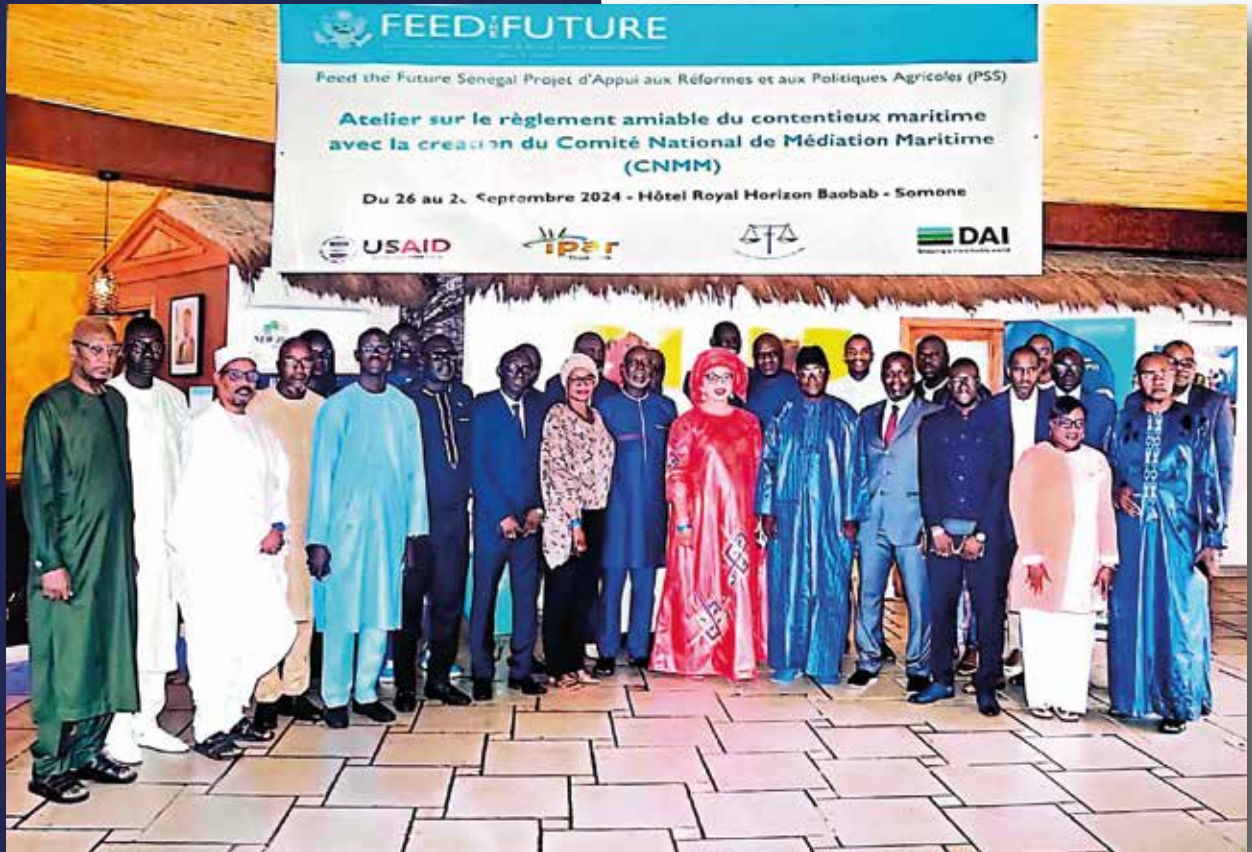




## RETENONS DÉJÀ :

- Création du Comité National de Médiation maritime (CNMM), quel dispositif de règlement amiable du Contentieux maritime ? Somone, 26-28 septembre 2024 – Mot de Bienvenue du Président
- Le projet seamen's club de Cap-Sénégal
- La rencontre Cosec / Cap-Sénégal
- Le projet de recueil des termes usuels des secteurs maritime, portuaire et des pêches au Sénégal
- Interview Mr Abdoulaye THIAM Directeur technique Cosec
- Actualité maritime internationale : qui est le leader mondial du transport maritime ?.
- Agenda : activité a venir



**CAPNEWS**  
COMMUNAUTE DES ACTEURS PORTUAIRES DU SENEGAL

# LA CRÉATION DU COMITÉ NATIONAL DE MÉDIATION MARITIME (CNMM), : QUEL DISPOSITIF DE RÈGLEMENT AMIABLE DU CONTENTIEUX MARITIME ?

