

COMITÉ DE LA SIMPLIFICATION  
DES FORMALITÉS  
48<sup>e</sup> session  
Point 5 de l'ordre du jour

FAL 48/5/1  
5 janvier 2024  
Original: ANGLAIS  
Diffusion au public avant la session

## APPLICATION DU PRINCIPE DU GUICHET UNIQUE

### Mise en place du système de guichet unique maritime dans le cadre du projet de guichet unique pour la facilitation du commerce (SWiFT) en Angola – un projet Singapour-OMI

Document présenté par l'Angola et Singapour

#### RÉSUMÉ

*Résumé analytique:* On trouvera dans le présent document des renseignements sur la mise en place du système de guichet unique maritime dans le port de Lobito (Angola) au titre du projet SWiFT. En outre, le document contient également une description du logiciel élaboré dans le cadre du projet.

*Orientations stratégiques, 5  
le cas échéant:*

*Résultats:* 5.1

*Mesures à prendre:* Paragraphe 24

*Documents de référence:* FAL 47/22, FAL 46/24 et FAL 43/6/1

#### Introduction

1 Il est essentiel d'appuyer la mise en place de systèmes d'échange électronique de l'information pour optimiser les escales au port qui ont lieu dans le cadre des transports maritimes et pour faciliter le commerce maritime. Le fait d'éviter toute duplication et toute notification en parallèle grâce à un système performant de guichet unique maritime est un élément clé qui permet de réduire les charges administratives qui pèsent sur les capitaines de navires, ainsi que sur les administrations maritimes et portuaires.

2 Après l'adoption de nouvelles prescriptions obligatoires relatives à l'Échange de données informatisé dans la résolution FAL.12(40), le FAL 47 a adopté des amendements à la Convention FAL dans la résolution FAL.14(46), laquelle rend l'utilisation du système de guichet unique dans les ports obligatoire à partir du 1<sup>er</sup> janvier 2024.

## **Vue d'ensemble du projet SWiFT**

3 En 2021, Singapour, avec le concours de l'OMI, a lancé le projet SWiFT. Le Projet vise à aider le reste des États Membres de l'OMI à mettre en place des systèmes de guichet unique maritime dans leurs ports. L'Autorité maritime et portuaire de Singapour (MPA) souhaitait utiliser son expérience acquise lors de la création et l'exploitation du guichet unique maritime nationale de Singapour et en faire bénéficier les autres États Membres de l'OMI cherchant à mettre en place un système de guichet unique maritime. La phase pilote du projet SWiFT a été conçue de façon à permettre la création d'un système dématérialisé efficace d'échange électronique de renseignements relatifs à l'accomplissement des formalités concernant les navires entrant ou sortant d'un port de taille moyenne. La phase pilote a été appuyée par des contributions en nature apportées dans le cadre du Programme de formation pour pays tiers (TCTP) conclu entre Singapour et l'OMI et du Programme intégré de coopération technique (PICT) de l'OMI.

4 L'idée était que le projet SWiFT prépare le terrain pour que le guichet unique maritime puisse ensuite être adopté à plus grande échelle, lorsque d'autres États Membres de l'OMI se lanceraient sur la voie du guichet unique maritime.

5 Le 15 mars 2021, l'OMI a publié un appel destiné aux pays ayant un port de taille moyenne les invitant à manifester leur intérêt à participer au projet SWiFT, lequel visait à établir un système numérisé efficace d'échange électronique de renseignements dans les ports permettant de remplir des déclarations avant l'arrivée, au port et avant le départ conformes aux normes en matière de données énoncées dans le Répertoire de l'OMI sur la simplification des formalités et le commerce électronique (Répertoire de l'OMI) (Lettre circulaire n° 4391). Après avoir évalué les candidatures, l'OMI et Singapour ont sélectionné le Port de Lobito (Angola) pour participer au projet pilote en octobre 2021. La mise en place de certaines activités a commencé en novembre 2021.

