

Termes de Référence pour le Comité technique régional (CTR) pour l'amélioration de la connectivité maritime dans la région Sud-Ouest de l'océan Indien.

1. Introduction

La région centrale de l'océan Indien occidental (OIO) couvre les territoires des États membres de la COI, à savoir les États insulaires de l'océan Indien (Comores, Madagascar, Maurice, La Réunion et Seychelles) et les États côtiers d'Afrique continentale (Afrique du Sud, Djibouti, Kenya, Mozambique, Tanzanie et Somaliland). Cette région pourrait être étendue pour inclure les territoires des États du continent africain qui sont connectés aux corridors du transport régional rattachés aux ports maritimes de la côte de l'océan Indien, qui utilisent ces corridors pour importer, et exporter vers, des marchés internationaux et régionaux.

L'objet du Comité technique régional (CTR) est de coordonner les renseignements sur le transport maritime et le commerce régionaux afin d'accroître la connectivité maritime dans la région WIO. Comme tel, le CTR se concentrera sur les activités réalisables qui développent un réseau multilatéral et donnent à ce réseau des renseignements qui peuvent être exploités pour favoriser une plus grande intégration du commerce régional entre les pays et les territoires de la région WIO.

Le CTR est un organe consultatif avec aucun pouvoir de décision. Il a été créé pour combler les lacunes et les barrières commerciales qui existent au niveau régional entre les États insulaires (& territoires) du sud-ouest de l'océan Indien et les États littoraux de l'Afrique orientale et australe et de la Corne de l'Afrique. Les membres peuvent faire un rapport "descendant" vers les structures et processus nationaux et "ascendant" sur les structures et processus régionaux.

Pour faciliter ce processus, la Commission de l'océan Indien (COI) peut agir comme l'hôte initial du CTR, et considérant les flux commerciaux et du transport maritime régionaux, la Port Management Association of Eastern and Southern Africa (PMAESA) peut agir comme le secrétariat initial du CTR.

Adhésion

L'adhésion est définie à deux niveaux, un groupe principal de vingt-et-un (21) adhérents et un groupe étendu de quarante-deux (42) membres. Ils sont définis comme suit :

- Le groupe principal inclut la représentation du ministère concerné¹ de chaque État insulaire du sud-ouest de l'océan Indien ; du ministère concerné de chaque État littoral de l'Afrique orientale et australe et de la Corne de l'Afrique ; les Communautés économiques régionales (CER) qui couvrent la région WIO ; et les Associations portuaires régionales qui couvrent l'Afrique orientale et australe et la Corne de l'Afrique. Vu la prédominance du commerce vers/de l'Éthiopie via les ports de Djibouti et Berbera, il est proposé que l'Éthiopie soit incluse dans le groupe principal, même si elle est techniquement un des États de transit du continent dans l'Afrique orientale et australe et la Corne de l'Afrique.
- Le groupe étendu inclut les États de transit du continent qui utilisent les ports des États littoraux de l'océan Indien dans l'Afrique orientale et australe et la Corne de l'Afrique pour importer, et exporter vers, des marchés internationaux et régionaux. Elle comprend également l'autorité portuaire de chaque État membre de la Commission de

¹ Le ministère concerné est considéré comme celui qui détient le portefeuille du transport. Toutefois, chaque État membre devrait nommer le ministère qu'il croit représenter le mieux le pays (ou territoire) sur le sujet important qui sera discuté dans le comité.

l'océan Indien et de chaque État côtier continental de l'océan Indien dans l'est, le sud et la corne de l'Afrique..

Les membres permanents du CTR sont ceux qui tombent dans le groupe principal, et les membres additionnels, qui peuvent participer comme observateurs sur le CTR, font partie du groupe étendu. La liste des membres principaux et additionnels est comme suit :

Membres principaux

Le ministère concerné responsable de la connectivité maritime et du commerce :

1. Comores
2. Djibouti²
3. Kenya
4. Madagascar
5. Maurice
6. Mozambique
7. France-Réunion
8. Seychelles
9. Afrique du Sud
10. Tanzanie
11. Éthiopie

La Direction concernée responsable de la connectivité maritime et du commerce :

12. Marché commun de l'Afrique orientale et australe (COMESA)
13. Commission de l'Afrique de l'Est (EAC)
14. Commission de l'Océan Indien (COI)
15. Autorité intergouvernementale pour le développement (IGAD)
16. Communauté de développement d'Afrique australe (SADC)

Le Département concerné responsable de la connectivité maritime et du commerce :

17. Fondation économique du Nouveau Partenariat pour le Développement de l'Afrique (NEPAD) (NBF)
18. Union des chambres de commerce et de l'industrie de l'océan Indien (CAP-BOI)

Le Département concerné responsable de la connectivité maritime et du commerce :

19. Association des ports des îles de l'océan Indien (APIOI)
20. Port Managers Association of the Eastern and Southern Africa (PMAESA)

Membres additionnels (Observateurs)

Le ministère concerné responsable de la connectivité maritime et du commerce :

21. Burundi
22. Botswana
23. DR Congo
24. Eswatini
25. Lesotho
26. Malawi
27. Rwanda
28. Ouganda
29. Zambie
30. Zimbabwe

Le Département concerné responsable de la connectivité maritime et du commerce :

² Djibouti, Éthiopie et l'Afrique du Sud ont manifesté leur intérêt à faire partie du RTC, mais leur représentation n'a pas encore été officialisée ni mise en œuvre.

