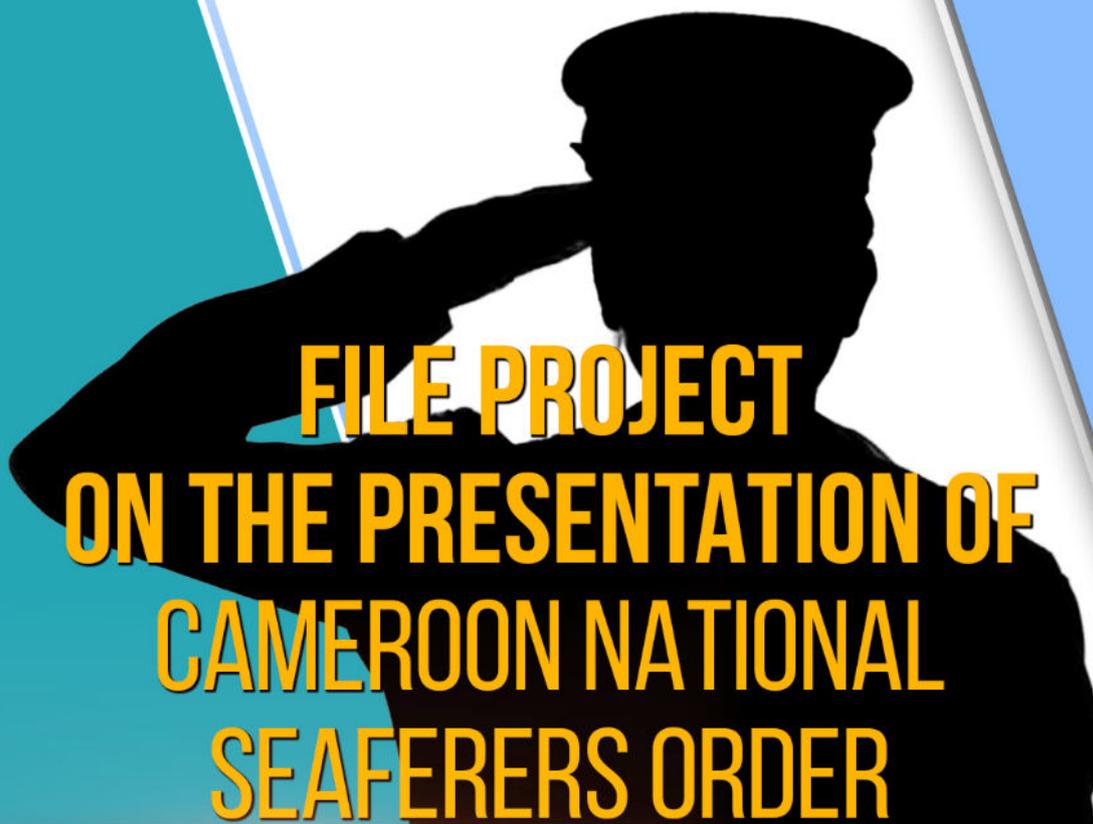


# DOSSIER DE PRÉSENTATION DE L'ORDRE NATIONAL DES GENS DE MER DU CAMEROUN



**FILE PROJECT  
ON THE PRESENTATION OF  
CAMEROON NATIONAL  
SEAFERERS ORDER**

**ONGMC**

UNE ORGANISATION PROFESSIONNELLE  
*LA PREMIÈRE DE SON GENRE*

**CNSO**

A PROFESSIONAL ORGANISATION  
*THE FIRST OF ITS KIND*

**Cameroun**  
*Août 2022*

**Cameroon**  
*August 2022*

## TABLE DES MATIERES

|  |    |
|--|----|
| <b>FICHE D'IDENTITE SYNTHETIQUE</b>                  | 2  |
| <b>JUSTIFICATION DU PROJET</b>                       | 4  |
| A. LE CONTEXTE DU PROJET :.....                      | 5  |
| B. LES PROBLEMES A RESOUDRE :.....                   | 8  |
| C. LE CADRE D'INTERVENTION :.....                    | 10 |
| D. LES BENEFICIAIRES :.....                          | 11 |
| <b>CADRE LOGIQUE DU PROJET</b>                       | 14 |
| A. L'OBJECTIF : .....                                | 14 |
| B. LES RESULTATS ATTENDUS :.....                     | 14 |
| C. LES ACTIVITES : .....                             | 15 |
| D. LES MOYENS : .....                                | 16 |
| E. LES INDICATEURS :.....                            | 16 |
| F. CONTRAINTES ET RISQUES : .....                    | 17 |
| <b>ACTEURS DU PROJET</b>                             | 18 |
| A. GROUPE PORTEUR :.....                             | 18 |
| B. LES MEMBRES DU GROUPE PORTEUR :.....              | 18 |
| a) ASSOCIATIONS/SYNDICATS MEMBRES DE COMASOCIC ..... | 18 |
| b) LES GENS DE MER MEMBRES PHYSIQUES ENGAGES.....    | 19 |
| REPRESENTANTS LA COMASOCIC, PORTEUR DU PROJET.....   | 19 |
| <b>LE PROJET DANS LE TEMPS</b>                       | 21 |
| A. CALENDRIER DES ACTIVITES : .....                  | 21 |
| <b>MONTAGE FINANCIER DU PROJET</b>                   | 22 |
| A. BUDGET TOTAL.....                                 | 22 |
| B. FINANCEMENTS.....                                 | 22 |
| C. PERSPECTIVES A LONG TERME .....                   | 22 |

Nom du Projet

# PRO-GMC

## Objet du Projet :

1. Promouvoir les intérêts professionnels des gens de mer auprès des pouvoirs publics et des institutions internationales.
2. Garantir une certaine moralité professionnelle s'attachant à veiller à la compétence des gens de Mer du Cameroun.

## Zone d'intervention :

1. Cameroun ;
2. Zone CEMAC.

## Bénéficiaires :

Les gens de mer (nationaux et étrangers), exerçant sur le domaine de compétence de l'Ordre à savoir, le Cameroun.

Coût total : .....Frs. CFA

## Autorité Compétente ou Ministère Tutelle :

Le Ministère des Transports de la République du Cameroun.

