



Key Insights from the Regional Webinar on Maritime Single Windows in Africa

On June 26, 2025, the Africa Transport Policy Program (SSATP), in collaboration with the African Alliance for Electronic Commerce (AACE), hosted a webinar on “Advancing Port Efficiency through Maritime Single Windows in Africa.” The webinar attracted 220 unique participants—including 171 from 40 African countries—who sought to better understand what it takes to implement a Maritime Single Window. The webinar marked the public launch of the SSATP working paper, [Catching Up with Digital Port Infrastructure for Africa](#), released in English in March 2025 and in French in June 2025.

To set the scene, Jan Hoffmann (World Bank) and Raïssa-Julie Ada Allogo (African Union Commission) highlighted the critical role of digitalization in addressing supply chain disruptions and facilitating trade. They stressed the need for harmonized digital infrastructure and cybersecurity measures across the continent, emphasizing the importance of the Malabo Convention and the African Union’s digital transformation strategy.

Pascal Ollivier, co-author of the SSATP working paper, presented the key findings and analytical framework of the report. He clarified the differences between the Trade Single Windows (TSWs), which manage trade procedures and goods clearance; Port Community Systems (PCSs), which focus on the logistics of the passage of the goods through the port; and Maritime Single Windows (MSWs), which support port call clearance for ships.

Ollivier outlined a six-step roadmap for developing an MSW:



Principaux enseignements du webinaire régional sur les Guichets Uniques Maritimes en Afrique

Le 26 juin 2025, le Programme de politique de transport en Afrique (SSATP), en collaboration avec l’Alliance africaine pour le commerce électronique (AACE), a organisé un webinaire intitulé « Améliorer l’efficacité des ports grâce aux Guichets Uniques Maritimes en Afrique ». Ce webinaire a réuni 220 participants uniques – dont 171 issus de 40 pays africains – désireux de mieux comprendre les exigences et les étapes nécessaires à la mise en œuvre d’un Guichet Unique Maritime (GUM). L’événement a marqué le lancement public du document de travail du SSATP, [Recommandations pour Améliorer les Infrastructures Digitales des Ports Africains](#), publié en anglais en mars 2025, puis en français en juin 2025.

Pour poser le cadre, Jan Hoffmann (Banque mondiale) et Raïssa-Julie Ada Allogo (Commission de l’Union africaine) ont souligné le rôle essentiel de la digitalisation pour faire face aux perturbations des chaînes d’approvisionnement et faciliter les échanges. Ils ont insisté sur la nécessité d’infrastructures digitales harmonisées et de mesures de cybersécurité à l’échelle continentale, en mettant l’accent sur l’importance de la Convention de Malabo et de la stratégie de transformation numérique de l’Union africaine.

Pascal Ollivier, co-auteur du document de travail du SSATP, a présenté les principales conclusions du rapport ainsi que son cadre analytique. Il a clarifié les différences entre les Guichets Uniques pour le Commerce Extérieur (GUCE), qui gèrent les procédures commerciales et le dédouanement des marchandises ; les Systèmes Communautaires Portuaires (PCS), axés

1. Clarifying the requirements of the FAL Convention and Resolution FAL.14(46).
2. Identifying criteria for designating the lead implementing agency.
3. Presenting various options for the operating model.
4. Proposing a governance framework and modalities for stakeholder engagement.
5. Highlighting the importance of the Business Process Reengineering under a coordinated border management approach.
6. Outlining the operational requirements for MSW operators.

Issa Mwajita (International Maritime Organization, IMO) provided an overview of the IMO's work supporting the implementation of the FAL Convention, noting that adoption of an MSW became mandatory for member states as of January 1, 2024. She underscored the importance of consistency in implementation, shared relevant guidelines, and encouraged participants to access IMO's e-learning course on maritime single windows.

