

COTE D'IVOIRE TERMINAL

RÈGLEMENT D'EXPLOITATION DU TERMINAL À CONTENEURS

CHAPITRE I : GENERALITES	3
Article 1 Définitions	3
Article 2 Objet	4
Article 3 Champ d'intervention	5
Article 4 Ordonnancement juridique	5
CHAPITRE II : ACCES, GARDIENNAGE, SURETE, CONTROLE ET ENTRETIEN.....	6
Article 5 Accès terrestre au Terminal	6
5.1 Horaires de service	6
5.2 Titre d'accès.....	6
5.3 Modalités d'accès	6
5.4 Exemptions	7
5.5 Interdiction d'accès	7
Article 6 Circulation et stationnement sur le Terminal.....	7
6.1 Circulation des piétons.....	7
Article 7 Modalités de contrôle	7
Article 8 Gardiennage	8
Article 9 Nettoyage des bâtiments, installations et terre-pleins.....	9
CHAPITRE III : OPERATIONS NAVIRES	10
Article 10 Règles générales	10
Article 11 Demande d'escale.....	10
Article 12 Cut-off administratif	11
12.1 Informations à transmettre.....	11
12.2 Heure limite de transmission des informations.....	12
Article 13 Compte-rendu d'escale (<i>timesheet</i>).....	12
Article 14 Spécialisation des navires	12
Article 15 Ordre d'admission à l'usage des installations du Terminal	12
15.1 Principes	12
15.2 Priorité d'accostage et fenêtres fixes d'accostage	13
Article 16 Usage des équipements et opérations à quai.....	13
Article 17 Procédures de saisie.....	14
Article 18 Closing date et COVVD.....	14

Article 18	Closing date et COVVD.....	14
18.1	Date limite d'entrée sur le Terminal - Closing date.....	14
18.2	Changement de navire, de voyage, de destination ou COVVD	14
CHAPITRE IV : OPERATIONS TERRE ET SUR LES ESPACES DU TERMINAL.....		15
Article 19	Utilisation des emprises.....	15
Article 20	Zones de stockage des conteneurs.....	15
Article 21	Temps de stationnement des conteneurs.....	15
Article 22	Marchandises dangereuses en conteneurs	15
Article 23	Positionnement des conteneurs vides	16
Article 24	Gestion des situations d'urgence.....	16
Article 25	Plaque CSC	16
Article 26	Masse brute vérifiée (VGM).....	17
Article 27	Pont bascule	17
Article 28	Pèse-essieu	17
Article 29	Mouvements des camions et des conteneurs.....	17
Article 30	Opérations de saisie.....	18
CHAPITRE V. Traitement et tarification des usagers du Terminal		19
Article 31	Principe d'égalité de traitement des Usagers.....	19
Article 32	Tarifs et recouvrement	19
CHAPITRE VI. DISPOSITIONS FINALES ET DIVERSES		20
Article 33	Approbation.....	20
Article 34	Publication et diffusion	20
Article 35	Réclamations et Litiges	20

CHAPITRE I GÉNÉRALITÉS

Article 1 Définitions

Les termes suivants utilisés dans le présent Règlement doivent s'entendre comme suit :

Autorité Portuaire : Port Autonome d'Abidjan

BAYPLAN : Plan section par section d'un navire indiquant l'arrimage des cargaisons

BAPLIE : Message EDI informant sur les positions des conteneurs à bord du navire

Closing Date : Date et heure de clôture de réception des conteneurs relatifs à une escale

COARRI : Message EDI fournissant un rapport de chargement ou de déchargement d'un conteneur sur un navire, envoyé par le manutentionnaire

CODECO : Message EDI fournissant un rapport de livraison ou de réception d'un conteneur, envoyé par le manutentionnaire

Convention : la convention de concession du deuxième terminal à conteneurs du Port d'Abidjan entre le Port Autonome d'Abidjan, en qualité d'autorité concédante, et CIT en qualité de Concessionnaire

COPARN : Message EDI fournissant au terminal les informations de mise à disposition ou de pré-entrée des conteneurs, envoyé par l'armateur ou son représentant

COPRAR : Message EDI fournissant des instructions de chargement ou de déchargement de conteneurs, envoyé par l'armateur ou son représentant

COREOR : Message EDI fournissant au terminal les instructions de relâche des conteneurs envoyé par l'armateur ou son représentant...

COVVD : Change of Vessel/Voyage/Destination (**CNVD** en Français) : Procédure par laquelle un armateur notifie au Concessionnaire le changement d'affectation de navire (nom du navire ou numéro de voyage) ou de destination pour un conteneur.

CSC : Convention for Safe Containers : Plaque C.S.C. résume les caractéristiques principales du conteneur en particulier sa charge utile autorisée, et porte une date de validité renouvelée par des visites de contrôle périodiques (devant avoir lieu tous les trente mois au maximum)

Cut-Off Administratif : Date et heure de clôture de réception de tous les documents relatifs à une escale et aux conteneurs

EDI : Electronic Data interchange/ Echange électronique de données

EIR : Electronic Interchange Receipt

ETA : Estimated Time of Arrival/Heure estimée d'arrivée en rade

ETB : Estimated Time of Berthing/ Heure estimée d'arrivée à quai

ETD : Estimated Time of Departure - Heure estimée de départ du quai

FFA/FBW : Fenêtre Fixe d'Accostage ou Fixed Berthing Window

IMDG : International Maritime Dangerous Goods/Code International des Marchandises Dangereuses

