



YEP MED COURSE

COURSE 1 (VT1-OT1) PORT-LOGISTICS COMMUNITY

OMMP - Tunisia





TABLE OF CONTENTS

Session 1: Commerce maritime international: acteurs et enjeux

Introduction:

1. Définition du Commerce Maritime:
 2. Le transport maritime international en chiffres
 3. Caractéristiques du transport – Maritime
 4. Organisations internationales- Maritimes
 5. Les institutions à l'élaboration du droit maritime
 6. Conventions applicables aux contrats du transport Maritime
 7. Les acteurs du transport maritime
 8. Principaux intervenants dans le transport maritime
 9. Document du transport – Maritime
 10. Parties du contrat de transport maritime
 11. La charte-partie (charter party)
 12. Les enjeux du transport maritime
- I- Incoterms
- II- Documents exigés dans une opération IMPORT
- III- Liner terms

Session 2: Commerce Maritime Tunisien: statistiques et analyses

1. Introduction
2. Office de la marine marchande et des ports
3. Chaîne portuaire
4. Digitalisation / Intervenants portuaires
5. Activité des ports de commerce tunisiens
6. Les lignes régulières
7. Les ports de commerce tunisiens

Session 3: International Supply chain

1. Le transport – Définition
2. La notion de la logistique du transport
3. Exemple de chaîne logistique
4. Les activités de la logistique
5. La chaîne logistique : Supply chain
6. Chaîne d'approvisionnement industrielle (Supply chain)
7. Les activités principales de logistiques
8. Logistique Retour
9. Entrepôts et plateformes logistiques

10. Les bâtiments logistiques
11. Classification des entrepôts logistiques
12. Organisation des espaces d'un bâtiment logistique
13. Principales opérations réalisées dans un bâtiment logistique
14. Chronologie des opérations
15. L'emballage
16. L'emballage et le transport
17. Les fonctions de L'emballage
18. Adaptation de l'emballage à la Marchandise et au transport
19. Organismes
20. Emballage/transport maritime

Session 4: Tunisian port system

1. La Communauté portuaire
2. Définitions de guichet unique
3. Passage de la marchandise par le port
4. Tarification
5. Echange de données informatisées (EDI)
6. TTN – L'expérience Tunisienne en EDI
7. Applications gestion portuaire – un YMS (TOS)
8. Les applications informatiques de l'OMMP
9. Système d'information de l'exploitation de l'OMMP - Situation actuelle
10. Flux documentaire et des opérations

Session 5: La sûreté maritime

Session 6: ISPS Code

Session 7: Les concessions portuaires

1. Introduction
2. Cadre réglementaire fixant et le régime des concessions et les conditions d'octroi des concessions en Tunisie
3. Définition de la concession et intervenants
4. Les types de concessions

Session 8: Les concessions à l'Office de la Marine Marchande et des ports

COURSE 1 (VT1-OT1)

INTERNATIONAL TRADE AND LOGISTIC OPERATIONS

OMMP, Tunisia



The YEP MED Project



Session 1

I- Commerce maritime international: acteurs et enjeux



The YEP MED Project



Introduction:

Le transport est une composante essentielle et stratégique, du **positionnement** du vendeur en terme de **compétitivité**.

Le choix du transport est déterminé en fonction du **coût**, du **temps** et de la **sécurité**.

La **qualité** du produit, la **nature** du produit et la provenance du produit ont également un **effet** sur le choix du mode de transport.

The YEP MED Project



Définition du Commerce Maritime:

Le transport maritime international est un mode de transport utilisé pour déplacer principalement des marchandises par voie maritime.

Relier deux pays séparés par une mer ou un océan,



L'essor du commerce maritime mondial

Évolution du volume de fret maritime dans le monde, en millions de tonnes de marchandises *



* tous types de marchandises incluses, dont liquides en vrac et cargaisons sèches.
Source : UNCTAD

The YEP MED Project



Définition du Commerce Maritime:

Le transport maritime se divise en deux grands groupes selon les services rendus :

1- Ligne régulière (liner): Des escales de navires sont programmés d'avance sur des routes maritimes et dans les mêmes avec un calendrier fixe (jours et heures) fixes.

2- Transport à la demande (tramping): dédié pour un seul client, avec des exigences précises relatives aux ports de chargement et de déchargement, aux dates d'enlèvement et de dépôt de la cargaison

The YEP MED Project



Le transport maritime international en chiffres

- ✓ 90 % du commerce international de marchandises.
- ✓ Plus de 50 000 navires dont 40 % de pétroliers.
- ✓ Plus de 60 % de la flotte mondiale placée sous pavillon de complaisance
- ✓ Plus de 1,3 million de marins de commerce

The YEP MED Project



Caractéristiques du trsp - Maritime:

Avantages

Le transport maritime est *une méthode d'expédition très rentable,*

Chargements lourds et les gros chargements,

***Presque 4 à 6 fois moins cher* que le fret aérien,**

Les prix sont adaptés au tonnage transporté,

Idéal lors de la livraison de marchandises qui ne nécessitent pas de grande vitesse,

Plusieurs types de navires.

La régularité du trafic et de l'activité maritime ;

La facilité de manutention.

The YEP MED Project



Caractéristiques du trsp - Maritime:

Inconvénients

Les temps de transport sont généralement lents,

Les voyages varient en fonction des routes et des variables Météorologique,

Traçabilité difficile des marchandises en transit,

Tarif inapproprié pour exporter ou importer de petits chargements,

Les émissions de gaz.

The YEP MED Project



Organisations internationales- Maritimes

1/Le Comité Maritime International (CMI)

- ❑ Organisation non gouvernementale créée à Bruxelles en 1897.
- ❑ A pour objet de contribuer à l'unification du droit maritime sous tous ses aspects.
- ❑ Se compose d'associations nationales ou multinationales de droit maritime.
- ❑ Ses Œuvres: Conventions:
 - l'abordage et l'assistance
 - La Convention de Bruxelles(10/4/26)sur les privilèges et les hypothèques maritimes

The YEP MED Project



Organisations internationales- Maritimes

- Son œuvre s'achève avec 4 conventions:
- Unification de certaines règles relatives aux privilèges et hypothèques maritimes,
 - Inscription des droits relatifs aux navires en construction,
 - Le transport de bagages de passagers.
 - Le naufrage du Torrey Canyon, le 18 Mars 67: Intervention des Etats dans l'élaboration des règles de droit maritime.

The YEP MED Project



Organisations internationales- Maritimes

2.L'organisation Maritime Internationale(OMI)

- Devise: « Safe,secure and efficient shipping on clean ocean ».
- Organisation intergouvernementale et spécialisée de L'ONU issue d'une mutation de l'OMCI (Organisation Maritime Consultative Internationale: 1948 - 1958 Japon.

The YEP MED Project



Organisations internationales- Maritimes

□ Les Conventions de son œuvre sont nombreuses:

- Maritime safety,
- Marine pollution
- Liability and compensation
- Other subjects

The YEP MED Project



Les institutions à l'élaboration du droit maritime

- ✓ L'Organisation Internationale du Travail (**OIT**)
- ✓ La Conférence des Nations Unies pour le Commerce et le Développement (**CNUCED**)
- ✓ La Commission des Nations-Unies pour le Droit Commercial International (**CNUDCI**)

The YEP MED Project



Conventions applicables aux contrats *Du transport Maritime:*

1-La Convention de Bruxelles de 1924 et les protocoles
modificatifs de 1968 et 1979

2-Les Règles de Hambourg de 1978

The YEP MED Project



Les acteurs du transport maritime

Le cycle de vie:

1- Le constructeur naval

Le temps de construction du navire varie selon la commande et le type de navire. (La Corée du Sud et la Chine)

2- La société propriétaire

Les navires appartiennent à des entreprises qui se trouvent dans des pays spécifiques, appelés les lieux de propriété ((Grèce, Japon et Chine..)

3- Les pays d'immatriculation

En droit maritime, le pays d'immatriculation d'un navire est régi par les règles et réglementations auxquelles il est soumis. Ces pays sont connus sous le nom de pavillons de complaisance (Panama, le Libéria et les Îles Marshall).

The YEP MED Project



Les acteurs du transport maritime

4-Les compagnies maritimes

Le fret est exploité par de grandes compagnies maritimes qui offrent des services de transport tout au long des routes de navigation. (Danemark et Suisse abritent les sièges sociaux de Maersk et MSC).

5- Le pays de mise au rebut

Une fois qu'un navire a terminé sa vie commerciale, souvent après avoir été vendu sur les marchés secondaires maritimes, il sera acheminé vers un chantier de démolition pour être démantelé et recyclé (Inde et Bangladesh)

The YEP MED Project



Principaux intervenants dans le transport maritime

1-L'armateur

L'armateur est celui qui arme le navire et qui est responsable de l'entretien du navire, et de l'embarquement d'un équipage spécialisé afin que le navire puisse opérer et naviguer normalement.

L'armateur **n'est pas nécessairement le propriétaire** à 100 % du navire. Il peut l'être **partiellement** ou bien **affréteur**.

l'armateur peut confier ses opérations à une compagnie maritime (**transporteur**) ou qui délègue sa relation commerciale à un **agent** qui signe les connaissements.

The YEP MED Project



2-L'agent maritime et le consignataire de navire

La réglementation oblige l'armateur à avoir un agent désigné sur place (port de provenance et port de provenance)

* Consignataire de navire est le responsable du volet technique et chargé de l'organisation physique de l'escale (services rendus au navire, les formalités administratives avant l'arrivée et lors du séjour, titres de transport de la marchandise, les documents pour l'exportation, la déclaration douanières et les frais d'escale)

* L'agent maritime se distingue du consignataire dans la mesure où il est mandaté par l'armateur pour une mission commerciale. Il est chargé de recruter le fret, de réaliser la documentation pour libérer la marchandise et de coordonner les opérations d'embarquement et de débarquement.

The YEP MED Project



3- L'organisateur de transport : le commissionnaire ou transitaire

Le commissionnaire de transport est un intermédiaire de commerce. C'est la personne qui organise le transport de l'usine au magasin. Il est chargé de faire exécuter sous sa responsabilité et en son propre nom un transport de marchandises selon les modes de son choix pour le compte d'un commettant. Il s'engage à accomplir les activités de groupage, d'affrètement, de bureau de ville ou d'organisation de transport et les actes juridiques nécessaires au déplacement de la marchandise d'un lieu à un autre.

The YEP MED Project



4-Le courtier maritime (shipbroker)

Le shipbroker est un professionnel qui s'entremet entre deux sociétés pour l'acquisition ou la vente d'un navire neuf (Armateur et Chantier naval) ou un navire d'occasion (entre deux armateurs), ou bien pour la location d'un navire (l'affrètement) entre un chargeur de marchandises et un armateur qui possède un navire compatible à ses besoins. Il contribue à la négociation la conclusion du contrat, et même dans la suite de l'exécution de ce dernier entre les parties.

The YEP MED Project



5-Le conducteur en douane

Le conducteur en douane est un prestataire de services, mandataire de l'agent maritime. Il remplace le capitaine étranger auprès des administrations, notamment des douanes.

Il a deux fonctions principales :

- Administrative, le calcul et la perception des droits de port des navires auprès des agents maritimes afin de les verser à la douane;
- Commerciale, il est un intermédiaire entre les acheteurs et les vendeurs de navires et autre matériel naval.

The YEP MED Project



6- Déclarant en douane

Il s'occupe de toutes les formalités administratives en douane (déclaration en douane pour l'export ou dédouanement à l'import), afin d'assurer le passage des marchandises aux frontières pour le compte d'un client ou de son entreprise

The YEP MED Project



7- L'expert maritime

C'est un technicien, mais n'est pas un juriste

L'intervention d'un expert maritime est à la demande des professionnels, assureurs, administratifs...

Il peut être également amené, dans le cadre d'expertises contradictoires, amiables ou judiciaires, à réaliser des examens d'avaries de navires, de marchandises ou d'installations portuaires...

Exemple:

Auprès des assureurs: il peut s'agir de préconiser des mesures conservatoires, d'identifier le bien endommagé, de déterminer l'origine du sinistre, de décrire les dommages, d'en chiffrer le montant, ..

The YEP MED Project



Document du transport - Maritime:

Contrat du Transport International de Marchandises:

Tout contrat par lequel le transporteur **s'engage**, contre paiement d'un fret, **à transporter** des marchandises par mer d'un port à un autre.

Le connaissement (en anglais : Bill of lading)

- Preuve des termes du contrat
- Preuve de l'état de la marchandise au moment de l'embarquement
- Preuve de la réception
- Document négociable
- Il permet à celui qui le détient de réclamer la marchandise à l'arrivée .

The YEP MED Project



Parties du contrat de transport maritime

L'article premier de la Convention de Bruxelles de 1924, "la qualité de «transporteur» désigne à la fois le propriétaire du navire ou l'affrèteur

✓ Le transporteur auquel une marchandise est confiée est soumis à une obligation de résultat pour acheminer la marchandise

✓ Trois obligations principales pèsent sur le chargeur : l'obligation de présenter la marchandise, de payer le fret et de renseigner.

The YEP MED Project



La charte-partie (charter party)

✓ L'affrètement « au voyage » (« voyage charter »)

Le fréteur met à disposition un navire, mais conserve la gestion nautique et commerciale. L'affréteur ou le chargeur utilise la capacité du navire pour transporter de façon ponctuelle ou pour plusieurs voyages un lot de marchandises d'un port à un autre.

✓ L'affrètement « à temps » (« time-charter »)

Le fréteur s'engage à mettre un navire armé à la disposition de l'affréteur pour un temps défini, qui peut être de très longue durée.

✓ L'affrètement « coque nue »

Le fréteur s'engage contre le paiement d'un loyer, à mettre pour un temps défini, à la disposition d'un affréteur un navire déterminé, sans armement ni équipement, ou incomplet. L'affréteur dispose de la gestion nautique et commerciale et est responsable des dommages subis par le navire au cours de son exploitation

The YEP MED Project



Les enjeux du transport maritime

Le transport maritime international est responsable de 3 % des émissions de gaz à effet de serre, ce qui nécessite une entrée progressive dans une période de mutation.

Après avoir participé à une course au gigantisme, les acteurs du fret maritime international se sont lancés dans une course à l'innovation pour conjuguer leur activité de transport sur mer avec les enjeux du développement durable et surtout pour respecter les standards internationaux.

Il s'agit, plus concrètement, de rendre moins polluante cette activité qui ne cesse de se développer au fil des années.

The YEP MED Project



Vers Une Économie Bleue Durable Towards A Sustainable Blue Economy

Études relatives au programme d'efficacité énergétique et énergies renouvelables

Installation des panneaux photovoltaïques pour la production de l'énergie électrique

Connexion électrique des navires à quai (CENAQ) au ports

GNL (LNG) / Méthanol / Fuel (-0.5% soufre)

Production de l'hydrogène

Élaboration des Systèmes de Gestion Environnemental et Social (SGES):

Partie prenante dans la stratégie de développement de l'économie bleue

The YEP MED Project



Session 1 I- Incoterms



The YEP MED Project



Les Incoterms:

Transport de marchandises à l'international



à quel moment les risques et les frais sont-ils transférés à l'acheteur?

The YEP MED Project



Les Incoterms:

(International Commercial TERMS)

C'est un terme normalisé, qui détermine les droits et devoirs des acheteurs et vendeurs participant à des échanges internationaux et nationaux.

The YEP MED Project



Les Incoterms:

Choix de l'Incoterms:
Élément principal de la négociation commerciale

Il doit être appropriée:

- ☐ Capacités organisationnelles de l'entreprise,
- ☐ Moyen de transport utilisé,
- ☐ Niveau de service rendu,
- ☐ Marché,
- ☐ Les pratiques de la concurrence,
- ☐ Marchandises à expédier
- ☐ Mode de transport à utiliser

The YEP MED Project



Les Incoterms:

Le rôle des Incoterms

Responsabilités
et obligations

Documents et
informations

Le lieu de
transfert des
risques

The YEP MED Project



Les Incoterms:

Les onze Incoterms en vigueur :

- ☐ EXW (Ex Works)
- ☐ FCA (Free Carrier)
- ☐ CPT (Carriage paid to)
- ☐ CIP (Carriage and insurance paid to)
- ☐ DPU (Delivered at place unloaded)
- ☐ DAP (Delivered at place)
- ☐ DDP (Delivered duty paid)
- ☐ FAS (Free alongside ship)
- ☐ FOB (Free on board)
- ☐ CFR (Cost and freight)
- ☐ CIF (Cost, insurance and freight)

The YEP MED Project



Les Incoterms:

EXW (Ex Works) / (À l'usine)

La marchandise est disponible dans les locaux du vendeur à une date fixe. L'acheteur organise et paie le transport. Il en supporte aussi les risques jusqu'à la destination finale des marchandises. Les formalités et frais d'exportation et d'importation, ainsi que les droits et taxes liés à ces deux opérations sont également à la charge de l'acheteur.

The YEP MED Project



Les Incoterms:

FCA (Free Carrier) / (Franco transporteur)

Le vendeur remet les marchandises au transporteur désigné et payé par l'acheteur. Le transfert de risques est matérialisé lors de cette opération. Les formalités et frais d'exportation, ainsi que les droits et taxes liés, sont à la charge du vendeur. L'acheteur endosse le transport jusqu'à ces lieux d'activité, effectue les formalités à l'import et acquitte les droits et taxes liés.

The YEP MED Project



Les Incoterms:

CPT (Carriage paid to) / (Port payé jusqu'à)

Le vendeur assume les frais du transport maritime jusqu'au port de destination. Le transfert de risque est établi lorsque les marchandises sont mises à la disposition du premier transporteur. Ainsi, les frais d'assurance sont à la charge de l'acheteur.

The YEP MED Project



Les Incoterms:

**CIP (Carriage and insurance paid to) / (Port payé,
assurance comprise, jusqu'à)**

Les conditions sont les mêmes que pour le CPT. Le vendeur doit fournir une assurance couvrant l'acheteur et le risque de perte ou de dommage que la marchandise peut courir pendant le transport.

The YEP MED Project



Les Incoterms:

DPU (Delivered at place unloaded) / (Rendu au lieu de destination déchargé)

Le vendeur est responsable des coûts et des risques liés à la livraison des marchandises vers une destination convenue où les marchandises peuvent être déchargées pour un transport ultérieur. Le vendeur organise les douanes et décharge les marchandises à l'endroit convenu. L'acheteur organise le dédouanement et tous les droits associés

The YEP MED Project



Les Incoterms:

DAP (Delivered at place) / (Rendu au lieu de destination)

Le vendeur supporte les frais et risques pendant le transport de la marchandise à une adresse convenue. Dès que les marchandises sont arrivées à cette adresse et sont prêtes pour le déchargement, le risque passe à l'acheteur.

The YEP MED Project



Les Incoterms:

DDP (Delivered duty paid) / (Rendu droits acquittés)

Les marchandises sont livrées au lieu de destination, prêtes à être déchargées, alors que le vendeur a effectué le dédouanement à l'export et à l'import et acquitté les droits et taxes liés à ces opérations.

The YEP MED Project



Les Incoterms:

Les incoterms pour le fret maritime et la navigation intérieure

FAS (Free alongside ship) / (Franco le long du navire)

Le vendeur règle les frais de transport jusqu'au port d'embarquement et effectue les formalités d'exportation, acquitte les frais, droits et taxes liés à ces formalités. L'acheteur supporte les coûts de chargement, le transport maritime, les coûts de déchargement et de transport du port de destination jusqu'à ses lieux d'activité.

The YEP MED Project



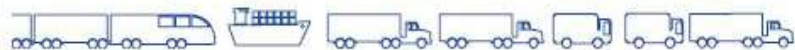
Les Incoterms:

Les incoterms pour le fret maritime et la navigation intérieure

FOB (Free on board) / (Franco à bord)

La marchandise est livrée sur le navire désigné par l'acheteur. Le vendeur règle les frais de transport jusqu'au port d'embarquement, ainsi que les frais de chargement et effectue les formalités d'exportation, acquitte les frais, droits et taxes liés à ces formalités.

The YEP MED Project



Les Incoterms:

Les incoterms pour le fret maritime et la navigation intérieure

CFR (Cost and freight) / (Coût et fret)

Le transfert de risque s'opère lorsque les marchandises sont livrées à bord du bateau dans le port d'embarquement. Le vendeur assume en plus les frais de transport jusqu'au port de destination et les frais de chargement, il effectue les formalités d'export et paie les droits et taxes liés. L'acheteur endosse les frais à partir de l'arrivée des marchandises au port de destination, effectue les formalités à l'import et acquitte les droits et taxes liés.

The YEP MED Project



Les Incoterms:

Les incoterms pour le fret maritime et la navigation intérieure

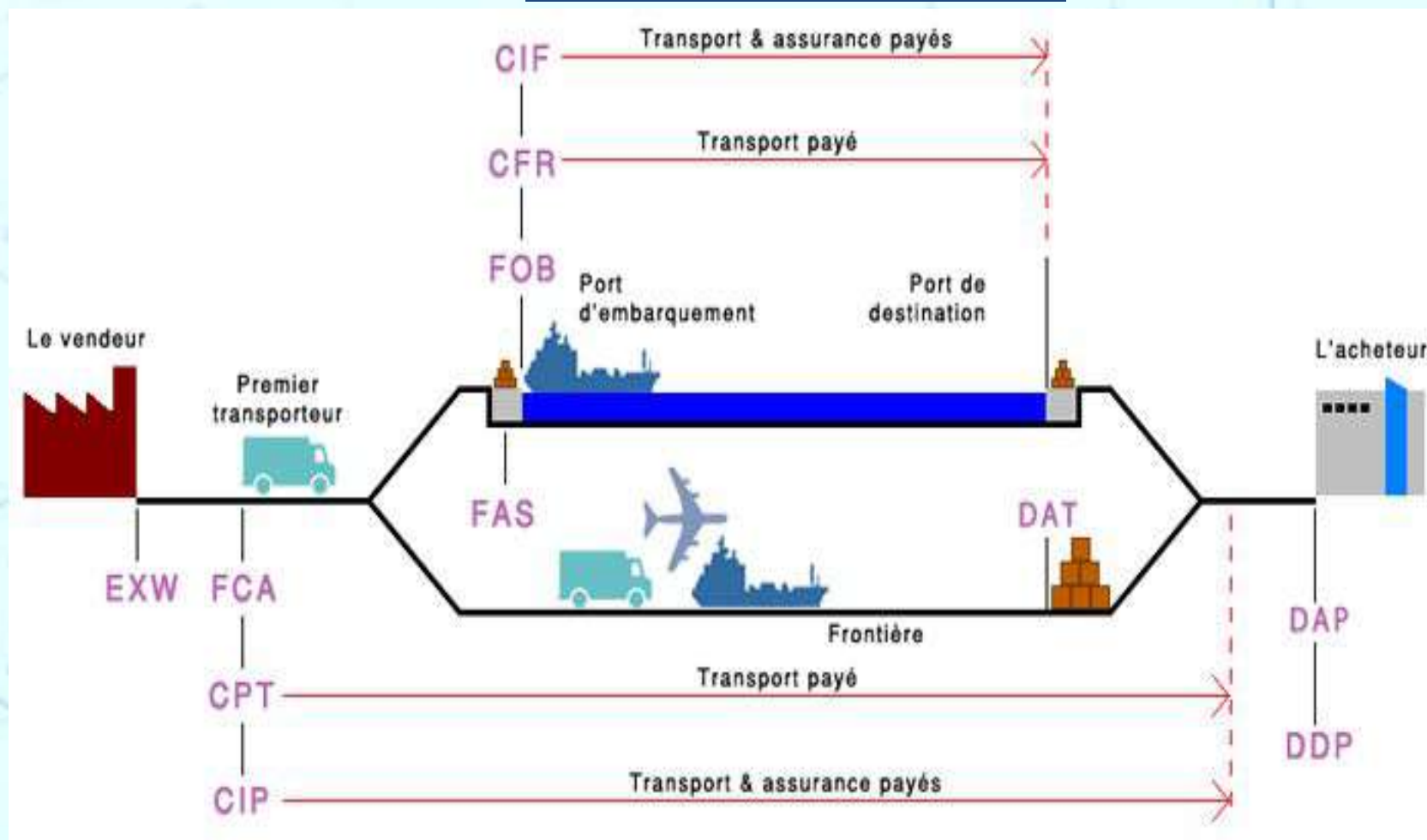
CIF (Cost, insurance and freight) / (Coût, assurance et fret)

Le transfert de risque s'opère lorsque les marchandises sont livrées à bord du bateau dans le port d'embarquement. Le vendeur assume de plus les frais de transport et d'assurance jusqu'au port de destination et les frais de chargement, il effectue les formalités d'export et paie les droits et taxes liés. L'acheteur endosse les frais à partir de l'arrivée des marchandises au port de destination, effectue les formalités à l'import et acquitte les droits et taxes liés.

The YEP MED Project



Les Incoterms:



The YEP MED Project



Les Incoterms:

Les Incoterms les plus courants

EXW (Ex Works) : L'acheteur prend en charge tous les coûts et risques dès que les marchandises sont disponibles dans les locaux du vendeur.

FCA (Free Carrier) : Le vendeur livre les marchandises au transporteur désigné par l'acheteur.

CPT (Carriage Paid To) et CIP (Carriage and Insurance Paid to) : Le vendeur paie le transport, mais l'acheteur assume tous les risques une fois que les marchandises sont remises au transporteur.

DAP (Delivered At Place), DPU (Delivered at Place Unloaded) et DDP (Delivered Duty Paid) : Le vendeur assume tous les coûts et risques jusqu'à ce que les marchandises soient livrées à l'endroit convenu.

FAS (Free Alongside Ship), FOB (Free On Board), CFR (Cost and Freight) et CIF (Cost, Insurance, and Freight) : Ces Incoterms sont spécifiques au transport maritime

The YEP MED Project



Les Incoterms:

Type d'Incoterms	Sigle	Transfert de risques	Transfert de frais
Tous modes de transport	EXW (EX WORKS)	À l'usine du vendeur (véhicule non chargé)	
	FCA (FREE CARRIER)	Remise dans les locaux du transporteur (véhicule non déchargé)	
	CPT (CARRIAGE PAID TO)	Remise au 1er transporteur	Au point de destination convenu
	CIP (CARRIAGE INSURANCE PAID TO)	Remise au 1er transporteur (assurance payée)	Au point de destination convenu
	DAT (DELIVERED AT TERMINAL)	Au terminal de destination convenu (véhicule d'approche déchargé)	
	DAP (DELIVERED AT PLACE)	Au point de destination (véhicule d'approche non déchargé)	
	DDP (DELIVERED DUTY PAID)	Au point de destination, dédouané à l'importation (véhicule non déchargé)	

The YEP MED Project



Les Incoterms:

Maritime ou fluvial	FAS (FREE ALONGSIDE SHIP)	Dans le périmètre du navire au port de départ	
	FOB (FREE ON BOARD)	À la mise à bord au port de départ	
	CRF (COST AND FREIGHT)	À la mise à bord au port de départ	Au port de destination
	CIF (COST INSURANCE FREIGHT)	À la mise à bord au port de départ (assurance payée)	Au port de destination

The YEP MED Project



Les Incoterms:

INCOTERMS 2020



Répartition des coûts selon l'Incoterm négocié

TRADE.EASY

SIGLE	RÈGLES INCOTERMS 2020	Emballage	Chargement en usine ou entrepôt fiscal de DÉPART	Acheminement vers une plateforme de DÉPART	Chargement du moyen de transport principal au DÉPART	Transport principal	Assurance transport principal	Acheminement au lieu de DESTINATION convenu	Déchargement au lieu de DESTINATION convenu	Formalités douanières à l'importation droits et taxes
Frais à inclure dans la valeur en douane										

TOUS MODES DE TRANSPORT



EXW	Sortie d'usine									
FCA 	Franco transporteur									
CPT	Port payé jusqu'à									
CIP 	Port payé assurance comprise jusqu'à									
DAP	Rendu au lieu de destination									
DPU	Déchargé au lieu de destination									
DDP	Rendu droits acquittés									


TRANSPORT MARITIME ET VOIES FLUVIALES




FAS	Franco le long du navire									
FOB	Franco à bord									
CFR	Coût et Fret									
CIF	Coût assurance fret									

Coût à la charge du vendeur

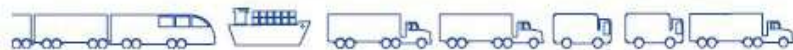
Coût à la charge de l'acheteur

 **Option OBL** : on-board bill of lading
Preuve de chargement à bord à destination du vendeur

 **Assurance Tous Risques**
Assurance Institute Cargo Clauses A
vs Clauses C in Incoterms 2010

www.trade-easy.fr
contact@trade-easy.fr

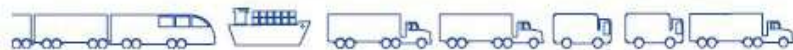
The YEP MED Project



Testez-vous

Numéro	situation
1	Vous achetez EXW Juvisy. Payez-vous les formalités export ?
2	Vous achetez EXW... Prenez-vous en charge le chargement sur le camion ?
3	Vous vendez FCA dans vos locaux à Bourges. Devez-vous désigner le transporteur principal ? Devez-vous supporter les frais de chargement sur le camion ? Devez-vous supporter les frais de déchargement à l'arrivée du moyen de transport ?
4	Vous vendez FCA Roissy CDG. Devez-vous organiser le moyen de transport d'approche (par camion) ? Devez-vous organiser et supporter le coût du déchargement du camion à Roissy ?
5	Vous achetez FAS New York. Payez-vous le transport international directement à la compagnie maritime ? Devez-vous vous occuper du dédouanement à l'exportation ?
6	Vous vendez une marchandise à transporter par conteneur complet, à destination de Miami. Vous choisissez l'incoterm FCA Menton. L'emportage du conteneur ainsi que les frais et risques que cela représente, incombent-ils à l'acheteur ?
7	Vous vendez FCA terminal à conteneur, port de Marseille, une marchandise en FCL. Devez-vous faire décharger à vos frais ce conteneur ?

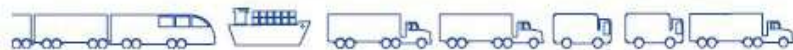
The YEP MED Project



Réponses

Numéro	situation	OUI	NON
1	Vous achetez EXW Juvisy. Payez-vous les formalités export ?	+	
2	Vous achetez EXW... Prenez-vous en charge le chargement sur le camion ?	+	
3	Vous vendez FCA dans vos locaux à Bourges. Devez-vous désigner le transporteur principal ? Devez-vous supporter les frais de chargement sur le camion ? Devez-vous supporter les frais de déchargement à l'arrivée du moyen de transport ?	+	+
4	Vous vendez FCA Roissy CDG. Devez-vous organiser le moyen de transport d'approche (par camion) ? Devez-vous organiser et supporter le coût du déchargement du camion à Roissy ?	+	+
5	Vous achetez FAS New York. Payez-vous le transport international directement à la compagnie maritime ? Devez-vous vous occuper du dédouanement à l'exportation ?	+	+
6	Vous vendez une marchandise à transporter par conteneur complet, à destination de Miami. Vous choisissez l'incoterm FCA Menton. L'empotage du conteneur ainsi que les frais et risques que cela représente, incombent-ils à l'acheteur ?		+
7	Vous vendez FCA terminal à conteneur, port de Marseille, une marchandise en FCL. Devez-vous faire décharger à vos frais ce conteneur ?		+

The YEP MED Project



Testez-vous

Numéro	situation
8	Vous achetez en CIF Le Havre. Devez-vous souscrire une assurance transport ? Si votre marchandise supporte une avarie pendant le transport maritime, aurez-vous à exercer vous-même les recours contre le transporteur et l'assureur ?
9	Vous vendez DAP Modane. Devez-vous assurer à vos frais et risques le déchargement en frontière de la marchandise ?
10	Vous vendez FAS Alger. Payez-vous les frais d'embarquement sur le navire ? Les frais de dédouanement export ?
11	Vous vendez CPT Moscou. Supportez-vous les risques liés aux vols et perte de marchandises pendant le transport ? Payez-vous la prime d'assurance ?
12	Vous achetez CIP Moscou. Payez-vous la prime d'assurance ? Assurez-vous le dédouanement à l'arrivée dans le pays d'importation ?
13	Vous achetez DAP Bordeaux. Payez-vous le déchargement du navire ? Payez-vous les droits et taxes à l'arrivée ? Payez-vous les frais de manutention depuis le quai jusqu'à la mise en entrepôt des marchandises ?
14	Vous achetez DDU Bordeaux. Devez-vous assurer les formalités de dédouanement à l'arrivée ? Payez-vous en plus de la facture fournisseur, les frais de manutention depuis le quai de débarquement jusqu'à l'arrivée en entrepôt ?
15	Vous vendez DPU Brazaville. Devez-vous assurer les formalités import ? Le paiement des droits et des taxes ? Devez-vous assurer les opérations de déchargement de la marchandise à l'arrivée chez le client ?

