

REPUBLIQUE DU SENEGAL



Un peuple-un but- une foi

MINISTERE DE L'ENSEIGNEMENT SUPERIEUR, DE LA RECHERCHE ET DE L'INNOVATION

INSTITUT SUPERIEUR DES TRANSPORTS – MEMBRE DU GROUPE SUP DE CO DAKAR



Boulevard de l'Est rue 3 prolongée
Point E. BP : 21354 Dakar – Tel : 33
859 95 95 / 33 823 25 14 Fax : +221
33 8605202 [www.supdeco.sn/ist@supdeco](http://www.supdeco.sn/ist@supdeco.sn)
[co.sn](http://www.supdeco.sn)



7, Avenue Faidherbe – BP : 21354
Dakar – Sénégal – Tel : (+221) 33 849
69 19 Fax : +221 33 821 50 74
www.supdeco.sn / supdeco@supdeco.sn

**UTILITE DU BORDEREAU ELECTRONIQUE DU SUIVI DES
CARGAISONS SUR LE TRANSPORT MARITIME DES
MARCHANDISES : CAS DU CONSEIL SENEGALAIS DES
CHARGEURS (COSEC)**

**Mémoire de fin d'études pour l'obtention du
Bachelor en Logistique et Transport**

Présenté par :

NDIASSE DIA

Sous la direction de :

M. NZUDIE KENMOGNE Guy

Enseignant et assistant à l'IST

Année académique : 2020 – 2021

DEDICACE

Je dédie ce travail à cette force qui réside en nous, mon père Pathé DIA, tu es un exemple vivant de tolérance, de tendresse, de soutien inconditionnel dans toutes mes expériences ou aventures de vie. Ma mission n'aurait jamais été ce qu'elle est sans toi. L'homme que je suis ne pourrait relever ses défis et mener à bien sa passion de contribuer à établir un monde meilleur.

REMERCIEMENT

Je tiens à exprimer toute ma reconnaissance à mon encadreur, Monsieur NZUDIE KENMOGNE Guy, pour sa patience, sa disponibilité et surtout ses judicieux conseils, qui ont contribué à alimenter ma réflexion.

J'adresse mes sincères remerciements à tous les professeurs, intervenants toutes les personnes qui par leurs paroles, leurs écrits et leurs conseils ont guidé mes réflexions et ont accepté de me rencontrer et de répondre à mes questions durant mes recherches.

Enfin, je remercie mes parents et les étudiants de ma promotion qui ont toujours été là pour moi, leur soutien inconditionnel et leurs encouragements ont été d'une grande aide.

A tous ces intervenants, je présente mes remerciements, mon respect et ma gratitude.

SOMMAIRE

DEDICACE.....	II
REMERCIEMENT	III
SOMMAIRE	IV
LISTE DES ABREVIATIONS	V
FICHE SIGNALETIQUE	VI
RESUME.....	VII
ABSTRACT	VIII
INTRODUCTION.....	1
CHAPITRE 1 : CADRE DE L'ETUDE	3
SECTION 1 : PRESENTATION DU CO.SE.C	5
I HISTORIQUE	5
II ORGANISATION DE L'ENTREPRISE.....	6
SECTION 2 : ACTIVITES DU CO.SE.C.....	10
I PROMOTION ET ASSISTANCE AUX CHARGEURS	11
II INFORMATION ET FORMATION DES CHARGEURS	12
CHAPITRE 2 : CADRE ANALYTIQUE.....	13
SECTION 1 : PRESENTATION DES RESULTATS	14
I PRESENTATION DU BESC	14
II INTERPRETATION DES RESULTATS SUR LE TERRAIN.....	21
SECTION 2 : ANALYSE SWOT ET RECOMMANDATION	26
I ANALYSE SWOT	26
II RECOMMANDATION	27
CONCLUSION	30
BIOBLIOGRAPHIE	31
WEBOGRAPHIE.....	31
ANNEXES	32
TABLE DES MATIERES	33

LISTE DES ABREVIATIONS

CNUCED : Conférence des Nations Unies pour le Commerce et le Développement

GATT : Accord Général sur les Tarifs et le Commerce

CO.SE.C : Conseil Sénégalais des Chargeurs

UCCA : Union du Conseil des Chargeurs Africains

ONTM : Observatoire National des Transports Maritimes

PAD : Port Autonome de Dakar

BESC : Bordereau Electronique des Suivi des Cargaisons

BSC : Bordereau de Suivi de Cargaison

PNUD : Programme des Nations Unies pour le Développement

TRAINMAR : Training in the Maritime Field

ULCO : Université de la Littorale Cote d'Opale

CICES : Centre International du Commerce Extérieur du Sénégal

GAINDE : Gestion Automatisée des Informations Douanières et des Echanges

ORBUS : système électronique de collecte et de transmission en douane des documents

CIPD : Centre d'Information Portuaire de Dakar

COTECNA : Conseil Technique Appliqué

BL : bill of lading ou connaissance en français

TVA : Taxe sur la Valeur Ajoutée

TIC : Technique de l'information et de la Communication

FICHE SIGNALETIQUE DE L'ENTREPRISE

Libellé	Désignation
Forme sociale	Société publique à caractère professionnel
Date de création	1975
Personnel	73
Nombre de direction	• Direction générale • Direction des ressources humaines et des affaires juridiques • Direction Technique • Direction du contrôle et du suivi des investissements • Direction de la promotion et de l'assistance aux chargeurs • Agence comptable ex direction des finances et de la comptabilité
Activités principales	Assistance aux chargeurs
Bénéficiaires du produit BESC	Les opérateurs économiques et personnes privées ou morales nationaux et internationaux

Tableau 1 : Présentation de l'entreprise COSEC

RESUME

Le bordereau électronique de cargaisons communément appelé BESC est un outil fiable et performant qui permet la facilitation des procédures de dédouanement. Au regard des avantages de cet instrument de suivi de cargaisons aujourd'hui intégré dans la plateforme de dématérialisation, les conseils de chargeurs doivent se doter d'un outil pour leur organisation et c'est l'objectif recherché par l'UCCA. En effet, il permet de dresser un tableau fiable de l'évolution des taux de fret pour les principales catégories de marchandises à destination du Sénégal. Par ricochet, il permet de déceler des situations d'entente ou de pratique concertées susceptibles de générer une restriction ou une élimination de la concurrence effective ou potentielle sur le marché des transports maritimes à destination du Sénégal. Le BESC joue un rôle prépondérant dans la mission du Conseil Sénégalais des Chargeurs à travers des recettes supplémentaires qu'il apporte ainsi que la partition qu'il joue dans l'accompagnement à travers l'assistance aux chargeurs sa mission principale.

ABSTRACT

The electronic cargo slip, commonly known as BESC, is a reliable and efficient tool that facilitates customs clearance procedures. In view of the advantages of this cargo monitoring instrument, now integrated into the dematerialization platform, shippers' councils must equip themselves with a tool for their organization and this is the objective sought by the UCCA.

Indeed, it makes it possible to draw up a reliable picture of the evolution of freight rates for the main categories of goods destined for Senegal. In turn, it makes it possible to detect situations of agreement or concerted practice likely to generate a restriction or elimination of effective or potential competition in the maritime transport market to Senegal. The BESC plays a leading role in the mission of the Senegalese Shippers Council through the additional revenue it provides as well as the partition it plays in the accompaniment through the assistance to the shippers its main mission.

INTRODUCTION

A l'image de nombreux pays de l'Afrique de l'Ouest et du centre, le Sénégal, dans sa volonté d'assurer et de préserver les intérêts des opérations économiques nationales s'est évertué à mettre en place une organisation capable de faire face aux puissants lobbys armoriaux qui opèrent au niveau des différents ports africains. Parmi les pays ayant une importante façade maritime, le Sénégal est l'un des Etats africains où le trafic maritime est déterminant du fait de son important poids sur les courants d'échanges. Le commerce extérieur du Sénégal dépend largement de la voie maritime. Aussi le coût du transport appelé « fret maritime » joue un rôle important dans ses relations commerciales avec ses partenaires étrangers. Avant 1975, il n'existait aucune organisation dans le domaine du transport maritime capable de jouer un rôle de régulateur dans la maîtrise des taux de fret. La CNUCED dans le sillage des accords du GATT, consciente de la faiblesse des pays en développement face à l'hégémonie des conférences maritimes, avait émis une série de recommandations allant dans le sens de la création d'institutions capables de servir de contrepoids à la puissance des armateurs. Une longue réflexion et une étude du Conseil Economique et Social a abouti à la création du Conseil Sénégalais des Chargeurs (COSEC). La même réflexion a été menée dans beaucoup de pays africains qui voyaient leur balance des paiements fortement déséquilibrée par des taux appliqués par des armements. C'est ainsi que la conférence des nations unies pour le commerce et le développement (CNUCED) encouragea les pays en voie de développement à se doter de conseils ou d'organisations de chargeurs, dans l'objectif de rééquilibrer les forces des principaux acteurs des transports maritimes, vu que ce secteur était le quasi-monopole des conférences maritimes puissantes et structurées. Les conférences maritimes sont des associations de transporteurs maritimes ayant pour objet de régir les taux de fret et conditions du transport par mer de marchandises qui leur sont confiées ou exerçant une influence à cet égard. Depuis 1995, avec la suppression du système de répartition des cargaisons, les conseils de chargeurs de la sous-région éprouvent des difficultés pour assurer le suivi des taux de fret et l'élaboration de statistiques maritimes fiables. En d'autres termes, les conseils de chargeur de la sous-région n'ont plus la maîtrise de l'évolution des taux de fret. Ainsi, les chargeurs ont une idée peu éclairée sur les taux de fret appliqués sur les différents ranges. Il s'ensuit des abus de l'appart des grands armements qui desservent la région, ceux-ci faisant évoluer des taux de fret au gré de leur humeur. C'est le cas des armements membres de la nouvelle conférence maritime EWATA. La conséquence majeure de cette instabilité organisée est de priver les opérateurs économiques de la possibilité de calculer leur marge bénéficiaire sur une

