



**Distribution  
RESTREINTE**

**CS/ID/EGEE-ICT//1**

Décembre 2023

Original : **ANGLAIS**

**MARCHÉ COMMUN DE L'AFRIQUE ORIENTALE ET AUSTRALE**

**Atelier de validation de l'étude de faisabilité sur l'établissement d'une compagnie maritime des États insulaires de l'océan Indien du COMESA**

Tenu du 14 au 15 décembre 2023

**Rapport**

## **A. INTRODUCTION**

1. L'atelier de validation de l'étude de faisabilité sur l'établissement d'une compagnie maritime des États insulaires de l'océan Indien du COMESA s'est tenu virtuellement du 14 au 15 décembre 2023.

## **B. PARTICIPATION**

2. Étaient présents les délégués des quatre (4) États insulaires de l'océan Indien du COMESA, à savoir : les Comores, le Madagascar, l'île Maurice et les Seychelles. L'île de la Réunion, qui est membre de la Commission de l'océan Indien (COI), y a participé à la suite d'une demande faite par la COI et approuvée par le COMESA.

3. La liste des Participants figure à **l'annexe I** du présent rapport.

## **C. OUVERTURE DE L'ATELIER (POINT 1 DE L'ORDRE DU JOUR)**

### **Mot de bienvenue du Secrétariat du COMESA**

4. Au nom de l'Ambassadeur Dr Mohamed Kadah, Secrétaire général adjoint chargé de Programmes, le Dr Bernard Dzawanda, Directeur des infrastructures et de la logistique au Secrétariat du COMESA, souhaite aux participants la bienvenue à l'atelier de validation du projet de rapport final de l'étude de faisabilité sur l'établissement d'une compagnie maritime des États insulaires de l'océan Indien du COMESA.

5. Il rappelle aux délégués que l'objectif principal du COMESA est d'approfondir l'intégration régionale. Il note que le COMESA poursuit cet objectif en accélérant le processus d'intégration des marchés, comme l'un des piliers clés de la stratégie du COMESA figurant dans son Plan stratégique à moyen terme (PSMT) 2021-2025. La mise en place de connectivité physique et d'infrastructures, en particulier les infrastructures de transport, joue un rôle essentiel dans l'intégration des marchés en facilitant la production et la distribution. Cela améliore les échanges et la compétitivité au niveau régional.

6. Il observe que les États insulaires connaissent des défis majeurs de connectivité physique, du fait que dans l'ensemble, ils comprennent de petits territoires entourés chacun de vastes étendues d'eaux territoriales, géographiquement éloignés soit les uns des autres, soit du continent. C'est une situation qui les expose à des défis et vulnérabilités spécifiques, notamment les menaces de catastrophes naturelles, la montée du niveau de la mer, la dégradation de l'environnement et les phénomènes météorologiques des plus extrêmes.

7. En outre, la situation géographique spécifique de ces pays joue à leur désavantage lorsqu'il s'agit de l'intégration régionale, plus particulièrement en ce qui concerne le développement des infrastructures physiques nécessaires à la promotion de la connectivité et du commerce. Ces facteurs atténuent les capacités commerciales des États insulaires.

8. Le Dr Dzawanda observe que le commerce entre les États insulaires n'est possible que par le biais du transport aérien et maritime, en raison des problèmes de connectivité physique.

9. Il note que le transport aérien est très coûteux et non viable, en particulier lorsqu'il s'agit de marchandises en vrac et de faible valeur. À cet égard, le transport maritime demeure la seule option viable pour la promotion de l'intégration économique des États insulaires entre eux et avec le continent ; d'où la nécessité d'une solution maritime pour le renforcement des liens économiques, plus particulièrement les échanges commerciaux.

10. Il note en outre qu'en 2017, les Ministres du COMESA chargés des transports, de l'énergie et des TIC ont reconnu les défis commerciaux des États insulaires et ont résolu qu'une étude de faisabilité sur l'établissement d'une compagnie maritime des États membres insulaires soit entreprise conformément à l'article 88 du Traité du COMESA.

11. L'établissement d'une compagnie maritime régionale parmi les États insulaires de l'océan Indien du COMESA favorisera le commerce entre eux et avec les États continentaux membres du COMESA, ainsi qu'avec le reste du continent africain, grâce à un acheminement moins coûteux et direct par navires. Il permettra également de gérer les flux commerciaux entre les États insulaires et entre ceux-ci et les États continentaux, voire le reste du monde.