The YEP MED Project



Testez-vous

Numéro	situation	OUI	NON
8	Vous achetez en CIF Le Havre. Devez-vous souscrire une assurance transport ? Si votre marchandise supporte une avarie pendant le transport maritime, aurez-vous à exercer vous-même les recours contre le transporteur et l'assureur ?	+	+
9	Vous vendez DAP Modane. Devez-vous assurer à vos frais et risques le déchargement en frontière de la marchandise ?		+
10	Vous vendez FAS Alger. Payez-vous les frais d'embarquement sur le navire ? Les frais de dédouanement export ?	+	+
11	Vous vendez CPT Moscou. Supportez-vous les risques liés aux vols et perte de marchandises pendant le transport ? Payez-vous la prime d'assurance ?		+
12	Vous achetez CIP Moscou. Payez-vous la prime d'assurance ? Assurez-vous le dédouanement à l'arrivée dans le pays d'importation ?	+	+
13	Vous achetez DAP Bordeaux. Payez-vous le déchargement du navire ? Payez-vous les droits et taxes à l'arrivée ? Payez-vous les frais de manutention depuis le quai jusqu'à la mise en entrepôt des marchandises ?	+	+
14	Vous achetez DPU Bordeaux. Devez-vous assurer les formalités de dédouanement à l'arrivée ? Payez-vous en plus de la facture fournisseur, les frais de manutention depuis le quai de débarquement jusqu'à l'arrivée en entrepôt ?	+	+
15	Vous vendez DPU Brazaville. Devez-vous assurer les formalités import ? Le paiement des droits et des taxes ? Devez-vous assurer les opérations de déchargement de la marchandise à l'arrivée chez le client ?		+

The YEP MED Project



Testez-vous

A – La règle du payant pour :

est à l'avantage du moyen de transport
 est à l'avantage du donneur d'ordre
 ne s'applique qu'en transport routier
 ne s'applique qu'au transport national

B – La règle du rapport poids volume :

est à l'avantage du moyen de transport
 est à l'avantage du donneur d'ordre
 ne s'applique pas au transport conteneurisé
 ne s'applique que pour le transport de matières dangereuses

C – Un acheteur qui assume les risques du transport sans payer le transport principal a accepté un incoterm :

FCA
 CPT
 FOB
 DAT

The YEP MED Project



Testez-vous

D – Un vendeur français qui ne souhaite pas prendre en charge le transport principal

choisira un incoterm :

FOB Le Havre

FCA Tunis

EXW Moscou

CPT Lyon

E – La direction générale des douanes dépend :

du ministère des transports

du ministère des finances

de l'OMC (Organisation Mondiale du Commerce)

de la CCI (Chambre de Commerce Internationale)

F – Parmi toutes ces missions, cochez celle(s) qui ne relève(nt) pas de la douane :

elle renseigne et aide les entreprises à exporter ou à importer

elle perçoit les droits et taxes

elle surveille les zones de pêche

elle délivre les licences communautaires.

The YEP MED Project



Testez-vous

G – Lors d’une importation, l’origine d’une marchandise :
permet de déterminer les droits applicables sur le produit
permet d’attribuer une dénomination tarifaire à une marchandise
peut se justifier par la production d’un EUR1
peut se justifier par un connaissance maritime

The YEP MED Project



Documents exigés opération IMPORT:

Égypte

- Importer Card
- Request to Finance Imports in Foreign Currencies
- Customs Import Declaration
- Declaration of Dutiable Value
- Movement Certificate (EUR.1)
- Movement Certificate (EUR-MED)
- Commercial Invoice
- Pro Forma Invoice
- Certificate of Origin
- Packing List
- Air Waybill
- Bill of Lading
- Commercial Registration
- Tax Registration Card

Gabon

- Cargo Identification
- Customs Import Declaration
- Pro Forma Invoice
- Commercial Invoice
- Packing List
- Certificate of Insurance
- Certificate of Origin
- Air Waybill
- Bill of Lading
- Commercial Registration
- Customs Registration
- Clearing Agent Contract

The YEP MED Project



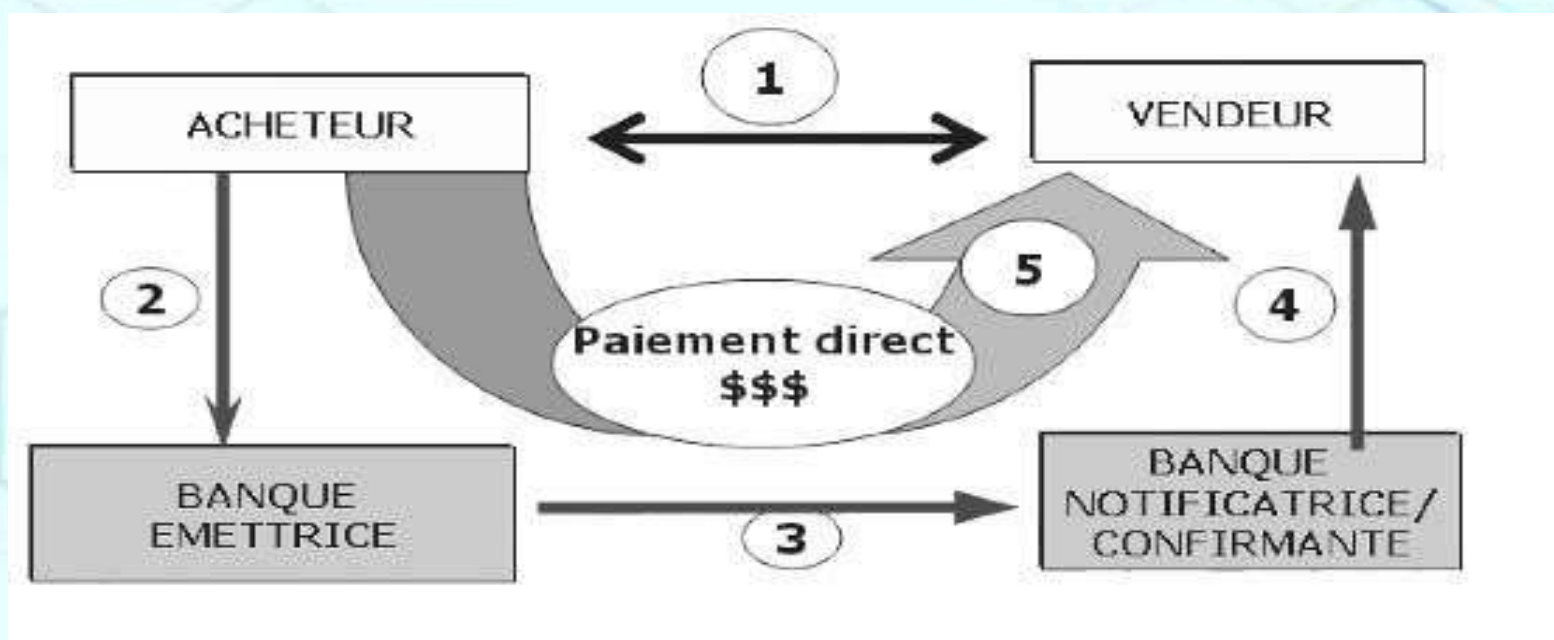
Documents exigés opération IMPORT:

Chili	<ul style="list-style-type: none"> • Commercial Invoice • Packing List • Air Waybill • Bill of Lading • Certificate of Origin • Customs Declaration • Sworn Declaration of Value • EUR1 Movement Certificate
Japon	<ul style="list-style-type: none"> • Customs Import Declaration • Declaration of Dutiable Value • Commercial Invoice • Certificate of Origin • Air Waybill • Bill of Lading • Packing List • Inward Declaration for Aircraft • Inward Declaration for Vessels • Manifest for Aircraft • Manifest for Vessels
Vietnam	<ul style="list-style-type: none"> • Customs Import Declaration • Commercial Invoice • Packing List • Certificate of Origin • Air Waybill • Bill of Lading

The YEP MED Project



LCSB



1 Contrat

2 Demande d'émission

3 Émission de la LCSB

4 Notification de la LCSB

5 Paiement

The YEP MED Project



Documents exigés (LCSB):

- ☐ Facture commerciale
- ☐ Jeu complet de connaissance maritime (BL) / LTA
- ☐ Liste de colisage
- ☐ Certificat d'origine.
- ☐ Certificat ou police d'assurance tous risques
- ☐ Certificat d'analyse
- ☐ Copie du fax du bénéficiaire envoyé au donneur d'ordre donnant les informations sur l'expédition... (le fax doit être envoyé au donneur d'ordre et à la banque émettrice dans les 2 jours de la date d'expédition).
- ☐ Une traite tirée sur la banque confirmante.
- ☐ Pour la partie mise en service : certificat d'acceptation technique (Procès-verbal de réception provisoire) signé par les deux parties

The YEP MED Project



Liner terms:

Définition

« **LINER** » est un mot qui désigne un navire de ligne régulière alors que « **TERMS** » signifie «conditions».

Les LINER TERMS sont des conditions de lignes régulières maritimes .

Ils concernent la gestion des **frais de manutention à l'embarquement ou au débarquement** des marchandises.

The YEP MED Project



Liner terms:

Rôles:

Elles fixent des limites de responsabilité du transporteur dans le port de chargement et port de déchargement et définissent quelles opérations de manutentions sont « **à la charge du navire** » ;

Et les opérations de manutention restantes seront à la « **charge de la marchandise** ».

The YEP MED Project



Liner terms:

Ces opérations de manutention se décomposent
tel qu'il suit :

A l'embarquement des marchandises :

1. Mise sous-palan
2. Fourniture des élingues ;
3. Accrochage
4. Hissage ;
5. Virage ;
6. Descente en cale ;
7. Arrimage.

The YEP MED Project



Liner terms:

Au débarquement des marchandises :

1. Désarrimage ;
2. Fourniture des élingues ;
3. Accrochage ;
4. Hissage ;
5. Virage ;
6. Descente et mises sous palan quai ;
7. Retrait des élingues ;
8. Décrochage ;
9. Eventuellement, mise en entrepôts

The YEP MED Project



Liner terms:

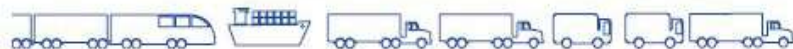
La pratique, conforme aux conditions de lignes régulières ou LINER TERMS envisage 3 possibilités de répartition de ces frais selon que :

les marchandises sont placées au départ et à l'arrivée du navire depuis **quai**, **sous palan** ou **à bord du navire**.

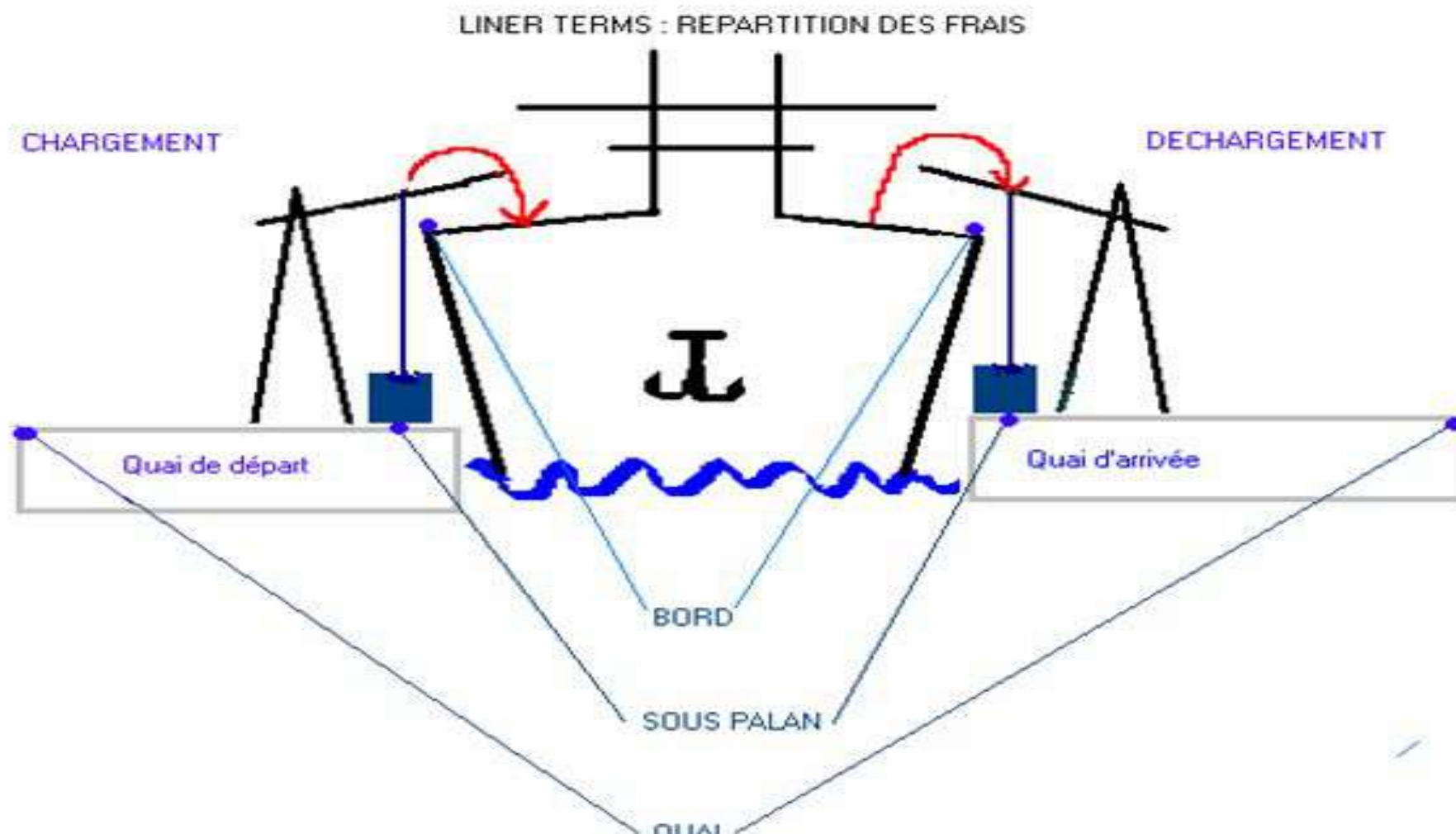
Le croisement de ces combinaisons offre donc 9 possibilités de répartition.

Les « Liners Terms » peuvent varier en fonction de la **marchandise (conteneur ou conventionnel)**, des **ports** ou des **destinations**, usagers et parfois de la réglementation locales.

The YEP MED Project



Liner terms:



The YEP MED Project



Liner terms:

Voici les principales conditions de fret (Liner Terms) employées dans le transport maritime international :

De bord à bord

A l'embarquement, le chargeur supporte les frais d'approche, de mise à l'aplomb sous palan, de fourniture des élingues, d'accrochage, de hissage, de virage et de descente à bord. Le navire supporte uniquement les frais d'arrimage sauf stipulation contraire.

Au débarquement, le navire supporte uniquement les frais de désarrimage. Le destinataire de la marchandise ou son représentant s'occupe des autres frais jusqu'à la mise à quai.

The YEP MED Project



Liner terms:

De bord à sous palan

A l'embarquement, le chargeur supporte les frais d'approche, de mise à l'aplomb sous palan, de fourniture des élingues, d'accrochage, de hissage, de virage et de descente à bord. Le navire supporte uniquement les frais d'arrimage sauf stipulation contraire.

Au débarquement, l'importateur ou son représentant prend à sa charge les frais éventuels de décrochages, désélingage, prise sous palan, enlèvement et mise en magasin. Les frais relatifs aux opérations de désarrimage jusqu'à la mise sous palan sont à la charge du transporteur

The YEP MED Project



Liner terms:

De sous palan à sous palan

A l'embarquement, le chargeur supporte les frais d'approche, de mise à l'aplomb sous palan, de fourniture des élingues, d'accrochage. Le navire supporte les frais de hissage, de virage, de descente à bord et d'arrimage.

Au débarquement, l'importateur ou son représentant prend à sa charge les frais éventuels de décrochages, désélingage, prise sous palan, enlèvement et mise en magasin. Les frais relatifs aux opérations de désarrimage jusqu'à la mise sous palan sont à la charge du transporteur

The YEP MED Project



Liner terms:

De sous palan à quai

A l'embarquement, le chargeur supporte les frais d'approche, de mise à l'aplomb sous palan, de fourniture des élingues, d'accrochage. Le navire supporte les frais de hissage, de virage, de descente à bord et d'arrimage.

Au débarquement, le destinataire de la marchandise ne supporte en principe aucun frais de manutention. Sauf éventuellement les frais de magasinage s'il procède à l'enlèvement de ses marchandises après le délai prévu par le connaissement maritime

The YEP MED Project



Liner terms:

De quai à quai

A l'embarquement, la seule obligation du chargeur est de mettre à disposition la marchandise à quai. Tous les frais de manutention pour la mise à bord sont à la charge du transporteur.

Au débarquement, la seule obligation du destinataire est de procéder à l'enlèvement de sa marchandise dans les délais prévus par le connaissement maritime. Il ne supporte donc en principe aucun frais

The YEP MED Project

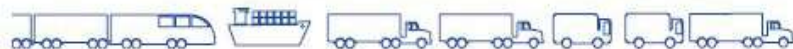


Tableau de répartition des frais de manutention (Transport en conventionnel):

	Embarquement						Voyage Maritime	Débarquement					
	1- Approche	2- Mise à l'aplomb sous palan	3- Elingage/ Crochetage	4- Hissage/ Virage	5- Descente à bord du navire	6- Arrimage/ Saisissage		A- Désaisissage/ Désarrimage	B- Elingage/ Crochetage	C- Hissage/ Virage	D- Descente à quai	E- Désélingage/ Décrochetage	F- Livraison le long du bord du quai
de q à q													
de q à s/p													
de q à b													
de s/p à q													
de s/p à s/p													
de s/p à b													
de b à q													
de b à s/p													
de b à b													

q : quai s/p : sous palan b : bord

Frais inclus dans le prix du transport maritime

Frais non inclus dans le prix du transport maritime

The YEP MED Project



Session 2 Commerce Maritime Tunisien: statistiques et analyses



The YEP MED Project



Introduction:

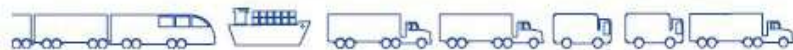


Le transport maritime constitue un levier de croissance pour l'économie nationale

98 % des échanges
extérieurs transitent par la mer dont
80 % avec l'Europe

18 professions maritimes
et portuaires (500
entreprises)

The YEP MED Project



Autorité Portuaire



Autorité Maritime



Le Développement de
l'infrastructure
de manière durable en
s'adaptant aux
besoins du trafic
maritime et portuaire
national et
international

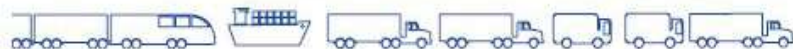


La Modernisation des
services maritimes et
portuaires par la
transformation digitale et la
mécanisation du traitement
du trafic portuaire afin de
garantir la fluidité, la qualité
des services et la
performance de la chaîne
logistique



Meilleure conciliation
villes – Ports dans les
aménagement, la sûreté-
sécurité portuaire et la
protection de l'espace
marin et son
environnement écologique
à travers le développement
d'une stratégie et d'une
approche globale

The YEP MED Project



Notre chaîne portuaire tunisienne s'étend sur une côte de **1300 km** est composée

08 Ports de commerce ouverts au trafic international

07 Régions maritimes.



The YEP MED Project



Digitalisation / Intervenants portuaires



FLUX	DESIGNATION	FLUX	DESIGNATION
V01	Préavis d'arrivée navire + déclaration de marchandises dangereuses+ Ship pre-Arrival information	E05	Autorisation de Mise à Quai conteneurs Vides
V02	Rejet du Préavis	E06	Bons de Mise à Quai
V03	Attribution d'un N° d'escale au Préavis	E07	Bons de Mise à Quai vu à l'entrée
V04, V47	Préavis d'arrivée navire + déclaration de marchandises dangereuses+ Ship pre-Arrival information	E08	Bons de Mise à Quai totalement vu à l'entrée
V51	Manifeste anticipé pris en charge par la douane	E09	Modification Bons de Mise à Quai
V06	Accostage du Navire	E10	Accord pour embarquement
V71	Manifeste de la cargaison (Identifié par le Numéro d'escale + code bureau de Douane)	E11	Manifeste prévisioennel Export
V08	Marchandise déchargée	E12	Marchandises Embarquées
V09	Fin de déchargement	E13	Date et Heure Début et Fin arrêt d'Embarquement
V10	Date et Heure Début et Fin arrêt de déchargement	E14	Fin de l'Embarquement
V12	Modification au niveau du manifeste	E15	Manifeste Export
		V36	Facture « frais portuaire navire » au consignataire du navire
		V18	Date et Heure de Restitution du Conteneur (Surestaries)

The YEP MED Project



Activités des ports en Tunisie

21/22

+2%

Hydrocarbures

8 Millions Tonnes

Autres Vrac
Liquides

1 Millions Tonnes

28,7 MT

Vrac Solides

10,7

Millions de Tonnes

Marchandises
Générales

9 Millions Tonnes

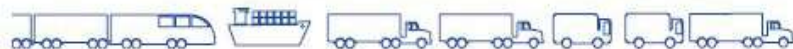
Total Marchandises à travers les
ports Tunisiens

Nombre EVP	447 Mille
Tonnage	4,1 MT
Nombre U-R	163 Mille
Tonnage	2,4 Mt
Tonnage Mses diverses	2,5 MT

2019	2020	2021	2022
732 793	319 231	557 443	778 552
Passagers	Passagers	Passagers	Passagers

2010	909 290 croisiéristes
2022	55 598 croisiéristes

The YEP MED Project



EVOLUTION DU TRAFIC PAR ZONE GEOGRAPHIQUE

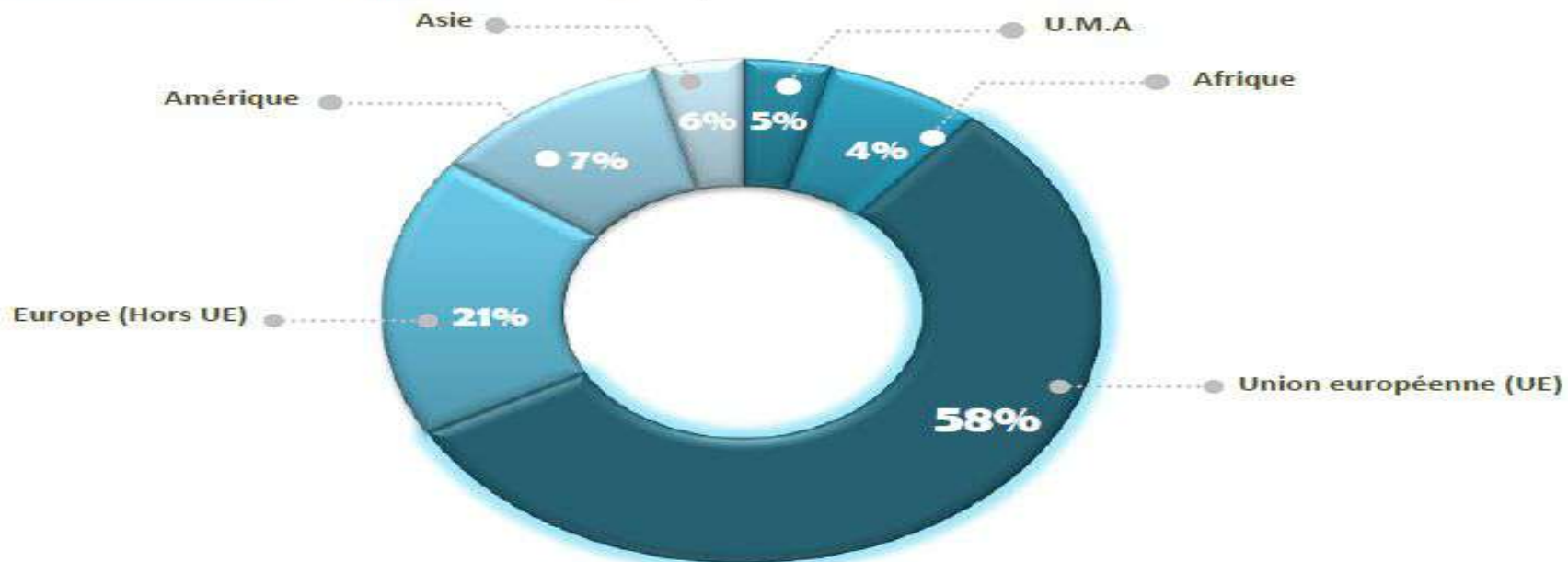
	Exportation +Importation	
	Tonnage	%
U.M.A	1 460 186	5
Afrique (hors U.M.A)	1 013 652	4
Union Européen (UE)	15 979 214	58
Europe (Hors UE)	5 733 061	21
Amérique	1 810 814	7
Asie	1 669 839	6

27.7

Millions de tonnes
(Export + Import)

1%

par rapport à l'année 2021



The YEP MED Project



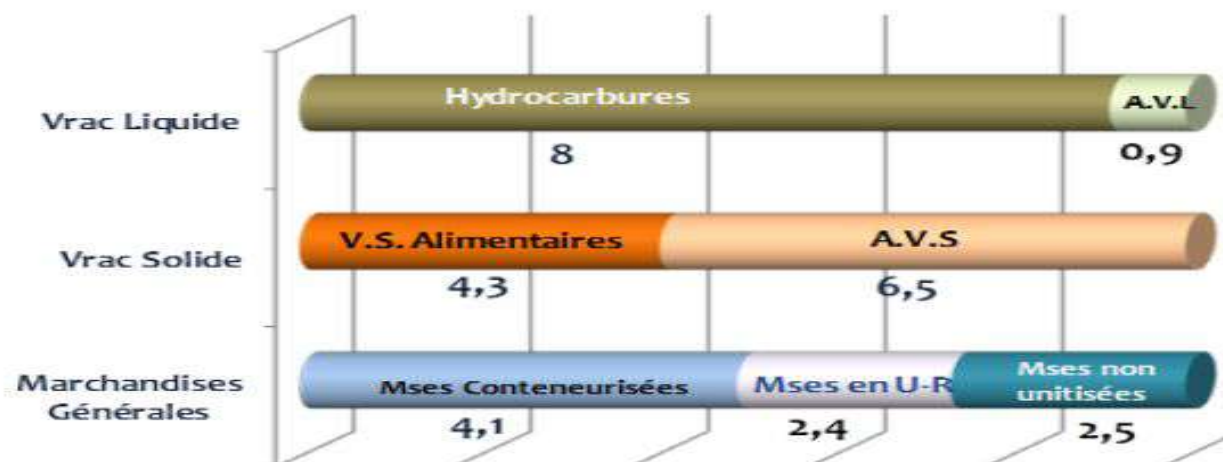
TRAFIC DES MARCHANDISES

Unité : Tonne

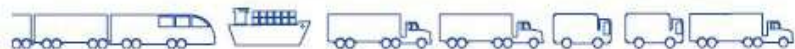
Catégorie	Trafic/Port	Goulette	Rades	Bizerte	Sousse	Sfax	Gabes	Zarzis	Skhira	Total
Vrac liquide	Volume Trafic 2022	1 186 410	6 294 100	5 536 680	2 451 203	4 648 740	3 242 738	1 183 125	4 154 201	28 697 197
	Hydrocarbures		809 547	2 950 200	15 251	18 646	290 811	72 809	3 880 963	8 038 227
	Autres Vrac Liquide (A.V.L)	15 869	129 158	45 152	12 000	131 877	326 211	10	273 238	933 515
Vrac solide	Vracs solides alimentaires		1 230 148	568 084	223 591	1 698 756	380 236	157 399		4 258 214
	Autres Vrac solide (A.V.S)	420 132	88 950	612 616	1 156 153	1 269 363	2 067 492	867 255		6 481 961
Marchandises Générales	Tonnage conteneurisé	8 948	2 214 253	319 439	494 599	1 041 325				4 078 564
	Tonnage dans UR	587 256	1 813 922							2 401 178
	Marchandises non utilisées	154 205	8 122	1 041 189	549 609	488 773	177 988	85 652		2 505 538
	Marchandises générales	750 409	4 036 297	1 360 628	1 044 208	1 530 098	177 988	85 652		8 985 280



Répartition du trafic par catégorie de marchandise (en millions de tonnes)

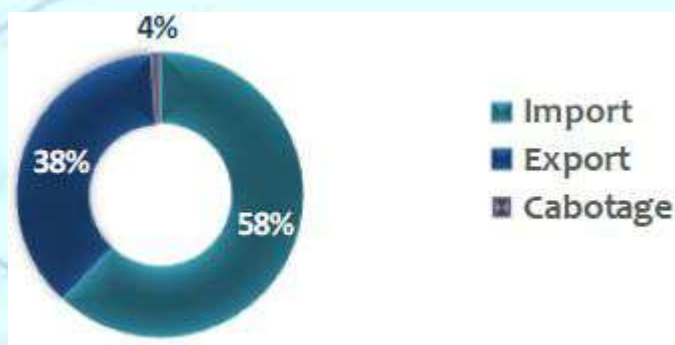


The YEP MED Project

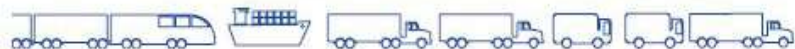


Import/Export et Cabotage:

Rubrique	2021			2022			Variation 22/21(en %)		
	Import	Export	Cabotage	Import	Export	Cabotage	Import	Export	Cabotage
Tonnage	17 247 342	10 045 376	720 815	16 750 469	10 916 297	1 030 431	-3	9	43
Total	28 013 533			28 697 197			2		



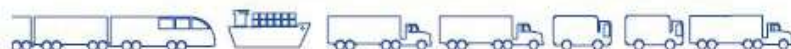
The YEP MED Project



LES MARCHANDISES GENERALES

	Entrée			Sortie			Entrée + Sortie		
	2021	2022	Variation 22/21 (en %)	2021	2022	Variation 22/21 (en %)	2021	2022	Variation 22/21 (en %)
Marchandises non unitisées	1 624 904	1 979 386	22	561 758	526 152	-6	2 186 662	2 505 538	15
Marchandises unitisées	3 598 124	3 567 542	-1	2 719 875	2 912 200	7	6 317 999	6 479 742	3
Marchandises en conteneurs	2 661 938	2 555 592	-4	1 606 505	1 522 972	-5	4 268 443	4 078 564	-4
Marchandises en unités roulantes	936 186	1 011 950	8	1 113 370	1 389 228	25	2 049 556	2 401 178	17
Total	5 223 028	5 546 928	6	3 281 633	3 438 352	5	8 504 661	8 985 280	6

The YEP MED Project

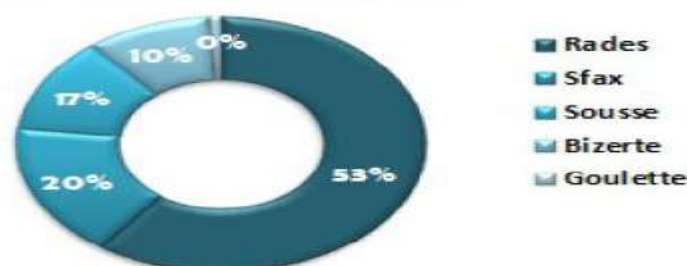


TRAFIC DES CONTENEURS

La répartition du trafic des conteneurs durant l'année 2022 est comme suit :

			GOULETTE	RADES	BIZERTE	SOUSSE	SFAX	GABES	ZARZIS	TOTAL
Nombre des conteneurs	20'	2021	147	69 429	9 434	13 398	28 456	-	-	120 864
		2022	176	66 523	8 993	12 339	27 620	-	-	115 651
	40'	2021	590	89 725	26 524	29 611	27 877	-	-	174 327
		2022	605	85 246	18 102	30 786	31 164	-	-	165 903
	Total	2021	737	159 154	35 958	43 009	56 333	-	-	295 191
		2022	781	151 769	27 095	43 125	58 784	-	-	281 554
	Total E V P	2021	1 327	248 879	62 482	72 620	84 210	-	-	469 518
		2022	1 386	237 015	45 197	73 911	89 948	-	-	447 457
		%	4	-5	-28	2	7	-	-	-5
	E V P pleins	2021	1 004	183 096	37 189	49 027	69 877	-	-	340 193
2022		1 093	175 346	29 559	47 824	71 719	-	-	325 541	
%		9	-4	-21	-2	3	-	-	-4	
Tonnage correspondant (Tonnes)		2021	9 470	2 353 396	352 397	507 945	1 045 235	-	-	4 268 443
		2022	8 948	2 214 253	319 439	494 599	1 041 325	-	-	4 078 564
		%	-6	-6	-9	-3	0	-	-	-4

Trafic des conteneurs par port



The YEP MED Project



 **TRAFIC DES UNITES ROULANTES**

 **YEP MED**

	Nombre UR			Tonnage (T)		
	2021	2022	%	2021	2022	%
GOULETTE	34 488	36 560	6	557 572	587 256	5
RADES	114 342	126 252	10	1 491 998	1 813 922	22
TOTAL	148 830	162 812	9	2 049 570	2 401 178	17

The YEP MED Project



TRAFIC DES PASSAGERS ET DES CROISIERISTES



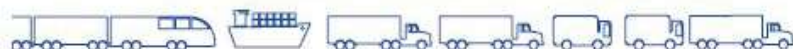
TRAFIC DES PASSAGERS

Rubrique	2010	2021	2022	Variation 22/21 (en %)
Nombre de Navires	608	488	549	13
Passagers	708 443	584 774	778 552	33
Voitures de passagers	273 557	242 089	305 152	26

TRAFIC DES CROISIERISTES

Rubrique	2010	2021	2022	Variation 22/21 (en %)
Navires de croisière	406	0	41	-
Touristes	895 403	0	55 598	-

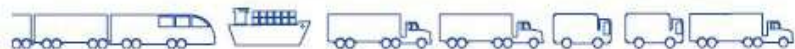
The YEP MED Project



MOUVEMENT DE LA NAVIGATION MARITIME

Types de Navires	Navires (Entrée)		Jauge brute (Entrée)		Marchandises (Entrée + Sortie)	
	Nombre	%	Unités	%	Tonnage (T)	%
Navires de croisières	41	1	2 296 750	3	-	-
Car-ferries	560	12	20 940 130	29	531 152	2
Conventionnels	1161	26	7 017 868	10	8 218 296	29
Roll on - Roll off	946	21	22 682 864	32	3 898 438	14
Porte-conteneurs	357	8	3 029 274	4	2 210 399	8
Vraquiers solides	310	7	4 343 164	6	4 843 134	17
Vraquiers liquides	272	6	4 280 757	6	4 082 423	14
Pétroliers	148	3	4 596 776	6	4 123 670	14
Gaziers	174	4	1 292 613	2	756 734	3
Navires spéciaux	544	12	923 055	1	32 951	0
Total	4 513	100	71 403 251	100	28 697 197	100

The YEP MED Project



LIGNES REGULIERES

Les Ports de commerces Tunisiens



1-Bizerte

3 Lignes régulières

2-Goulette

12 Lignes régulières

3-Rades

13 Lignes régulières

4-Sousse

4 Lignes régulières

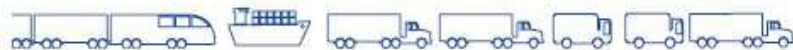
5-Sfax

6 Lignes régulières

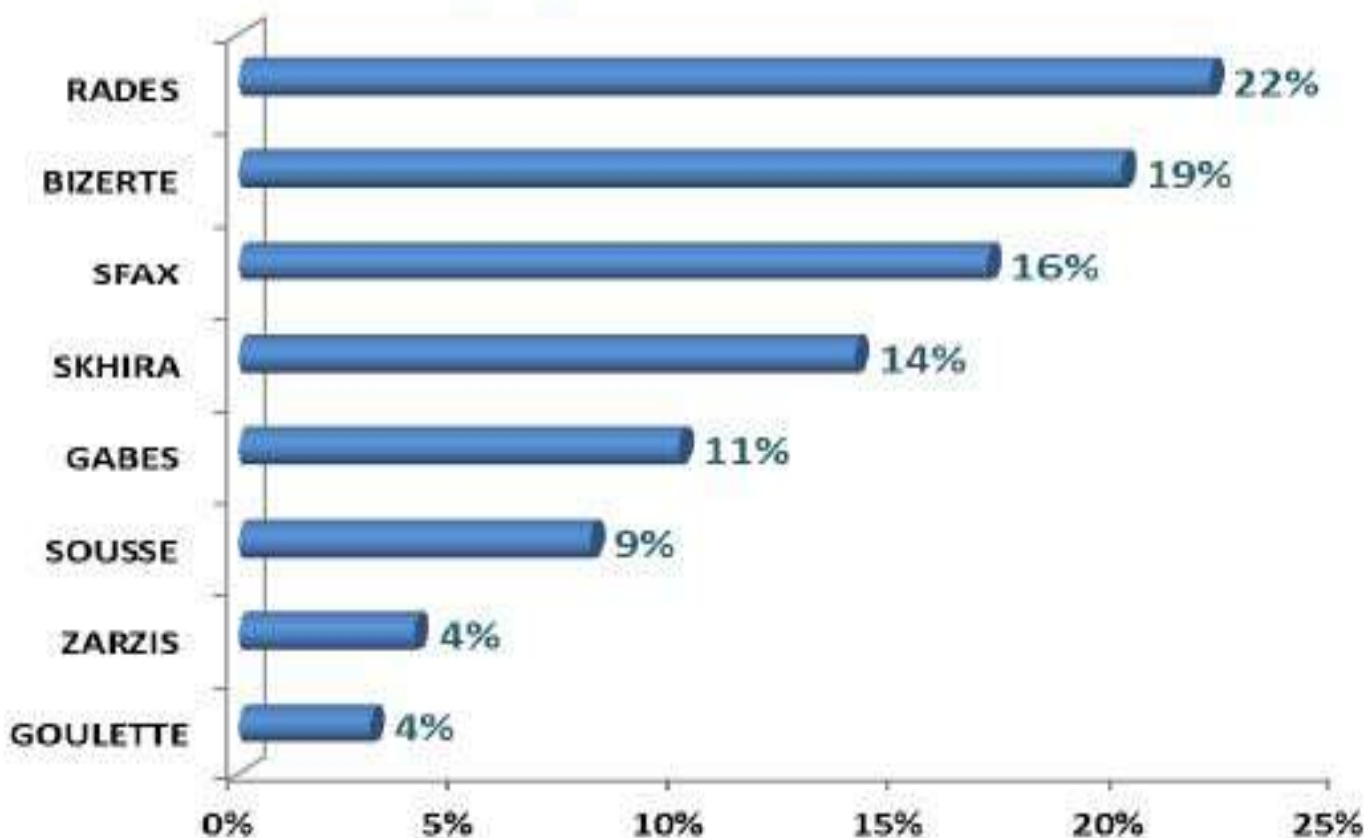
6-Gabes

7-Zarzis

The YEP MED Project



 Contribution (%) de chaque port dans le trafic maritime national



Unité : Nombre

The YEP MED Project



Port de Bizerte

Dominé par
l'activité
pétrolière

Le site de Bizerte comprenant
Quais de commerce (520 m) / 4.7 h –TP
Quais spécialisés (720 m) /TE 10m
Le site de Menzel Bourguiba comprenant
un chantier naval et un quai de fouledh.