base certaine. Face à cette situation jugée dangereuse pour l'économie de nos pays, les membres de l'UCCA ont mené une réflexion pour contrecarrer les agissements des armements des armateurs européens. L'UCCA jouant parfaitement son rôle de coordination a incité, par le biais de recommandations, tous ses membres à s'approprier le **Bordereau du suivi de Cargaison (BSC)**. Notre projet de mémoire porte sur l'« **UTILITE DU BORDEREAU ELECTRONIQUE DU SUIVI DES CARGAISONS SUR LE TRANSPORT MARITIME DES MARCHANDISES : CAS DU CONSEIL SENEGALAIS DES CHARGEURS (COSEC)** ». De ce thème, il se découle la problématique de savoir **Quelles sont les mesures mises en place par le COSEC pour contraindre les importateurs à établir le BESC avant l'arrivée du navire au PAD ?** Pour mieux cerner le sujet, nous allons l'analyser sur deux chapitres : le premier chapitre traitera de la présentation de l'entreprise ; et dans le second chapitre nous présenterons les résultats obtenus sur le terrain et nous ferons des recommandations d'amélioration applicables dans l'entreprise.

CHAPITRE I : CADRE DE L'ETUDE

SECTION I : Présentation de l'entreprise

Ce chapitre est consacré à la présentation générale du Conseil Sénégalais des Chargeurs, ce dernier est un établissement public à caractère professionnel qui a été créé en Avril 1975. Il est placé sous la tutelle du ministère de la pêche et de l'économie maritime et son siège est basé à Dakar.

I Historique¹

C'est à la suite d'une étude du **Conseil Economique et Social** réalisée en **1972** que le gouvernement du Sénégal, par la **loi N° 75-51 du 03 Avril 1975**, a créé le Conseil Sénégalais des Chargeurs (**CO.SE.C.**).

Cette étude découlait des recommandations de la Conférence des Nations-Unies sur le Commerce et le Développement (**CNUCED**) et de la General Agreement on Tariff and Trade (**GATT** – Accord Général sur les Tarifs et le Commerce), en faveur de la création de Conseils de Chargeurs dans les pays en développement. Cette étude avait conclu à l'opportunité de la création du CO.SE.C et convaincu le Gouvernement d'une telle option.

La loi 75-51 définit le CO.SE.C comme un « **Etablissement Public à Caractère Professionnel** » dont « **Tous les importateurs et exportateurs de marchandises par voie de mer exerçant au Sénégal sont obligatoirement membres** ».

Elle lui a assigné comme mission de « **définir et de promouvoir une politique de protection des intérêts des importateurs et exportateurs de marchandises par voie de mer** ».

De sa création en Avril 1975 à la réforme de ses structures en Juin 1994, le CO.SE.C a été dirigé par un Secrétaire Général, nommé par arrêté conjoint du Ministre chargé de la Marine Marchande et du Ministre chargé des Finances après avis du Comité Directeur, un Conseil et un Comité Directeur de 11 membres désignés en raison de leur fonction ou de leur compétence, chargé de définir les actions à mener et présidé par le Directeur Général de la Douane.

Toutefois, dès 1991, prenant conscience des mutations en cours dans le secteur des transports de marchandises par voie de mer, les Autorités du CO.SE.C en accord avec le Comité Directeur, organisèrent les **13 et 14 Septembre 1991**, les **Journées de réflexion sur le CO.SE.C**, sous la présidence de **Monsieur Mbaye DIOUF**, Ministre Délégué Chargé des Transports Maritime, auxquelles ont pris part les acteurs du secteur des transports maritimes

¹ www.cosec.sn

de marchandises notamment : les pouvoirs publics, les importateurs-exportateurs, les armements, les auxiliaires du transport maritime, la douane, les autorités portuaires, etc.

Les recommandations issues de ces journées de réflexions ont permis au CO.SE.C d'entreprendre de vastes réformes qui se sont traduites dans un premier temps par :

- L'adoption de nouveaux textes réglementaires ;
- L'élaboration d'un nouveau programme d'actions ;
- L'élaboration et la mise en place d'un nouvel organigramme. (voire annexe 1)

II Organisation de l'entreprise² (Voir annexe I)

Le décret n°94-606 du 09 juin 1994 fixe les règles d'organisation et de fonctionnement du COSEC qui comprend TROIS organes :

- ✓ L'Assemblée Générale (46 membres dont 41 sont du secteur privé)
- ✓ Le Conseil d'Administration (12 membres dont 9 du secteur privé).
- ✓ La Direction Générale (DG nommé par décret présidentiel sur proposition du CA)

Le COSEC a pour mission de définir une politique de promotion et de protection des intérêts des importateurs et exportateurs au Sénégal et d'apporter une assistance directe et multiforme aux chargeurs.

Suite aux mutations de l'environnement évoquées, l'évolution du COSEC a été marquée par la réforme de 1994 qui s'est traduite en 1996 par un plan d'action élaboré par CA dont le secteur privé est majoritaire avec neuf membres sur les douze.

Le COSEC composé de plusieurs organes qui sont :

L'Assemblée Générale, le Conseil d'Administration et la Direction Générale.

❖ Assemblée Générale

Elle comprend tous les importateurs et exportateurs, personne physique ou morale exerçant leurs activités au Sénégal, représentés par leurs organisations professionnelles dans les conditions fixées à l'article 5 du décret n°94-606. Mais aussi tous les membres désignés ci-après en raison de leur fonction ou de leur compétence :

Un représentant du ministère chargé de la marine marchande ;

² www.cosec.sn

Un représentant du ministère chargé des Finances ;

Un représentant du ministère chargé du Commerce ;

Un représentant de l'Union Nationale des Chambres de Métiers ;

Le Directeur Général des douanes.

Les attributions de l'Assemblée Générale en session ordinaire sont :

Prendre connaissance du rapport du Conseil D'Administration sur les activités, les accords conclus et autres affaires requérant l'approbation de l'assemblée générale ;

Approuver les comptes et les états financiers ;

Désigner les commissaires aux comptes ;

Donner quitus aux administrateurs ;

Approuver le règlement intérieur de l'Assemblée Générale ;

L'Assemblée Générale compte actuellement 46 membres dont 41 représentants constitués par les chargeurs privés, désignés par les organisations professionnelles et cinq (5) représentants principalement les départements ministériels techniques.

❖ Le Conseil d'Administration

L'organe exécutif du Conseil Sénégalais des Chargeurs est le Conseil d'Administration. Il est composé de douze (12) membres dont :

- Un représentant du ministère chargé de la marine marchande ;
- Un représentant du ministère de l'économie et des finances ;
- Un représentant du ministère chargé du commerce.

Le Conseil d'Administration élit parmi ses membres le bureau composé d'un président et de deux vice-présidents.

Le Conseil d'administration s'acquitte des fonctions suivantes :

- Fixer le taux de prélèvement prévu à l'article 4 de la loi n°75-51 du 03 Avril 1975 ;

- Elaborer des recommandations de politique générale à l'attention de l'Assemblée Générale ;
- Préparer sur une base pluriannuelle un plan de financement et d'investissement en vue de réalisation concourant directement ou indirectement à l'amélioration des conditions de transport maritime à soumettre à l'Assemblée Générale ;
- Donner un avis préalable à toute décision de financement ou d'investissement ;
- Approuver les règles régissant la gestion financière et administrative de la Direction Générale du COSEC ;
- Approuver le statut du personnel de la Direction Générale et fixer les modalités de sa rémunération ;
- Veiller à la mise en œuvre par la Direction Générale des décisions de l'Assemblée Générale ;
- Préparer les sessions de l'Assemblée Générale ;
- Présenter à l'Assemblée Générale un rapport d'activités sur la marche de l'organisme ;
- Adopter le projet de budget et le programme annuel d'activités ;
- Adopter toutes décisions propres à contribuer au fonctionnement efficace de la Direction Générale ;
- Proposer au gouvernement la nomination du Directeur Général.

Le conseil d'Administration se réunit au moins trois (3) fois par an, sur convocation de son président. Il ne peut délibérer que si la moitié au moins de ses membres est présente. Toutefois, les délibérations prises à la suite de deux convocations successives à huit jours d'intervalles sont valables quel que soit le nombre de membres présents.

Les décisions du Conseil d'Administration sont prises à la majorité simple des votants. En cas de partage, la voix du président est prépondérante. Le Directeur Général assure le secrétariat des réunions et en dresse procès-verbal. Les procès verbaux sont inscrits sur un registre spécial, coté, paraphé et signé par le président du Conseil d'Administration.

❖ La Direction Générale

Le Directeur Général est nommé par décret, après avis du ministre tutelle sur proposition du Conseil d'Administration. Il a pour mission d'assurer le fonctionnement de la Direction Générale. Il prépare les réunions de l'Assemblée générale, celles du Conseil d'Administration

et des commissions, assiste aux réunions avec voix consultative et représente le COSEC en justice.