6 En janvier 2023, à la demande de la Angolan Agência Marítima Nacional (AMN), l'OMI a mené une mission en Angola, au titre de l'assistance technique apportée par l'OMI afin d'appuyer le projet SWiFT. La mission a notamment consisté à rencontrer des parties prenantes du port de Lobito, du port de Luanda et d'autres parties prenantes pertinentes telles que le comité national de la facilitation des échanges, les ministères des affaires étrangères, du transport, de l'industrie et du commerce. Grâce à l'appui du consultant nommé par l'OMI en Angola, la mission a permis à l'OMI de mieux comprendre les conditions de travail sur le terrain en Angola.

## **Élaboration du projet SWiFT dans le port de Lobito**

7 Singapour et l'Angola ont été les parties prenantes principales du projet SWiFT, dans le cadre duquel Singapour a apporté un appui en nature à l'Angola, le pays bénéficiaire. L'OMI a assuré la coordination entre les deux pays en apportant une assistance pendant le déroulement du projet, ce qui a contribué à alléger les charges administratives qui pesaient sur les deux parties prenantes.

8 Le projet s'est déroulé en trois phases : analyse du projet, élaboration du système et formation des utilisateurs et utilisatrices, ainsi que transfert de responsabilités du système. Pendant la phase d'élaboration, la plateforme de guichet unique maritime a été mise au point conformément à la Convention portant création de l'OMI et au Répertoire de l'OMI sur la simplification des formalités et le commerce électronique.

## Phase 1 – Analyse du projet

9 Au début du projet, Singapour et l'Angola ont consacré beaucoup de temps et de ressources à l'analyse du projet dont le but était de recenser les mécanismes déjà en place dans le port de Lobito et de se renseigner sur les nouveaux besoins pour éviter qu'il n'y ait à procéder à des modifications des besoins à un stade ultérieur, ce qui serait plus difficile à réaliser. La MPA a pris contact avec les multiples parties prenantes du port de Lobito afin de mieux appréhender les flux de travail et l'environnement d'exploitation existants, pour que les utilisateurs et utilisatrices puissent passer au nouveau système en douceur sans qu'il n'y ait de profonds bouleversements dans leur manière de procéder. Il a fallu dresser une liste des besoins des utilisateurs et utilisatrices et identifier les parties prenantes intervenant dans les flux de travail à intégrer dans le système. Ceux-ci ont ensuite été transposés sous forme de prescriptions fonctionnelles du système une fois comparés et ajoutés aux normes énoncées dans le Répertoire de l'OMI.

10 L'analyse a révélé des différences entre les mécanismes du port de Lobito et le flux de travail générique relatif à une escale au port. Il a été remédié à ces disparités en se reportant aux prescriptions en matière de notification énoncées dans la Convention portant création de l'OMI et en dialoguant avec le port du Lobito. Le flux relatif à l'escale au port créé et intégré au système est représenté dans l'illustration ci-après.

