

## TOUT SUR L'OMAOOC

L'OMAOOC est le seul organisme inter-gouvernemental sous-régional ayant pour vocation la fourniture d'une plate forme de coopération dans le domaine du transport maritime et du transport en transit. Son objectif est de servir de guichet unique à la communauté régionale et internationale sur toutes les questions maritimes à caractère régional. Il s'agit notamment des questions portant sur la rentabilité de l'offre et de la demande de services maritimes dans la sous-région ainsi que des questions liées à la sécurité maritime et à la protection de l'environnement.

Le but de l'OMAOOC est de réaliser une intégration sectorielle sous-régionale dans le domaine du transport maritime et du transport en transit, en appui aux plans généraux d'intégration économique existant déjà dans le cadre de la CEDEAO/UEMOA et de la CEMAC, ainsi qu'au projet d'Union Africaine qui constitue, à n'en point douter, l'ultime étape en matière d'intégration régionale, au niveau de l'Afrique.

L'OMAOOC est une organisation établie à un niveau ministériel. Elle dispose d'un Secrétariat Général basé à Abidjan et compte trois (3) Organes Spécialisés, à savoir : l'Association des Gestion des Ports de l'Afrique de l'Ouest et du Centre (AGPAOC), basée à Lagos, l'Union des Conseils des Chargeurs Africains (UCCA), basée à Douala, l'Association des Armements Africains (3A), ainsi que deux Académies Régionales basées à Abidjan et Accra.

L'actuel bureau des Ministres de l'OMAOOC est composé comme suit :

- Président : **République Fédérale du Nigeria**
- 1<sup>er</sup> Vice-Président : **République d'Angola**
- 2<sup>ème</sup> Vice-Président : **République du Sénégal**
- Rapporteur : **Burkina Faso**
- Président de la Commission chargée de la Sécurité maritime et protection de l'environnement : **République Congolaise**
- Président de la Commission chargée des pays sans littoral : **République du Mali**
- Président de la Commission chargée des Transports Maritimes, Ports et du Transport Multimodal : **République du Gabon**

Au nombre des projets en cours d'exécution au niveau de l'OMAOOC figurent : la facilitation de la création d'une compagnie sous-régionale de cabotage maritime et l'élaboration d'une politique d'accompagnement relative au cabotage maritime ; la recherche de solutions aux problèmes de commerce et transport en transit avec un accent particulier sur le cas des pays sans littoral ; la mise en œuvre du Mémoire d'Entente sur le Contrôle des Navires par l'Etat du Port en vue de l'inspection coordonnée des navires dans la sous-région, sans oublier l'établissement du Secrétariat et du Centre d'Information et de Communication; une étude de faisabilité en vue de la mise en place d'un réseau sous-régional de garde-côtes ; la révision de la politique sous-régionale d'offre et de demande de services maritimes à la lumière de l'Accord Général de l'OMC sur le Commerce des Services (GATS).

De nombreuses informations sur les programmes et projets de l'OMAOOC sont disponibles sur son site Web [www.mowca.org](http://www.mowca.org).

## **RESUME DES DECISIONS**

La Conférence a pris des décisions de grande portée ayant pour but de redynamiser la structure régionale en essayant une politique d'intégration régionale sectorielle dans le domaine des transports maritimes et, ce faisant, d'assurer à la sous-région un service maritime compétitif et rentable offrant des garanties maximales de sécurité et une pollution minimale. Ces décisions sont :

### ***Changement de la dénomination de l'Organisation***

Le nom de l'Organisation a été changé en : "ORGANISATION MARITIME DE L'AFRIQUE DE L'OUEST ET DU CENTRE (OMAOC)" en Anglais "MARITIME ORGANISATION FOR WEST AND CENTRAL AFRICA (MOWCA)". Les pays membres ont estimé que l'ancien nom était trop long et difficile à prononcer. Ils ont trouvé qu'il ne mettait pas suffisamment l'accent sur le caractère technique de l'Organisation tel qu'il apparaît dans ses Termes de Référence. L'Organisation reste inter-gouvernementale et son Assemblée Générale demeure Ministérielle.

### ***Révision des Termes de Référence de l'Organisation.***

L'Assemblée Générale a adopté, comme suit, des termes de référence révisés pour l'Organisation ceux-ci constituent la base de la version révisée de la Charte d'Abidjan.