The YEP MED Project



BIZERTE - MENZEL BOURGUIBA

Créé en 1890, le port est situé sur les berges du canal qui relie la Méditerranée au lac de Bizerte, le port est dominé par le trafic pétrolier grâce à la proximité de la raffinerie de pétrole de Zarzouna.

ACTIVITE 2022

PRODUITS		ENTREE			SORTIE			ENTREE + SORTIE		
		2021	2022	%	2021	2022	%	2021	2022	%
Total marchandises		4 927 670	4 445 129	-10	1 254 337	1 091 551	-13	6 182 007	5 536 680	-10
Hydrocarbures		2 537 334	2 320 775	-9	745 854	629 425	-16	3 283 188	2 950 200	-10
Huile Brut de pétrole		1 611 308	1 444 445	-10	0	0	-	1 611 308	1 444 445	-10
Produits raffinés		926 026	876 330	-5	745 854	629 425	-16	1 671 880	1 505 755	-10
Autres liquides en Vrac		76 442	42 094	-45	2 501	3 058	22	78 943	45 152	-43
Vracs Solides Alimentaires		735 066	568 084	-23	0	0	-	735 066	568 084	-23
Céréales		291 053	277 650	-5	0	0	-	291 053	277 650	-5
Sucre roux		148 265	167 715	13	0	0	-	148 265	167 715	13
Autres		295 748	122 719	-59	0	0	-	295 748	122 719	-59
Autres solides en Vrac		618 937	443 544	-28	211 043	169 072	-20	829 980	612 616	-26
Coke de pétrole		556 317	361 643	-35	0	0	-	556 317	361 643	-35
Clinker		0	0	-	203 543	169 072	-17	203 543	169 072	-17
Autres		62 620	81 901	31	7500	0	-100	70 120	81 901	17
Marchandises générales		959 891	1 070 632	12	294 939	289 996	-2	1 254 830	1 360 628	8
Conteneurs	Nombre (EVP)	29 860	22 014	-26	32 622	23 183	-29	62 482	45 197	-28
	Tonnage	272 506	218 546	-20	79 891	100 893	26	352 397	319 439	-9
Marchandises non unitisées		687 385	852 086	24	215 048	189 103	-12	902 433	1 041 189	15
Navires		495	438	-12				495	438	-12

The YEP MED Project



Port de la Goulette

Spécialisé dans le
Traitement du trafic
passagers et des
croisiéristes

Linéaire de quai (1100 m)
Gare maritime (1500 voitures)
Terminal croisiéristes (660 m)

The YEP MED Project



PORT DE LA GOULETTE

Créé en 1835, avec sa position privilégiée à 10Km de Tunis (la capitale), le port de la Goulette se spécialise de plus en plus dans le traitement du trafic des passagers et des croisiéristes.

ACTIVITE 2022

PRODUITS		ENTREE			SORTIE			ENTREE + SORTIE		
		2021	2022	%	2021	2022	%	2021	2022	%
Total marchandises		298 952	313 617	5	629 281	872 793	39	928 233	1 186 410	28
Autres liquides en Vrac		13 568	15 869	17	0	0	-	13 568	15 869	17
Autres solides en vrac		2 310	2 620	13	208 470	417 512	100	210 780	420 132	99
Marchandises générales		283 074	295 128	4	420 811	455 281	8	703 885	750 409	7
Conteneurs	Nombre (EVP)	786	645	-18	541	741	37	1 327	1 386	4
	Tonnage	3 854	4 691	22	5 616	4 257	-24	9 470	8 948	-6
Unités roulantes	Nombre	17 852	18 836	6	16 636	17 724	7	34 488	36 560	6
	Tonnage	181 324	181 155	0	376 248	406 101	8	557 572	587 256	5
Marchandises non unitisées		97 910	109 282	12	38 947	44 923	15	136 857	154 205	13
Passagers	Nombre	300 254	397 276	32	273 183	370 210	36	573 437	767 486	34
	Nombre des voitures des passagers	126 933	156 456	23	111 284	144 818	30	238 217	301 274	26
Croisiéristes	Nombre des touristes	0	53 984	-	0	918	-	0	54 902	-
	Nombre des navires	0	39	-				0	39	-
Nombre de voitures neuves		51 641	49 163	-5				51 641	49 163	-5
Navires		758	867	14				758	867	14

The YEP MED Project



Port de Rades

Spécialisé dans
le trafic des
conteneurs et
des unités
Roulantes et
vrac

Terminal à conteneurs et UR (1100 m)
Quais spécialisés (600 m)

The YEP MED Project


PORT DE RADES

Mis en exploitation en 1987, Le port de Rades occupe une place importante dans la chaîne de transport national par sa spécialisation dans le trafic de conteneurs et unités roulantes.


ACTIVITE 2022

PRODUITS		ENTREE			SORTIE			ENTREE + SORTIE		
		2021	2022	%	2021	2022	%	2021	2022	%
Total marchandises		4 356 479	4 503 660	3	1 582 071	1 790 440	13	5 938 550	6 294 100	6
Hydrocarbures		741 105	809 547	9	0	0	-	741 105	809 547	9
Autres liquides en Vrac		77 682	129 158	66	0	0	-	77 682	129 158	66
Vracs Solides Alimentaires		1 179 853	1 230 144	4	0	4	-	1 179 853	1 230 148	4
Marchandises générales		2 340 712	2 307 390	-1	1 534 871	1 728 907	13	3 875 583	4 036 297	4
Conteneurs	Nombre (EVP)	128 455	121 473	-5	120 424	115 542	-4	248 879	237 015	-5
	Tonnage	1 579 630	1 474 057	-7	773 766	740 196	-4	2 353 396	2 214 253	-6
Unités roulantes	Nombre	57 109	63 100	10	57 233	63 152	10	114 342	126 252	10
	Tonnage	754 876	830 795	10	737 122	983 127	33	1 491 998	1 813 922	22
Marchandises non unitisées		6 206	2 538	-59	23 983	5 584	-77	30 189	8 122	-73
Navires		1 047	1 054	1				1 047	1 054	1

The YEP MED Project

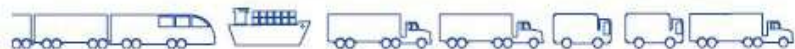


Port de Sousse

Linéaire de quais (1.000 m)
11 ha – TP
TE 8.5 m.

Spécialisé dans le
traitement des
marchandises
divers

The YEP MED Project



PORT DE SOUSSE

Créé en 1885, le port est situé en plein centre de la Tunisie, il occupe une position stratégique lui permettant d'avoir un large hinterland, et est spécialisé dans le traitement des marchandises diverses.

 **ACTIVITE 2022**

		ENTREE			SORTIE			ENTREE + SORTIE		
PRODUITS		2021	2022	%	2021	2022	%	2021	2022	%
Total marchandises		1 164 190	1 223 547	5	1 059 309	1 227 656	16	2 223 499	2 451 203	10
Hydrocarbures		24 391	15 251	-37	0	0	-	24 391	15 251	-37
Autres liquides en Vrac		34 866	12 000	-66	0	0	-	34 866	12 000	-66
Vracs Solides Alimentaires		198 194	194 267	-2	19 338	29 324	52	217 532	223 591	3
Autres solides en Vrac		110 515	120 350	9	888 646	1 053 803	19	999 161	1 156 153	16
Sable		0	0	-	562 588	779 630	39	562 588	779 630	39
Sel marin		0	0	-	144 635	136 876	-5	144 635	136 876	-5
Autres		110 515	120 350	9	181 423	137 297	-24	291 938	257 647	-12
Marchandises générales		796 224	899 679	13	151 325	144 529	-4	947 549	1 044 208	10
Conteneurs	Nombre (EVP)	38 916	37 414	-4	33 704	36 497	8	72 620	73 911	2
	Tonnage	397 520	384 868	-3	110 425	109 731	-1	507 945	494 599	-3
Marchandises non unitisées		398 704	514 811	29	40 900	34 798	-15	439 604	549 609	25
Navires		617	618	0				617	618	0

The YEP MED Project



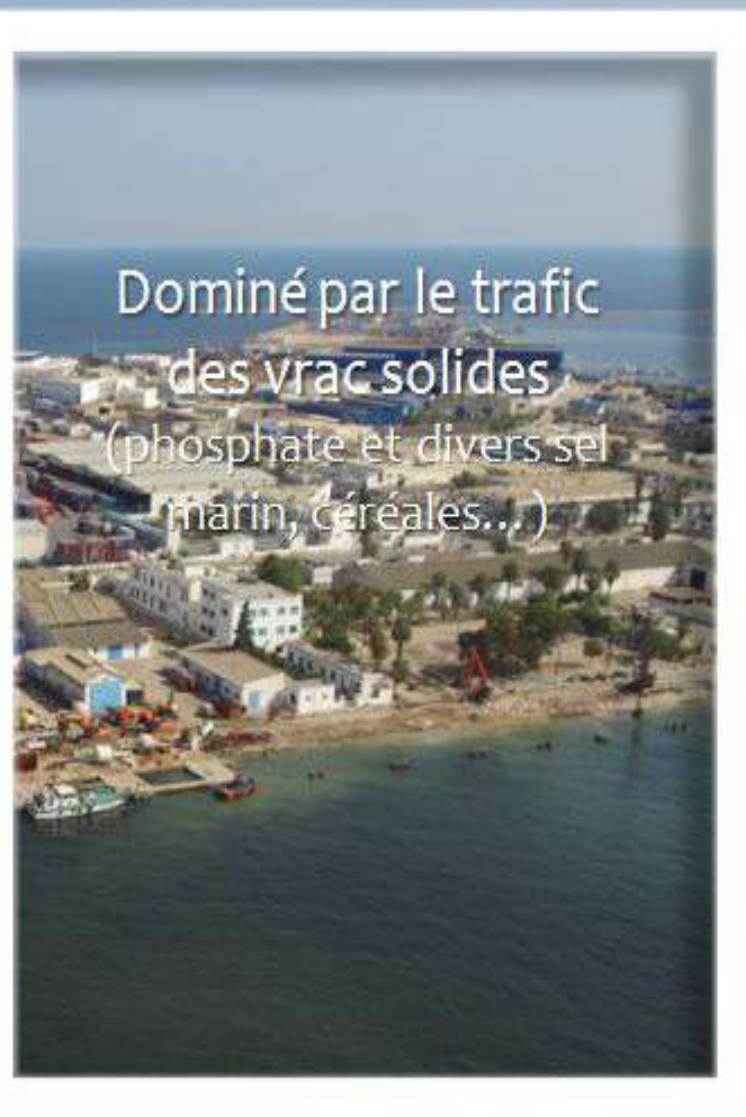
Port de Sfax



15 postes à quais (2.700 m)

17 ha- TP

TE 10.5 m



Dominé par le trafic
des vrac solides
(phosphate et divers sel
marin, céréales...)

The YEP MED Project



PORT DE SFAX

Créé en 1894, le port de Sfax est un port polyvalent, il est dominé par le trafic de vrac solides (phosphate et dérivés, sel marin, céréales ...).

 **ACTIVITE 2022**

		ENTREE			SORTIE			ENTREE + SORTIE		
PRODUITS		2021	2022	%	2021	2022	%	2021	2022	%
Total marchandises		3 284 699	3 243 364	-1	1 490 340	1 405 376	-6	4 775 039	4 648 740	-3
Hydrocarbures		24 005	18 646	-22	0	0	-	24 005	18 646	-22
Autres liquides en Vrac		58 616	114 532	95	20 743	17 345	-16	79 359	131 877	66
Vracs Solides Alimentaires		1 804 559	1 592 177	-12	130 813	106 579	-19	1 935 372	1 698 756	-12
Autres solides en Vrac		576 867	586 501	2	679 353	682 862	1	1 256 220	1 269 363	1
Phosphate naturel de calcium		0	0	-	38 340	28 493	-26	38 340	28 493	-26
Engrais phosphatés		0	0	-	110 985	176 772	59	110 985	176 772	59
Soufre		346 906	375 946	8	0	0	-	346 906	375 946	8
Sel marin		0	0	-	530 028	398 672	-25	530 028	398 672	-25
Autres		229 961	210 555	-8	0	78 925	-	229 961	289 480	26
Marchandises générales		820 652	931 508	14	659 431	598 590	-9	1 480 083	1 530 098	3
Conteneurs	Nombre (EVP)	38 397	45 751	19	45 813	44 197	-4	84 210	89 948	7
	Tonnage	408 428	473 430	16	636 807	567 895	-11	1 045 235	1 041 325	0
Marchandises non unitisées		412 224	458 078	11	22 624	30 695	36	434 848	488 773	12
Navires		743	718	-3				743	718	-3

The YEP MED Project



Port de Gabes

Linéaire de quai (1725 m)
17 ha – TP
TE: 10.5 à -12.5.



The YEP MED Project



PORT DE GABES

Créé en 1972, appelé aussi port industriel de Gabes, il traite essentiellement le trafic des produits chimiques pour le compte des usines avoisinant.

ACTIVITE 2022

	ENTREE			SORTIE			ENTREE + SORTIE		
PRODUITS	2021	2022	%	2021	2022	%	2021	2022	%
Total marchandises	2 083 249	1 801 904	-14	1 202 461	1 440 834	20	3 285 710	3 242 738	-1
Hydrocarbures	208 166	242 812	17	69 620	47 999	-31	277 786	290 811	5
Autres liquides en Vrac	188 161	187 667	0	95 407	138 544	45	283 568	326 211	15
Vracs Solides Alimentaires	391 739	355 134	-9	24 625	25 102	2	416 364	380 236	-9
Autres solides en Vrac	1 279 192	980 009	-23	854 321	1 087 483	27	2 133 513	2 067 492	-3
Soufre	529 295	387 789	-27	0	0	-	529 295	387 789	-27
Engrais phosphatés	0	0	-	450 811	413 785	-8	450 811	413 785	-8
Coke de pétrole	227 117	304 269	34	0	0	-	227 117	304 269	34
Clinker	0	0	-	236 225	436 570	85	236 225	436 570	85
Autres	522 780	287 951	-45	167 285	237 128	42	690 065	525 079	-24
Marchandises générales	15 991	36 282	127	158 488	141 706	-11	174 479	177 988	2
Navires	367	369	1				367	369	1

The YEP MED Project



Port de Zarzis



Linéaire de quai (685 m)

28 ha- TP

TE: 10.5 m

The YEP MED Project


PORT DE ZARIS

Créé en 1988, le port assure les échanges commerciaux de la région portant principalement sur les exportations de sel marin et de pétrole brut et les importations des produits pétroliers blancs.


ACTIVITE 2022

	ENTREE			SORTIE			ENTREE + SORTIE		
PRODUITS	2021	2022	%	2021	2022	%	2021	2022	%
Total marchandises	323 666	214 203	-34	879 765	968 922	10	1 203 431	1 183 125	-2
Hydrocarbures	87 732	50 495	-42	21 549	22 314	4	109 281	72 809	-33
Produits pétroliers	87 732	50 495	-42	0	0	-	87 732	50 495	-42
Huile brut de pétrole	0	0	-	21 549	22 314	4	21 549	22 314	4
Autres solides en Vrac	0	0	-	796 338	867 255	9	796 338	867 255	9
Sel marin	0	0	-	796 338	867 255	9	796 338	867 255	9
Marchandises générales	6 484	6 309	-3	61 768	79 343	28	68 252	85 652	25
Passagers	6395	5 662	-11	4 942	5 404	9	11 337	11 066	-2
Voitures des passagers	2 287	2 202	-4	1 585	1 676	6	3 872	3 878	0
Navires	313	308	-2				313	308	-2

The YEP MED Project



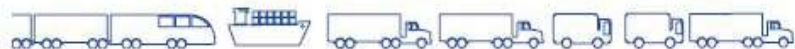
PORT DE LA SKHIRA



Poste: Acide phosphorique (150 m) – TE 8.7m
2 postes pétroliers (300 m) - TE 15 m

- Pole Pétrolier et chimiquier
- Etude de développement en cours

The YEP MED Project



PORT DE LA SKHIRA

Le port de la Skhira est situé au sud de Tunisie à environ 350 Km de la capitale Tunis. IL possède une importante infrastructure de stockage de pétrole brut et des produits pétroliers raffinés, ainsi que des pipe-lines de chargement et de déchargement.

ACTIVITE 2022

Le port de la Skhira détient 48% du trafic global des hydrocarbures des ports de commerce tunisiens. Le nombre des navires transitant par le port de la Skhira (à l'entrée) est de 96 vraquiers liquides et de 45 pétroliers.

Le trafic du Port Skhira est réparti comme suit :

	ENTREE			SORTIE			ENTREE + SORTIE		
PRODUITS	2021	2022	%	2021	2022	%	2022	2022	%
Pétrole brut				1 536 878	1 732 613	13	1 536 878	1 732 613	13
- Tunisien				1 536 878	1 368 785	-11	1 536 878	1 368 785	-11
- Algérien				0	363 828	-	0	363 828	-
Produits raffinés	1 169 678	1 521 050	30	374 027	627 300	68	1 543 705	2 148 350	39
Acide phosphorique				396 481	273 238	-31	396 481	273 238	-31
TOTAL	1 169 678	1 521 050	30	2 307 386	2 633 151	14	3 477 064	4 154 201	19

The YEP MED Project



Session 3 International Supply chain



Jobrane Ben Mansour

Chef de la Division Suivi de l'Exploitation et Statistiques
Direction Études et Développement « OMMP »



06 Novembre 2023

The YEP MED Project



Le transport - Définition

- Le **transport** des objets, **marchandises** ou d'individus (humains ou **animaux**) d'un endroit à un autre.
- Le transport représente une des plus importantes activités humaines mondiales.
-
- Il est indispensable dans l'économie et joue un rôle majeur dans les relations spatiales entre lieux géographiques

The YEP MED Project



La notion de logistique du transport

Dans la définition officielle de la norme AFNOR (L'Association française de normalisation) : « La logistique est une fonction "dont la finalité est la satisfaction des besoins exprimés ou latents, aux meilleures conditions économiques pour l'entreprise et pour un niveau de service déterminé.

The YEP MED Project



La notion de logistique de transport

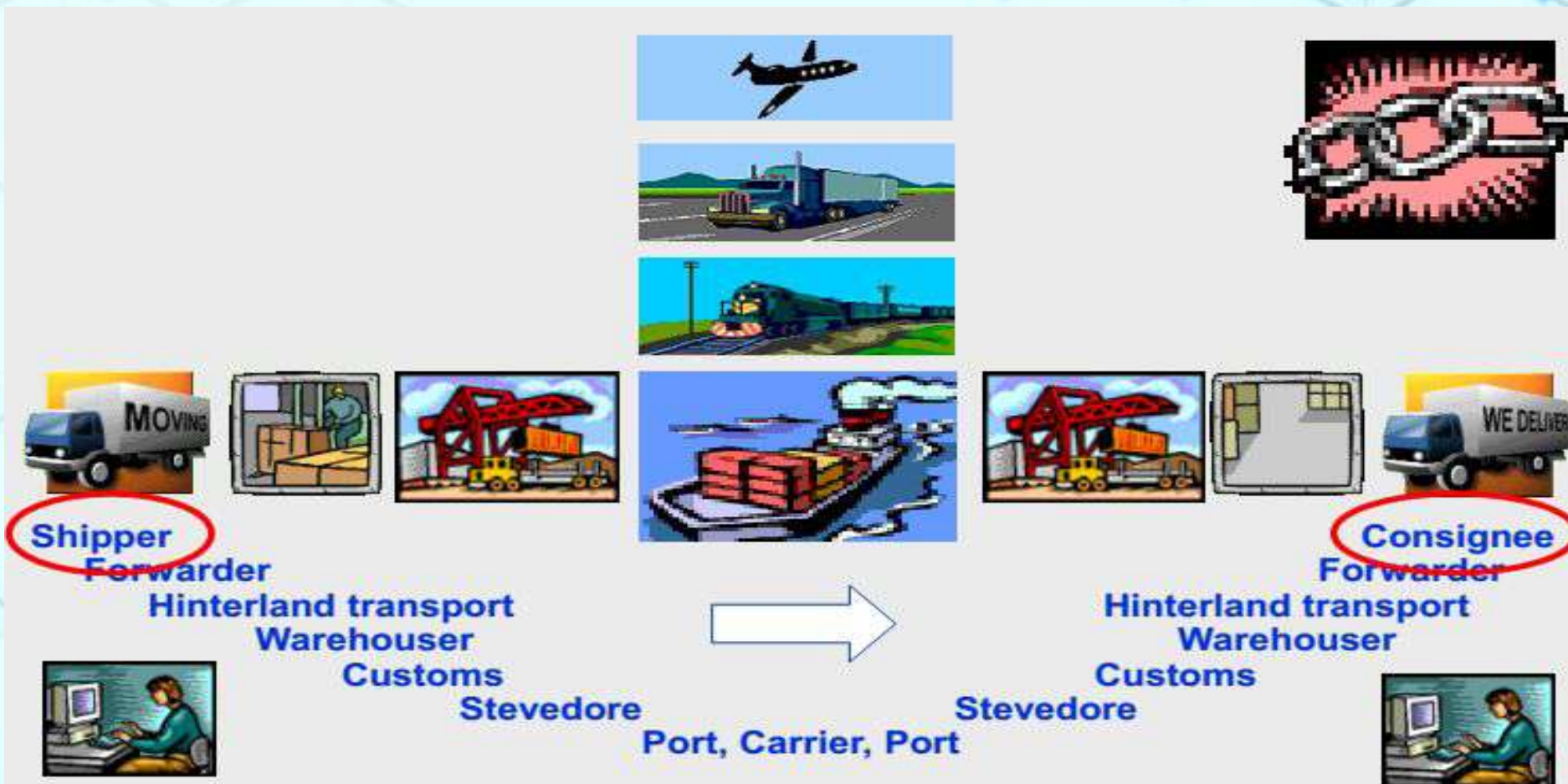
Les besoins sont de nature **interne** (approvisionnement de biens et de services pour assurer le fonctionnement de l'entreprise) ou **externe** (satisfaction des clients).

De nombreux processus de l'entreprise donc différentes facettes logistiques, en particulier la Chaîne Logistique qui va des fournisseurs aux clients.

The YEP MED Project



Exemple de chaîne logistique (Externe)



The YEP MED Project



★ La logistique représente l'ensemble des opérations qui permettent de mettre à disposition la bonne quantité de produits au bon moment à moindre coût là où une demande existe.

★ La fonction logistique gère les flux physiques et doit par conséquent évaluer les flux d'informations associés qui sont immatériels.

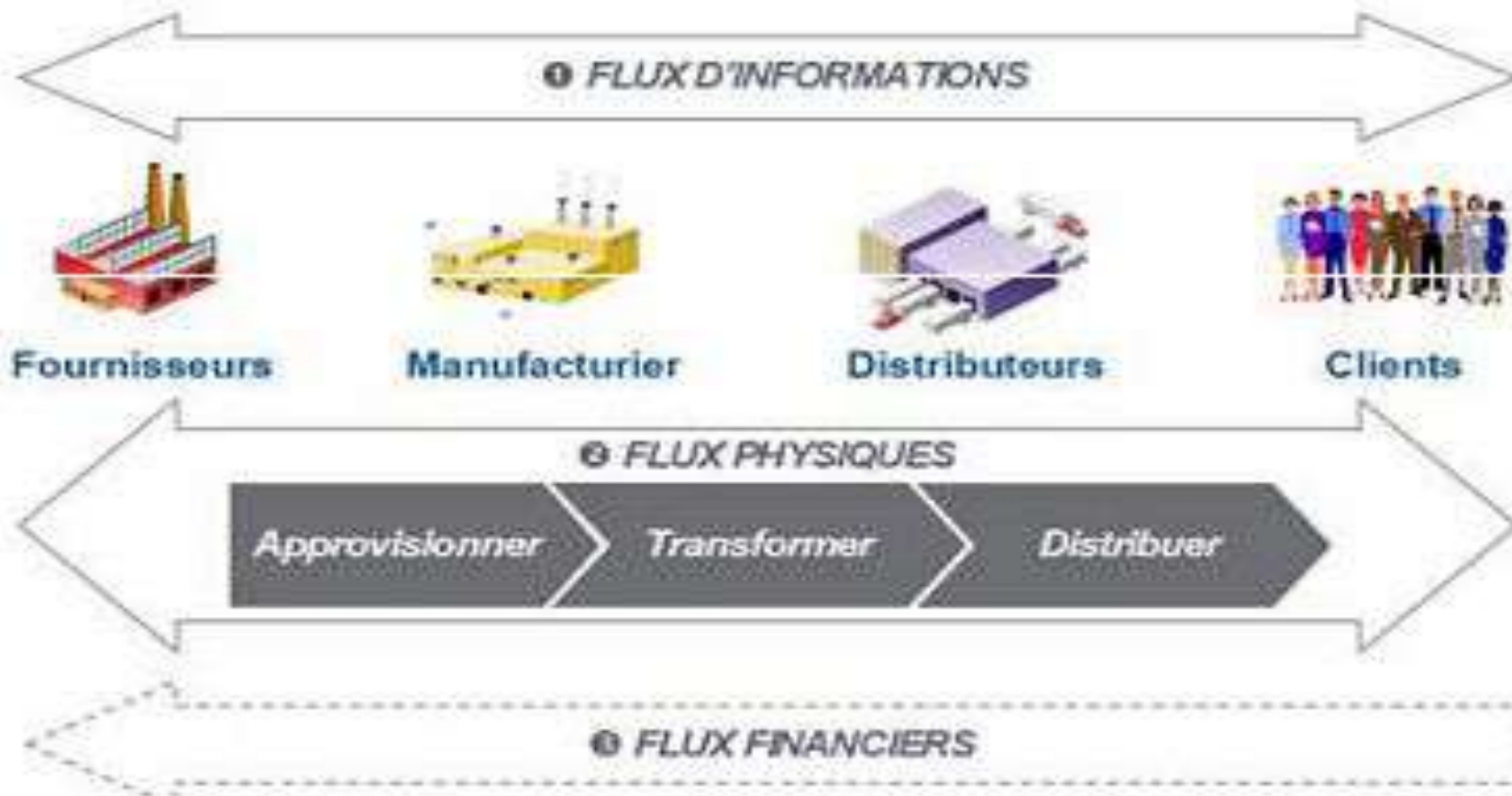
★ La logistique fait appel à plusieurs métiers et savoir-faire qui concourent à la gestion et à la maîtrise des flux physiques et d'informations ainsi que des moyens".

The YEP MED Project



Les activités de la logistique

Chaîne logistique / Supply Chain



The YEP MED Project



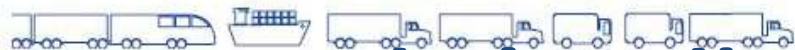
La chaîne logistique : Supply chain

Supply chain est le terme anglo-saxon utilisé pour désigner la chaîne d'approvisionnement. Ce terme correspond à celui de logistique.

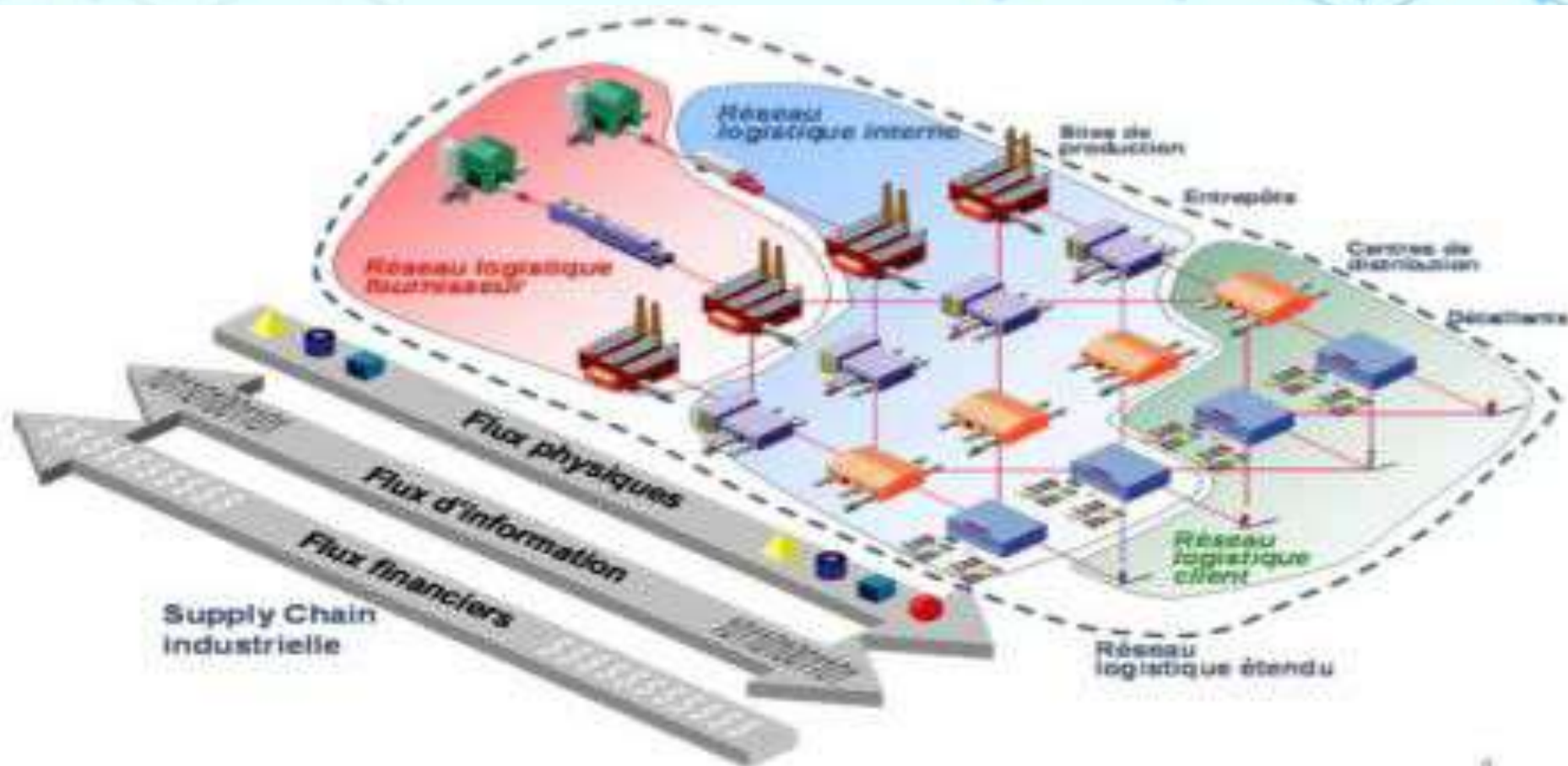
Dans la pratique, lorsque l'on choisit d'utiliser le terme de supply-chain en lieu et place du vocable traditionnel en France de logistique, c'est bien souvent dans l'esprit du Supply Chain Management, une notion bien plus complexe.