- Ligne régulière** : Service régulier entre deux zones géographiques desservant, à des dates fixées à l'avance, des ports de chargement et de déchargement avec des navires de type identique, et des rotations identiques
- Navire régulier** : Est réputé régulier, tout navire appartenant à une ligne régulière desservant à des dates fixes et connues d'avance un parcours à escales régulières.
- Movins** : Message EDI fournissant des informations sur les positions des conteneurs à charger à bord du navire
- Opening Date** : Date d'ouverture du Terminal pour la réception des conteneurs exports relatifs à une escale
- OOG** : Out of Gauge/Conteneurs hors gabarit
- POD** : Port of Destination/Port de destination d'un conteneur
- Règlement** : le présent règlement d'exploitation du deuxième terminal à conteneurs du Port d'Abidjan
- Règlement d'Exploitation du Port** : l'arrêté n° 0082 du 5 mai 1999 portant règlement d'exploitation du Port Autonome d'Abidjan, tel que modifié ou remplacé le cas échéant
- Règlement de Police Portuaire** : le décret n° 99-318 du 21 avril 1999 portant règlement de police du Port Autonome d'Abidjan, tel que modifié ou remplacé le cas échéant
- RTA** : Real Time of Arrival/Heure réelle d'arrivée
- STS** : Ship To shore crane/Portiques de quai
- Terminal** : le second terminal à conteneurs du port d'Abidjan, objet de la Convention.
- VGM** : Verified Gross Mass/Masse brute vérifiée

Article 2 Objet

Le présent règlement d'exploitation a pour objet de fixer les modalités en vertu desquelles, le Concessionnaire exécute les activités concédées conformément à la convention de concession du deuxième terminal à conteneurs du Port d'Abidjan et aux prescriptions légales et réglementaires applicables notamment l'arrêté n°0082 du 5 mai 1999 portant Règlement d'exploitation du Port Autonome d'Abidjan.

Le Règlement précise notamment les règles qui organisent :

- L'entrée, la sortie et la circulation sur le Terminal ;
- L'usage des équipements de manutention et de transport ;
- La manipulation, le déplacement, le stockage des conteneurs et l'entreposage des marchandises ;
- Le chargement et le déchargement des navires, des véhicules de transport ainsi que les services et prestations connexes ;
- L'occupation des espaces du périmètre du Terminal ;
- La sécurisation des personnes et des biens ;
- La prévention des risques environnementaux ;
- Les échanges d'informations avec les usagers, l'Autorité concédante et les administrations publiques intervenant sur le Terminal à conteneurs ;
- La responsabilité des personnes intervenant dans les activités exercées sur le terminal.
- Les conditions de priorité d'accès aux installations du Terminal

Article 3 Champ d'intervention

Le Règlement s'applique à l'ensemble des limites du Terminal et les biens qui y sont compris.

Le Règlement s'applique en outre aux agents du Concessionnaire, aux usagers et à toute personne présente sur le périmètre du Terminal à conteneurs, dans le cadre ou à l'occasion de l'accomplissement de l'une des activités concédées, de l'exercice d'une activité privée en relation avec les activités concédées ou de l'exercice d'une mission de service public.

L'exploitation du Terminal à conteneurs est assurée exclusivement par le Concessionnaire et sous sa seule, pleine et entière responsabilité.

Article 4 Ordonnancement juridique

Le Règlement est élaboré en considération des conventions internationales applicables, des textes légaux et réglementaires de la Côte d'Ivoire applicables aux activités du Terminal à conteneurs. Il s'agit notamment, à la date du présent Règlement :

- De la Convention.
- De la convention SOLAS74 dont notamment le Code International pour la sûreté des Navires et des Installations Portuaires dit Code ISPS et le Code international pour le transport par mer des marchandises dangereuses dit Code IMDG ;
- De la convention MARPOL73/78
- De la loi n°2017-442 du 30 juin 2017 portant Code maritime ;
- Du décret n°2019-102 du 30 janvier 2019 portant statut particulier des dockers de Côte d'Ivoire ;
- Du décret n°2017-508 du 2 août 2017 réglementant la vérification de la masse brute des conteneurs avant l'embarquement à l'export ;
- Du décret n°99-318 du 21 avril 1999 portant Règlement de Police du Port Autonome d'Abidjan ;
- De l'arrêté n°0082 du 5 mai 1999 portant Règlement d'exploitation du Port Autonome d'Abidjan ;
- De l'arrêté n°1186/MAM/CAB du 29 décembre 2020 portant conditions d'établissement des niveaux de sûreté par l'Autorité Désignée.

CHAPITRE II **ACCÈS, GARDIENNAGE, SURETÉ, CONTRÔLE ET ENTRETIEN**

Article 5 Accès terrestre au Terminal

5.1 Horaires de service

Le service de déchargement et de chargement des navires est rendu 7 jours sur 7, 24 heures sur 24 à l'exception des jours fériés obligatoires en Côte d'Ivoire ou sur le Port Autonome d'Abidjan ou des interruptions de services autorisées par l'Autorité Portuaire.

Le service de réception et de livraisons terrestre des conteneurs est rendu 7 jours sur 7, 24 heures sur 24, à l'exception des jours fériés du Port Autonome d'Abidjan ou des interruptions de services autorisées par l'Autorité Portuaire.

Pendant les jours fériés chômés obligatoires, qui seront portés à la connaissance des usagers par affichage et sur le site internet du Concessionnaire, un service minimum limité aux seules opérations de manutention dans l'enceinte du Terminal et à l'exclusion des services administratifs sera mis en place dans le respect du droit applicable.

Les services administratifs sont ouverts aux usagers du lundi au vendredi, de 8 heures à 16 heures.

5.2 Titre d'accès

L'entrée sur le Terminal des personnes physiques est conditionnée à la délivrance par le Concessionnaire d'un titre d'accès valide.

La demande de titre d'accès doit être adressée au PFSO au plus tard deux (2) heures ouvrées avant l'accès au Terminal. Le Concessionnaire peut refuser l'accès au Terminal à toute personne qui n'est pas mandatée par l'Autorité Portuaire ou toute autre autorité compétente, qui n'a pas de raison d'y accéder en tant qu'usager du Terminal ou qui n'y est pas invitée par le Concessionnaire.