12. Le Dr Dzawanda fait observer que la réduction des coûts du transport maritime et l'amélioration du commerce et de la compétitivité régionale dériveront de la résolution des problèmes liés au transport maritime, lequel nécessite des investissements dans les infrastructures, les équipements et les systèmes, ainsi que de la réforme des ports maritimes, des régimes de transit et des administrations douanières.

13. En conclusion, il exhorte les délégués à enrichir le rapport d'étude en fournissant des données et des informations supplémentaires, à confirmer l'exactitude des données et des informations, à identifier les domaines à approfondir et à proposer la voie à suivre.

#### **D. ÉLECTION DU BUREAU (POINT 2 DE L'ORDRE DU JOUR)**

14. Le Bureau est élu comme suit:-

- |       |                 |                              |
|-------|-----------------|------------------------------|
| (i)   | Présidence      | : République de Maurice      |
| (ii)  | Vice-présidence | : République de Madagascar.  |
| (iii) | Rapporteur      | : République des Seychelles. |

15. Le Président apprécie l'honneur qui lui a été fait d'être désigné pour diriger les travaux de l'atelier.

## **E. ADOPTION DE L'ORDRE DU JOUR ET DE L'ORGANISATION DES TRAVAUX (POINT 3 DE L'ORDRE DU JOUR)**

16. L'atelier adopte l'ordre du jour et l'organisation des travaux proposés, tels qu'ils figurent à l'**annexe II** du présent rapport.

## **F. COMPTE RENDU DES DÉBATS**

### **OBJECTIFS DE L'ATELIER (POINT 4 DE L'ORDRE DU JOUR)**

17. Le Dr. Dzawanda explique que l'objectif de l'atelier est de valider le rapport de l'étude de faisabilité sur l'établissement d'une compagnie maritime des États insulaires de l'océan Indien du COMESA ; et ce, après la présentation dudit rapport par le Consultant. Vu que le Consultant s'est heurté au problème du faible taux de réponse aux demandes de données et d'informations pendant le processus de collecte de données et de consultation avec les parties prenantes, les délégués sont invités à profiter de l'occasion pour fournir des informations et des données supplémentaires qui n'auraient pas été disponibles au cours de la phase de collecte des données.

### **CONTEXTE ET OBJECTIFS DE L'ÉTUDE (POINT 5 de L'ORDRE DU JOUR)**

18. En 2017, les Ministres du COMESA chargés des transports, de l'énergie et des TIC ont résolu qu'une étude de faisabilité sur l'établissement d'une compagnie maritime parmi les États membres insulaires soit menée conformément à l'article 88 du Traité du COMESA, afin de relever les défis de connectivité physique et d'intégration des marchés provenant des circonstances spécifiques aux États insulaires de l'océan Indien du COMESA. L'article 88, aliéna (p), exige des États membres du COMESA qu'ils encouragent leurs compagnies maritimes nationales respectives à former des associations sous régionales.

19. Le transport maritime représente plus de 80 % du volume du commerce mondial; et environ 90 % du volume du commerce international des pays en développement s'exerce par voie maritime. Selon la CNUCED (2015), les pays en développement (Afrique et Océanie) paient en moyenne entre 40 % et 70 % davantage pour le transport international de leurs importations, en comparaison avec les pays développés. Cet état de choses est dû aux déséquilibres commerciaux, aux réformes portuaires et de facilitation du commerce en attente, à la baisse des volumes d'échanges et à la mauvaise connectivité du transport maritime.

20. Les coûts du transport maritime international dépendent de la performance des ports, des flux commerciaux, de la structure de l'industrie maritime, de la position dans le réseau maritime mondial, des coûts d'exploitation des navires, de la facilitation et des produits expédiés. Les tendances monopolistiques des compagnies maritimes et des transitaires sur longues distances à destination et en provenance des marchés semblent être un autre facteur contribuant aux coûts élevés du transport maritime pour les États membres du COMESA.

21. Dans ce contexte, l'établissement d'une compagnie maritime régionale parmi les États insulaires de l'océan Indien réduira les coûts d'importation pour ces États, améliorera le niveau de vie de leurs ressortissants, renforcera l'intégration régionale et stimulera la compétitivité des exportations de ces États.

22. Reconnaisant l'importance du secteur de transport maritime, la 13<sup>e</sup> Réunion des Ministres chargés des transports, des communications, des technologies de l'information et de l'énergie, tenue le 14 septembre 2023 à Kigali (Rwanda), a convenu que l'étude de faisabilité devait être étendue à tous les États membres du COMESA.