31. Agence Portuaire Maritime et Fluviale de Madagascar (APMF)
32. Autorité Portuaire des Comores (APC)
33. Djibouti Ports & Free Zones Authority (DPFZA)
34. Grand Port Maritime de l'île de la Réunion (GPMR)
35. Kenyan Port Authority (KPA)
36. Mauritius Ports Authority (MPA)
37. Portos e Caminhos de Moçambique (CFM)
38. Société du Port à Gestion Autonome de Toamasina (SPAT)
39. Seychelles Port Authority (SPA)
40. Tanzania Port Authority (TPA)
41. Transnet National Ports Authority (TNPA)

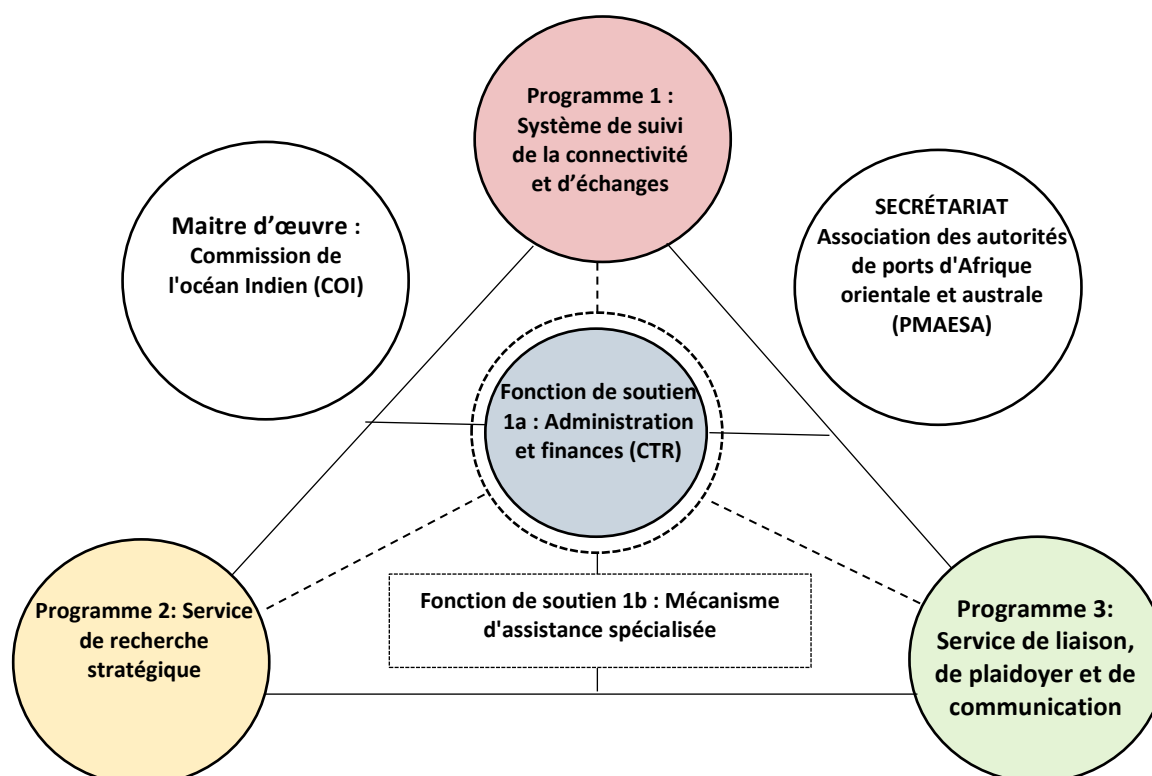
Le CTR devrait avoir la flexibilité de coopter des membres additionnels (par exemple, des partenaires de développement) pour participer aussi comme observateurs dans les réunions.

Financement

Le financement du CTR dans sa phase embryonnaire de développement devra être assuré par des partenaires de développement pour une période initiale de cinq (5) ans. Dans cette période, il faudra développer un mécanisme pour assurer un financement durable du CTR. De plus, pendant cette période, il faudra faire une évaluation des structures et des processus institutionnels existants, et tout changement proposé devrait être mis en oeuvre.

Termes de Référence (TDR)

Les TDR du CTR sont structurés autour du rôle du comité dans l'ancrage des programmes techniques importants de l'Étape 2 EMCP-WIO, qui sont résumés dans le diagramme ci-dessous.