- i. encourager la participation du secteur privé en Afrique de l'Ouest/Centre à l'exploitation des navires, en particulier dans le domaine du cabotage maritime, grâce à l'acquisition et à l'affrètement de navires et l'établissement coopération/de partenariats entre opérateurs régionaux et compagnies maritimes étrangères opérant dans la sous-région ;
- ii. développer des réseaux de cabotage maritime et mettre en place des systèmes de collecte pour relier les ports de collecte aux ports de distribution. Mettre sur pied un réseau de transport multi-modal efficace pour la sous-région ;
- iii. développer et faciliter les activités portuaires avec pour souci majeur d'assurer des temps de rotation rentables / plus rapides pour les navires et créer des quais et des conditions spéciales pour les pays enclavés, le cabotage/transport maritime de collecte dans les ports de la CMEAOC ;
- iv. Sécurité de la navigation maritime et la protection de l'environnement : il s'agit ici d'élaborer des plans efficaces pour prévenir/réduire les risques de pollution dans les Etats membres, mettre sur pied des installations de réception pour la décharge des déchets provenant des navires-citernes ainsi que pour la mise en œuvre des mesures de Contrôle des Navires par l'Etat du Pavillon et le Memorandum d'Entente Régional (MOU) sur le Contrôle des Navires par l'Etat du port.

- v. orienter de plus en plus les activités des Conseils des chargeurs vers les prestations de services de manière à ce qu'ils protègent et représentent effectivement les utilisateurs ou répondent aux attentes du secteur maritime ;
- vi. renforcer les Académies Maritimes Régionales d'Abidjan et d'Accra et l'Académie nigériane d'Oron afin qu'elles puissent faire face aux besoins de formation, à tous les niveaux du secteur maritime, de la pêche et du pétrole, y compris l'échange de personnel enseignant, la fourniture des structures de formation maritime pour les élèves-officiers ;
- vii. mettre en place des observatoires nationaux de transports qui seront coordonnés par un observatoire régional basé au Secrétariat Général en vue de constituer une base de données à jour, uniformes, informatisées pour l'ensemble de la sous-région.

### ***Révision des Textes Institutionnels***

Les textes institutionnels ci-après ont été révisés à la lumière des indications ci-dessus et dans le contexte de l'évolution du secteur des transports maritimes à l'échelle mondiale.

La Charte d'Abidjan : Sur la base des Termes de Référence mentionnés plus haut.

La Convention portant Institutionnalisation de l'Organisation : les changements concernent les points suivants :

***Bureau de l'Organisation*** : Le Bureau de l'Organisation qui comprend quatre (4) membres, à savoir : le Président, le 1<sup>er</sup> Vice-Président, le 2<sup>ème</sup> Vice-Président, le Rapporteur, a été élargi aux présidents des trois Commissions Spécialisées. Ce Bureau élargi jouera le rôle de Conseil Exécutif ou de Conseil d'Administration pendant les deux années qui séparent les Assemblées Générales. Le Bureau se réunira au moins deux fois par an sur convocation du Président, pour examiner les points portés à son ordre du jour par le Secrétaire Général.

***Commission Spécialisée*** : les trois commissions spécialisées mises en place sont les suivantes : la Commission sur la Sécurité Maritime et la protection de l'Environnement Marin et Fluvio-Lagunaire, la Commission sur les Transports Maritimes, les Activités connexes et l'Information ; la Commission sur les Problèmes Spécifiques des pays sans littoral. Les Commissions devront se réunir au moins une fois par an.

***Règlement Intérieur*** : le changement fondamental porte sur l'adoption du principe d'alternance, pour le poste de Secrétaire Général de l'Organisation, entre les deux sous-régions (Afrique de l'Ouest et du Centre), sur la base des critères d'éligibilité spécifiés dans le Règlement Intérieur original. Le Secrétaire Général est élu pour un mandat de quatre ans, renouvelable une fois. Le principe d'alternance s'applique également aux postes de Secrétaire Général des Organes Spécialisés de l'Organisation.

## ***Restructuration du Secrétariat Général***

L'Assemblée Générale a adopté un organigramme pour le Secrétariat Général qui comprend quatre (4) Divisions :

- Division de la Sécurité Maritime et de la Protection de l'Environnement
- Division des Ports, des Transports Maritimes et du Transport Multimodal
- Division de l'Observatoire Régional des Transports et des Systèmes de Gestion de l'Information.
- Division de l'Administration et des Finances.