## **PRÉSENTATION DU RAPPORT (POINT 6 DE L'ORDRE DU JOUR)**

23. Le Consultant John Mwape réaffirme que l'objectif spécifique de sa mission était d'entreprendre une étude de faisabilité pour l'établissement d'une compagnie maritime parmi les États insulaires de l'océan Indien du COMESA. Il s'agissait d'identifier les exigences réglementaires et opérationnelles et d'estimer les coûts, les volumes de trafic/le cas commercial, les investissements, l'infrastructure et les équipements nécessaires et de formuler des recommandations sur les segments des marchés pour la prestation des services.

24. Pour ce faire, la mission a été répartie en 7 tâches, comme suit :-

- a) **Tâche 1** : Identification des exigences réglementaires pour l'établissement d'une compagnie maritime et formulation des recommandations sur la manière dont ces exigences seront satisfaites.
- b) **Tâche 2** : Estimation des volumes du trafic, des coûts d'investissement et d'exploitation et des revenus de la compagnie maritime (flux de trésorerie).
- c) **Tâche 3** : Identification des infrastructures et des équipements, y compris les capacités correspondantes.
- d) **Tâche 4** : Identification et formulation des recommandations sur la fabrication et la propriété des conteneurs.
- e) **Tâche 5** : Analyse des flux du trafic actuels et futurs et recommandations relatives aux itinéraires et à la fréquence de prestation des services.
- f) **Tâche 6** : Identification des besoins en matière de renforcement des capacités et des institutions de formation où la formation requise peut être offerte.
- g) **Tâche 7** : facilitation des délibérations lors de l'atelier de validation du projet de rapport final.

**Tâche 1 : Identification des exigences réglementaires pour l'établissement d'une compagnie maritime et formulation des recommandations sur la manière dont ces exigences seront satisfaites.**

25. Le Consultant note que l'établissement d'une compagnie maritime nécessite un cadre juridique de soutien de la part des États membres. Le cadre devrait couvrir au moins les points suivants :-

- a) Inscription de la compagnie maritime dans un registre des compagnies maritimes.
- b) Législations maritimes nationales.
- c) Législations nationales régissant les affaires et le commerce.
- d) Adhésion à des organisations maritimes internationales telles que l'OMI, l'OIT, la Commission maritime internationale (CMI), etc.
- e) Adoption et transposition d'instruments juridiques internationaux, tels que les conventions, les codes, les traités, etc.
- f) Cadre juridique de coopération entre les États membres sur la gestion et l'exploitation de la compagnie maritime.

### **Recommandations :-**

Compte tenu de ce qui précède, les recommandations sur la voie à suivre sont ainsi formulées :-

- a) Mise en place, sous les auspices du COMESA et de la COI, des comités de nature technique, gestionnaire et politique, afin de convenir d'un certain nombre de questions à ces stades.
- b) Élaboration et adoption d'un cadre juridique en commençant par un protocole d'accord qui débouchera sur un accord ou un traité facilitant l'exploitation et la gestion de la compagnie maritime.
- c) Élaboration des modalités pour le développement et l'harmonisation des politiques nationales de transport maritime et d'une législation assurant l'uniformité des normes, conformément au droit international maritime.

### **Tâche 2 : Estimation des volumes du trafic, des coûts d'investissement et d'exploitation et des revenus de la compagnie maritime (flux de trésorerie)**

26. En entreprenant cette tâche, le Consultant l'a répartie en quatre sous-tâches comme suit :-

#### **Sous-tâche 1: Projections du trafic**

27. Étant donné que l'importance de la cargaison dépend du développement économique et social des États insulaires, le produit intérieur brut (PIB), en tant que mesure du développement économique, a été utilisé comme base du calcul des projections du trafic. Les projections du trafic ont été calculées sur base des trois scénarios de croissance du PIB, à savoir 3%, 5% et 7%.

#### **Sous-tâche 2 : Coûts, flux de trésorerie et cycle des recettes**

28. Les navires, comme tous les autres moyens de transport, supportent des coûts, qu'ils soient en voyage ou non. Les coûts résultant du fait d'être en voyage sont appelés coûts variables, tandis que ceux résultant de la papeterie sont appelés coûts fixes. La combinaison de ces éléments est connue sous le nom de coûts totaux du navire.

29. Les coûts totaux d'exploitation d'un navire sont composés d'éléments suivants, à savoir :-

- a) Coûts d'exploitation quotidiens (CEQ) : Il s'agit de coûts permanents encourus, que le navire soit affecté ou non. Ce sont des coûts fixes.
- b) Coûts d'entretien périodique (EP) : Il s'agit de coûts encourus périodiquement pour garantir le maintien des performances optimales des navires en réglant ou en réparant certains défauts identifiés et pour remplir des obligations commerciales telles que l'assurance ou les exigences de l'État du pavillon.
- c) Coûts de voyage (CV) : Ce sont des coûts encourus uniquement lorsque le navire a été affecté à un voyage, que ce soit en ballast ou en transport de cargaison. Ce sont des coûts variables
- d) Coûts d'investissement (CAPEX) : Il s'agit de coûts d'investissement initiaux pour l'achat des navires, de remboursements d'intérêts et d'amortissement de l'actif sur leur durée de vie utile.