## Demandeur du projet :

1. Les gens de mer camerounais à travers leur association et leur syndicat, membres de **COMASOCIC** depuis 2020 ;
2. **Les Armateurs Internationaux** qui hésitent depuis toujours à utiliser les gens de mer camerounais, à cause du désordre qui règne dans le secteur.
3. **Le Bureau Internationale de Travail (BIT) ;**
4. **La World Maritime University (WMU) et,**
5. **L'Organisation Maritime Internationale (OMI)**

Leur besoin avait été manifesté lors de la conférence baptisée « **National workshop on Maritime Transport Policy For Cameroon** » qui s'est tenue à Edéa, région du Littoral, Cameroun, **du 14 au 18 mars 2022.**

## **Groupe porteur :**

### **Le Conseil Maritime de la Société Civile Camerounaise (COMASOCIC).**

C'est un regroupement d'Associations et de Syndicats des gens de mer évoluant au Cameroun. Ce sont :

1. Le CSA ;
2. Le SYNIMAC ;
3. L'AMAMGEMCAM ;
4. Le SYMAPROCAM ;
5. Le CSWB ;
6. Le GPCM ;
7. Le G3MMMMC ;
8. Le CMT du HACIG ;
9. Le RMML ;
10. Le CSPWC ;
11. L'APRONACAM ;
12. Le SYNALIDOACC ;
13. Le SNTFAC ;
14. L'HELPOUT MAPOL ;
15. L'ANINGEMCA.

## **Résultat attendu après dépôt du projet :**

Nous sollicitons un décret présidentiel créant une organisation professionnelle des gens de mer au Cameroun : **l'Ordre National des gens de Mer du Cameroun (ONGMC)**, par l'aval de notre Ministère tutelle, le Ministère des Transports, après examen du projet.

Le COMASOCIC présente ce projet comme réponse à la demande du chef de l'état, Son Excellence Paul BIYA, demande formulée à travers son Premier Ministre Son Excellence Dr. Joseph Dion NGUTE, Chef du gouvernement, lors de la dernière session interministérielle tenue au mois de juin 2022 à Yaoundé, exhortant la société civile camerounaise à s'impliquer pleinement dans le secteur maritime.

## **Contact :**

### **Responsable :**

Capitaine. Jimmy DOBGIMA Billy Fokum

Email : [jimbil2001@gmail.com](mailto:jimbil2001@gmail.com)

TEL : + (237) 651 43 11 04 / 679 12 78 45 / 690 37 08 27 08 27

---

## JUSTIFICATION DU PROJET

---

### Quelques Définitions :

**Gens de mer :** C'est un ensemble de personnes exerçant leur activité professionnelle soit en mer, à bord des embarcations, ou exerçant des activités qui lui soit liée ex. (Plongeurs, Hôteliers etc...). C'est aussi toute personne qui exerce la pêche industrielle ou artisanale, toute personne employée, engagée ou travaillant à quelque titre pour son propre compte ou pour le compte d'une personne physique ou morale, lui étant liée par un contrat écrit ou verbal.

Il existe deux types de gens de mer qui sont bien définis dans le Règlement Intérieur et le code de déontologie de l'ordre.

**Embarcation :** C'est l'ensemble constitué de bateaux, navires, FPSO ou bâtiments quels qu'ils soient, de propriété publique ou privée, faisant une navigation maritime, ou fixe. Les navires de guerre ne sont pas inclus.

## **A. LE CONTEXTE DU PROJET :**

Il s'agit de présenter notre zone d'intervention, ses particularités, son histoire et ses défis actuels.

### **Quelle est la situation de départ de notre projet ?**

#### **A. ZONE D'INTERVENTION ET PARTICULARITE**

On estime que 90 % du commerce mondial fait appel au transport maritime ou fluvial, c'est-à-dire qu'il dépend des gens de mer pour l'exploitation des navires. Dès lors, les gens de mers sont essentiels dans la chaîne du commerce international et dans le système économique global.

Il faut souligner que le transport maritime est le premier secteur réellement mondialisé. Cela signifie que, la plupart du temps, des gens de mer de différentes nationalités sont engagés à bord des navires enregistrés dans un État, appartenant à un armateur qui n'a parfois ni la nationalité du navire ni celle de l'un des gens de mer qui y travaille.

Les gens de mer du secteur portuaire au secteur pétrolier et gazier sans omettre ceux du transport maritime, des bateaux de plaisance et des bateaux de pêche, travaillent souvent dans des conditions inacceptables, compromettant leur bien-être, de leur santé, la sécurité du Navire, et les zones portuaires sur lesquels ils sont engagés.

Comme les gens de mer travaillent le plus souvent en dehors de leur pays d'origine et que les employeurs ne sont la plupart du temps pas situés dans le pays d'origine de cette catégorie de travailleurs, des normes internationales efficaces sont primordiales pour réguler ce secteur. Il est bien entendu nécessaire que ces normes soient mises en œuvre au niveau national, particulièrement par les gouvernements possédant un registre d'immatriculation des navires et autorisant ces derniers à battre leur pavillon.

L'exigence des normes internationales est d'ores et déjà reconnue et largement acceptée comme indispensables pour assurer la sécurité en mer la protection de l'environnement des gens de mer. Il est aussi important de souligner que bon nombre d'armateurs offrent des conditions décentes de vie et de travail à leurs employés. Ces armateurs et les pays dans lesquels ils opèrent payent le prix d'une concurrence déloyale de la part d'armateurs opérant avec des navires qui ne respectent pas les normes.

Le navire à bord duquel les gens de mer vivent et travaillent pendant de longues périodes est à la fois leur foyer et leur lieu de travail. Leurs conditions de travail et de vie sont donc d'une importance capitale. Ces gens sont exposés à de multiples risques, liés à leur profession.

Les gens de mer font aussi face à des conditions climatiques extrêmes et courent le risque d'être abandonnés à l'étranger si l'armateur fait face à des difficultés, notamment financières. Il faut ajouter à cela l'intensification des mesures de sécurité et des contrôles aux frontières qui ont rendu très difficile la possibilité pour les gens de mers de voyager pour rejoindre ou quitter un navire en cours de voyage, mais qui limite aussi leur possibilité de descendre à terre lors des escales nécessaires pour leur bien-être et leur santé.