### Créer une nouvelle escale au port / une déclaration avant l'arrivée

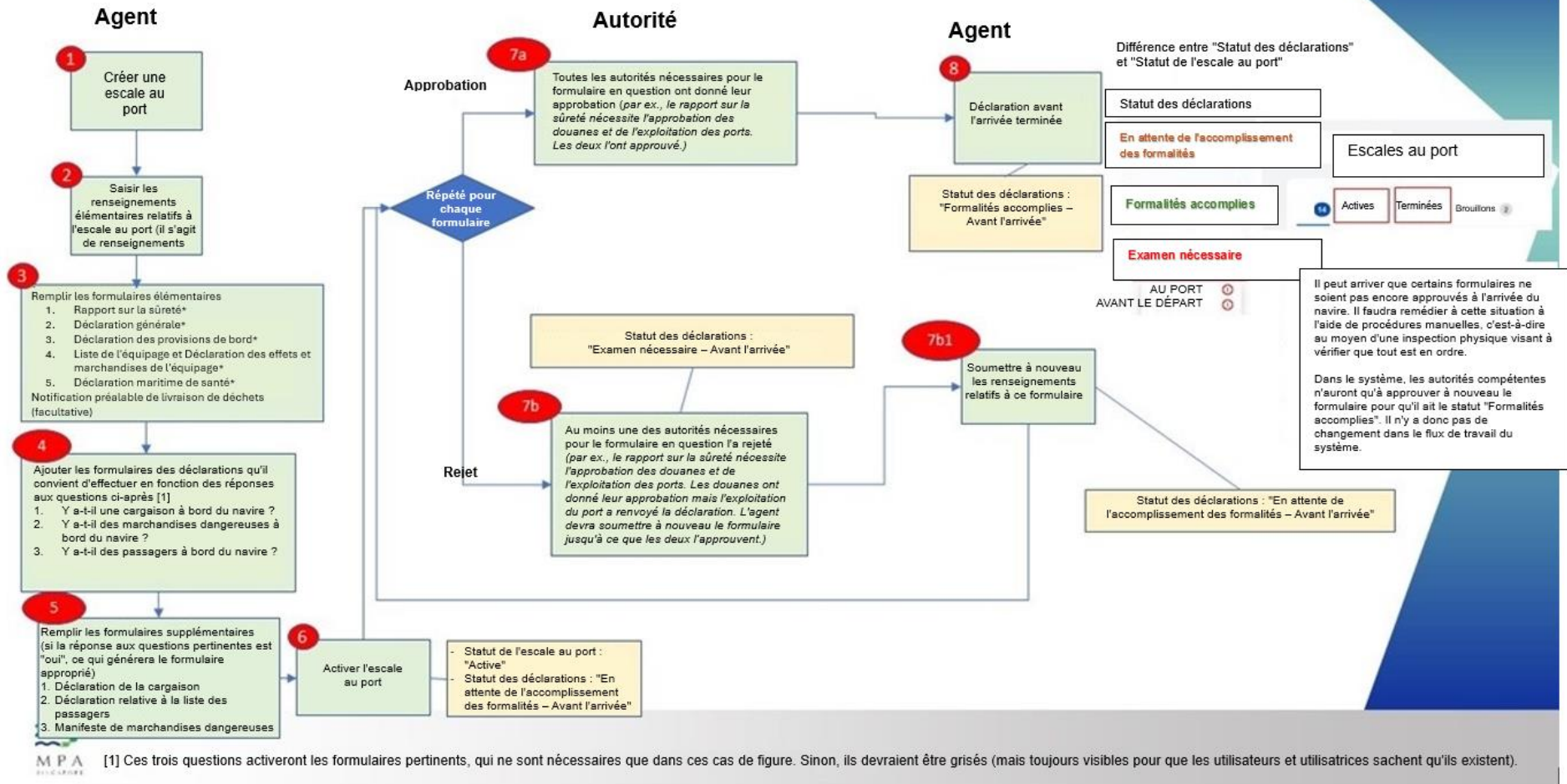
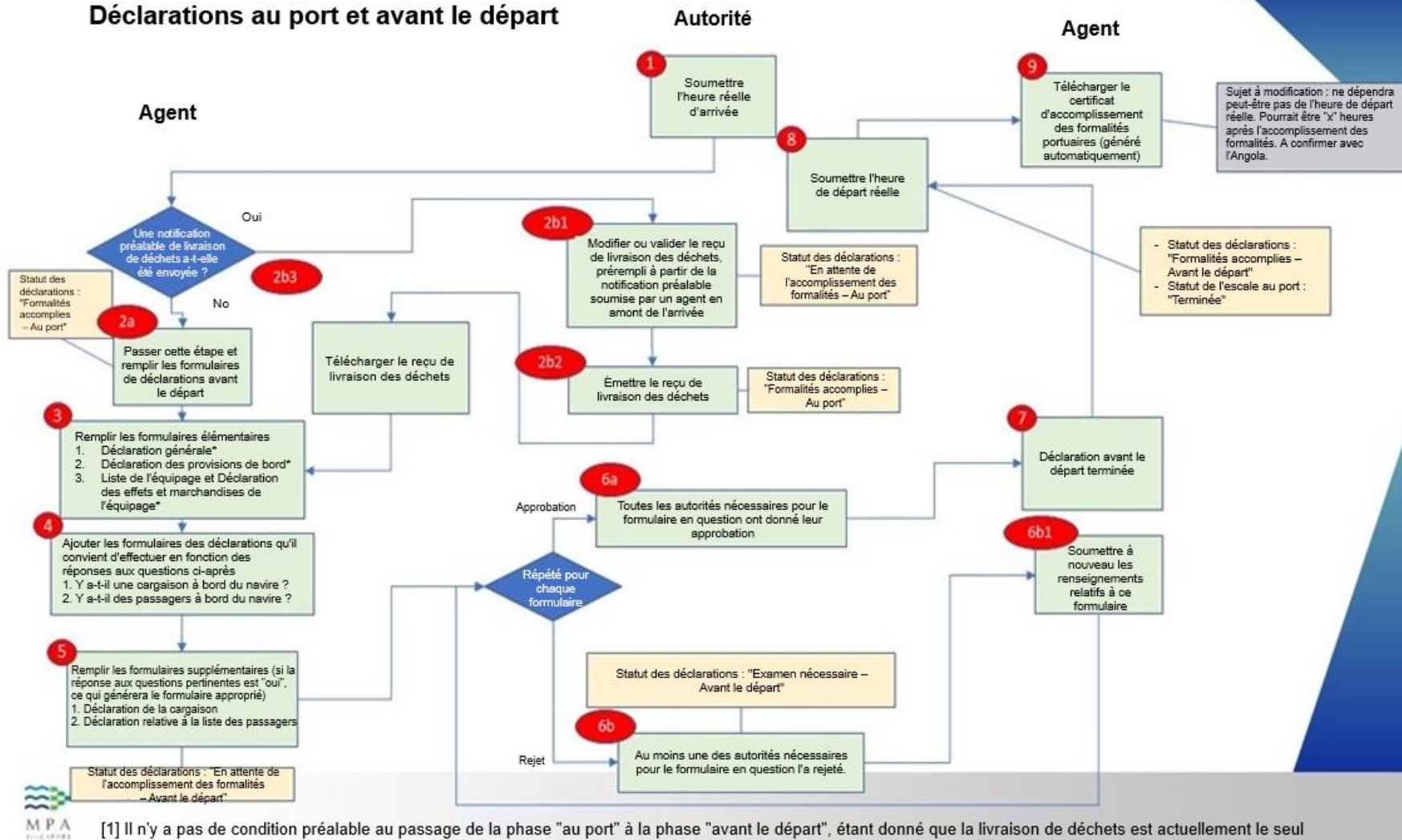