Le Concessionnaire peut délivrer des titres d'accès valides pour une entrée seulement ou pour une période spécifiée.

5.3 Modalités d'accès

L'accès et la sortie du Terminal se font obligatoirement par les entrées et sorties dédiées respectivement aux piétons, aux véhicules livrant et réceptionnant des conteneurs, aux trains et aux autres véhicules.

L'accès et la sortie du Terminal doivent se faire suivant le plan de circulation du Concessionnaire.

Le Concessionnaire dispose des agents en nombre suffisant aux entrées et sorties du terminal ainsi qu'aux accès aux navires à quai. Ces agents font une stricte application des consignes suivantes :

1° aux entrées :

Tout usager doit être muni d'un titre valide d'accès au port délivré par l'Autorité Portuaire et d'une autorisation d'accès au Terminal délivrée par les services du Concessionnaire. Le badge d'accès délivré par le Concessionnaire doit être portée de manière visible. Le port des EPI – Casques, gilets réfléchissants, chaussures de sécurité – est obligatoire en fonction des zones d'accès requises.

Les camions entrant pour livrer ou réceptionner des conteneurs doivent en outre être préalablement enregistrés.

Les camions transportant des conteneurs pleins doivent avoir obtenu un rendez-vous d'accès au Terminal ou devant réceptionner un conteneur.

Les camions transportant des conteneurs vides doivent être munis d'un code spécifique d'accès délivré conformément à l'Article 23.

2° aux sorties :

Tout usager doit présenter le titre ayant autorisé son accès au Terminal. À défaut, il sera procédé à son interpellation par les agents de sécurité et à sa mise à disposition de la police du Port ;

Toute sortie d'un conteneur ou de marchandises n'est possible que si elle a été préalablement autorisée par le Concessionnaire et enregistrée comme telle dans son système d'information.

5.4 Exemptions

Sont exemptés d'autorisation ou de titre d'accès, les véhicules et le personnel d'intervention des services de sécurité, ceux des services de lamanage, de pilotage, de la police du port, notamment les Officiers de port et leurs Auxiliaires en mission et de manière générale, ceux des services publics de l'Etat intervenant dans le cadre de leurs attributions et munis des documents attestant de leur identité et qualité.

Les membres des équipages des navires en escale au Terminal et leurs relèvees sont exemptés de titres d'accès. Ils doivent cependant être enregistrés auprès du Concessionnaire pour accéder au Terminal ou y circuler.

5.5 Interdiction d'accès

Le Concessionnaire est habilité à refuser l'accès du Terminal à tout véhicule dont le conducteur n'est pas en mesure de présenter les documents valides l'autorisant à circuler, qui contrevient aux consignes de sécurité affichées sur le Terminal, ou dont l'apparence permet de penser que sa circulation sur le Terminal peut représenter un danger pour les personnes ou les biens.

Article 6 Circulation et stationnement sur le Terminal

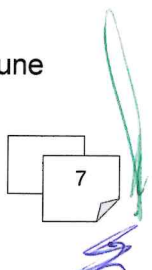
6.1 Circulation des piétons

La circulation des piétons dans l'enceinte du Terminal est interdite, à l'exception :

- Des déplacements nécessaires du personnel spécifiquement autorisé, dans le strict respect des procédures de travail.
- Des déplacements dans les zones spécifiquement aménagées à cet effet et dûment signalées.
- Des cas de nécessité et sous les instructions du personnel de sécurité du Terminal.

Article 7 Modalités de contrôle

Pour assurer les missions de sécurité et de sûreté, le Concessionnaire est habilité à recourir à une ou plusieurs sociétés spécialisées de gardiennage et de sécurité.



Les agents de ces sociétés portent des tenues uniformes qui permettent de les reconnaître systématiquement et de les distinguer des personnels des services de sécurité de l'Etat.

Le contrôle des activités, des biens et des personnes est effectué au travers du déploiement de la vidéosurveillance sur l'ensemble du Terminal, dans le respect des prérogatives des services de l'Etat et notamment des pouvoirs généraux de police et de contrôle de la sûreté portuaire qui restent exclusivement du ressort de l'autorité portuaire. A ce titre, l'Autorité Portuaire est habilitée à procéder dans l'enceinte du Terminal à tous les contrôles qu'elle juge nécessaires. Les agents de l'Autorité Portuaire s'efforceront toutefois de perturber le moins possible la poursuite normale des opérations du Terminal lors de leurs contrôles.

Des moyens de vidéo-surveillance sont déployés sur le Terminal. Les images sont susceptibles d'être enregistrées et conservées conformément à la loi applicable.

Les pouvoirs généraux de police et de contrôle de la sûreté portuaire relèvent du ressort de l'Autorité Portuaire. Cette dernière est habilitée à procéder à tous les contrôles dans l'enceinte du Terminal qu'elle juge nécessaires. Les agents de l'Autorité Portuaire s'efforceront de perturber le moins possible les opérations du Terminal lors de leurs contrôles.

Les consignes permanentes de sécurité et le plan de circulation sont affichés à l'entrée du Terminal et dans les locaux du Concessionnaire. Les usagers sont tenus de les respecter.

Le contrôle, effectué par les autorités compétentes, peut inclure la fouille des véhicules et des personnes en fonction des niveaux de sûreté et des alertes éventuelles, ainsi que des contrôles aléatoires de dépistage d'alcoolémie et de drogues conformément aux lois et règlements en vigueur en Côte d'Ivoire.

En cas de non-respect dûment constaté des consignes et des procédures de sécurité du Terminal, le contrevenant peut être expulsé du périmètre du Terminal.

En cas de récidive du contrevenant, le Concessionnaire peut lui interdire de manière temporaire ou définitive l'accès au Terminal. Dans ce cas, le Concessionnaire informe l'Autorité Portuaire en transmettant l'identité du contrevenant.

Article 8 Gardiennage

Le Concessionnaire assure le gardiennage des marchandises et des conteneurs dans l'enceinte du Terminal.

