

Votre mise à jour hebdomadaire sur les faits saillants du secteur maritime en Afrique



Centre Trainmar de Dakar
"UNIVERSITÉ MARITIME ET LOGISTIQUE"



DES FORMATIONS POUR LES ETUDIANTS ET PROFESSIONNELS



FORMATIONS INITIALES



FORMATIONS CONTINUES



CENTRE D'ANGLAIS



trainmar.sn



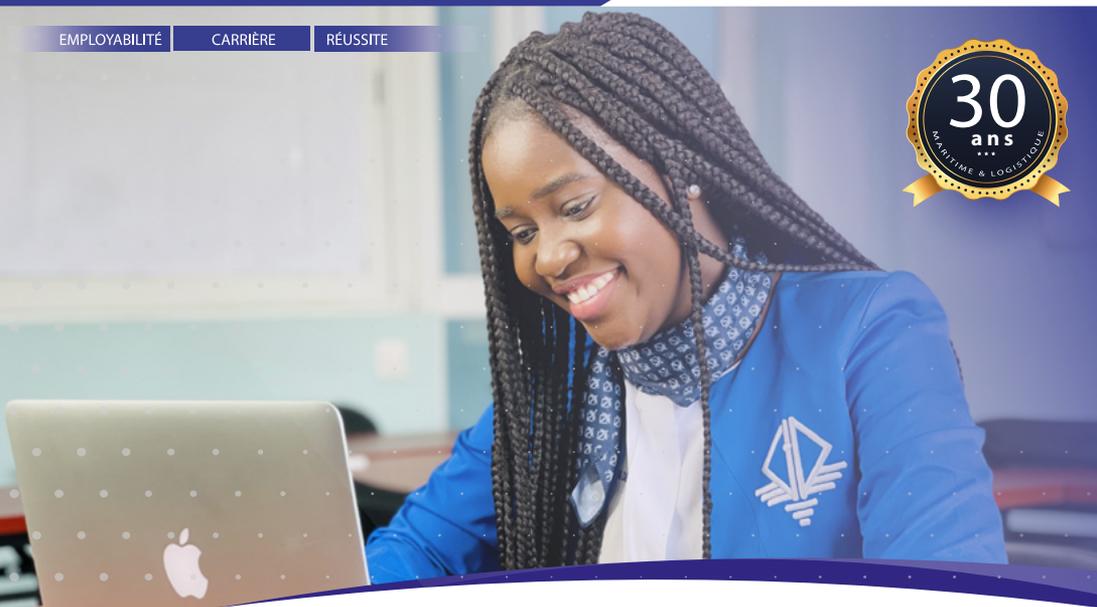
Pour plus d'information : 76 555 78 26 / 76 555 78 20



EMPLOYABILITÉ

CARRIÈRE

RÉUSSITE



Offres de formation

Accès BAC

- > BTS (02 ans) Logistique Transport
- > Licence Logistique & Transport

Accès BAC +2

- > Licence 3 Commerce Développement Logistique Internationale
- > Licence Logistique & Transport

Accès BAC +4

- > Master 2 Droit et Sécurité des Activités Maritimes & Océaniques

Accès BAC +3

- > Master Manager en Ingénierie de la Maintenance (MIM)
- > Master Logistique de la Santé
- > Master Management Portuaire & Maritime
- > Master Ingénierie de la Chaîne Logistique
- > Master Management pour les Industries Gazières et Pétrolières

Certifications Professionnelles

- > Transport Logistique
- > Maintenance Industrielle
- > Essentiel du Management des Flux
- > Acheteur Junior
- > Transit
- > Travaux d'Ouvrages Maritimes
- > Logistique Hospitalière
- > E-prelude
- > Gestion des Opérations

Le jobs Day du Centre Trainmar de Dakar, une initiative visant à connecter ses étudiants au monde de l'entreprise

Le samedi 18 mai 2024, le Centre Trainmar de Dakar a organisé un événement majeur intitulé « Jobs Day », destiné à connecter ses étudiants au monde de l'entreprise. Cette journée, riche en échanges, inspiration et découvertes professionnelles, avait pour but de préparer les étudiants à relever les défis futurs.

Les étudiants du Centre Trainmar ont eu l'opportunité d'interagir avec plusieurs entreprises partenaires, notamment MARITALIA, KAPIO, COSEC, SAPCO, HASSMAR, TOTAL et COSAMA. Les activités phares du programme comprenaient des présentations des entreprises partenaires participantes sur leurs activités, des opportunités d'emploi et les perspectives de carrière.

Des conférences ont été tenues sur des thèmes tels que la logistique et l'intelligence artificielle, et les stratégies et perspectives du pétrole et du gaz au Sénégal. Ces conférences, animées par le Professeur Mamadou L. SANO et le Dr Pape Mamadou TOURE, ont offert aux étudiants un aperçu passionnant des



tendances et des enjeux de ces secteurs cruciaux. Les conférenciers ont su partager leur expertise, enrichissant ainsi les échanges et les réflexions.

L'événement a également permis aux candidats préalablement inscrits de passer des entretiens individuels avec des recruteurs des entreprises participantes, facilitant ainsi une mise en relation directe et concrète.

M. Momar Mada Fall, Directeur Général du Centre Trainmar, a souligné l'importance de cette initiative : « L'objectif principal de cette journée dénommée 'Jobs Day' est de mettre en relation nos étudiants, nos futurs diplômés avec les entreprises ; Une mise en relation école-entreprise qui est nécessaire dans le cursus de formation, leur permettant de se familiariser aux différents types d'entreprises et d'explorer les perspectives d'emploi dans plusieurs secteurs tels que le transport, la logistique, le commerce international, et surtout le secteur du pétrole et du gaz. »



Le Centre Trainmar de Dakar, créé en 1992, est une référence dans le domaine de la formation maritime, logistique et portuaire. Fondé dans le cadre d'un programme lancé en 1979 par la CNUCED et le PNUD, il continue d'œuvrer pour l'excellence et la préparation de la prochaine génération de professionnels.

Cette journée « Jobs Day » a ainsi marqué une étape importante pour le Centre Trainmar, consolidant son rôle de passerelle entre les étudiants et le monde professionnel.