Cette direction est à la tête des différents services qui sont :

- **Au niveau de la Direction Générale :**

Un secrétariat particulier ;
Un conseiller financier ;
Un conseiller technique ;
Un conseiller en communication ;
Un chargé des relations publiques ;
Une cellule informatique.

- **Au niveau de l'agence comptable particulier ex direction financière :**

Le département comptabilité matières ;
Le département Finance et comptabilité.

- **Au niveau de la Direction Technique :**

Le département observatoire national des transports ;
Le département études et projets.

- **au niveau de la Direction Promotion et Assistance aux Chargeurs :**

Le département promotion et communication ;
Département Assistance aux Chargeurs.

Cette direction est chargée de :

Assurer aux chargeurs une assistance dans le domaine des transports internationaux et du commerce international ;

Aider à la promotion de certains produit par un appui logistique, technique et juridique ;

Etablir une politique de communication, de formation et de représentation des opérateurs économiques.

- **Au niveau de la Direction du Contrôle et du suivi des Investissements :**

Le département contrôle et Assistance en Gestion ;

Le département suivi du patrimoine et des investissements.

Cette direction joue le rôle de conseiller de la Direction Générale en matière de planification stratégique. Aussi est chargée entre autres missions :

Elaboration du budget de l'établissement des rapports trimestriels de suivi budgétaire et des tableaux de bord ;

Le suivi et le contrôle de la gestion quotidienne du patrimoine.

- **Au niveau de la Direction des Ressources Humaines et des Affaires juridiques** chargée de :

Définir et de mettre en œuvre une politique en matière de gestion du personnel ;

Définir et d'appliquer une politique de gestion active des ressources humaines ;

Conseiller et d'assister le Directeur Général sur les questions liées à l'organisation et au fonctionnement du COSEC, ainsi que celles impliquant ce dernier dans d'autres structures.

En partenariat avec la société Nationale du Port Autonome de Dakar, le COSEC abrite le Centre TRAINMAR, qui a été créé dans le cadre du programme de formation continue dans le domaine des transports maritimes et ports lancé en 1979 par le PNUD et la CNUCED.

Il s'est aujourd'hui imposé comme un outil incontournable pour l'amélioration de la Qualification personnelle des cadres et agents de maîtrise impliqués dans la gestion et l'organisation des activités maritimes au Sénégal.

En vue de mieux répondre aux besoins spécifiques exprimés par les cadres du secteur maritime et acteurs portuaires, le Centre TRAINMAR de Dakar s'est rapproché de l'Université des Sciences et Technologies de Lille, première université française par le volume de sa formation continue.

A l'issue de ces contacts, le Centre TRAINMAR a initié la délocalisation de ces deux programmes postuniversitaires de formation. Il s'agit du management portuaire et maritime de la gestion logistique et transport. Et de nos jours avec l'université de la littorale côte d'opale (ULCO).

SECTION 2 : ACTIVITES DU CO.SE.C

Dans le décret N°94-606, l'**article** stipule que le CO.SE.C a pour mission, la promotion du secteur des transports maritimes de marchandises à l'importation et à l'exportation du Sénégal.

Il a notamment pour but aussi d'œuvrer en vue de :

- la limitation des coûts de transports maritimes ;
- la mise en œuvre des conditions optimales de réception, d'expédition et de réexpédition des marchandises transportées par voie maritime ;
- la supervision et le contrôle de la répartition des cargaisons maritimes conformément aux engagements internationaux du Sénégal ;
- l'étude de tous les problèmes pratiques et juridiques liés aux coûts des transports maritimes et généralement l'assistance, l'information et la formation des opérateurs du secteur maritime.

Depuis sa création en Avril 1975, le CO.SE.C dans le cadre de l'exécution de ses missions, a mis en place d'investissement et de financement hardi tenant compte des orientations du Gouvernement, du Comité Directeur puis du Conseil d'Administration. Ces réalisations sont regroupées dans les domaines suivants :

I. PROMOTION ET ASSISTANCE AUX CHARGEURS

- Construction pour l'année 2015, des sièges de Chambres de Commerce, d'industrie et d'agriculture de Matam, Sédhiou, Fatick, Kédougou et Kaffrine pour un coût total estimé à environ 609.784.903 F ;
- Participe à la mise en place du CO.SA.MA le 13 Décembre 2007 avec pour principale activité, le transport des passagers sur la liaison Maritime Dakar-Ziguinchor ;
- Par décret présidentiel pris en Septembre 1991, le CO.SE.C subventionne annuellement 400.000.000 F au CICES ;
- Appui institutionnel aux Chambres de Commerce, Chambres de Métiers du Sénégal et organisations patronales ;
- Prise en charge de la participation de chargeurs nationaux à différentes foires nationales, FIDAK depuis la 13^{ème} édition et FIA, et internationales SIAO, Salon de l'Agriculture de Paris, Salon international de la Pêche de Busan ;

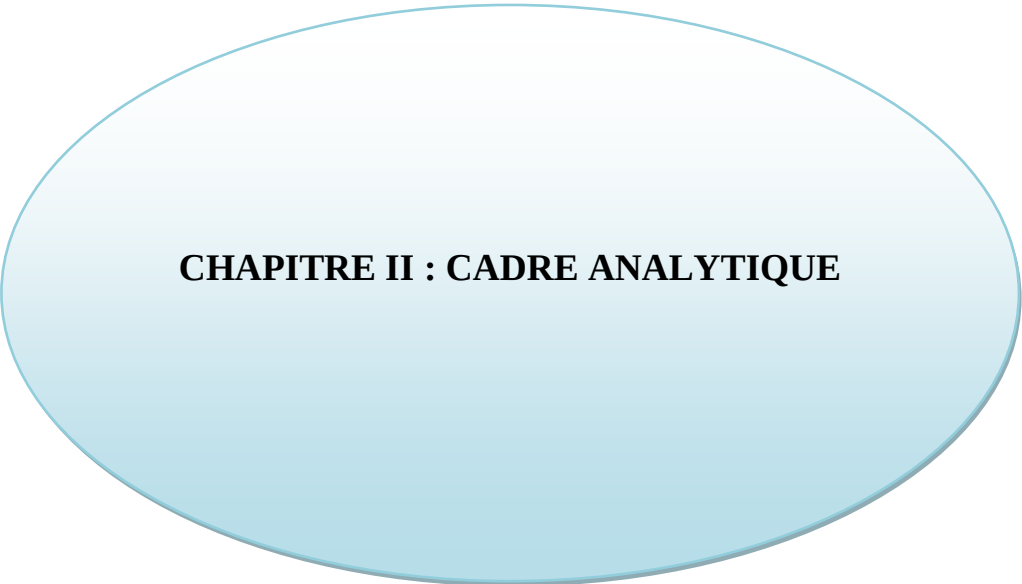
- Ouverture de 3 bureaux de représentation du CO.SE.C, un à Dubaï et 2 en Chine pour assister les opérateurs économiques prospectant dans ces zones.
- La réhabilitation du port de Kaolack pour une valeur de 270.000.000 F ;
- Le financement du système **GAINDE** pour un montant de 1.306.000.000 F ;
- Le financement de la sécurisation du système **GAINDE** pour un montant 54.000.000 F ;
- Le financement de l'autocommutateur de la Direction des Douanes pour 26.000.000 F ;
- L'octroi d'une subvention de 79.000.000 F à Trade Point Sénégal qui a été créée le 07 Avril 1995 ;
- L'octroi d'un prêt de 428.000.000 F à Trade Point Sénégal pour la réalisation du système de dédouanement **ORBUS 2000**.

II. INFOMATION ET FORMATION DES CHARGEURS

- L'Observatoire National des Transports par Mer (**O.N.T.M.**) a pour mission de recueillir et de fournir régulièrement aux chargeurs et donneurs d'ordre, aux opérateurs de transport et aux décideurs politique, des éléments d'information et d'appréciation sur l'exécution du transport de marchandises effectué par voie maritime en fournissant des information sur les flux, leur volume et leur orientation ; les modes de transport utilisés ; les coûts supportés par les marchandises ; les délais d'acheminement des marchandises ; les performances des différentes chaînes de transport utilisées et enfin, la qualité des services offerts par les différents intervenants sous la forme de quatre revues (FRET, MEMENTO STATISTIQUE, NOTE DE CONJONCTURE et NOTE ANNUELLE DE SYNTHESE);
- le CO.SE.C a créé le **Centre d'Information Portuaire de Dakar (I.P.D.)** destiné à faciliter le dédouanement des marchandises et le transit tout en servant de plateforme de discussion entre toutes les parties prenantes au commerce frontalier, mais pour la facilitation de la collaboration entre acteurs en vue de régler les problèmes qui surviennent durant ces opérations. Le C.I.P.D situé au siège du CO.SE.C est dirigé par un Colonel de douanes à la retraite ;
- Le **Centre TRAINMAR** a été créé dans le cadre du programme de formation continue dans le domaine des transports maritimes et des ports, lancé en 1979 par le PNUD et la CNUCED. Le centre a pour mission de promouvoir le secteur maritime, para maritime et portuaire, en améliorant la qualification des cadres et agents de maîtrise impliqués

dans la gestion et l'organisation des activités maritimes du Sénégal et de la sous-région.

- A l'intention des opérateurs économiques du secteur informel, le CO.SE.C organise des séminaires de formation de portée pratique animé en Wolof par des spécialistes sur des thèmes ayant un impact réel sur les activités des opérateurs économiques.