## B. HISTOIRE ET DEFIS

### **Les éléments qui ont marqué la période de croissance du secteur maritime camerounais de 1960 à 1989.**

1. La marine marchande est passée d'un service rattaché à la Direction des Ports et Voies Navigables à une Direction Centrale du Ministère des Transports ;
2. La création de plusieurs sociétés maritimes, para-maritimes et privées telles que CAMSHIP, CNCC, CAMTAINER, SOCAMAC, COTONEC, CHALUCAM, CREVETTES DU CAMEROUN, COPEMAR, SIPEC, SOCOPAO, DELMAS, TRANSCAP, SOAEM et bien d'autres ;
3. La création de deux (02) académies maritimes cinq années plus tard à Abidjan en Côte d'Ivoire et à Accra au GHANA ;
4. L'attribution de plusieurs bourses de formation dans le secteur maritime et portuaire.

La liste n'est pas exhaustive.

### **Voici les facteurs réels du déclin de l'industrie maritime camerounaise depuis les années 1989 jusqu'à nos jours.**

1. Le manque de gens de mer formés et rompus à la tâche ;
2. Le secteur maritime et portuaire subit les effets de la dévaluation du franc CFA.
3. Une véritable anarchie sur la législation nationale en matière de transport maritime. Nous citerons
  - a) L'ordonnance n°62-OF-30 du 31 Mars 1962 portant Code de la Marine Marchande Camerounaise ;
  - b) La loi n°92/007 du 14 août 1992 portant Code du Travail,
  - c) La loi n°76/12 du 08 Juillet 1976 portant organisation de la formation professionnelle rapide.

Dès lors un champ libre au désordre est ouvert, au détriment de l'État du Cameroun, des populations et des gens de mer camerounais. Par conséquent, ceux des gens de mer qui subissent des accidents travail, sont abandonnés à eux-mêmes. D'autres sont régulièrement abandonnés à l'étranger contre leur gré. D'autres encore sont abusés et délaissés. Certains ayant porté plainte pour diverses raisons, sont incapables de se doter d'assistance juridique efficace. Par conséquent, les procès durent parfois plus de 10 ans sans suite.

De l'autre côté, de nombreuses circulaires ministérielles sont restées sans jamais aboutir à quoi que ce soit. Le secteur est de plus en plus paralysé par le désordre, les uniformes et des accessoires de la marine marchande à la volée, les faux recrutements, les divers abus et arnaques de la clientèle camerounaise, la formation sur le tas des gens de mer, l'amateurisme et le manque de maîtrise du secteur maritime, l'absence de vision quant à l'orientation à donner à ce pan de l'économie nationale, etc.

Tout ceci a causé des grèves interminables dans le secteur portuaire.

Nous noterons aussi le problème d'identification de gens de mer qui discrédite le livret maritime du Cameroun au niveau international (*Matricules non référencés*) etc...

4. La non ratification de certaines conventions de l'OIT (*MLC 2006 ; l'OIT n°137, 185*) dont le but visait une meilleure gestion du secteur, un meilleur outillage des missions étatiques et l'éradication totale des manquements cités plus haut ;
5. La perte par le Cameroun de ses deux acteurs principaux dans le secteur maritime : la CAMSHIP et les CREVETTES DU CAMEROUN ;
6. La fermeture de plusieurs autres sociétés maritimes et para-maritimes ;
7. L'inscription du Cameroun dans la liste noire de l'OMI et de l'OIT ;
8. La fin de certaines bourses d'ETAT et une perte de crédibilité du Cameroun auprès de ses institutions partenaires pour la formation maritime et portuaire ;
9. La méconnaissance de l'administration camerounaise sur le secteur maritime, ses prérogatives en tant que représentant de l'autorité de l'état dans le secteur maritime ;
10. L'anarchie causée par certaines sociétés maritimes et para-maritimes qui refusent volontairement de se soumettre aux lois et aux textes d'application qui sous-tendent l'action de l'administration maritime ;
11. L'absence d'un statut général du corps du personnel marin, conséquence immédiate des manquements cités plus haut ;
12. Le découragement des armateurs qui ne fréquentent plus nos côtes maritimes, encore moins nos ports.
13. Le manque d'un système efficace de recrutement et de placement de nos gens de mer causant la résurgence des actes de piraterie dans nos eaux territoriales, favorisées aussi par nos lois maritimes nationales désuètes ;
14. L'absence d'une société nationale de navigation maritime ;
15. L'absence d'un pavillon camerounais comme importante source de revenu dans l'économie maritime camerounaise.

### **1. Situation au départ du projet**

Face à ce constat, et compte tenu de la démarche prise par les autorités administratives, de redorer le blason du secteur maritime camerounais en impliquant les acteurs de ce secteur à la prise de décisions, nous, les gens de mer, voulons entreprendre de créer **l'Ordre National De gens De Mer Du Cameroun (ONGMC)** dont le but sera :

- 1) D'assurer la discipline parmi les gens de mer,
- 2) D'assurer la qualité des services et la compétence des professionnels du milieu marin, pour mieux protéger le public,
- 3) Réglementer la profession en offrant un service de qualité,
- 4) Appliquer les standards et normes internationaux parmi les gens de mer du Cameroun dont la compétence est établie.

Notre démarche s'arrime avec le projet présidentiel pour un Cameroun émergent en ce 21<sup>ème</sup> siècle. Nous le ferons en revalorisant le secteur maritime et portuaire et en positionnant nos gens de mer au niveau mondial.

Toujours pour renforcer cette tendance envers les gens de mer, le gouvernement camerounais envisage ratifier plusieurs conventions internationales. **La vraie problématique reste la mise en application de ces conventions une fois ratifiées.**

Jusqu'ici, le secteur maritime beigne dans une anarchie totale, tel un maquis ou personne ne respecte ni les normes, ni les procédures.

L'obtention d'un Ordre national de gens de mer serait un moyen pour régler la profession et apporter des solutions aux problèmes qui sévissent dans le secteur maritime. Un code de déontologie de la profession contribuera ainsi grandement à cet essor.