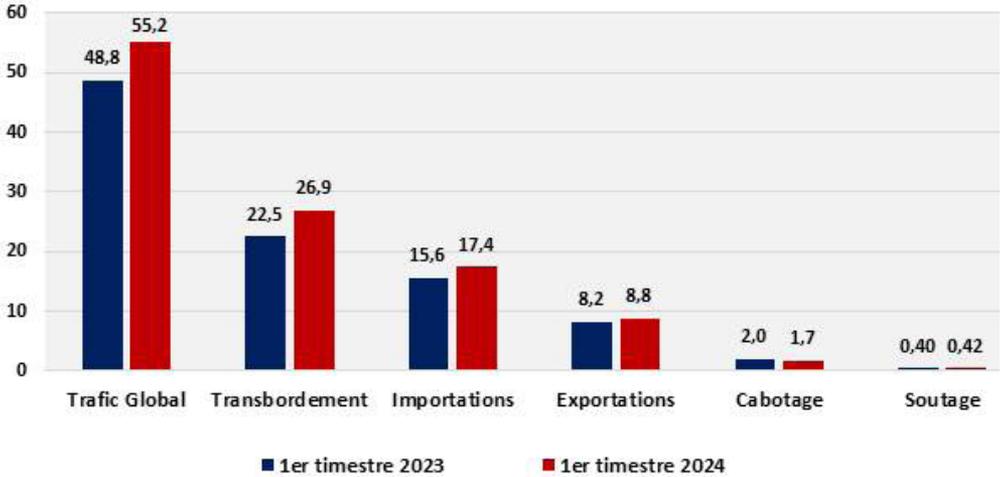
L'activité des ports du maroc au titre du 1er trimestre de l'année 2024

Le volume global des trafics de commerce traités par les ports du Maroc, au titre du 1er trimestre de l'année 2024, a atteint 55,2 millions de tonnes contre 48,8 millions de tonnes par rapport à la même période de l'année précédente, soit une hausse de 13,3% : Le trafic domestique a enregistré un volume de 28,3 millions de tonnes en enregistrant une hausse de 8%, tandis que le transbordement a atteint un volume de 26,9 millions de tonnes, soit une croissance de 19,5% par rapport au 1er trimestre de l'année 2023.

La répartition du trafic a connu une

prédominance de l'activité de transbordement, représentant ainsi une part de 48,7% du trafic global, suivi des importations avec 31,5% des exportations avec 16% et du cabotage avec 3,1%.

Ainsi, les importations ont atteint un volume de 17,4 millions de tonnes (+11,3%), les exportations un volume de 8,8 millions de tonnes (+7,5%), le cabotage un volume de 1,7 millions de tonnes (-15,2%) et le soutage des hydrocarbures un volume de 422,8 milliers de tonnes (+5,7%), et ce au profit des navires transitant par le Détroit de Gibraltar.



S'agissant des principaux trafics stratégiques traités par les ports marocains, le 1er trimestre de l'année 2024 a connu une hausse au niveau des trafics des conteneurs (2,6 millions d'EVP/+16,8%), des hydrocarbures importés (2,9 millions de tonnes/+9%), des céréales (2,7 millions de tonnes/+40,4%), des phosphates et produits liés (6,8 millions de tonnes/+25,2%) du transport international routier (149.131 unités/+8,3%) et des véhicules neufs (173.199 unités/+19,1%), d'un côté, et la baisse du trafic du charbon (2,5 millions de tonnes/-9,5%), d'un autre côté.

Pour le trafic des passagers, les ports

marocains ont vu transiter 576.955 passagers à fin Mars de l'année 2024, soit une baisse de -4,9% par rapport à la même période de l'année précédente. L'activité de croisière a connu également une baisse de -45,4% avec un nombre de 37.456 croisiéristes.

Concernant le volume des débarquements des produits de la pêche maritime côtière et artisanale, au titre du 1er trimestre de l'année 2024, il a connu une baisse de -14% pour s'établir à 181.280 tonnes.

Source : Ministère de l'équipement et de l'eau



Lutte contre la pêche illicite, non déclarée et non réglementée : l'Union Européenne émet un « carton jaune » au Sénégal

Aujourd'hui, la Commission européenne a adressé un « carton jaune » au Sénégal, soulignant la nécessité de renforcer les mesures de lutte contre la pêche illicite, non déclarée et non réglementée (INN). Dans le cadre de l'engagement pris par l'UE de lutter contre la pêche INN dans le monde et à la suite de plusieurs années de lacunes et d'un manque de coopération, la Commission

a pré-identifié le Sénégal en tant que pays non coopérant dans la lutte contre la pêche INN. La décision de la Commission se fonde sur de graves lacunes constatées ces dernières années dans le système que le pays a mis en place pour se conformer à ses obligations internationales en tant qu'État du pavillon, État du port, État côtier ou État de commercialisation.

Les défaillances constatées dans les systèmes de suivi, de contrôle et de surveillance du Sénégal concernent les navires battant pavillon du Sénégal et opérant dans les eaux situées en dehors de la juridiction du pays, ainsi que les contrôles effectués sur les navires de pêche étrangers au port de Dakar.

En outre, des exportations illégales du Sénégal vers le marché de l'UE ont été détectées, ce qui compromet la fiabilité du système de traçabilité sur lequel repose la certification de la légalité des produits de la pêche. Enfin, le Sénégal n'a jusqu'à présent pas fait preuve d'une volonté suffisante de coopérer avec la Commission dans la lutte contre la pêche INN.

La Commission européenne, appliquant une politique de tolérance zéro à l'égard de la pêche INN, considère cette dernière comme l'une des menaces les plus graves qui pèsent sur l'exploitation durable des ressources aquatiques vivantes et mettant en péril le fondement même des efforts mondiaux visant à promouvoir une meilleure gouvernance des océans, ainsi que la politique commune de la pêche de l'UE. La pêche INN représente également un danger majeur pour

le milieu marin, la durabilité des stocks halieutiques et la biodiversité marine.

En émettant ce carton jaune, la Commission européenne entame un dialogue formel avec le Sénégal. Reconnaissant l'engagement du nouveau gouvernement sénégalais à remédier à ces lacunes, la Commission européenne se déclare disposée à soutenir le pays dans la lutte contre la pêche INN.

À ce stade, la décision ne comporte pas encore de mesures affectant les échanges. Le «carton jaune» offre au Sénégal la possibilité de réagir et de prendre des mesures pour remédier à la situation dans un délai raisonnable.

Toutefois, en cas de non-conformité prolongée et persistante, les pays peuvent finalement être confrontés à une procédure d'identification («carton rouge»), qui comporte des sanctions, comme, par exemple, l'interdiction d'exporter leurs produits de la pêche vers le marché de l'UE.