Le Concessionnaire définit les règles du dispositif de sécurisation des marchandises et des conteneurs traités sur le Terminal.

Les frais de gardiennage sont facturés à l'usager du Terminal, au destinataire ou à l'expéditeur de la marchandise ou du conteneur concerné, en application du barème des tarifs du Concessionnaire.

Dans le cas où un événement indépendant de la volonté du Concessionnaire nécessite le prolongement de la garde par le Concessionnaire de la marchandise ou du conteneur au-delà du délai contractuel ou commande un renforcement particulier des mesures de surveillance, les frais de gardiennage supplémentaires peuvent être soumis à la charge de l'usager.

Si l'évènement nécessite une évacuation momentanée de la marchandise ou du conteneur en dehors du périmètre du Terminal, la garde et les frais afférents relèvent de l'usager.

Article 9 Nettoyage des bâtiments, installations et terre-pleins

Tout usager ayant mené des activités au sein du Terminal devra procéder le cas échéant au nettoyage des salissures et à l'enlèvement des déchets produits. A défaut, le Concessionnaire procède au nettoyage aux frais de l'usager.

En cas de dégradation de biens du Terminal par un usager, le Concessionnaire en informe l'Autorité portuaire et effectue les réparations ou remises en état qui s'imposent aux frais de l'usager.

Le Concessionnaire procédera dans ces cas à toute action en recouvrement des frais engagés.

CHAPITRE III **OPERATIONS NAVIRES**

Article 10 Règles générales

Le Concessionnaire effectue et met à jour quotidiennement les propositions d'accostage par poste à quai de manière à optimiser l'utilisation des engins lourds de manutention, la durée des opérations et le temps de séjour des navires dans le respect des exigences du schéma des Fenêtres Fixes d'Accostage susceptibles d'avoir été accordées à certains usagers armateurs de lignes régulières.

La Capitainerie du Port règle les mouvements des navires et affecte à chaque conférence portuaire les postes à quai suivant les propositions d'accostage du Concessionnaire.

Les affectations des postes à quai et les mouvements des navires s'efforcent de respecter les exigences du principe d'égalité de traitement des usagers et les exigences du schéma de Fenêtres Fixes d'Accostage mis en place par le Concessionnaire avec les armateurs de lignes régulières.

Le Concessionnaire et l'Autorité Portuaire, ainsi que les armateurs, travailleront ensemble pour que le séjour à quai des navires soit le moins long possible et que l'attente d'accostage et de départ soit le plus limité que possible dans l'intérêt de la compétitivité du Port d'Abidjan.

Les services relatifs au fonctionnement des portiques et des grues, à la manutention et au stockage des conteneurs demeurent ouverts aux usagers 24H/24, sauf en cas de force majeure ou d'interruption autorisée par l'Autorité Portuaire.

Article 11 Demande d'escale

Une copie de la demande d'entrée adressée par le représentant de l'armateur ou l'agent consignataire à la Capitainerie du port doit être transmise au Concessionnaire pour tout navire devant y accoster.

La copie de la demande d'entrée adressée au Concessionnaire est obligatoirement accompagnée de la liste des conteneurs à traiter, spécifiés par types (pleins ou vides, import ou transbordement etc.) ainsi que de toute information particulière nécessaire à la bonne réalisation des opérations de manutention, dans le respect des *Closing Times* et du *Cut-Off Administratif*.

Le Concessionnaire a la faculté de s'opposer à l'accostage d'un navire qui ne satisfait pas aux obligations d'information énoncées ci-dessus. Il en informe la Capitainerie dans ce cas.

L'agent consignataire devra tenir informé le Concessionnaire 48, 24 et 12 heures avant l'ETA de son navire de toute éventuelle modification concernant les horaires prévus d'escale.

Nonobstant ce qui précède, l'Autorité Portuaire conserve, à tout moment, ses prérogatives découlant des lois et règlements en vigueur, y des Règlements de police et d'exploitation du Port et de la Convention.

En particulier, en fonction des circonstances, l'Autorité Portuaire a toujours le droit d'affecter ou de requérir l'affectation, en priorité, des services et activités concédés à la satisfaction de besoins relevant de la sécurité, sûreté ou l'urgence nationale, notamment pour ce qui concerne l'accès, l'accostage ou la sortie des navires.

Article 12 Cut-off administratif

12.1 Informations à transmettre

Le Concessionnaire met à dispositions des usagers armateurs une plateforme EDI d'échange de données informatisées opérationnelle toute l'année 24 heures sur 24.

L'agent de l'armateur devra fournir au Concessionnaire, pour chaque navire, les informations et documents suivants, au plus tard à l'heure du Cut-off Administratif :

1° A l'import :

a- Un manifeste import comprenant les informations nécessaires pour ce document ;

b- Un listing définitif des conteneurs à décharger avec leur provenance sous format EDI-COPRAR indiquant les éléments ci-dessous :

- Identification des conteneurs
- Tailles des conteneurs (hors jauge, extra hauteur/extra largeur) ;
- Code ISO ;
- Tag (reefer/Dangereux/OOG) ;
- Numéros de plombs ;
- Masse certifiée du conteneur (VGM) ;
- Poids de la marchandise ;
- Précisions sur les conteneurs dangereux ;
- Liste détaillée des conteneurs OOG ;
- Précisions sur les conteneurs réfrigérés (poids, instructions relatives à la température) ;

c- Pour les conteneurs en transbordement, le nom de l'escale de rechargement et le prochain port de déchargement (second leg) doivent obligatoirement être communiqués avant l'arrivée du navire et compris dans les COPRAR . Tout conteneur en transbordement débarqué sans second leg fera l'objet d'une facturation au titre des mouvements supplémentaires engendrés par le COVVD ;

d- Cette procédure est applicable de la même manière aux transbordements qui pourraient faire l'objet d'un transfert sur un autre terminal dans l'enceinte du port d'Abidjan. ;

e- Un plan de déchargement définitif, contenant toutes les informations utiles (Bay plan import et Baplie import) ;

f- Le nombre et le type exacts des grues de bord disponibles à bord du navire.