**Somone du 26 au 28 Septembre 2024**



S/C PAD. Immeuble Fahd 11ème étage. BP : 3195 Dakar – Sénégal  
Tél. : 221 33 823 39 01 – mail [corsene.sarr@portdakar.sn](mailto:corsene.sarr@portdakar.sn)



## MOT DE BIENVENUE DU PRÉSIDENT DE CAP-SENEGAL

**Madame la Présidente du Tribunal de Commerce hors classe de Dakar ; Mesdames, Messieurs les acteurs judiciaires (magistrats, juges consulaires greffiers, avocats, experts); Mesdames, Messieurs les représentants directeurs Généraux de Sociétés nationales et institutions publiques ; Mesdames, Messieurs les acteurs économiques (organisations patronales, Chambre de Commerce, d'Industrie et d'Agriculture de Dakar) ; Mesdames, Messieurs les acteurs portuaires ; Chers participants ;**

C'est avec un immense honneur que je prends part à cet atelier consacré à la création du **Comité National de Médiation Maritime**, et à la réflexion sur un dispositif efficace de règlement amiable des contentieux dans ce secteur crucial. La Communauté des Acteurs Portuaires du Sénégal, que j'ai l'honneur de présider, a dès sa naissance, saisi l'importance de la médiation et de la conciliation pour instaurer un environnement de travail harmonieux et propice à la prospérité économique. Nous avons, à cet effet, confié à Monsieur **Amadou Massar SARR** la mission de diriger un comité dédié à la promotion de ces mécanismes de règlement amiable des conflits dans le milieu portuaire. La diversité des acteurs du secteur maritime, la complexité des contrats, et la nature technique des opérations qui s'y déroulent, appellent une approche concertée et innovante pour gérer efficacement les différends. Il est essentiel, **Madame** la Présidente, que nous mettions en place des structures capables de résoudre les contentieux en un délai court, notamment en moins de **45 jours**, afin de garantir la fluidité des opérations et d'éviter des blocages nuisibles à l'ensemble de la chaîne de valeur maritime. Ce séminaire revêt ainsi une importance capitale, car il constitue une opportunité unique de créer un cadre consensuel pour le règlement amiable des différends dans le secteur maritime et portuaire. La mise en place de ces dispositifs permettra aux acteurs portuaires, en collaboration avec le **Tribunal de Commerce** hors classe de Dakar, de disposer des outils nécessaires pour traiter rapidement et efficacement les litiges, dans un esprit de conciliation et de médiation. Je vous invite donc, chers acteurs portuaires et membres de ce séminaire, à apporter vos expertises respectives pour enrichir les échanges et contribuer à la réussite de ce projet commun. Ensemble, nous avons la capacité de transformer cette initiative en un véritable levier de développement et de stabilité pour notre secteur.

Je vous remercie de votre aimable attention  
et vous souhaite de bons travaux.

Le Président de CAP-SENEGAL  
Dr Baba TALL



S/C PAD. Immeuble Fahd 11ème étage. BP : 3195 Dakar – Sénégal  
Tél. : 221 33 823 39 01 – mail [corsene.sarr@portdakar.sn](mailto:corsene.sarr@portdakar.sn)







**Pour avoir une vision claire des objectifs du Comité national de médiation maritime et portuaire, il convient de retenir les points importants ci-après, du plan d'action découlant des conclusions du séminaire de Somone (septembre 2024):**

- *Suite du travail entamé par les experts avec les procédures pour le conteneur, les marchandises en unités et pour les corps et machines;*
- *Validation du projet de charte;*
- *Visite (de sensibilisation) aux acteurs portuaires;*
- *Vulgarisation et promotion de la charte*

**L'espoir est permis pour le règlement, entre acteurs, des nombreux contentieux qui existent dans le secteur maritime.**

**Amadou Massar SARR**  
Coordinateur du Comité national de Médiation maritime (CNMM)

**Vice Pdt de CAP-SENEGAL**

## LE PROJET DE SEAMEN'S CLUB DE CAP-SENEGAL

“Working for the well-being of seafarers”

**Le Seamen's Club** est d'abord une institution de type organisation caritative non gouvernementale, créée à l'origine par des marins et toujours dirigée exclusivement par des marins. Son but est d'assister les équipages en escale dans des ports étrangers à s'occuper utilement et pour prendre en charge les préoccupations et difficultés aux quelles ils pourraient faire face lors de leur séjour.