Virginijus Sinkevičius, commissaire à l'environnement, aux océans et à la pêche, déclare :

« La Commission européenne est fermement attachée à une pêche durable et à une gouvernance efficace des océans. Nous avons une tolérance zéro à l'égard de la pêche INN et, aujourd'hui, nous prenons des mesures en accordant au Sénégal un carton jaune. Le Sénégal joue un rôle important dans la gouvernance de la pêche en Afrique de l'Ouest. La Commission reconnaît les mesures prises récemment par le nouveau gouvernement (à savoir la publication de la liste des licences de pêche et l'audit de la flotte de pêche) et est rassurée par ce fait. Par conséquent, nous sommes prêts à coopérer activement avec le pays dans la lutte contre la pêche INN, et en particulier à l'aider à remédier à la situation et à faire face aux menaces que la pêche INN fait peser sur la durabilité des stocks halieutiques, les communautés côtières, la sécurité alimentaire et les moyens de subsistance des pêcheurs qui respectent les règles. »

L'UE, premier importateur mondial de produits de la pêche, lutte activement

contre la pêche INN, dont la valeur globale est estimée entre 10 et 20 milliards d'euros annuellement. La décision prise aujourd'hui est fondée sur le règlement INN de l'UE, entré en vigueur depuis 2010. L'un des piliers de ce règlement est le système de certification des captures, qui garantit que seuls les produits de la pêche capturés légalement peuvent accéder au marché de l'Union. Ce règlement prévoit également des mécanismes de dialogue spécifiques avec les pays qui ne s'acquittent pas des obligations qui leur incombent dans le cadre du droit international en tant qu'État du pavillon, État côtier, État du port et État de commercialisation.

Depuis novembre 2012, la Commission européenne a ouvert des dialogues formels avec 27 pays tiers, les mettant officiellement en garde contre la nécessité de prendre des mesures efficaces pour lutter contre la pêche INN. Dans la plupart des cas, des progrès significatifs ont été observés et la Commission a donc pu clôturer de manière satisfaisante la phase de dialogue formel et lever le carton jaune. Seuls quelques pays n'ont pas fait preuve de l'engagement nécessaire en matière de réformes jusqu'à présent.

Renforcement des Infrastructures Portuaires à Abidjan : De Nouveaux Décrets Adoptés par le Conseil des Ministres



Photo : PAA / Création d'un terminal céréalier (Démarrage des travaux janvier 2020) – Après travaux

Le mercredi 22 mai 2024, s'est tenu au Palais de la Présidence de la République à Abidjan, un Conseil des Ministres, sous la présidence de Son Excellence Monsieur Alassane OUATTARA, Président de la République de Côte d'Ivoire. Plusieurs décrets importants ont été adoptés, visant à renforcer le système de sûreté du Port Autonome d'Abidjan (PAA), ses infrastructures et à améliorer la compétitivité du pays en matière de commerce extérieur.

Ratification d'un Accord de Prêt pour le Projet de Construction du Terminal Céréalier

Le Conseil des Ministres a adopté un décret portant ratification de l'Accord de prêt n°IC-P4. Cet accord, d'un montant de deux milliards quatre cent cinquante-cinq millions (2 455 000 000) de Yens japonais, soit environ neuf milliards huit cent dix-sept millions neuf cent treize mille deux cent cinquante (9 817 913 250) francs CFA, a été conclu le 19 mars 2024 entre l'Agence Japonaise de Coopération Internationale (JICA) et la République de Côte d'Ivoire.

Les fonds sont destinés au financement de la phase II du projet de construction du terminal céréalier du Port Autonome d'Abidjan.

Ce projet prévoit la construction d'un terminal céréalier, d'une aire de stockage et d'installations connexes, visant à accroître la capacité de manutention des marchandises du PAA. Une fois terminé, ce projet renforcera la compétitivité de la Côte d'Ivoire dans le commerce extérieur de céréales.

Approbation de la Convention de Concession du Système de Sureté du Port Autonome d'Abidjan

En outre, le Conseil a adopté un décret portant approbation de la Convention de Concession du Système de Sureté du Port Autonome d'Abidjan. Signée en décembre 2023, cette convention confie à la société Ivoire Sureté Portuaire la responsabilité du financement, de la réhabilitation et de la modernisation du sys-

tème de sûreté du PAA. Cette entreprise, spécialisée dans le management de la sécurité et la surveillance vidéo, sera également en charge de l'exploitation et de la gestion de la sûreté portuaire.

Le décret adopté entérine et engage la mise en œuvre de cette convention, conformément aux lois et règlements en vigueur en matière de partenariats public-privé.

Notons, que ces décisions marquent une étape importante dans le développement des infrastructures portuaires en Côte d'Ivoire, renforçant ainsi la sécurité et l'efficacité des opérations portuaires tout en stimulant la croissance économique à travers une meilleure compétitivité sur le marché international des céréales.



Centre Trainmar de Dakar
"UNIVERSITÉ MARITIME ET LOGISTIQUE"

DES FORMATIONS POUR LES ETUDIANTS ET PROFESSIONNELS



FORMATIONS
INITIALES



FORMATIONS
CONTINUES



CENTRE D'ANGLAIS



 trainmar.sn



Pour plus d'information : 76 555 78 26 / 76 555 78 20



Le Groupe AD Ports et l'Economic Development Board of Madagascar signent un protocole d'accord pour explorer le développement des ports, du transport maritime et de la logistique

Le Groupe AD Ports, l'un des principaux facilitateurs mondiaux du commerce, de la logistique et de l'industrie, et l'Economic Development Board of Madagascar ont signé aujourd'hui un protocole d'accord visant à explorer un partenariat dynamique axé sur le renforcement des opportunités commerciales dans les secteurs maritime, industriel et logistique à Madagascar.

Le protocole d'accord a été signé par Mohamed Eidha Al Menhali, PDG régional du Groupe AD Ports, et Josielle Ra-

fidy, directrice générale de l'Economic Development Board of Madagascar.

Selon les termes du protocole d'accord, les deux entités se concentreront sur des domaines clés de coopération et d'intérêt mutuel, y incluant, mais sans s'y limiter, le développement de villes économiques et de zones franches, de ports, d'installations portuaires de plaisance et de croisière, la digitalisation de la logistique et des services maritimes connexes, en plus du développement d'une académie maritime.

En outre, le protocole d'accord vise à explorer le développement du secteur de la pêche à Madagascar, y compris le suivi et l'application des règles et réglementations en matière de pêche durable, le développement de l'infrastructure de la pêche intégrée, des ports et des marinas, ainsi que la promotion de l'innovation et de l'adoption de la technologie dans l'ensemble du secteur de la pêche à Madagascar.

Mohamed Eidha Al Menhali, directeur général régional du groupe AD Ports, a déclaré : « Notre protocole d'accord avec l'Economic Development Board of Madagascar souligne notre engagement en faveur de la collaboration internationale et s'aligne sur les orientations de notre direction, alors que nous élargissons notre réseau de partenaires commerciaux et forgeons de nouveaux partenariats à l'échelle mondiale. Nous sommes impatients de partager notre expertise et de tirer parti de nos ressources pour ouvrir de nouvelles perspectives et favoriser la prospérité mutuelle ».

