée. La transformation qui crée plus de valeur ajoutée demeure marginale, il faut le remarquer.

Il a toutefois assuré que pour près de 30 milliards de devises d'exportation, le nombre d'emplois demeure limité par l'absence de transformation des produits de l'anacarde.

Presque tout est commercialisé à l'état brut, cela réduit autant les revenus que les emplois. La transformation est pourvoyeuse de main-d'œuvre, malheureusement elle est à la traîne.

Ce qui limite la contrepartie en termes de devise et le transfert d'emplois multiples car les noix sont exportées en coque sans aucune transformation, a indiqué SAGNA faisant par ailleurs remarquer que l'exportation des noix par le port de Ziguinchor est tellement coûteuse en termes de logistique. La production se situe aux environs de 60.000 tonnes si l'on se réfère aux exportations à partir du port et à une consommation de 5% suite à la transformation en amandes en vue de l'exportation et de l'autoconsommation", a-t-il dit.

Le Sénégal ne consommant pas beaucoup de noix en raison de sa cherté en termes de prix, plus de 95% sont exportés vers l'Asie. Les principaux marchés de vente sont, pour la noix brute, et l'exportation essentiellement le Vietnam et l'Inde. L'exportation se fait vers les marchés d'Europe et du Maghreb, marginalement vers les USA et pourtant principaux marchés de consommation. De plus en plus de sénégalais s'intéressent à la transformation, mais le coût élevé de la main-d'œuvre,

de l'électricité dissuade plusieurs prétendants à l'investissement. Seule une volonté politique d'appui à la transformation pourrait rendre compétitive l'amande sénégalaise selon M. SAGNA.

Quid de l'impact du Covid ?

Il a été senti sur tous les niveaux de la chaîne, avec la réduction de la mobilité des commerçants, par le couvre-feu, la distanciation physique des employés réduisant les effectifs.

Quant aux perspectives, M. SAGNA estime qu'avec la création de l'Interprofession depuis le 28 août 2021, le poids de toutes les contraintes auprès des décideurs des politiques sectorielles de l'anacarde pourrait permettre de trouver des solutions intermédiaires pour un environnement propice à l'investissement dans la transformation industrielle.

Cette activité pourrait aisément compenser les efforts publics par l'accroissement des rentrées de devises et le paiement d'impôts et taxes. Le futur de la filière dépendra fortement de la maî-

trise des coûts de production, de transformation et de la commercialisation. Cette production peut améliorer le couvert végétal et sa qualité, sécuriser les périmètres de plantations par un accès formel à la propriété foncière, des enclosures contre la divagation animale et le vol, renforcer la capacité en techniques culturales. Elle permettra de créer plus d'unités de transformation pour générer le maximum de valeur ajoutée. Trouver une meilleure tarification de l'énergie, un appui financier et diverses incitations à la transformation (exemple de l'Etat de Côte d'Ivoire qui supporte 400 francs par kilogramme d'amande exportée.

Pour la commercialisation, il plaide pour un financement de campagne de commercialisation, la réduction des charges de commercialisation, trouver la logistique, des entrepôts, faciliter le transport. Il faut réduire le coût des intrants, taxes et impôts, alléger les garanties à produire (coûts excessifs de la tierce détention), mettre en compétition des transporteurs maritimes pour réduire le coût.

SITUATION FILIERE CAJOU AU PORT DE ZIGUINCHOR

1) Exportations de noix brutes par voie terrestre (lettre de voitures internationales LVI : 80 271, 293 Tonnes)

2) Exportations de la noix brutes par la voie fluvio-maritime : 6 846, 765 Tonnes

TOTAL DES EXPORTATIONS DE L'EXERCICE 2022 : 87 118, 058 Tonnes

PERFORMANCE : Plus de 90 000 tonnes d'anacarde ont transité à Ziguinchor pour un chiffre d'affaires de plus de 50 milliards de Francs CFA au cours de l'année 2022. C'est ce qu'a révélé le Directeur général de l'ANAM, Monsieur Massamba Édouard Achille Guéye. « *Nous avons constaté une croissance exponentielle du trafic de fret notamment en ce qui concerne l'exploitation de l'anacarde. Nous sommes passés de 56 000 tonnes à plus de 90 000 tonnes pour un chiffre d'affaires de plus de 50 milliards de francs CFA* » a indiqué le DG de l'ANAM. Avec son homologue du Port Autonome de Dakar, Monsieur Mountaga Sy, il visitait les installations du port de Ziguinchor et les autres unités portuaires de la région sud.