Le Supply Chain Management définit l'ensemble des ressources, moyens, méthodes, outils et techniques destiné à piloter le plus efficacement possible la chaîne globale d'approvisionnement.

The YEP MED Project



Chaîne d'approvisionnement industrielle (Supply chain)



The YEP MED Project



Les activités principales de logistiques

- Configuration du réseau logistique
- Planification et traitement des commandes
- Gestion des stocks
- Gestion des transports
- Entreposage/Manutention/Emballage

The YEP MED Project



Logistique Retour

On entend par logistique retour ou « Reverse Logistics », la gestion de l'acheminement de marchandises, généralement hors d'usage, du point de fabrication (le consommateur final) jusqu'au point de réparation, de recyclage ou de destruction définitive et totale.

La gestion des flux retours est potentiellement un marché prometteur, parce qu'elle devrait, d'une part, permettre à terme, de recycler des matières premières de plus en plus rares (donc chères) et d'autre part parce qu'elle est source d'emplois.

The YEP MED Project



Logistique Retour

Elle représente cependant une dépense supplémentaire, à court terme, pour les entreprises et les particuliers.

Pour les inciter à alimenter ces flux retours, les pouvoirs publics de certains pays, ont instauré des taxes : exp; les "taxes écologiques" qui incitent les consommateurs (électroménagers) et les industriels à réduire les quantités d'emballages consommés et de matières détruites.

The YEP MED Project



Entrepôts et plateformes logistiques

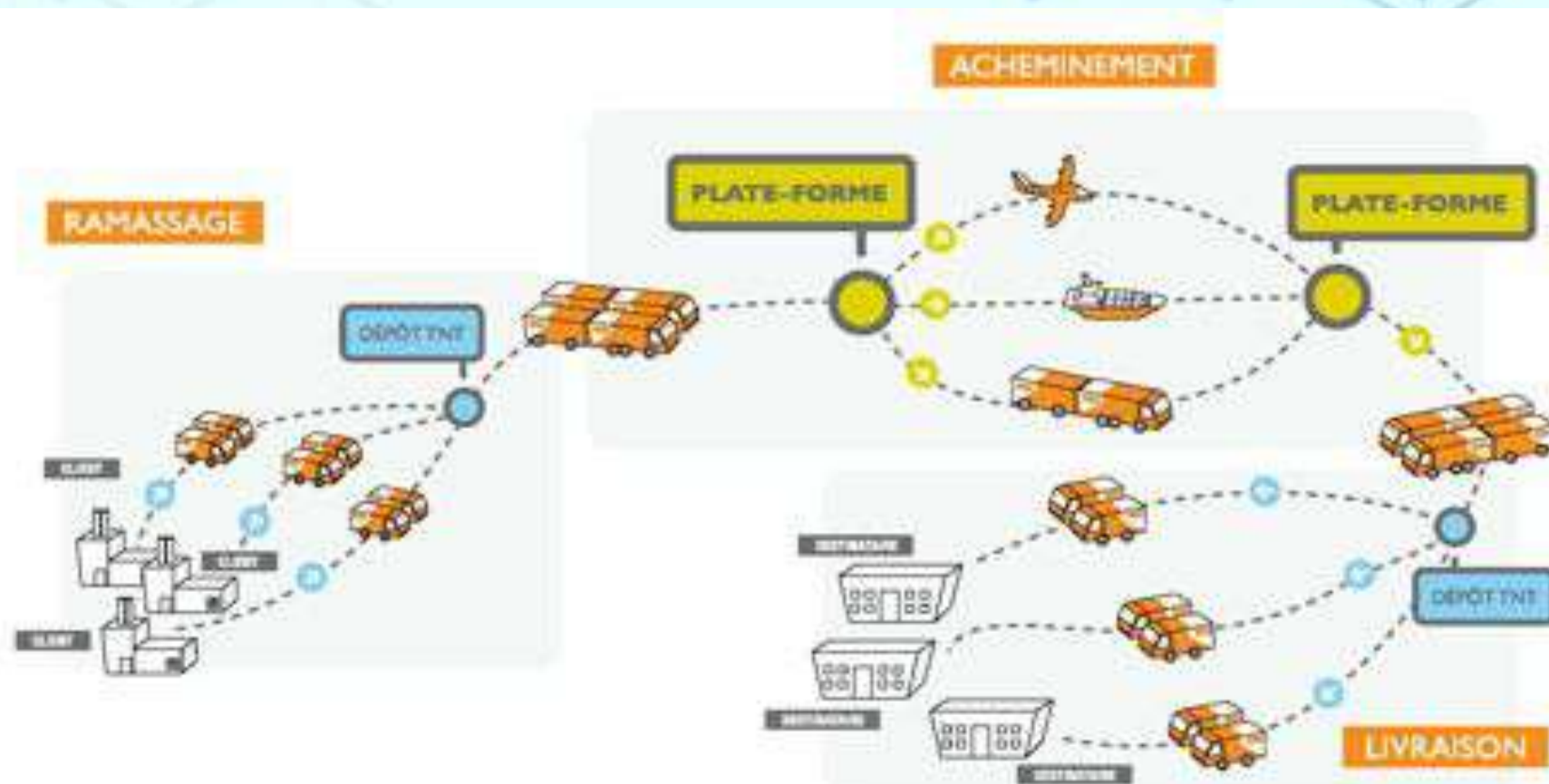
La logistique : c'est encore l'ensemble des opérations matérielles visant à assurer des conditions optimales à la circulation des marchandises, interne à l'entreprise, ou lors des opérations de distribution physique entre les fournisseurs et leurs clients.

En d'autres termes, la logistique est axée sur la rationalisation des opérations liées au déplacement des marchandises : emballage, conditionnement, étiquetage, stockage, transport, manutention, déclaration en douane...) ➡ Ces activités sont gérées dans les entrepôts et plateformes logistiques

The YEP MED Project



Entrepôts et plateformes logistiques



The YEP MED Project



Les bâtiments logistiques

On appelle entrepôt : un bâtiment dans lequel les marchandises sont stockées plus de 24 heures. Ces entrepôts sont munis d'étagères (« racks ») pour le rangement des palettes ou des colis.

On appelle plateforme : un bâtiment dans lequel les marchandises sont stockées sur une durée de temps très limitée (moins de 24 h), dans le cadre d'une opération de dégroupage/groupage. Une plate-forme n'est pas équipée d'étagères, les marchandises restant sur le quai dans l'attente de leur prise en charge.

The YEP MED Project



Les bâtiments logistiques

Certains bâtiments logistiques sont pour partie des entrepôts, pour partie des plates-formes. Ce cas est fréquent dans la grande distribution : les produits alimentaires secs sont entreposés alors que les produits frais sont traités dans la partie plateforme du bâtiment.

The YEP MED Project



Les bâtiments logistiques

Entrepôt de messagerie: locaux de distribution (groupage et dégroupage) de hauteur moyenne, avec des portes à quai en vis-à-vis sur toute la longueur du bâtiment;

Entrepôts frigorifiques: entrepôts comprenant une isolation thermique et une source de froid qui leur permettent d'obtenir et de conserver une faible température.

The YEP MED Project



Classification des entrepôts logistiques

Entrepôt	Hauteur	Aire de manœuvre	Surface du quai	Autres critères
Classe A : <i>entrepôts de haute fonctionnalité</i>	> 9,3m	Profondeur > 35m	1000m ²	Résistance au sol de 5t/m ² , Chauffage, système d'extinction
Classe B : <i>entrepôts répondant aux standards modernes</i>	> 7,5m	Profondeur > 32m	1500 m ²	Résistance au sol minimale de 3t/m ² Un système d'extinction

Classe C: Cette catégorie inclut tous les entrepôts qui ne relèvent pas des classes A ou B

The YEP MED Project



Organisation des espaces d'un bâtiment logistique

Les entrepôts sont classiquement organisés de la manière suivante :

- une zone de réception et d'expédition ;
- une zone de stockage découpée en trois parties, respectivement les produits à forte, moyenne et basse rotation.

Ces produits sont disposés dans l'entrepôt de manière à minimiser les déplacements des caristes.

The YEP MED Project



Organisation des espaces d'un bâtiment logistique

Une plateforme de cross-docking, où les marchandises ne font que transiter, est organisée en :

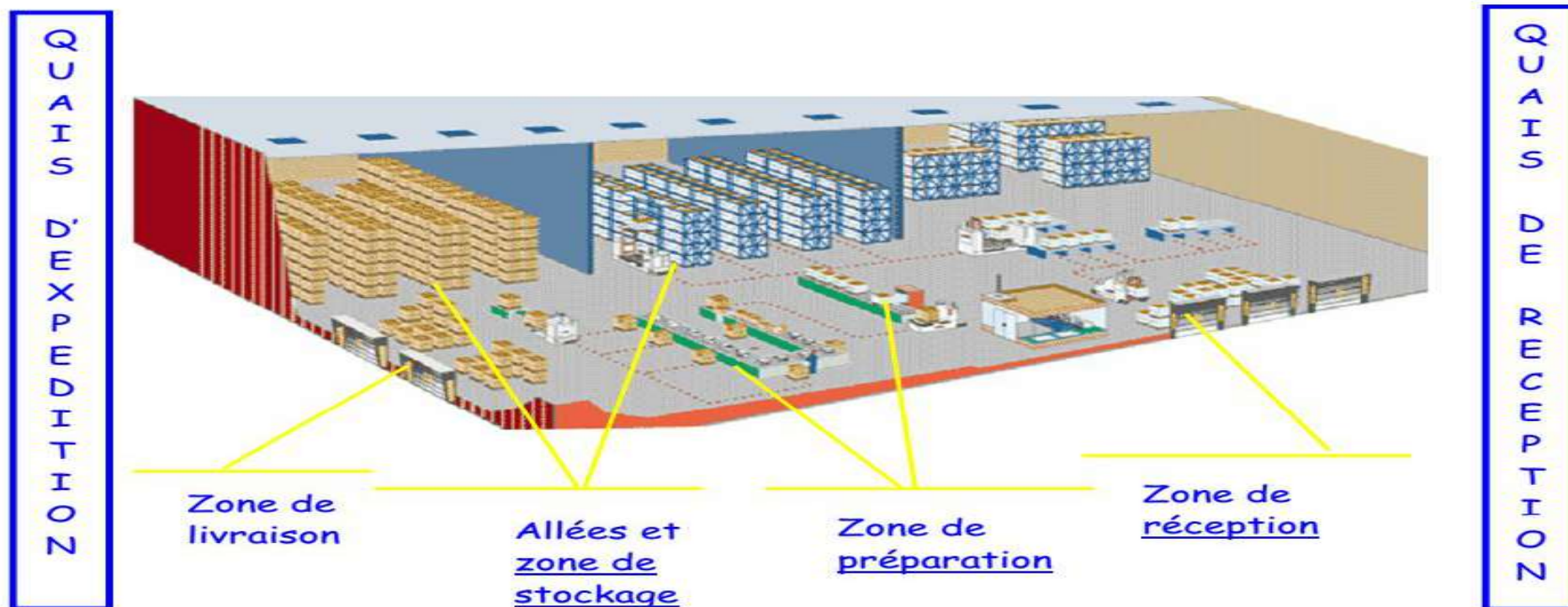
- Une zone de réception ;
- Une zone d'expédition ;
- Une zone de stock tampon entre les deux.

The YEP MED Project

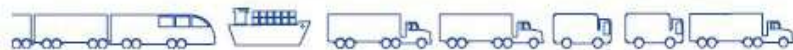


Principales opérations réalisées dans un bâtiment logistique

Pour les entrepôts de stockage, les opérations physiques nécessitent principalement des préparateurs de commandes et des caristes



The YEP MED Project



LOGISTIQUE

LES GRANDES MISSIONS DE L'ENTREPOT

❑ PRISE DE POSSESSION DES PRODUITS

- DISPONIBILITE
- PAIEMENT FOURNISSEUR

❑ TENUE DU STOCK

- EXACTITUDE DE L'INVENTAIRE
- EXACTITUDE DES FLUX D'INFORMATIONS

❑ SERVICE AU CLIENT

- STOCKAGE, TRANSIT, GROUPAGE-DEGROUPAGE
- PREPARATION DES COMMANDES
- CO-PACKING, CO-MANUFACTURING, ...

The YEP MED Project



Chronologie des opérations

- Réception et contrôle de marchandises ;
- Mise en place de palettes dans la zone de stockage de l'entrepôt ;
- Traitement des marchandises à la palette, au carton ou à l'unité (préparation de commandes) ;
- « post manufacturing »: dans certains entrepôts, des opérations de finition de la marchandise (étiquetage, emballage, coloris...) Sont réalisées ;
- Chargement du véhicule.

The YEP MED Project



Quel est le rôle de la logistique ?

C'est un rôle central et essentiel. Il s'agit d'assurer le meilleur traitement possible pour les marchandises ainsi que l'optimisation du stockage, du transport et de la distribution aux clients.

The YEP MED Project



Quels sont les enjeux de la logistique ?

La logistique est une fonction charnière. Tout problème dans la préparation, l'expédition ou toute autre activité sur l'entrepôt entraîne des dysfonctionnements dans l'approvisionnement de nos clients.

The YEP MED Project



L'emballage

«l'emballage est tout produit constitué de matériaux de toute nature, destiné à contenir et à protéger des marchandises données, allant des matières premières aux produits finis, à permettre leur manutention et leur acheminement du producteur au consommateur ou à l'utilisateur, et à assurer leur présentation » (UE).

The YEP MED Project



Types d'emballage

1- L'emballage de vente ou emballage primaire, c'est-à-dire l'emballage conçu de manière à constituer, au point de vente, un article destiné à l'utilisateur final ou au consommateur ;

The YEP MED Project



Types d'emballage

2- L'emballage groupé ou emballage secondaire, c'est-à-dire l'emballage conçu de manière à réunir, au point de vente, un groupe d'un certain nombre d'articles, qu'il soit vendu à l'utilisateur final ou au consommateur (par exemple trois sachets de purée dans une boîte), ou qu'il serve seulement à garnir les présentoirs aux points de vente (par exemple, pack de 6 bouteilles d'eau).

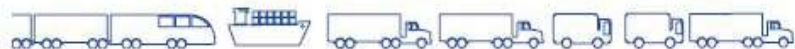
The YEP MED Project



Types d'emballage

3- L'emballage de transport ou emballage tertiaire, c'est-à-dire l'emballage conçu de manière à faciliter la manutention et le transport d'un certain nombre d'articles ou d'emballages secondaires, en vue d'éviter leur manipulation physique et les dommages liés au transport. Le plus souvent, c'est une palette avec une housse plastique qui regroupe plusieurs colis.

The YEP MED Project



Types d'emballage

Système complet de l'emballage



The YEP MED Project



QUELS SONT LES MATÉRIAUX UTILISÉS POUR L'EMBALLAGE

Les principaux matériaux utilisés pour la réalisation d'emballages sont :

- Le carton et papier
- Les matières plastiques
- L'acier et les matériaux métalliques
- Le verre
- Le bois

The YEP MED Project



L'emballage et le transport

L'emballage est une caractéristique primordiale du produit sur laquelle les parties au contrat de vente (acheteur/fournisseur) et au contrat de transport (chargeur/transporteur) doivent porter une attention particulière.

En effet, l'utilisation d'un emballage inapproprié peut engendrer des pertes financières considérables.

Pour ce, sont passer en revu les différentes fonctions (logistique, protection, vente et support d'information) de l'emballage.

The YEP MED Project



Les fonctions de L'emballage

A- Fonction « logistique » de l'emballage: Dans sa fonction logistique, l'emballage permet de faciliter les opérations de : Manutention, Stockage, Transport et Distribution.

B- Fonction « protection » de l'emballage: Venant au premier plan de ses fonctions, l'emballage a pour but de protéger le produit qu'il contient, le consommateur qui va le recevoir, et l'environnement dans lequel le produit sera utilisé.

The YEP MED Project



Les fonctions de L'emballage

C- Fonction « Vente » de l'emballage: L'emballage est l'un des facteurs les plus importants qui contribue à la vente d'un produit.

Dans les magasins, il demeure le seul lien entre le consommateur et le fabricant.

D- Fonction « support d'Information » de l'emballage: L'emballage sert de support d'information pour tous les acteurs de la chaîne logistique. On retrouve les différents types de marquages sur les emballages : le marquage commercial, le marquage de sécurité et des mentions légales obligatoires

The YEP MED Project



Adaptation de l'emballage à la Marchandise et au transport

Le type d'emballage et la nature du marquage peuvent être imposés par la nature de la marchandise.

Le choix de l'emballage est tributaire des contraintes mécaniques et climatiques, des contraintes liées à la nature même du produit à importer et des contraintes réglementaires.

The YEP MED Project



Organismes

L'organisation mondiale de l'emballage est une organisation a but non lucratif, fondée en 1968 à Tokyo, ses objectifs sont:

Encourager le développement des technologies, science et ingénierie liées aux emballages;

Contribuer au développement au commerce international; et stimuler l'éducation et la formation dans le domaine des emballages

The YEP MED Project



Emballage/transport maritime

Le bon emballage n'est pas forcément celui qui sera le plus lourd, le plus robuste ou le plus cher mais celui qui sera adapté à la nature de la marchandise, au mode de transport et aux conditions d'acheminement.

Selon un professionnel, l'emballage est l'art de protéger un matériel ou un produit quel qu'il soit, nécessairement et efficacement contre les chocs mécaniques, les risques de corrosion ou d'oxydation, et/ou de vol qu'il peut encourir lors de son voyage.

The YEP MED Project



Emballage/transport maritime

Il faut donc le maintenir dans un état optimal de conservation lors de sa livraison au client destinataire.

C'est aussi un moyen de regroupement qui facilite le transport, la manutention ou le stockage.

The YEP MED Project



Emballage/transport maritime

Dans le cas du transport maritime, l'emballage doit non seulement résister à la pression, à la chaleur, à l'humidité dans les cales des navires et dans les entrepôts, mais aussi aux manutentions portuaires qui sont plus ou moins nombreuses ou brutales. Cet emballage maritime doit également être conçu pour tenir compte du fait que telle marchandise, en raison de sa valeur, est plus particulièrement exposée aux vols au cours de son transport ou dans les magasins à terre, ou qu'en raison de sa nature, de son poids ou de son volume, ou encore de l'encombrement éventuel du port de débarquement, elle y sera stockée sur un terre-plein exposé aux intempéries.

The YEP MED Project



Emballage/transport maritime

Lorsque les marchandises sont destinées à un pays enclavé, d'accès difficile, les emballages maritimes doivent être spécialement conçus.

Quant au prix de l'emballage, il doit être en rapport avec le prix du produit à emballer. On estime généralement que le coût moyen d'un emballage maritime ou aérien doit être compris entre 3 et 5 % de la valeur du produit.

The YEP MED Project



Avant toute opération d'emballage, lister toutes les contraintes que va subir le produit à emballer à savoir :

- la destination finale d'expédition,
- le mode de transport choisi ou imposé par l'acheteur,
- les ruptures de charges prévues pendant le transport,
- la durée de stockage sur site à l'arrivée demandée,
- les conditions de stockage avant le départ,
- les conditions de garanties SEI du dossier,
- les conditions de réception de la marchandise sur site.

The YEP MED Project



Bien connaître la nature des produits à emballer et, pour ce faire, évaluer :

- le niveau de fragilité mécanique,
- le niveau de fragilité physico-chimique,
- le type de fabrication du matériel (matière),
- le type de revêtement (peinture, inox...),
- les points éventuels d'appui ou de non-appui,
- le centre de gravité,
- le poids.

The YEP MED Project



Session 4 Tunisian port system



Jobrane Ben Mansour

Chef de la Division Suivi de l'Exploitation et Statistiques
Direction Études et Développement « OMMP »



07 Novembre 2023

The YEP MED Project



Présentation: La Communauté portuaire

C'est une association de travail et d'intérêts entre tous les intervenants (public ou privés) de la place portuaire

Missions :

- Fédérer, l'ensemble des usagers et acteurs autour d'un certain nombre d'objectifs
- Accroître la compétitivité de la Place Portuaire,
- Améliorer l'efficacité du maillon portuaire
- Créer un forum de rencontres et d'échanges entre ses membres ;
- Contribuer à la rationalisation et à la modernisation de l'outil portuaire ;
- Améliorer l'image du Port;
- Mener des actions commerciales visant à accroître la compétitivité du Port

Par conséquent: Création des Systèmes d'Échange de Données informatisées

The YEP MED Project



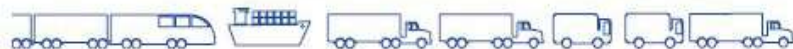
Définitions de guichet unique

1- Un guichet unique est un lieu administratif ou commercial regroupant la plupart des services offerts à sa clientèle.

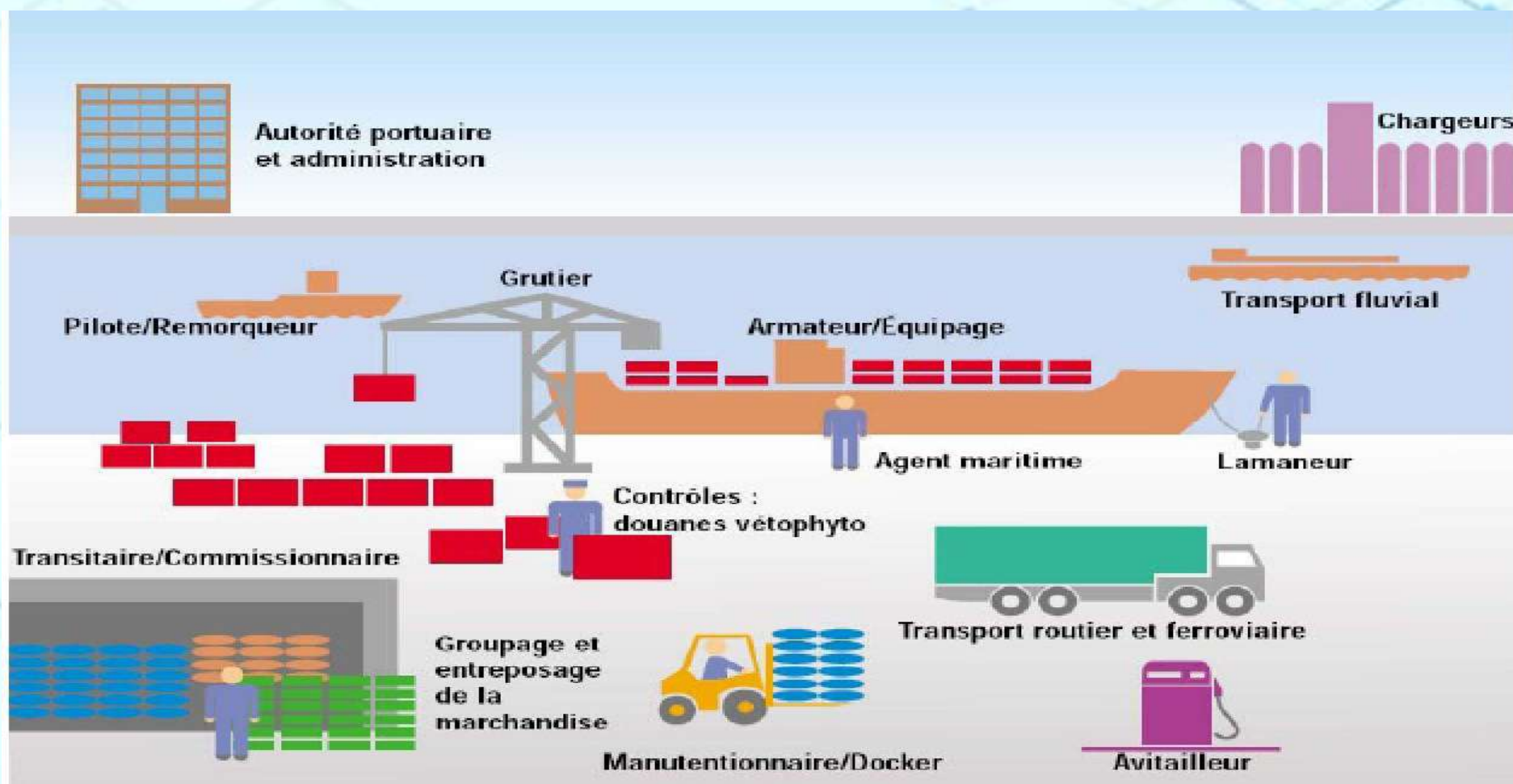
De nombreuses administrations de par le monde proposent ce genre de service: Union Européenne (EUGO), Australie (Centrelink) ;

2- Un guichet unique est défini comme une facilité permettant aux parties impliquées dans le commerce et le transport de déposer des informations et des documents normalisés auprès d'un point d'entrée unique afin de remplir toutes les formalités officielles liées à l'importation, à l'exportation et au transit

The YEP MED Project



Passage de la marchandise par le port



The YEP MED Project



Tarification

Arrêté du ministre des finances par intérim et du ministre du transport du 18 juillet 2017, fixant les redevances portuaires applicables dans les ports maritimes de commerce et perçues par l'office de la marine marchande et des ports.

https://www.ommp.nat.tn/wp-content/uploads/2018/02/arrete_2017_francais_bareme_portuaire.pdf

The YEP MED Project



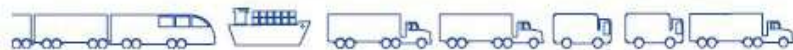
Tarification

Article premier : Définitions des termes

Aux fins du présent barème, on entend par :

1. **Heure d'accostage** : l'heure de la 1ère aussière capelée.
2. **Heure d'appareillage** : l'heure du largage de la dernière aussière.
3. **Cabotage national** : toute opération de chargement ou de déchargement totale ou partielle, d'une marchandise en provenance ou à destination d'un port maritime de commerce tunisien.
4. **Transit direct** : le transit de la marchandise est considéré direct lorsque celle-ci est mise directement sur un moyen du transport pour quitter immédiatement le port sans y séjourner.

The YEP MED Project



Tarification

Article 2 : Règles générales

Les redevances portuaires perçues par l'office de la marine marchande et des ports figurant dans ce barème sont soumises aux règles générales suivantes :

1. Les redevances portuaires prévues dans ce présent barème sont exprimées en hors taxes.
2. Les abattements prévus dans le présent barème ne sont pas cumulables lorsqu'il s'agit de la même rubrique. L'abattement le plus favorable s'applique sur la même redevance.
3. Pour le calcul de la prime de fidélité, les navires entrant dans les ports maritimes de commerce relevant de l'office de la marine marchande et des ports et ne faisant pas d'opérations commerciales, ne seront pas prises en compte.
4. La redevance de service de pilotage est applicable aux navires militaires et aux navires des forces de sécurité intérieure et de douane, lorsqu'ils bénéficient de ce service.
5. Les marchandises, les conteneurs pleins et les remorques pleines destinés à l'exportation sont exonérés de la redevance de séjour pour un délai de 2 jours.
6. Les redevances d'occupation temporaire du domaine public portuaire figurant dans le présent barème ne sont pas applicables aux locaux commerciaux.
7. Toutes les marchandises importées dans le cadre d'un don au profit des ministères et des collectivités locales sont exonérées des redevances portuaires figurant dans le présent barème.

The YEP MED Project



Tarification

Article 3 : Minimum de perception

A l'exception des redevances d'accès au port, le minimum de perception pour toute facture émise est égal à deux dinars (2,000 DT).

Article 4 : Mode de Calcul

Les redevances portuaires figurant dans ce barème sont soumises à la méthode de calcul suivante :

1. Toute fraction de tonne est comptée pour une tonne
2. Toute journée commencée est due en entier (pour les marchandises)
3. Toute heure commencée est due en entier
4. Toute tranche de 24H est due en entier (pour les navires)

Article 5 : Champ d'application :

Ce barème détermine les redevances portuaires perçues par l'office de la marine marchande et des ports sur les usagers des ports maritimes de commerce et qui sont comme suit :

- 1000 – Redevances portuaires applicables aux navires
- 2000 – Redevances portuaires applicables aux marchandises et aux passagers
- 3000- Redevances applicables aux services portuaires fournis aux navires
- 4000- Redevances applicables aux autres services portuaires.
- 5000- Redevance de sûreté applicable aux navires et aux marchandises.

The YEP MED Project



Questions importantes

- ❖ CONCESSIONS
- ❖ OCCUPATION TEMPORAIRE DU DOMAINE PUBLIC PORTUAIRE
- ❖ ACCÈS AU PORT
- ❖ PESAGE
- ❖ SÛRETÉ

The YEP MED Project



Echange de données informatisées (EDI)

Assurer des échanges d'information ou données de manière sécurisée et efficace



The YEP MED Project



TTN – L'expérience Tunisienne en EDI

- **Cadre** : Projet national de facilitation des procédures du commerce extérieur « Liasse Unique »,
- **Tutelle** : Ministère des Finances et créé en 2000,
- **Rôle** :
 - Intermédiaire dans les **échanges de documents** relatifs aux procédures de commerce extérieur **en mode électronique**.
 - Gère **un réseau informatique** reliant intervenants dans commerce extérieur en Tunisie :
Banques, Administrations, Douanes, Entreprises, Transitaires et commissionnaires en Douanes, Transporteurs , Agents maritimes et aéroportuaires,...

The YEP MED Project



Applications gestion portuaire – un YMS (TOS)

YMS (application pour la gestion des quais et des parcs)

Le système de gestion des quais (Yard Management system) permet d'administrer avec exactitude le trafic de livraisons et levée dans différents centres, zones de chargement et stationnements.

Il permet de remplir les fonctions suivantes :

Gestion intégrée des transports. Administration de stationnements et zones de chargement. Possibilité de gérer automatiquement les véhicules en suivant le principe FIFO (ordre des processus de chargement et déchargement). Automatisation de certaines activités manuelles telles que le choix d'un transporteur et les confirmations de livraison.

The YEP MED Project



- **Gestion des chargements.** Préparation des chargements, planification des transports, confirmation de plusieurs commandes d'un seul clic de souris, gestion du colisage, suivi des conteneurs et création des documents conformes aux exigences des clients et des transporteurs.
- **Gestion** des stocks physiques avec l'inventaire tournant. Visibilité à tout moment et en temps réel des niveaux de stocks. Gestion des emplacements ou des espaces de stockages. Optimisation du picking
- **Prise en charge RF/RFID.** Élément important de la réduction des charges administratives, [les équipements RFID](#) sont utilisés pour des tâches très variées : réception, rangement des produits, mouvements d'inventaires, préparation, confirmation de livraison...
- **Traçabilité des transactions.** Visibilité en temps réel sur les flux de stock et sur les actions des utilisateurs. Suivi des événements du système par utilisateur, activité, date, et heure.