### Recommandation

30. Sur base des limites actuelles des ports des États insulaires de l'océan Indien, le Consultant recommande ce qui suit :-

| <b>Routes commerciales</b>                    | <b>Type de navires</b>  | <b>Tirant d'eau maximum</b> | <b>Longueur totale</b> |
|-----------------------------------------------|-------------------------|-----------------------------|------------------------|
| Routes commerciales intra-COI                 | Feed 999 EVP au maximum | 8,5 m                       | 137 m                  |
| Routes commerciales inter COI-SADC/COMESA/EAC | Handy size 1999 EVP     | 10,2 m                      | 146 m                  |

31. Compte tenu de ce qui précède, les coûts ont été calculés sur base du conteneur Feed max 999 EVP.

### Sous-tâche 3: Estimation des recettes

32. Un porte-conteneurs est facturé par EVP, c'-à-d. par conteneur de 20 pieds, ou par EQP, c'-à-d. par conteneur de 40 pieds.

33. Il s'est avéré difficile d'obtenir des taux de fret par conteneur spécifiques aux itinéraires; c'est la raison pour laquelle un indice mondial de fret par conteneur a été utilisé. Au 16/6/2022, l'indice était fixé à 7 086 USD et 3 543 USD pour un EQP et un EVP, respectivement.

34. L'estimation du revenu total du fret dépend de la capacité de transport des navires, de la quantité de fret réellement chargée (facteur de charge) et du taux de fret en vigueur sur le marché. Des facteurs de charge de 50 %, 75 % et 100 % ont été simulés.

#### **Sous-tâche 4: Évaluation des investissements**

35. La méthode d'analyse des flux de trésorerie a été utilisée pour la sous-tâche 4. Les flux de trésorerie représentent la différence entre les paiements en espèces et les encaissements au cours de la période comptable.

36. Dans le secteur du transport maritime, 4 méthodes d'analyse des flux de trésorerie sont utilisées, à savoir :-

- a) Analyse annuelle des flux de trésorerie (ACF) : Cette méthode calcule les flux de trésorerie d'un navire ou d'une flotte de navires sur une base annuelle. C'est le format généralement utilisé pour les prévisions de trésorerie.
- b) Voyage Cashflow (VCF) : Il s'agit d'une technique utilisée pour prendre des décisions d'affrètement au jour le jour. Cette technique calcule le flux de trésorerie sur un voyage de navire particulier ou une combinaison de voyages. Elle fournit la base financière pour prise de décisions opérationnelles telles que le choix entre plusieurs possibilités d'affrètement, lorsqu'il existe plusieurs options ou, en cas de récession, la décision de désarmer le navire ou de le réparer.
- c) Taux de fret requis (TFR) : Cette méthode se concentre exclusivement sur l'aspect coût de l'équation, en calculant les recettes que le navire doit percevoir pour couvrir ses coûts. Cette information est utile aux armateurs, pour déterminer si un investissement dans un navire sera rentable, et aux banquiers, qui effectuent une analyse de crédit pour décider du montant à prêter.
- d) Le flux de trésorerie actualisé (FTA) : Il s'intéresse à la valeur temporelle de l'argent. Il est utilisé pour comparer les options d'investissement où les flux de trésorerie diffèrent considérablement au fil du temps.

37. L'évaluation de l'investissement a été basée sur des facteurs de charge de 50 %, 75 % et 100 % et sur une période d'investissement de 10 ans. La valeur actuelle nette, le taux de rendement interne et le retour sur investissement ont démontré que le projet est réalisable. Les résultats sont les suivants :-

- a) Taux de rendement interne (TRI)  
Scénario 1 du TRI - 50 % des recettes : 33,25%

Scénario 2 du TRI - 75 % des recettes : 106,03%  
Scénario 3 du TRI - 100 % des recettes : 132,69%

b) Retour sur investissement (RSI)

Scénario 1 du RSI - 50 % des recettes : 15,45%  
Scénario 2 du RSI – 75 % des recettes : 73,18 %  
Scénario 3 du RSI – 100 % des recettes : 121,13 %

c) Valeur Actuelle Nette (VAN)

Scénario 1 de la VAN – 50 % des recettes : 34 956 915 USD  
Scénario 2 de la VAN – 75 % des recettes : 165 587 123 USD  
Scénario 3 de la VAN – 100 % des recettes : 286 208 330 USD

**Tâche 3 : Identification des infrastructures et des équipements, y compris les capacités correspondantes.**

38. Le Consultant est tenu d'identifier et de recommander le type de navires et/ou de pétroliers parmi un certain nombre d'options. Il doit recommander la location ou l'achat des équipements en justifiant chaque option. Des recommandations doivent également être formulées sur la question de savoir s'il convient d'acheter du matériel neuf ou d'occasion pour le démarrage.