2° A l'export :

a- un listing définitif des conteneurs à charger sous format EDI-COPRAR indiquant les éléments ci-dessous :

- Numéro de conteneur
- Tailles des conteneurs (hors jauge, extra hauteur/extra largeur) ;
- Code ISO ;
- Tag (reefer/Dangereux/OOG) ;
- Numéros de plombs ;
- Poids estimé du conteneur ;
- Poids de la marchandise ;
- Précisions sur les conteneurs dangereux ;
- Liste détaillée des conteneurs OOG ;
- Précisions sur les conteneurs réfrigérés (poids, instructions relatives à la température) ;

b- un plan de chargement définitif contenant les consignes de chargement et toutes les informations utiles sous les formats PDF et MOVINS.

12.2 Heure limite de transmission des informations

L'agent de l'armateur doit fournir l'ensemble de ces documents finalisés quarante-huit (48) heures avant l'accostage du navire au Terminal. Ce délai est ramené à vingt- quatre (24) heures pour les navires dont le port précédent d'escale se situe à moins de quarante-huit (48) heures de navigation d'Abidjan.

Tout navire n'ayant pas respecté les conditions du cut-off administratif peut perdre sa priorité d'accostage au profit d'un navire satisfaisant les conditions du cut-off administratif.

Les armateurs ou leurs représentants transmettront l'ensemble des informations requises sous format électronique en privilégiant les transmissions par EDI.

A l'import comme à l'export, le Concessionnaire procédera à une vérification visuelle de la présence de Plombs sur les conteneurs. Dans le cas particulier des conteneurs à l'export, le Concessionnaire refusera l'entrée du Terminal à tout conteneur qui ne présenterait pas de plomb au moment de la vérification visuelle par ses agents, à l'exception des conteneurs FLAT, OPEN TOP et PLATEFORME.

Article 13 Compte-rendu d'escale (*timesheet*)

Après la clôture des opérations et avant le départ du navire, le Concessionnaire et le représentant du navire contresignent un compte-rendu d'escale « *timesheet* ».

Le *timesheet* indique notamment :

- les heures d'accostage et d'appareillage,
- les heures de début et de fin des opérations commerciales,
- le nombre de conteneurs traités par unités tarifaires et par moyen de manutention vertical,
- les interruptions d'opérations éventuelles avec leurs durées par causes,

Article 14 Spécialisation des navires

L'accès aux postes à quai du Terminal est réservé exclusivement aux navires porte-conteneurs intégraux.

Exceptionnellement cependant, l'Autorité Portuaire peut y affecter d'autres types de navires après information préalable du Concessionnaire tant sur les spécificités du navire que sur la durée maximale d'accostage et pourra en accord avec le Concessionnaire, notamment sur la tarification applicable, demander le chargement ou déchargement de colis hors gabarit ne pouvant être chargés ou déchargés que par les équipements du Terminal.

Article 15 Ordre d'admission à l'usage des installations du Terminal

15.1 Principes

Sous réserve des priorités prescrites à l'article 15.2 (*Priorité d'accostage et fenêtres fixes d'accostage*) et des cas d'urgence dont l'appréciation revient aux seuls agents de l'Autorité Portuaire

chargés de la police du port, le Terminal est affecté aux besoins des usagers, suivant la règle « premier arrivé – premier servi ».

L'affectation des postes à quai se fait suivant la règle « premier arrivé-premier servi » à la bouée d'atterrage, sous réserve que la documentation complète a été transmise dans les temps, conformément aux conditions de Cut-Off Administratif.

15.2 Priorité d'accostage et fenêtres fixes d'accostage

Par dérogation aux principes définis à l'Article 15.1 et pour les besoins d'une exploitation optimale du Terminal, le Concessionnaire, avec l'accord préalable de l'Autorité Portuaire représenté par la Capitainerie du PAA, a la possibilité de définir des fenêtres fixes d'accostage (FFA ou FBW Fixed Berthing Window) au bénéfice d'usagers assurant des services de desserte de lignes régulières, y compris des plans d'accostage hebdomadaires, mensuels ou sur plusieurs mois.

Une Fenêtre Fixe d'Accostage garantit un traitement prioritaire au navire appartenant à la ligne régulière qui en bénéficie sous la condition qu'il se présente à la bouée d'atterrage dans la plage de temps récurrente définie par un accord passé entre le Concessionnaire et la ligne régulière.

Le Concessionnaire attribue les Fenêtres Fixes d'Accostage aux lignes régulières qui en font la demande en respectant le principe d'égalité de traitement des usagers défini par la Convention avec, compte-tenu de la vocation du Terminal, une priorité d'accès accordée au trafic de conteneurs en transbordement.

Un accord de Fenêtre Fixe d'Accostage passé entre une ligne et le Concessionnaire comprend au minimum la période de récurrence, la plage horaire de présentation à la bouée pour bénéficier d'une priorité d'accostage et peut inclure des engagements réciproques des parties tels que des volumes de trafics minima, un taux de répartition des mouvements sur plusieurs grues (« *crane split* »), un engagement de cadence de manutention. Le non-respect répété de ses engagements par la ligne peut entraîner la suspension de l'accord de Fenêtre Fixe d'Accostage par le Concessionnaire.

Le Concessionnaire pourra différer l'autorisation d'accostage d'un navire présent à la bouée d'atterrage si cela est nécessaire pour garantir le traitement prioritaire d'un navire qui bénéficie d'une fenêtre d'accostage, en prenant en compte la durée prévisionnelle des opérations de manutention.