PRÉSENTATION-OMMP



MISSIONS

Autorité portuaire **Autorité maritime**

Activités des ports en Tunisie

21/22

+2%



Les applications informatiques de l'OMMP



WEB APPS



SIMM



STATISTIQUES



CONCESSION



**DOMAINE PUBLIC
PORTUAIRE**



STOCK



CMS



HELPDESK



TRAFFIC MARCHANDISES



SAFINA



ELISE



PSSI



LIASSE TRANSPORT



FORMATION



SURESTARIE



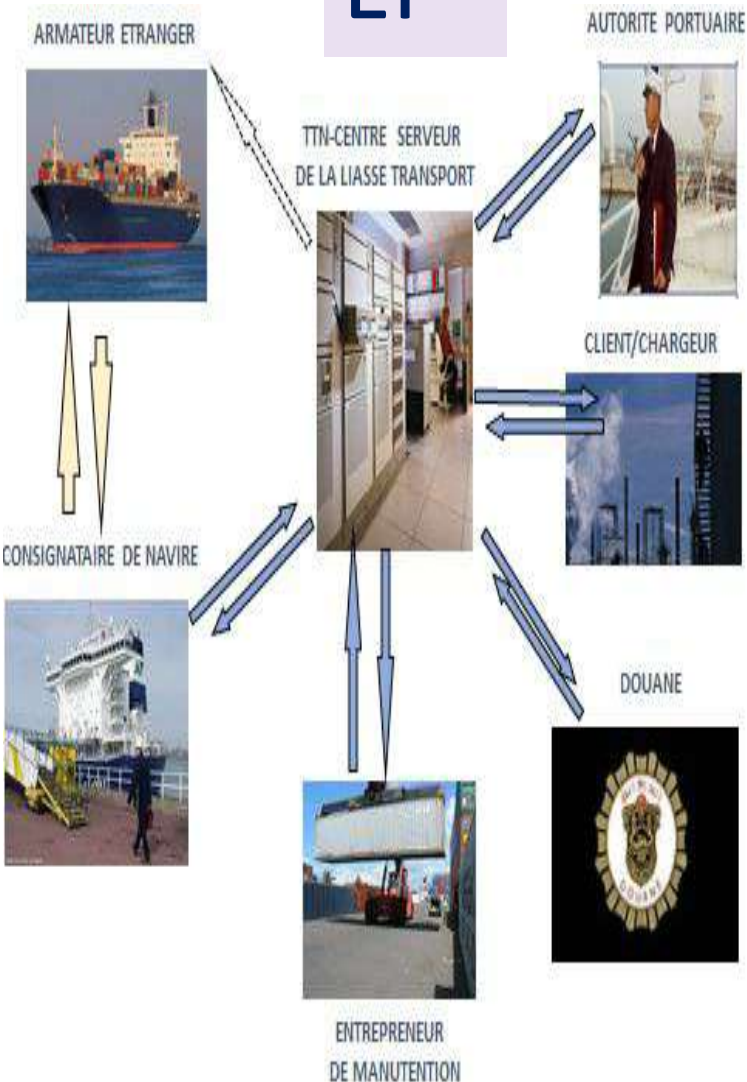
BIBLIOTHEQUE



INTRANET

Système d'information de l'exploitation de l'OMMP - Situation actuelle

LT



FLUX	DESIGNATION	FLUX	DESIGNATION
V01	Préavis d'arrivée navire + déclaration de marchandises dangereuses+ Ship pre-Arrival information	E05	Autorisation de Mise à Quai conteneurs Vides
V02	Rejet du Préavis	E06	Bons de Mise à Quai
V03	Attribution d'un N° d'escale au Préavis	E07	Bons de Mise à Quai vu à l'entrée
V04, V47	Préavis d'arrivée navire + déclaration de marchandises dangereuses+ Ship pre-Arrival information	E08	Bons de Mise à Quai totalement vu à l'entrée
V51	Manifeste anticipé pris en charge par la douane	E09	Modification Bons de Mise à Quai
V06	Accostage du Navire	E10	Accord pour embarquement
V71	Manifeste de la cargaison (Identifié par le Numéro d'escale + code bureau de Douane)	E11	Manifeste prévisionnel Export
V08	Marchandise déchargée	E12	Marchandises Embarquées
V09	Fin de déchargement	E13	Date et Heure Début et Fin arrêt d'Embarquement
V10	Date et Heure Debut et Fin arrêt de déchargement	E14	Fin de l'Embarquement
V12	Modification au niveau du manifeste	E15	Manifeste Export
		V36	Facture « frais portuaire navire » au consignataire du navire
		V18	Date et Heure de Restitution du Conteneur (Surestaries)

Les applications touchées par l'interfaçage



SAFINA



STATISTIQUES



TRAFIC MARCHANDISES

The YEP MED Project



Flux documentaire et des opérations

A l'import :

1. **L'agent maritime** envoie le préavis d'arrivée du navire 48 ou 24 heures à l'avance
2. **La Capitainerie du port** : envoie une confirmation pour la réception du navire (fonction de la disponibilité des postes à quai) : un n° d'escale est affecté
3. **L'agent maritime** envoie le manifeste anticipé (détail des marchandises)
4. **Une réunion** est tenue au bureau de l'Officier du port (Personnel de capitainerie) en présence de l'agent maritime, l'OMMP, l'entrepreneur de manutention (STAM) pour préparer, chacun en ce qui le concerne la réception du navire ;

The YEP MED Project



Flux documentaire et des opérations

5. **Le navire arrive**, une fois à quai les opérations programmées sont mise en exécution, entre temps le clients est informé par l'arrivée de sa marchandise
6. **L'agent maritime** envoie un bon à délivrer (BàD) à chaque client ayant une marchandise abord ainsi que les connaissements correspondants
7. Muni du BàD et du connaissement (entre autres), **le client effectue les procédures nécessaires** (contrôle de la douane+paiement des taxes, paiement des factures OMMP et STAM) **pour l'enlèvement (la sortie) de sa marchandise du port**

The YEP MED Project

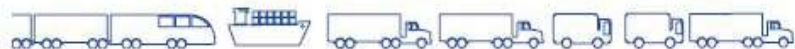


Flux documentaire et des opérations

A l'export :

1. **L'agent maritime** envoie un bon de mise à quai au nom du client (exportateur)
2. **Le client** après avoir fait les procédures nécessaires (Douane, paiement des frais portuaires,..) met la marchandise à quai (dans le port)
3. La Marchandise est ensuite **embarquée** abord du navire

The YEP MED Project



Merci pour votre attention



LA SURETE MARITIME

Seif Elisleme Ben Hamida

Ingénieur en Chef

Chef Service Sûreté Portuaire

La Goulette, October 24 and 25, 2023

OBJECTIF

- À la fin de ce module, les participants vont acquérir des connaissances concernant :
 - L'histoire de la sûreté maritime
 - L'ORGANISATION MARITIME INTERNATIONALE (**OMI**)
 - Les Conventions et les codes internationaux.
 - La sûreté portuaire et l'application du code ISPS.
 - La mise en œuvre du code ISPS en Tunisie

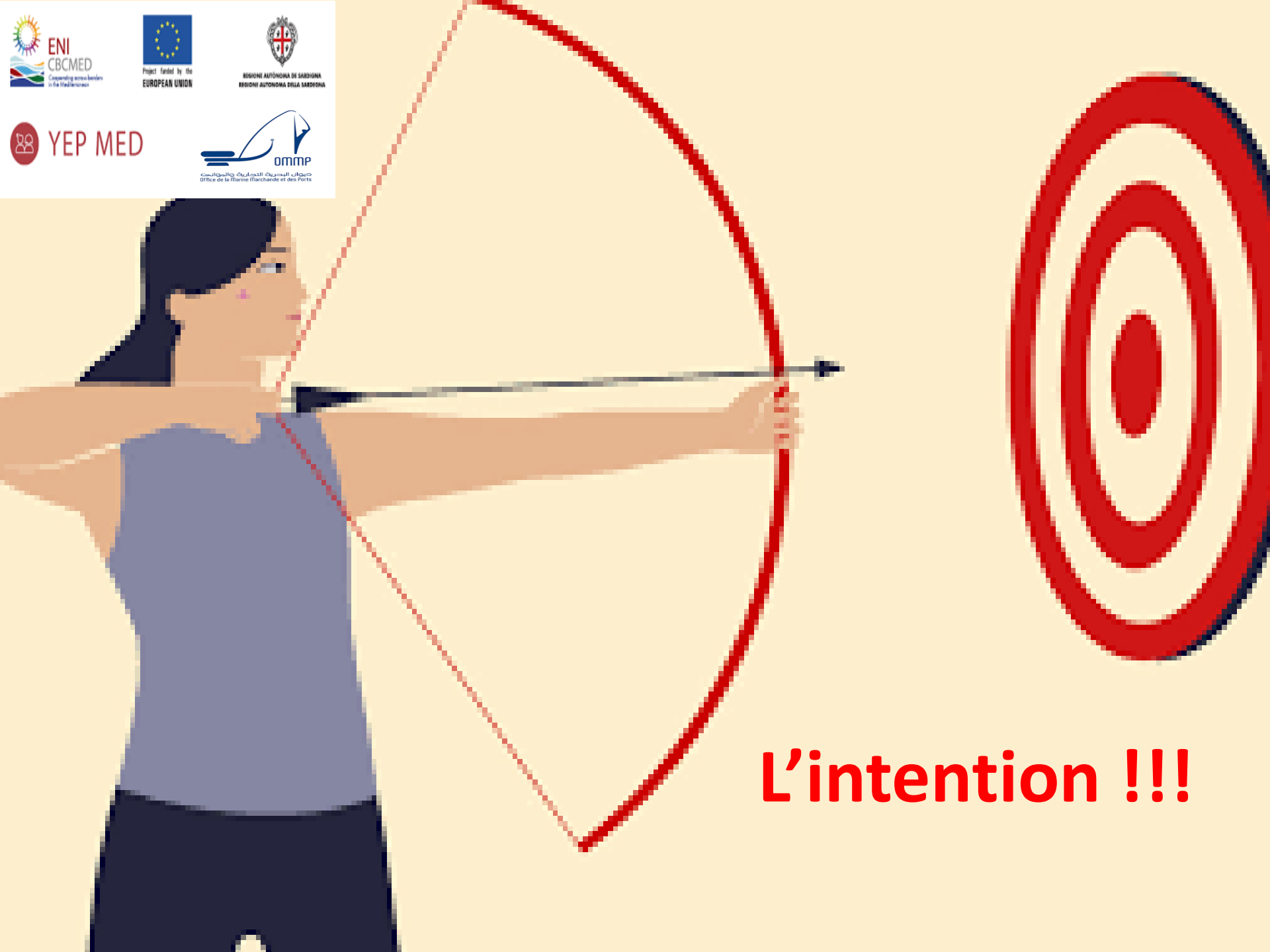


Introduction a la Sûreté des navires et des installations portuaire

SURETE & SECURITE



*Quelle différence alors entre ces
deux mots bien proches ?*



L'intention !!!

- La **sécurité** est la prévention des accidents lors de nos activités de la vie ordinaire tant à bord des navires qu'à terre tandis que ...
- La **sûreté** est la prévention des actes criminels contre les personnes et les biens tant à bord qu'à terre.

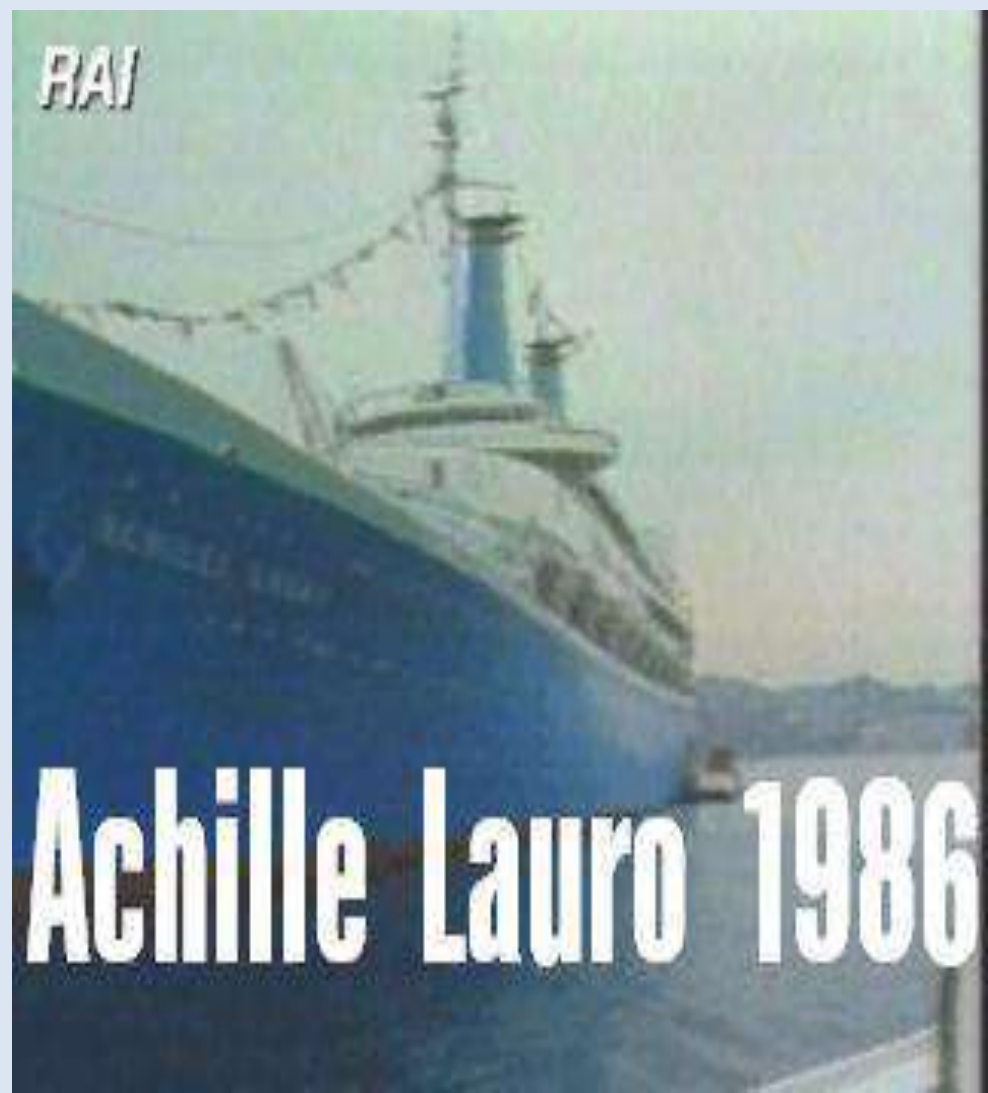


Sécurité = Safety
Sûreté = Security



L'Achille Lauro

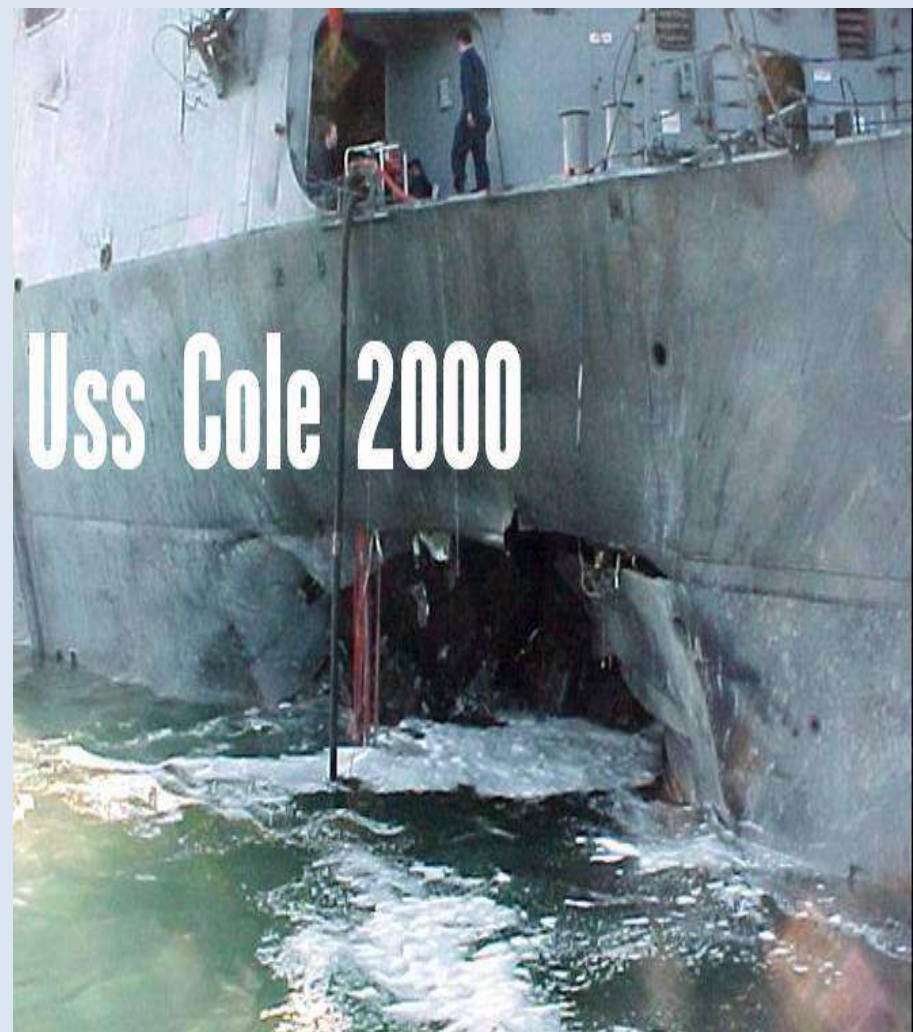
❖ Detournement de L'**Achille Lauro** (un [navire de croisière](#))



USS Cole au port d'Aden

L'attentat contre l'*USS Cole* est un attentat contre le destroyer lance-missiles USS Cole de la marine des États-Unis le 12 octobre 2000 alors qu'il est en cours de ravitaillement dans le port d'Aden au Yémen. Une embarcation piégée avec de 180 à 300 kg de C-4 perfora la coque dans un attentat-suicide.

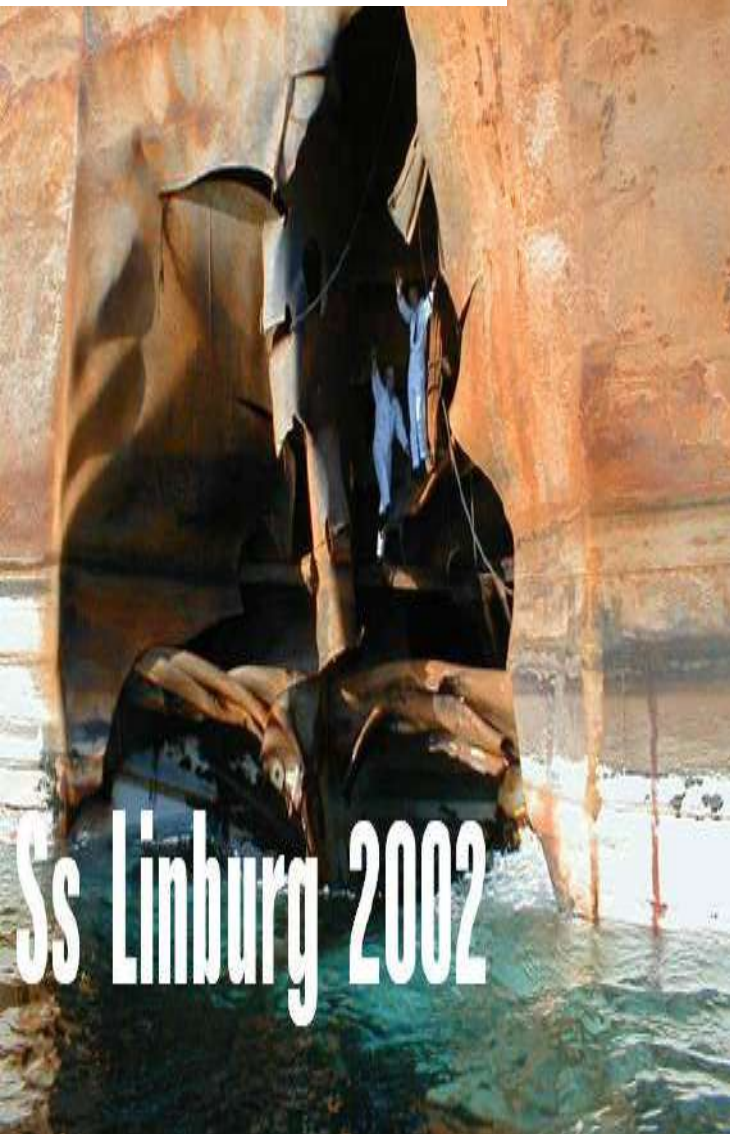
17 marins américains sont tués et 39 sont blessés dans l'attaque. Cet événement est alors l'attaque la plus meurtrière contre un navire de la marine américaine depuis 1987.



SS Cole port d'Aden



MT LIMBURG



Le 6 octobre 2002, *leLimburg* transportait 397 000 barils ($63\,100\text{ m}^3$) de pétrole brut de l'Arabie Saoudite vers la Malaisie et se trouvait dans le golfe d'Aden, au large du [Yémen](#), pour récupérer un autre chargement de pétrole. [immatriculé](#) sous pavillon français Alors qu'il se trouvait à 3 km du port d' [Al-Shihr](#), ^[2] des kamikazes ont percuté un [canot](#) chargé d'explosifs sur le côté [tribord](#) du pétrolier. ^[3] Lors de la détonation, le navire a pris feu et environ 90 000 barils ($14\,000\text{ m}^3$) de pétrole se sont déversés dans le golfe d'Ade .

MT LIMBURG

- Le 6 octobre 2002, le pétrolier français est touché par des explosifs provenant d'une petite embarcation. Le navire, d'une capacité totale de 300 000 tonnes.

SuperFerry

2004
Philippine
116 morts
TV



The 2017 MAERSK Cyber Incident



The 2017 MAERSK Cyber Incident

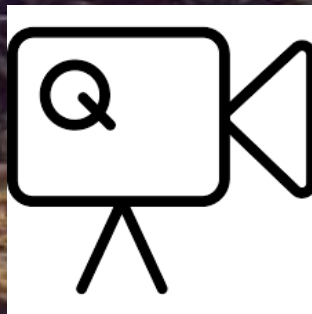
1 200 applications étaient inaccessibles et environ 1 000 ont été détruites. Les données ont été préservées via une sauvegarde, mais les applications elles-mêmes n'ont pas pu être restaurées à partir d'une sauvegarde car elles auraient été immédiatement réinfectées. L'impact sur les serveurs a été que 3 500 des 6 200 serveurs ont été détruits.

**9days to recover
300 million \$**



PRESENTATION DE L'ORGANISATION MARITIME INTERNATIONALE OMI

OMI : Safe, secure and efficient shipping on clean oceans



QUI A BESOIN DE L'OMI?

Navigation Internationale (y compris dans les ports)



Sûreté et sécurité

Formation du personnel

Protection de l'environnement

ngers potentiels

**Dès le milieu du 19^{ème} Siècle
Développement d'instruments
Internationaux**



Première Convention SOLAS adoptée 1914

Désastre Titanic 1912





**1948 Convention portant création de l'OMI,
1959 première Assemblée de l'OMI**

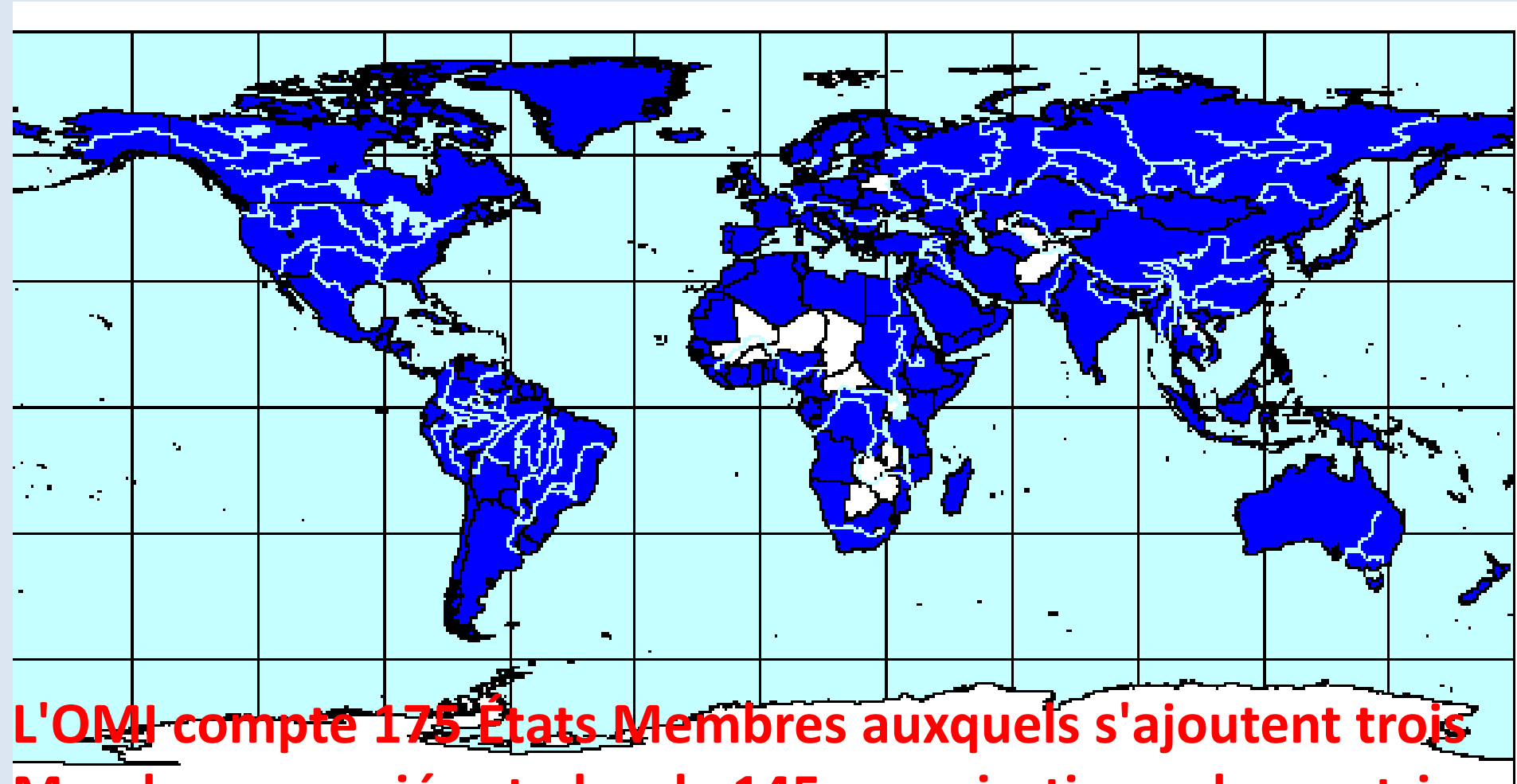
Historique

- **6 mars 1948** : Adoption de la Convention portant création de l'Organisation maritime internationale par la Conférence maritime des Nations Unies convoquée à Genève le 19 février 1948.
- **17 mars 1958** : Entrée en vigueur de la Convention portant création de *l'Organisation Intergouvernementale Consultative Maritime*.
- **6 janvier 1959** : Tenue de la première session de l'Organisation
- **22 mai 1982** : Le nom de l'Organisation est devenu « *Organisation maritime internationale* ».



**Agence spécialisée
des Nations Unies**
Budget Annuel £19.7 million
Personnel au Secrétariat 300

États Membres de l'OMI

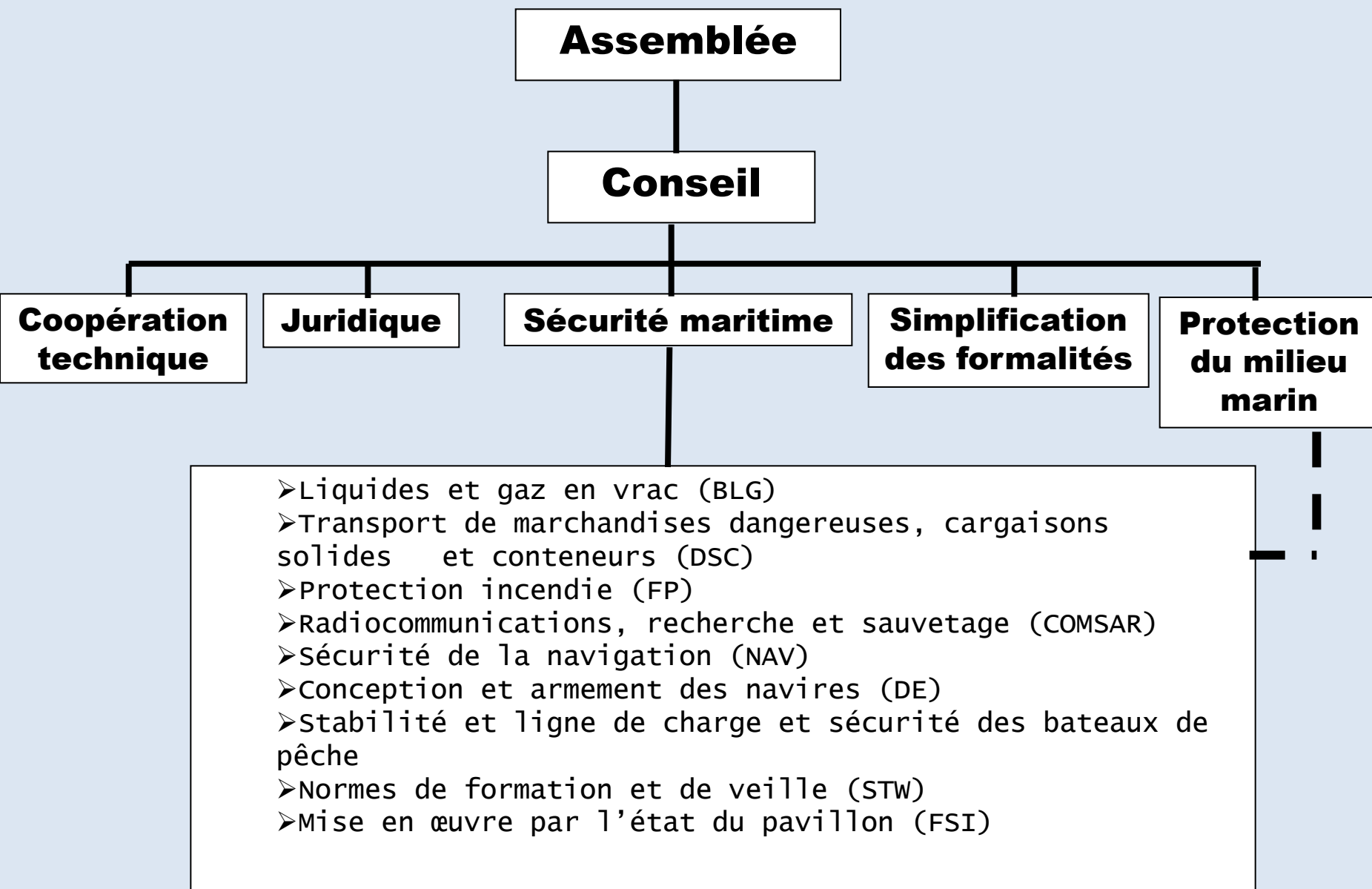


L'OMI compte 175 États Membres auxquels s'ajoutent trois Membres associés et plus de 145 organisations observatrices – 64 organisations intergouvernementales (OIG) et 81 organisations non gouvernementales (ONG) (en 2019).

Objectifs de l'Organisation

- Instituer un système de collaboration entre les gouvernements dans le domaine de la réglementation ayant trait aux questions techniques de toutes sortes qui intéressent la navigation maritime internationale.
- Encourager et faciliter l'adoption de normes aussi élevées que possible en ce qui concerne la sauvegarde des vies humaines en mer, la sécurité de la navigation, la prévention de la pollution des mers par les navires et la lutte contre cette pollution
- Traiter les questions administratives et juridiques liées à ces objectifs.

Organigramme de l'OMI



Fonctionnement de l'OMI

L'Assemblée

L'Assemblée est l'organe directeur de l'Organisation.

Composition : Tous les États Membres;

Elle se réunit en session ordinaire tous les deux ans mais peut aussi tenir des sessions extraordinaires si nécessaire.

Fonction :

- ✓ **D'approuver le programme de travail;**
- ✓ **De voter le budget;**
- ✓ **De déterminer le fonctionnement financier de l'Organisation;**
- ✓ **D'élire le Conseil.**

Le Conseil

Le Conseil, organe exécutif de l'OMI

Composition : 40 Etats Membres qui sont élus par l'Assemblée pour une période de deux ans

- 10 Etats des plus intéressés à fournir des services internationaux de navigation maritime;
- 10 Etats des plus intéressés dans le commerce international maritime;
- 20 Etats qui ont des intérêts particuliers dans le transport maritime

Le Conseil

Le Conseil assure les fonctions suivantes :

- coordonner les activités des organes de l'Organisation;
- examiner le projet de programme de travail et les prévisions budgétaires de l'Organisation et les soumettre à l'Assemblée;
- recevoir les rapports et les propositions des comités et d'autres organes et les transmettre à l'Assemblée et aux Etats Membres, en les accompagnant de ses observations et de ses recommandations, suivant le cas;
- nommer le Secrétaire général, sous réserve de l'approbation de l'Assemblée;
- conclure des accords ou prendre des dispositions concernant les relations de l'Organisation avec d'autres organisations, sous réserve de l'approbation de l'Assemblée.

Comité de la sécurité maritime (CSM)

Principal organe technique de l'Organisation.

Assisté par neuf sous-comités

- Liquides et gaz en vrac (Sous-comité BLG)
- Marchandises dangereuses, cargaisons solides et conteneurs (Sous-comité DSC)
- Prévention de l'incendie (Sous-comité FP)
- Radiocommunications et recherche et sauvetage (Sous-comité COMSAR)
- Sécurité de la navigation (Sous-comité NAV)
- Conception et équipement du navire (Sous-comité DE)
- Stabilité et lignes de charge et sécurité des navires de pêche (Sous-comité SLF)
- Normes de formation et de veille (Sous-comité STW)
- Application des instruments par l'Etat du pavillon (Sous-comité FSI).



Comité juridique

Organe chargé d'examiner toutes les questions juridiques qui relèvent de la compétence de l'Organisation.

Il se compose de tous les Etats Membres de l'OMI.

Il a été créé en 1967, en tant qu'organe subsidiaire, pour traiter des problèmes juridiques soulevés par la catastrophe du *Torrey Canyon*.



Comité de la protection du milieu marin (CPMM)

Composé de tous les Etats Membres, il est chargé d'examiner toutes les questions ayant trait à la prévention de la pollution des mers par les navires et de la lutte contre cette pollution.