## ***Financement des projets et programmes de l'Organisation***

L'Assemblée Générale, par Résolution No 175/6SE/99 a accepté le principe de l'institution d'un nouveau système de financement de l'Organisation ainsi que de ses projets et programmes. En conséquence, un Comité a été mis en place pour étudier les propositions, en mettant un accent particulier sur les modalités d'application. Une réunion du Comité est prévue à Abidjan au cours de la dernière semaine de

Au cours des débats, les pays membres ont relevé que la sous-région d'Afrique de l'Ouest et du Centre, malgré qu'elle se soit engagée, depuis bien des années, à assurer le développement du transport maritime, s'est retrouvée derrière d'autres sous-régions, pour ce qui est du développement de cet outil vital à la promotion du développement économique.

Pour remédier à cette situation qui se détériore chaque jour davantage, l'Organisation a besoin de mettre urgemment en œuvre un certain nombre de projets-clés, dans les domaines de l'offre et de la demande de services maritimes, de la technologie de l'information, de la sécurité et de la protection de l'environnement et de soutenir les Académies Maritimes et les Administrations Maritimes Nationales.

Cette situation s'explique fondamentalement par le fait qu'il devenait de plus en plus difficile aux Etats membres d'honorer leurs engagements à partir de leurs fonds nationaux consolidés respectifs. La sous-région était ainsi devenue tributaire des bailleurs de fonds étrangers pour le financement de ses projets. Bien que les efforts des bailleurs de fonds aient été louables, il est apparu de plus en plus évident que, qu'en l'absence quasi-totale de financement de la part de la sous-région, de nombreux projets étaient abandonnés, une fois que le financement des bailleurs de fonds arrivait à terme. Aujourd'hui, les bailleurs de fonds ont subordonné toute assistance financière ultérieure à la disponibilité de la sous-région à soutenir les projets, à l'expiration du financement initial.

Il a été constaté que l'Afrique, en tant que région, a généré, en 1998, environ 247 millions de tonnes de cargaisons, soit 4,8 % du volume mondial de cargaisons qui s'élève à 5 129,4 millions de tonnes. La sous région d'Afrique de l'Ouest et du Centre génère environ 75 millions de tonnes de cargaisons par an. Calculé sur la base d'une

moyenne de fret de 100 \$EU par tonne de cargaisons, la sous-région génère des recettes s'élevant à environ 7,5 milliards \$ EU par an. Avec la disparition de la quasi-totalité des armements de la sous-région, ces revenus, après déduction des dépenses portuaires, constituent une hémorragie financière pour la sous-région. C'est la capacité avérée de l'industrie du transport maritime à générer des revenus qui a inspiré les systèmes, générateurs de revenus, mis en place par la plupart des institutions et associations de transport maritime du monde. La plupart de ces systèmes sont basées sur le volume de cargaisons des états ou institutions membres.

Le nouveau système de financement repose sur l'institution, au niveau des ports membres de la Organisation, d'une modique commission sur les marchandises générales, telles qu'elles apparaissent sur les manifestes des navires. Le montant de la commission devrait avoir un impact insignifiant sur les coûts de transport maritime, alors qu'elle générera des fonds substantiels pour soutenir l'intégration sectorielle régionale dans le domaine des transports maritimes et ce, dans l'intérêt tant des fournisseurs que des utilisateurs de services maritimes.

Le montant de la commission proposé est forfaitaire et s'élève à 0,10 \$ EU par tonne de marchandises dans chaque port. Il est prévu de confier la gestion du système, au niveau de chaque Etat membre, au port membre de l'Association de Gestion des Ports de l'Afrique de l'Ouest et du Centre qui est un Organe Spécialisé de l'Organisation. Le rôle du Port est d'inclure la commission dans le compte des débours de l'armement. Celui-ci versera le montant de la commission directement au profit du compte de l'Organisation. L'avis de crédit de la Banque sera adressé à l'Organisation et au Port concerné. Le Port devra veiller, pour le compte de l'Organisation, au respect des dispositions du système.

Sur la base d'un volume forfaitaire de cargaisons pour chaque pays, et tenant compte du budget à allouer aux projets et programmes sous-régionaux, il est proposé d'arrêter et de consacrer un pourcentage des fonds générés, aux structures suivantes : les administrations maritimes respectives des Etats membres de l'Organisation pour leur permettre de soutenir les projets et programmes maritimes nationaux ; les académies maritimes; les organes spécialisés et les Commissions de l'Organisation.