## ***B. LES PROBLEMES A RESOUDRE :***

### **C. QUELS PROBLEMES SONT PRIORITAIRES ? QUELS SONT CEUX QUE LE PROJET ENTEND RESOUDRE, OU PARTICIPER A RESOUDRE ?**

#### **1. Les problèmes prioritaires**

- **La mise en application des conventions n°137 de l'OIT et du Maritime Labour Convention (Convention du Travail Maritime) en abrégé (MLC) de 2006** que ratifiera notre État ceci pour une gestion moderne de son secteur maritime ;
- **Le problème des pièces d'identités des gens de mer du Cameroun (relatif à la Convention n°185 de l'OIT).** Il sera aussi question ici de mettre sur pied une base de données nationale fiable des gens de mer, permettant de mettre à jour les statistiques nationales afin de permettre un management efficace par nos administrations respectives ;
- **Le problème de certificat médical des gens de mer camerounais (évoqué dans le guide de l'ITF pour les gens de mer).** Aucun gens de mer ne peut travailler à bord d'un navire s'il ne produit pas un certificat médical attestant qu'il est médicalement apte à exercer ses fonctions. Des exceptions ne sont possibles que dans les cas spécifiés dans le code. Si vous travaillez à bord d'un navire couvert par la présente convention mais qui n'opère pas dans les eaux internationales, les prescriptions relatives aux certificats médicaux peuvent être moins strictes. Votre compagnie maritime peut avoir sa propre politique exigeant des examens médicaux plus fréquents ;
- **Le problème d'usurpation, de faux et usage de faux certificats de capacité et fausses statistiques de carrière (les expériences fabriquées).** Ce fléau sévit lors des recrutements et les placements des gens de mer. Nous entendons nous y attaquer et faire de sa résolution un critère de sélection des gens de mer qualifiés d'exercer à bord des navires. Une commission s'en chargera.
- **La révision subséquente de la loi n°92/007 du 14 août 1992 portant Code du Travail, de la loi n°76/12 du 08 juillet 1976 portant Organisation de la Formation Professionnelle Rapide et de la loi relatives aux sanctions des**

**infractions commises dans le secteur du transport Maritime** afin d'y exclure respectivement les contrats d'engagement maritime, l'agrément pour l'ouverture des centres de formations aux professions maritimes.

- **Le problème de protection sociale des gens de mer.**
- **Le problème de Représentation légale des gens de mer.**
- **Le Problème de chômage des gens de mer Camerounais.**
- **Pour le problème de visibilité et de qualité de main-d'œuvre des gens de mer camerounais à l'échelle mondiale, nous sommes en voie de mettre sur pied un grand site web, faisant la vente de l'image du secteur maritime et gens de mer.**

**2. Notre soutien à la démarche de l'État pour résoudre les problèmes dans le secteur maritime.** Nous entendons :

- Travailler en collaboration avec l'État pour éradiquer totalement le port illégal des uniformes et accessoires de la marine marchande.
- Travailler en collaboration avec l'État sur la discipline de gens de mer, et le respect des règles d'éthique et déontologie.
- Travailler en collaboration avec l'État du Cameroun pour mettre fin à tout désordre dans le secteur maritime à notre niveau de compétence et pour exécuter toute autre tâche confiée à nos soins.
- Travailler en collaboration avec l'État pour réduire la porosité dans nos zones maritimes frontalières, dans les îles et les îlots, en procédant à l'identification stricte de tout gens de mer, national comme étranger, qui exerce dans nos eaux.
- Travailler en collaboration avec nos représentants des six (6) Collèges Délocalisés (les 6 Continents), les gens de mer de la diaspora afin de les encourager à investir dans le secteur maritime au Cameroun.
- Protéger le public contre les tromperies, escroqueries, fausses promesses, faux recrutements, la contrebande maritime et toute sorte de trafic illicite en mer grâce aux campagnes de sensibilisation et au renseignement.
- Collaborer avec le MINDEF et MINADT dans le renseignement sur toutes activités illégales ou suspecte observée sur les voies navigables camerounaises pour une bonne gestion de l'intégrité du territoire nationale par l'État.
- Sceller des partenariats directs avec les grands armateurs et employeurs internationaux pour mieux vendre l'image et le professionnalisme des gens de mer camerounais.
- Affilier l'ONGMC dans les organisations maritimes Internationales pour intensifier notre collaboration avec elles, et rehausser le statut des gens de mer camerounais et du Cameroun.

## C. LE CADRE D'INTERVENTION :

### D. NOTRE PROJET EST-IL ISOLE ? S'INSCRIT-IL DANS UNE STRATEGIE SECTORIELLE ? QUELS SONT LES AUTRES ACTEURS EN PRESENCE ? COMMENT ALLONS-NOUS NOUS COORDONNER ? QUELS PROJETS ONT ETE REALISES AUPARAVANT DANS LE SECTEUR ? QUELS ENSEIGNEMENTS EN ONT-ILS ETE TIRES ?

#### 1. Stratégie et acteurs présents

Ce projet s'inscrit dans la stratégie du Cameroun de renforcer la reprise économique amorcée depuis une décennie et l'asseoir durablement. Pour ce faire il doit donc implémenter ses politiques de développement dans une perspective plus large et plus globale.

Les acteurs impliqués sont donc :

- La Société civile maritime camerounaise représentée par le COMASOCIC, ensemble avec tous ses partenaires, en collaboration avec,
- Le gouvernement camerounais au travers du **Ministère des Transports**, (*notre ministère de tutelle*),
- D'autres ministères concernés par le secteur maritime au Cameroun),
- Le secteur privé maritime et,
- La communauté maritime internationale (**WMU et OMI**).

Ces acteurs majeurs se sont manifestés à la suite de la conférence (**National workshop on Maritime Transport Policy For Cameroon**) qui s'est tenue **du 14 au 18 mars 2022** à Edéa, département de la Sanaga Maritime, Région du Littoral du Cameroun. Tous brûlaient de contribuer valablement au progrès du secteur maritime camerounais.