Josielle Rafidy, directrice générale de l'Economic Development Board of Madagascar, a déclaré : « *Dans le cadre*

de sa mission de promotion et de facilitation des investissements, l'EDBM se réjouit de la signature de ce protocole d'accord avec le Groupe AD Ports, leader mondial de la facilitation du commerce, de la logistique et des services industriels, qui poursuit la mise en œuvre de son plan d'investissement à grande échelle en Afrique. Cette étape confirme que Madagascar reste une destination pour les investissements étrangers directs en Afrique et dans l'Océan Indien. Nous sommes prêts à fournir l'assistance et le soutien nécessaires à la réalisation de ces projets conjoints, aux côtés des acteurs malgaches, pour un co-développement mutuellement bénéfique des deux économies ».

Un groupe de travail conjoint sera mis en place par les deux parties pour superviser la mise en œuvre des projets, en se concentrant sur le développement d'initiatives, d'investissements et d'opportunités dans les domaines de coopération convenus.

Source : AD Ports Group

Professionnels des Transports Logistiques

Augmentez vos chances d'avoir
une vie professionnelle plus
épanouie, des promotions
et une carrière réussie



avec notre programme «d'anglais sur mesure» **Supply Chain English**

Au Programme

- Vocabulaire des Transports et Logistiques (avec des expressions courantes et spécialisées afin de bien vous exprimer aussi bien à l'oral qu'à l'écrit)
- Notions basiques et avancées de grammaire et conjugaison
- Mise en situation pratique, avec des séances de discussions
- Séances d'écoutes et de décryptage d'audios et vidéos

Nos Options

- Cours particuliers
(coût selon votre niveau et le choix : cours accéléré ou rythme normal)
- Forfaits Entreprises, groupes ou Associations de professionnels
(coût selon le nombre de personnes inscrites)

  +221 78 470 08 74

   Logis-T Africa

 logistafrica@gmail.com



Casablanca accueille la troisième Réunion de coordination régionale de l'Accord de la FAO sur les mesures du ressort de l'État du port

Des hauts fonctionnaires et des experts techniques de plusieurs pays d'Afrique et du Proche-Orient, sont réunis à Casablanca du 27 au 31 mai 2024 pour participer à la troisième Réunion de coordination régionale de l'Accord de la FAO relatif aux mesures du ressort de l'État du port (PSMA).

Organisée par l'Organisation des Nations Unies pour l'alimentation et l'agriculture (FAO), cette rencontre fait partie d'une série de réunions régionales prévues en 2024 pour discuter de la mise en œuvre de cet Accord. L'objectif de ces réunions est de promouvoir la coordination régionale pour renfor-

cer l'application de l'Accord et suivre les avancées de la «Stratégie de Bali» adoptée par les Parties à l'Accord en mai 2023. La réunion de Casablanca a rassemblé des délégués de plus de 30 pays et de quatre organes régionaux des pêches, offrant une plateforme de discussion sur les stratégies de lutte contre la pêche illicite, non déclarée et non réglementée (INDNR).

Pour rappel, l'Accord, entré en vigueur en 2016, est le premier instrument international contraignant visant à prévenir, contrecarrer et éliminer la pêche illicite, non déclarée et non réglementée (INDNR).



Actuellement, l'Accord compte 78 Parties, dont l'Union européenne qui est considérée comme une Partie au nom de ses États membres. La Papouasie-Nouvelle-Guinée et les Comores ont été les derniers États à adhérer à l'Accord, en avril 2024, ce qui porte à 104 le nombre total d'États liés par l'Accord.

Demandées lors de la première réunion des Parties à Oslo en 2017, ces réunions de coordination régionale permettent de faire le point sur l'état de l'Accord et son application dans la région, et d'aborder les défis liés à sa mise en œuvre ainsi qu'à l'utilisation du Système mondial d'échange d'information de l'Accord. Parallèlement, la réunion de Casablanca a discuté des stratégies de mise en œuvre des mesures régionales de l'État du port et a formulé des recommandations pour améliorer l'efficacité et le suivi de l'Accord, à soumettre au Groupe de travail sur la stratégie et le suivi de l'Accord.

Madame Zakia Driouich, Secrétaire Générale du Département de la Pêche Maritime, a déclaré à l'ouverture de cette réunion : « En organisant cette réunion de coordination régionale, le Royaume du Maroc réaffirme son rôle de pionnier dans la mise en œuvre de l'Accord sur les mesures du ressort de l'État du port. Notre pays est reconnu à l'échelle

international pour ses initiatives proactives et sa détermination à lutter contre la pêche illicite, non déclarée et non réglementée, et nous continuerons à être à l'avant-garde de ces efforts globaux ».

Pour sa part, M. Jean Senahoun, en sa qualité de Représentant de la FAO au Maroc, a affirmé: « La FAO reconnaît les efforts remarquables du Royaume du Maroc dans la mise en œuvre de l'Accord sur les mesures du ressort de l'État du port. Notre collaboration vise à amplifier ces efforts et à garantir des résultats tangibles dans la lutte contre la pêche illicite, non déclarée et non réglementée ».

S'adressant de M. Matthew Camilleri, chef de l'équipe des processus mondiaux et régionaux de la FAO, a déclaré que « ces réunions de coordination régionale représentent une excellente occasion de progresser dans la coordination et la mise en œuvre de l'Accord au niveau régional, tout en faisant avancer les discussions sur divers aspects de la stratégie de Bali ».

La troisième réunion de coordination régionale de l'Accord a été organisée avec le financement de l'Union européenne.

Source : FAO



Adani Ports signe une concession de 30 ans pour l'exploitation du terminal à conteneurs 2 du port de Dar Es Salaam

- *La concession marque l'entrée d'Adani Ports en Tanzanie*
- *CT2 a une capacité de 1 million d'EVP et traite ~83% du volume de conteneurs de la Tanzanie.*
- *Le port de Dar es Salaam est une porte d'entrée dotée d'un réseau routier et ferroviaire bien desservi.*

Le consortium dirigé par Adani Ports va acquérir la société de projet en Tanzanie, qui abrite tous les équipements de manutention portuaire et les employés, pour un montant de 39,5 millions d'USD. Adani International Ports Holdings Pte Ltd. (AIPH), filiale à 100 % d'Adani Ports and Special Economic Zone Ltd. (APSEZ), a signé un accord de concession de 30 ans avec l'autorité portuaire

de Tanzanie pour l'exploitation et la gestion du terminal à conteneurs 2 (CT2) du port de Dar es Salaam, en Tanzanie. Le port de Dar es Salaam est une porte d'entrée dotée d'un réseau routier et ferroviaire bien desservi.

Le CT2, avec ses quatre postes d'amarrage, a une capacité annuelle de manutention de 1 million d'EVP et gèrera 0,82 million d'EVP de conteneurs en 2023, ce qui devrait représenter 83 % du volume total de conteneurs de la Tanzanie. East Africa Gateway Limited (EAGL) a été constituée en tant que coentreprise entre AIPH, AD Ports Group et East Harbour Terminals Limited (EHTL). APSEZ sera l'actionnaire de contrôle et consolidera EAGL dans ses livres.