REGIONE AUTONOMA DI SARDEGNA
REGIONI AUTONOMA DELLA SARDEGNA

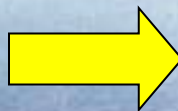


Comité de la simplification des formalités

Le Comité de la simplification des formalités est un organe subsidiaire du Conseil. Il a été constitué en mai 1972 et mène les activités de l'OMI destinées à supprimer les formalités et la paperasserie inutiles dans le domaine de la navigation internationale.



Évolution réglementaire à l'OMI- exemple



**Proposition au Comité
de l'OMI**



**Discussion ,transfert
aux sous-comités et
aux groupes de travail**



**Développement
de projets de règle,
Circulaire, Code
ou Résolution**



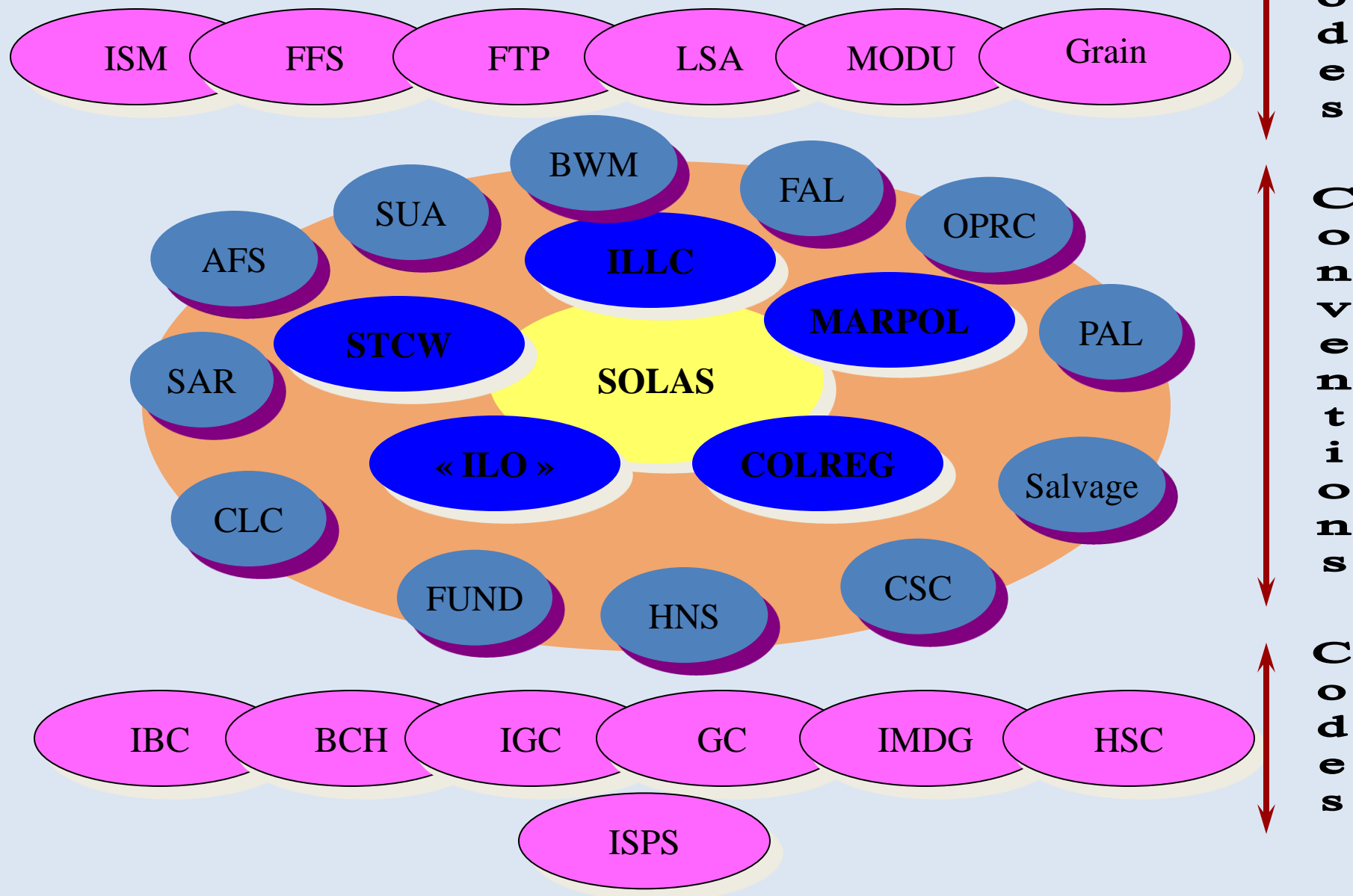
**Adoption
de nouvelle
réglementation**



**SOLAS, MARPOL,
STCW, SAR,
Load Lines, London Convention,
Safe Containers,
Tonnage, COLREGS,
OPRC, FUND,
LLMC, Salvage,
ISM Code, IMDG Code
IBC Code, HSC Code,
INF Code, ISPS CODE.....**



CONVENTIONS ET CODES OMI



CONVENTIONS

Safety of life at sea

(sauvegarde de la vie humaine en mer)

- **MARPOL** Prevention of pollution from ships
(prévention de la pollution par les navires)
- **COLREG** Preventing collision at sea
(prévention des abordage en mer)
- **STCW** Standard of training for certification
and watchkeeping for seafarers
(normes de formation des gens de mer, de
délivrance des brevets et de veille)
- **ILLC** Load lines (lignes de charge)
- **SUA 88** Suppression of unlawful acts
(répression des actes illicites)

CONVENTIONS

- **PAL 74** Carriage of passengers and their luggage by sea
(transport des passagers et leurs bagages)
- **FAL 56** Facilitation of international maritime traffic
(facilitation du trafic maritime international)
- **SAR 79** Maritime Search and rescue
(recherche et sauvetage maritimes)
- **CSC 69** Safe containers (sécurité des conteneurs)
- **CLC 92** Civil liability for oil pollution damage
(responsabilité pour les dommages dus à la pollution par les hydrocarbures)
- **FUND 92** International compensation fund for oil pollution damage
(Fonds international d'indemnisation pour les dommages dus à la pollution par les hydrocarbures)
- **Salvage 89** Salvage (assistance)

CODES

- ISM International Safety Management
(code international de gestion de la sécurité)
- IMDG Maritime Dangerous goods
(marchandises dangereuses)
- MODU Mobile Drilling Units (unité de forage)
- FSS Fire safety system
(système de sécurité incendie)
- LSA Life saving appliances
(engins de sauvetage)

CODES

- IBC-BCH International bulk chemical (règles relatives à la construction et à l'équipement des navires transportant des produits chimiques dangereux en vrac)
- IGC-GC International gas carrier (règles relatives à la construction et à l'équipement des navires transportant des gaz liquéfiés en vrac)
- ISPS sûreté des installations portuaires et des navires
- Grain règles pour le transport de grains
- FTP Fire testing

olution réglementaire

Paramètres et critères

Amélioration de la sécurité

Prévention des accidents

Standardisation, convention des méthodes ou
moyens

Évolution des pratiques et / ou technologiques

Contexte et expérience

olution réglementaire

EXEMPLES

TITANIC → **RADIO** → **GMDSS**

TORREY CANYON → **MARPOL**

11 SEPTMBRE 2001 → **ISPS CODE**





Le Code ISPS



ENI
CBCMED
Cooperating across borders
in the Mediterranean



Project funded by the
EUROPEAN UNION



REGIONE AUTONOMA DI SARDEGNA
REGIONI AUTONOMA DELLA SARDEGNA

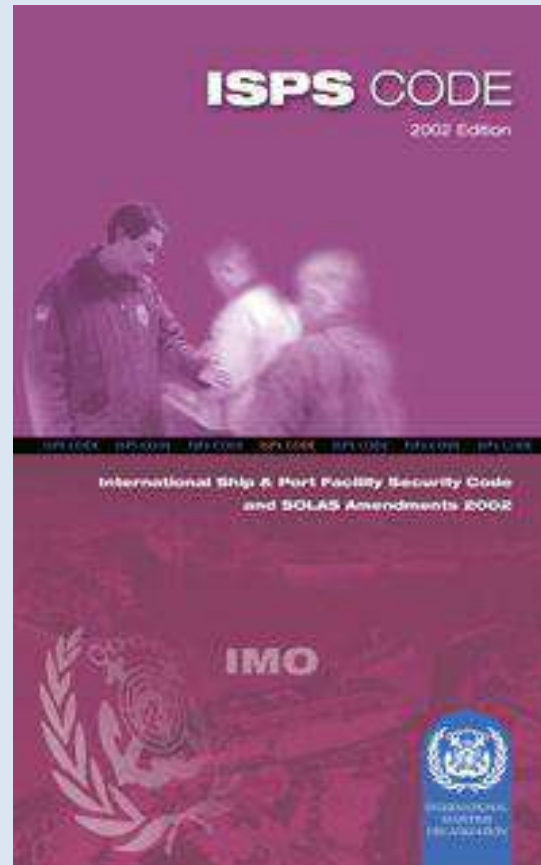


YEP MED



موانئ الميناء التجارية والموانئ
Office de la Mer et du Commerce et des Ports

- ***De quoi s'agit-il donc et surtout pourquoi ?***



- Le code ISPS est un ***outil international de prévention des actes illicites*** contre les navires, les personnes transportées, équipage comme passagers, et les installations portuaires accueillant ces navires, et constitué essentiellement de mesures de dissuasion en fonction de la menace.

11 September 2001



Resolution A.924(22) (20 Novembre 2001)

- Un appel à une révision des mesures et procédures visant à prévenir les actes de terrorisme qui menacent la sécurité des passagers et des équipages ainsi que la sécurité des navires ;
- Une augmentation de 1,5 million de livres sterling du programme de coopération technique de l'Organisation pour aider les pays en développement à résoudre les problèmes de sûreté maritime.

Limburg – October 2002



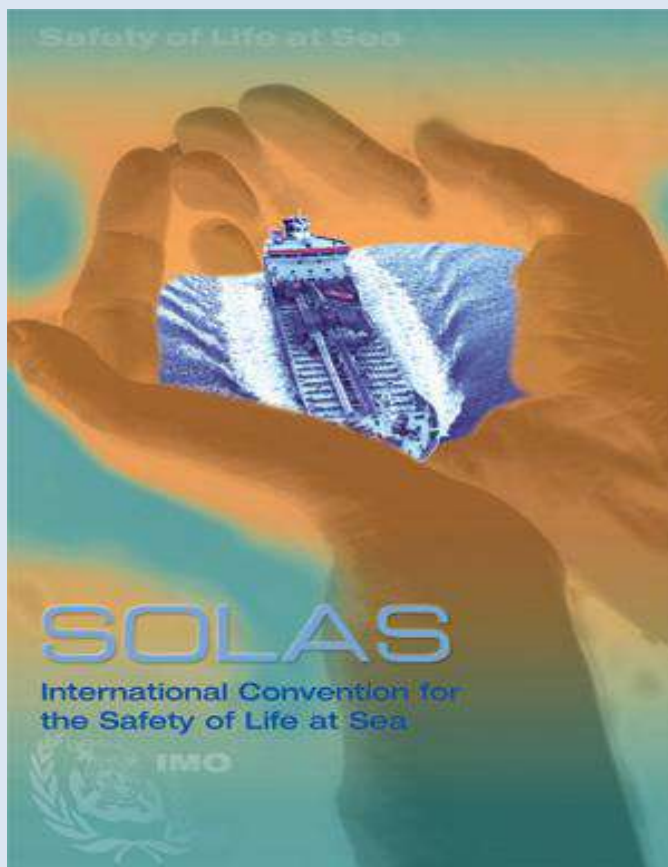
Conference diplomatique

Decembre 2002

Conference resolution 1

Amendment SOLAS

- Chapter V
- Chapter XI-1
- Chapter XI-2



Conference diplomatique

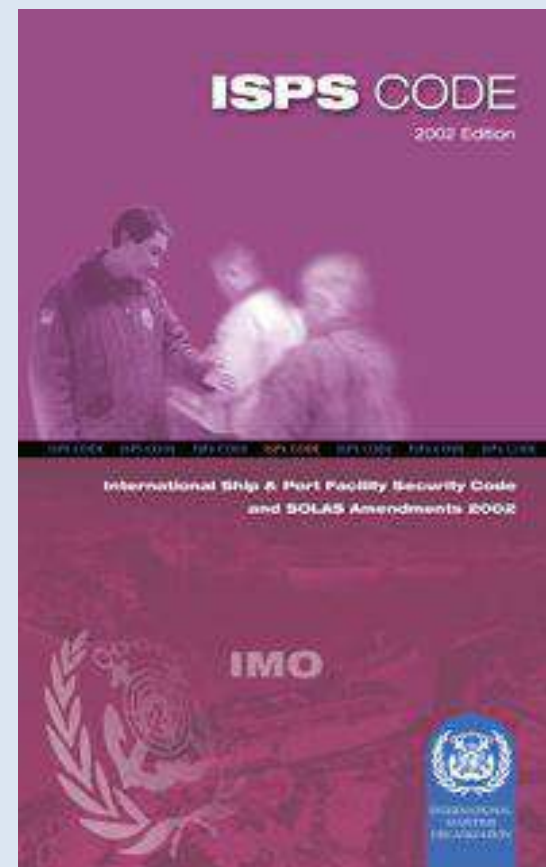
Decembre 2002

Conference resolution 2

International Ship &
Port Facility Security Code
(ISPS Code)

Part A – Mandatory

Part B - Recommendatory



Exercise



Container port

© 2010 by the author. All rights reserved.



Diplomatic Conference

December 2002 (1)

Autres résolutions de la Conférence :

Résolution 3.- Poursuite des travaux de l'Organisation maritime internationale concernant le renforcement de la sûreté maritime ;

Résolution 4.- Futurs amendements aux chapitres XI-1 et XI-2 de la Convention SOLAS de 1974 sur les mesures spéciales visant à renforcer la sûreté et la sécurité maritimes ;

Résolution 5.- Promotion de la coopération et de l'assistance techniques ;

Résolution 6.- Mise en œuvre rapide des mesures spéciales visant à renforcer la sûreté maritime ;

Diplomatic Conference

December 2002 (2)

- Résolution 7.- Mise en place de mesures appropriées pour renforcer la sûreté des navires, des installations portuaires, des unités mobiles de forage offshore sur place et des plates-formes fixes et flottantes non couvertes par le chapitre XI-2 de la Convention SOLAS de 1974 ;
- Résolution 8.- Renforcement de la sûreté en coopération avec l'Organisation Internationale du Travail;
- Résolution 9.- Renforcement de la sécurité en coopération avec l'Organisation mondiale des douanes ;
- Résolution 10.- Mise en œuvre rapide de l'identification et du suivi des navires à longue distance ; et
- Résolution 11.- Aspects liés à l'élément humain et congés à terre pour les gens de mer.

DLAS Chapter XI-2 (1)

Regulations:

- 1 Definitions
- 2 Application
- 3 Obligations of Contracting Governments with respect to maritime security
- 4 Requirements for Companies and ships
- 5 Specific responsibility for Companies
- 6 Ship security alert system

DLAS Chapter XI-2 (2)

Regulations:

- 7 Threats to ships
- 8 Master's discretion for ship safety and security
- 9 Control and compliance measures
- 10 Requirements for port facilities
- 11 Alternative security agreements
- 12 Equivalent security arrangements
- 13 Communication of information

ISPS Code (1)

Preamble

Part A and Part B

- 1 General (introduction, objectives and functional requirements) / Introduction
- 2 Definitions
- 3 Application
- 4 Responsibilities of Contracting Governments
- 5 Declaration of security

ISPS Code (2)

- 6 Obligations of the Company
- 7 Ship security
- 8 Ship security assessment
- 9 Ship security plan
- 10 Records
- 11 Company security officer
- 12 Ship security officer
- 13 Training, drills and exercises on ship security

ISPS Code (3)

- 14 Port facility security
- 15 Port facility security assessment
- 16 Port facility security plan
- 17 Port facility security officer
- 18 Training, drills and exercises on port facility security
- 19 Verification and certification for ships

Code ISPS - Objectifs

Les objectifs du code ISPS reflètent les raisons pour lesquelles le Code a été créé. Ces objectifs sont essentiels pour la sécurité internationale.

ISPS Code Objectives (Part A, 1.2.1 – 1.2.5)
Establish international framework involving cooperation among Contracting Governments, government agencies, shipping and port industries to detect threats and take preventive measures against security incidents
Establish roles and responsibilities for ensuring maritime security
Ensure early and efficient collection and exchange of security-related information
Provide a methodology for security assessments to have in place plans and procedures to react to changing security levels
Ensure confidence that adequate and proportionate maritime security measures are in place

Code ISPS - Exigences

Pour atteindre les objectifs, le Code comporte un certain nombre d'exigences fonctionnelles, notamment « l'exigence de plans de sûreté des navires et des installations portuaires fondés sur des évaluations de sûreté ».

Functional Requirements (Part A, 1.3.1 – 1.3.7)

Gathering and assessing information with respect to security threats and exchanging such information with appropriate Contracting Governments

Requiring maintenance of communication protocols for ships and port facilities

Preventing unauthorized access to ships, port facilities, and restricted areas

Preventing the introduction of unauthorized weapons, incendiary devices or explosives to ships or port facilities

Providing means for raising the alarm in reaction to security threats or incidents

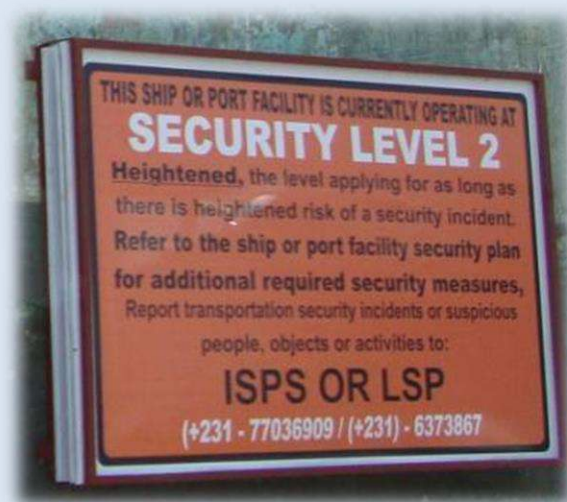
Requiring ship and port facility security plans based upon security assessments

Requiring training, drills and exercises to ensure familiarity with security plans and procedures.

Gouvernement contractant

Les exigences de base du Code ISPS pour les gouvernements contractants

- Définir le niveau de sécurité
- Déterminer quelles installations portuaires doivent appliquer le code ISPS



Responsabilités des gouvernements contractants :

- approuver les évaluations et des plans de sûreté des installations portuaires ;
- tester l'efficacité des plans de sûreté des installations portuaires (ou leurs modifications) ; et
- reconnaître quelles fonctions ne peuvent être déléguées à un Organisme de sûreté reconnu (RSO).

Gouvernement contractant

- Si elles sont déléguées par le gouvernement contractant, les autorités désignées doivent également s'assurer qu'une PFSA est réalisée pour chaque port et installation portuaire sur son territoire.
- L'autorité désignée d'un pays est chargée d'établir les politiques et les procédures à inclure dans un PFSP sur les Déclarations de sécurité et sur les incidents de sécurité devant être signalés.

PSA et PFSA

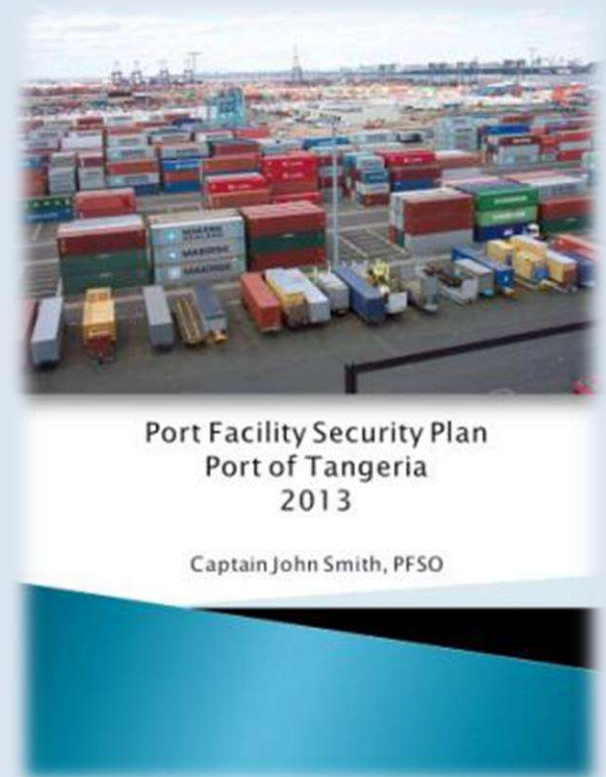
De même, ces plans sont probablement basés sur des évaluations de la sûreté des ports (PSA) et des installations portuaires (PFSA), en fonction des opérations spécifiques, des infrastructures et des vulnérabilités perçues.

PSP vs. PFSP

Dans les cas où il existe des installations séparées et indépendantes dans les limites d'un port, il y aura probablement un **plan de sûreté portuaire** (PSP) complet ainsi qu'un plan de sûreté de **l'installation** portuaire (PFSP) individuel.

Gouvernements contractants

De même, l'élaboration et la révision d'un PFSP relèvent de la responsabilité de l'Agent de sûreté de l'installation portuaire (PFSO) de l'installation, conformément à la PFSA approuvée.



Gouvernements contractants

Le PFSP peut également être préparé par un RSO autorisé par le gouvernement contractant.



Qu'est-ce qu'un RSO ?

Organisme de sûreté reconnu :

« Une organisation à laquelle sont déléguées des fonctions spécifiques réalisées pour le compte de l'administration et/ou de l'Autorité désignée du Gouvernement contractant ».



Activités d'un RSO

Authorized Activities	Unauthorized Activities
Approve ship security plans (SSP) and their subsequent amendments (provided that the RSO was not involved with their development or implementation)	Set the security level
Verify and certify compliance of ships with the Maritime Security Measures	Establish the requirements for a Declaration of Security;
Conduct of Port Facility Security Assessments (PFSA)	Determine which port facilities have to appoint a PFSO and prepare a PFSP
Provide advice and assistance on security matters including the completion of PFSA, PFSPs, ship security assessments (SSAs) and SSPs.	Approve a PFSA or a PFSP or their subsequent amendments
	Exercise control and compliance measures in respect of foreign-flagged SOLAS ships
	Approve SSPs and subsequent amendments if they assisted in their preparation
	Issue Certificates to shipboard personnel under the Standards of Training, Certification and Watchkeeping (STCW) Convention and STCW Code

Reference: IMO Maritime Safety Committee (MSC) 89 INF 13, ¶ 2.5.6 - 2.5.7

Qualifications d'un RSO

Les gouvernements contractants peuvent choisir d'autoriser un RSO à traiter certaines questions liées à la sûreté maritime, mais doivent s'assurer que le RSO est qualifié et à la hauteur des tâches qui lui sont confiées.

Les personnes impliquées dans la réalisation d'une PFSA devraient pouvoir bénéficier de l'assistance d'experts.

(Code ISPS Partie B, Section 15.1)

Qualifications d'un RSO

Si un RSO réalise l'évaluation de sûreté, cette évaluation doit être examinée et approuvée pour conformité par le Gouvernement contractant sur le territoire duquel l'installation portuaire est située.

(Code ISPS Partie A, Section 15.2.1 ; Partie B, Section 15.1)

Qualifications d'un RSO

Les RSO doivent être en mesure de démontrer (au moyen de processus établis, de procédures et de documents pertinents) les capacités minimales suivantes.

(Code ISPS Partie B, Section 4.5)

12 Minimum Requirements for RSOs

Expertise in relevant aspects of security

Appropriate knowledge of ship and port operations (including ship design and construction if providing services in respect of ships and port design and construction if providing services in respect of port facilities)

Capability to assess the likely security risks that could occur during ship and port facility operations including the ship/port interface and how to minimize such risks

Ability to maintain and improve the expertise of their personnel

Ability to monitor the continuing trustworthiness of their personnel

Ability to maintain appropriate measures to avoid unauthorized disclosure of, or access to, security-sensitive material;

Knowledge of the requirements of SOLAS chapter XI-2 and part A of the ISPS Code and the guidance contained in part B of the Code and relevant national and international legislation and security requirements

Knowledge of current security threats and patterns

Knowledge of recognition and detection of weapons, dangerous substances and devices

Knowledge of recognition, on a non-discriminatory basis, of characteristics and behavioural patterns of persons who are likely to threaten security

Knowledge of techniques used to circumvent security measures

Knowledge of security and surveillance equipment and systems and their operational limitations.

Gouvernements contractants

Une fois achevé, le projet de PFSP doit être soumis au Gouvernement contractant ou à son Autorité désignée pour les questions de sûreté portuaire, puis évalué et approuvé par ce dernier.

Résumé

Responsabilités des Gouvernements contractants en matière de sûreté des installations portuaires :

- définir les niveaux de sûreté ;
- réaliser une PFSA ; et
- élaborer un PFSP ;

Résumé

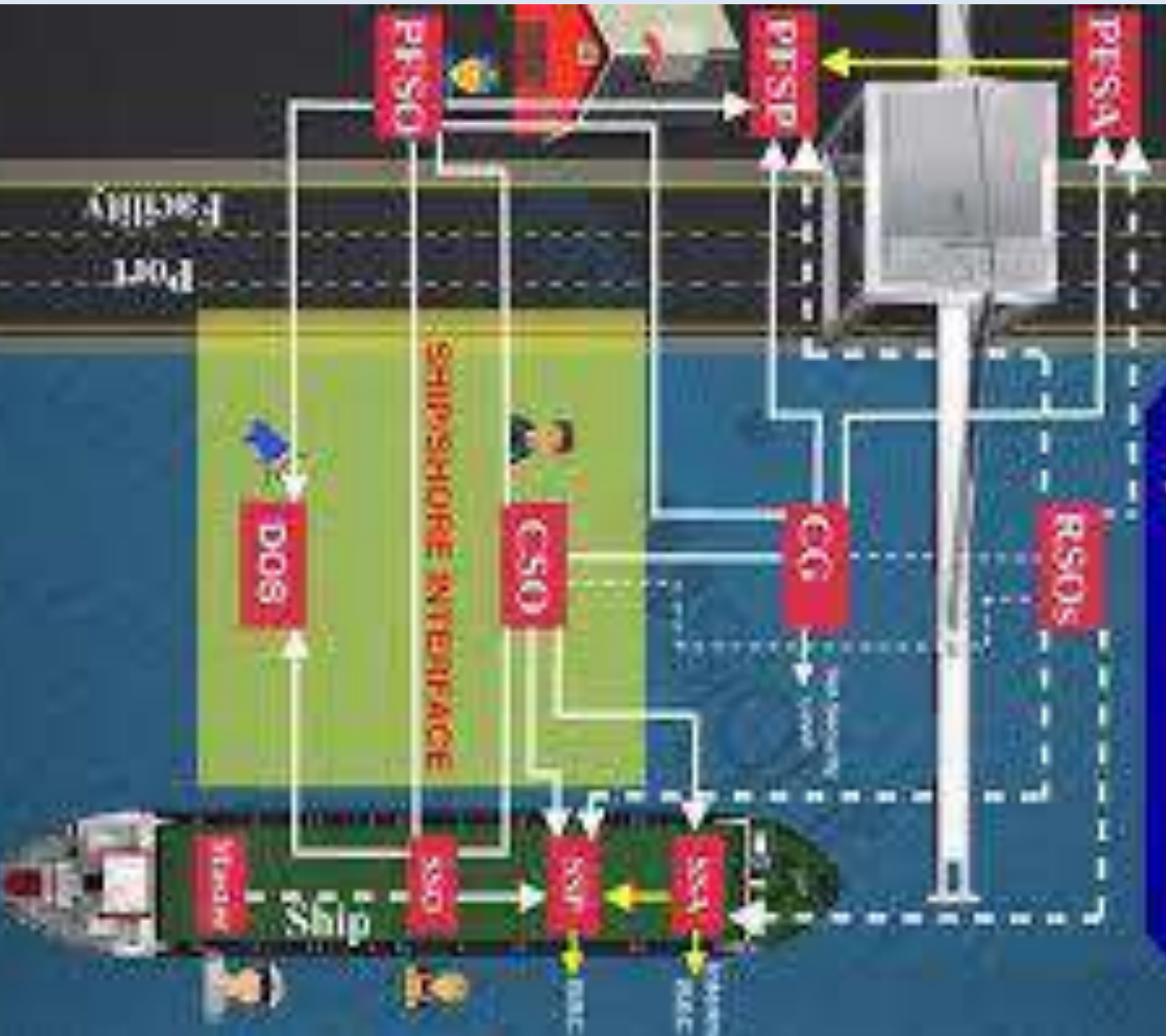
Que peut déléguer le gouvernement contractant à un Organisme de sûreté reconnu ?

- Réaliser la PFSA et le PFSP
- Fournir des conseils et une assistance sur les questions de sûreté, y compris la réalisation des PFSA, PFSP, SSA et SSP.
- Vérifier et certifier la conformité des navires avec les Mesures de sûreté maritime.

Résumé

- Les Gouvernements contractants peuvent déléguer certaines responsabilités liées à la sécurité, mais ils doivent s'assurer que le RSO est à la hauteur de la tâche.
- Ils doivent systématiquement conclure une convention par écrit avec le RSO, décrivant leurs responsabilités et l'autorité déléguée.

ISPS Code Implementation



Questions





La mise en œuvre du code ISPS en Tunisie



- Depuis 1998, l'ensemble des fonctions exécutives de l'Administration Maritime en Tunisie est confié à l'office de la Marine Marchande et des ports (OMMP), établissement public fonctionnant sur ses ressources propres essentiellement en provenance des ports.

- La Direction Générale de la Marine Marchande (DGMM) subsiste au sein du Ministère du transport ayant pour mission:

- La politique générale maritime et portuaire.
- La réglementation
- Le contrôle et la coordination
- Les relations internationales

CADRE JURIDIQUE

Décret N° 2005-3050 du 21 Novembre 2005
portant publication du texte récapitulatif de la
convention SOLAS et de son protocole de 1978
comprenant le texte du code ISPS et des
amendements à la convention.



CADRE JURIDIQUE

Décret N°2004-2534 du 26 octobre 2004 relatif à la création, la composition et les modalités de fonctionnement du conseil national de la sûreté des ports et du transport maritime

Les Departments concernés

**LE CONSEIL EST PRESIDE PAR LE MINISTRE DU
TRANSPORT ET SE COMPOSE DES EPRESENTANTS DES
DEPARTEMENTS SUIVANTS :**

- **Ministère des affaires étrangères**
- **Ministère de l'intérieur et du développement local**
- **Ministère de la défense nationale**
- **Ministère des finances (douanes)**
- **Ministère du tourisme**
- **Ministère de l'industrie**
- **Ministère de l'agriculture**
- **Ministère de la santé publique**
- **OMMP, CTN, ANPE...**



Autorités nationales responsables de la sûreté maritime

- **service chargé de la sûreté des installations portuaires – règlement SLOAS XI-2/13.1.1**
 - OMMP (Direction de la Sûreté et de la securite portuaire, PFSO)
- **service chargé de la sûreté des navires – règlement SLOAS XI-2/13.1.1**
 - OMMP (Direction de la Flotte et de la Sécurité Maritime/ les regions maritime)
- **Destinataires des alertes de sécurité navire-terre – Règlement SOLAS XI-2/13.1.3**
 - Centre Opérationnel de la Marine Tunisienne



Questions





**ENI
CBCMED**
Cooperating across borders
in the Mediterranean



Project funded by the
EUROPEAN UNION



**REGIONE AUTÒNOMA DE SARDIGNA
REGIONE AUTONOMA DELLA SARDEGNA**



صوتان البحرية التجارية والموانئ
Office de la Marine Marchande et des Ports



YEP MED

LES CONCESSIONS PORTUAIRES

FORMATION POUR LES MATINÉES DU 8 ET 9 NOVEMBRE 2023

PRÉSENTÉE PAR MME NADIA JABEUR LAYOUNI

CHEFFE DE DIVISION À LA DIRECTION DE SUIVI DES CONCESSIONS





NOMBRE DES CONCESSIONS : **74**

- PORT DE BIZERTE MENZEL BOURGUIBA : **7** CONCESSIONS
- PORT DE LA GOULETTE : **1** SEULE CONCESSION
- PORT DE RADES : **54** CONCESSIONS
- PORT DE SOUSSE : **2** CONCESSIONS
- PORT DE SFAX – SIDI YOUSSE : **3** CONCESSIONS
- PORT DE GABES : **5** CONCESSIONS
- PORT DE ZARZIS : **2** CONCESSIONS

Plan du cours:



- ✱ Introduction
- ✱ Cadre réglementaire fixant et le régime des concessions et les conditions d'octroi des concessions en Tunisie
- ✱ Définition de la concession et intervenants
- ✱ Les types de concessions
- ✱ Les concessions à l'Office de la Marine Marchande et des ports



INTRODUCTION

LES CONCESSIONS EN TUNISIE ONT UNE LONGUE HISTOIRE ET ONT ÉVOLUÉ AU FIL DU TEMPS. VOICI QUELQUES POINTS CLÉS SUR LEUR ORIGINE ET LEUR DÉVELOPPEMENT :

ORIGINES HISTORIQUES :

- SOUS LE RÈGNE DES BEYS HUSSEINITES, NOTAMMENT SOUS HUSSEIN BEN ALI (PREMIER DE LA DYNASTIE : 1705-1740), DES CHEFS SE SONT APPROPRIÉ DES TERRES CONSIDÉRÉES JUSQUE-LÀ COMME INUTILISÉES. CES TERRES ÉTAIENT PROPOSÉES À LA VIVIFICATION CONTRE UNE REDEVANCE FIXE.
- LES CONCESSIONS ÉTAIENT DÉJÀ PRATIQUÉES DEPUIS L'ÉPOQUE COLONIALE EN TUNISIE ET COUVRAIENT PLUSIEURS SECTEURS CE QU'ON APPELLE DE SERVICE PUBLIC, TELS QUE LES TRANSPORTS, L'ÉNERGIE, LES MINES, ETC. ELLES ONT CONSTITUÉ LES PREMIÈRES FORMES DE PARTENARIAT PUBLIC-PRIVÉ DANS LE PAYS.