Le Concessionnaire pourra autoriser l'accostage d'un navire arrivé à la bouée d'atterrage postérieurement à un navire retenu à la bouée en conséquence du paragraphe ci-dessus si l'accostage et le traitement de ce navire peuvent être engagés sans compromettre le traitement prioritaire des navires qui bénéficient d'une fenêtre d'accostage.

Article 16 Usage des équipements et opérations à quai

L'utilisation des portiques et des grues du Concessionnaire est prioritaire sur les appareils de bord des navires.

Lorsqu'en cours d'opérations il est constaté des ralentissements importants imputables au navire (indisponibilité des conteneurs, matériel d'arrimage défectueux, manquant ou bloqué, défaut de documentation, instructions inadéquates du bord, travaux de maintenance à bord, cell guides défectueuses, tout incident ou toute situation ne respectant pas les minima de sécurité pouvant engendrer un arrêt des opérations), le Concessionnaire peut demander son déhalage vers un autre quai ou le départ au mouillage aux frais du navire afin de libérer les postes à quai et les équipements pour d'autres navires.

Les navires sont tenus d'appareiller, sous le contrôle de la Capitainerie, dès que les conditions nautiques le permettent et dans un délai maximum de deux (2) heures après la fin des opérations commerciales.

Selon les circonstances, le Concessionnaire peut, par exigence opérationnelle du Terminal, sur demande du bord ou de son représentant, décider ou autoriser une interruption d'exploitation ou différer un début ou une fin d'opérations.

Article 17 Procédures de saisie

Si un navire à quai ayant fini ses opérations commerciales fait l'objet d'une procédure de saisie, le Concessionnaire en informe la Capitainerie afin qu'elle use de ses prérogatives de police portuaire en la matière.

Dans le cas échéant de déplacement, les frais sont à la charge du navire.

Article 18 Closing date et COVVD

18.1 Date limite d'entrée sur le Terminal - Closing date

Tout conteneur non mentionné sur les documents au moment du cut-off administratif ou dont les documents douaniers ne sont pas transmis avant le cut-off administratif, sera considéré comme conteneur non prévu.

La date limite d'entrée sur le Terminal ou *Closing date* pour les exports est fixée à vingt-quatre (24) heures avant l'ETB, à l'exception des conteneurs frigorifiques pour lesquels le délai est de douze (12) heures avant l'ETB. Les marchandises dangereuses ne sont pas soumises au *Closing Date*.

Tout conteneur à l'export qui ne s'est pas présenté à l'entrée du Terminal avant ces limites est considéré comme hors délai.

Les conteneurs hors délais et ceux non prévus sont considérés comme des conteneurs additionnels et ne seront pas autorisés à accéder au Terminal.

Le Concessionnaire se réserve toutefois la possibilité d'accepter et charger exceptionnellement ces conteneurs additionnels. Le Concessionnaire informe par écrit l'armateur ou son représentant de sa décision de traiter ces conteneurs additionnels. Dans ce cas, une surcharge sera appliquée à l'armateur correspondant à la ligne du tarifaire intitulée « *Late arrival fee* ».

Les conteneurs de marchandises dangereuses sont pris en charge conformément aux règlements de l'Autorité Portuaire.

18.2 Changement de navire, de voyage, de destination ou COVVD

Tout conteneur ou colis spécial destiné à l'export entré sur le Terminal et devant subir un changement de navire, de voyage ou de destination donnera lieu à l'application du tarif « *COVVD* », augmenté des frais éventuels de stationnement prolongé sur le Terminal. Ces frais sont à la charge de l'agent consignataire. Le tarif « *COVVD* » s'applique à tout changement d'instructions relatif à un conteneur déjà entré sur le Terminal.

Le Concessionnaire est en droit de refuser tout changement de navire, de voyage ou destination, sauf cas de force majeure ou instructions d'une autorité compétente.

CHAPITRE IV

OPERATIONS TERRE ET SUR LES ESPACES DU TERMINAL

Article 19 Utilisation des emprises

L'exploitation des différentes emprises du Terminal s'effectue suivant le plan général d'organisation établi par le Concessionnaire.

Conformément à la Convention, les surfaces du Terminal non revêtues de pavés ne doivent pas être utilisées pour les activités concédées, sauf en cas de circonstance exceptionnelle et avec l'accord de l'Autorité Portuaire.

Article 20 Zones de stockage des conteneurs

Les conteneurs sont stockés sur les terre-pleins....

Les terre-pleins sont dotés de voies de manutention exclusivement réservées aux engins ainsi que de voies de circulation accessibles à tous les véhicules.

Les terre-pleins du Terminal ne peuvent en aucun cas servir à la réalisation des activités suivantes :

- Empotage ou dépotage des conteneurs sauf en cas d'extrême urgence et sur demande de l'administration douanière ;
- Réparation ou lavage des conteneurs ou des interventions sur les conteneurs frigorifiques pleins défectueux, sauf autorisation expresse du Concessionnaire ;
- Réparation ou maintenance ou stationnement des engins ou véhicules de manutention ou de transport à l'exception des équipements du Concessionnaire, sauf autorisation expresse du Concessionnaire ;
- Toute activité n'ayant aucun rapport direct avec l'objet de la Convention.

Article 21 Temps de stationnement des conteneurs

La durée de stationnement des conteneurs sur les zones d'activités du Terminal se fait conformément aux règlements du Port Autonome d'Abidjan.

En cas de stationnement des conteneurs au-delà du délai de franchise applicable, le Concessionnaire applique les frais de stationnement figurant au barème des redevances portuaires en vigueur.

Article 22 Marchandises dangereuses en conteneurs

Tout conteneur contenant des marchandises dangereuses doit être systématiquement déclaré aux services de l'Autorité Portuaire conformément au règlement de police du port ainsi qu'au Concessionnaire, dans les formes et délais prévus pour le cut-off administratif.

Un manifeste spécifique aux marchandises dangereuses sera transmis au Concessionnaire.