Following Issa's intervention, a panel discussion featured the experiences and lessons learned from countries at different stages of MSW implementation:

- Youssef Ahouzi, Chair of the African Alliance for Electronic Commerce (AACE), presented case studies from Kenya, Senegal, and Morocco. AACE, founded in 2009, is an association of Single Window (SW) operators covering now 19 African countries.
 - o The Morocco SW is a comprehensive platform that integrates the functions of a TSW, PCS (across all ports except Tangier Med), and MSW.
 - o Kenya's MSW, operated by KenTrade as part of its TSW, covers the first seven FAL declarations and partially addresses the remaining six.
 - o Senegal's TSW has evolved into a PCS, but MSW functionalities have yet to be integrated.
- Reem Kadri Negm presented the Egyptian MSW, launched in April 2024 by the Ministry of Transport. The MSW is a national platform connecting with the Port Management Information Systems (PMIS) of all the Egyptian ports
- Warsama Guirreh presented the Djibouti MSW —the first in Africa—which has expanded into a PCS and is currently integrating functionalities.
- Sylvanus Kashile presented progress on Namibia's MSW implementation. A request for proposals is currently underway. The system will evolve into a PCS in a second phase, followed by a TSW. Namibia is also in the advanced stages of ratifying the FAL Convention.

The webinar concluded with Issa and Raissa-Julie emphasizing the importance of collaboration between IMO and African Union Commission to support member states in implementing single window systems, particularly addressing capacity building and funding challenges across the continent.

sur la logistique du passage des marchandises dans les ports ; et les Guichets Uniques Maritimes (GUM), qui soutiennent le processus de déclaration et d'autorisation des escales des navires.

Pascal Ollivier a également présenté une feuille de route en six étapes pour le développement d'un GUM :

1. Clarifier les exigences de la Convention FAL et de la Résolution FAL.14(46).
2. Identifier les critères pour désigner l'agence chef de file en charge de la mise en œuvre.
3. Présenter les différentes options de modèle opérationnel.
4. Proposer un cadre de gouvernance et des modalités d'engagement des parties prenantes.
5. Mettre en évidence l'importance de la réingénierie des processus métier dans une approche de gestion coordonnée des frontières.
6. Définir les exigences opérationnelles pour les opérateurs de GUM.

Issa Mwajita (Organisation maritime internationale, OMI) a présenté un aperçu du travail de l'OMI en appui à la mise en œuvre de la Convention FAL, rappelant que l'adoption d'un GUM est obligatoire pour les États membres depuis le 1er janvier 2024. Elle a souligné l'importance d'une mise en œuvre cohérente, partagé les lignes directrices pertinentes et encouragé les participants à suivre le module de formation en ligne de l'OMI sur les guichets uniques maritimes.

À la suite de l'intervention d'Issa Mwajita, une table ronde a permis de partager les expériences et les leçons tirées de pays à différents stades de mise en œuvre des GUM :

- Youssef Ahouzi, Président de l'Alliance africaine pour le commerce électronique (AACE), a présenté des études de cas du Kenya, du Sénégal et du Maroc. Fondée en 2009, l'AACE est une association regroupant des opérateurs de guichets uniques dans 19 pays africains.
 - o Le guichet unique du Maroc est une plateforme intégrée combinant les fonctions de GUCE, PCS (dans tous les ports sauf Tanger Med), et GUM.
 - o Le Kenya exploite son GUM au sein de son GUCE, sous la gestion de KenTrade. Il couvre les sept premières déclarations FAL et traite partiellement les six suivants.
 - o Le GUCE du Sénégal a évolué vers un PCS, mais les fonctionnalités GUM ne sont pas encore intégrées.
- Reem Kadri Negm a présenté le GUM égyptien, lancé en avril 2024 par le ministère des Transports. Il s'agit d'une plateforme nationale interconnectée aux systèmes d'information de gestion portuaire de tous les ports égyptiens.
- Warsama Guirreh a présenté le GUM de Djibouti – le premier mis en place en Afrique – qui s'est développé en PCS et intègre progressivement de nouvelles fonctionnalités.
- Sylvanus Kashile a fait le point sur l'avancement de la mise en œuvre du GUM en Namibie. Un appel d'offres est actuellement en cours. Le système évoluera ensuite en PCS lors

Webinar Materials:

- [Agenda, speaker bios with links to all webinar presentations](#)
- SSATP working paper [Catching Up with Digital Port Infrastructure for Africa](#)
- [Video recording](#)

Highlights from the Q&A parallel session:

- 1. Questions about links to reference material:**
 - o [AUC Instruments for Digital Strategy](#)
 - o SSATP working paper on the [Status of Digitalization and Policy Impediments in African Ports](#)
 - o [Digitalization in African Ports: National Fact Files](#)
- 2. Questions on countries not having ratified FAL Convention and MSW development:**

Countries that have ratified the FAL Convention are required to implement MSWs. However, non-signatory countries such as Morocco and Djibouti have also moved forward with MSW implementation. Ratification is encouraged to align with global standards.
- 3. Noting that MSW are public services for which no fee shall be charged, while several TSW or PCS have been developed on a PPP basis with a transaction fee, the question is if this prevents MSW from being developed under a PPP?**

That point was noted in the paper. There are examples of public services delivered by commercial SWs, most notably Trade Information Portals. Alternatively, several SW financing models do not necessarily rely on a fee per transaction, and some have differentiated funding according to the nature of the service, with regulatory requirements excluded from fees.
- 4. Remark on the need for interoperability between all platforms to support logistics efficiency along corridors.** MSWs, TSWs and PCSs would indeed be the building blocks for the SMART corridors promoted by the AUC.
- 5. Clarifications about taxonomy (TSWs, Customs Management Systems, MSWs).** During the interviews conducted for the preparation of the paper, it was clear that there was a need to clarify the taxonomy in use for the different systems. Please refer to Chapter 2 of the SSATP Working Paper for a detailed description of the differences between these systems.

d’une seconde phase, puis en GUCE. La Namibie est également en phase avancée de ratification de la Convention FAL.

Le webinaire s’est conclu sur une note conjointe d’Issa Mwajita et de Raïssa-Julie Ada Allogo, qui ont réaffirmé l’importance d’une collaboration renforcée entre l’OMI et la Commission de l’Union africaine pour accompagner les États membres dans la mise en œuvre des guichets uniques, notamment en ce qui concerne le renforcement des capacités et les mécanismes de financement.

Documents du webinaire :

- [Ordre du jour, biographies des intervenants et liens vers toutes les présentations](#)
- Document de travail du SSATP : [Recommandations pour Améliorer les Infrastructures Digitales des Ports Africains](#)
- [Enregistrement vidéo](#)

Points saillants de la session parallèle de questions-réponses :

- 1. Questions relatives aux documents de référence :**
 - o [Instruments de la CUA pour la stratégie numérique](#)
 - o Document de travail du SSATP sur la [Situation de la numérisation et cadres réglementaires dans les ports africains](#)
 - o [Fiches pays sur la digitalisation des ports africains](#) (en anglais)
- 2. Questions sur la non-ratification de la Convention FAL et la mise en œuvre des GUM :**

Les pays ayant ratifié la Convention FAL sont tenus de mettre en œuvre un GUM. Toutefois, des pays non signataires, comme le Maroc et Djibouti, ont également avancé dans ce domaine. La ratification est encouragée afin d’assurer une conformité avec les normes internationales.
- 3. Questions sur le financement des GUM dans le cadre de PPP :**

Les GUM sont des services publics qui, selon les principes, ne doivent pas faire l’objet de frais pour les usagers. Cependant, plusieurs GUCE ou PCS ont été développés dans le cadre de partenariats public-privé (PPP) avec des paiements par transaction. Le document du SSATP précise que certains services publics peuvent être offerts par des systèmes payants, notamment les portails d’information commerciale. Par ailleurs, plusieurs modèles de financement des guichets uniques ne reposent pas nécessairement sur une facturation à la transaction ; certains différencient les sources de financement selon la nature du service, en excluant les fonctions réglementaires des frais d’utilisation.
- 4. Remarque sur la nécessité d’assurer l’interopérabilité entre les différentes plateformes pour renforcer l’efficacité logistique le long des corridors.** Les GUM, GUCE et PCS constituent en effet les briques de base des corridors intelligents (SMART corridors) promus par la Commission de l’Union africaine.

5. **Clarifications sur la taxonomie (GUCE, systèmes de gestion douanière, GUM).** Les entretiens réalisés dans le cadre de l’élaboration du document de travail ont révélé un réel besoin de clarification de la terminologie utilisée pour désigner les différents systèmes. Veuillez consulter le chapitre 2 du document de travail du SSATP pour une description détaillée des différences entre ces systèmes.