Nous prions notre gouvernement de s'associer à notre projet afin de repositionner le Cameroun sur les hautes marches des standards internationaux et faire notre secteur maritime un exemple pour l'Afrique en général, et la zone CEMAC en particulier. Cette association sera une grande première, et qui mettra le Cameroun en première ligne à l'échelle mondiale.

#### 2. Projets réalisés auparavant dans le secteur.

Ayant failli par le passé à protéger les gens de mer malgré l'existence des syndicats et autres associations, dû au manque d'un leadership efficace, nous avons pensé cette fois-ci, regrouper toutes ces associations et ces syndicats légaux au sein de le COMASOCIC, en vue d'un leadership compétent et visionnaire, ayant du vécu en la matière.

Ainsi, après un exercice de 4 à 5 ans, côtoyant le gouvernement camerounais et la communauté maritime internationale, et ayant bénéficié de leurs encouragements et leurs soutiens, nous avons, à la demande des gens de mer de tout bord, mis sur pied une structure responsable de la protection de la profession des gens de mer, il s'agit de l'Ordre National des Gens de Mer du Cameroun (ONGMC).

## ***D. LES BENEFICIAIRES :***

### **E. A QUI EST DESTINE NOTRE PROJET ? DETAILS SUR LES POPULATIONS DIRECTEMENT VISEE : AGE, SEXE, RELIGION**

Le Cameroun recense plus de 10 milles gens de mer répartis dans divers secteurs professionnels. Ils constituent notre champ d'action.

#### **1. Age Minimum**

Nous veillerons à ce qu'aucune personne n'ayant pas l'âge minimum requis, ne travaille à bord d'un navire. L'âge minimum au moment de l'entrée en vigueur initiale de la présente convention est de 16 ans.

#### **2. Sexe, Religion**

Aucune restriction n'existe.

### **VOICI UNE LISTE DE CEUX A QUI EST DESTINE NOTRE PROJET.**

- **GENS DE MER PORTUAIRE.**
  - a) Les DOCKERS
- **GENS DE MER DES BATEAUX DE PLAISANCE**
- **METIER DE LA CONSTRUCTION ET DE L'ARMEMENT**
  - a) Les Armateurs ;
  - b) Les Représentants des Armateurs ;
  - c) Les Employeurs ;
  - d) Les Sociétés de Placement de gens de mer.
- **PECHE INDUSTRIELLE**
  - e) Les gens de mer pêcheurs.
- **GENS DE MER DE LA MARCHANDE**
  - a) Capitaine de Navire ;
  - b) Second Capitaine ;
  - c) Subrécargue ;
  - d) Lieutenant de navigation ;
  - e) Chef mécanicien ;
  - f) Officier mécanicien ;
  - g) Officier radio télégraphiste ;
  - h) Maître électricien ;
  - i) Maître machine ;
  - j) Ouvrier Mécanicien ;
  - k) Matelot ;
  - l) Timonier ;
  - m) Bosco ;

- n) Cuisinier.
- **GENS DE MER PLONGEURS**
  - a) Plongeur de bord ;
  - b) Scaphandrier ;
  - c) Technicien d'inspection visuelle.
- **GENS DE MER DE L'INDUSTRIE PETROLIERE ET GAZIERE**
- **ADMINISTRATION**
  - a) OIM (Offshore Installation Manager) ;
  - b) HSE (Safety Supervisor);
  - c) Medic (Rig Doctor) ;
  - d) Radio Operator ;
  - e) Store Keeper ;
- **DECK DEPARTMENT**
  - a) Barge Engineer / Master ;
  - b) Crane Operator ;
  - c) Roustabout;
  - d) Painter.
- **ENGINEERING DEPARTMENT**
  - a) Chief Engineer ;
  - b) Chief Mechanic ;
  - c) Assistant Chief Mechanic ;
  - d) Mechanic ;
  - e) Motoman / Oiler ;
  - f) Chief Electrician / ET ;
  - g) Assistant Electrician ;
  - h) Fitter Mechanic ;
  - i) Welder.
- **DRILLING DEPARTMENT**
  - a) Sr. Tool Pusher ;
  - b) Tool Pusher ;
  - c) Driller ;
  - d) Oil Fluid Specialist (Pump Man) ;
  - e) Derick Man ;
  - f) Lead / Floor Man (Roughneck) ;
  - g) Floor Man (Roughneck) ;

- **CATERING**

- a) Camp Boss ;
- b) Chief Cook ;
- c) Galley Boy ;
- d) Room Boy ;
- e) Laundryman.

- **GENS DE MER DE PECHE ARTISANALE**

- a) Pêcheur de Poisson ;
- b) Pêcheur de sable.

### **A. L'OBJECTIF :**

#### **1. Pourquoi va-t-on mettre en œuvre les activités ?**

Le secteur maritime camerounais a besoin d'une retouche profonde de son professionnalisme et recadrer ses activités en mettant ensemble tous les acteurs ayant des rôles précis dans le respect de la législation maritime. Ceci conduira inéluctablement à l'amélioration de l'économie maritime camerounaise.

Nous pourrions réaliser ceci par :

- Des connaissances spécifiques et expertes permettant d'exercer les activités de la profession régies par les Statuts et autres textes organiques de l'Ordre ;
- La promotion des principes de moralité et de dévouement indispensables à l'exercice de la profession de gens de mer ;
- La promotion de la profession de gens de mer ;
- L'encadrement des gens de mer, membres de l'Ordre, quasiment livrés à eux-mêmes, et jouissant d'une autonomie dont ils peinent à faire bon usage. Cela permettra d'avoir un meilleur regard sur leurs activités, étant donné qu'ils n'ont pas une formation ou une qualification avérée ;
- La redéfinition des rapports entre nous, les professionnels et les gens de mer recourant à nos services, dans le but de susciter en eux une plus grande confiance en nous, par le fait notamment que nous garantissons leurs biens ;
- La maîtrise des préjudices ou des dommages que pourraient subir les personnes recourant aux services des gens de mer, du fait que leur compétence ou leur intégrité échapperait au contrôle de l'ordre.
- La sauvegarde confidentielle des renseignements et autres informations que les gens de mer sont appelés à connaître dans l'exercice de leur profession.