Dans ses fonctions, le **Seamen's Club** de Dakar va donc assurer l'accueil et l'aide humanitaire aux marins travaillant sur les navires de transport de marchandises ou de croisières, en escale dans le port de Dakar. Il n'est pas rare de voir l'association accueillir des marins abandonnés par leur armateur, et leur assurer un secours d'urgence.

Les marins accueillis ont en général des contrats longs (9 à 11 mois). Leurs salaires et la durée des escales ne leur permettant pas de se rendre dans le centre-ville, ils trouvent dans les foyers d'accueil de quoi se détendre et communiquer avec leurs familles.

### Les moyens d'action sont de quatre ordres:

- Accueil des équipages dans le foyer (Seamen's Club);
- Visites à bord des navires par une équipe qui rencontre les marins et leur assure des services. Equipages dont la durée de l'escale ne leur permet pas de quitter le bord ;
- Visites à l'hôpital des marins hospitalisés;
- Aide humanitaire aux équipage sabandonnés (aide morale, physique et pécuniaire aux équipages de navires abandonnés dans les ports).

Les membres adhérents sont, pour la plupart, des participants bénévoles à l'accueil et au fonctionnement de l'association.

En faisant preuve de disponibilité dans l'accueil des équipages de navires et les échanges humains avec des personnes de multiples nationalités, les bénévoles favorisent une forte fréquentation pendant les hautes périodes touristiques.

Dans le foyer, les marins peuvent rencontrer des bénévoles, se détendre (**billard, tennis de table, baby-foot**), communiquer avec leurs familles grâce à des ordinateurs, le WIFI et des téléphones, trouver une mini-boutique (produits exotiques, confiseries, boissons, souvenirs et cartes SIM pour leurs smart phones).

***NB: CAP-SENEGAL lance un vibrant appel à toutes les bonnes volontés pour la réalisation de cet important projet qui vient concrétiser et renforcer la mission humanitaire, en direction des gens de mer du monde entier. Dans cette perspective, des initiatives hardies sont en cours.***

CAP-SENEGAL

Dr Alioune Abi Taleb NGUER  
Coordonnateur du Comité scientifique et technique



S/C PAD. Immeuble Fahd 11ème étage. BP : 3195 Dakar – Sénégal  
Tél. : 221 33 823 39 01 – mail [corsene.sarr@portdakar.sn](mailto:corsene.sarr@portdakar.sn)





## LA RENCONTRE DU BUREAU DE CAP-SENEGAL/ DIRECTION GENERALE DU COSEC (Jeudi, 05 septembre 2024)

Le jeudi 05 septembre 2024, s'est tenue dans la salle de conférence du Conseil sénégalais des Chargeurs (COSEC) la rencontre entre la Direction Générale du **COSEC** et la délégation de **CAP-Sénégal** conduite par son Président, **Dr Baba TALL**. Après les salutations d'usage et la présentation des membres des délégations des deux structures, **Mme Ndèye Rokhaya THIAM**, Directrice Générale du **COSEC**, s'est félicitée de cette belle initiative de CAP-Sénégal. Elle a assuré de son entière disponibilité pour accompagner et soutenir CAP Sénégal dans le financement des projets.

Rappelons enfin que le **COSEC** est membre fondateur de **CAP-Dakar**.

(Mamadou C. SARR, SG/CAP-SENEGAL)



S/C PAD. Immeuble Fahd 11ème étage. BP : 3195 Dakar – Sénégal  
Tél. : 221 33 823 39 01 – mail [corsene.sarr@portdakar.sn](mailto:corsene.sarr@portdakar.sn)



## LE PROJET DE RECUEIL DES TERMES USUELS DES SECTEURS MARITIME, PORTUAIRE ET DE LA PÊCHE AU SÉNÉGAL

Le dit recueil se veut une référence bibliographique, une base de données à la disposition de tous les usagers (métiers portuaires, étudiants, administration publique, secteur privé, professions libérales...).