par Papa Boubacar SAMB



**Centre Trainmar
de Dakar**

ENGLISH CENTER

Les cibles

Les cibles du centre sont :

- 1. Les étudiants**
- 2. Le personnel**
- 3. Les enseignants**
- 4. Les particuliers**
- 5. Les entreprises ou organisations.**

Les services

Offre 1 et 2 : Cours d'anglais

Voir l'offre de formation

Offre 3 : Coaching en anglais - Cuppa English

Cuppa est un diminutif de cup of tea ou de cup of English dans notre cas. Du fait du shwa, le cup of devient cuppa.

Le concept cuppa English désigne donc une tasse d'anglais. Il s'agit de séances de coaching en anglais d'une durée de 30mn à 1h visant l'aisance dans la communication. Cette offre est destinée aux responsables d'entreprises, Directeurs et top managers.

Cette offre propose les services suivants :

- Coaching en anglais répondant aux besoins linguistiques de l'apprenant.
- Accompagnement dans l'atteinte

Dans le secteur du transport maritime qui est en perpétuelle évolution, le développement des compétences des agents des entreprises est une priorité. Une remise à niveau régulière de leurs compétences notamment en anglais, langue internationale de travail est nécessaire dans l'optique de favoriser leur adaptation mais également leur maintien à leur poste et à l'évolution des emplois dans un environnement multiculturel et concurrentiel.

C'est fort de cette constatation que la Direction du Centre Trainmar de Dakar a opté pour la création du département de langue dénommé Trainmar English Center.

Notre Mission : Amener tous les acteurs à devenir parfaitement bilingues dans le temps imparti

des objectifs personnels exprimés

- Préparation aux prestations publiques incluant les discours, réunions ou conférences.

- Préparation à l'obtention d'exams internationaux en anglais

Offre 4 : Afterworks et weekend d'anglais

Conformément à la vision d'amener tous les participants du centre de langue à parler anglais couramment le centre de langue mettra sur place un espace anglophone pour faciliter la communication.

Les afterworks et les weekends d'anglais permettent de répondre à ce besoin.

Ces rencontres qui seront totalement en anglais donneront l'opportunité aux participants de trouver un cadre d'échange pour améliorer leur commande de la langue anglaise mais aussi de développer un réseau professionnel.

Offre 5 : Evènements

Toujours dans cet objectif de mettre en place un espace anglophone de communication, le Centre de langue tiendra aussi des évènements publics en 2023. Il s'agira d'organiser des conférences, des ateliers, des présenta-

tions et des séminaires.

Les réunions de préparation seront en anglais, les communications (emails, correspondances, appels...) seront en anglais et dans le déroulement chaque événement se tiendra en anglais.

Le personnel du Centre Trainmar et les étudiants de l'English center seront impliqués dans l'organisation et dans le déroulement de ces rencontres leur offrant ainsi un très bel espace pour appuyer la progression des apprenants.

Offre 6 : Séjours linguistiques

Voir offre séjours linguistiques

Offre 7 : Examens et certifications

Le Test of English for International Communication (TOEIC) est une évaluation écrite et orale administrée par l'organisme ETS. Il teste les connaissances linguistiques dans un contexte professionnel. Reconnu par la plupart des écoles, il est surtout prisé par les entreprises. Ce test est utile pour valoriser son CV et travailler à l'étranger. Il évalue la capacité à s'exprimer en anglais dans un contexte professionnel sans aller jusqu'au vocabulaire technique.



Formations en ligne a synchrone

Cette offre de formation est idéale pour les personnes très occupées. Elle met l'apprenant au centre de la formation. Outre le contenu ED qui est disponible en tout temps, le centre met à disposition un enseignant tuteur qui fera le suivi de la progression par des emails, des appels et rencontres en ligne.



Formations en ligne synchrone

La formation synchrone propose en plus de toutes les options de la formation asynchrone un cours en ligne de 2h avec un enseignant chaque semaine. cette formule est très pertinente et ajoute le plus que seule une interaction en groupe peut offrir.



Formations en présence

Dans la même idéologie que la formation synchrone, cette offre est dédiée aux personnes qui ont plus de disponibilité. il est prouvé que la formation en présentiel est idéale pour déceler les micro réactions qui traduisent certaines difficultés des apprenants et les adresser.