CHAPITRE II : CADRE ANALYTIQUE

Pour atteindre les objectifs de l'institution qui sont notamment un politique de promotion, de protection des intérêts des importateurs et exportateurs du Sénégal et d'apporter une assistance directe et multiforme aux chargeurs ; le Conseil Sénégalais des Chargeurs met en place la délivrance du Bordereau électronique de suivi de Cargaisons.

Celui-ci est aujourd'hui lié à la plateforme de dématérialisation de GAINDE 2000. Ainsi cette plateforme interconnecte la communauté des acteurs portuaires notamment la douane, les transitaires, les banques, COTECNA, ORBUS pour une facilitation des opérations de dédouanement.

Il faut noter que le Bordereau électronique suivi de cargaisons est un document de pré dédouanement nécessaire en qualité de documents joints à la recevabilité de la déclaration en détail.

Il convient de rappeler que la douane a mis à la disposition du COSEC le manifeste afin qu'il puisse contrôler tous les connaissements de savoir ceux qui n'ont pas fait l'objet de BESC ou ceux qui sont exemptés.

Sous ce rapport la plateforme va générer d'avantages de recettes gage d'une meilleure assistance aux chargeurs.

En considération des situations ci-dessus rappelées nous tenterons de répondre à la question :

Quelle est l'effet ou les conséquences de l'inter connectivité de la plateforme BESC de ORBUS et du système GAINDE sur les échanges ?

SECTION I : PRESENTATION ET INTERPRETATION DES RESULTATS

I. PRESENTATION DU BSC

Le Bordereau de Suivi des Cargaisons (BSC), document de facilitation des échanges commerciaux, permet, entre autres, la sûreté et la traçabilité des marchandises à destination du Sénégal, l'élaboration de statistiques fiables sur les coûts de transport pratiqués et les taux réels du marché, à l'intention des chargeurs.

C'est la raison pour laquelle, il est délivré par le Conseil Sénégalais des Chargeurs (CO.SE.C) ou son mandataire, en contrepartie d'une redevance versée par le chargeur.

A cet égard, il constitue un document de recevabilité de la déclaration en douane. Il présente indéniablement des intérêts pour l'ETAT, la douane, le port et les chargeurs.

La redevance susvisée permet aux Conseils des Chargeurs Africains d'accomplir leurs missions originelles de la promotion du transport multimodal et d'assistance multiforme aux chargeurs, dans l'intérêt de l'économie nationale.

L'institution du BSC au niveau des Conseils des Chargeurs, a été vivement recommandée par l'Union des Conseils des Chargeurs Africains (UCCA), une organisation internationale qui regroupe dix-huit (18) Conseils des Chargeurs des pays de l'Afrique de l'Ouest et du Centre.

Il est important de signaler que plusieurs Conseils des Chargeurs facturent le BSC au titre des opérations d'importation et d'exportation.

Au Sénégal, le BSC a été institué par arrêté interministériel n°04350 du 26 mai 2008 au sein du COSEC.

Il est géré à partir d'un logiciel développé avec l'expertise interne et concerne uniquement les marchandises importées par voie maritime, à l'exclusion de certains produits.

Il s'y ajoute que ses tarifs varient entre 15 et 30 euros, soit les moins chers au niveau des Conseils des Chargeurs. En effet, la plupart des pays Africains facturent le BSC à 100 euros.

L'UCCA a désigné en mai 2018 à Douala, en consultant, dont l'expertise est arrivée en matière de transport maritime et de commerce international, en vue de mener une étude sur le rôle du BSC.

En attendant le déploiement de la nouvelle version du GAINDE, le COSEC a mis en place un dispositif de facilitation de la procédure de délivrance du BSC. Il s'agit de :

- La possibilité d'obtenir en ligne et en temps réel le BSC en se connectant sur la plateforme web www.besc-senegal.net qui intègre un moyen de paiement électronique via les cartes bancaires, orange money, wari, poste cash ;
- La mise en place d'un guichet qui accompagne les clients du lundi au vendredi de 07h 30 à 20h avec une permanence aux heures de pause.

1. Procédure d'obtention

La mise en place de cette procédure répond essentiellement à des besoins d'identification, de contrôle, de sûreté, de traçabilité et de prévision des flux de marchandises à destination de la République du Sénégal. Le BSC est un outil moderne de suivi et de gestion du commerce intrant permettant de disposer en temps réel d'informations utiles sur les mouvements de marchandises à destination de Madagascar. La procédure a été conçue pour être la plus simple et la moins contraignante possible. De ce fait, le chargeur ou les transitaires qui sont prestataires de services accomplissent les formalités douanières pour le compte des importateurs et des exportateurs tout en recevant une commission honoraire. Le transitaire se présente à la direction technique et remet le connaissement (également le titre qui est remis par le transporteur maritime, ou son représentant, à l'expéditeur propriétaire de la marchandise, en reconnaissance des marchandises que son navire va transporter) à l'agent technique qui après avoir vérifié ce dernier va procéder comme suit pour renseigner la plateforme afin de lui attribuer un numéro BSC :

a. Informations du voyage (voir annexe II)

Le connaissement maritime servira donc enfin à dédouaner la marchandise au port de destination, d'ailleurs, il s'agit d'un document incontournable dans le processus de dédouanement des cargaisons expédiées par voie maritime. Sur un **BL** notamment, sont consignés un grand nombre d'informations toutes aussi importantes, les unes que les autres, qui prêtent parfois à confusion dans la pratique de tous les jours.

- **Chargeur ou shipper** : est le nom et l'adresse de la personne qui expédie la cargaison. Il peut ou ne pas être le propriétaire ou le fabricant de la cargaison, le transitaire cas des **MBL** ou simplement un commerçant. Il peut également être différent de l'exportateur.
- **Destinataire ou consignee** : est le nom et l'adresse de la personne physique ou morale qui est légalement autorisée à recevoir la cargaison faisant l'objet du BL. Il peut s'agir ou non du propriétaire ou du destinataire de la cargaison, d'une banque, d'un commerçant ou d'un expéditeur, selon le type de BL qui est émis.
- **Personne à notifier ou notify** : est le nom et l'adresse de la personne qui doit être notifiée de l'arrivée de la cargaison à destination. Dépendant du type de BL qui est émis, la personne à notifier pourrait être l'acheteur réel, le destinataire, le transitaire ou un commerçant. En général l'avis d'arrivée doit être envoyé à celui-ci.
- **Numéro de BL ou bill of lading number** : c'est un numéro unique attribué à chaque expédition par la ligne maritime. Il servira de référence pour toutes les requêtes

ultérieures y relatives (information de navigation, information d'arrivée, réclamations...)

- **Lieu de réception ou place of receipt** : c'est l'endroit où la cargaison est remise par l'expéditeur ou son agent au transporteur maritime ou à son agent. Il est très important en ce qui concerne le contrat de transport entre l'expéditeur et la compagnie maritime. Si cette zone est remplie, on suppose que le transporteur a fait le déplacement d'ici vers le port de chargement.
- **Port de chargement ou port of loading** : est l'endroit où le conteneur ou la cargaison est chargé par le transporteur maritime ou l'acconier sur le navire désigné.
- **Navire et numéro de voyage ou vessel and voyage number** : est le nom du navire qui transporte le conteneur ou la cargaison du port de chargement jusqu'au port de déchargement (toujours DAKAR).
- **Port de déchargement ou port of discharge** : est l'endroit où le conteneur ou la cargaison est déchargée par le transporteur maritime.
- **Lieu de livraison ou place of delivery** : est la destination finale du conteneur ou la cargaison. Si cette zone est remplie cela signifie que le transporteur maritime s'est engagé et dans le cadre du BSC ce lieu est toujours le **PAD**.
- **Lieu d'émission ou place of issue** : est le lieu où le BL original est signé et remis (délivré) à l'expéditeur ou à son agent.
- **Date d'émission ou date of issue** : est la date à laquelle le connaissance original est signé est remis à l'expéditeur ou à son agent.

b. Conditionnement :

Ici il est en question pour l'agent BSC de déterminé parmi lequel de ces types de conditionnement (**conteneur, vrac conventionnel, véhicule moins de 5 tonnes ou plus de 5 tonnes**) le chargeur a fait appel. Car pour faire la facturation on se base sur ces deniers. En plus c là où il mentionne :

- **Poids brut ou gross weight** : c'est le poids de la cargaison emballée dans le conteneur ou chargée à bord du navire.
- **Mesures ou measurement** : est le volume de la cargaison qui est emballée.

c. Liste des marchandises associées au conditionnement

Dans cette partie d'abord l'agent BSC avec l'aide de la plateforme choisi le code de la marchandise en question, ensuite il fit la description de cette dernière dans les moindres détails et enfin pour finir, mentionne le pays d'origine.

Une fois que toutes ces étapes énumérées ci-dessus sont faites, l'agent BSC va soumettre cela est automatiquement la plateforme affiche le numéro BSC attribué évidemment qu'il va réécrire sur le connaissement (**Voir annexe III**). Et pour finir le caissier procédera à la facturation (**Voir annexe IV**) et le transitaire aura comme gage la facture pour prouver avoir fait l'objet d'obtention d'un numéro BSC.

d. Condition de paiement

Il existe deux condition de procédure de paiement celle dite normale et celle dite exceptionnelle ou procédure de régularisation.