### **B. LES RESULTATS ATTENDUS :**

#### **2. Quels changements concrets espérons-nous pour les bénéficiaires une fois le projet réalisé ? Quelle est la situation à laquelle nous souhaitons arriver grâce à l'implémentation du projet ?**

- Nous espérons voir le Cameroun sortir de la liste noire, ce qui permettra de transformer l'atmosphère des affaires maritimes ;
- Nous envisageons apporter une nette amélioration aux conditions de travail de gens de mer et rehausser leur statut social par une prise en charge efficace de leur bien-être et celui de leur famille ;
- Nous entendons faire des métiers maritimes, un pôle d'attraction pour les personnes désireuse d'intégrer cet univers et les accompagner par des bourses d'études ;

- Nous visons à accroître la collaboration et la confiance en notre gouvernement et en tous les intervenants du secteur ;
- Nous entendons réduire le niveau de chômage et de sous-emploi résiduels, en signant des contrats fructueux avec les armateurs du monde entier.
- Nous visons à maîtriser l'effectif des gens de mers, nationaux et étrangers, exerçant dans notre espace de compétence ;
- Nous entendons contrôler les activités et les mouvements des gens de mer étranger exerçant au Cameroun ;
- Nous travaillons à renforcer l'action des gens de mer de la diaspora sur le plan national et obtenir une meilleure collaboration de ceux-ci.

### *C. LES ACTIVITES :*

#### **3. Ce sont tous les travaux physiques ou intellectuels que le projet doit réaliser pour atteindre les résultats que nous venons d'énoncer.**

- **FORMATION ET QUALIFICATION**

Pour atteindre nos objectifs l'Ordre envisage :

- a) Offrir 20 bourses par an (2 boursiers par région) selon le besoin de main-d'œuvre dans le secteur aux meilleurs élèves des établissements techniques et professionnels du Cameroun souhaitant faire carrière dans les métiers de mer ;
- b) Elaborer un programme de formation continue et un transfert des compétences dans tous les secteurs à travers le **Seafarers On Board Training Record Booklet**, supervisé par l'**ONGMC** et l'autorité maritime compétente ;
- c) Mettre un accent particulier sur le transfert de compétence aux nationaux afin de permettre aux professionnels nationaux de prendre la relève et d'être habiles et efficaces à leurs postes ;
- d) Nouer des partenariats avec les grandes structures du secteur maritimes pour mettre sur pieds des centres de formation au Cameroun.

- **RECRUTEMENT ET PLACEMENT**

L'ordre se réserve le droit unique de fournir du personnel gens de mer compétent à toutes les structures dans le besoin, y compris les sociétés de recrutement, de placement et autres, basées au Cameroun et ailleurs ;

L'ordre entend superviser et contrôler tous les services de recrutement et de placement des gens de mer opérant sur le territoire camerounais, en étroite collaboration avec la marine marchande ;

Les licences ou agréments ou autres autorisations permettant de gérer un service privé au sein du territoire camerounais seront accordés ou renouvelés seulement après vérification que le service de recrutement et de placement concerné, remplit les conditions prévues par les textes en vigueur (OIT, MLC 2006, marine marchande CEMAC 2012).

## ***D. LES MOYENS :***

### **4. De quels moyens allons-nous avoir besoins pour réaliser ces activités (moyens humains, matériels, financiers...) nous distinguerons bien les moyens d'investissement des moyens de fonctionnement.**

Pour la réalisation de nos activités au sein de l'ordre :

- a) Nous aurons besoin de toutes les compétences humaines de ce secteur. Nous ferons ainsi appel à tous les experts maritimes et gens de mer compétents et expérimentés qui devront contribuer de manière significative à la bonne marche de l'ordre ;
- b) Il fonctionnera dans un premier temps par les cotisations de ses membres, puis par le biais de partenariats gagnant-gagnant avec les autres structures maritimes ;
- c) Entend impliquer chaque département ministériel directement lié au secteur maritime à la prise de décision, pour une gestion efficiente des affaires de notre secteur.

## ***E. LES INDICATEURS :***

### **5. Comment allons-nous vérifier que les résultats sont bien atteints ?**

Seules des statistiques fiables nous permettront de vérifier que les résultats sont bien atteints. En effet nos indicateurs nous donneront des détails précis et mesurables sur la quantité, la qualité et l'évolution au fil du temps.

#### **Par exemple**

- Elaborer un tableau de comparaison annuelle sur le nombre et la qualité des opportunités offertes par l'ONGMC ;
- Chiffrer le nombre exact de mouvements des gens de mer étrangers et le type d'activités exercé par chacun sur notre zone de compétence ;
- Mesurer le niveau de discipline impacté sur les gens de mer selon les règles d'éthique et de déontologie de l'ONGMC ;
- Évaluer la qualité des rapports de l'ONGMC avec les autorités nationales et internationales au travers des feedbacks ;
- Sonder le niveau social et le nombre de familles impactés depuis l'existence de l'ONGMC ;
- Estimer le degré d'enthousiasme des jeunes camerounais intéressés à devenir gens de mer ;
- Estimer le niveau de porosité et des mouvements des produits de contre bande et du trafic illicite dans nos frontières maritimes ;
- Evaluer le degré de visibilité et le nombre de nouveaux emplois ou opportunités décentes de gens de mer camerounaise créés par an ;
- Savoir le nombre d'inscrits des gens de mer camerounais dans nos bases de données nationales ;

- Peser le degré de mobilisation et de solidarité entre les gens de mer de la diaspora dans les six (6) Collèges Délocalisés (6 continents) ;
- Mener une campagne de vérification du niveau de compétence et de discipline des gens de mer sur le terrain par des évaluations inopinées ;
- Maîtriser le nombre d'inscrits camerounais dans les écoles maritimes et leurs domaines d'activité ;
- Connaître la date probable d'obtention de leur diplôme pour leur garantir un placement en fin d'étude.