Formations hybrides

Cette dernière offre présente le meilleur des deux mondes en alliant le présentiel avec la formation en ligne. Vous aurez donc tous les avantages réunis des 3 dernières offres.

Contactez- nous pour une offre personnalisée



RATIFICATION DES CONVENTIONS MARITIMES INTERNATIONALES PAR LE SÉNÉGAL : Plaidoyer pour un processus plus diligent



Dieynaba SARR est juriste de formation, spécialisée en Relations internationales (R.I), elle travaille depuis 2013 dans l'Administration maritime sénégalaise, plus précisément à l'**Agence Nationale des Affaires Maritimes (ANAM)**, ex Marine marchande. Elle y occupe depuis 2020, le poste de Chef de la Division Veille Réglementaire et Contentieux (CDVRC) à la Direction des Affaires Juridiques et de la Coopération (DAJC).

Dieynaba est également écrivaine, auteure de deux ouvrages : *La politique africaine de la France : entre Rupture et Continuité* (essai de géopolitique, éd. Harmattan, septembre 2017) et *CONVICTIONS* (récit, éd. Harmattan, octobre 2019), et co-auteure de l'ouvrage collectif *Sen Njexas Cocktail citoyen Contribution du G8 pour un Sénégal différent* (essai, éd. Harmattan, juillet 2018).

Entre autres fonctions, Dieynaba est aussi : -présidente de la Commission Citoyenneté et Transformation durable de l'organisation panafricainiste LEGS AFRICA ; -directrice des Partenariats et de la Promotion de l'incubateur AFROTEMPUS.

Le secteur maritime, dans ses deux composantes (transport maritime et pêche), constitue un enjeu majeur du développement national, par sa contribution directe aux indicateurs économiques et sociaux, et ses effets induits sur le reste de l'économie. En effet, le sous-secteur des Transports maritimes revendique le développement de pans entiers de l'économie nationale du fait que 90% de nos échanges extérieurs, en termes de volume, se font par voie maritime, générant plusieurs centaines de milliers d'emplois. C'est conscient de cet enjeu que le Gouvernement du Sénégal, en vue de relever le niveau d'intervention de l'Administration maritime afin de lui permettre d'accomplir efficacement sa mission, a créé l'Agence Nationale des Af-

aires Maritimes (ANAM) par décret n°2009-583 du 18 juin 2009. L'ANAM est chargée de la mise en œuvre de la politique de l'Etat en matière de Marine marchande, dans ses différents volets pêche, commerce et plaisance, ainsi que de la mise en œuvre des dispositions de la loi n°2002-22 du 16 août 2002 portant Code de la Marine marchande.

Elle veille à l'application des conventions maritimes internationales de même que les autres législations et réglementations en vigueur. S'agissant des Conventions maritimes internationales, leur application au niveau national requiert pour la plupart (c'est-à-dire excepté les textes à application tacite) une ratification par le Sénégal.

Au sein de l'Agence, c'est la Direction des Affaires juridiques et de la Coopération (DAJC), Direction à caractère transversal ayant un rôle général d'avis et de conseils sur les aspects juridiques et de coopération internationale liés aux activités de l'Agence, qui est chargée de l'amorce de ladite procédure.

En effet, relativement à la coopération, la DAJC est chargée, entre autres, de coordonner la préparation des travaux des organismes internationaux, de participer aux négociations des accords maritimes, conventions internationales et du suivi de leur ratification, de suivre les accords maritimes et conventions internationales, d'assurer le suivi des conventions ou protocoles de l'ANAM avec les tiers.

Processus de ratification

PHASES		RESPONSABLES
1	Elaboration de la fiche technique portant sur le texte à ratifier Elle permet de présenter, à titre explicatif, le texte qui fera l'objet de vote par l'Assemblée nationale	ANAM (à travers DAJC)
2	Transmission de la fiche technique au Ministère des Affaires étrangères et des Sénégalais de l'Extérieur (MAESE) accompagnée du nombre de copies du texte requis pour la procédure (variant entre 160 et 200)	Ministère en charge de la Marine marchande (Ministère des Pêches et de l'Économie maritime :MPEM)
3	Inscription du texte en ordre du jour du Conseil des Ministres, et Adoption	MAESE
4	Examen du texte en Commission des lois	Assemblée nationale
5	Présentation en session plénière par le MAESE assisté des techniciens du MPEM et Vote de la loi de ratification	Assemblée nationale
6	Promulgation de la loi de ratification	Président de la République
7	Enregistrement de la ratification et Communication aux Organisations internationales (OMI ; OIT)	MAESE & Ministère en charge du Travail