- Procédure normale : elle est basée sur le réseau des marchandises du COSEC. Pour toute cargaison destinée au Sénégal les chargeurs ou leurs marchandises, les transporteurs ou leurs représentants sont tenus d'établir et de faire valider par le COSEC ou son mandataire un BESC.
- Procédure exceptionnelle ou de régulation : il s'agit d'une procédure qui permet de corriger les défaillances de la première au cas où une marchandise à destination ou en transit est débarquée au port du transit pour le post-acheminement sans avoir établi le BESC au départ ; il est procédé à la régularisation auprès des guichets du COSEC aujourd'hui regroupés à la direction générale dans le cadre de la dématérialisation.

L'importateur ou son mandataire se présente au guichet avec une copie du connaissement en vue d'accomplir les autres formalités. Maintenant il se connecte sur la plateforme d'ORBUS où il procède à une ouverture de dossier puis scanne le BL, la facture fret, la déclaration préalable à l'importation qu'il joint à la requête soumise dans ORBUS et à la fin il lui sera attribué un numéro qui permettra à l'agent BESC de procéder à la vérification des documents puis de valider une fois que tout est conforme.

e. Mode de paiement :

Il s'agit ici d'un paiement avant livraison des marchandises. L'importateur est tenu de payer avant l'enlèvement de la marchandise. Dans son souci de moderniser le BESC, un compte est

ouvert par chaque chargeur auprès de l'agent comptable puis fait un dépôt de sa convenance. Après chaque BESC établie son compte se voit débité du montant couvert par le ce dernier.

f. Tableau des tarifications

Conditionnement par type de Cargaison	MONTANT
Conteneur 20'	10 000 F CFA
Conteneur 40'	20 000 F CFA
Véhicule moins de 5 Tonnes	10 000 F CFA
Véhicule plus de 5 Tonnes	20 000 F CFA
Vrac et conventionnels (300 tonnes max par BESC)	32 500 F CFA

Depuis le 1^{ER} janvier 2010, une TVA de 18% est appliquée aux BESC sauf pour ceux qui sont exonérés et exemptés.

En application de la loi 87-13 du 24 février 1987, une liste des marchandises, matériels et produits a été exonérée (**voir annexe V**)

- Tout produit, effets et matériels destinés à une administration publique et dont le transit est effectué par un service de transit administratif.
- Couronnes mortuaires et autres objets (croix, fleurs, motifs, palmes...) destiné à la décoration des tombes de personnes étrangères inhumées au Sénégal, importés en dehors de toute idée commerciale.
- Dépouilles mortelles et accessoires
- Appareils orthopédiques destinés aux mutilés de guerre, aux centres d'appareillage ;
- Dons aides à caractère culturel et social, notamment l'aide alimentaire, destinés à l'Etat et tous les organismes de bienfaisance comme la croix rouge.

2. Mesures mises en place

Etant conscient que le transport maritime occupe 98% du trafic mondial de marchandises. Le COSEC, les autorités sénégalais, les opérateurs économiques et la douane plaident pour la mondialisation et la compétitivité de l'économie nationale à travers l'inclusion du Bordereau électronique de suivi de cargaisons dans le système GAINDE 2000.

Dans ce contexte de dématérialisation intégral des procédures de pré dédouanement à travers la plateforme de GAINDE 2000 qui a pour mission d'accompagner les administrations dans la mise en œuvre de plateforme dématérialisée, l'implantation de guichet unique tout en vous proposant un ensemble de solutions et d'applications permettant de sécuriser et d'authentifier vos transactions électroniques.

Le Conseil Sénégalais des Chargeurs pour sa part intervient par la vente et la délivrance du Bordereau électronique suivi de cargaison aux clients, une composantes des outils de documents de pré dédouanement qui retrace la trajectoire du navire et de sa cargaison du port d'embarquement jusqu'au port de débarquement.

Dans le cadre du suivi des cargaisons maritimes et du contrôle des coûts de transport, il est institué un bordereau de suivi de cargaisons. Pour toute cargaison en provenance ou en destination du Sénégal, le chargeur ou son mandataire est tenu d'établir et de faire valider, par le Conseil Sénégalais des Chargeurs un bordereau de suivi de cargaisons. Chaque connaissance maritime ou document de transport multimodal doit être couvert au minimum par un BESC.

Les formulaires du BESC doivent être acquis auprès du COSEC ou son mandataire dans les ports d'embarquements. La procédure de validation par le Conseil Sénégalais des Chargeurs n'habilite nullement ce dernier à imposer un changement de navire ou de transporteur.

Le BESC est une pièce obligatoire pour la recevabilité de la déclaration en détail. Les conseils des chargeurs ont été créés, sur la recommandation de la CNUCED, afin de résoudre le problème de déséquilibre qui ont caractérisé et qui continuent de caractériser les échanges commerciaux. Il faut rappeler que pendant longtemps, le fret généré par notre commerce extérieur était transporté par les armements des pays du Nord. Cette situation a toujours eu pour corollaire la fixation unilatérale des taux de fret de la part de ces derniers.

Cet outil est aujourd'hui lié à la plateforme de dématérialisation de GAINDE 2000. Ainsi cette plateforme interconnecte la communauté des acteurs portuaires notamment la douane, les transitaires, les banques et ORBUS pour une facilitation des opérations de dédouanement. Il faut noter que le BSC est un document de pré dédouanement nécessaire en qualité de documents joints à la recevabilité de la déclaration en détail. Il convient de rappeler que la douane a mis à la disposition du CO.SE.C le manifeste afin qu'il puisse contrôler tous les connaissements et de savoir ceux qui ont fait l'objet de BSC.

Par contre, avec toutes ses mesures ci-dessus prises par les autorités pour que les importateurs fait l'objet du BSC, certains agents de la douane magouillent avec les transitaire et acceptent la recevabilité sans pour autant que le connaissement soit recouvert de BSC. En effet, sachant le poids de al douane dans des pays sous développés comme le Sénégal qui vivent essentiellement des taxes douanières, le CO.SE.C se retourne vers les compagnies maritimes (**voir annexe VI**) qui ne vont pas délivrer la marchandise sans avoir la certitude que le connaissement à fait l'objet du BSC. Sinon ils vont payer des pénalités.

II. INTERPRETATION DES RESULTATS SUR LE TERRAIN

Le Bordereau de Suivi de Cargaison a été largement adopté par les conseils de chargeurs membres de l'UCCA désireux de se conformer aux recommandations de ladite organisation allant dans ce sens. Leur adhésion a été un long processus, dans lequel le Sénégal s'est engagé en novembre 2008, avec l'avantage de profiter de l'expérience de ses précurseurs qui sont à un niveau très avancé. Comme son nom l'indique, le BESC est un document plus complet que l'offre de cargaison car il permet de suivre la cargaison depuis le port d'embarquement jusqu'au port de débarquement sans aucune interférence sur le choix du navire contrairement à l'offre de cargaison qui faisait obligation de charger sur un navire de tel ou de tel autre armement. Il permet également de faire un suivi aisé de l'évolution des taux de fret appliqués par les armements et d'avoir des renseignements qui ne figurent pas sur les connaissements comme par exemple :

- Identification précise de la marchandise ainsi que sa valeur ;
- Les frais de terminal ;
- Les autres frais connexes comme les honoraires.

Pour toutes ces organisations, le BSC est devenu un outil de travail, mais également une source supplémentaire de fonds. Car il permet de dresser un tableau fiable de l'évolution des

taux de fret pour les principales catégories de marchandises à destination des pays qui l'utilisent. Il permet aussi de déceler des situations d'entente ou de pratique concertée susceptibles de générer une restriction ou une élimination de la concurrence effective ou potentielle sur le marché des transports maritimes à destination du Sénégal.

Le BESC permet également de signaler toute pratique tarifaire discriminatoire à l'endroit de tout chargeur étranger expédiant des cargaisons vers les pays membres de l'UCCA. En exigeant l'indication du taux de fret, le BESC permet de contrer un éventuel abus de position dominante, en sachant précisément qui transporte quoi et à quel prix. Ainsi, le conseil des chargeurs et les chargeurs sont même de connaître les armements ou les groupes d'armements qui pratiquent les taux de fret les plus bas ce qui leur permettra de choisir le transporteur qui leur offre les conditions les plus favorables.

Ce document d'utilisation simple et de circulation rapide va également être un outil d'informations fiables intégrant tout circuit emprunté par la marchandise avec la clé des données statistiques utiles au secteur économique lié aux transports maritimes. En clair, le BESC est l'instrument idéal pour que les conseils des chargeurs reviennent à l'orthodoxie de leurs missions, à savoir l'assistance aux chargeurs et la maîtrise des taux de fret. Mais au-delà de cet aspect, le BESC procure des ressources additionnelles importantes aux conseils des chargeurs, entraînant une plus grande autonomie financière. Cette autonomie engendre indubitablement une plus grande capacité à encadrer les chargeurs et à satisfaire convenablement toutes les missions qui leur sont dévolues. Tous ces avantages du BESC devraient alors inciter les conseils de chargeurs à améliorer son organisation.

Pour dématérialiser des procédures du commerce extérieur GAINDE 2000 le système informatique douanier national change de nom et de capacité. La présentation de ce nouveau système de généralisation de l'outil informatique pour toutes les procédures douanières ainsi un système informatique douanier. Il nécessite la présentation ou le processus suivant : le manifeste GAINDE et les opérations de dédouanement.