## ***F. CONTRAINTES ET RISQUES :***

### **6. Quels sont les éléments importants pour le projet ? Quels sont ceux qui pourraient avoir des effets négatifs sur sa réalisation ?**

Pour la bonne marche de notre projet il sera important que notre administration nous soutienne dans notre démarche afin de garantir un bon suivi de nos gens de mer. La mise en application d'une convention ne repose pas uniquement dans sa publication mais aussi par une inspection continue de son application.

Voici quelques facteurs externes important pour la création de l'Ordre National des Gens de Mer (ONGMC) :

- Facteurs de gestion
  - a) Budget ;
  - b) Politique et économie.
- Facteur juridique
  - a) Non respect des règles établies par l'État, réglementant le secteur en général ;
  - b) Changement de l'environnement juridique ;
  - c) L'absence de sanction et de contrôle réguliers.
- Facteurs humains
  - a) Mauvaise communication ;
  - b) Mauvaise répartition des tâches.
- Facteurs techniques
  - a) Complexité du projet ;
  - b) Manque d'accompagnement étatique.

Nous sommes fort conscients du degré d'insouciance de certains armateurs qui opèrent selon leur bon vouloir et exposent nos professionnels à des infractions pouvant leur porter préjudice. Ceux-ci se livrent à des activités illicites de toutes espèces, dans le but unique de faire du profit sans se soucier de l'impact environnemental.

## ACTEURS DU PROJET

### A. GROUPE PORTEUR :

Le groupe porteur de ce projet est COMASOCIC. Il est composé de :

- Seize (16) personnes morales, inspirées par la forte demande des gens de mer sur le marché ;
- Des personnes physiques ;
- Des Associations et ;
- Des Syndicats sollicitant la création d'une organisation regroupant tous les gens de mer camerounais et tous ceux du métier exerçant au Cameroun.

Cette organisation a été fondée dans l'unique but de porter haut les recommandations de nos membres auprès de nos administrations et d'aider celles-ci à prendre des décisions plus justes et efficaces, pouvant affecter positivement notre secteur d'activités.

Il existe depuis quatre (4) ans avec un impact positif réel et remarquable au niveau national et travaille en parfaite collaboration avec la tutelle (le MINETRANS), ainsi qu'avec toute administration ayant des affinités avec le secteur maritime. Il est également en synergie avec la communauté maritime internationale tel que ressorti par les correspondances adressées au gouvernement camerounais. Un cas palpable est celui du Bureau International du Travail (BIT).

Les syndicats et les associations qui constituent ce regroupement sont eux-mêmes pourvus de membres appelés communément gens de Mer.

### B. LES MEMBRES DU GROUPE PORTEUR :

#### Group porteur du projet COMASOCIC (SYNDICATS & ASSOCIATIONS)

##### a) ASSOCIATIONS/SYNDICATS MEMBRES DE COMASOCIC

| N° | Désignations  | Diminutifs  |
|----|---|-------------|
| 1  | Cameroon Seafarers Association ;  | CSA         |
| 2  | Syndicat Nation des Inscrits Maritime et Assimilée du Cameroun ;        | SYNIMAC     |
| 3  | Syndicat National des Travailleurs du Forage et Assimilés du Cameroun ; | SNTFAC      |
| 4  | Association National des Inscrits des gens de Mer du Cameroun           | ANIGEM      |
| 5  | Cameroun Seafarers Port Welfare Committee                               | CSPWC       |
| 6  | Association des gens de mer et gens de Mer du Cameroun                  | AMAGEMCAM   |
| 7  | HELPOUT MARPOL – MARITIME SAFETY  | MARSAF      |
| 8  | Conseil Maritime et Technique du HACIG                                  | CMT         |
| 9  | Syndicat National Libre des Dockers et activités connexes               | SYNALIDOACC |

|    |  |            |
|----|--|------------|
| 10 | Regroupement des gens de mers Marchands du Littoral      | RMML       |
| 11 | Association des Professionnels Navigant du Cameroun      | APRONACAM  |
| 12 | Groupement Mobile des gens de mers Marchands du Cameroun | G3MMMC     |
| 13 | Cameroon Seafarers Welfare Board                         | CSWB       |
| 14 | Syndicat des gens de mers Professionnels du Cameroun     | SYMAPROCAM |
| 15 | Groupement Professionnel Camerounais Maritime            | GPCM       |
| 16 | Conseil Maritime et Technique du HACIG                   | CMT        |

**b) LES GENS DE MER MEMBRES PHYSIQUES ENGAGES  
REPRESENTANTS LA COMASOCIC, PORTEUR DU PROJET**

| N° | Noms                      | Fonction dans le groupe  |
|----|---------------------------|--|
| 1  | Capt. Billy FOKUM         | Coordonnateur Général National (CGN) COMASOCIC                                   |
| 2  | Mr EBALE Jean             | Syndicat National Libre des Dockers et activités connexes (SYNALIDOACC)          |
| 3  | 3/E Alain Constant BEBGA  | Cameroon Seafarers Association (CSA)   |
| 4  | Mr KOFELE Martins         | SYNIMAC  |
| 5  | Ms Edelquine              | CSPWC  |
| 6  | Richard AGBOR             | Représentant COMASOCIC Diaspora (USA)  |
| 7  | Mr. EYONG Henry Enow Ntai | Syndicat National des Travailleurs du Forage et Assimilés du Cameroun ; (SNTFAC) |
| 8  | NYAKE Jean Jacques.       | AMAGEMCAM  |
| 9  | Capt. YOUNG Patrice       | SYMAPROCAM   |
| 10 | Mr TABAH Jonathan         | ANIGEM   |
| 11 | 3/Eng. TALA               | HELPOUT MARPOL   |

**1. PARTENAIRES ET ACTEURS NATIONAUX ET INTERNATIONAUX  
INTERVENANTS DANS LE PROJET**

Les acteurs impliqués et leur engagements respectifs sont :

- **Niveau National ;**

- a) Présidence de la République du Cameroun (PRC) ;
- b) Premier Ministère (PM) ;
- c) Ministère du Transport (MINT) ;
- d) Ministère du Travail et de la Sécurité Sociale (MINTSS) ;
- e) Ministère de l'Emploi et de la Formation Professionnelle (MINEFOP) ;