- AINSI À TRAVERS L'HISTOIRE, ON REMARQUE QUE LA POLITIQUE PUBLIQUE DE GOUVERNANCE DES SERVICES PUBLIQUES EST PASSÉE PAR TROIS ÉTAPES À SAVOIR L'ETAT INTERVENTIONNISTE, L'ETAT SUPERVISIONNISTE ET ENFIN L'ETAT PARTICIPATIVE QUI ASSOCIE LES PRIVÉS AU POLITIQUE DE DÉVELOPPEMENT ET C'EST DANS CE CADRE QUE LA NOTION PARTENARIAT PUBLIC PRIVÉ A ÉTÉ DÉVELOPPÉE
- LES PORTS TUNISIENS DE COMMERCE ASPIRENT À RÉPONDRE AUX EXIGENCES RÉELLES DES MUTATIONS ÉCONOMIQUES QUI ONT ENTRAÎNÉ DES PROFONDS CHANGEMENTS DANS LE MONDE DES TRANSPORTS MARITIMES ET CE EN MATIÈRE DE CONDITIONNEMENT, MANUTENTION ET DE LOGISTIQUE APPROPRIÉE POUR LE TRAITEMENT DES ÉCHANGES ET DU COMMERCE INTERNATIONAL.

- **ÉVOLUTION MODERNE :**
- POUR LE CAS DE L'OMMP, ET SOUS L'ÉGIDE DE LA STRATÉGIE DU GOUVERNEMENT, ET EN 2004, LE PREMIER CONTRAT DE CONCESSION DE GRÉ À GRÉ A ÉTÉ SIGNÉ POUR L'EXPLOITATION DES TERRES PLEINS ET HANGARS AVEC OBLIGATION DU SERVICE PUBLIC AU PORT DE RADES AVEC LA SOCIÉTÉ TUNISIENNE D'ACCONAGE ET MANUTENTION (LA STAM), SUITE À UNE STRATÉGIE DE L'ETAT DE SE DÉSENGAGER AU PROFIT DU PRIVÉ EN CONTRE PARTIE DU RENFORCEMENT DU RÔLE DE CONTRÔLE.
- EN 2007, D'AUTRES CONTRATS DE CONCESSION POUR L'EXPLOITATION DES TERRES PLEINS ET HANGARS AVEC OBLIGATION DU SERVICE PUBLIC AUX PORTS DE L'INTERIEUR, ONT ÉTÉ SIGNÉS AVEC DES GROUPEMENTS DE MANUTENTION ET LA STAM (LA SUPERFICIE DES TERRES PLEINS A ÉTÉ OCTROYÉE DANS L'INDIVISION ENTRE CES 2 MANUTENTIONNAIRES)

CADRE RÉGLEMENTAIRE



TEXTES GÉNÉRAUX: (LA MISE EN PLACE D'UN CADRE JURIDIQUE MAIS NE PREND PAS EN COMPTE LA SPÉCIFICITÉ PORTUAIRE)

- LOI N°2008-23 DU 1ER AVRIL 2008 RELATIVE AU RÉGIME DES CONCESSIONS TELLE QUE MODIFIÉE ET COMPLÉTÉE PAR LA LOI N° 2019-47 DU 29 MAI 2019 RELATIVE À L'INVESTISSEMENT ET PAR LE DÉCRET-LOI DU CHEF DU GOUVERNEMENT N° 2020-24 DU 28 MAI 2020, PORTANT FIXATION DE DISPOSITIONS PARTICULIÈRES RELATIVES AUX CAS DE PROROGATION DES CONTRATS DE CONCESSION TEL QU'IL A ÉTÉ APPROUVÉ PAR LA LOI 2021-9 DU 1 MARS 2021 ET LE DÉCRET –LOI N° 2022-68 DU 19 OCTOBRE 2022 ÉDICTANT DES DISPOSITIONS SPÉCIALES POUR L'AMÉLIORATION DE L'EFFICACITÉ DE LA RÉALISATION DES PROJETS PUBLICS ET PRIVÉS .

NB: L'ARTICLE 43 DE LA LOI 2008 MENTIONNE - *LES DISPOSITIONS DE LA PRÉSENTE LOI S'APPLIQUENT À TOUTES LES CONCESSIONS SANS PRÉJUDICE DES TEXTES SECTORIELS EN VIGUEUR Y AFFÉRENTS.*

- LE DÉCRET GOUVERNEMENTAL N° 2020-316 DU 20 MAI 2020, FIXANT LES CONDITIONS ET PROCÉDURES D'OCTROI DES CONCESSIONS ET LEUR SUIVI.

TEXTES PARTICULIERS SECTORIELS : (ONT PERMIS À L'OMMP D'OCTROYER DES CONCESSIONS)

- LOI N° 98-109 DU 28 DÉCEMBRE 1998, RELATIVE À L'OFFICE DE LA MARINE MARCHANDE ET DES PORTS QUI A PERMIT À L'OMMP D'OCTROYER LES CONCESSIONS
- LA LOI 2009-48 DU 08 JUILLET 2009, PORTANT PROMULGATION DU CODE DES PORTS MARITIMES, QUI PRÉVOIT L'INTRODUCTION DU RÉGIME DE CONCESSION DU DOMAINE PUBLIC ET DES ÉQUIPEMENTS PORTUAIRES AVEC OU SANS OBLIGATION DE SERVICE PUBLIC POUR UNE DURÉE DE 30 À 50 ANS ET LA RESTRUCTURATION DU RÉGIME D'EMPLOI DE LA MAIN D'ŒUVRE DOCKERS D'AUTRE PART

LE PROCESSUS D'OCTROI

1. LOI N° 98-109 DU 28 DÉCEMBRE 1998 A DONNÉ À L'OMMP L'HABILITATION D'OCTROYER LES CONCESSIONS.
2. DES DÉCISIONS DES DIVERS CONSEILS MINISTÉRIELS ONT DONNÉ DES DIRECTIVES D'OCTROI DE CONCESSIONS PORTUAIRES DANS LE CADRE DU DÉSENGAGEMENT DE L'ETAT.
3. LE CODE DES PORTS MARITIMES DE COMMERCE (1999) A STIPULER DES GÉNÉRALITÉS SUR L'OCTROI DE CONCESSIONS PORTUAIRES SANS PRÉCISER LES PROCÉDURES.
4. L'OCTROI DE LA PREMIÈRE CONCESSION EST ENTRÉE EN VIGUEUR EN 2004,
5. SIGNATURE DES CONCESSIONS (UN GROS LOT) DANS LES PORTS DE L'INTERIEUR EN 2006-2007
6. PROMULGATION DE LA LOI 2008 PORTANT RÉGIME DES CONCESSIONS, QUI A STIPULER LES PRINCIPES GÉNÉRAUX D'OCTROIE DE LA CONCESSION :
 - ÉGALITÉ
 - TRANSPARENCE
 - CONCURRENCE (APPEL D'OFFRES)

7. PROMULGATION DU CODE DES PORTS MARITIMES (2009) QUI A STIPULE DES RÈGLES DE GESTION DANS SON CHAPITRE III LES CONCESSIONS DANS LE DOMAINE PUBLIC PORTUAIRE, ET LE PLUS IMPORTANT, LE RÈGLEMENT PARTICULIER DES PORTS

8. LES MODIFICATIONS DE LA LOI 2008, LA LOI N° 2019-47 DU 29 MAI 2019 RELATIVE À L'INVESTISSEMENT ET PAR LE DÉCRET-LOI DU CHEF DU GOUVERNEMENT N° 2020-24 DU 28 MAI 2020, PORTANT FIXATION DE DISPOSITIONS PARTICULIÈRES RELATIVES AUX CAS DE PROROGATION DES CONTRATS DE CONCESSION TEL QU'IL A ÉTÉ APPROUVÉ PAR LA LOI 2021-9 DU 1 MARS 2021 ET LE DÉCRET –LOI N° 2022-68 DU 19 OCTOBRE 2022 ÉDICTANT DES DISPOSITIONS SPÉCIALES POUR L'AMÉLIORATION DE L'EFFICACITÉ DE LA RÉALISATION DES PROJETS PUBLICS ET PRIVÉS, QUI ONT APPORTÉ DES DISPOSITIONS SPÉCIFIQUES POUR L'OCTROI DES CONCESSIONS,

9. EN 2020, LE DÉCRET D'APPLICATION A ÉTÉ PROMULGUÉ POUR METTRE EN PLACE LES PROCÉDURES D'OCTROI DE LA CONCESSION; CE QUI EST DE NATURE À BOOSTER L'ÉCOSYSTÈME ENTREPRENEURIAL TUNISIEN.

LES INSTANCES D'APPROBATION D'OCTROI DES CONCESSIONS

Depuis l'année 2020, la Commission permanente des projets de concession

- Le rôle de la CPC est de **proposer** le mode d'octroi et la négociation

Proposer son avis à l'Entreprise publique

L'Entreprise publique transmettra son avis et l'avis de la CPC à l'IGPP

L'IGPP émet un avis consultatif par rapport au conseil d'administration

Le conseil d'administration de l'Entreprise approuve ou rejette la proposition

Le ministère de transport approuve le PV du conseil d'administration ou émet des réserves

DÉFINITION DE LA CONCESSION ET INTERVENANTS

- **LA CONCESSION:**

LA LOI N° 2008-23 DU 1ER AVRIL 2008 RELATIVE AU RÉGIME DES CONCESSIONS, A POUR OBJET DE DÉFINIR LE RÉGIME JURIDIQUE DES CONCESSIONS ET DE FIXER LES PRINCIPES FONDAMENTAUX RELATIFS À LEUR OCTROI, EXÉCUTION, SUIVI ET CONTRÔLE ET DE DÉFINIR LE RÉGIME JURIDIQUE DES CONSTRUCTIONS, OUVRAGES ET INSTALLATIONS NÉCESSAIRES À LEUR EXÉCUTION.

DÉFINITION DE LA CONCESSION AINSI QUE LES INTERVENANTS

- DÉFINITION DE LA CONCESSION AU SENS DE LA LOI 23 DE L'ANNÉE 2008:

ART 2: LA CONCESSION EST **LE CONTRAT** PAR LEQUEL UNE PERSONNE PUBLIQUE DÉNOMMÉE « CONCÉDANT » **DÉLÈGUE**, POUR UNE **DURÉE LIMITÉE**, À UNE PERSONNE PUBLIQUE OU PRIVÉE DÉNOMMÉE « CONCESSIONNAIRE », LA **GESTION**⁽¹⁾ D'UN SERVICE PUBLIC OU **L'UTILISATION ET L'EXPLOITATION**⁽²⁾ DES DOMAINES OU DES OUTILLAGES PUBLICS EN CONTREPARTIE DE **RÉMUNÉRATION** QU'IL **PERÇOIT** SUR LES USAGERS À SON PROFIT DANS LES CONDITIONS FIXÉES PAR LE CONTRAT.

- LE CONCESSIONNAIRE PEUT ÊTRE EN PLUS CHARGÉ DE LA RÉALISATION, LA MODIFICATION OU L'EXTENSION DES CONSTRUCTIONS, OUVRAGES ET INSTALLATIONS OU D'ACQUÉRIR DES BIENS NÉCESSAIRES À L'EXÉCUTION DE L'OBJET DU CONTRAT.

- AU SENS DU DÉCRET N°135 DU 28 /01/2002 A LIMITÉ LES SERVICES QUE L'OMMP PEUT OCTROYER PAR LE BIAIS DE CONCESSION :
- PILOTAGE
- REMORQUAGE

LES MENTIONS OBLIGATOIRES DU CONTRAT

- LE CONTRAT PEUT AUTORISER LE CONCESSIONNAIRE À OCCUPER DES PARTIES DU DOMAINE REVENANT AU CONCÉDANT AFIN DE RÉALISER, DE MODIFIER OU D'ÉTENDRE LES CONSTRUCTIONS, OUVRAGES ET INSTALLATIONS SUSVISÉS.
- LE CONTRAT FIXE LA DURÉE DE LA CONCESSION EN TENANT COMPTE DE LA NATURE DES PRESTATIONS DEMANDÉES AU CONCESSIONNAIRE ET DE L'INVESTISSEMENT QU'IL DOIT RÉALISER.
- LE CONTRAT FIXE LE MONTANT DE LA REDEVANCE QUE LE CONCESSIONNAIRE VERSE AU CONCÉDANT AINSI QUE LE MONTANT DE LA RÉMUNÉRATION QUE LE CONCESSIONNAIRE EST AUTORISÉ À PERCEVOIR À SON PROFIT EN CONTREPARTIE DES PRESTATIONS QU'IL FOURNIT.
- LE CONTRAT PRÉCISE LA PÉRIODICITÉ ET LES MODES DE CONTRÔLE ET DE SUIVI QUE LE CONCÉDANT EXERCE SUR L'EXÉCUTION DE LA CONCESSION ET DÉTERMINE LES DOCUMENTS TECHNIQUES, COMPTABLES ET FINANCIERS QUE LE CONCESSIONNAIRE EST TENU DE COMMUNIQUER RÉGULIÈREMENT AU CONCÉDANT.

- LA PROROGATION DE LA DURÉE DE LA CONCESSION NE PEUT INTERVENIR QU'UNE SEULE FOIS À LA DEMANDE DU CONCESSIONNAIRE ET SUR LA BASE D'UN RAPPORT MOTIVÉ ÉTABLI PAR LE CONCÉDANT JUSTIFIANT LA PROROGATION. LA PROROGATION DOIT FAIRE L'OBJET D'UN AVENANT AU CONTRAT INITIAL.
- L'OCCUPATION TEMPORAIRE DU DOMAINE PUBLIC NE CONSTITUE PAS, AU SENS DE LA PRÉSENTE LOI, UNE CONCESSION.

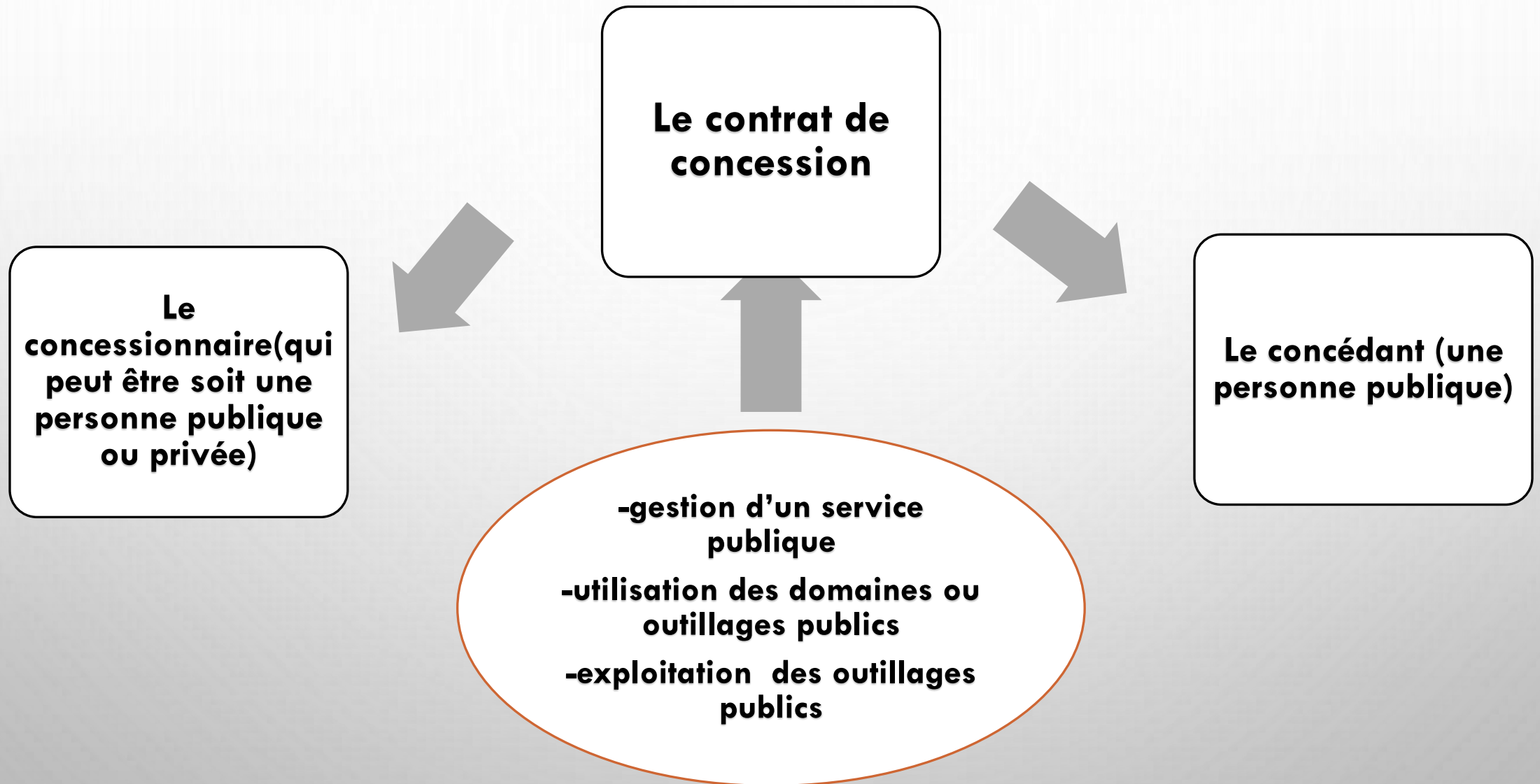
ART. 3 - AU SENS DE LA PRÉSENTE LOI, ON ENTEND PAR :

A) SERVICE PUBLIC : LA PRESTATION DE SERVICES VISANT LA SATISFACTION DE L'INTÉRÊT GÉNÉRAL SOUS LE CONTRÔLE DIRECT DE LA PERSONNE PUBLIQUE CONCÉDANT ET DE TOUTE AUTRE PERSONNE PUBLIQUE EXERÇANT DES MISSIONS DE CONTRÔLE CONFORMÉMENT À LA LÉGISLATION EN VIGUEUR,

B) CONCÉDANT : L'ÉTAT, LA COLLECTIVITÉ LOCALE, L'ÉTABLISSEMENT PUBLIC OU L'ENTREPRISE PUBLIQUE DONT LES STRUCTURES DE DÉLIBÉRATION LUI PERMETTENT D'OCTROYER DES CONCESSIONS ET CE, SOUS RÉSERVE DES TEXTES JURIDIQUES ORGANISANT LES MODALITÉS D'EXERCICE DE LA TUTELLE SUR LES ENTREPRISES PUBLIQUES.(NOUVEAU)

C) CONCESSIONNAIRE : LA PERSONNE PUBLIQUE OU PRIVÉE, BÉNÉFICIAIRE DE LA CONCESSION ET AVEC LAQUELLE EST CONCLU LE CONTRAT DE CONCESSION,

D) CONTRAT : LE CONTRAT DE CONCESSION ÉCRIT CONCLU ENTRE LE CONCÉDANT ET LE CONCESSIONNAIRE.



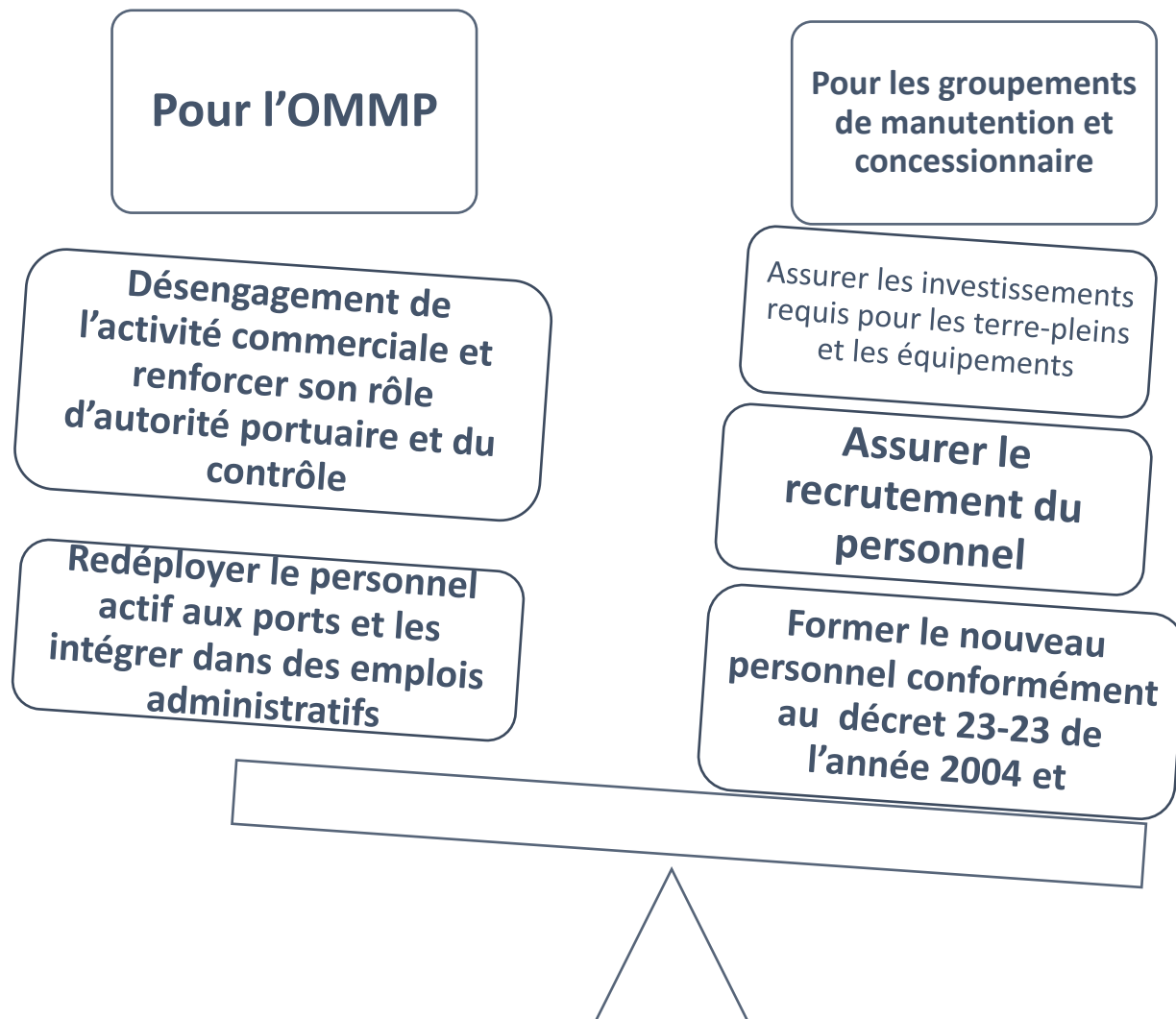
Les types de concessions



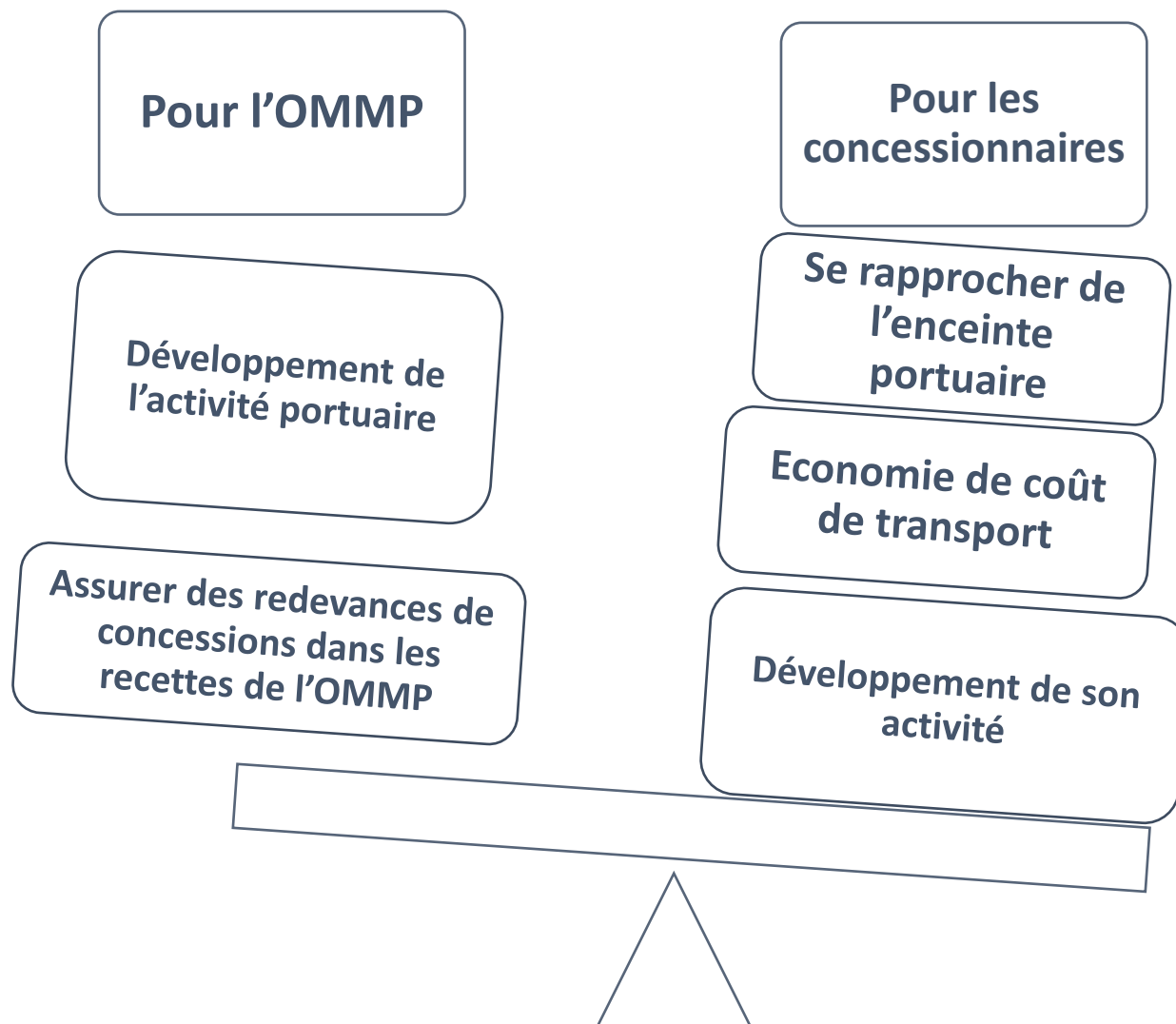
- ❖ CONCESSION D'EXPLOITATION DES TERRE-PLEINS DES PORTS AUX PROFITS DES MANUTENTIONNAIRES DANS UN ENVIRONNEMENT CONCURRENTIEL À L'EXCEPTION DU PORT DE RADÉS DONT LES TERRE-PLEINS SONT GÉRÉS PAR LA STAM.
- ❖ CONCESSION DES QUAIS SPÉCIALISÉS EXISTANTS AUX PROFITS DES ENTREPRISES (CÉRÉALIER, CIMENTIER, ...)
- ❖ CONCESSION DU DOMAINE PUBLIC PORTUAIRE AUX PROFITS DES PROFESSIONNELS EN RELATION AVEC LES PORTS.
- ❖ CONCESSION DE L'ACTIVITÉ CROISIÉRISTE AU PORT DE LA GOULETTE.



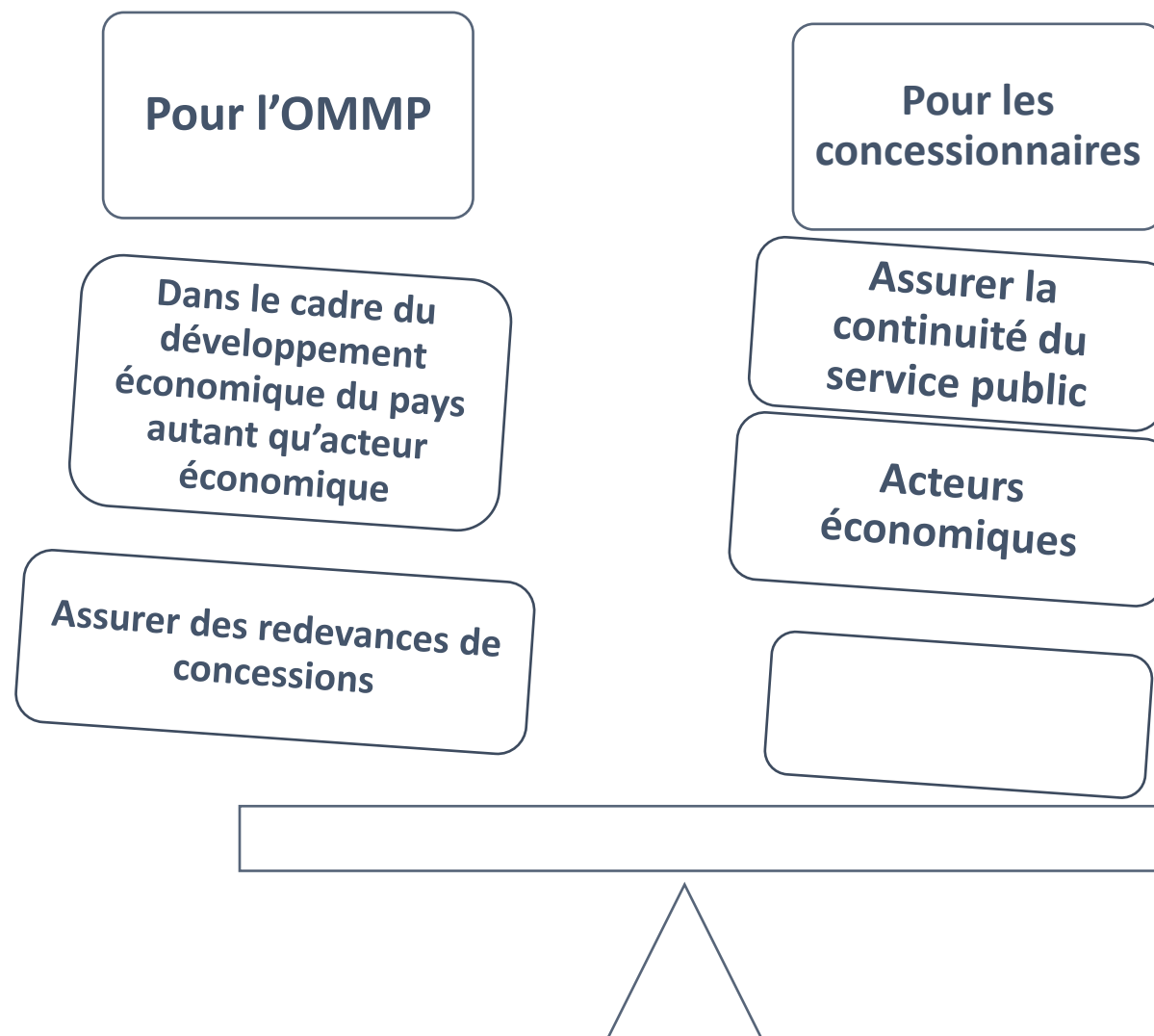
Les concessions dans l'enceinte portuaire



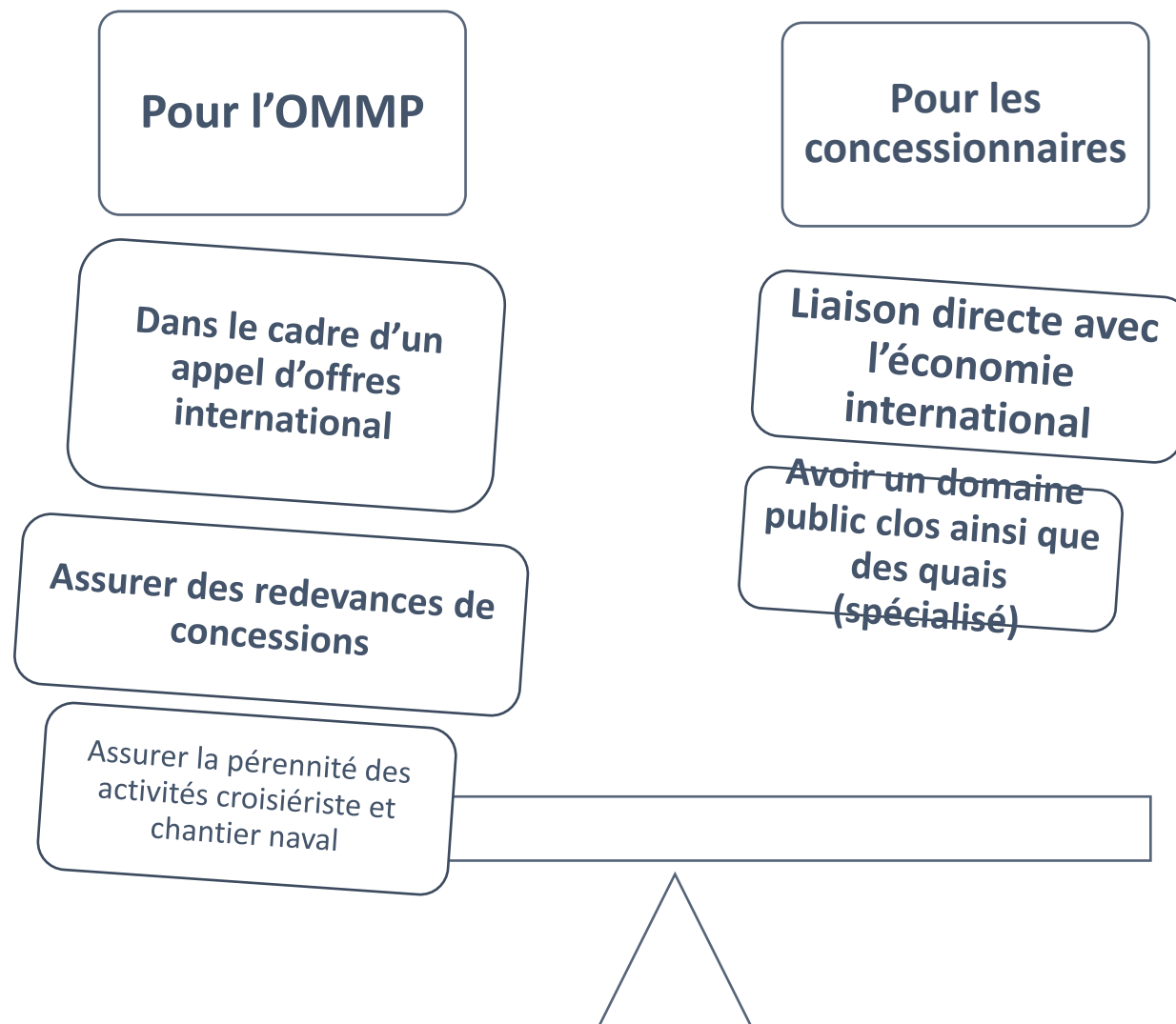
Les concessions du domaine public portuaire