Les technologies de l'information et de la communication ont créé le système d'information anticipée sur les marchandises et par ce système il est possible de :

- Suivre la progression des marchandises ;
- Connaître la position des marchandises ;

- Diffuser les informations relatives aux marchandises, à l'ensemble des acteurs (port, consignataires, manutentionnaires, destinataires, commissionnaires en douane agréé...)
- **Déclaration par anticipation** dès que le port de destination est de Dakar les informations attachées aux marchandises sont disponibles pour permettre aux commissionnaires agréés d'entamer les procédures de dédouanement.

1. Pour le chargeur :

Actuellement, il règne une certaine opacité dans les prix pratiqués par les armements. Par le biais du BESC, le chargeur peut être informé de la discordance entre le coût de transport qu'il paie et les taux réels du marché et effectuer ainsi des choix éclairés sur le navire transporteur.

Le BESC est parfois considéré comme une entrave au libéralisme par certains opérateurs des pays du Nord. Bien au contraire, comme l'ont prouvé les conseils des chargeurs qui appliquent déjà le système. Le libéralisme sur le marché des transports maritimes n'exclut point la possibilité pour les Etats d'encadrer lesdits marchés.

Cet encadrement existe aux USA (Shipping Act) et dans beaucoup de pays européens, afin d'enrayer certaines pratiques ou tentatives de pratiques déloyales qui peuvent nuire aux intérêts des opérateurs nationaux. Ainsi, le BESC est en conformité avec l'esprit de l'Organisation Mondiale du Commerce.

Le BESC permet une livraison rapide des marchandises grâce à la transmission électronique (mail) du contenu du BESC au conseil des chargeurs par son mandataire au port d'embarquement. Cette transmission rapide permet aux parties de disposer largement de temps avant l'arrivée des marchandises d'avoir toutes les informations pour le dédouanement.

2. Pour le Conseil des chargeurs

Pour le BESC, le conseil des chargeurs ne sont plus désarmés aux agissements des compagnies de navigation. Il permet, en outre, d'instaurer une réglementation plus en phase avec les évolutions du secteur maritime.

Contrairement à l'ancien système de répartition des cargaisons maritimes, le chargeur a le libre choix du navire qui doit transporter sa cargaison, aucune cargaison ne pèse donc sur lui. Tout au contraire, il en tire de nombreux avantages dont les plus importants sont les

informations sur le trafic, les différentes composantes du fret et les différents intervenants de la chaîne de transport.

Le BESC permet de dresser un tableau fiable de l'évolution des taux de fret pour les principales catégories de marchandises à destination du Sénégal. Par ricochet, il permet de déceler des situations d'entente ou de pratique concertée susceptibles de générer une restriction ou une élimination de la concurrence effective ou potentielle sur le marché des transports maritimes à destination du Sénégal.

Il permet également de signaler toute pratique tarifaire discriminatoire à l'encontre de tout chargeur étranger expédiant des cargaisons vers le Sénégal. En exigeant l'indication du taux de fret, le BESC permet de contrer un éventuel abus de position dominante, en sachant précisément qui transporte quoi et à quel prix. Ainsi, le conseil des chargeurs et les chargeurs sont à même de connaître les armements ou les groupes d'armements qui pratiquent les taux de fret les plus bas ; ce qui leur permettra de choisir le transporteur qui leur offre les conditions les favorables.

Ce document d'utilisation simple et de circulation rapide va également être un outil d'informations fiables intégrant tout le circuit emprunté par la marchandise avec à la clé des données statistiques utiles au secteur économique lié aux transports maritimes du Sénégal.

3. Pour la douane

Il permet à la douane sénégalaise de faire :

- Un contrôle facile des taux de fret réellement payés ;
- Une information exacte sur la valeur de la marchandise ;
- Une identification précise des marchandises soumises à des spécifications ;
- Un test de cohérence pour la douane ;
- Un ciblage des pays de provenance pour l'analyse de risque.

4. Pour le port

Ce système permet l'amélioration de l'occupation des terres pleins, des magasins et parcs à conteneurs du port grâce à la livraison rapide des marchandises. Donc on peut admettre qu'il participe au désencombrement portuaire. En effet, le BESC présente de nombreux avantages pour les différents intervenants de la chaîne de transport et repose sur une procédure

relativement simple. Depuis 1995, avec la suppression du système de répartition des cargaisons, les conseils de chargeurs de la sous région n'ont plus la maîtrise de l'évolution des taux de fret. Ainsi, les chargeurs ont une idée peu éclairée sur les taux de fret appliqués sur les différentes ranges. Il s'ensuit des abus de la part des grands armements qui desservent la région, ceux-ci faisant évoluer les taux de fret au gré de leur humeur. La conséquence majeure de cette instabilité organisée est de priver les opérateurs économiques la possibilité de calculer leur marge bénéficiaire sur une base certaine.

Durant notre stage au sein du CO.SE.C plus précisément à la cellule Bordereau du suivi de cargaisons du 01 au 31 avril, nous avons eu à formuler un questionnaire à l'endroit des agents techniques et les transitaires qui sont les mandataires des chargeurs.

Question 1 : Que pensez-vous de la qualité du système informatisé BESC et GAINDE ?

Pour certains cela est un très bon outil de travail car avant toutes les déclarations se faisaient manuellement alors qu'aujourd'hui avec le GAINDE et le BSC on gagne en matière de temps. Et pour d'autre qui ont choisit la deuxième réponse trouvent le système GAINDE bénéfique mais critiquent le fait qu'il y a trop de défaillances lors de son utilisation.

Question 2 : Selon vous le système BES devrait-il être revu ?

Les personnes qui ont répondu "Oui" mettent l'accent sur le fait que le système BESC a de petites imperfections qui seraient bien de restructurer, afin que ce système soit plus flexible et mieux maniable par les usagers. Les personnes qui ont répondu "Non", pensent que le système est un très bon instrument. Le problème qui se pose c'est que les usagers sont en déphasage avec la technologie et se plaignent de celui-ci sans pourtant avoir une connaissance parfaite de son utilisation. C'est pourquoi, il serait opportun qu'il soit organisé un peu plus fréquemment des séminaires pour que les transitaires et partie intéressée puissent mieux le maîtriser.

Question 3 : Pensez-vous que les agents de douane effectuent correctement leur travail ?

A l'unanimité les agents affirment que les agents de douane n'effectuent pas bien leur travail. Ils expliquent cela dans le fait qu'ils sont pour la plupart du temps en retard à leur lieu de travail, ce qui fait que les couloirs du môle 2 et 8 sont souvent occupés entièrement par les transitaires qui attendent leur arrivée. De plus, pour effectuer les visites ils prennent tout leur

temps avant d'y aller et certains d'entre eux sont corrompu en ce sens qu'ils demandent souvent des pots de vins ce qui fait preuve d'un manque éthique.

Question 4 : Comment trouvez-vous la tarification du BSC ?

100% maintiennent que les droits et taxes coûtent moins chers comparé aux autres pays de la sous région tels que la Côte d'ivoire et le Mali.

Question 5 : Selon vous, ces coûts devraient-ils être revus à la baisse davantage ?

Dans cette question les avis sont partagés car certains soutiennent que les tarifs doivent être revus à la baisse car les importateurs se plaignent des taxes supplémentaires. Le fait de les diminuer pourrait permettre d'accroître davantage l'évolution des importations. Par contre, d'autres pensent que bien on doit les laisser car pour un pays comme le Sénégal dont les recettes douanières contribuent fortement à l'économie, le fait de baisser ces tarifs pourrait avoir un impact sur le fonctionnement du CO.SE.C et inévitablement sur l'économie du pays.

Question 6 : Pensez-vous que le nombre d'agent est suffisant ?

Ils affirment que le personnel est insuffisant vu le nombre de demande d'obtention du numéro de BSC. Et pour prouver cela il met l'accent sur le nombre de transitaires qui sont toujours en attente pour que le l'agent technique termine de renseigner la plateforme.

SECTION II : ANALYSE SWOT ET RECOMMANDATION

I ANALYSE SWOT

Chaque entreprise évolue dans un environnement qui est susceptible d'influencer positivement ou de perturber ces activités. Dans l'analyse de l'environnement de l'entreprise plusieurs critères sont à prendre en compte afin de cerner les forces, faiblesses, opportunités et menaces. L'analyse de ces résultats doit inciter de base aux décisions des autorités compétentes. Cela permettra aux décideurs de fonder leurs conclusions sur des bases solides, ce qui ne manquera pas de concourir au développement rapide durable et harmonieux de l'entreprise. Toutes les informations en rapport avec notre travail ont été recueillies en collaboration avec tous les responsables (agent technique BSC, transitaires, le colonel en retraite Monsieur Jean Baptiste DIOUF) qui interviennent dans le système durant mon stage

en avril 2021. Cependant la réussite ne dépend uniquement du personnel du CO.SE.C, mais de toute personne intéressée par le transport maritime au Sénégal.

FORCES	FAIBLESSES
- Assistance aux chargeurs - Intégration dans le système douanier - Une ancienneté dans le milieu - Un climat d'entente avec les agents - Maitrise des taux de fret - Optimisation de fiabilité des statistiques - Collaboration avec la douane - BSC un document de recevabilité - Un dispositif réglementaire (arrêté)	- Manque de personnel - Matériel informatique au déphasage - Débit de la connexion wifi faible - Sa mission reste inconnue - Des retards et absences répétitifs - Non respect des heures de descente - Manque d'une politique de formation - Connaissance superficielle des textes - Une formation inadéquate des agents - Manque de motivation
OPPORTUNITES	MENACES
- Dématérialisation du système - Stabilité économique pour accomplir sa mission - Aménagement d'autres bureaux au port - Monopole du CO.SE.C sur le BSC	- Manque de rigueur - Les transitaires qui offrent des pots de vin aux douaniers - Les lobbys des armateurs

Source : une enquête que j'ai menée auprès des acteurs

II RECOMMANDATION

Dans l'espoir de vouloir remédier aux difficultés de cette entreprise, nous nous proposons d'apporter des solutions. Après avoir examiné les limites du système nous allons dans cette partie proposer des solutions aux problèmes rencontrés par le CO.SE.C dans la mise en exploitation de son outil dans la plateforme de dématérialisation des procédures de dédouanement et dans l'optimisation des recettes générées par la plateforme.