Enregistrement de la ratification d'une convention : exemples de la Convention n°188 sur le travail dans la pêche et de la MLC 2006 sur le travail maritime

En février 2019, le Ministère du Travail, du Dialogue social, des Organisations professionnelles et des Relations avec les Institutions (MTDSOPRI) a informé le Ministère en charge de la Marine marchande, de l'enregistrement de la ratification de la convention n°188 sur le travail dans la pêche (C188) et de la Convention MLC 2006, tous deux textes de l'Organisation internationale du Travail (OIT).

Le 19 septembre 2019, le Sénégal est devenu le 94ème Etat membre de l'OIT à ratifier la convention du travail maritime 2006, telle qu'amendée (MLC, 2006). Il s'agit de la convention qui établit les normes minimales de travail et de vie relatives à tous les gens de mer travaillant à bord de navires.

Les 94 Etats qui ont ratifié la MLC 2006, représentent plus de 91% de la jauge brute de la flotte marchande mondiale.

Pour rappel, c'est en janvier 2019 que le Bureau international du Travail (BIT) indique, comme préalable à l'enregistrement de la ratification de la MLC 2006, la couverture assurée d'au moins trois (03) des neuf (09) branches de sécurité sociale énumérées par ladite convention. C'est ainsi que, conformément aux paragraphes 2 et 10 de la norme A4.5, le gouvernement a précisé les branches de sécurité sociale suivantes : soins médicaux (articles 153-431-424 du CMM); prestations en cas d'accident du travail ou de maladie professionnelle (articles 425-426-427-428-433-434 du CMM) et prestations familiales (articles 421-422-423 du CMM). La MLC 2006 est entrée en vigueur pour le Sénégal le 19 septembre 2020, soit un an après l'enregistrement de ses instruments de ratification.

Cette ratification s'inscrit dans une volonté de développer la flotte sénégalaise ainsi que les opportunités d'emploi décent pour les gens de mer. Le Sénégal joue depuis longtemps un rôle important au soutien des campagnes de promotion de la MLC 2006 auprès des Etats d'Afrique de l'Ouest.

Contraintes relevées dans le suivi des dossiers de ratification des conventions au Ministère des Affaires étrangères et des Sénégalais de l'Extérieur (MAESE)

Comme énoncé à l'entame, au sein de l'ANAM, c'est à la DAJC qu'il revient, pour le compte du Ministère en charge de la Marine marchande, d'initier la procédure de ratification des conventions maritimes internationales et de certaines conventions de l'OIT relatives aux marins et à leurs activités.

A ce sujet, il faut relever que la procédure de ratification rencontre quelques difficultés. Elle souffre surtout d'un manque de célérité. Le tableau répertoriant les conventions ratifiées par notre pays est assez illustratif de l'écart temporel noté entre la date d'adoption des textes internationaux et la ratification par le Sénégal. Depuis 2019, année de ratification de la C188 et de la MLC 2006, aucune ratification de texte n'a été enregistrée. Ce n'est qu'en 2022, que la Charte africaine sur la sûreté et la sécurité maritimes et le développement en Afrique dite Charte de Lomé a été ratifiée par le Sénégal. La fiche technique y relative a été élaborée par l'ANAM et transmise, sur demande du MAESE, en octobre 2020, aux fins de sa ratification.

Ces lenteurs sont à l'origine du nombre important de conventions toujours dans le circuit, au niveau du MAESE, en attente de ratification et listées ci-après:

- la **Charte africaine sur les transports maritimes de 2009, transmise en octobre 2014** ;
- la **Convention internationale de 2001 sur le contrôle des systèmes antisalissures nuisibles aux navires (Convention AFS), transmise en novembre 2014** ;
- la **Convention internationale pour le contrôle et la gestion des eaux de Ballast et sédiments des navires de 2004 (Convention BMW) et l'Annexe VI de la Convention MARPOL 73/78 portant sur les règles relatives à la prévention de la pollution de l'atmosphère par les navires, transmises depuis août 2015** ;

- le **Protocole de 1988 à la Convention internationale sur la sauvegarde de la vie humaine en mer (SOLAS) de 1974, transmis en janvier 2016** ;
- le **Protocole de 1996 à la Convention de 1972 sur la prévention de la pollution des mers résultant de l'immersion des déchets** ;
- la **Convention n°185 de l'OIT sur les pièces d'identité des Gens de mer de 2003**.