39. Le déploiement des navires sur un itinéraire particulier dépend en grande partie des caractéristiques physiques des ports. Les ports doivent recevoir, décharger et charger les marchandises.

40. Compte tenu des caractéristiques actuelles des ports, les navires recommandés dans le cadre de trois scénarios d'itinéraires sont les suivants :-

- a) Scénario 1 : Commerce intra-COI, voyage aller-retour sans transbordement Feed max (999) ;
- b) Scénario 2 : Commerce intra-COI, voyage aller-retour avec transbordement au port de Mutsamudu aux Comores Handy size (1999 EVP) ;
- c) Scénario 3 : Voyage aller-retour Inter-COI-SADC-COMESA-EAC avec transbordement au port de Mutsamudu, Handy size (1999 EVP).

41. Pour 999 EVP, les spécifications suivantes sont recommandées :-

|                           |                                     |
|---------------------------|-------------------------------------|
| Longueur totale : 133,7 m | Largeur : 22,7 m                    |
| Tirant d'eau : 7,6 m      | Vitesse : 16,50 nœuds               |
| Capacité 1000 EVP         | Équipement embarqué : Autoréducteur |

Pour 1999 EVP, les spécifications suivantes sont recommandées :-

|                         |                |
|-------------------------|----------------|
| Longueur totale : 172 m | Largeur : 30 m |
|-------------------------|----------------|

Tirant d'eau : 18,5 m  
Capacité 2000 EVP

Vitesse : 21 nœuds  
Équipement embarqué : Autoréducteur

42. Le Consultant détaille les avantages et les inconvénients des équipements neufs et d'occasion. La décision sur la meilleure option devrait être prise à des étapes ultérieures, une fois que la décision d'établir la compagnie maritime aura été prise.

43. En raison des différences de développement des ports dans les États côtiers de la COI, de la SADC, du COMESA et de l'EAC, il est recommandé que les navires disposent de leur propre équipement de chargement et de déchargement des marchandises. Outre leur efficacité, les navires à auto-engrenage sont rentables en raison de la limitation des coûts de manutention au terminal (CMT), qui font partie des coûts de voyage.

#### **Tâche 4 : identification et formulation des recommandations sur la fabrication et la propriété des conteneurs.**

44. La fabrication des conteneurs, comme tout autre projet d'investissement, nécessite d'importants investissements en machines, installations et équipements, outre le capital humain. Il s'agit d'une entreprise qui en vaut la peine, étant donné que les prix des conteneurs continueront à accroître aussi longtemps qu'un volume plus important de marchandises traditionnellement transportées en vrac sera conteneurisé et que le transport maritime continuera à dominer le commerce international. La demande sera ainsi disponible. La fabrication et la propriété des conteneurs constitueront un revenu supplémentaire provenant des sources de transport maritime non traditionnelles et permettront donc d'augmenter les flux de revenus en période de baisse des recettes. Toutefois, comme pour tous les projets d'investissement, il convient d'entreprendre une étude de faisabilité approfondie avant de se lancer dans un projet d'une telle ampleur.

#### **Tâche 5 : Analyse des flux de trafic actuels et futurs et recommandations relatives aux itinéraires et à la fréquence de prestation des services.**

##### **Recommandations :-**

45. L'étude recommande aux États insulaires de l'océan Indien d'établir un service de transport maritime par conteneurs. Le spectre de ce service devrait inclure les domaines suivants :-

- a) Les pays de la région de la COI, à savoir les Iles Madagascar, Maurice, Comores et Seychelles ;
- b) L'Afrique continentale côtière, sur les côtes de l'Afrique orientale et australe, comme l'Afrique du Sud, le Mozambique, la Tanzanie et le Kenya. Ces États côtiers sont des pays de transit pour les pays enclavés de la SADC et du COMESA ;
- c) Les pays asiatiques, à savoir la Chine, l'Inde, le Pakistan et le Sri Lanka.