- f) Ministère de l'Elevage des Pêches et des Industries Animales (MINEPIA) ;
- g) Ministère de l'Environnement, de la Protection de la Nature et du Développement Durable (MINEPDED) ;
- h) Ministère des Mines, de l'Industrie et du Développement Technologique (MINMIDT) ;
- i) Ministère de la Santé Publique (MINSANTE) ;
- j) Ministère de la Défense (MINEDEF) ;
- k) Ministère de l'Administration Territoriale et de la Décentralisation (MINATD) ;
- l) Ministère des Relations Extérieures (MINREX) ;
- m) L'Autorité Portuaire Nationale (APN) ;
- n) La Commission Nationale des Droits de l'Homme du Cameroun (CNDH) ;
- o) Le GEXAS ;
- p) Les Amateurs, Employeurs, Sociétés des Placements, au nouveau Nationaux et International ;

- **Niveau International ;**

- a) L'OTI ;
- b) L'ITF ;
- c) Le BIT ;
- d) Le Global Union ;
- e) L'OMI ;
- f) L'International Seafarers Welfare and Assistance Network (ISWAN) ;
- g) Le Port Welfare Committees (PWC) ;
- h) La CEMAC ;
- i) Le Seafarer Help ;
- j) La World Maritime University (WMU) ;
- k) La Regional Maritime University (RMU) ;
- l) Des armateurs et leurs représentants.

Une fois le projet réalisé, son suivi et sa gestion se feront par les membres qui constituent l'ordre selon des critères bien spécifiques édités dans le Règlement Intérieur.

**F. COMMENT ALLONS-NOUS IMPLIQUER LES BENEFICIAIRES ? QUELLE SERA LEUR PARTICIPATION ?**

---

## LE PROJET DANS LE TEMPS

---

### *A. CALENDRIER DES ACTIVITES :*

| <b>Activités</b>   | <b>Période de réalisation</b> |
|--|-------------------------------|
| 1) Formations des gens de mer (Bourse Scolaire)          | 2 ans                         |
| 2) Recyclage (Obligatoire) des gens de mer               | 6 mois                        |
| 3) Révision contrat d'engagement des gens de mer         | 1 à 6 mois                    |
| 4) Affiliation ou Adhésion aux organismes internationaux | Par an                        |
| 5) Centre médiatique des gens de Mer                     | Quotidien                     |

### ***A. BUDGET TOTAL***

La planification budgétaire de l'ONGMC est un exercice rigoureux et complexe comportant de nombreuses étapes et des normes à respecter.

Tout d'abord, l'équipe permanente procédera à l'élaboration du budget qui sera par la suite révisé par le comité d'audit formé des membres du **Bureau Central National (BCN)** et présidé par un administrateur élu.

Le budget est ensuite adopté par le Bureau Central National de l'Ordre puis est présenté lors de l'Assemblée Générale annuelle.

Il est aussi important de se rappeler que l'ONGMC est un organisme à but non lucratif. Il ne cherche pas à faire des profits, mais bien à s'autofinancer pour assurer la protection efficace du public.

### ***B. FINANCEMENTS***

La première année d'implantation de l'ordre, appelée communément **année de démarrage**, est particulièrement exigeante. Une vue globale des tâches à accomplir pour l'implantation de ce nouvel ordre professionnel sont suffisamment éloquents pour justifier le besoin de fonds

Pour l'exercice budgétaire, le **Bureau Central National** entend s'appuyer sur les fonds issus des cotisations des membres de l'ONGMC et cela pourra demeurer inchangé au cours des années suivantes.

A ces fonds s'ajouteront les taxes, les frais relatifs à l'assurance responsabilité professionnelle et la contribution à l'office.

Il faut préciser d'emblée que le nombre de membres influence le montant de la cotisation. Au regard du code des professions, l'ONGMC a les mêmes obligations que tous les ordres professionnels, et ce, peu importe la taille.

Rappelons que ces derniers doivent s'autofinancer, ce qui implique qu'ils ne reçoivent pas d'argent du gouvernement du Cameroun (*subvention ou allocation*) pour réaliser leur mandat.

Ainsi leurs revenus proviennent essentiellement de la cotisation annuelle des membres. En ce sens, les services offerts et les obligations de l'ONGMC ne sont pas revus au rabais, même s'il compte moins de membres que les autres ordres professionnels.

### ***C. PERSPECTIVES A LONG TERME***

Mis à part le besoin de structurer et d'uniformiser l'encadrement des gens de mer au Cameroun, le Conseil Maritime de la Société Civile Camerounaise met en lumière la nécessité de revoir le rôle des corporations professionnelles. La révision a pour objet de s'assurer que ces derniers ne seront pas à la fois défenseurs des intérêts de la profession et gardiennes de ceux de la protection du public.

Compte tenu de la difficulté d'assurer la protection du public par des personnes qui ne sont pas de la profession, tant dans le contenu de la réglementation que de son

application, la délégation de pouvoirs de l'État vers l'ONGMC va dans le sens de l'intérêt public.

Toutefois, dans une optique de services aux citoyens, l'autonomie des gens de mer qui s'avère nécessaire au contrôle et à l'exercice de leur profession, ne commande pas une délégation complète de tous les pouvoirs de l'État.

Dans cette perspective, l'État du Cameroun devra jouer un rôle plus important. Ainsi, le gouvernement devra s'assurer que les pouvoirs qu'il délègue à l'ONGMC soient convenablement exercés. A cet effet, la délégation de pouvoirs doit être uniforme et inscrite dans un système ayant des impératifs de protection du public.

Une réforme du système instaure un nouveau partage des pouvoirs dans l'encadrement professionnel permettant un équilibre entre l'autonomie professionnelle et la surveillance étatique.

Nous entendons obliger les administrateurs nouvellement élus à suivre une formation sur la bonne gouvernance et l'éthique ainsi que sur les lois et les règles auxquelles ils sont assujettis dans l'exercice de leurs fonctions.



**Cameroun**

*Août 2022*

**Cameroon**  
**August 2022**

Tél.: (+237) 651-43-11-04

679-12-78-45

690-37-08-27

e-mail : [jimbil2001@gmail.com](mailto:jimbil2001@gmail.com)