Enjeux de la ratification des conventions par le Sénégal

Etat fondamentalement maritime, les caractéristiques du Sénégal constituent des atouts majeurs mais, ils sont aussi un creuset de défis dont il faut davantage prendre conscience aux fins de les relever. C'est à ce prix que le Sénégal s'épargnera moult conséquences fâcheuses voire dramatiques sur les plans écosystémique, environnemental, sanitaire et économique.

Atouts majeurs

Le Sénégal constitue, de par sa position géographique sur le continent africain, la porte d'accès par la mer à l'Afrique de l'ouest et au golfe de Guinée et constitue ainsi le trait d'union entre le golfe de Guinée, dans son acception la plus large, et les côtes atlantiques des pays d'Afrique du nord. Le Sénégal, à l'extrême ouest du continent africain, représente également le « hub » occidental naturel des pays de la bande sahélo-saharienne.

Quelques chiffres*

- **Zone économique exclusive (ZEE) : 200 nautiques, do-**

maine maritime national plus étendu que superficie continentale avec 212 000 km² (mer) contre 197 000 km² (terre)

- **718 km de côtes**
- **05 frontières maritimes partagées avec la Mauritanie au Nord, deux avec la Gambie au centre, avec la Guinée Bissau au sud et enfin avec les îles du Cap-Vert à l'ouest**
- **A la croisée des routes maritimes reliant l'Europe, l'Amérique, l'Asie et l'Afrique**
- **20 000 pirogues naviguent dans la zone**
- **4 000 navires de commerce dont 600 thoniers travaillant ou opérant dans les eaux sénégalaises**
- **Port de Dakar (2 500 mouvements de bâtiments/an dont 300 pétroliers)**
- **03 fleuves (1,727 km)**

*Source : <https://marinenationale.gouv.sn/coin-du-marin/la-geographie-maritime-du-senegal-et-de-la-presquile-du-cap-vert>

Avantages du Sénégal à ratifier les conventions en attente dans le circuit

□ C185 : sa ratification permettra au Sénégal de disposer d'un système d'identification individuelle harmonisé des marins à l'instar des grandes nations maritimes et de disposer d'une base de données électronique nationale, accessible aux autres Etats membres de l'OIT aux fins de vérification de l'identité des marins.

□ Charte africaine des Transports maritimes 2009 : au-delà même du développement harmonisé du secteur des transports au sein de l'Union africaine, elle permet-

tra au Sénégal de siéger dans certaines instances dirigeantes de l'organisation et de poser les actes subséquents pour l'affirmation de la vocation maritime de notre pays. Elle ouvrira pour notre pays des opportunités dans les domaines de la coopération et du partenariat entre opérateurs régionaux et compagnies maritimes étrangères opérant dans la région et la mise en place d'un système de transport multimodale efficace. Sa ratification permettra au Sénégal de répondre ainsi aux exigences liées aux mesures relatives à la sécurité de la navigation, à la protection des utilisateurs des services maritimes et de l'environnement.

□ Protocole SOLAS 88 : au Sénégal, la question de la sécurité maritime occupe une place centrale dans l'économie d'autant plus que l'essentiel des échanges passent par la mer.

□ Convention BMW 2004 : cette position stratégique du Sénégal et les effets du type de pollution par des organismes contenus dans les eaux de ballast expliquent l'intérêt que le pays accorde à la Convention sur la gestion de ces eaux.

□ Annexe VI de MARPOL 2015: la dernière des annexes de la Convention, fournira au Sénégal un ensemble complet de règlements internationaux relatifs à la pollution générée par les navires et permettra à notre pays de disposer de moyens lui permettant de lutter contre les fléaux qui peuvent résulter de ces diverses formes de pollution.

□ Éviter les risques encourus pour la non-ratification de certains textes comme : émissions des navires (mauvaise qualité de l'air) complications respiratoires ; maladies cardiovasculaires ; symptômes d'empoisonnement para-

lytique lorsque des mollusques contaminés sont consommés ; inflammation de la trachée ; douleurs abdominales ; congestion. Les personnes âgées sont plus exposées à des maladies liées à la pollution de l'air. Les personnes ayant des problèmes pulmonaires ou cardiovasculaires sont hautement exposées.