Figure 1. Flux relatif à l'escale au port : avant l'arrivée

## Déclarations au port et avant le départ



[1] Il n'y a pas de condition préalable au passage de la phase "au port" à la phase "avant le départ", étant donné que la livraison de déchets est actuellement le seul

Figure 2. Flux relatif à l'escale au port : au port et avant le départ

11 Les parties prenantes ont également discuté des objectifs et du champ d'application du projet et ont pris une décision à ce sujet. Concernant le champ d'application, il a été décidé que le projet consistait à élaborer un système générique de guichet unique maritime pour le port de Lobito, qui pourrait être adapté aux nouveaux besoins qu'auraient les parties prenantes dans les années à venir. Il est reconnu dans le champ d'application du projet que le système de guichet unique maritime mobilise divers organismes et autorités, tels que les douanes, les administrations portuaires, les autorités maritimes, les services de santé, d'immigration et de sécurité, qui opèrent et interagissent dans l'environnement portuaire. Par conséquent, le guichet unique maritime devrait garantir une coordination et un échange de renseignements efficaces entre les différentes autorités, gage de plus de fluidité et d'efficacité dans le transit des personnes, des navires et des marchandises par le port.

12 Le système générique de guichet unique maritime, mis en place dans le cadre du projet SWIFT, devrait être élaboré essentiellement en vue d'assurer la transmission électronique de données relatives aux prescriptions en matière de notifications énoncées dans la Convention FAL, notamment, les renseignements requis en ce qui concerne :

- .1 la déclaration générale;
- .2 la déclaration de la cargaison;
- .3 la déclaration des provisions de bord;
- .4 la déclaration des effets et marchandises de l'équipage;
- .5 la liste de l'équipage;
- .6 la liste des passagers;
- .7 le manifeste de marchandises dangereuses;
- .8 le rapport sur la sûreté;
- .9 la déclaration maritime de santé; et
- .10 la notification préalable de livraison de déchets.

13 Le champ d'application du système de guichet unique maritime comprend les principales fonctionnalités suivantes :

- .1 la collecte de renseignements au moyen du guichet unique maritime;
- .2 l'accessibilité de ces renseignements à toutes les parties prenantes intéressées; et
- .3 l'accomplissement des formalités concernant les navires.

14 En principe, le système de guichet unique maritime dans le port de Lobito devrait permettre à toute partie prenante dotée de l'accès au système approprié d'obtenir des renseignements pertinents sur les déclarations effectuées par les navires avant l'arrivée, au port et avant le départ.

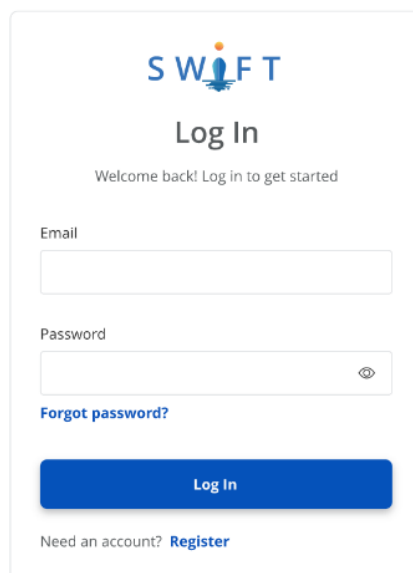
## Phase 2 – Élaboration du système

15 À l'issue de la phase d'analyse du projet, le système a été élaboré selon la méthode de mise au point de logiciels Agile, c'est-à-dire moyennant une recherche continue des besoins des utilisateurs et utilisatrices et une utilisation de leur retour d'informations, une amélioration des solutions, la création et à la mise à l'essai de nouvelles versions.

16 Pour veiller à l'alignement du système sur les besoins et les attentes du port de Lobito, et pour répondre à tout changement des besoins des utilisateurs et utilisatrices, la MPA a organisé des réunions hebdomadaires pendant toute la durée du projet avec le port de Lobito, en présence de l'OMI. Les réunions hebdomadaires visaient à informer toutes les parties prenantes concernées de l'avancement de l'élaboration et à apporter les précisions nécessaires sur la conception du système et les besoins des utilisateurs et utilisatrices.

17 L'élaboration de maquettes fonctionnelles et de prototypes a joué un rôle essentiel dans la facilitation de la procédure de mise au point Agile. Avant l'élaboration des fonctionnalités correspondant aux besoins des utilisateurs et utilisatrices, ces maquettes fonctionnelles et prototypes ont permis, en donnant une représentation visuelle, de vérifier que le flux et la conception de chaque fonctionnalité étaient conformes aux attentes. Une telle procédure a permis d'économiser du temps et des efforts puisqu'il est moins fastidieux d'apporter des modifications sur les maquettes fonctionnelles que de le faire sur le système lui-même une fois qu'il a été mis au point.

18 Au total, l'élaboration a nécessité 14 cycles ("sprints") d'une durée de trois à quatre semaines et s'est achevée le 6 octobre 2023.



The image shows a login page for the SWiFT system. At the top center is the SWiFT logo, which consists of the letters 'S W I F T' in blue with a stylized blue and orange figure below the 'I'. Below the logo is the heading 'Log In' and the text 'Welcome back! Log in to get started'. There are two input fields: 'Email' and 'Password'. The 'Password' field has a small eye icon to its right. Below the password field is a blue link that says 'Forgot password?'. At the bottom of the form is a large blue button with the text 'Log In'. Below the button is the text 'Need an account? Register' with a blue link for 'Register'.