- d) Les États de la Communauté européenne comprenant l'Allemagne, les Pays-Bas, la Turquie et la France.

46. L'étude préconise également de mettre l'accent sur le transport maritime par conteneurs plutôt que sur le transport maritime par services de tramp.

**Tâche 6 : Identification des besoins en matière de renforcement des capacités et des institutions de formation où la formation requise peut être offerte.**

47. L'Organisation maritime internationale (OMI) a élaboré un instrument juridique international appelé "Convention internationale sur les normes de formation des gens de mer, de délivrance des brevets et de veille" (STCW), afin de promouvoir des normes élevées de compétence et de professionnalisme dans les fonctions qu'ils exercent à bord.

48. Cette convention prescrit les normes minimales relatives à la formation, à la délivrance des brevets et à la veille des gens de mer, que les pays sont tenus de respecter, voire d'améliorer.

49. Selon les amendements de 2010 de Manille aux STCW, tous les gens de mer à bord des navires doivent avoir suivi les cours suivants :-

- a) Navigation radar, traçage radar et utilisation du radar ARPA.
- b) Certificat général d'opérateur pour SMDSM (SMDSM - GOC).
- c) Certificat d'opérateur restreint pour SMDSM (SMDSM-ROC).
- d) Transport et manutention des cargaisons dangereuses, hasardeuses et nocives.
- e) Prévention de la pollution du milieu marin.
- f) Techniques personnelles de survie.
- g) Maîtrise des embarcations de sauvetage et des canots de secours, autres que les canots de secours rapides.
- h) Sécurité personnelle et responsabilités sociales à bord du navire.
- i) Lutte avancée contre les incendies, et
- j) Premiers secours médicaux.

50. Une liste d'institutions STCW sélectionnées dans le monde entier est fournie au chapitre 12 du présent rapport.

**MISES À JOUR PAR LES ÉTATS MEMBRES (POINT 7 DE L'ORDRE DU JOUR)**

51. Les États membres sont invités à fournir des commentaires et des informations supplémentaires qu'ils pourraient avoir d'ici le 31 décembre 2023.

**RECOMMANDATIONS DE L'ÉTUDE (POINT 9 DE L'ORDRE DU JOUR)**

52. Les recommandations suivantes sont formulées :-

- a) Mise en place, sous les auspices du COMESA et de la COI, des comités de nature technique, gestionnaire et politique, afin de convenir d'un certain nombre de questions à ces stades.
- b) Les États membres devraient élaborer et adopter un cadre juridique, en commençant par un protocole d'accord débouchant sur un accord ou un traité qui facilitera l'exploitation et la gestion de la compagnie maritime.
- c) Les États membres devraient élaborer les modalités de mise en place et d'harmonisation des politiques nationales de transport maritime et de la législation, afin d'assurer l'uniformité des lois en conformité avec le droit international maritime.
- d) Compte tenu de disparités des capacités portuaires des États insulaires de l'océan Indien, deux tailles de navires sont recommandées pour faciliter les échanges intra-COI et inter-COI, à savoir le Feed max de 999 EVP et le Handy size de 1999 EVP.
- e) En raison des différences de développement des ports des États côtiers de la COI, de la SADC, du COMESA et de l'EAC, il est recommandé que les navires disposent de leur propre équipement de chargement et de déchargement des marchandises.
- f) Les décisions relatives à la fabrication et à la propriété des conteneurs, ainsi qu'à l'achat de navires neufs ou d'occasion nécessiteront une analyse plus approfondie, une fois que la décision d'établir la compagnie maritime aura été prise.
- g) Les États insulaires de l'océan Indien devront envisager l'établissement d'un service de transport maritime par conteneurs.

#### **VOIE À SUIVRE (POINT 10 DE L'ORDRE DU JOUR)**

- 53. Les États membres doivent fournir leurs commentaires et des données supplémentaires au Consultant avant le 31 décembre 2023.
- 54. La COI devrait demander officiellement l'inclusion de l'île de la Réunion dans l'étude. L'île de la Réunion devrait être prête à fournir les données requises. Une fois les données obtenues, une nouvelle analyse sera nécessaire pour intégrer les informations supplémentaires et mettre à jour les analyses antérieures.

#### **G. QUESTIONS DIVERSES (POINT 11 DE L'ORDRE DU JOUR)**

- 55. Il n'y a pas de questions diverses.

#### **H. ADOPTION DU RAPPORT (POINT 12 DE L'ORDRE DU JOUR)**

- 56. Après avoir examiné le rapport, l'atelier l'adopte. L'adoption du rapport est proposée par XXXXXX et appuyée par XXXXXX.