Il s'agit d'une compilation sur 300 pages (y compris les insertions publicitaires) des termes techniques usuels du monde maritime et portuaire.

### Le recueil vise les objectifs suivants:

- **Mettre en œuvre un document évolutif en fonction des objets et des concepts ;**

Dans cette perspective, un Comité adhoc a été créé pour atteindre les objectifs suivants:



- *Recueillir l'ensemble des publications sur le vocabulaire maritime et portuaire, halieutique, Oil and Gas et les aligner sur un ordre alphabétique et selon les métiers portuaires;*
- *Procéder à la vérification de l'étymologie du mot ;*
- *Fournir ses principales interprétations en fonction des différents corps de métiers;*
- *Proposer une définition susceptible d'être acceptée de tous, tout en veillant au respect des acceptions convenues au plan international*

*(OMI,FAO,OIT,OMS,etc.);*

- *Validation par un comité restreint d'experts.;*
- *Publication du recueil.*

*La phase de validation a été menée avec succès. Il ne reste plus que la publication dans les semaines à venir.*

## ATELIER DU COSEC SUR L'IMPACT DES RÈGLES INCOTERMS



(Dakar, 23 septembre 2023)

### Entretien avec M. Abdoulaye THIAM sur les incoterms 2020

Le **COSEC** a organisé le **23 septembre 2023** un atelier sur l'impact des règles **incoterms 2020** sur le commerce international. Cet atelier visait à diffuser les Règles Incoterms 2020 afin de permettre aux opérateurs économiques de mesurer leur impact sur les segments de la chaîne logistique.

#### Pouvez-vous nous présenter les incoterms 2020 ?

Je voudrais d'abord rappeler que le **COSEC** a effectivement organisé au Centre international de Conférences Abdou Diouf (**CICAD**) de Dakar, le lancement mondial des **Incoterms®2020** le **24 octobre 2019**, sous l'égide de l'Organisation mondiale du Commerce (**OMC**).

Ceci dit, les incoterms sont des termes de ventes qui définissent une série de règles pour l'interprétation des contrats commerciaux, c'est-à-dire, les incoterms définissent les droits et les obligations de chaque partie à la fois l'acheteur et le vendeur en termes de :

- *Répartition des prestations : qui de l'acheteur ou du vendeur fait quoi ?  
Qui va se charger de la manutention, du transport, de l'assurance...*
- *Répartition des risques : qui est responsable de quoi ? : en cas de dommage, perte, avarie...*
- *Répartition des coûts : qui paie quoi ? coût de transport, stockage, manutention, entreposage...*

Relativement au champ d'application, l'incoterm définit la relation entre le vendeur et l'acheteur. La relation entre le chargeur et le transporteur est régie au niveau international par les conventions (**Bruxelles, Hambourg, Rotterdam**). Enfin, la relation entre le chargeur et l'assureur à travers le code **CIMA** qui a rendu obligatoire la souscription à une police d'assurance lors d'une expédition de marchandises.

Introduites pour la première fois en **1936**, les incoterms sont édictées par l'**International Chamber of Commerce (ICC)** et font l'objet de révision tous les **10 ans, depuis 1950**.



Souscription à une police d'assurance lors d'une expédition de marchandises. Introduites pour la première fois en **1936**, les **incoterms** sont édictées par l'**International Chamber of Commerce (ICC)** et font l'objet de révision tous les **10 ans, depuis 1950**.