[Report Vulnerability](#) [Privacy Policy](#) [Terms of Use](#)  
© 2022 Port of Lobito. Last Updated 18 April 2021

Figure 3. Page d'authentification du projet SWiFT



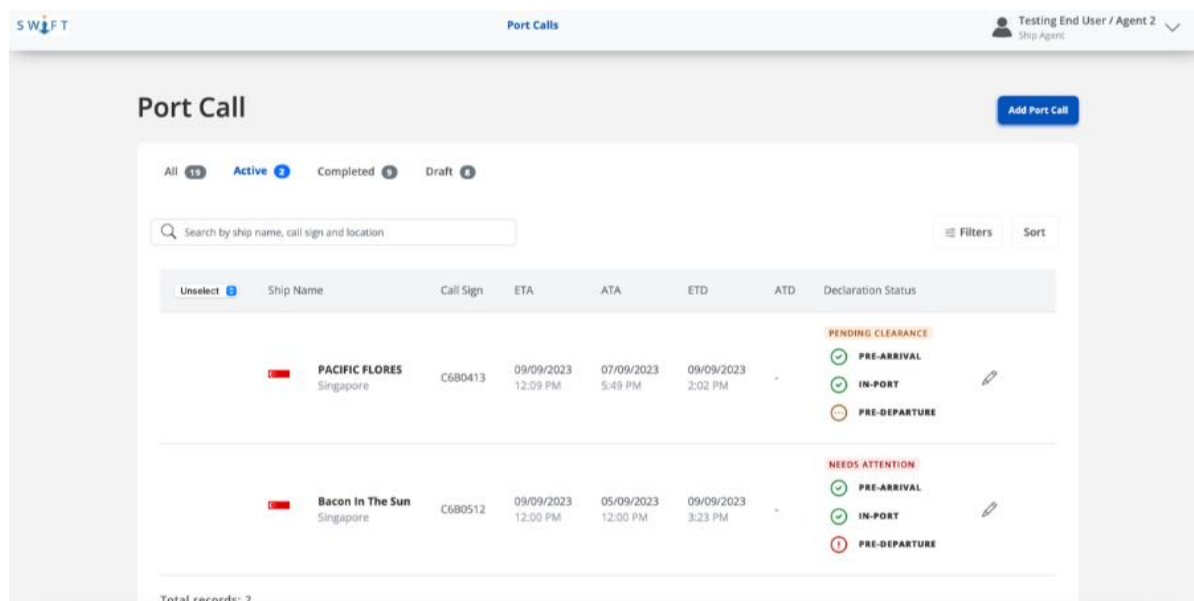


Figure 4. Tableau de bord relatif aux escales au port

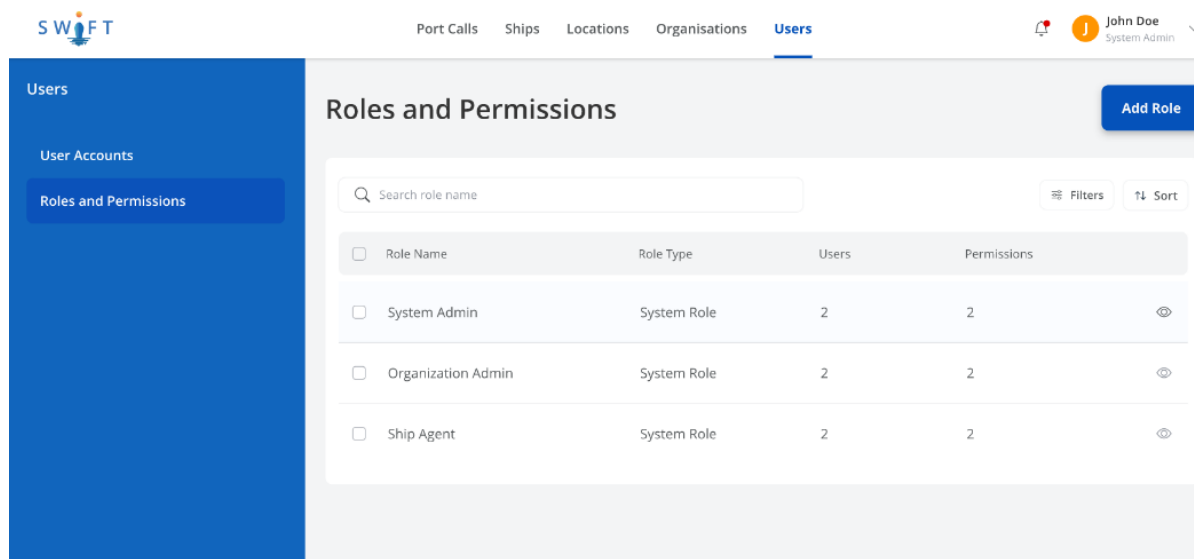


Figure 5. Rôles et accès

### Phase 3 – Formation et transfert de responsabilités

19 Pour faciliter la formation des utilisateurs et utilisatrices, des représentantes et représentants angolais ont été invités à Singapour pour un voyage d'affaires consacré à l'étude des processus, au cours duquel différents groupes de parties prenantes, tels que les consignataires de navires et les autorités chargées de l'approbation compétentes, ont pu essayer le système et fournir un retour d'informations sur les composantes déjà développées. Ce voyage a également permis aux personnes qui pourraient utiliser le système de se familiariser avec la conception de l'interface utilisateurs du système. Cette visite de trois jours a également permis à l'équipe de Singapour d'obtenir un retour d'informations sur la mise en œuvre du flux de travail relatif aux escales au port et de valider les prescriptions fonctionnelles, notamment en ce qui concernait des éléments cruciaux comme les rôles et les accès des utilisateurs et utilisatrices. Les observations formulées à l'issue du voyage ont été incorporées dans le système lors des cycles suivants.



20 Pour préparer le transfert de responsabilités du système, un essai d'acceptation en ligne de trois jours a été conduit du 13 au 15 novembre 2023. Ont assisté à la session 16 utilisateurs et utilisatrices issus du port de Lobito, représentant les parties prenantes chargées des rôles créés dans le système ci-après :

- .1 Administrateur/Administratrice du système;
- .2 Consignataire de navire;
- .3 Responsable des aspects commerciaux et liés à l'exploitation;