Cependant, aux vues de ces nombreuses difficultés rencontrées par le CO.SE.C, il serait important de reconnaître que, le fort de cette institution n'est pas seulement la qualité de son

assistance, ni de son dispositif performant ; mais c'est surtout la qualité de ses ressources humaines qui, quel que soit la situation, leurs niveaux d'expériences, leurs compétences sur le domaine et leurs ambitions les aident à s'en sortir pour l'intérêt de l'institution. De ce fait, les solutions que nous proposons sont relatives aux problèmes rencontrés dans l'exploitation du bordereau électronique de suivi de cargaisons.

- ✓ Recruter du personnel compétent et qualifié dans ce domaine bien précis afin d'élargir et renforcer les activités de l'entreprise car le fait d'apporter une main d'œuvre jeune donnera une valeur ajoutée à l'entreprise ;
- ✓ Acheter du matériel de travail performant pour se mettre au diapason des techniques de l'information et de la communication (TIC) car de nos jours pour être compétitif il faut avoir un matériel de très bonne qualité ce qui va permettre l'accélération du travail ;
- ✓ Revoir la facturation des connaissements où figurent plusieurs véhicules qui sont superposés. Pour ce cas de figure le CO.SE.C doit faire de sorte que la facturation se fasse en fonction du nombre de châssis qui figure sur le connaissement ;
- ✓ Renforcer le lien avec la douane de leur doter une application qui permettra à la douane de vérifier si le connaissement a fait l'objet d'avoir un numéro BSC ou pas comme on en a fait avec les compagnies car le document est un élément de recevabilité pour pouvoir dédouaner ;
- ✓ Lors des traitements et contrôle de conformité, il faudrait que les agents soient un peu plus vigilants pour éviter au maximum les erreurs dû au manque d'inattention ;
- ✓ Il faudrait qu'on améliore le système informatique GAINDE car jusqu'à ce jour plusieurs techniciens se plaignent de celui-ci et aussi qu'on puisse organiser des séminaires et ateliers fréquemment, qui permettraient d'avoir une bonne maîtrise de ce système ;
- ✓ Organiser fréquemment des séminaires de formation pour remettre à niveau les employés et si possible offrir des bourses à certains employés pour qu'ils puissent se former dans les instituts spécialisés afin d'être régulièrement informés sur l'actualité ce qui pourrait renforcer leurs compétences ;
- ✓ L'administration des douanes devrait mettre en place un organisme qui va s'occuper de la corruption dans l'enceinte portuaire afin que les pratiques de pot de vin puissent prendre fin ;

- ✓ Aménagement d'un nouveau bureau au port avec une salle d'attente bien équipé climatisation, télévision et connexion internet pour accélérer la cadence du travail et de mettre les transitaires à l'aise ;
- ✓ Afin d'améliorer l'image et de mieux faire connaître l'entreprise, il serait souhaitable d'adopter une politique de publicité pour faire en sorte que l'entreprise soit mieux connue du public ;
- ✓ Le respect et le suivi du règlement intérieur dans la société serait d'un grand apport car il va permettre de restructurer le fonctionnement de l'entreprise (heures de travail, le statut de chaque intervenants...) qui souffre de plusieurs maux tels que les retards, les absences répétitifs non justifiés etc. il serait aussi souhaitable que ce règlement intérieur soit respecté soigneusement ce qui permettra à l'entreprise d'améliorer sa productivité ;
- ✓ Essayer de comparer les services que la concurrence (office ivoirien des chargeurs) offre pour pouvoir déceler les défaillances de la structure car c'est à travers les concurrents qu'on peut voir les manquements et dans une certaine mesure essayer d'améliorer les nôtres ;
- ✓ Revoir la rémunération du personnel et leur offrir des primes et d'autres avantages pour donner la motivation aux employés afin qu'ils puissent se sentir satisfaits, protégés et fiers de la place qu'ils occupent dans l'entreprise ;
- ✓ Le service qui s'occupe du personnel doit être un peu plus à l'écoute des préoccupations des techniciens afin de cerner les difficultés que les employés rencontrent ;
- ✓ On devrait donner la possibilité aux employés de pouvoir mieux exprimer leurs préoccupations. Pour ce fait, la création d'une boîte à lettres, un lien où les employés pourront exprimer leurs préoccupations de façon anonyme serait souhaitable pour que la communication soit effective dans la société ;

CONCLUSION

Le bordereau électronique de suivi des cargaisons communément appelé BESC est un outil fiable et performant qui permet la facilitation des procédures de dédouanement. Au regard des avantages de cet instrument de suivi des cargaisons, les conseils des chargeurs doivent se doter d'un outil pour leur organisation ce qui est l'objectif recherché par l'UCCA. Le bordereau électronique de suivi des cargaisons n'est pas aujourd'hui à l'abri d'attaques. Dans la plupart des pays qui l'appliquent, la mise en place n'a pas été facile, malgré les arguments qui militent en sa faveur. Au Sénégal par exemple, il a fallu plusieurs séances de négociation avant de convaincre pour la légalité et les opportunités du BESC. Selon les organisations professionnelles, le BESC n'est que l'instrument destiné à l'instauration d'une taxe supplémentaire alourdissant le coût de la marchandise. Pour la direction générale du CO.SE.C une vaste campagne de communication et de sensibilisation sur les électroniques de suivi de cargaisons a été lancée et c'est ce qui a permis de renverser la tendance et de rallier les opérateurs à l'idée de l'introduction du BESC. Ce dernier permet de dresser un tableau fiable de l'évolution des taux de fret pour les principales catégories de marchandises à destination des pays qui l'utilisent. Par ricochet, il permet de déceler des situations d'entente ou de pratique constatées susceptibles de générer une restriction ou une élimination de la concurrence effective ou potentielle sur le marché des transports maritimes à destination du Sénégal. Il faut néanmoins noter grâce aux stratégies mise en place par la direction générale et par la direction technique du Conseil Sénégalais des Chargeurs ont permis de doubler voire tripler les recettes et à donner une santé financière au CO.SE.C ce qui lui facilitera l'accomplissement de sa mission d'assistance aux chargeurs. La direction générale et celle technique ont une réelle volonté de garder le cap atteint du point de vue recette au courant des années passées. Au regard des nombreuses rencontres qui ont pour objet l'optimisation des recettes et de l'amélioration de l'utilisation de la plateforme par nos clients.

BIBLIOGRAPHIE

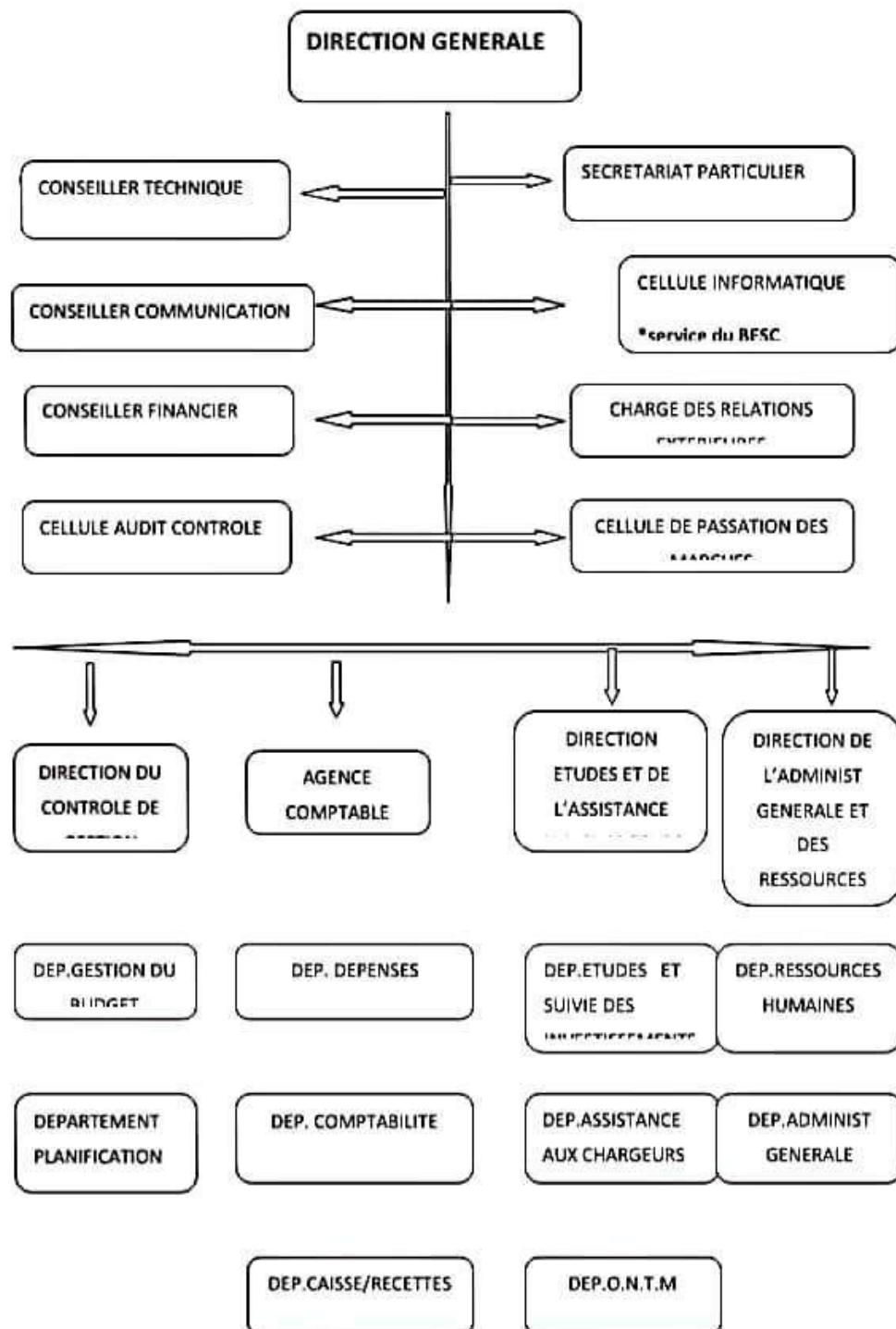
- Répertoire de texte de loi sur le transport maritime au Centre de documentation du CO.SE.C
- Mémento de statistiques 2018 d'Observatoire National des Transports par Mer (ONTM)