**La classification proposée par celle-ci est la suivante:**

## 1. Transfert du risque à l'international

- Vente au départ: EFC (EXW, FCA, FAS, FOB, CPT, CFR, CIP, CIF):

**Le vendeur ne supporte pas le risque lié au transport principal.**

- Vente à l'arrivée: D (DAP, DPU, DDP):

**Le vendeur assure le risque niveau national et international.**

## 2. Obligation du vendeur

- Obligation minimum : E
- Transport principal non acquitté: F
- Transport principal acquitté: C, D
- Obligation maximum: DDP

## 3. Mode de transport

- Maritime et fluvial: 4=>FAS,FOB,CFR,CIF
- Multimodaux: 7=>EXW,FCA,CPT,CIP,DAP,DPU,D

### Parmi les modifications majeures, on pourrait citer:

- L'incoterm **DAT** (livré au terminal) a été remplacé par **DPU** (rendu au lieu de destination déchargé). Dans les **Incoterms 2010**, DAT signifie que les marchandises sont livrées une fois déchargées au terminal désigné. Comme DAT limite le lieu de livraison à un terminal, dans les **Incoterms® 2020**, la référence au terminal a été supprimée pour rendre la règle plus générale. **DPU** signifie livré au lieu convenu déchargé du:
  - Moyen de transport principal arrivant (exemple : navire) : le vendeur ne se charge pas du post acheminement;
  - Moyen de transport d'approche arrivant (exemple : camion) dans les locaux de l'acheteur ou de son prestataire logistique : *Le vendeur supporte tout ou partie du post acheminement.*
  - Assurance avec **CIF (coût, assurance et fret)** et **CIP (port payé, assurance comprise jusqu'à)**: Dans les **Incoterms® 2020**, les exigences en matière d'assurance pour **CIF** restent les mêmes que dans les **Incoterms® 2010**, mais pour **CIP**, le niveau d'assurance requis à obtenir par le vendeur a été **coûterait moins cher** au Sénégal ;
5. Recourir si nécessaire à une assurance supplémentaire si l'incoterm choisi est CIF car dans ce cas d'espèce,

augmenté. Bien que **CIF** et **CIP** exigent que le vendeur obtienne une assurance, il est recommandé que les parties considèrent si une couverture d'assurance supplémentaire est nécessaire pour refléter le risque de dommages aux marchandises pendant le transport.

• L'option de mise à bord pour le **FCA** : Lorsque les marchandises sont vendues **FCA** et que le transport principal est un transport maritime, vendeurs ou acheteurs (ou plus souvent leurs banques dès lorsqu'une lettre de crédit est mise en œuvre) peuvent souhaiter obtenir un connaissement avec mention de mise à bord. Toute fois, la livraison en vertu de l'incoterm **FCA** est effective avant le chargement des marchandises à bord du navire. Il n'est en aucun cas certain que le vendeur puisse obtenir un connaissement de la part du transporteur maritime. D'après le contrat de transport, ce transporteur n'est vraisemblablement tenu et autorisé à produire un connaissement que lorsque les marchandises sont bien à bord. Pour remédier à cette situation, **les Incoterms® 2020** propose à présent une option complémentaire. L'acheteur et le vendeur peuvent convenir que l'acheteur doit donner l'instruction à son transporteur de fournir au vendeur le connaissement comportant la mention de mise à bord après le chargement des marchandises, le vendeur étant ensuite obligé de déposer ce connaissement à l'intention de l'acheteur, typiquement via les banques.

## Pour le choix des Incoterms, que conseillerez-vous aux chargeurs?

### A ce sujet, mes humbles conseils sont les suivants:

1. Avoir une bonne connaissance **des incoterms** afin de mesurer les conséquences du choix de l'incoterm sur la transaction commerciale ;
2. **Acheter FOB et vendre CIF**: cela permettra au chargeur de choisir le transporteur et de domicilier la police d'assurance au Sénégal. Dans la pratique, nos chargeurs achètent **CIF**. Par conséquent, les coûts du transport- maritime et d'assurance profitent aux économies des pays étrangers ;
3. Voir comment le fret est coté avant de choisir un incoterm. En effet, si on réalise une vente **FOB Dakar** à un acheteur à **Pointe-Noire**. La **CCI** nous impose de supporter la manutention bord. Cependant, l'acheteur a les frais liés au transport. Le transporteur principal lui fait une cotation de fret avec un liner term sous palan sous palan qui inclus la manutention bord. Problème : deux parties ne peuvent pas charger la même marchandise. Les incoterms s'inclinent devant les usages des ports (liner terms) ;
4. Éviter de choisir **l'incoterm DPU** lors que le déchargement de la marchandise n'est pas complexe : En effet, avec **l'incoterm DPU**, le déchargement étant de la responsabilité du vendeur, celui-ci peut appliquer des coûts de main-d'œuvre largement au-dessus des prix pratiqués au Sénégal. Par exemple, il n'est pas nécessaire de demander à un vendeur aux USA defacturer le coût de déchargement de cartons de carreaux. Cette prestation coûte- rait moins cher au Sénégal ;
5. **Recourir si nécessaire à une assurance supplémentaire si l'incoterm choisi est CIF car dans ce cas d'espèce, le vendeur souscrit à une police d'assurance mais le risque est supporté par l'acheteur pendant le transport principal;**