- .4 Service de l'immigration;
- .5 Responsable des questions sanitaires maritimes;
- .6 Responsable des questions de sécurité et environnement;
- .7 Exploitation des ports; et
- .8 Autorité portuaire (IMPA).

21 L'essai d'acceptation se présentait sous la forme de scénarios d'essais contenant le flux de bout en bout pour une variété d'interactions des utilisateurs et utilisatrices avec le système. À la fin de chaque journée, les participants et participantes à l'essai d'acceptation indiquaient si chaque fonctionnalité avait fonctionné comme prévu ou indiquaient les erreurs rencontrées si la tâche n'avait pas pu être menée à bien. À la fin du troisième jour, tous les jeux d'essais avaient été traités avec succès et l'essai d'acceptation s'est terminé. Le nouveau système de guichet unique maritime était prêt et il était temps de transférer ses responsabilités.



*Figure 6. Essai d'acceptation en ligne*

22 Le 20 novembre 2023, pour célébrer la réussite de l'élaboration du système de guichet unique maritime et marquer l'achèvement du projet, une cérémonie de transfert de responsabilités a été organisée, dans le port de Lobito. Des représentantes et représentants de la MPA, du port de Lobito, de l'AMN et de l'OMI ont assisté à la cérémonie de transfert de responsabilités.



*Figure 7. Cérémonie de transfert de responsabilités tenue dans le port de Lobito.*

## **Conclusion**

23 L'expérience acquise et les enseignements tirés du projet SWiFT pourront servir de référence pour la création et la mise en place d'un guichet unique maritime. Puisque le système SWiFT est un système de guichet unique maritime générique de référence, il est possible de l'adapter et de le mettre en place dans d'autres ports.

## **Mesures que le Comité est invité à prendre**

24 Le Comité est invité à examiner les renseignements qui précèdent et à prendre les mesures qu'il jugera appropriées.