Les Autres concessions (avec les entreprises publiques)



concessions d'Activités (croisiériste et chantier naval)

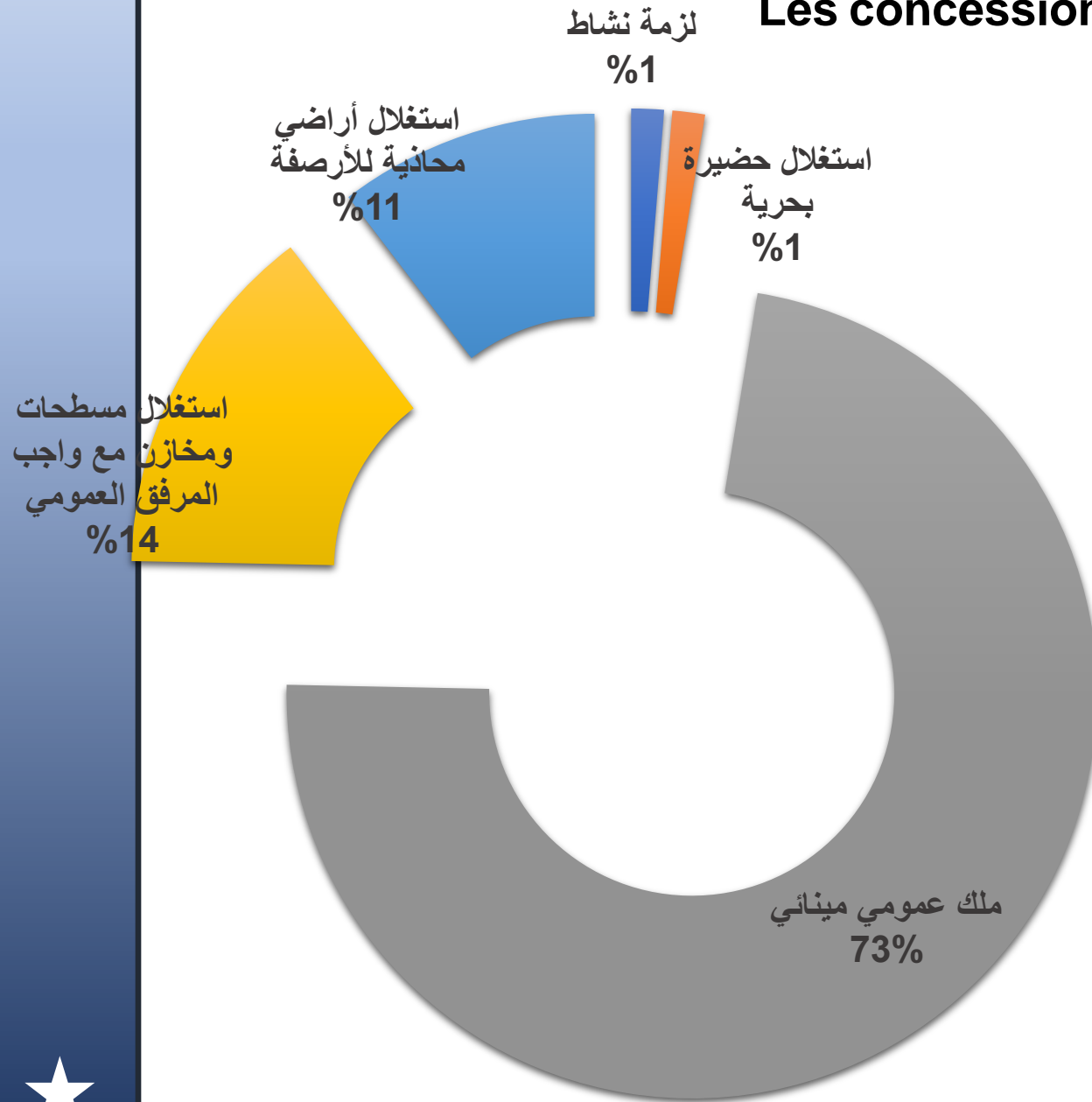




Les concessions portuaires de l'OMMP



Les concessions selon les activités



• لزمة نشاط : 1

• استغلال حاضرة بحرية : لزمة واحدة

• ملك عمومي مينائي : 53 لزمة

• استغلال مسطحات و مخازن

• مع واجب المرفق العمومي : 11 لزمة

• استغلال أراضي محاذية للأرصفة : 8 لزمات



Port de la Goulette

Concession GSC

Terminal Croisiéristes

Passagers

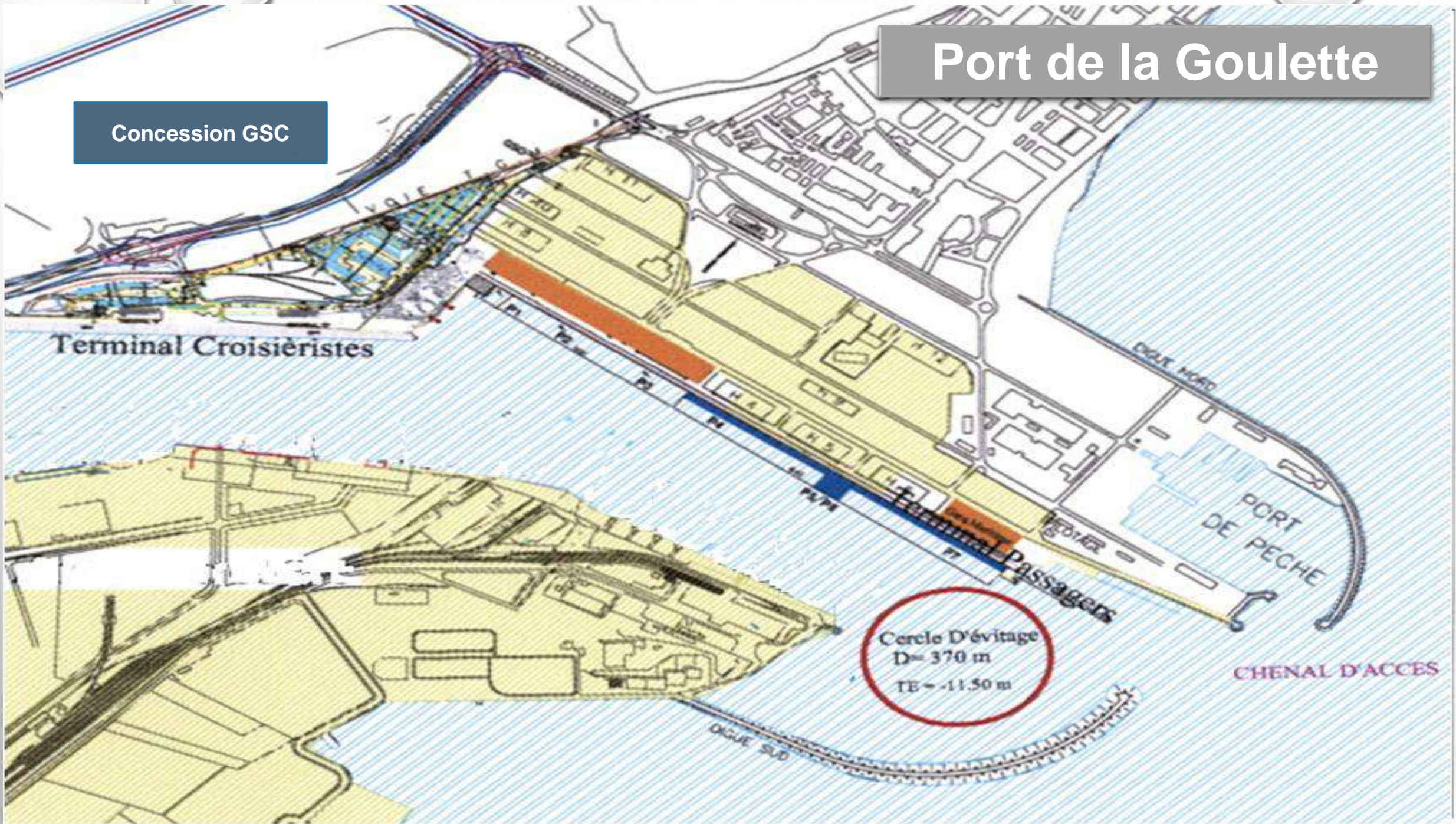
PORT DE PECHE

CHENAL D'ACCES

Cercle D'évitage
D= 370 m
TE = -11.50 m

DIGUE SUD

DIGUE NORD



Port de Rades

Surface: 50 Hectars

Concession 30 ans : STAM
2005

Postes Porte-conteneurs: 3

Postes RORO: 4

Tirant d'eau: -9 mètres

180 mètres

140 mètres

150 mètres

150 mètres

150 mètres

150 mètres

150 mètres

Terminal à conteneurs et unités roulantes

An aerial photograph of the Port of Rades, showing a large industrial complex with numerous storage tanks, buildings, and shipping docks along a body of water. A multi-lane highway is visible in the foreground, curving along the right side of the port. The text "PORT DE RADES" is overlaid in the center of the image.

PORT DE RADES

53 concessions

23/4/2008

ZAL

Rive Nord

STAM

Domaine public portuaire : 28

La zone pétrolière : 20

Office des
céréales

Image © 2016 DigitalGlobe



Terminal conteneurs et remorques

Rive sud

المساحة الجمالية : 18 هك

رصيف السوائب السائلة

الرصيف المتعدد
السوائب

رصيف المواد الخطرة

رصيف الجريصة
سابقا

رصيف الحبوب

الرصيف البترولي

200 متر

120 متر

120 متر

190 mètres

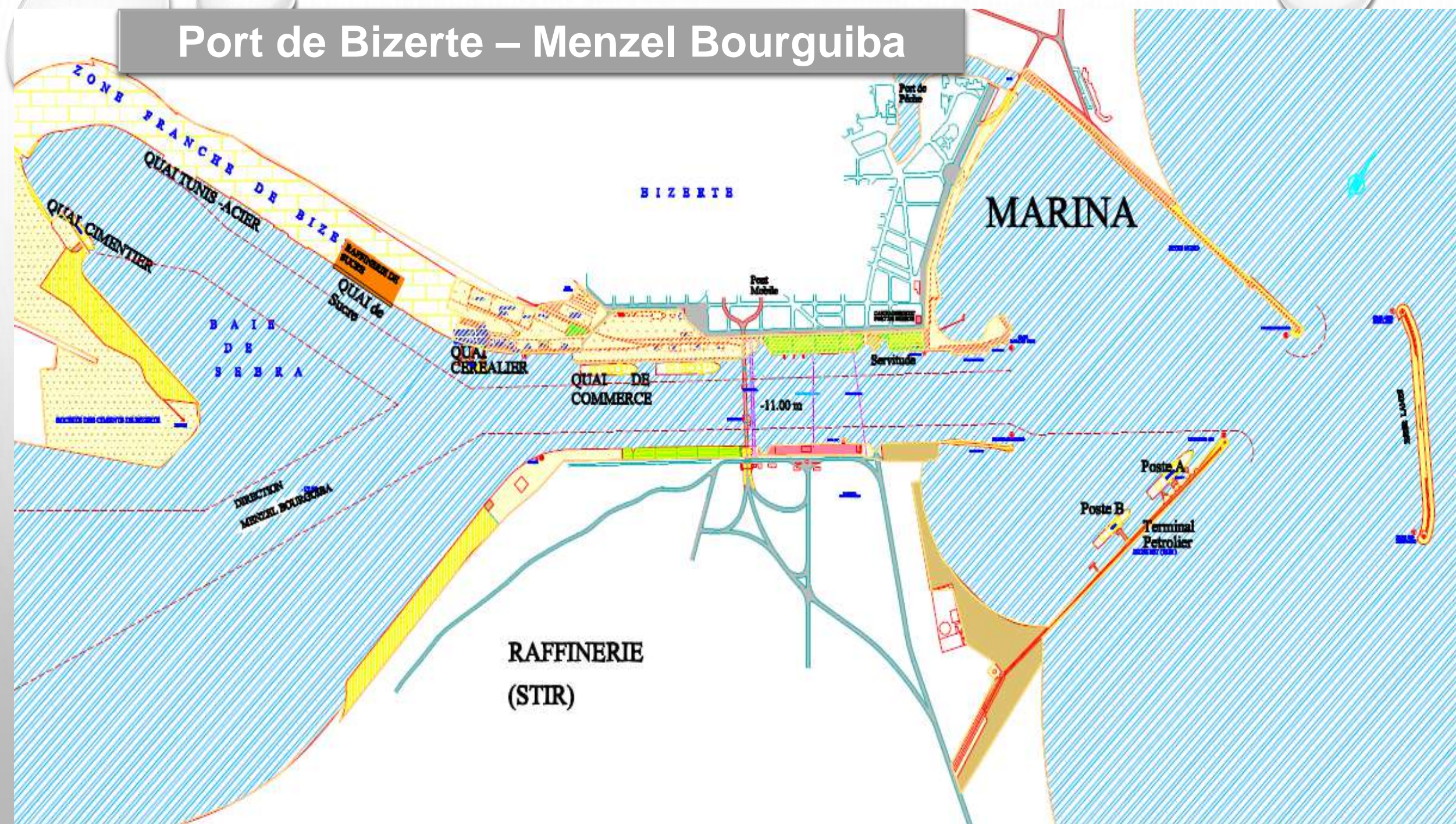
180 mètres

Image © 2016 DigitalGlobe

Google earth



Port de Bizerte – Menzel Bourguiba



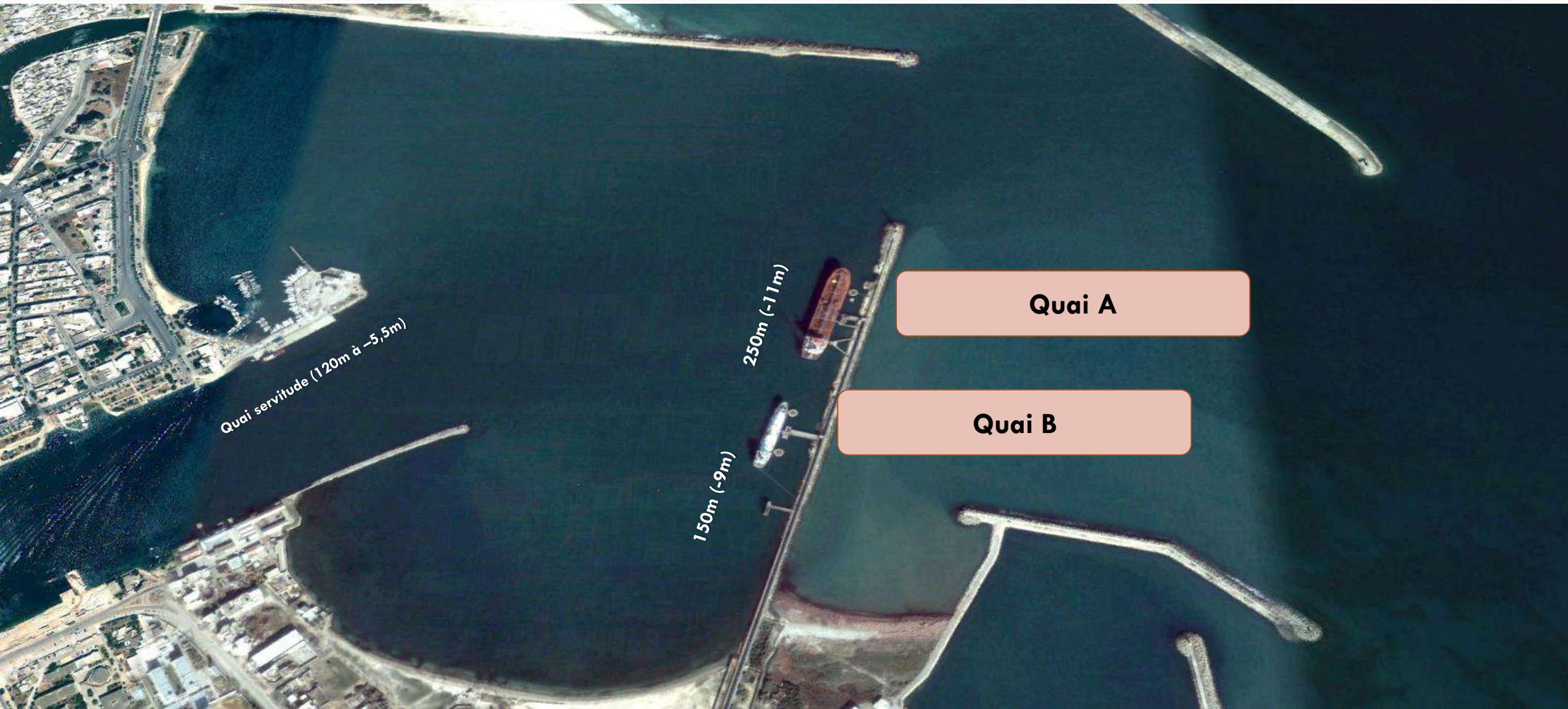
Bassin de Menzel Bourguiba


لزمة الشركة التونسية
لصناعة الإطارات
المطاطية

الحضيرة البحرية في إطار
لزمة مع الشركة
المتوسطة للإصلاحات

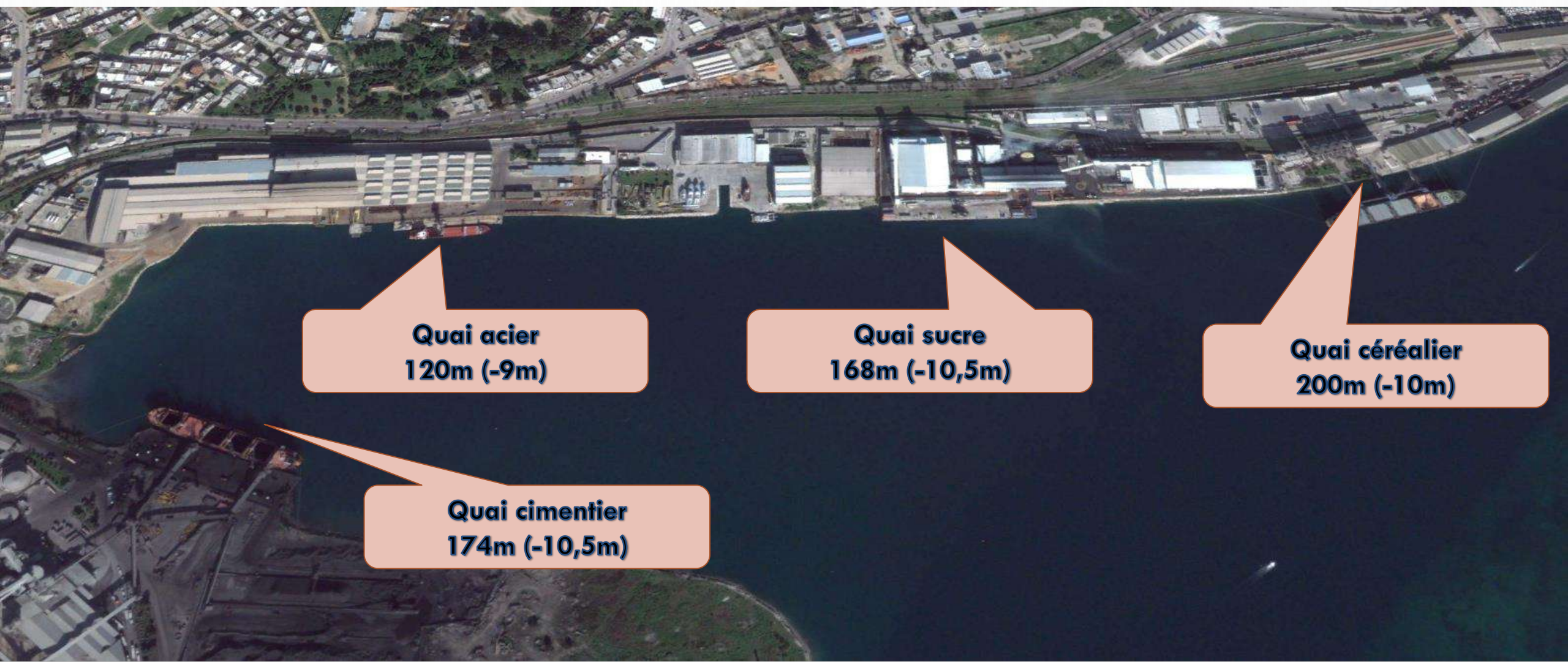
لزمة الشركة التونسية لصناعة
الحديد «الفولاذ»

Infrastructure du port de Bizerte





Quais de commerce
Poste 1 à 5 : 523 m
(1 à 4 : -09m et 5 : -10m)

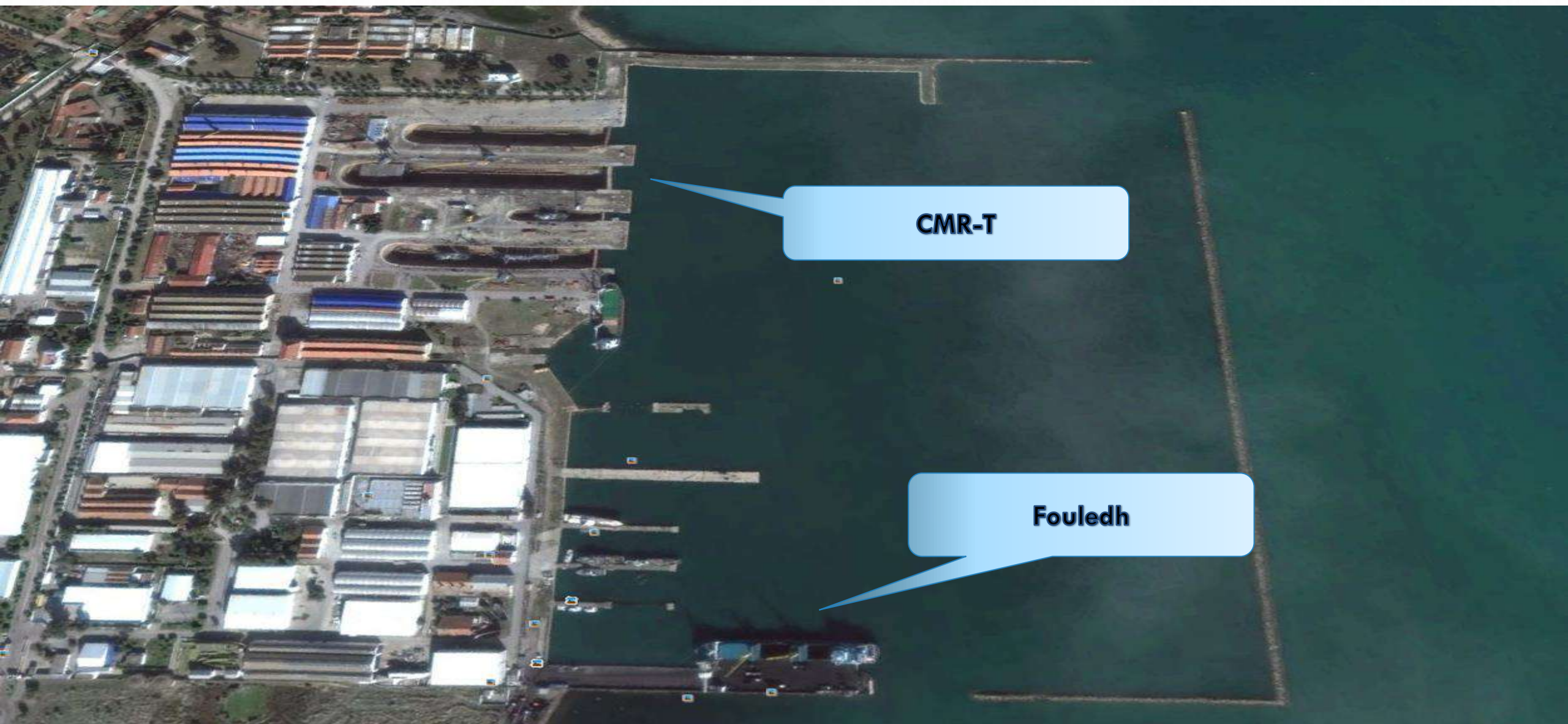


Quai acier
120m (-9m)

Quai sucre
168m (-10,5m)

Quai céréalier
200m (-10m)

Quai cimentier
174m (-10,5m)



CMR-T

Fouledh

Port de Sousse

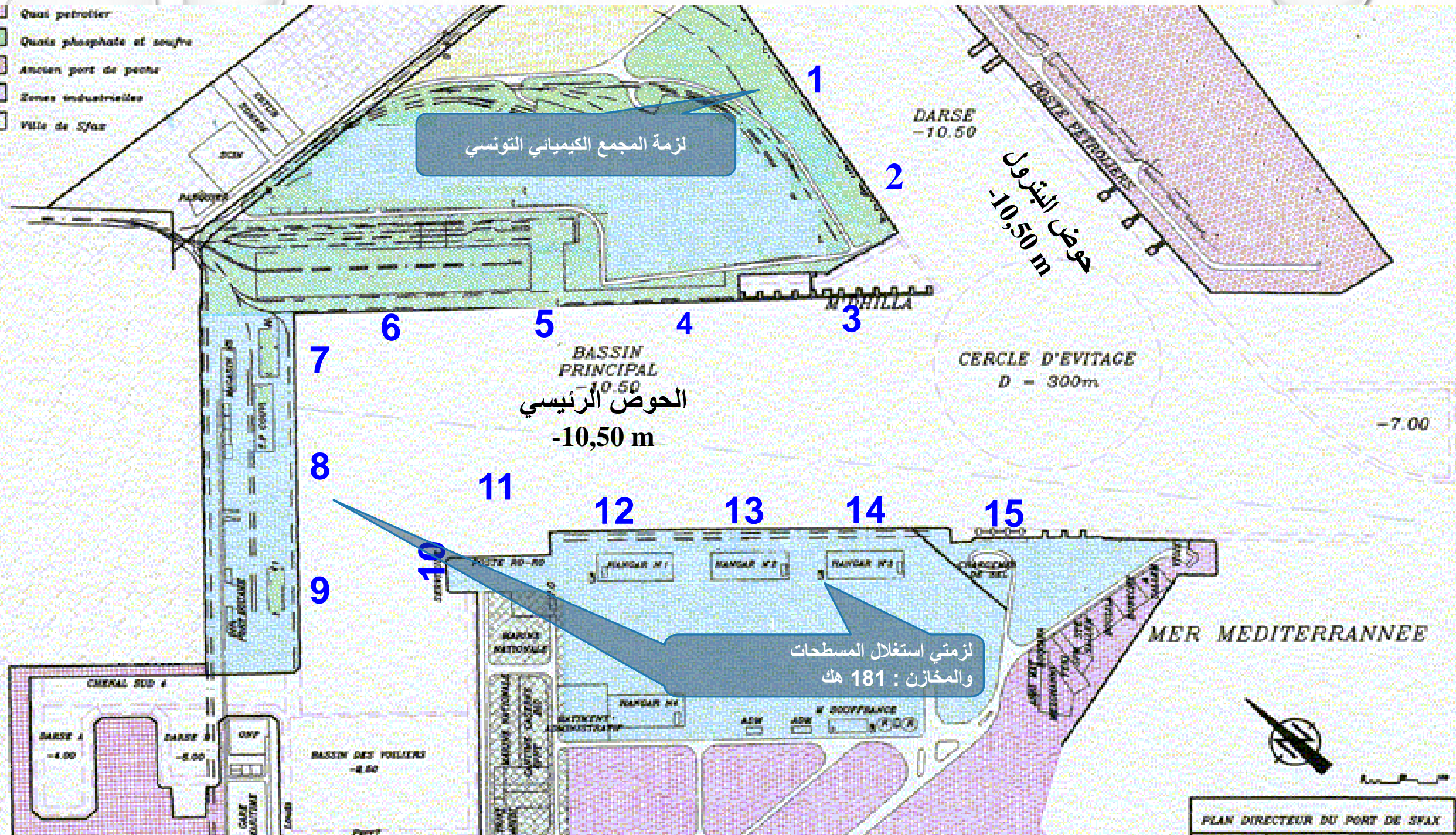


Port de Sfax-Sidi youssef



الميناء التجاري

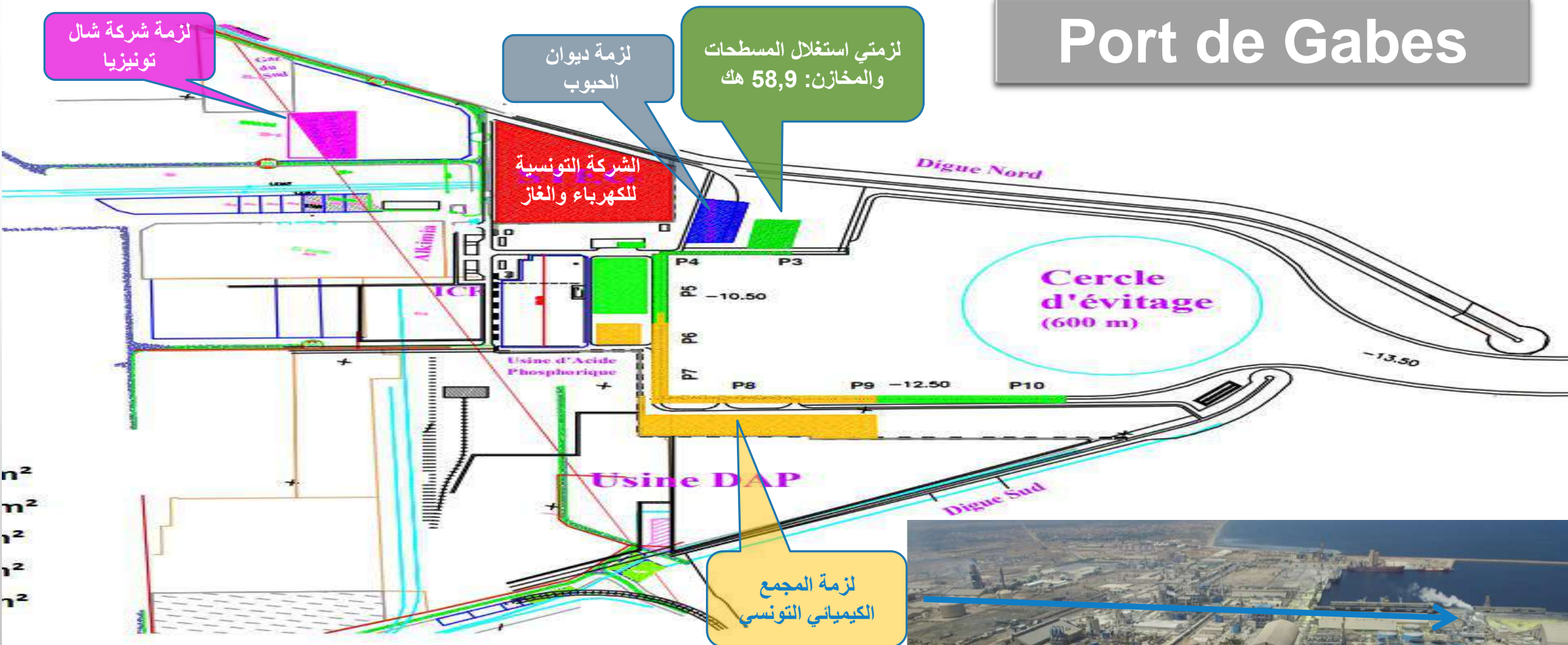
- Quai pétrolier
- Quais phosphate et soufre
- Ancien port de pêche
- Zones industrielles
- Ville de Sfax



لزمة المجمع الكيميائي التونسي

لزمتي استغلال المسطحات
والمخازن : 181 هك

Port de Gabes



لزمتي استغلال المسطحات :
132 هـك

Port de Zarzis

Data SIO, NOAA, U.S. Navy, NGA, GEBCO

Image © 2012 GeoEye

Google earth

Date des images satellite : 3/3/2011

33° 28' 57.28" N 11° 07' 15.45" E élév. 0 m

Altitude 3.68 km

لزمتي استغلال المسطحات :
132 هك