## 6. Attirer l'attention des chargeurs sur la prise en charge du coût de passage livraison est:

a/ Bord moyen de transport principal arrivant (on n'a pas traversé le port) alors l'acheteur paye les frais de passage portuaire ;

b/ Bord moyen de transport arrivant chez le prestataire logistique ou l'acheteur (on a traversé le port) ; alors le vendeur paye les frais de passage portuaire.

Abdoulaye THIAM  
Directeur technique/COSEC

Paneliste aux conférences sur les incoterms 2020  
(Abuja et Pointe-Noire)

## ACTUALITÉ MARITIME INTERNATIONALE: QUI EST LE LEADER MONDIAL DU TRANSPORT MARITIME?

Fidèle à une stratégie visant à distancer ses rivaux, **LE N°1 MONDIAL ITALO-SUISSE Mediterranean Shipping Company (MSC)** a ajouté plus d'un million **d'EVP** de capacité en un an et représente à lui seul **47,4%** de l'augmentation de la capacité mondiale en 2023, un chiffre qui en impose. MSC a très largement conforté sa position de n° 1 mondial du conteneur en 2023. La flotte de porte-conteneurs cellularisés compte **5977** navires au 1er janvier pour une capacité de **28,13 MILLIONS** d'EVP, selon Alphaliner. Un chiffre en hausse de **8,2%** sur un an. **MSC** a accentué son avance sur le **N° 2 MAERSK**, que rattrape le **N° 3 CMA CGM**. Fidèle à une stratégie visant à distancer ses rivaux, le **n° 1 mondial italo-suisse Mediterranean shipping company (MSC)** a ajouté plus d'un million d'EVP de capacité en un an et représente à lui seul **47,4%** de l'augmentation de la capacité mondiale en 2023, un chiffre qui en impose.

**MSC** a pris livraison en 2023 de 14 porte-conteneurs de **24000** EVP et de 26 néo-panamax de **15000-16000** EVP.

(LE MARIN.OUEST-FRANCE.FR10, JANV.2024)



S/C PAD. Immeuble Fahd 11ème étage. BP : 3195 Dakar – Sénégal  
Tél. : 221 33 823 39 01 – mail [corsene.sarr@portdakar.sn](mailto:corsene.sarr@portdakar.sn)



## AGENDA : ACTIVITES A VENIR

- Révision des textes et barèmes des activités portuaires (novembre 2024)
- Séminaire Pêche, Pétrole et Gaz en décembre 2024
- Le salon International des ports, du transport, de la logistique et de la mobilité est prévu à Dakar en 2025
- Tournoi de Football, lancement 3eme édition janvier 2025



*Directeur de Publication Docteur : Baba TALL  
Comité de rédaction Dr Alioune Abi Taleb NGUER  
Mamadou Corsène SARR Conception: Alboury DIOP*



# CAPNEWS

COMMUNAUTE DES ACTEURS PORTUAIRES DU SENEGAL



# CAPNEWS

COMMUNAUTE DES ACTEURS PORTUAIRES DU SENEGAL



# CAPNEWS

COMMUNAUTE DES ACTEURS PORTUAIRES DU SENEGAL



# CAPNEWS

COMMUNAUTE DES ACTEURS PORTUAIRES DU SENEGAL



# CAPNEWS

COMMUNAUTE DES ACTEURS PORTUAIRES DU SENEGAL



**S/C PAD. Immeuble Fahd 11ème étage. BP : 3195 Dakar – Sénégal**  
**Tél. : 221 33 823 39 01 – mail [corsene.sarr@portdakar.sn](mailto:corsene.sarr@portdakar.sn)**