WEBOGRAPHIE

- www.cosec.sn
- www.besc-senegal.net
- www.gainde2000.sn
- www.guide-portuaire-senegal.com

ANNEXES

ANNEXE I



ANNEXE II

RECAPITULATION DES DONNEES SAISIES

INFORMATIONS VOYAGE

Chargeur : I W BARTH CO GMBH

Consignataire : SARL SOCIETE AFRICAINE DE BOIS

Notifié : SARL SOCIETE AFRICAINE DE BOIS

N° Connaissance : ARKHAM000012315

Lieu livraison : DAKAR

Place Emission : DOUALA Date Emission : 09/07/2021

Incoterm : CFR

Date Départ Navire : 09/07/2021

Navire : AUTRE Armement : 20210709

Port Origine : HAMBURG

Port Déchargement : DAKAR

CONDITIONNEMENTS & DETAILS MARCHANDISES

Liste des Conditionnements

Condil.	Qte	Vol	Poids	Prix
CONTENEUR 40 PIEDS	5	1	24000	100 000

Liste des Marchandises

Marchandise	Nbre	Emballage	Pays
- Autres	1	AUTRE	ALLEMAGNE

FRET

Code Devise : USD BAF : 0

Taux Devise : 500 CAF : 0

Montant Fret : 0 AUTRES : 0

ANNEXE III

Page C

ANNEXE IV



FACTURE BSC N° : 0440586



F.W BARTH CO GMBH

N° Connaissance : ARKHAM0000012316

Date Règlement 09/07/2021

Prénom : SAB(SOCIETE AFICAINE DE BOIS)

Nom : SAB(SOCIETE AFICAINE DE BOIS)

Adresse : DAKAR/SENEGAL

Téléphone :

Désignation	Volume	Tonnage	Nombre	Prix	Montant HTVA
CONTENEUR 40 PIEDS	1	24 850	5	20 000	100 000

Montant HT = 100 000

Montant TVA = 18 000

Montant TTC = 118 000

*Délivrance du BSC en temps réel à partir du portail web
www.besc-senegal.net*

N° NINEA COSEC : 0000952332U2

**VEUILLEZ RENSEIGNER LE NUMERO DE BSC CORRESPONDANT DANS ORBUS POUR COMPLETER VOTRE
PROCEDURE DE DEDOUANEMENT.**

ANNEXE V

**LISTE DES PRODUITS, MARCHANDISES, OBJETS ET EFFETS DIVERS
EXEMPTES DU BORDEREAU DE SUIVI DES CARGAISONS (BSC)**

- 1 - tous les produits à l'exportation ;
- 2 - tous effets, produits et matériels destinés à une Administration publique et dont le transit est effectué par un service de transit administratif ;
- 3 - couronnes mortuaires et autres objets (croix, fleurs, motifs, palmes, notamment...) destinés à la décoration des tombes des personnes étrangères inhumées au Sénégal, importées en dehors de toute idée commerciale ;
- 4 - dépouilles mortelles et accessoires ;
- 5 - appareils orthopédiques destinés aux mutilés de guerre aux Centres d'appareillage ;
- 6 - dons et aides à caractère culturel et social, notamment, l'aide alimentaire, destinés à l'Etat et à tous organismes de bienfaisance comme par exemple la Croix - Rouge ;
- 7 - matières et objets nécessaires à l'entretien et à l'exploitation des câbles sous-marins de l'Etat, expédiés directement aux Départements ministériels intéressés ;
- 8 - les médicaments ;
- 9 - produits insecticides et matériels spécialisés spécifiques à la lutte anti - acridienne et anti - aviaire ;
- 10 - insecticides et produits chimiques à usage d'insecticides importés par le Service de la santé et spécifiquement destinés à la lutte contre les grandes endémies ;
- 11 - les marchandises transbordées ou en transit pour une destination finale hors du Sénégal ;
- 12 - les marchandises, produits et matériels importés par les entreprises bénéficiaires d'un régime fiscal stabilisé en cours ;
- 13 - les marchandises et produits importés par les entreprises agréées à la Zone franche industrielle (ZFI), à l'Entreprise franche d'Exportation (EFE) et aux Points francs (PF) pour la fabrication de produits finis destinés à la réexportation ;
- 14 - les effets et objets en cours d'usage composant le mobilier personnel des étrangers autorisés à s'établir, à demeurer au Sénégal ou des sénégalais qui rentrent définitivement dans leur pays ;
- 15 - les marchandises, produits et matériels importés dans le cadre de dons ou acquis à l'aide de subventions extérieures et destinés à l'Etat ou à des projets de développement ;
- 16 - les objets destinés aux collections des établissements scientifiques, des musées et des bibliothèques nationales.



Scanné avec CamScanner

ANNEXE VI

REPUBLIQUE DU SENEGAL
CONSEIL SENEGALAIS
DES CHARGEURS



N° : **0000323** / COSEC

Dakar, le **28 JUIL 2019**

LE DIRECTEUR GENERAL

CIRCULAIRE

Dans le cadre de l'application de la réglementation concernant la couverture par un Bordereau de Suivi des Cargaisons (BSC) pour toute cargaison à destination du Sénégal, je porte à votre connaissance qu'à partir du **1^{er} Août 2019**, la procédure ci-dessous entrera en vigueur :

- la ligne maritime doit exiger au port d'embarquement le numéro de BSC à l'émission du connaissement original. Ce numéro doit figurer sur le connaissement original ;
- le client doit valider le numéro de BSC figurant sur le connaissement auprès des services techniques du COSEC au plus tard à l'arrivée du navire ;
- l'agent maritime doit s'assurer de l'authenticité du numéro de BSC figurant sur le connaissement à la délivrance du Bon à Délivrer Compagnie. La plateforme de gestion du BSC mis à la disposition des agents maritimes facilitera le contrôle ;
- l'application de la pénalité ne concerne que les BSC régularisés après l'arrivée du navire.

Nous comptons sur vous pour une large diffusion de la nouvelle procédure auprès de vos agents dans les ports du monde entier.

Destinataires :

- SACS (Syndicat des Armateurs en Conteneur du Sénégal)
- CMA CGM
- MAERSK
- GRIMALDI
- AGMTCO
- DIAMOND SHIPPING
- SOCOPAO BOLLORE
- MSC
- ITS
- SNTT
- DIAMOND SHIPPING



Pour le Directeur général
le Directeur technique
Abdoulaye THIAM

TABLE DES MATIERES

DEDICACE.....	II
REMERCIEMENT	III
SOMMAIRE	IV
LISTE DES ABREVIATIONS	V
FICHE SIGNALETIQUE	VI
RESUME.....	VII
ABSTRACT	VIII
INTRODUCTION.....	1
CHAPITRE 1 : CADRE DE L’ETUDE	3
SECTION 1 : PRESENTATION DU CO.SE.C	5
I HISTORIQUE	5
II ORGANISATION DE L’ENTREPRISE	6
SECTION 2 : ACTIVITES DU CO.SE.C.....	10
I PROMOTION ET ASSISTANCE AUX CHARGEURS	11
II INFORMATION ET FORMATION DES CHARGEURS	12
CHAPITRE 2 : CADRE ANALYTIQUE.....	13
SECTION 1 : PRESENTATION ET INTERPRETATION DES RESULTATS	14
I PRESENTATION DU BSC.....	14
1. Procédure d’obtention	15
2. Mesures mises en place	20
II INTERPRETATION DES RESULTATS SUR LE TERRAIN.....	21
1. Pour le chargeur	23
2. Pour le conseil des chargeurs	23
3. Pour la douane	24
4. Pour le port	24

SECTION 2 : ANALYSE SWOT ET RECOMMANDATION	26
I ANALYSE SWOT.....	26
II RECOMMANDATION.....	27
CONCLUSION	30
BIBLIOGRAPHIE	31
WEBOGRAPHIE.....	31
ANNEXES	32
TABLE DES MATIERE.....	33