Les principales activités que le CTR va soutenir se concentreront sur des « points réalisables » et sont résumées comme suit :

1. Développer des méthodologies et des définitions appropriées pour la collecte, la

compilation et l'harmonisation des statistiques du transport maritime et du commerce, incluant une évaluation de la collecte et de la coordination des données statistiques parmi les membres pour améliorer la qualité et le rapport régulier des tendances statistiques qui sont d'intérêt pour les membres (*Programme 1 : Service régional de données du transport maritime et du commerce*).

2. Fournir l'ensemble de données mondiales pour suivre les tarifs de transport par conteneurs des paires portuaires pour le trimestre précédent pour les conteneurs secs de 20 pieds (TEU) et 40 pieds (FEU), avec une répartition de tous les tarifs par Taux de base, Coefficient d'ajustement de soutage (BAF), Surcharges et Frais de manutention du terminal (THC) pour les paires portuaires d'intérêt sélectionnées au sein de la région WIO (*Programme 2 : Service régional de suivi des tarifs de transport par conteneurs*).
3. Guider le déploiement, fondé sur l'alignement du marché et la viabilité financière, les deux interventions stratégiques clés qui demeurent importantes pour les membres CTR, notamment : a) des mesures progressives pour établir un RSS, en collaboration avec des États participants, dans la région WIO ; et b) des mesures progressives pour établir un MSW national, en collaboration avec des États participants, dans la région WIO. On note qu'il existe une liste beaucoup plus longue d'interventions potentielles pour accroître la connectivité maritime dans la région WIO (voire 7 ci-dessous), mais ces deux interventions sont considérées les plus prioritaires.
4. Fournir un forum pour (i) une coopération et une consultation fondées sur des protocoles agréés pour des échanges d'informations ; (ii) une analyse des tendances du transport maritime et de leur impact sur le transport maritime et le commerce régionaux ; et (iii) une action coordonnée pour réaliser un système de transport maritime performant, fondé sur les principes de marché, afin de plaider pour un transport maritime efficace en termes de coût et d'énergie, écologique et sûr dans la région WIO (*Programme 3 : Lien, Lobbying, Plaidoyer et Service de Communication*).
5. Conseille les membres à travers des ateliers de travail, la formation et d'autres mécanismes appropriés sur des sujets d'intérêt spécifique afin d'accroître la connectivité maritime, notamment en vue de développer des systèmes de transport et des réseaux d'infrastructure durables en ayant recours à des recherches documentées pour mieux informer la prise de décision sur des interventions politiques de haute priorité (*Fonction de soutien 1 : Administration et Finance*).
6. Des questions spécifiques d'intérêt, qui seront élaborées par des recherches sur mesure, pourraient inclure, mais ne sont pas limitées à, un large éventail d'enquêtes « orientées en termes de politiques », qui sont listées ci-dessous (*Fonction de soutien 2 : Facilité d'assistance technique*) :
 - i. Évaluation(s) pour la Coordination du développement d'infrastructure ;
 - ii. Évaluation(s) des Processus de facilitation du commerce et du transport-transit ;
 - iii. Évaluation(s) des Perspectives pour la numérisation des documents commerciaux ;
 - iv. Harmonisation des Régulations et des mesures techniques et opérationnelles ;
 - v. Évaluation(s) de la Performance sociale, économique et environnementale des port(s) ;
 - vi. Examen des « meilleures pratiques » d'utilisation de l'innovation et de la technologie dans les opérations portuaires ;
 - vii. Évaluation(s) de l'intégration multimodale dans le développement et les opérations portuaires ;
 - viii. Examen et mise à jour du modèle de demande de transport en matière de tendances commerciales dans la région WIO ;
 - ix. Développement d'une Plateforme « correspondance des transactions » pour accélérer le commerce intrarégional du WIO ; et,

- x. Examiner les accords, conventions et protocoles pour renforcer les cadres juridiques/réglementaires.

Réunion périodique

L'ordre du jour de la réunion du RTC sera proposé par le Secrétaire permanent après consultation des membres de base. La présidence de la séance sera assurée par les membres principaux du CTR.

Publications

Le CTR devrait publier ceci sur une base trimestrielle :

- Publier un Bulletin trimestriel régional EMCP-WIO Transport maritime & Commerce.
- Publier une Revue trimestrielle régionale EMCP-WIO des tarifs de transport par conteneurs.
- Publier une Mise à jour trimestrielle des Conclusions des recherches stratégiques sur RSS & RMSW.
- Publier une Synopsis trimestrielle des Conclusions des travaux de recherche commandés EMCP-WIO.
- Publier une Revue trimestrielle de EMCP-WIO Étape 2 Progrès réel contre le Plan d'exécution proposé

Contrôle et Évaluation

Le CTR devrait être l'objet d'un contrôle régulier et d'audits d'évaluation sur un cycle de rotation de cinq (5) ans, qui devraient aussi être publiés, comme suit :

- Année 1-5 (Annuel) : Déclaration annuelle des activités, des réalisations et des dépenses
- Année 2.5 (Mi-mandat) : Évaluation formelle de mi-mandat de la performance du programme ; et,
- Année 5 (Fin de période) : Évaluation formelle de fin de période de la performance du programme.