EAGL a signé un accord d'achat d'actions pour l'acquisition de 95 % des parts de Tanzania International Container Terminal Services Limited (TICTS) auprès de Hutchison Port Holdings Limited (et de sa filiale Hutchison Port Investments Limited) et de Harbours Investment Limited, pour un montant de 39,5 millions d'USD. TICTS possède actuellement tous les équipements de manutention portuaire et emploie la main-d'œuvre. Adani exploitera CT2 par l'intermédiaire de TICTS.

« La signature de la concession du terminal à conteneurs 2 du port de

Dar es Salaam est conforme à l'ambition d'APSEZ de devenir l'un des plus grands opérateurs portuaires au monde d'ici 2030. Nous sommes convaincus qu'avec notre expertise et notre réseau dans les ports et la logistique, nous serons en mesure d'accroître les volumes d'échanges et la coopération économique entre nos ports et l'Afrique de l'Est. Nous nous efforcerons de transformer le port de Dar es Salaam en un port de classe mondiale », a déclaré M. Karan Adani, directeur général d'APSEZ.

Source : APSEZ



Centre Trainmar de Dakar
"UNIVERSITÉ MARITIME ET LOGISTIQUE"

DES FORMATIONS POUR LES ETUDIANTS ET PROFESSIONNELS



FORMATIONS
INITIALES



FORMATIONS
CONTINUES



CENTRE D'ANGLAIS



trainmar.sn



Pour plus d'information : 76 555 78 26 / 76 555 78 20



Port de Lomé : le délai de franchise des conteneurs à destination du Niger fixé à 40 jours

Au port de Lomé, le délai minimum de franchise des conteneurs en transit pour le Niger sera désormais de quarante jours. L'annonce a été faite vendredi 24 mai dernier par le ministre de l'économie maritime, Edem Kokou Tengue.

La décision qui entre en vigueur à compter du 1er juin 2024, s'inscrit dans le cadre des réformes en cours dans le secteur maritime en vue de permettre à certains pays de l'hinterland de bien mener leurs activités.

« Les lignes maritimes peuvent, en fonction de leurs politiques tarifaires, appliquer un délai de franchise supérieur à 40 jours, dans le respect des règles de concurrence en la matière », a précisé le ministre.

Notons que cette mesure fait suite à une réunion de travail entre les autorités portuaires et divers du secteur des transports du Burkina-Faso, du Mali et du Niger.

Source : République Togolaise

Les pêcheurs de Madagascar s'adaptent aux mers meurtrières à cause du changement climatique



© FAO Madagascar/Tojotiana Randrianoavy Un groupe de pêcheurs part en mer depuis le village de Mokola, à Madagascar.

Les communautés de pêcheurs du sud de Madagascar sont confrontées à des conditions de mer parfois mortelles en raison du changement climatique, mais, avec l'aide de l'Organisation internationale du travail (OIT), elles trouvent des moyens de s'adapter aux nouvelles circonstances auxquelles elles sont confrontées.

Cette grande île de l'océan Indien est l'une des plus pauvres d'Afrique, où la majorité de sa population vit de la terre ou de la mer. Comme beaucoup d'autres pays de la région, Madagascar subit les effets du changement climatique.

Daniel Dickinson d'ONU Info s'est ren-

du dans le village de Mokala, dans la région d'Anosy, où il s'est entretenu avec le Président de l'association locale des pêcheurs, Gaston Imbola, et Valencia Assanaly, Coordinatrice nationale du projet Eco-Langouste Sud de l'OIT.

Gaston Imbola : Il devient de plus en plus dangereux de pêcher dans ces eaux car les vents deviennent plus forts et la météo est moins prévisible. Des personnes sont mortes parce que leurs pirogues traditionnelles en bois ont chaviré dans l'océan. Il y a à peine une semaine, trois pêcheurs d'un autre village ont été secourus au large de nos côtes après avoir été en difficulté. Deux étaient extrêmement faibles.

Valencia Assanaly : Le changement climatique a un impact considérable sur la pêche dans cette région. Une augmentation de la température de la mer et une diminution des précipitations provoquent des vents plus forts, ce qui se traduit par de grosses vagues et des conditions de mer plus dangereuses pour les pêcheurs.

Gaston Imbola : Avant, on pouvait pêcher environ 20 jours par mois, mais avec des vents plus forts et plus difficiles, c'est maintenant entre 11 et 15. Je ne suis pas très attaché aux conditions mais parfois je prends des risques car j'ai besoin de nourrir ma famille.

Valencia Assanaly : À l'OIT, nous reconnaissons que les pêcheurs comme Gaston ont besoin de soutien. Nous les aidons donc à la fois à diversifier leurs sources de revenus, mais aussi à pêcher de manière plus sûre, ce qui implique une collaboration sur des systèmes numériques d'alerte précoce qui mettent en évidence les conditions de mer dangereuses.

Gaston Imbola : Autrefois, notre tradition était d'écouter le vent et d'observer la mer la veille du départ pour une par-

tie de pêche. Mais désormais, on peut obtenir des informations détaillées sur la direction du vent et la taille des vagues en appelant un service d'information dédié aux pêcheurs. Cela nous aide à décider s'il est sûr ou non de pêcher. Donc ce matin, nous allons pêcher car il y a une alerte orange qui incite à la prudence, mais cet après-midi les conditions vont se dégrader et il y a une alerte rouge qui signifie qu'il est trop dangereux de sortir.

Valencia Assanaly : L'OIT a soutenu la numérisation du système d'alerte précoce afin que les pêcheurs puissent recevoir des informations par SMS. Nous apportons également une expertise sur la diversification des sources de revenus, notamment le renforcement des pratiques des secteurs de la pêche, autres que le homard, qui constitue actuellement la principale source de revenus de la communauté. Même si l'un de nos principaux objectifs est de renforcer la capacité, la rentabilité et la durabilité de la pêche au homard, nous reconnaissons que la diversification est importante car elle permet aux pêcheurs d'être plus résilients aux types de changements climatiques négatifs que nous observons.

Gaston Imbola : La saison du homard s'étend d'avril à décembre, ce qui coïncide avec des conditions météorologiques parmi les plus mauvaises en mer. Il y a 98 familles de pêcheurs dans ce village qui compte environ 800 habitants et ensemble, au cours de la dernière saison, nous avons pêché 10 tonnes en neuf mois. Le homard se vend à un bon prix, ce qui représente un gros avantage pour le village.

Valencia Assanaly : L'OIT aide également les pêcheurs à s'organiser pour qu'ils bénéficient d'un environnement de travail décent, qu'ils connaissent leurs droits et qu'ils garantissent, en tant que parties prenantes, qu'ils font partie de la chaîne de valeur du homard.

Gaston Imbola : Le plus gros marché

pour notre homard est le Japon, où nous expédions des homards encore vivants. Les clients européens prennent la viande préparée. Je ne connais pas grand-chose au Japon, mais je suis fier que les Japonais achètent et apprécient notre produit et que mon petit village et mon pays soient reconnus à l'autre bout du monde comme producteur d'excellent homard.