La ratification de ces conventions, considérées comme prioritaires pour la protection de l'environnement marin, la santé humaine et l'économie, permettrait au Sénégal de disposer d'un arsenal juridique solide avec l'exploitation prochaine du pétrole et du gaz et, de rester sur la liste blanche de certaines organisations maritimes internationales, notamment l'OMI, gage d'une meilleure attractivité de la destination Sénégal.

CEINTURE BLEUE : UNE INITIATIVE STRATEGIQUE



L'initiative Blue Belt ou Ceinture bleue est un important instrument africain d'appui aux stratégies bleues et marines nationales, régionales et continentales. Une «plate-forme collaborative» favorisant la coopération et les partenariats Sud-Sud qui mobilise l'ensemble des acteurs et des

ressources essentielles pour le succès de la transformation bleue africaine.

En effet l'expérience africaine a montré qu'une implication politique efficace dans la gestion de la pêche est certes susceptible de contribuer à la durabilité de ce secteur, mais le renforcement de l'implication régionale des acteurs dans le processus de gestion ainsi que l'adoption d'une approche régionale semblent être les facteurs clés de succès pour toute politique de la pêche.

C'est ainsi que la Blue Belt opte pour 3 objectifs stratégiques. Il s'agit de maintenir des observa-

tions côtières et océaniques de haute qualité à long terme. Autonomiser l'industrie en matière de durabilité de la pêche pour atteindre la résilience climatique et économique. Et enfin promouvoir et soutenir des pratiques aquacoles durables et contribuer à la réduction du changement climatique.

La sécurité alimentaire étant en jeu, des actions urgentes sont nécessaires d'où la proposition d'un système alternatif de produits de la mer, de l'aquaculture qui a été initialement considérée comme une solution possible permettant de nourrir le monde.

Par Amadou MBAYE, COSEC

AFRICARGO

Simplifiez vos échanges commerciaux: partenaire logistique dédié au PME PMI

Solutions logistiques sur mesure pour importateurs et exportateurs



Fret Aérien



Fret Maritime




Réseau terrestre



Douane



 www.africargo.sn

 +221 77 667 77 95
+221 76 645 49 22

 contact@africargo.sn

 **AERO SERVICES**

 **BAGAGES EXPRESS**

Simplifiez votre fret

- Une expérience inégalée dans la logistique du fret aérien en Afrique de l'ouest
- Des partenariats solides
- Solutions sur mesure adaptées à vos besoins spécifiques
- Le fret le moins cher

Lot 4 Ngor, en face de la Direction Générale de Total Sénégal

 +221 33 820 91 51

 www.aeroservices.sn

 contact-aero@aeroservices.sn





Centre Trainmar de Dakar
"UNIVERSITÉ MARITIME ET LOGISTIQUE"



Séjour →

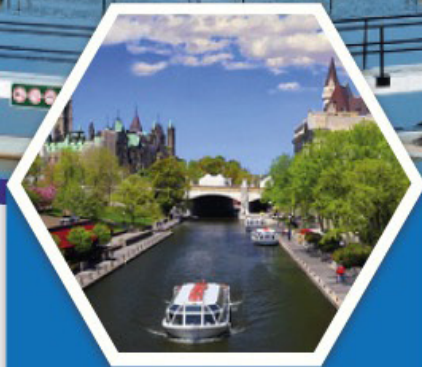
ENGLISH FOR YOU

Linguistique



ANGLETERRE

05 au 19 aout



CANADA

02 au 16
septembre



GHANA

02 au 30
septembre



- ACCOMPAGNEMENTS VISA
- BILLETS ALLER-RETOUR
- CARTE RÉSEAUX TRANSPORTS
- PENSION COMPLETE
- CHAMBRES INDIVIDUELLES
- COURS ANGLAIS ORATOIRE
- ACTIVITÉS LUDIQUES
- VISITE LIEUX / ENTREPRISES

Date limite des inscriptions : 10 Juin 2023

Réservez votre place dès aujourd'hui

CONTACTS

- ☎ 33 822 51 20
- ☎ 77 246 02 02 ou 76 555 78 20
- ✉ secretariat@trainmar.sn
- 🌐 www.trainmar.sn