La déclaration doit comporter notamment les informations suivantes :

- L'appellation technique ou commerciale de la marchandise,
- La quantité,
- La classe de danger,
- Le conditionnement,

- La destination.

Les conteneurs, pleins ou vides à l'export, portant des étiquettes de marchandises dangereuses et non déclarés comme tels, ne seront pas autorisés à pénétrer et à être déchargés dans l'enceinte du Terminal.

Les conteneurs de marchandises dangereuses, à l'import comme à l'export, doivent être enlevés ou livrés directement sous palan, sans possibilité d'être stockés sur le Terminal.

Avant le début des opérations navire, tous les documents et la logistique nécessaires doivent être prêts avant le début des opérations de déchargement. A défaut, le conteneur est refusé par le Concessionnaire et doit repartir avec le navire l'ayant transporté.

Toutefois en cas d'impossibilité de sortie du conteneur quelle qu'en soit la raison, une veille sécurité est assurée par les pompiers du port et la gendarmerie. Les frais générés sont à la charge du transporteur maritime.

Tout conteneur citerne contenant des résidus dangereux ou tout conteneur vide présentant des étiquettes le définissant comme dangereux sont assimilés à des conteneurs IMDG et soumis à autorisation préalable avant leur entrée sur le Terminal.

Tout conteneur citerne dit dégazé n'est admis sur le Terminal que sur présentation de son certificat de dégazage délivré par un organisme dûment agréé.

Tout conteneur vide dit non contaminé n'est admis sur le Terminal que sur présentation de son certificat de non-contamination délivré par un organisme dûment agréé.

Article 23 Positionnement des conteneurs vides

Un usager souhaitant positionner des conteneurs vides sur le Terminal dans le but de les embarquer sur un voyage doit en faire la demande au Concessionnaire en indiquant le nombre de conteneurs et le voyage. En retour, le Concessionnaire transmettra un code d'accès au Terminal, que les chauffeurs de camion devront présenter à l'entrée. Le code d'accès est valide sur une plage de temps, à concurrence de l'entrée d'un nombre défini de conteneurs vides, pour une liste de chauffeurs et de camions identifiés.

Article 24 Gestion des situations d'urgence

En cas de survenue d'une situation d'urgence, le Concessionnaire met immédiatement en œuvre ses moyens de première intervention, sans attendre l'arrivée des services spécialisés de l'Autorité Portuaire ou d'autres organismes spécialisés.

Le Concessionnaire organise périodiquement des exercices de situation d'urgence avec ces organismes pour assurer une bonne coordination des interventions.

Article 25 Plaque CSC

Tout conteneur entrant dans le périmètre du Terminal doit disposer d'une plaque de l'international Convention for Safe Containers (CSC) qui justifie qu'il a été agréé après avoir satisfait aux tests de sécurité.

En cas de non-conformité de la plaque CSC, notamment en ce qui concerne les dates d'examen d'entretien des conteneurs, le Concessionnaire ne saurait en aucun cas être tenu responsable de toute avarie et/ou dommage causés lors des opérations de manutention.

Article 26 Masse brute vérifiée (VGM)

Le consignataire porte la responsabilité de transmettre la Masse Brute Vérifiée au manutentionnaire avant la réception de tout conteneur à l'export. Cette information sera communiquée dans le message EDI COPARN.

L'entrée sur le Terminal est interdite à tout conteneur plein pour lequel le VGM n'a pas été transmis.

Article 27 Pont bascule

Nonobstant la VGM, le Concessionnaire peut procéder, pour des raisons de sécurité, au pesage de tout conteneur afin de vérifier le poids déclaré par l'utilisateur. Si le poids réel est supérieur au poids déclaré, ou dépasse la capacité maximale du conteneur indiquée sur la plaque CSC, l'utilisateur se verra appliquer une pénalité.

En cas de dépassement de la capacité maximale de la plaque CSC, le conteneur ne sera pas autorisé à être chargé sur un camion ou un navire sans avoir été partiellement déchargé afin d'être mis en conformité avec la réglementation internationale. Le déchargement, le transvasement et le rechargement se font en présence des Autorités compétentes. Les frais générés sont à titre exclusif à la charge de l'utilisateur.

Article 28 Pèse-essieu

Conformément aux dispositions du Règlement n°14/2005/CM/UEMOA relatif à l'harmonisation des normes et des procédures de contrôle du gabarit, du poids et de la charge à l'essieu des véhicules lourds de transport de marchandises dans les Etats membres de l'UEMOA, tout véhicule transportant un conteneur chargé sortant du Terminal doit préalablement passer par le pèse-essieu du Terminal en vue de la vérification de la conformité de :

- de la charge maximale autorisée à l'essieu (CMAE),
- du poids total autorisé en charge (PTAC) ;
- du poids total roulant autorisé (PTRA).

Le véhicule ne pourra être autorisé à sortir du Terminal que si ces mesures sont conformes aux prescriptions édictées par le Règlement précité.

En cas de refoulement aux guérites de sortie, une facturation correspondant à un double mouvement de relevage sera appliquée, ainsi que les éventuels frais de stationnement.

Article 29 Mouvements des camions et des conteneurs

L'entrée des camions et des conteneurs sur le Terminal se fait par les accès au Terminal prévus à l'article 5.2 ci-dessus pour les différents modes de transport.

Pour toute opération sur le Terminal, les visites de camions se planifient de manière dématérialisée, sur la base d'une prise de rendez-vous via la plateforme en ligne dédiée accessible 24 heures sur 24.

Les identifiants d'accès à la plateforme de prise de rendez-vous, sont attribués par le Concessionnaire sur demande des partenaires consignataires, transitaires et transporteurs. Les identifiants et mots de passe associés sont uniques, personnels et strictement confidentiels. Toute utilisation des identifiants est réputée, de manière irréfragable, constituer une utilisation de l'interface sous l'entière responsabilité du partenaire en ayant requis l'attribution.