L'Organisation des Nations Unies pour l'alimentation et l'agriculture (FAO) a également soutenu la communauté de pêcheurs du village de Mokala en leur fournissant des canoës en état de naviguer, des gilets de sauvetage, une formation à la sécurité en mer ainsi que des filets et des torches.

Source : UN News



Centre Trainmar de Dakar "UNIVERSITÉ MARITIME ET LOGISTIQUE"

DES FORMATIONS POUR LES ETUDIANTS ET PROFESSIONNELS



FORMATIONS
INITIALES



FORMATIONS
CONTINUES



CENTRE D'ANGLAIS



 trainmar.sn



Pour plus d'information : 76 555 78 26 / 76 555 78 20



Atelier de formation à Madagascar sur le captage et le stockage du carbone dans le sous-sol marin

La protection des océans contre l'immersion de déchets dangereux en mer par l'application complète du Protocole de Londres (LP), y compris la capture et le stockage du carbone dans le sous-sol marin, a fait l'objet d'un atelier national à Antananarivo (Madagascar), du 21 au 23 mai.

Le Protocole de Londres interdit toute immersion en mer, sauf lorsqu'elle est explicitement autorisée par le traité, et

contient des mesures d'atténuation des changements climatiques.

Ces mesures comprennent le captage et le stockage du carbone (CSC) dans le sous-sol marin, qui peuvent contribuer à réduire les effets de l'accroissement des concentrations de dioxyde de carbone dans l'atmosphère. Madagascar, un petit État insulaire en développement (PEID), a adhéré au Protocole de Londres en juillet 2017.

Au cours de l'atelier, vingt-cinq hauts fonctionnaires malgaches des autorités maritimes et environnementales, du secteur portuaire et des ONG ont abordé toutes les questions juridiques, techniques et administratives visant à soutenir la mise en œuvre du Protocole de Londres, en mettant l'accent sur les aspects du traité relatifs aux changements climatiques.

Les participants ont été initiés au Protocole de Londres dans le contexte d'un cadre juridique dans lequel s'inscrit la gestion de la pollution des mers et ont identifié les prochaines étapes pour la coordination et la coopération futures afin d'assurer une mise en œuvre efficace. La sensibilisation a également porté sur la gestion des environnements portuaires afin de garantir la durabilité

du développement et des opérations en cours grâce à la protection de l'environnement, y compris la prévention de la pollution et de la contamination.

L'atelier a été organisé par l'Agence Portuaire Maritime et Fluviale (APMF) et financé par la République de Corée dans le cadre du Programme intégré de coopération technique (PICT) de l'Organisation. Elle s'inscrit dans le cadre des efforts continus de l'OMI pour soutenir le 14^{ème} objectif de développement durable des Nations Unies (Vie aquatique), en vue de susciter une prise de conscience et un dialogue sur des questions spécifiques liées à la gouvernance des océans.

Source : OMI



Centre Trainmar de Dakar
"UNIVERSITÉ MARITIME ET LOGISTIQUE"

DES FORMATIONS POUR LES ETUDIANTS ET PROFESSIONNELS



**FORMATIONS
INITIALES**



**FORMATIONS
CONTINUES**



CENTRE D'ANGLAIS



trainmar.sn



Pour plus d'information : 76 555 78 26 / 76 555 78 20



Un consortium signe un protocole d'accord pour le développement d'une installation de méthanol vert en Égypte

Un mécanisme pour contribuer aux objectifs de décarbonisation du secteur maritime

Le Groupe AD Ports (ADX : ADPORTS), facilitateur du commerce, de la logistique et de l'industrie à l'échelle mondiale, Transmar, l'un des principaux transporteurs maritimes de conteneurs et opérateurs de terminaux dans la région MENA, et Orascom Construction, l'un des principaux entrepreneurs mondiaux en ingénierie et en construction ayant une solide expérience dans la construction et le développement de projets industriels d'infrastructure, ont signé un protocole d'accord pour le développement d'une installation de stockage et d'exportation de méthanol vert. Cette installation aura pour but de fournir un carburant à faible teneur en carbone pour le transport maritime, offrant ainsi la possibilité de mettre en place des solutions de stockage d'énergie alternative propre à l'échelle mondiale.

Le méthanol vert est un carburant synthétique produit de manière renouve-



lable et sans émissions polluantes, et peut être produit à partir d'hydrogène vert. Ce composé chimique peut être utilisé comme carburant liquide à faible teneur en carbone et constitue une alternative prometteuse aux combustibles fossiles dans les régions où la décarbonisation est un défi majeur.

En tant que carburant, le méthanol vert présente plusieurs avantages par rapport aux combustibles fossiles. Il brûle proprement et produit moins d'émissions non toxiques. En tant que liquide, il est plus facile, plus sûr et moins cher à stocker, à transporter et à manipuler, car il est possible d'utiliser les infrastructures existantes. Il s'agit également d'un carburant très efficace et polyvalent, car

il est produit à partir de matières premières renouvelables, notamment l'hydrogène renouvelable et le biométhane. Outre l'industrie maritime, le méthanol vert peut contribuer à décarboniser d'autres industries difficiles à abattre, notamment les industries chimiques et plastiques. L'ajout d'une installation dans cette zone fournira des solutions de soutage aux grands armateurs qui ont commandé des navires fonctionnant au méthanol vert et s'inscrit dans la stratégie globale de décarbonisation du Groupe AD Ports et dans son expansion dans le domaine du stockage en vrac de liquides à énergie propre.

Des sources industrielles prévoient que plus de 100 navires alimentés au méthanol seront en service à partir de 2026, ce qui représente environ un million de tonnes de demande supplémentaire de méthanol. Selon Drewry et Clarksons, la flotte de navires alimentés au méthanol passera de 2 % à 14 % de la flotte mondiale sur la base des commandes déjà passées.

Le capitaine Ammar Mubarak Al Shaiba, directeur général du groupe maritime, AD Ports Group, a déclaré : « En signant ce protocole d'accord avec Orascom Construction, qui possède une vaste expérience internationale en matière de

terminaux de vrac liquide pour le stockage du méthanol, et avec Transmar, qui a des décennies d'expertise dans cette région et dans l'exploitation des terminaux, le Groupe AD Ports et ses filiales font un pas important vers l'avenir durable de l'énergie. Cette initiative s'aligne non seulement sur les objectifs de décarbonisation des Émirats arabes unis, mais elle accélère également la transition énergétique dans le secteur du transport maritime, nous positionnant à l'avant-garde de la révolution verte de l'hydrogène et nous permettant de contribuer à la gestion de l'environnement mondial et à la diversification économique ».