**SIGNATURES :**

|                       |                       |                   |
|-----------------------|-----------------------|-------------------|
|                       |                       |                   |
| M. Maunikum VEGANADEN | M. Adonis TAFANGY     | XXXXXX            |
| <b>ÎLE MAURICE</b>    | <b>MADAGASCAR</b>     | <b>SEYCHELLES</b> |
| <b>PRÉSIDENT</b>      | <b>VICE-PRÉSIDENT</b> | <b>RAPPORTEUR</b> |

**I. CLÔTURE DE L'ATELIER (POINT 13 DE L'ORDRE DU JOUR)**

## Annexe I : Liste des Participants

### COMORES

1. Ali Mohamed Abdallah, Ministère des transports maritime et aérien, Cel : +2693342721, Email : [amabdallah12@gmail.com](mailto:amabdallah12@gmail.com)
2. Mahachi Ahmed, Cel +2693444190, Chef du Département sécurité et sûreté maritime, Agence Nationale des Affaires Maritimes (ANAM), [mahachi@comorosmaritime.org](mailto:mahachi@comorosmaritime.org)

### MADAGASCAR

3. Maryelzia Vial, Chef de service de la Gestion administrative des navires, APMF, Cel : +261321125807, [maryelzia.vial@yahoo.fr](mailto:maryelzia.vial@yahoo.fr)
4. Jean-Claude Rodin, Directeur des affaires portuaires (DAP), Agence portuaire, maritime et fluviale (APMF) – MTM, Cel : +261320326021, Email : [rodinic9@gmail.com](mailto:rodinic9@gmail.com)
5. Hary Soloniaina, Chef de développement et contrôle APMF, Cel : +261388057571, Email : [haryllys@yahoo.fr](mailto:haryllys@yahoo.fr)
6. Tianjara Maurice, DGA APMF, Agence portuaire, maritime et fluviale (APMF) Cel : +261321125708, [tianjara\\_maurice@yahoo.fr](mailto:tianjara_maurice@yahoo.fr)
7. Adonis Tafangy, Directeur des affaires juridiques, internationales et environnementales, APMF Cel : +261321125759, Email : [adonistafangy@yahoo.fr](mailto:adonistafangy@yahoo.fr)

### ILE MAURICE

8. Dharmeshwarsingh Ramawta, Analyste principal (coopération), Ministère des Affaires étrangères, de l'intégration régionale et du commerce international, Cel : +2304052631, Email : [dramawta@govmu.org](mailto:dramawta@govmu.org)
9. Harikesh Singh, Responsable de l'ingénierie et de l'entretien, Cargo Handling Corporation Limited, 59840319 [hsingh@chcl.mu](mailto:hsingh@chcl.mu)
10. Burthoo-Barah Bhaskarsingh, Analyste de la planification opérationnelle, Autorité portuaire de Maurice, Cel : +2302065492, e-mail : [b.burthoo-barah@mauport.com](mailto:b.burthoo-barah@mauport.com)
11. Parween Rojoa, Analyste principal, Ministère des Finances, de la planification économique et du développement, Cel : +230 2601300, Email : [projoa@govmu.org](mailto:projoa@govmu.org)
12. Sumedha Ramprosand, Analyste principal, Ministère des Finances, de la planification économique et du développement, Cel : +230 2601300, Email : [sramprosand@govmu.org](mailto:sramprosand@govmu.org)
13. Vikraj Ramkelawon, Analyste principal, Ministère des Finances, de la planification et du développement économiques, Cel : +230 2601347, e-mail : [viramkelawon@govmu.org](mailto:viramkelawon@govmu.org)
14. Veganaden Maunikum, Officier maritime principal, Ministère de l'Économie bleue, 57751416, [vmaunikum@govmu.org](mailto:vmaunikum@govmu.org)

## **SEYCHELLES**

15. Afzal Dias, Analyste principal des politiques, Ministère des Transports, Cel : +2482725171, e-mail : [adias@gov.sc](mailto:adias@gov.sc)
16. Nickella Tirant, Analyste des politiques, Ministère des Transports, 2482782052  
[nickella.tirant@gov.sc](mailto:nickella.tirant@gov.sc)

## **COI**

17. Prisca Razafimarahavo, Fonctionnaire adjoint en charge Cel : +23055128153, Email : [prisca.r@coi-ioc.org](mailto:prisca.r@coi-ioc.org)
18. Raj Mohabeer, Fonctionnaire en charge, +2304026100 [raj.mohabeer@coi-ioc.org](mailto:raj.mohabeer@coi-ioc.org)
19. Tiana Razafindrakoto, Experte technique internationale en diplomatie économique et entrepreneuriat, Cel : +23058584803, Email : [tiana.razafindrakoto@coi-ioc.org](mailto:tiana.razafindrakoto@coi-ioc.org)