Avant d'accéder au Terminal pour réceptionner ou livrer un conteneur, les chauffeurs et leurs camions doivent être enregistrés dans le système de gestion des livraisons du Concessionnaire. L'enregistrement des chauffeurs et des véhicules suppose la transmission de toute la documentation nécessaire à leur identification.

Le Concessionnaire garantit la confidentialité et la protection des données personnelles des utilisateurs du système et de tous les individus identifiés par le système.

Un rendez-vous préalable est nécessaire à toute entrée sur le Terminal pour livrer ou prendre livraison de conteneurs. Le rendez-vous précise la plage horaire autorisée pour l'accès, identifie le chauffeur, le véhicule et le numéro de conteneur plein livré ou réceptionné.

Nonobstant le paragraphe précédent, un camion transportant muni d'un code d'accès pour positionner ou réceptionner des conteneurs vides sur le Terminal délivré conformément à l'Article 23 sera autorisé à entrer sur présentation du code, dans la limite des conditions d'octroi de ce code.

La sortie et l'entrée de chaque conteneur sont matérialisés par l'émission d'un ticket « *Equipment Interchange Receipt* » EIR à la guérite de sortie du Terminal. Les images capturées par les guérites automatiques font foi de l'état des conteneurs, véhicules ou équipements lors de leurs passages.

En cas de dysfonctionnement du système informatique, un basculement manuel est mis temporairement en œuvre pour assurer la continuité de l'activité.

Article 30 Opérations de saisie

En cas de saisie de conteneur dans l'enceinte du Terminal, le Concessionnaire assure la garde dudit conteneur moyennant frais à la charge du saisissant.

Lorsque, conformément aux dispositions de l'Acte Uniforme de l'OHADA sur les voies d'exécution, le Concessionnaire en refuse la garde, le conteneur est acheminé hors du Terminal à la diligence et aux frais du saisissant.

Lorsque le saisissant est l'administration douanière, le conteneur peut être acheminé dans ses entrepôts où il est gardé sous sa responsabilité.

CHAPITRE V
TRAITEMENT ET TARIFICATION DES USAGERS DU TERMINAL

Article 31 Principe d'égalité de traitement des Usagers

L'exploitation du Terminal par le Concessionnaire constitue une mission de service public.

Le Concessionnaire fournit les services du Terminal à tout Usager qui en fait la demande, sous réserve qu'ils correspondent à la vocation du Terminal et remplisse les conditions fixées par le Règlement et sous réserve de la disponibilité de la capacité de traitement du Terminal.

Le Concessionnaire ne peut exercer aucune discrimination ou toute autre pratique assimilée à l'encontre des Usagers, sans préjudice toutefois des priorités et spécificités de traitement reconnues à certains trafics par le Règlement.

[A ce titre, le Concessionnaire s'interdit de traiter de manière différenciée des usagers placés dans une situation de fait ou de droit identique, étant toutefois rappelé que l'égalité de traitement des usagers s'analyse selon les différentes catégories d'usagers traités par le Concessionnaire selon des critères objectifs et transparents...

Conformément à la vocation du Terminal, les usagers ayant mis en place des lignes régulières de trafic de transbordement constituent une catégorie particulière d'usagers avec lesquels le Concessionnaire est autorisé à convenir des conditions commerciales adaptées.

Article 32 Tarifs et recouvrement

Les tarifs applicables aux services du Terminal, tels que validés par l'Autorité Portuaire sont portés à la connaissance des usagers en permanence, par tous les moyens de communication appropriés.

Le Concessionnaire peut pratiquer une modulation des tarifs conforme à des pratiques commerciales normales et dispose d'une liberté tarifaire en ce qui concerne le trafic de transbordement

Le barème des tarifs publics du Concessionnaire est porté à la connaissance des usagers dans les mêmes conditions.

Les tarifs applicables sont dus et exigibles par le seul fait de l'usage des installations et services du Terminal. Le choix de la période de facturation est défini par le Concessionnaire.

CHAPITRE VI
DISPOSITIONS FINALES ET DIVERSES

Article 33 Approbation

Le présent Règlement a été préalablement approuvé par l'Autorité Portuaire.

Des modifications ultérieures du Règlement pourront être demandées par l'Autorité Portuaire ou initiées par le Concessionnaire pour prendre en compte l'évolution de la Convention, du droit applicable ou les besoins de l'exploitation du Terminal ou des activités maritimes et portuaires. Ces modifications seront préalablement approuvées par l'Autorité Portuaire et portée à la connaissance des usagers avant leur mise en application.

Article 34 Publication et diffusion

Le Concessionnaire publie le Règlement de sorte à le rendre accessible aux usagers du Terminal. La diffusion se fait par affichage et mise sur le site d'information internet du Concessionnaire accessible aux usagers.

Article 35 Réclamations et Litiges

Les usagers pourront signifier au Concessionnaire, toute réclamation qu'ils pourraient avoir au travers d'un registre électronique des réclamations accessible via le site internet du Concessionnaire www.cotedivoireterminal.com.

Tout litige né de l'application du présent Règlement entre un usager et le Concessionnaire fera l'objet d'une procédure de règlement amiable, et sera porté à la connaissance de l'Autorité Portuaire par le Concessionnaire.

La saisine du Concessionnaire ainsi que le délai de règlement du litige ne sont pas suspensifs pour toute mesure prise par le Concessionnaire dans l'intérêt de la sécurité, la sûreté et l'exploitation du Terminal.

A défaut d'accord amiable, dans le délai d'un mois à compter de la saisine du Concessionnaire, le litige sera porté devant les juridictions compétentes, sauf si les parties choisissent de recourir à l'arbitrage.

Fait à Abidjan le ...09...FEV 2023

Pour le PAA

Hien Y. SIE
Directeur Général
Port Autonome d'Abidjan



Pour le Concessionnaire

Koen De BACKKER
Directeur Général
Côte d'Ivoire Terminal