Selon l'Agence internationale pour les énergies renouvelables (IRENA), les carburants à base d'hydrogène vert devraient constituer l'épine dorsale de la stratégie et de la réglementation de l'Organisation maritime internationale (OMI) en matière de gaz à effet de serre (GES) visant à décarboniser le transport maritime international d'ici à 2050. Ainsi, la demande mondiale de méthanol vert devrait passer à 4 millions de tonnes par an au cours des cinq prochaines années, sur la base des commandes actuelles du secteur.

Source : AD Ports Group

Pêche maritime : Dix enquêteurs collecteurs des données de captures de la pêche industrielle et de la pêche artisanale formés à l'utilisation des balances inox IP68 et à la saisie des données de la pesée

Dans le cadre du contrat signé le 19 novembre 2020 par le ministère de la pêche avec le groupement COFRE-PECHE IROS LACKNER en vue de la mobilisation d'une assistance technique au projet d'amélioration des conditions d'exercice de la pêche maritime et de la durabilité de sa gestion au Congo, financé par l'AFD, Yann LAURENT, Expert technique court terme statistiques pêche industrielle a été mobilisé pour animer du 21 au 24 mai de l'année en cours, en présence de Babacar BA, Expert technique international, un atelier de formation au profit agents en charge de la collecte des données de captures de la pêche industrielle et de la pêche artisanale pour l'utilisation des balances inox IP68 et pour la saisie des données de la pesée.

Cet atelier de formation auquel ont pris part avec engouement les dix personnes en charge de la collecte des données de captures des pêches retenues pour recevoir des connaissances appropriées sur l'utilisation des balances inox IP68 et sur



la saisie des données de la pesée, s'est déroulé sous forme de sessions théoriques en salle et de séances pratiques sur le terrain au port pour la pêche industrielle et à Songolo pour la pêche artisanale.

La formation avait donc à la fois un objectif principal et des objectifs spécifiques. L'objectif principal était de mettre en place un dispositif de pesée systématique des débarquements de poissons démersaux de la pêche industrielle et d'évaluer l'implémentation du nouveau journal de pêche entrée en vigueur depuis le 1er janvier 2024.

Les objectifs spécifiques par contre étaient de former les agents en charge de la collecte des données de captures de la pêche industrielle et de la pêche artisanale à l'utilisation des balances inox IP68 réalisées par le projet et à la saisie des données de la pesée sur formulaire papier ; de faire le point sur l'utilisation du nouveau journal de pêche ; d'analyser les données des journaux de pêche collectés et de formuler des recommandations sur leur utilisation.

A l'issue des quatre jours du donner et du recevoir, Yann LAURENT, l'Expert formateur s'est dit très satisfait pour avoir atteint tous ses objectifs et pour la disponibilité affichée par les apprenants. Les connaissances reçues, nécessaires à la compréhension et à la maîtrise des mécanismes d'utilisation des balances inox IP68 et à la saisie des données de la pesée, n'ont pas laissé de marbre les participants qui ont remercié et félicité l'éminent Expert formateur pour leur avoir limpide, lucidement et aisément transmis le savoir dont ils vont s'approprier fondamentalement avec beaucoup de clairvoyance pour le tra-

duire en acte.

A signaler que cet atelier de formation s'inscrit dans le prolongement des deux précédents ateliers de formation animés par l'expert technique. Ateliers dont le premier a eu lieu du 2 au 9 juillet 2022, avec pour objet d'élaborer un nouveau modèle de journal de pêche et de faire le bilan du système de collecte, d'archivage et d'analyse des données de la pêche industrielle de la direction départementale de la pêche et de l'aquaculture (DDPA) et le deuxième basé sur les statistiques des pêches tenu du 6 au 17 février 2023, était destiné au personnel de la direction départementale de la pêche et de l'aquaculture (cadres et agents du service statistiques, aux enquêteurs et contrôleurs de données statistiques), aux utilisateurs des journaux de pêche, ainsi qu'aux cadres de la direction générale de la pêche (DGPA) et de l'aquaculture (DGPA) et de l'institut national de la statistique.

Par Antoine Dustell Mbama, Correspondant de Maritimafrica en République du Congo



Une délégation de la fédération internationale des travailleurs des transports (ITF) effectue une visite au port d'Alger

Une délégation composée de trois membres de la fédération internationale des travailleurs des transports (ITF) a effectué le 29 mai 2024 une visite au port d'Alger. Cette visite s'inscrit dans le cadre de la coopération entre les fédérations des travailleurs du secteur des transports, dont celles chargés des ports.

Conduite par Steve Trowsdale, coordinateur des inspecteurs ITF, basée à Londres, la délégation a été reçue au salon d'honneur de la gare maritime par le Directeur Général de l'Enterprise Portuaire d'Alger, Hamid Boulaam, accompagné du Secrétaire Général de la Fédération Nationale des Travailleurs des Ports Algériens, Nour Eddine Boulassel, Idir Bettache représentant du groupe « SERPORT » aux coté des responsables

du syndicat de l'entreprise et ses cadres.

Les hôtes ont reçu des explications sur l'évolution du secteur portuaire et maritime et son rôle dans l'économie ainsi que les acquis socio professionnels de la corporation, notamment en matière de sécurité.

Le responsable de la délégation ITF a exprimé ses remerciements, quant à l'accueil et les explications fournies. « Nous sommes heureux d'être à Alger, nous constatons une dynamique dans l'activité de son port, comme le confirme le trafic maritime » a déclaré le dit responsable international, précisant qu'un inspecteur de l'ITF en Algérie est chargé de renforcer la coopération.

Source : EPAL



Inauguration des Nouvelles Installations du Service National de la Migration au Port de Maputo

Le 20 mai 2024, le Port de Maputo a célébré une étape importante avec l'inauguration des nouvelles installations du Service National de la Migration (Serviço Nacional de Migração – SENAMI).

Grâce à un investissement de 13,6 millions de meticaïs, ce bâtiment modulaire moderne, construit par Maputo Port Development Company (MPDC) dans le cadre de l'accord de concession prolongé signé en février, améliore considérablement les conditions de travail et la capacité de service. Les nouvelles installations sont spécialement équipées pour gérer les passagers des navires de croisière et autres services de migration, garantissant un processus plus fluide et

plus efficace. Le Dr Juma António Costa et le Dr Tomás Dembele, présents lors de la cérémonie, ont exprimé leur satisfaction quant aux conditions améliorées.

Osório Lucas, PDG de MPDC, a réaffirmé l'engagement de l'entreprise envers l'excellence et a défié le SENAMI d'intégrer des services numériques, similaires à ceux des Douanes du Mozambique, pour augmenter l'efficacité.

Le bâtiment historique qui abritait auparavant le SENAMI sera réaffecté en musée et centre d'information portuaire, préservant ainsi son patrimoine tout en servant une nouvelle fonction.