## **ILE DE LA RÉUNION**

20. Maryse Doki-Thonon, Chef de Maison de l'export et de l'internationalisation, Conseil régional de La Réunion Cel : +262692228828, Email : [maryse.dokithonon@yahoo.com](mailto:maryse.dokithonon@yahoo.com)

## **CONSULANT**

21. John Chibale Mwape, Consultant, Cel : +260977514337, Email : [jcmwape@hotmail.com](mailto:jcmwape@hotmail.com)

## **INTERPRÈTES**

22. Priscilla Rakotomalala, Interprète française, Cel : +261342952655, Email : [Priscilla.rakotomalala@gmail.com](mailto:Priscilla.rakotomalala@gmail.com)
23. Gilbert Manirakiza, Interprète français, +254721549094, Email : [Manigilbert@gmail.com](mailto:Manigilbert@gmail.com)

## **SECRETARIAT DU COMESA, BEN BELLA ROAD, P.O. BOX 30051, LUSAKA, ZAMBIE, TEL : + 260 211 229725/32, FAX : +260 211 225107**

24. Dr Bernard Dzawanda, Directeur, Division infrastructure & logistique, Cel : +260 978829149, Email : [bdzawanda@comesa.int](mailto:bdzawanda@comesa.int)
25. M. Francis Okome, Expert en politique et réglementation du transport aérien, Cel : +260 766792683, Email : [fokome@comesa.int](mailto:fokome@comesa.int)
26. M. Paige Zulu, Support informatique, [PZulu@comesa.int](mailto:PZulu@comesa.int)
27. M. Maxwell Moono, Expert junior - Unité de communication institutionnelle, Email : [MMoono@comesa.int](mailto:MMoono@comesa.int)
28. Mme Lydia Mulenga, Assistante administrative, Cel : +260 977576917 Email : [LMulenga@comesa.int](mailto:LMulenga@comesa.int)

## **Annexe II : Ordre du jour et Organisation des travaux**

### **Ordre du jour**

1. Ouverture de l'atelier
2. Élection du bureau
3. Adoption de l'ordre du jour et de l'organisation des travaux.
4. Présentation des objectifs de l'atelier
5. Présentation du contexte et des objectifs de l'étude.
6. Présentation du rapport par le Consultant.
7. Mises à jour par les États membres.
8. Discussions.
9. Recommandations
10. Voie à suivre
11. Questions diverses
12. Adoption du rapport
13. Clôture de l'atelier

## Organisation des travaux

| <b>Horaire</b>  | <b>Premier jour : 14 décembre 2023</b>                                                                                                                             |
|-----------------|--------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| 08h30 – 09h00   | Inscription des Délégués                                                                                                                                           |
| 09h00 – 09h30   | Ouverture officielle par le SGA chargé de programmes du COMESA                                                                                                     |
| 09h30 – 09h40   | Élection du bureau                                                                                                                                                 |
| 09h40 – 09h50   | Adoption de l'Ordre du jour et de l'Organisation des travaux                                                                                                       |
| 9 h 50 – 10h 00 | Présentation des objectifs de l'atelier                                                                                                                            |
| 10h00 – 10h30   | Présentation du contexte et des objectifs de l'étude.                                                                                                              |
| 10h30 – 10h45   | Pause-café                                                                                                                                                         |
| 10h45 – 11h45   | Présentation du rapport du Consultant.                                                                                                                             |
| 11h45 – 12h45   | Mises à jour par les États membres. <ul style="list-style-type: none"> <li>• Comores</li> <li>• Madagascar</li> <li>• Île Maurice</li> <li>• Seychelles</li> </ul> |
| 12h45 – 13h00   | Discussions                                                                                                                                                        |
| 13h00 – 14h00   | Pause déjeuner                                                                                                                                                     |
| 14h00 – 16h00   | Discussions                                                                                                                                                        |
| 16h00 – 16h15   | Pause-café                                                                                                                                                         |
| 16h15 – 16h45   | Recommandations                                                                                                                                                    |
| 16h45 – 17h00   | Voie à suivre                                                                                                                                                      |
|                 | <b>Deuxième jour : 15 décembre 2023</b>                                                                                                                            |
| 09h00 – 10h00   | Rédaction du rapport                                                                                                                                               |
| 10h00 – 12h00   | Adoption du rapport                                                                                                                                                |
| 12h00 – 12h30   | Clôture de l'atelier                                                                                                                                               |