Le mentorat et la formation sont essentiels à la réussite des femmes dans le secteur maritime

Des voix de premier plan du secteur des transports maritimes ont souligné l'importance du mentorat et des possibilités de formation pour renforcer le profil des femmes dans un secteur maritime dominé par les hommes. Lors d'un colloque (17 mai) organisé par l'OMI à Londres pour célébrer la Journée internationale des femmes du secteur maritime, un groupe d'experts a débattu de la manière d'intégrer le point de vue des femmes au cœur de la sécurité maritime de demain.

Lors de l'ouverture du colloque, le Secrétaire général de l'OMI, M. Arsenio Dominguez, a déclaré : « Nous devons faire plus [pour soutenir l'égalité femmes-hommes] et nous le ferons. En investissant dans l'éducation et le développement professionnel des femmes, nous leur donnons les moyens d'agir, nous stimulons l'innovation et nous favorisons la durabilité au sein du secteur maritime, au bénéfice de tous. »

Briser les barrières

Les panélistes ont mis en évidence les défis existants en matière de sécurité et



d'avancement professionnel des femmes dans le secteur. Par exemple, les femmes marines sont confrontées à des obstacles fondamentaux tels que le manque d'équipements de sécurité à leur taille, le manque de produits sanitaires féminins à bord des navires et l'absence d'options adéquates si elles souhaitent fonder une famille. Le risque d'actes d'intimidation et de harcèlement ainsi que l'inégalité d'accès à la formation en cours d'emploi sont également des défis à relever. Les discussions ont porté sur les moyens de recruter et de retenir les femmes sur le marché du travail, y compris le mentorat, l'accès à la formation, l'amélioration de la culture de la sécurité dans le secteur maritime et la sensibilisation à une

vie en mer qui tiennent compte des différences entre les hommes et les femmes.

« Chacun d'entre nous est responsable de la sécurité à bord des navires, à la fois en tant qu'individu et en tant qu'organisation. Si les entreprises ne s'adaptent pas, elles ne seront pas en mesure de retenir les bons talents, en particulier ceux des jeunes générations », a déclaré Mme Dorothea Ioannou, Présidente-Directrice générale, SCB, Inc, Managers of the American P&I Club.

« Ceux d'entre nous qui sont dans le secteur depuis plus longtemps devraient jouer le rôle de mentor. Il s'agit d'ouvrir la voie à la nouvelle génération, de lui donner de petits conseils et de l'orienter », a ajouté Karin Orsel, Présidente, Association des armateurs de la Communauté européenne.

Mme Carolina Riesco, Associée, Goldenberg & Riesco / Conseillère en droit maritime, a fait part de son expérience en tant que membre du réseau MAMLa pour les femmes dans l'administration maritime en Amérique latine. Le réseau facilite l'accès des femmes à des cours de formation pour leur développement éducatif, ce qui contribue à améliorer leur profil dans la profession.

« Le mot clé est l'éducation... La mise en place de réseaux est également cruciale », a-t-elle souligné.

MAMLa est l'une des huit associations des femmes du secteur maritime (WIMA), que l'OMI a aidé à créer en Afrique, en Amérique latine, en Asie, dans les Caraïbes, dans les États arabes et dans la région du Pacifique. Elles réunissent près de 152 pays et territoires dépendants et 490 membres. Ces réseaux offrent aux membres un cadre leur permettant d'échanger sur de nombreux sujets, qui concernent non seulement l'égalité des sexes, mais aussi des questions techniques.

Ces associations pourraient contribuer à combler les manques en réduisant certaines des obstacles institutionnels et des stigmates culturels auxquels auxquelles se heurtent habituellement les femmes qui s'engagent dans une carrière maritime.

Le panel comprenait Mme Dorothea Ioannou, Présidente-Directrice générale, SCB, Inc., Managers of the American P&I Club ; Mme Karin Orsel, Présidente, Association des armateurs de la Communauté européenne ; Mme Gemma Capone, Pilote maritime et arrimeuse /Spécialiste en assurance maritime ;

Mme Carolina Riesco, Associée, Goldenberg & Riesco / Conseillère en droit maritime ; et M. Helio Vicente, Directeur, Affaires relatives à l'emploi, Chambre internationale de la marine marchande. Les débats ont été animés par Mme Michelle Sanders, Représentante permanente suppléante du Canada auprès de l'OMI et membre du réseau IMOGENder.

À l'issue de la discussion, Mme Jaquelyn Burton, Capitaine au long cours et Directrice de Creative Design, Kongsberg Maritime, et Mme Momoko Kitada, Cheffe, Enseignement et formation maritimes, Université maritime mondiale, ont engagé un dialogue sur une « approche holistique » de la sécurité en mer.

Enquête sur les femmes du secteur maritime

Dans le cadre du programme, Mme Elpi Petraki, Présidente de la Women's International Shipping and Trading Association (WISTA International), a informé les États Membres de l'OMI de l'évolution de l'enquête 2024 sur les femmes du secteur maritime.

La première édition de l'enquête, publiée en 2022, a révélé que les femmes ne représentaient que 29 % des effectifs totaux du secteur dans sa globalité, et 20 % des effectifs des autorités maritimes nationales dans les États Membres. En mer, les femmes marins ne représentent que 2 % de la main-d'œuvre des équipages et sont surtout présentes dans le secteur des croisières.

Mme Petraki a déclaré : « Les résultats de l'enquête précédente constituent un point de référence qui nous permet de suivre les progrès réalisés au cours des trois dernières années. Les résultats [de l'enquête 2024] nous aideront à identifier les stratégies les plus efficaces, les domaines sur lesquels nous devons concentrer nos efforts et ceux où nos politiques sont le plus nécessaires ».

L'OMI et la WISTA invitent les États Membres à nommer des points focaux pour soutenir la réalisation de l'enquête de 2024.

Source : OMI



MARITIM AFRICA

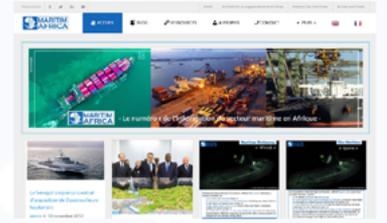
www.maritimafrica.com




MARITIM AFRICA

News 7/7

Votre mise à jour hebdomadaire sur les faits saillants du secteur maritime en Afrique



www.maritimafrica.com



MARITIM AFRICA Live

Des interviews avec des spécialistes pour mieux comprendre, les grands enjeux du secteur maritime



Piracy in the Gulf of Guinea in 2021: review and perspectives

Anastasia Enaga
Very interesting and thought provoking insights. Thanks Dr. Ik. Thank you also MaritimAfrica

Rejoignez le premier, et le seul groupe de presse bilingue du secteur maritime en Afrique

in f t MaritimAfrica ▶ MaritimAfrica TV

www.maritimafrica.com

Numéro 1 de l'information du secteur maritime en Afrique